

059801

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR:

DOCTOR JUAN ALLWOOD PAREDES

SECRETARIO:

DOCTOR MANUEL ATILIO HASBUN



\* \* \*  
\*

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

DECANO:

DOCTOR CARLOS ALBERTO RODRIGUEZ

SECRETARIO:

LICENCIADO MARIO EDGARD LARIN

\* \* \*  
\*

1  
637  
62114  
1-773  
= CC EF  
sig. 4

ASESOR DE TESIS

LICENCIADO GILBERTO CABEZAS CASTILLO

\* \* \*  
\*

TRIBUNAL DEL EXAMEN GENERAL PRIVADO

Presidente: Licenciado Gilberto Cabezas Castillo

Primer Vocal: Licenciado Julio César Larios

Segundo Vocal: Licenciado Carlos E. Martínez

\* \* \*  
\*



## AGRADECIMIENTOS

Deseo hacer constar mi gratitud a los funcionarios y -  
empleados de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma,  
(CEPA); de la Dirección General de Estadística y Cen--  
sos; del Banco Central de Reserva de El Salvador; y de  
las otras Instituciones que me dieron su valiosa cola-  
boración, sin la cual no habría sido posible la reali-  
zación del presente trabajo.

\* \* \*  
\*

## DEDICATORIA

A mi esposa:

Elsa Mártir de Sánchez,  
por su incondicional e inapreciable ayuda; por haberme animado a seguir adelante en los momentos --  
más adversos; y por su absoluta confianza en mi capacidad para alcanzar la meta final.

A mi hija:

Elsa Eleonora Sánchez Mártir,  
inspiración permanente de todos mis esfuerzos y --  
anhelos.

A mi padre:

José Arcadio Sánchez (Q.D.D.G.),  
quien esperó de sus hijos lo mejor.

A mi madre:

Antonia Valencia viuda de Sánchez,  
por sus ruegos espirituales que permitieron el --  
triunfo anhelado.

A mis hermanos:

José Arcadio,  
Tito,  
Juan,  
Lucy, y  
María,  
con aprecio fraternal.

\* \* \*



## I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION	i

### CAPITULO I

#### RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

A -	ANTECEDENTES GENERALES	2
	1- Orígenes de la Navegación Marítima	2
	2- La Navegación en la Edad Media	2
	3- Origen de las Grandes Rutas Marítimas	3
	4- Progresos de la Navegación	3
B -	ANTECEDENTES DEL DESARROLLO PORTUARIO EN EL SALVADOR	5
	1- Primer Período - Exportación del Cacao	5
	2- Segundo Período - Exportación del Añil	6
	3- Tercer Período - Exportación del Café	9

### CAPITULO II

#### LA SITUACION PORTUARIA EN CENTROAMERICA

A -	CONDICIONES ACTUALES DEL TRANSPORTE MARITIMO	11
B -	RUTAS MARITIMAS	13
C -	COMERCIO EXTERIOR DE CENTROAMERICA	14
	1- Importaciones	14
	2- Exportaciones	19
	3- Tráfico de Barcos	23
	4- Los Puertos Principales	25

		Pág.
D -	EL TRANSPORTE TERRESTRE	27
E -	LOS PROBLEMAS PORTUARIOS ACTUALES	28

### CAPITULO III

	<u>LOS PRINCIPALES PUERTOS DE EL SALVADOR</u>	31
A -	PERIODO 1850 - 1908	31
B -	PERIODO 1908 - 1951	34
	1- Puerto de Acajutla	34
	a) Descripción del Antiguo Puerto de Acajutla	34
	b) Descripción de las Operaciones de Carga del Antiguo Puerto de Acajutla	35
	2- Puerto de La Libertad	35
	3- Puerto de Cutuco	35
	a) Contrata Avalos-Keilahuer y sus reformas	37
	b) Comentarios a los términos del Contrato	39
C -	PERIODO 1951 - 1970	40
	1- Generalidades	40
	2- La Actividad Portuaria durante el año 1953	46
	3- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma	47
	4- Puerto de Acajutla	50
	a) Localización	50
	b) Descripción	50
	c) Etapas de Construcción y Fuentes de Financiamiento	55
	i) Primera Etapa	55
	ii) Segunda Etapa	58
	iii) Tercera Etapa	60
	Proyecto del Ferry-Boats	62
	5- Puerto de La Libertad	69
	a) Localización	69
	b) Descripción	69

	6- Puerto de Cutuco	71
	a) Organización	71
	b) Localización	71
	c) Descripción	72
D -	RELACION CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNO	74
	1- Sistema de Carreteras	74
	2- Ferrocarriles de El Salvador	76
<u>CAPITULO IV</u>		
ANALISIS DE LA SITUACION ECONOMICO-FINANCIERA DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA - ( CEPA )		
		77
A -	ANALISIS DE LA POLITICA PRESUPUESTARIA DE CEPA	77
	1- Los Presupuestos Generales	77
	2- Los Presupuestos del Puerto de Acajutla	78
	3- Los Presupuestos del Puerto de La Libertad	80
	4- Los Presupuestos del Ferrocarril de El Sal vador	82
	5- Resumen de la Política Presupuestaria	84
B -	ANALISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	85
	1- Balances	85
	2- Estados de Rendimientos Consolidados	88
	3- Estados de Rendimientos del Puerto de Acajutla	89
	4- Estados de Rendimientos del Puerto de La Libertad	90
C -	ANALISIS A BASE DE RELACIONES FINANCIERAS	90
	1- Razón del Activo Circulante a Pasivo a Corto Plazo	90
	2- Relación del Activo Fijo a Obligaciones a Largo Plazo	91

	3- Relación de Capital Propio a Capital Ajeno (Pasivo)	91
	4- Relación de Capital a Activo Fijo	91
	5- Rotación de Cuentas por Cobrar	91
	6- Rentabilidad de la Inversión Total	92
D -	ANALISIS DE LA MANO DE OBRA	93
E -	PERSPECTIVA ECONOMICO-FINANCIERA DE CEPA DE 1971 - 1975	95
	1-Proyección de Ingresos	95
	2- Proyección de Egresos	97
	3- Estimación de la Necesidad de Recursos Futuros	98

#### CAPITULO V.

	ANALISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y PERS- PECTIVAS DE SU DESARROLLO	100
I -	<u>ANALISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS</u>	100
A -	COMPARACION DEL TRANSPORTE MARITIMO CON EL TERRESTRE Y AEREO	100
	1- Importaciones	100
	2- Exportaciones	102
B -	MOVIMIENTO PORTUARIO	103
	1- Puerto de Acajutla	104
	a - Importaciones	104
	i) Por Productos	104
	ii) Por Destino	109
	b- Exportaciones	109
	i) Por Productos	109
	ii) Por Origen	112
	2- Puerto de La Libertad	113
	a- Importaciones	114

	Pág.
i) Por Productos	114
ii) Por Destino	115
b- Exportaciones	117
i) Por Productos	117
ii) Por Origen	118
3- Puerto de Cutuco	119
a- Importaciones	120
b- Exportaciones	122
C - RESUMEN DEL MOVIMIENTO PORTUARIO	124
1- Importaciones	125
2- Exportaciones	126
3- Intercambio Físico Total	128
II <u>PERSPECTIVAS DEL DESARROLLO PORTUARIO</u>	129
A - MOVIMIENTO PORTUARIO GENERAL	130
1- Importaciones	132
2- Exportaciones	134
B - MOVILIZACION DE LA CARGA MARITIMA POR PUERTOS	136
C - COMPARACION ENTRE LA CARGA PROYECTADA Y LA CAPACIDAD DE MOVILIZACION DE LOS PUERTOS	138
1- Puerto de Acajutla	138
2- Puerto de La Libertad	140
3- Puerto de Cutuco	141
 <u>CAPITULO VI</u>  	
<u>EL DESARROLLO PORTUARIO Y SU RELACION CON EL CRECIMIENTO ECONOMICO</u>	143
A- IMPORTANCIA DEL COMERCIO EXTERIOR	143
1- Exportación de Café	143
2- Exportación de Algodón	147
3- Participación Conjunta del Café y Algodón	148
B - LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN RELACION CON EL SECTOR TRANSPORTE Y EL PTB	149
C - ZONAS DE INFLUENCIA PORTUARIA	150
1 - Influencia Sobre las Importaciones	152
a- Influencia de la Población	152
b- Influencia del Sector Industrial	153
c- Influencia del Sector Comercial	154
d- Influencia de Otros Indicadores	155
2- Influencia Sobre las Exportaciones	157

	Pag.
D - INGRESOS FISCALES	158
1- Recaudaciones por las Aduanas Marítimas	158
2- Derechos de Importación	159
a- Por Aduanas	159
b- Por Puertos	161
3- Derechos de Exportación	162
a- Por Aduanas	162
b- Por Puertos	164
E - INCIDENCIA DEL VALOR DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS SOBRE EL COMERCIO EXTERIOR	165
1- Comentario Sobre el Sistema de Tarifas de CEPA	166
a- Tarifas de Importación	166
b- Tarifas de Exportación	167
c- Comentario General	168
2- Influencia de las Tarifas por Servicios Portuarios sobre el Costo de las Mercancías	169
a- Influencias a las Tarifas de Desembar- que sobre los precios de Importación	169
b- Influencia de las Tarifas de Embarque sobre los precios de Exportación	170

## CAPITULO VII

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A - CONCLUSIONES	172
B - RECOMENDACIONES	181
BIBLIOGRAFIA	195

## I N T R O D U C C I O N

La historia del transporte marítimo, de carácter comercial e internacional, data del año 2000 A. de C.; se inicia cuando los fenicios se aventuraron a explorar el mar Mediterráneo.

La navegación marítima alcanzó un alto grado de desarrollo en el siglo 13 D. de C.; destacándose entre sus propulsores los portugueses y los españoles; siendo el descubrimiento de América, con los viajes de Cristóbal Colón, el acontecimiento más importante en este período.

La navegación marítima ha tenido avances asombrosos al poner en práctica nuevas técnicas en la construcción de naves e instalaciones portuarias.

En El Salvador, los antecedentes de la navegación marítima internacional, se inician a partir del descubrimiento y conquista de América.

La economía salvadoreña, en sucesivas etapas históricas, ha dependido, casi exclusivamente, de las exportaciones de los siguientes productos: cacao, añil y café y últimamente, además del café, del algodón y del azúcar.

El progreso del sistema portuario en El Salvador ha estado determinado por el crecimiento económico general; así, cuando nuestra economía era de autoconsumo, el intercambio comercial era insignificante y a medida que se ha ido transformando en una economía abierta, en esa misma medida, ha aumentado la movilización de la carga por los puertos, y con ella su mayor significación. El origen de los puertos obedece pues, a una necesidad histórico-económica; cuando nuestra economía creció a un determinado nivel, se fundaron puertos de gabarraje y cuando éstos cumplieron su fin-

lidad, aparece después uno de atraque directo, y finalmente, cuando el comercio adquiere caracteres de considerable expansión, se ve la necesidad de modernizar los servicios portuarios, a efecto de dar salida y entrada a volúmenes de carga mucho mayores.

Los objetivos de este trabajo son: poner de manifiesto la importancia de los puertos dentro de nuestro comercio internacional y su contribución al crecimiento económico general; descubrir las deficiencias del sistema portuario; e investigar si las instalaciones actuales y proyectadas responden a las necesidades tanto presentes como futuras. Atendiendo a dichos objetivos el presente estudio se ha dividido en siete capítulos, cuyo contenido, en términos generales, es el siguiente:

En el capítulo I, en una primera parte, se hace una reseña histórica del transporte marítimo mundial, desde sus orígenes hasta la presente época; y en seguida se estudia en forma breve la historia portuaria en El Salvador.

En el capítulo II, se analiza la situación portuaria centroamericana, relacionándola directamente con el movimiento portuario de El Salvador, exponiendo los principales problemas comunes del área.

En el capítulo III, se describe la historia de los puertos salvadoreños, desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días; para tal efecto se divide el capítulo en períodos representativos de los diferentes cambios de política portuaria; haciendo una descripción de las características de cada período. También se incluyen los antecedentes y la descripción del proyecto del muelle para Ferry-Boats.



En el capítulo IV, se examinan los aspectos económico-financieros de CEPA, en los últimos años de operación, con el objeto de conocer la política financiera y su situación económica.

En el capítulo V, en una primera parte, se analiza la tendencia histórica de los servicios portuarios de 1950 a 1970, en comparación con los otros medios de transporte. En una segunda parte, se analizan las proyecciones del movimiento de carga por puertos y la actividad total, durante el período de 1971 a 1975.

En el capítulo VI, se relaciona el desarrollo de los servicios portuarios con el crecimiento de la economía, a través de los principales factores y variables económicas.

Finalmente, en el capítulo VII, se exponen las conclusiones y recomendaciones más importantes del presente trabajo, que sintetizan los problemas del sistema portuario, en El Salvador y Centro - América, y sus posibles soluciones.

## CAPITULO I

### RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

#### Introducción

El desarrollo de los puertos está relacionado directamente con el desarrollo del transporte marítimo. Los progresos en la técnica de la construcción de los puertos, al mejorar las instalaciones y obras complementarias, ha permitido el avance en la técnica de fabricación de los barcos.

No es posible que se hayan construido buques de gran calado - sin que antes existieran los puertos adecuados para su atraque; y el grado de avance alcanzado en la construcción de puertos y naves sólo ha sido posible con el desarrollo del comercio internacional; éste a su vez, está condicionado al desarrollo económico de los diferentes países del orbe.

Esa es la razón por la cual, precisamente, los países más desarrollados económicamente cuentan con los puertos más modernos y poseen las principales flotas mercantes. En su orden de importancia, entre otros, los Estados Unidos de América, Inglaterra y Noruega son los que tienen predominio en la propiedad de las flotas mercantes. 1/

Ahora veremos a grandes rasgos los antecedentes históricos del desarrollo del transporte y de los puertos.

---

1/ Nueva Enciclopedia Temática - Tomo 6 p - 495.

1.- Orígenes de la Navegación Marítima

La historia del transporte marítimo comercial data del año 2.000 A. de C. cuando los fenicios se aventuraron a explorar el mar Mediterráneo.

El primer puerto auténtico fue el de Alejandría, fundado por Alejandro el Grande en el año 332 A. de C., el cual permitió el comercio de Egipto con otras ciudades del Mar Mediterráneo.

La navegación comercial del Mediterráneo duró desde el año 2.000 A. de C., hasta antes de los viajes de Colón y Vasco de Gama. Los fenicios fueron los que tuvieron la supremacía en los mares del Mediterráneo, quienes sirvieron de intermediarios para el comercio entre el norte de Africa, España, Sicilia, Italia, Grecia y hasta Britania; llevando materias primas, artículos manufacturados, artículos de lujo y esclavos, procedentes de Egipto, Babilonia y Siria.

2/

2.- La Navegación en la Edad Media

Durante la Edad Media se emplearon barcos impulsados por velas o remos. En el período comprendido entre los siglos XII y XIV las condiciones de la navegación eran las siguientes:

a) embarcaciones pequeñas y pobres; b) intensos peligros derivados de la piratería; c) rudimentarios métodos de navegación; d) navegación costera (por temor a desorientarse, los navegantes se exponían a los peligros de naufragar o chocar); e) vigencia de la ley del naufragio, según la cual los barcos que encallaban o naufragaran pasaban a ser propiedad del dueño de la costa donde tal hecho sucedía. La vigencia de esta ley produjo jugosos beneficios a los señores -

feudales, quienes incluso ponían señales falsas para provocar naufragios. 3/

La brújula fue inventada en el siglo XII, pero fue usada en la navegación hasta en el siglo XIII, lo cual, a la par de los progresos alcanzados en los métodos de navegación y mejoras en la construcción de navíos, lograron un notable avance en la rapidez del transporte marítimo.

Los principales centros navieros fueron Venecia y Génova. Venecia dominaba una sucesión de puertos y sus barcos tocaban las costas de Africa, Egipto, Asia Menor y el Mar Negro. Génova le disputaba a Venecia el poderío naval hasta que a fines del siglo XIII la privó del control de Constantinopla. Para esa época, Génova, contó con una flota de 200 barcos tripulados por unos 20,000 hombres. 4/

### 3.- Origen de las Grandes Rutas Marítimas

Por los años de 1447-48 se inició, con los portugueses, una serie de exploraciones marítimas, alrededor de las costas de Africa, la India y China; a éstas siguieron las exploraciones españolas por las mismas costas y además, los españoles realizaron la hazaña con Cristóbal Colón, del descubrimiento de América en 1492, cuyas tremendas repercusiones son bien conocidas; finalizando la serie de dichas exploraciones con las de Francia, Inglaterra y los Países Bajos. 5/

### 4.- Progresos de la Navegación Marítima

Los hechos arriba mencionados, por si solos revelan la gran importancia del transporte marítimo en el desarrollo histórico de

---

3/ Barnes pág. 189 - 190

4/ Obra citada pág. 198

5/ Barnes pág. 252 - 56

la economía mundial.

La navegación marítima progresó gracias a la aparición de numerosos instrumentos, entre los cuales se mencionan la brújula, el cuadrante, el sextante y el telescopio, que facilitaron a los marinos encontrar el rumbo en alta mar. "Los mapas, las cartas y las tablas fueron mejoradas, se construyeron faros, se limpiaron puertos y se iniciaron los servicios de pilotaje". Desapareció la ley sobre los casos de naufragio antes mencionada. Todos estos progresos fueron los promotores de la Revolución Comercial. 6/

A Roberto Fulton se le atribuye el mérito de haber inventado y aplicado la máquina de vapor, quien introdujo su uso comercial en la navegación en 1807. A partir de Fulton ha habido nuevos progresos de detalle, a saber: el invento de la hélice, en sustitución de la primitiva rueda de aspas; la turbina, que ocupando menos espacio desarrolla más fuerza.

La elección de mejores materiales y la estandarización de las piezas o partes de las naves, ha permitido el progreso en la construcción de las mismas; consiguiéndose; además, avanzar en la fabricación de barcos de mayor tamaño y velocidad.7/

Actualmente el transporte marítimo se ha especializado por -- tipos de servicio, existiendo los siguientes: a) buques de líneas regulares, especialmente para el transporte de personas. Los itinerarios son fijos. Algunos buques ingleses desplazan hasta 80.000 toneladas; b) buques de carga, que son los que transportan la mayor parte de los productos mundiales. Por no tener un itinerario fijo se les denomina barcos vagabundos; c) buques de carga especial. Entre los cuales están los buques refrigerados, para el transporte de bananos, carne, etc.; los buque-tanques para líquidos y carga a granel; los buques madereros, etc.

6/ Obra citada pág. 261/62

7/ Barnes, pág. 390/91

Las rutas marítimas obedecen a ciertos factores: "distancias, vientos, corrientes marinas, posibilidades de carga, seguridad contra tormentas e icebergs, facilidades portuarias y otros". En -- condiciones similares, la menor distancia es el factor determinante para la elección de la ruta.<sup>8/</sup>

La mayoría de los puertos de Centroamérica poseen instalaciones inadecuadas y manejan un bajo volumen medio de carga. Estos -- hechos constituyen los factores que inciden negativamente para que las compañías navieras establezcan un servicio regular de y para la región.

## B. ANTECEDENTES DEL DESARROLLO PORTUARIO EN EL SALVADOR

El crecimiento económico de El Salvador ha dependido siempre de la exportación de un sólo producto de origen agrícola.

Por eso es que generalmente se acepta que la economía del país ha sido y seguirá siendo por algún tiempo esencialmente agrícola.

Fundamentándonos en este hecho, haremos una breve relación histórica del desarrollo del Comercio Mundial de El Salvador a través de los principales productos de exportación.

### 1.- Primer Período - Exportación del Cacao

Durante el siglo XVI y principios del XVII el principal producto de exportación fue el Cacao. <sup>9/</sup>

La economía de El Salvador durante el período aludido prácticamente dependía de la exportación del producto citado, aunque también se exportaba bálsamo.

---

<sup>8/</sup> Marrero, pág. 298

<sup>9/</sup> Luna David, pág. 84

El departamento de Sonsonate era el lugar donde se cultivaba la mayor cantidad de cacao, por esa razón fue la zona de mayor -- prosperidad económica y donde, por ese mismo hecho, habitaba la -- mayor parte de españoles, que a fines del siglo XVI ascendían a 2.000. En ese mismo tiempo las exportaciones fueron alrededor de 100.000 quintales anuales, o sea, 250 por cada península.

Acajutla el único puerto que existía en esa época y durante todo el período colonial; sirvió para dar salida al producto men-- cionado. 10/

La decadencia del cacao, como producto principal de exporta-- ción, fue la causa para que los habitantes de Sonsonate la aban-- donaran. Los españoles se retiraron en forma masiva al perder dicho lugar su importancia económica.

La causa de la caída del cacao como producto principal de ex-- portación debe atribuirse al incremento de la demanda de coloran-- tes (Siglo XVIII), como consecuencia del surgimiento de la revolu-- ción industrial inglesa y europea, por el gran desarrollo de la industria textil. Por ese hecho, el cultivo del añil pasó a ocupar el primer lugar dentro de las actividades productivas en El Salva-- dor.

## 2.- Segundo Período - Exportación del Añil

Este período se inicia a mediados del siglo XVII y termina -- aproximadamente a fines del siglo XIX. 11/

El Salvador tuvo la oportunidad de aprovechar la gran demanda de añil que requerían las industrias textiles europeas, porque con-- taba con las condiciones adecuadas para satisfacerla, como las si-- guientes: la existencia de tierras apropiadas para ese cultivo, la

10/ Obra Citada, pág. 83-84

11/ Obra citada, pág. 202

mano de obra barata, proporcionada por los indios; la facilidad de transporte, ya que se trataba de una mercadería de alta densidad económica, es decir, que en poco volumen se obtenía un gran valor.

La facilidad para transportar el añil, en aquella época, constituía un factor de gran importancia, no obstante que, las vías, - tanto marítimas como terrestres, representaban serios obstáculos al comercio, como lo veremos a continuación.

Existía una deficiencia casi total de medios de transporte. - México estaba a 33 días de San Salvador; San José de Costa Rica a 36 y Guatemala a 6. Las carreteras y caminos eran de tal calidad que sólo permitían el transporte mular.

Las dificultades que tenían los añileros para exportar sus -- productos, a causa de las grandes distancias terrestres para llegar a los puertos, principalmente al puerto de Veracruz en México, dió lugar a que buscaran una ruta más corta, y por ello solicitaron al Gobierno Español autorización para abrir la ruta Honduras - La Habana - España.

El motivo por el cual fue seleccionada la ruta Honduras - La Habana - España, además de los señalados, se debió a que en esa época los viajes por el Pacífico hacia los Puertos del Atlántico - tenían que hacerse pasando por el estrecho de Magallanes; lo cual es de suponer que representaba un alto costo. La ruta señalada -- era obligatoria porque aún no existía el Canal de Panamá, que vino a reducir las grandes distancias por la vía marítima, al evitarse el paso por el Cabo de Hornos.

Los añileros expusieron en su petición los siguientes argumentos: que la ruta existente presentaba muchos y serios inconvenientes, tales como: la distancia, las malas carreteras, el prolongado



período de espera en el puerto de Veracruz antes del embarque, y que, por otra parte, con la nueva ruta se evitaría en gran medida dichos inconvenientes.

El Gobierno Español, después de un tiempo, concedió la autorización para abrir una nueva ruta. La cual se inició con la construcción de la vía terrestre San Salvador - costa Atlántica de Honduras, seguida de la construcción del fuerte Omoa que serviría para defenderse de las incursiones de los piratas.

Las tierras dedicadas al cultivo del añil se localizaban en - Chalatenango, Sensuntepeque, Ilobasco, Metapán, San Vicente, La Paz y San Miguel.<sup>12/</sup>

La clase añilera era la más importante por sus ingresos económicos, constituida principalmente por españoles y criollos, quienes fundaron la primera institución de crédito en El Salvador, conocida como montepío de los añileros, en la ciudad de San Vicente de Austria que después fue trasladada a San Salvador, centro económico y político de la época.

El puerto de Acajutla, que había servido para la exportación del cacao, perdió importancia al decaer la exportación de este -- producto; ya que el añil, a partir de los últimos años del siglo - XVIII, fue exportado por el puerto de Omoa en Honduras, situado en la costa del Atlántico.

Las exportaciones de añil de El Salvador, entre 1773 y 1804, no obstante la nueva ruta, fueron muy irregulares; oscilando entre 141 mil pesos en 1798 y 2 millones de pesos en 1773. Las alzas y bajas pronunciadas eran causadas, posiblemente, por la gran incertidumbre existente, debido a las malas condiciones en que se desenvolvía el comercio de la época. <sup>13/</sup>

<sup>12/</sup> Obra citada pág. 94

<sup>13/</sup> Escobar pág. 32

Los productos que se exportaban en el período señalado (siglo XVII - XIX) fueron la cochinilla, el algodón y el cacao. Pero el añil fue el primer artículo de exportación y es el que permitió, - por primera vez, cierta acumulación de capital, base para un futuro crecimiento económico.

La decadencia y casi absoluta desaparición del añil, como producto mayoritario de exportación, fue motivada por la invención hecha por la Casa Bayer, de anilinas sintéticas obtenidas a más bajos costos que los colorantes naturales.

A partir del año 1873, el añil fue sustituido gradualmente por el aumento, también gradual del café, que en el año 1879 pasó a ocupar el primer lugar, dentro del valor de las exportaciones. 14/

La economía del El Salvador habría sufrido un retraso, como consecuencia de la caída del comercio del añil. Afortunadamente - la aparición del cultivo y cosechas de café llegaron pronto a superar la crisis añilera.

### 3.- Tercer Período-Exportación del Café

Las exportaciones del café datan de 1859, año en que su valor ascendió a 18.000 pesos plata representando el 1% del total. El siguiente cuadro nos ayudará a comprender la importancia económica progresiva de la exportación del café.

---

14/ Luna David, pág. 202

CUADRO Nº 1

VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE CAFE Y SU  
PROPORCION DENTRO DE LA EXPORTACION TOTAL  
 ( miles de pesos)

<u>A Ñ O</u>	<u>MILES DE PESOS</u>	<u>RELACION V/EXPORTACION CAFE A</u> <u>TOTAL EXPORTACIONES</u> <u>P O R C E N T A J E</u>
1859	18	1
1864	80	--
1868	138	5
1874	1.343	30
1879	4.123	48
1888	4,587	68
1893	5.405	72
1901	8.309	75

FUENTE: Manual de Historia Económica, Luna, David, Julio/71.

En el cuadro puede verse la importancia cada vez mayor de las exportaciones de café, que del 1% pasó al 75%, de 1859 a 1901.

Con la apertura del Canal de Panamá en 1914, los puertos salvadoreños cobraron gran importancia para la movilización de la carga de importación y exportación.

CAPITULO II  
LA SITUACION PORTUARIA EN CENTRO AMERICA

A. CONDICIONES ACTUALES DEL TRANSPORTE MARITIMO

La estructura económica de Centroamérica es similar. Está basada en la producción agrícola, de unos pocos productos que constituyen materias primas para países desarrollados.

El café, banano, algodón y azúcar representaron en 1970, el 57.3 % del valor total de las exportaciones de Centro América. 1/ Esto le da el carácter de una economía de crecimiento hacia fuera y altamente vulnerable.

Los países Centroamericanos se han visto en la necesidad de aumentar las importaciones de maquinarias, equipos, productos manufacturados y materias primas, que no se producen en la región, para acelerar su crecimiento.

La situación planteada supone, en un grado cada vez mayor, un constante intercambio comercial con el resto del mundo y principalmente, con aquellos centros manufactureros más importantes que, - por una parte, son consumidores de sus materias primas y por otra, la proveen de las importaciones referidas.

El transporte marítimo, en Centro América, cuesta alrededor de \$ 30 - por tonelada métrica para toda la zona; lo que equivale entre un 10 y un 12% del valor del Comercio Exterior. 2/

El alto costo del transporte marítimo se manifiesta negativamente sobre la balanza de pagos de la región y cada año adquiere mayores proporciones.

---

1/ Boletín Estadístico del Consejo Monetario Centroamericano, 1970 pág. 163.

2/ SIECA/CE - XXIX/D.T. 32, El problema del Transporte Marítimo en Centroamérica.

De acuerdo con proyecciones, el intercambio comercial de Centroamérica con el resto del mundo, será para 1972 de 7.5 millones de toneladas métricas y para 1980 de 13.1. 3/

Considerando el aumento del 5% sobre el valor de los fletes marítimos, acordado por las Compañías navieras, a partir de Septiembre de 1971, 4/ el nuevo precio por tonelada métrica es de \$ 31.50; entonces, la salida de divisas por transporte marítimo para la región resulta alrededor de 236 y 413 millones de dólares, para 1972 y 1980, respectivamente. La salida de divisas en el concepto mencionado es inevitable, en razón de que las exportaciones de Centroamérica al resto del mundo, por otros medios, son incosteables.

Las Conferencias Navieras tienen el control sobre el transporte marítimo internacional, por lo cual las pequeñas flotas mercantes que no son miembros de estas conferencias, entre ellas las centroamericanas, sólo prestan servicios de transporte marginal.

El precio de los servicios marítimos es relativamente más alto en Centroamérica que para otras regiones, debido a que, en las conferencias navieras, la consideran como una zona donde la navegación es lenta y peligrosa.

Tales calificativos se derivan de la existencia de numerosos puertos, con inadecuados equipos e instalaciones, lo que dificulta las operaciones portuarias.

Las conferencias navieras reúnen, únicamente, a buques de línea para fijar tarifas y rutas marítimas, discriminando a los usuarios de los servicios; por consiguiente, los clientes de la región tienen que aceptar las altas tarifas, por no tener ninguna posibilidad

---

3/ Obra citada

4/ La información sobre el aumento del valor del flete fue proporcionada por CEPA.

de establecer condiciones de transporte.

## B. RUTAS MARITIMAS

El transporte marítimo forma parte de una cadena de actividades que se relacionan directamente entre sí y que esquemáticamente puede representarse: " Tráfico Marítimo - puertos - tráfico terrestre ". 5/

El transporte marítimo Centroamericano se realiza por medio de las siguientes rutas:

- a) Las flotas procedentes de los puertos del Atlántico, de los Estados Unidos de América, a los puertos de Centro América.
- b) Las flotas europeas; a las costas del Atlántico y Pacífico de Centroamérica.
- c) La de los barcos procedentes del este de los Estados Unidos de América, a las costas del Pacífico de Centro América.

Centro América está situada, geográficamente, en una posición, aparentemente ventajosa, con respecto a los demás países del mundo, en relación a sus comunicaciones marítimas. Se dice que la ventaja es aparente, porque las grandes rutas marítimas pasan a una distancia de 1600 a 1800 kilómetros de las costas Centroamericanas y las mismas han sido trazadas para servir, preferentemente, a las áreas donde se concentran las principales industrias y núcleos de población mundial. 6/

Las rutas marítimas dejan de lado a Centro América y a sus -- puertos sólo llegan aquellos barcos que directamente tienen tráfi

---

5/ Análisis y perspectivas de la Situación Portuaria de Centroamé-  
rica, SIECA 1967 Pág. 26.

6/ Obra citada, Pág. 3.

co con ella.

En consecuencia, no resulta ningún beneficio real de la situación aludida.

### C. COMERCIO EXTERIOR DE CENTROAMERICA

El comercio internacional de Centro América se realiza, en su mayor parte, por medio del transporte marítimo, tanto de Importación como de Exportación.

A continuación se analizará el grado en que participan los distintos medios, por los cuales se realiza el intercambio comercial de la región, comparándolo con el movimiento de El Salvador.

#### I.- Importaciones

El volumen de importaciones regionales y extraregionales de Centro América, por clase de transporte en 1965, fue el siguiente:

CUADRO Nº 2  
IMPORTACIONES DE CENTRO AMERICA POR  
CLASE DE TRANSPORTE: 1965 7/  
( Toneladas Métricas)

	Marítimo	%	Terres tre	%	Aéreo	%	Total	%
Regionales	145.565	20.2	574.285	79.7	1.053	0.1	720.903	100.0
Extra regio nales	3.030.182	92.2	175.686	5.3	80.391.	2.5	3.286.259	100.0
Totales	3.175.747	79.3	749.971	18.7	81.444	2.0	4.007.162	100.0

FUENTE: Cuadro Nº 1 Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria de Centro América, SIECA - 1967 -

7/ No fue posible obtener información distribuida por clase de transporte más reciente para Centroamérica.

El Cuadro N° 2 demuestra que en 1965 las importaciones se efectuaron en su mayor porcentaje (79.3 %) por medio del transporte marítimo; y considerando únicamente las importaciones extrarregionales, ese porcentaje se eleva al 92.2 %.

En cambio, el comercio interregional se efectuó principalmente por vía terrestre. (79.7 %). Las importaciones por la vía aérea, tanto regionales como extrarregionales, son insignificantes - dentro del total.

De las 4,007.162 toneladas métricas importadas, el 18 % fueron regionales y el 82 %, extrarregionales.

El Salvador participa de los totales que aparecen en el cuadro que antecede en la forma siguiente:

CUADRO N° 3

IMPORTACIONES DE EL SALVADOR 1965 8/  
(Toneladas Métricas).

	Marítimo	%	Terrest.	%	Aéreo	%	Total	%
Regionales	8.720	2.8	303.514	97.1	309	0.1	312.543	100.0
Extra Regionales	670.182	91.9	56.220	7.7	2.870	0.4	729.272	100.0
Totales	678.902	65.2	359.734	34.5	3.179	0.3	1.041.815	100.0

FUENTE: Cuadro N° 1 Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria de Centro América.

8/ Para poder comparar la situación de Centro América con El Salvador se tomó el mismo año.



Con respecto a las importaciones de nuestro país en 1965, éstas se transportaron en un 65 % por la vía marítima; tomando en cuenta sólo las extrarregionales, el porcentaje se eleva al 91.9 %. Como puede verse en el Cuadro Nº 2 los porcentajes respectivos para -- Centroamérica son ligeramente superiores. En cambio el comercio interregional por la vía terrestre de El Salvador fue de 97.1 % y para Centro América, como ya se vió, de 79.7 %. El transporte aéreo de los productos importados por nuestro país es relativamente más insignificante que el de Centro América.

Las importaciones de El Salvador de 1,041.815 toneladas métricas, distribuidas en Regionales y Extrarregionales, representan el 30 y 70 %, respectivamente.

El grado con que El Salvador, en 1965, participó del volumen del transporte marítimo de los bienes importados a Centro América, puede apreciarse a través de los porcentajes que siguen:

CUADRO Nº 4

VOLUMEN TRANSPORTE MARITIMO: 1965

( IMPORTACIONES )

<u>O R I G E N</u>	<u>EL SALVADOR</u>	<u>RESTO DE CENTROAMERICA</u>	<u>PROMEDIO CENTROAMERICA</u>
Regional	6.0 %	94.0 %	20 %
Extra regional	22.1 %	77.9 %	20 %
Totales	21.4 %	78.6 %	20 %

FUENTE: Cuadros números 2 y 3

El cuadro Nº 4 muestra que en 1965, del total del volumen de importaciones ( 145.565 T.M. ) intercambiados entre los países del

Área, por la vía marítima, El Salvador participó apenas con el 6 % ( 8.720. T.M. ) del total; lo cual significa que la mayor parte la importó por la vía terrestre. En efecto, el volumen de importaciones (303.514 T.M.) de El Salvador, por esa vía, absorbió el 53 % - del total (574.285 T.M.) de las importaciones terrestres de Centro América.

Es muy probable que, como consecuencia del bloqueo de la carretera Panamericana que mantiene el Gobierno Hondureño, la distribución reflejada en 1965, sea modificada a favor del transporte marítimo, a partir de 1972; al entrar en servicio regular el sistema de Ferries.

El volumen de las importaciones extra-regionales y totales de El Salvador en 1965, representaron, según el Cuadro anterior, de los totales respectivos de Centroamérica, el 22.1. % y 21.4 %, en el mismo orden, que son ligeramente superiores al promedio por país ( 20 % ).

Las importaciones, para el período 1955 - 1965, por la vía Marítima de Centro América y El Salvador, representados por el tonelaje descargado, se expone a continuación:

CUADRO Nº 5  
TRANSPORTE MARITIMO DE CENTRO AMERICA Y  
EL SALVADOR

Tonelaje descargado (Importación) 1955-1965

(Miles de Toneladas)

Año	<u>CENTRO AMERICA</u>		<u>EL SALVADOR</u>	
	Total	Indice	Total	Indice
1955	2001	100	410	100
1956	1919	96	433	106
1957	2026	101	428	104
1958	1997	100	427	104
1959	1979	99	397	97
1960	2030	101	419	102
1961	2103	105	348	85
1962	2488	124	476	116
1963	2719 <u>a/</u>	136	726	177
1964	3222 <u>a/</u>	161	1060	259
1965	3168 <u>a/</u>	158	904	220

a/ Excluye el movimiento de carga registrado en el Puerto Matías - de Gálvez (nota del Compendio).

FUENTE: Quinto Compendio Estadístico de C. A. SIECA Sept. 1967 y Anuario Estadístico (Comercio Exterior) de El Salvador.- 1960.

Puede apreciarse en el Cuadro Nº 5 que el tonelaje marítimo descargado (Importaciones) se ha mantenido entre 1.9 y 2.1 millones de toneladas métricas en Centroamérica, durante los años 1955 a -

1961. De 1962 a 1965, el volumen de las importaciones marítimas tuvo un crecimiento más acelerado; siendo la causa principal, el inicio del proceso de integración económica centroamericana, por el incremento de la demanda de materias primas, al iniciarse nuevas industrias.

El intercambio comercial de El Salvador con Centroamérica, en cuanto a importaciones, fue en 1961 de \$ 36.7 millones y en 1965 de \$ 106 millones 9/

En el caso de El Salvador, de 1955 a 1960, el tonelaje marítimo descargado, fue de 432 mil toneladas métricas en promedio; equivalentes al 21.7 % del promedio de Centroamérica (1992 mil T. M.) en el mismo período. En 1961 bajó a 348 mil toneladas, que representa el 16.5 % del total de la región, probablemente como consecuencia de los acontecimientos políticos que provocaron incertidumbre en las decisiones económicas.

En este año se dictaron varias leyes de tipo económico, entre las que están "Ley de Reorganización de la Banca Central de La Nación", vigente desde el 29 de abril/61; La "Ley de Control de Transferencias Internacionales" y su Reglamento, del 29 de Mayo de 1961.

A partir de 1962 se observa un rápido crecimiento, cuyo origen sin duda está en la puesta en marcha del proceso de integración económica centroamericana, que depende fundamentalmente de la apertura del libre comercio.

Finalmente en 1965 hay una considerable baja en el volumen de las importaciones, que podemos atribuirla a la disminución de la importación de "Combustibles y lubricantes", que de 536 mil toneladas métricas en 1964 bajó a 338 mil, en 1965 . 10/

9/ Revista del Banco Central - agosto 1968 .-

10/ Anuario Estadístico de Comercio Exterior, Vol. I, 1969.

Se ha construido el índice de base 1955 igual a 100, del volumen de las importaciones en toneladas métricas, para que se puedan apreciar con mayor facilidad, los fenómenos que hemos explicado; con ese mismo objeto se adjunta la gráfica Nº 1.

## 2.- Exportaciones

El volumen de las Exportaciones, regionales y extrarregionales de Centro América por clase de transporte, en 1965 fue el siguiente:

CUADRO Nº 6  
EXPORTACIONES DE CENTRO AMERICA: 1965 11/  
( Toneladas)

	Marítimo	%	Terres tre	%	Aéreo	%	Totales	%
Regionales	145.565	20.2	574.285	79.7	1.053	0.1	720.903	100.0
Extra regio nals	2.273.581	98.8	23.573	1.0	3.775	0.2	2.300.929	100.0
Totales	2.419.146	80.0	597.858	19.8	4.828	0.2	3.021.832	100.0

FUENTE: Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria  
Centroamericana SIECA 1967, Cuadro Nº 1

El Cuadro Nº 6 revela que el volumen de las exportaciones marítimas, con respecto a otros medios de transporte, representan - en 1965, el 20.2 % en el caso de la regionales; el 98.8 % de las - extrarregionales y el 80 % del total general.

11/ No fue posible obtener información más reciente por clase de transporte para Centro América.

El intercambio comercial de Centro América en 1965, se realizó principalmente, por la vía terrestre; según se ve en el cuadro, el 79.7 % se llevó a cabo por dicho medio. El transporte aéreo de mercancías exportadas es insignificante con respecto a los demás medios.

El 76 % del volumen de las exportaciones totales de Centro - América ( 2.300.929 T.M. ) corresponden a las extrarregionales y el 24 % ( 720.903 T.M. ) a las intercentroamericanas.

Del total de las exportaciones de Centroamérica, que aparecen en el cuadro anterior, El Salvador participó de la siguiente manera:

CUADRO Nº 7  
EXPORTACIONES DE EL SALVADOR 1965 12/  
( Toneladas )

DESTINO	MARITIMO		TERRESTRE		AEREO		T O T A L	
	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%
Regional	128.594	54.0	109.221	45.9	141	0.1	237.956	100.0
Extra regional	239.972	95.5	11.073	4.4	247	0.1	251.292	100.0
TOTALES	368.566	75.3	120.294	24.6	388	0.1	489.248	100.0

FUENTE: Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria de Centro América, Cuadro Nº 1, SIECA 1967

12/ Con el objeto de comparar cifras con Centro América se tomó el mismo año para El Salvador.

En el Cuadro Nº 7 se indica que en 1965, el volumen de las exportaciones marítimas, en el caso de El Salvador, estaba representado así: para las regionales el 54 %, para las extrarregionales el 95.5 % y dicho volumen representaba el 75 % del total general exportado.

La diferencia para completar el 100 % del último porcentaje - señalado, prácticamente, corresponde al volumen exportado por la - vía terrestre.

El volumen de las exportaciones de El Salvador al resto de la región se realizó en un 45.9 % por la vía terrestre, que comparado con el 79.7 % correspondiente a esa vía para Centro América, repre<sup>s</sup>enta un bajo porcentaje; dado el hecho de que El Salvador sólo -- tiene acceso directo al Pacífico y ha desarrollado un aceptable sis<sup>u</sup> toma de carreteras.

El grado con que El Salvador participó del volumen del trans<sup>u</sup> porte marítimo en 1965, de bienes exportados por Centro América, puede apreciarse por medio de los siguientes porcentajes:

CUADRO Nº 8  
TRANSPORTE MARITIMO: 1965 13/  
(Exportaciones)

DESTINO	EL SALVADOR	RESTO DE CENTRO-AMERICA	PROMEDIO CENTRO-AMERICA
Regional	88.3 %	11.7 %	20 %
Extra regional	10.6 %	89.4 %	20 %
TOTALES	15.2 %	84.8 %	20 %

FUENTE: Cuadros Nº 6 y Nº 7

13/ Con el objeto de comparar cifras con Centroamérica se tomó el mismo año para El Salvador.

Obsérvese que a El Salvador en 1965, correspondió el 88.3 % de las exportaciones regionales por medio del transporte marítimo. En cambio el 10.6 % de las extrarregionales por medio de la misma vía representó, aproximadamente, la mitad de la exportación media de Centro América por país.

Las exportaciones de Centro América y El Salvador por la vía marítima (Tonelaje cargado) durante el período de 1955 - 1965 ha sido como sigue:

CUADRO Nº 9

TRANSPORTE MARITIMO DE CENTRO AMERICA Y EL SALVADOR

Tonelaje Cargado (Exportación) 1955 - 1965

(miles de Toneladas Métricas) \*

Año	CENTRO	AMERICA	EL	SALVADOR
	Volumen	Indice	Volumen	Indice
1955	1220	100	98	100
1956	1266	104	108	110
1957	1366	112	114	116
1958	1443	118	118	121
1959	1516	124	141	144
1960	1575	129	141	144
1961	1621	133	147	183
1962	1753	144	179	183
1963	1958 a/	160	393	401
1964	2452 a/	201	492	502
1965	2555 a/	209	486	496

\* Para Centro América son las únicas cifras disponibles

a/ Excluye movimiento de carga registrado en el Puerto -

"Matías de Gálvez" (Nota del Compendio)

FUENTE: Quinto Compendio Estadístico Centroamericano, SIECA, Sept. 1967 y Anuario Estadístico de El Salvador, Comercio Exterior, 1960.



El volumen de las exportaciones marítimas, en Centroamérica, creció a un ritmo ligeramente acelerado de 1955 a 1963. De 1964 a 1965 el volumen de exportaciones se duplicó con respecto al año base. (Veáanse índices del cuadro Nº 9)

El volumen de las Exportaciones marítimas en El Salvador tuvo un crecimiento similar al de Centro América de 1955 a 1962. De 1963 a 1965, ese volumen fue entre 4 y 5 veces superior al de 1955; la causa de esa variación, parece encontrarse en el hecho de que las exportaciones que El Salvador realizaba por puertos guatemaltecos, se efectuaron a partir de 1963, por el puerto de Acajutla, al transformarse éste, en un puerto moderno de atraque directo. ①

En la gráfica Nº 2 puede apreciarse con facilidad el comportamiento del fenómeno durante el período a que nos estamos refiriendo.

### 3.- Tráfico de Barcos

El Servicio que las compañías navieras prestan a Centro América, como se ha dicho antes en este capítulo, es muy irregular, - debido a que el volumen de carga para el transporte marítimo es muy escaso en la región; por lo cual tal actividad poco interesa a dichas compañías. La irregularidad del servicio que prestan las naves puede observarse en la serie que sigue:

## CUADRO Nº 10

## TRANSPORTE MARITIMO DE CENTRO AMERICA Y EL SALVADOR

## ENTRADA DE NAVES 1955 - 1965

Año	Número Centro América	1/ de	Naves El Salvador
1955	5812		435
1956	5087		397
1957	5310		403
1958	5869		437
1959	6063		421
1960	6115		445
1961	5625		392
1962	6161		453
1963	5346		444
1964	5626		507
1965	5720		489

1/ Incluye toda clase de naves, entradas y en lastro

FUENTE: Compendio Estadístico de Centro América SIECA 1967

P-64

Como puede notarse en el cuadro precedente el número de naves que han tocado puertos Centroamericanos, durante los últimos once años, ha sido muy variable; Únicamente de 1956 a 1960 se nota una tendencia creciente más o menos en línea recta, como puede observarse en la gráfica Nº 3; en el resto del período puede decirse que el comportamiento ha sido errático.

Para El Salvador, la serie muestra variaciones similares a las de Centro América, aunque describiendo una curva mucho más --

suave. Solamente los años de 1959 y 1965 muestran una variación contraria a lo ocurrido para Centro América. En las gráficas anexas puede verse objetivamente lo que se ha expuesto. -- (Véase gráfica N° 3).

Si se considera que la movilización total de carga por los puertos, ha seguido una tendencia creciente durante el período de 1955-1965; la relativa estabilidad del tráfico de navas a Centro - América en conjunto, así como a El Salvador aisladamente, tiene como causa el siguiente hecho: que el promedio movilizado por barco ha aumentado.

#### 4.- Los Puertos Principales

El siguiente cuadro revela la importancia en orden descendente de los puertos Centroamericanos.

CUADRO N° 11  
CARGA MOVILIZADA POR LOS PUERTOS DE  
CENTRO AMERICA: 1965

Nº	Nombres	Miles de Toneladas	%	% Acumulado
1o.	Cortés	756.7	13.7	13.7
2o.	<u>Acajutla</u>	636.8	11.6	25.3
3o.	Punta Arenas	559.6	10.2	35.5
4o.	Corinto	542.2	9.9	45.4
5o.	San José	477.1	8.7	54.1
6o.	Limón	411.9	7.5	61.6
7o.	Matías de Gálvez	323.3	5.9	67.5
8o.	Barrios	306.8	5.6	73.1
9o.	Golfito	288.0	5.2	78.3
10o.	Somoza	230.9	4.2	82.5
11o.	La Coiba	218.9	4.0	86.5
12o.	<u>Cutuco</u>	207.6	3.8	90.3
13o.	Tela	138.6	2.5	92.8
14o.	Amapala	107.0	1.9	94.7
15o.	Champerico	102.5	1.9	96.6
16o.	<u>La Libertad</u>	74.4	1.3	97.9
17o.	Isabala	45.0	0.8	98.7
18o.	San Juan	38.7	0.7	99.4
19o.	Bluff	21.3	0.4	99.8
20o.	Cabezas	16.5	0.3	100.0

FUENTE: Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria de Centro América, Cuadro N° 12

En el cuadro Nº 11 se observa que del volumen total de carga movilizada en 1965, el 54 % corresponde a 5 puertos; entre ellos Acajutla está ubicado en el segundo lugar, con el 11.6% del tonelaje total manejado. Sin duda alguna, la razón de ello estriba en la modernización de ese puerto a partir del año 1961; efectivamente fue inaugurado como un puerto de atraque directo y con equipo apropiado en ese año; y en consecuencia la mayor parte del transporte marítimo se realizó por esa terminal.

En el porcentaje de participación acumulado, podemos ver que 10 puertos operaron el 82.5% del total de la carga. La razón de este hecho es, como en el caso de Acajutla, que se han mejorado sus instalaciones. En efecto, la lista coincide con los que tienen más superficie cubierta y mayor número de atracaderos (Véase Anexo Nº 1).

Con respecto al volumen de carga movilizada por los puertos de El Salvador, el cuadro Nº 11 muestra que en 1965, están en el siguiente orden:

Acajutla, el segundo lugar con el	11.6 %
Cutuco, el décimo-segundo con el	3.8 %
La Libertad, el décimo-sexto con el	1.3 %

Los puertos del Atlántico movilizaron 2.238.900 T.M., equivalente al 40 % del total y los del Pacífico, 3.264.800, igual al 59.3 %.

Dentro de la movilización total de carga marítima por el Pacífico, a El Salvador le corresponde el 28.1 %, distribuido así:

Acajutla	19.5 %
Cutuco	6.3 %
La Libertad	2.3 %

El Anexo Nº 1 muestra en detalle las características principales de cada uno de los puertos de Centroamérica en 1965.

#### D. EL TRANSPORTE TERRESTRE

Los sistemas de transporte terrestre deben estar coordinados - con los marítimos, de manera que la ruta que sigan las mercancías sea la de más bajo costo. De nada serviría el paso de la carga por un puerto altamente productivo si el costo del transporte total -- fuera más elevado que el de otra ruta alternativa.

La razón de que el mayor movimiento de carga marítima se efectúe por los puertos del Pacífico, obedece a que dichos puertos se encuentran comunicados con los principales núcleos de población, - por buenas carreteras y cuentan con la salida al Atlántico por el Canal de Panamá; que es hacia donde convergen las grandes rutas marítimas mundiales.

En El Salvador existe una red vial que cubre todo el territorio. Por el contrario, la red vial del Atlántico es muy deficiente; únicamente cuatro puertos estaban comunicados con el interior de su respectivo país por medio de carreteras: Matías de Gálvez, Barrios, Cortés y Tula; Limón y La Ceiba por ferrocarril y Bluff por tráfico fluvial. Algunos puertos sólo se comunican con pequeñas zonas adyacentes y aisladas del resto de cada país, por ejemplo Cabezas e Isabela de Nicaragua.

Para El Salvador la coordinación del transporte terrestre con el marítimo resulta de un interés especial por no tener puertos en el océano Atlántico. Esta circunstancia hace más lento el transporte y eleva el costo de los flotes para las mercancías movilizadas por la vía marítima del Atlántico, porque antes de llegar a su lugar de destino tienen que pasar por el Canal de Panamá.

Se ha podido establecer que una mercancía situada en el puerto de Santo Tomás de Castilla, requiere para ser puesta en puertos salvadoreños entre 10 y 12 días. Algunas veces la carga tiene que ser transbordada a otros barcos, especialmente en Panamá, para que éstos sean los que la lleven a su lugar de destino.

La distancia entre los puertos de Acajutla y Santo Tomás de Castilla es de 390 Kms., la que puede ser recorrida por camión, -- aproximadamente, en 8 horas.

Para los usuarios de los diferentes servicios de transporte, la velocidad comercial-tiempo real que requiere una mercancía para ser puesta en manos del destinatario- es de mucha importancia económica.

Considerando la posibilidad de bajar el costo de los flotes, aumentando al mismo tiempo la velocidad comercial del transporte, la empresa privada de Guatemala y El Salvador está interesada en establecer la coordinación de los servicios portuario-terrestres, en condiciones ventajosas para ambos países; a ese respecto se están efectuando las primeras gestiones. Con esa finalidad se han tomado en cuenta los siguientes aspectos:

- a) uso común de las carreteras guatemalteco-salvadoreñas, en especial por la vía Anguiatú; b) uso común de los servicios portuarios; c) establecimiento de recintos fiscales para las mercancías en tránsito; y d) equiparación de leyes y reglamentos en materia de tránsito, aduana y transporte. 14/

#### E. PROBLEMAS PORTUARIOS ACTUALES

La situación portuaria Centroamericana presenta muchos problemas comunes; se abordarán los principales:

---

14/ El comentario sobre la coordinación de los servicios portuarios y de transporte terrestre se ha hecho en base a informaciones proporcionadas por la Dirección General de Transportes.

1.- El Recargo de las Tarifas Navieras es el Problema Principal de Centro América.

Los países centroamericanos aisladamente no podrían ejercer ninguna presión para lograr la fijación de tarifas normales, es decir, eliminar los recargos que pesan sobre el transporte de la zona.

Esos recargos se han originado en las Conferencias Navieras Internacionales, en las cuales han considerado a Centroamérica, para efectos de tarifas, como una sola zona.

Los países centroamericanos no están representados en esas conferencias, por lo tanto, no tienen ninguna oportunidad para defender sus intereses o establecer condiciones.

2.- El comercio exterior de la región se realiza a base CIF para las importaciones y FOB para las exportaciones.

La desventaja en esta cuestión, es que el seguro y el flete es contratado por intereses foráneos; lo cual elimina la posibilidad de seleccionar los servicios de aquellas empresas que favorezcan a los usuarios centroamericanos y, al mismo tiempo disminuir la salida de divisos por esos conceptos.

3.- La existencia de numerosos puertos que operan con pequeños volúmenes de carga encarecen el costo por tonelada movilizada.

La existencia de numerosos puertos representa una grave desventaja para la economía regional, por las siguientes razones: a) al pasar la carga por varios puertos aumenta el costo del flete, porque las sobrecargas tienden a distribuirse a lo largo del viaje; b) implica movilizar menores volúmenes de carga por puerto, disminuyendo la

productividad; c) aumenta el tiempo de espera, lo cual eleva el costo del flote; d) la carga se maneja lentamente por las inadecuadas instalaciones y equipamiento.

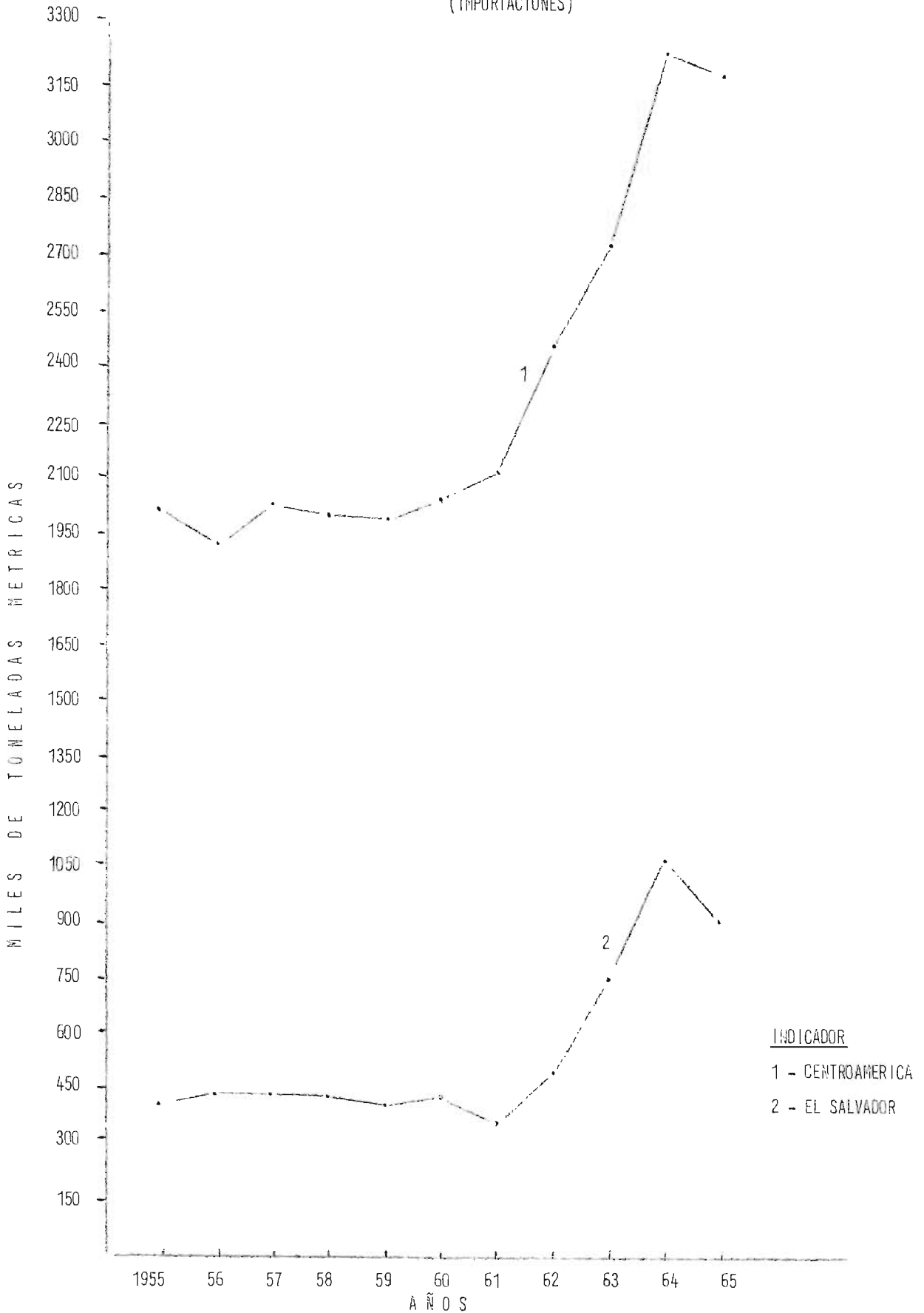
La causa de la proliferación de puertos es que todas las economías de Centroamérica tienen un crecimiento hacia afuera, y por otra parte, se debe a la falta de buenas vías de comunicación internacional; por tal motivo, especialmente en la costa del Atlántico, algunos puertos, sólo ejercen influencia sobre un área reducida.

Con lo expuesto, basta para comprender, en términos generales, los problemas de la situación portuaria centroamericana.



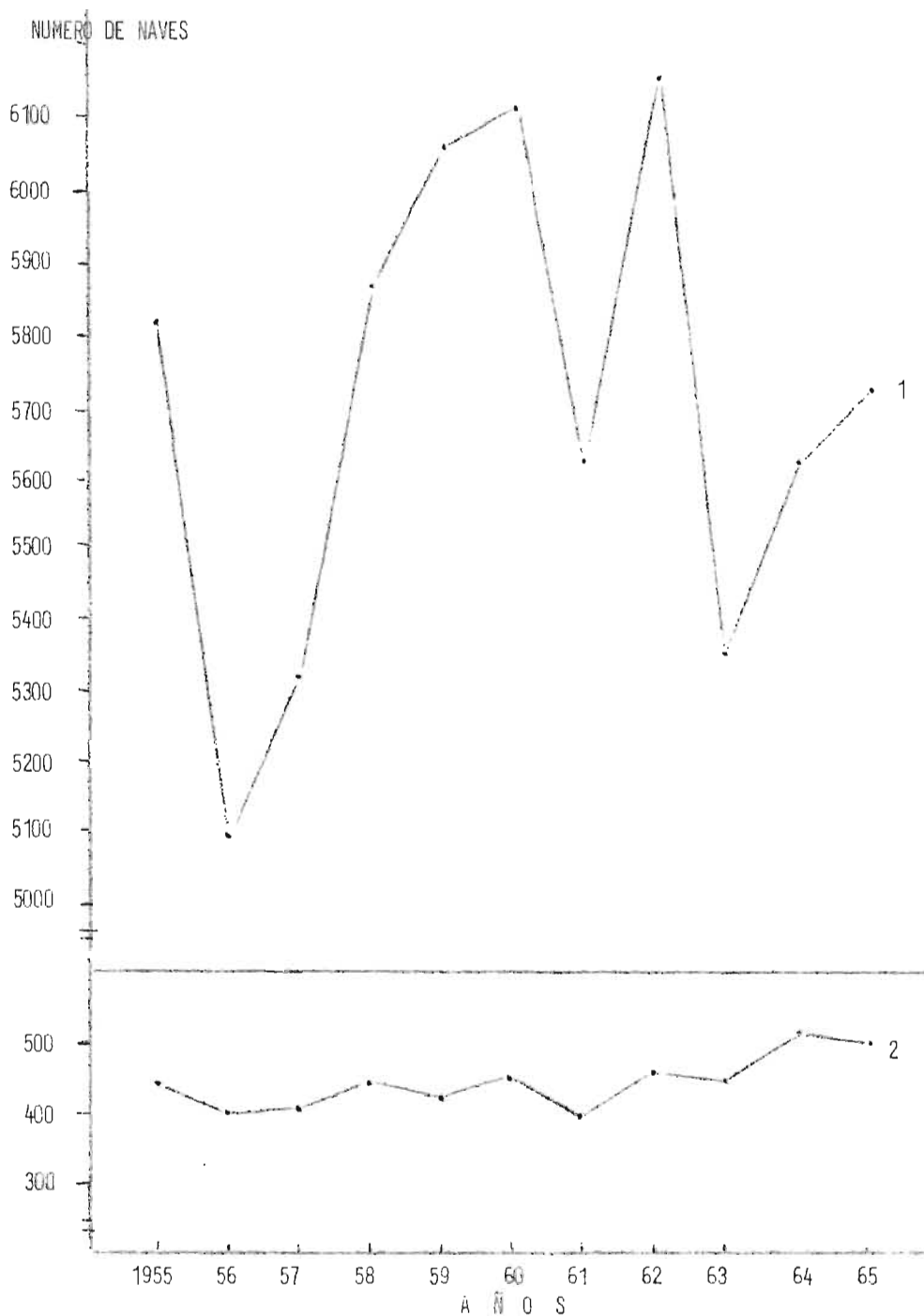
TRANSPORTE MARITIMO DE CENTROAMERICA Y EL SALVADOR - TONELAJE DESCARGADO: 1955-1965

(IMPORTACIONES)





TRANSPORTE MARITIMO DE CENTROAMERICA Y EL SALVADOR ENTRADA DE NAVES : 1955 - 1965



INDICADOR

1 - CENTROAMERICA

2 - EL SALVADOR

### CAPITULO III

#### LOS PRINCIPALES PUERTOS DE EL SALVADOR

Este capítulo comprende el estudio de tres períodos, de acuerdo con la política portuaria del Gobierno Salvadoreño; explicándose las diferentes cambios que caracterizan a cada uno de ellos.

1º.- De 1850 a 1908. Durante este período, aunque las instalaciones portuarias, fueron objeto de varias construcciones, ampliaciones y reconstrucciones, no modificaron la estructura tradicional de los puertos del país, ni mucho menos, se formuló por parte del Estado un plan de desarrollo portuario.

2º.- De 1908 a 1951. Este segundo período se inicia a partir del año en que se firmó el contrato Avalos-Koilahuer, por medio del cual la IRCA se obligaba a construir un nuevo puerto de atraque directo en el Golfo de Fonseca, en el departamento de La Unión; y termina en el año en que se iniciaron las gestiones y fase de estudio para la construcción o ampliación de un puerto que respondiera a las necesidades de esa época y al desarrollo futuro de la economía nacional.

3º.- De 1951 a 1970. Está comprendido desde el año en que el Gobierno tomó las primeras medidas para poner en marcha la iniciativa de realizar la modernización de los servicios portuarios en El Salvador; hasta el último año en que han sido registradas oficialmente las estadísticas relacionadas con el movimiento de carga por los puertos.

#### A. PERIODO 1850 - 1908

En este período tratemos únicamente los antecedentes históricos del puerto de Acajutla debido a que, en los documentos consultados, las referencias sobre los otros puertos están incompletas y confusas.

### Antecedentes sobre el Puerto de Acajutla

Para el propósito de nuestro estudio creemos conveniente hacer una síntesis de los documentos, que fueron suscritos por el Estado y particulares, relacionados con la construcción del Puerto de Acajutla, anteriores a la modernización del citado puerto.<sup>1/</sup>

1.- El 8 de agosto de 1850, "contrata" con el Señor Santiago -- Colbourn.

Se estipulaba en la "contrata" que la duración de la construcción sería de 18 meses contados después de cuatro meses de firmado el documento. El Gobierno pondría a disposición del señor Colbourn, 20 reos con alimentación y algunas herramientas para realizar los trabajos más sencillos.

El costo de la obra sería de 5 mil pesos, a pagarse contra entrega de la misma y de ser esto imposible, con el producto del muelle.

2.- El 2 de abril de 1853, "contrata" con el Señor Francisco Drivon para la construcción de un muelle "de suficiente tamaño, fuerza y capacidad..." de acuerdo con las necesidades del comercio, presentes y futuras.

Al finalizar las obras, el Sr. Drivon recibiría la concesión de explotarlas y administrarlas por 10 años consecutivos, al cabo de los cuales pasaría al Estado en perfectas condiciones.

Las tarifas de embarque y desembarque serían de un real por persona, animal o bulto sencillo y de dos reales por bultos dobles.

---

<sup>1/</sup> Documentos relativos a la Historia desarrollo del Puerto de Acajutla (mimeografiado, Ministerio de Economía).

Los animales pequeños y de poco valor pagarían un real el conjunto de ellos, cuyos valores sumados fueran de dos pesos.

3.- El 2 de abril de 1853, "contrata" con el mismo Sr. Drivon para la construcción de una bodega de dos plantas, en el Puerto de Acajutla; la primera, con capacidad para almacenar 2 mil bultos de mercancías importadas; la segunda, con una sala y habitaciones para los empleados del puerto.

El precio de la obra sería de 15 mil pesos a pagarse con el producto de los derechos de bodegaje.

El 23 de agosto de 1855, fueron recibidas las obras, según publicación de la Gaceta Oficial del 6 de Septiembre de ese mismo año.

4.- El 20 de febrero de 1869, "contrata" con los señores Joaquín Mathe y Joaquín Rossner, para la construcción de un muelle de hierro.

El documento estipulaba, entre otras condiciones, las siguientes:

a) Que percibirían los derechos de muellaje por un período de 20 años; al cabo de los cuales el Gobierno tendría la opción de comprarlo o prorrogar la concesión por un período igual.

Al final de la prórroga sería entregado al Gobierno, sin pago alguno, en buen estado de funcionamiento.

b) En garantía de la construcción, los concesionarios, depositarían 10 mil pesos en la Tesorería General de República, cantidad que sería devuelta al iniciarse la construcción de la obra.

c) La tarifa única de importación y de exportación oscilaría entre 6 centavos y 12 pesos.

La "contrata" fue aprobada por Decreto Legislativo del 10 de febrero 1870 y sancionada por el Presidente Francisco Dueñas el 11 de febrero de ese mismo año.

La información que hemos resumido no nos permite conocer que obras fueron ejecutadas, excepto las bodegas de las cuales hay constancia que fueron recibidas. No obstante, es posible que de 1850 a 1870 las instalaciones portuarias fueron reconstruídas, por lo menos, en dos ocasiones.

Probablemente la construcción efectuada en cumplimiento a la "contrata" aprobada en 1870 sea la que, con los gastos de mantenimiento, ha llegado hasta 1961, año en que fue inaugurado el nuevo puerto de Acajutla.

## B. PERIODO 1908 - 1951

Dentro de este período examinaremos los principales hechos y características relacionados con los tres puertos internacionales del país.

### 1.- Puerto de Acajutla

#### a) Descripción del Antiguo Puerto de Acajutla

Acajutla se construyó al principio en el Delta del Río Grande de Sonsonate, por lo que estaba sujeto a los movimientos de arena ocasionados por ese río; lo cual aumentaba los costos de mantenimiento.

El muelle trazado normalmente a la costa, era de acero, de 300 metros de longitud, con una superficie cubierta de 75 metros; en el extremo que lo comunicaba al mar había 4 galpones.

La profundidad máxima de las aguas era de 4,5 metros. 2/

La superficie cubierta sólo servía como bodega de tránsito; - la carga desembarcada era transportada a la ciudad de Sonsonate, situada a 20 kms. del puerto.

El Gobierno suscribió, con la Agencia Nacional Limitada y The Salvador Railway, un contrato de concesión del muelle de Acajutla que fue aprobada por el Poder Ejecutivo el 29 de julio de 1947.

El Gobierno, mediante ese contrato, legalizó el monopolio del movimiento portuario a favor de esas dos compañías. El acceso de los camiones era imposible al muelle, porque el transporte estaba concebido para el ferrocarril, y por otra parte, la Agencia Nacional Ltda. disponía de su propia flota de camiones para recoger la carga y transportarla hacia las terminales ferroviarias, de donde era llevada por el ferrocarril al muelle y de allí ser enviada al exterior .

#### h) Descripción de las Operaciones de Carga del Antiquo Puerto de Acajutla.

Las operaciones de carga y descarga se efectuaban por el sistema de gabarraje o lanchón y se realizaban más o menos de la siguiente manera: la carga era sacada de la bodega del barco y depositada en el lanchón, que era arrastrado por un anticuado remolcador hasta un lado del muelle y, con un winche se colocaba sobre -

---

2/ Ortíz, Ricardo M., "El Régimen de los Puertos de El Salvador", P - 37.



el muelle, pasando luego a los vagones del ferrocarril para ser transportada a las bodegas, situadas a 20 kilómetros del muelle en la ciudad de Sonsonate.,

Las operaciones de manipulación que sufría la carga al llegar a la mencionada ciudad eran excesivas; puesto que era estibada y - desestibada: 1ª para efectos de registros aduaneros, 2ª para almacenaje transitorio y 3ª al momento de ser remitida al cosignatario.

## 2.- Puerto de La Libertad

El muelle actual del Puerto de La Libertad fue construido en el año 1927. 3/

El 26 de Febrero de 1940, el muelle fue concedido por el Gobierno a la empresa "Agencia Salvadoreña, S.A." por un período de un año prorrogable durante seis meses. El convenio establecía que el producto total del muellaje correspondería al Gobierno, sin embargo, - el exceso de gastos de administración y mantenimiento sobre \$20,000 correría a cargo del Estado. 4/

Las características básicas en este puerto no han cambiado desde entonces, siendo idénticas a las del Puerto de Acajutla, antes de su modernización; por tal motivo, creemos innecesario describir sus características y modo de operar.

Ahora veamos los acontecimientos más sobresalientes en el período en referencia, en relación con el Puerto de Cutuco.

## 3.- Puerto de Cutuco

Las instalaciones actuales del Puerto de Cutuco fueron ejecutadas de 1912 a 1914 por la Compañía Norteamericana denominada Fe-

3/ Estudio sobre las condiciones de Tráfico en la República de El Salvador, Salzgitter Industriebau Gesellschaft M.B.H., CEPA 1963 P - 70.

4/ Ortíz, Ricardo, P-41

rocarriles Internacionales de Centro América. 5/

El actual Puerto de Cutuco se construyó por concesión conferida por el Estado a la IRCA, de conformidad con el contrato celebrado el 3 de junio de 1908, conocido como contrato Avalos Keilhauer. 6/

A continuación haremos una breve relación de las cláusulas más importantes, desde el punto de vista económico, de la contrata citada y sus reformas.

a) Contrata Avalos-Keilhauer y sus Reformas.

a) A la empresa se le concedió el derecho de construir "un muelle de acero y hierro, de cemento armado y de piedra" para el atraque de barcos, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de mercaderías.

A la compañía se le concedió franquicia de importación de materiales necesarios para la construcción del puerto (cláusula XXXII).

Por medio de la Contrata readicional el Gobierno está facultado para otorgar concesiones a fin de construir en la misma bahía, otros muelles o finalizar esas obras por su propia cuenta, siempre que tales construcciones se hicieran a 500 metros de distancia del muelle perteneciente a la IRCA. 7/

b) El Gobierno otorgó la concesión de explotar en forma absoluta el muelle de Cutuco, por un plazo de 99 años, contados desde el inicio de las obras; pero se estableció el derecho de opción de Compra a su precio actual, según peritaje, por parte del Gobierno, siempre que hubieron transcurrido 60 años después de haber comenzado las obras. Al final del plazo (99 años) la Compañía traspasaría favor del Estado, las instalaciones del muelle sin ninguna indemnización y en perfectas condiciones (cláusula XXXVII y XXXVIII Contra

5/ Obra citada pág. 70

6/ "Contratos entre el Estado de El Salvador y la compañía IRCA" Publicaciones mimeografiadas del Ministerio de Economía.

7/ Contrato Readicional. Inciso 2o. del Art. 3o., del 21 de mayo de 1912.-

ta Avalos - Keilhauer).

c) La Tarifa por servicios de muellaje de pasajeros y de -- carga fue establecida en un 50 % del valor de la tarifa por el - mismo servicio prestado por los muelles de la Libertad y Acajutla (cláusula XXXIII).

El 11 de noviembre de 1911 se firmó un contrato adicional y - el 21 de mayo de 1912 un contrato readicional los cuales modifica- ron y ampliaron algunas cláusulas del contrato inicial. Las princi- pales son:

a) La tarifa por servicios de muellaje que había sido estable- cida en un 50 % del valor cobrado por el mismo servicio en la Liber- tad y Acajutla, se modificó en el sentido de que sería igual a la - cobrada por dichos puertos. (cláusula V, letra b contrato adicio- nal).

b) Estableció que una vez construido el muelle, su uso sería obligatorio para los embarques y desembarques efectuados en la ba- hía de la Unión y de no hacerlo siempre pagarían el valor del mue- llaje como si se hubiera recibido el servicio. Por la cláusula - 5ª del contrato Readicional se exceptúa del pago del muellaje las embarcaciones, hasta de 5 toneladas, que no usaran el muelle.

c) La compañía entregaría al Gobierno el 25 % del valor del - muellaje percibido, para construir el edificio de aduanas (Cláusula V, literal b, Contrato Adicional); la cláusula 5ª del contrato Rea- dicional facultó al Gobierno para usar libremente ese 25 %.

d) En caso de que las tarifas de la compañía se redujeran a un 50%, por motivos de competencia, el Gobierno perdería el derecho al 25 % aludido. (Cláusula V Contrato Adicional)

El 15 de julio de 1918, por decreto Legislativo, se aprobó la

tarifa de embarque y desembarque del puerto de Cutuco; se estipuló entre otras cosas, lo siguiente:

a) Art. 3º Letra A - que la Compañía entregaría una faja de terreno de 7882.50 m<sup>2</sup>. para construir edificios de aduana, oficina administrativa del Gobierno, comandancia y otras para servicios anexos.

b) Art. 3º. Letra E - que después de construidos los edificios aludidos, el Gobierno devolvería los que a esa fecha ocupaba, y que la Compañía entregaría al "Gobierno el 15 % del producto del Muelle", a partir del día de la devolución.

Art. 3º Letra B - que la tarifa máxima sería de 33 centavos oro americano por cada 100 Kgs. de mercadería embarcada o desembarcada, haciendo algunas excepciones entre las cuales se incluía el café y el azúcar, para los cuales se cobrarían \$ 0.75 oro americano por cada 46 kilos.

b) Comentarios a los términos del Contrato Avalos-Keilhauer y sus reformas

Como puede advertirse en las cláusulas del Contrato Avalos-Keilhauer y sus reformas que hemos sintetizado, la concesión para explotar el muelle de Cutuco estableció condiciones bastante favorables para la IRCA; que explican porqué el puerto de Cutuco ocupó el primer lugar en la movilización de la carga marítima del país. Entre esas condiciones se destacan las siguientes:

a) Muelle construido para el atraque directo de barcos.

Esta característica por sí sola puede aumentar la demanda de servicios porque las operaciones se efectúan con más rapidez, acortando el tiempo de estadía de los barcos y con ello la disminución

en los costos, a cargo de las compañías navieras; además las mercaderías se estropean menos al simplificarse las operaciones.

b) La franquicia para importar materiales de construcción y la donación de terrenos y materiales de propiedad del Estado le permitía establecer tarifas iguales a las de otros puertos.

c) La facultad de manipular las tarifas de acuerdo a la competencia, en la siguiente forma: al bajar los ingresos por disminución de tarifas la Compañía, quedaría exenta de pagar al Gobierno el 25% del valor del muelleaje, que se había establecido en el contrato.

d) La Concesión para explotar de manera absoluta, por un período de 99 años, el referido muelle.

## C. PERIODO 1951 - 1970

### 1.- Generalidades

Consideramos nosotros que el año 1951 es el punto de partida de un nuevo período en cuanto a política portuaria en El Salvador.

El Gobierno deja de ser el medio para que los imperialismos - inglés y el norteamericano, ejerzan libre y legalmente el control, dominio y monopolio de nuestro comercio exterior. O sea, que el Gobierno ya no permanece como simple observador ante el problema; es decir, ha cambiado su política pasiva.

La IRCA y el FES con sus respectivos puertos fueron los instrumentos de dominio del comercio exterior, incluyendo la movilización interna de mercaderías a través de sus líneas ferroviarias.

Los puertos habían sido concebidos para servir intereses ex--

tranjeros y como estaban sujetos a concesiones, no se había previsto su desarrollo, sino atendiendo únicamente los intereses privados de las compañías encargados de su explotación.

La causa que dió lugar al cambio de la política del Gobierno en materia portuaria fue la expansión del comercio exterior. Uno de los factores principales de esa expansión, probablemente fue la guerra de Corea, que se desarrolló de 1950 a 1955. Las exportaciones de Café aumentaron de ₡ 155 millones en 1945 a ₡ 229, en 1950 y las de algodón de ₡ 7 a ₡ 23 millones. 8/

Para efectos de visualizar de manera general el comportamiento del comercio exterior, durante los últimos 25 años, se presenta en períodos de 5 años la serie de 1945 a 1970.

CUADRO Nº 12  
INTERCAMBIO COMERCIAL DE EL SALVADOR : 1945-1970

AÑO	MILES DE TONELADAS			MILLONES DE COLONES		
	Impor- tación	Expor- tación	Intercambio Comercial.-	Impor- tación	Expor- tación	saldo
1945	88	63	151	34	53	19
1950	234	90	324	122	174	52
1955	397	116	513	230	267	38
1960	535	191	726	306	292	-14
1965	1043	516	1559	501	472	-29
1970	866	437	1301	534	573	38

INCREMENTOS

1945/50	166 %	43 %	115 %	259 %	228 %	174 %
1950/55	70 %	29 %	58 %	89 %	53 %	-27 %
1955/60	35 %	65 %	42 %	33 %	9 %	-137 %
1960/65	95 %	270 %	229 %	164 %	162 %	367 %
1965/70	-17 %	-15 %	-22 %	-7 %	-21 %	-31 %

FUENTE: Anuarios Estadísticos y Revista del Banco Central.

8/ Revista del Banco Central.

En el cuadro Nº 12 puede observarse que el intercambio comercial de El Salvador, se comportó de la siguiente manera: expansión rápida de 1945 a 1950; de 1950 a 1960 el crecimiento fue más lento; luego de 1960 a 1965 se vuelve a acelerar, a causa de la apertura del mercado común centroamericano; y finalmente, de 1965 a 1970, el aumento en el volumen del comercio, se vuelve negativo y su valor aumenta levemente, teniendo como causa probable el estancamiento - del mercado común centroamericano. También es de hacer notar que durante ese período las exportaciones de algodón bajaron de 73 mil toneladas métricas a 50 mil y que "Otros Productos" bajaron de 303 mil a 276 mil toneladas métricas. 9/

La capacidad de operación de carga en los puertos para 1950 - había llegado a un límite tal que era imposible que absorbieran el movimiento futuro; este hecho, junto con la acumulación de capital, hizo que el Gobierno se decidiera a resolver el problema que se le había presentado. ~~Trataron~~ de seguir la secuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno en relación con el cambio en la política portuaria.

1.- Como primera medida se solicitó ayuda a las Naciones Unidas - para realizar estudios preliminares que indicaran el camino a seguir en la resolución del problema portuario. Dicho organismo en vió al Ingeniero Ricardo M. Ortíz, quien en 1951 presentó un informe en el cual, después de extensas consideraciones, recomendó la - construcción de un puerto de atraque directo en las playas de Acajutla.

El ingeniero Ortíz estudió los distintos sectores económicos, tomando de base la división geográfica del país, en las tres zonas tradicionales: Occidental, Central y Oriental. Consideraba que - cada una era la zona natural de influencia de los puertos de Acaju

40  
tla, La Libertad y Cutuco.

Llegó a la conclusión de que las zonas de mayor peso económico eran: la Central, para las importaciones por ser la de mayor población y, por consiguiente, de más consumo, y la Occidental para las exportaciones, por ser la de mayor producción de café, mercancía que ocupaba más del 75 % del volumen exportado. 10/

2.- En 1952 fue creada la "Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla" (CEPA) para que se encargara de la realización, dirección y administración del puerto de Acajutla. Más adelante dedicaremos un apartado especial a CEPA.

3.- Por recomendaciones del Banco Mundial el Gobierno contrató los servicios de los ingenieros "Pearsons, Brinckerhoff, Hall & Macdonald" de Nueva York, quienes en 1954 propusieron la ampliación del puerto de La Unión y al mismo tiempo la construcción de un nuevo muelle para servicios por lanchones en Acajutla.

4.- En diciembre de 1954 el Ingeniero Alfred Buch de la firma D.B. H.G. 11/ presentó un informe de su estudio sobre el régimen portuario en el país. Por tratarse del estudio que sirvió de base para determinar el tipo y lugar del nuevo puerto de Acajutla, haremos a continuación un resumen de ese trabajo.

El ingeniero Buch, para establecer las zonas de influencia en cuanto al volumen de importación y exportación marítimas, dividió el país en dos zonas iguales, comprendiendo en la zona Oriental los Departamentos de Cabañas, San Vicente, Usulután, San Miguel, Morazán y La Unión y en la Occidental: Ahuachapán, Santa Ana, Sonsonate, Chalatenango, La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y La Paz. 12/

Para establecer la ubicación más conveniente con respecto a -

10/ Ortíz, Ricardo M.

11/ Deutsche Bergwerks-Und Hüttenbau Gesellschaft M.B.H. Salzgitter Drütte.

12/ Los ingenieros "Pearsons, Brinckerhoff, Hall & Macdonald". También dividen la república en esas dos zonas para hacer sus consideraciones de tipo económico.-



las exportaciones analizó el producto más importante que era el café. Encontró que el 80 % se produce en la zona Occidental y el 20% en la Oriental. En consecuencia concluyó que el nuevo puerto debe ría ubicarse en las playas de la zona Occidental.

Para la determinación del lugar del nuevo puerto, con respecto al movimiento de importación, tomó de base la concentración de la población. Resultando que en la zona Occidental estaba concentrado el 62 % del total de habitantes del país. Luego desde el punto de vista de las importaciones, el puerto debería localizarse en la zona Occidental.

Desde el punto de vista técnico-geográfico consideró que los lugares de producción y consumo debían relacionarse con la rapidez y facilidades de acceso a las zonas portuarias.

Cutuco situado en un lugar bien abrigado, tenía la desventaja que el canal navegable de entrada sólo era de 400 metros de ancho, con piedras peligrosas bajo el agua y la velocidad excesiva de las mareas de 1.8 metros por segundo, constituían elementos que dificultaban las maniobras de los barcos. Por otra parte, la distancia del puerto a los centros de producción y consumo era una seria desventaja al aumentar los costos de transporte, en relación con los otros puertos. Estos factores eliminaban al puerto de Cutuco de ser considerado para su modernización.

La Libertad era el puerto, situado en el centro de las costas del país, más cercano a San Salvador, principal centro de consumo, pero mal comunicado por la vía terrestre, y sin líneas férreas. Re cuérdose que en 1953, época de los estudios preliminares, todavía no se había trazado la actual carretera, ni aún la del Litoral, - por lo que resultaba más cómodo comunicarse con Acajutla.

El puerto de La Libertad tenía la desventaja de estar situado

en un lugar en donde, las olas golpean en ángulo de 80°, por consiguiente la agitación del mar era más fuerte y sin posibilidades de tener, en ningún tiempo aguas tranquilas, a menos que se construyera un puerto con dársenas cerradas. Estos factores eliminaron al Puerto de La Libertad de ser recomendado para su posible reconstrucción.

El Puerto de Acajutla, económica y geográficamente, fue el que se estimó en mejor situación y fue recomendado como el lugar más - apropiado para construir el nuevo puerto. Estaba conectado por buena carretera y vía férrea con San Salvador y Santa Ana.

Se indicó que en ese lugar las olas golpeaban un ángulo de 45° de manera que podría obtenerse un puerto más protegido que el de La Libertad.

Ahora veremos la importancia relativa de los puertos, en cuanto al servicio de transbordo en 1953, año en que se realizaron los estudios preliminares, para determinar en forma precisa el lugar - más adecuado para ubicar el nuevo puerto.

## 2.- La Actividad Portuaria durante el Año de 1953

La importancia relativa de cada puerto, con respecto a las exportaciones e importaciones durante el año 1953 eran:

CUADRO Nº 13  
TRANSPORTE MARITIMO: 1953

PUERTOS	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
La Unión	56 %	48 %	50 %
La Libertad	16 %	34 %	30 %
Acajutla	28 %	18 %	20 %

FUENTE: Anuario Estadístico de 1953

Nótese que el puerto de Acajutla era el menos importante dentro del total de carga movilizada y que el de La Unión absorbía el 50 % de ese total.

La desviación de la demanda de servicios portuarios en favor de Cutuco se debía a las mayores facilidades, o mejor dicho, a las menores dificultades de Cutuco, en comparación con los otros dos puertos.

De no haber existido las condiciones favorables de Cutuco, la tendencia natural del transporte marítimo habría sido, de acuerdo con el estudio del Ing. Alfred Buch, como se indica a continuación:

CUADRO Nº 14  
TENDENCIA NATURAL DEL TRANSPORTE MARITIMO: 1953

PUERTOS	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
La Unión	20 %	38 %	34 %
La Libertad	-	-	-
Acajutla	80 %	62 %	66 %

FUENTE: Buch, Alfred, "Estudio Económico-Técnico concerniente a la construcción del Puerto de El Salvador", pág. 6.

Para la estimación de los porcentajes, el autor consideró que el movimiento de carga en el Puerto de La Libertad sería insignificante, por tal motivo se lo atribuía todo al puerto de Acajutla.

La estimación de esos porcentajes resultaba de aplicar la tendencia natural de las áreas de influencia; considerando que el 80 % de la producción a exportarse originaba en la mitad occidental del país y que a su vez, en esa misma mitad se consumía el 62 % de los

bienes importados, por estar concentrado el 62% de la población en dicha zona.

Se ha hecho una síntesis de los antecedentes de la situación portuaria hasta la fecha; a continuación se verá el estado en que se encuentra dicha actividad.

### 3.- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

El 28 de mayo de 1952, nace esta institución bajo la denominación de "Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla", con el objeto de realizar la construcción del Puerto del mismo nombre y una vez construido, dirigir y administrar sus operaciones. 13/

El 17 de diciembre de 1963, la CEPA se hace cargo de la dirección y administración del puerto de La Libertad, mediante contrato celebrado con el Poder Ejecutivo. 14/

El 21 de octubre de 1965 la institución se transforma en "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma" (CEPA), asignándole además de las funciones relacionados con los puertos citados, la administración del Ferrocarril de El Salvador (FCS), justificándose el cambio por el incremento del comercio exterior y la coordinación que debe existir entre los servicios portuarios y ferroviarios, con el objeto de disminuir el costo de los servicios y lograr la combinación de las tarifas de ambas actividades. 15/

La última función asignada a CEPA es la construcción de un -- transbordador (Ferry-boats) en La Unión y cuando esté terminado tomará la dirección y administración del mismo.

A continuación se hará una síntesis de los preceptos legales contenidos en la Ley de CEPA:

---

13/Decreto Legislativo Nº 677 del 28 de mayo de 1952.

14/Decreto Legislativo Nº 473 del 20 de diciembre de 1963.

15/Decreto Legislativo Nº 455 del 21 de octubre de 1965.

a) El objeto de CEPA será "la explotación, dirección y administración" de los puertos de Acajutla y La Libertad y el Ferrocarril de El Salvador, y sus ampliaciones y mejoras; con excepción de las actividades aduaneras y las de los Comandantes y Capitanes del Puerto. Los servicios se prestarán en forma coordinada, pero con registros contables separados (Art. 2).

b) Definición de puerto: "Todos los anclajes y fondeaderos - en la rada, el muelle de atraque y acceso y los almacenes, bodegas, oficinas, talleres, construcciones e instalaciones de tierra firme que se encuentran en el sector anotado por la Comisión" (Art. 3, - inciso 2º).

c) La Ley ha previsto, con buen criterio, la ampliación del control por parte de CEPA a otras instituciones portuarias y ferroviarias pertenecientes al Estado (Art. 4 literal h).

Si duda esta disposición se insertó pensando en el futuro -- traspaso al Estado de las instalaciones portuarias y ferroviarias de la IRCA.

d) Las actividades de CEPA son dirigidas, de conformidad con su Ley, por una Junta Directiva, renovable cada cuatro años, integrada por un Presidente, seis directores propietarios con sus respectivos suplentes. El Presidente de la República nombra al Presidente de CEPA; cuatro Directores son nombrados por organismos gubernamentales y dos por asociaciones de actividades productivas privadas. (Art. 7 ).

e) La Junta Directiva tiene la atribución de estudiar y proponer al Poder Ejecutivo las tarifas portuarias y ferroviarias (Art. 11 literal - e).

Al establecer las tarifas deberá procurarse que cubran:

- i) "Los gastos directos e indirectos" portuarios y ferrovia rios;
- ii) "Los gastos de mantenimiento y ampliación" portuarios y ferrovia rios;
- iii) "Los gastos de mantenimiento y reposición de equipos".
- iv) "Las amortizaciones de las obligaciones provenientes de - bonos y préstamos".
- v) "Las reservas"

f) La CEPA, a fin de realizar sus objetivos, está facultada - para obtener préstamos y emitir bonos en los mercados internos y - externos. La garantía podrá constituirse mediante gravámenes de - sus rentas; pero en ningún caso . . . con sus bienes raíces" (Art. - 18).

La CEPA para cumplir sus funciones ha sido organizada en dis- tintos niveles jerárquicos. Los principales son:

Junta Directiva

Gerente General

Gerente del Puerto de Acajutla

Gerente del Puerto de La Libertad

Gerente del FES

Gerente de Relaciones

Gerente Contralor

Gerente de Planificación

Cuenta además con Asesoría Legal, Laboral, Administrativa y con Auditoría externa.

La dirección de los puertos está bajo la responsabilidad de:

Gerente del Puerto

Departamento de Operaciones

Departamento de Mantenimiento y Seguridad  
Departamento de Servicios Administrativos

El organograma adjunto muestra la organización completa.

En adelante, describiremos la localización y demás características de cada uno de los Puertos de El Salvador, hasta donde nos ha permitido la información obtenida.

La descripción nos servirá para conocer el tipo de puertos con que se cuenta y la calidad de sus instalaciones.

#### 4.- Puerto de Acajutla

Con respecto al Puerto de Acajutla, examinaremos las distintas etapas por las que ha pasado y los proyectos futuros de acuerdo al "Plan Maestro" elaborado por CEPA.

##### a) Localización

Está situado a 13° 36' latitud norte y 89° 50' longitud oeste, en el Departamento de Sonsonate, a 84 kilómetros de San Salvador, conectado por carretera asfaltada, actualmente en ampliación por la Vía La Cuchilla-Sonsonate y por la vía del litoral, también en buenas condiciones de tránsito.

##### b) Descripción 16/

El puerto de Acajutla consta de 6 atracaderos, lo podemos dividir en tres muelles:

- 1.- Muelle de Acceso
- 2.- Muelle de Atraque "A"
- 3.- Muelle de Atraque "B"

---

16/ Lo que está entre comillas ha sido tomado textualmente de documentos de CEPA.

### Muelle de Acceso

"El muelle de Acceso se inicia con un dique de piedra de una longitud aproximadamente de 125 metros y un ancho de 7.80 metros en el coronamiento, luego continúa un malecón de 337.59 metros de longitud compuesto por células metálicas circulares, formada por tablas de acero rellenas de arena. Sobre estos dos tramos corre una vía de acceso de concreto reforzado de 7.80 metros de ancho".

"El muelle de acceso cuenta con acero y pasamanos para peatones; ductos para conductores de energía eléctrica y teléfonos, postes de alumbrado y tubería para agua potable, para exportación de melaza y para importación de productos químicos líquidos".

### Muelle de Atraque "A"

"El muelle de atraque, con una longitud de 300.63 metros y un ancho de 37 metros, tiene dos atracaderos, forma una deflexión de 45° con el malecón de acceso para proteger la dársena de los vientos predominantes, y está formada por dos filas paralelas de células metálicas; la exterior constituida por células aplanadas, sirve de rompeolas; la interior formada por células circulares independientes, con 12.22 mts. de diámetro, sirve como atracadero. El espacio comprendido entre las dos filas de células se ha salvado con una estructura de vigas y losetas prefabricadas de concreto con una capacidad de carga de 3.000 Kg/M<sup>2</sup>".

"El muelle cuenta con un almacén o bodega de tránsito, construída con marcos de acero de alma llena de 17.95 metros de luz, cubierta con lámina ondulada galvanizada. Esto representa un área techada de 4.500 metros cuadrados".



## Muelle "B"

El muelle "B" tiene 4 atracaderos; es una ampliación del Puerto que fue puesto en servicio en abril de 1969. Su equipo está destinado para la carga a granel y en contenedores.

Para la construcción del muelle antes mencionado se hicieron obras de ingeniería civil de dos tipos:

- a) Dragado
- b) Construcción del espigón

### Dragado

El dragado se realizó debido a que la zona de construcción del muelle estaba constituida por arena y piedra caliza llamada toba; el área dragada fue de 125.000 metros cúbicos, para obtener una profundidad de atraque de 12.20 metros desde la marea más baja en un atracadero y de 10.20 metros en el resto.

### Espigón

El espigón construido tiene una longitud de 360 metros de largo por 28 metros de ancho. Este espigón está soportado por 105 pilotes, constituidos por tubos de acero, de 86 cm. de diámetro y 1.25 cm. de espesor rellenos de concreto reforzado. Los pilotes están espaciados a 8 m. en sentido longitudinal y en dos filas con una separación de 16 m. de centro a centro. Sobre cada pareja de pilotes va colocada en sentido transversal una viga de 1.65 por 0.60 m.

"En sentido longitudinal están colocadas 3 vigas, una sobre -

cada fila de pilotes con sección de 1,65 x 0,80 m. y una al centro con sección de 0,90 x 0,50m. Está fundida monolíticamente con las vigas a la losa de piso, con un espesor de 0,35 mts".

Este muelle consta de cuatro atracaderos y permiten el atraque de barcos hasta de 40.000 toneladas peso muerto. La profundidad de los atracaderos es de 10 metros para 3 de ellos y de 12 metros para el cuarto.

"Posee defensas de 4 x 4 m. de superficie de contacto, están formadas por tubos de acero de 40 cm. de diámetro, amortiguadores sólidos de caucho y tableros de madera.

#### Bodegas

En tierra firme prestan servicios 5 bodegas, de las cuales - una está destinada exclusivamente para almacenar los productos a granel; con una longitud de 78 m. de largo por 30 m. de ancho. "Su estructura está hecha a base de marcos de tipo A, triarticulados - con elementos de concreto postensados, de paredes de concreto reforzado y de techo con láminas de asbesto".

Su capacidad de almacenamiento es de 12.000 T.M. para materiales a granel de 800 kg./M3 y con un ángulo de 45°.

El movimiento de productos se hace a través de una banda transportadora alimentada por una línea de tolvas de descarga.

Las bodegas restantes tienen un área conjuntamente de 22.000 metros cuadrados y son destinadas a la carga general.

#### Patios

El área de los patios es de 15.000 metros cuadrados, sirve -

para acondicionar vehículos y otros productos que puedan permanecer en la intemperie antes de ser retirados por sus propietarios.

Además hay un área de 110.000 mts. cuadrados para el almacenamiento de contenedores, éstos en la actualidad no cumplen la función para la que fueron proyectados, por no estar generalizado su uso; posiblemente en el futuro llegarán a tener importancia.

En el área del recinto portuario están ubicados tanques y silos de propiedad particular, éstos tienen una capacidad de 24.000 toneladas, y su uso es almacenar cereales y melaza.

#### Equipo de Operación

Actualmente, CEPA cuenta con el siguiente equipo para realizar sus operaciones:

1.- Grúas de Muelle: 4 unidades, dos de ellas eléctricas y se desplazan en el muelle "B"; las otras dos se encuentran en el muelle "A".

2.- Descargador telescópico: 1 unidad, sirve para depositar los materiales a granel en las bodegas de los barcos. Los materiales que transportan son hasta de 800 Kg./M<sup>3</sup>.

3.- Cucharones: 3 unidades, la utilidad del primero consiste en depositar en la tolva los materiales extraídos de la bodega -- del barco; la del segundo para cereales, de 9.35 m<sup>3</sup>. y la del tercero, de 5.25 m<sup>3</sup> para otros materiales.

4.- Transportadores: 2 unidades que sirven para trasladar los materiales a granel de las bodegas de tierra firme al muelle y viceversa. Estos poseen básculas para pesar el material a granel continuamente. El ancho de la faja es de 76 cm. y viaja a una velocidad de 183 m/minuto.

5.- Báscula y Plataforma volcadora de Camiones: 1 unidad, destinada para pesar camiones con material a granel de exportación. - Ese material se vuelca sobre la tolva alimentadora.

6.- Tolva Cargadora de Camiones: 1 unidad que acumula el material que viene del muelle "B" a través de los transportadores; de aquí carga los camiones, evitándose el paso del material por la bodega a granel. La capacidad de esta tolva es de 85 m<sup>3</sup>.

7.- Otros Equipos: 35 montacargas de horquillas, 34 cargadores de 1 yarda, y varios tractores de 2.3 a 3.6 TM/TET capac. 9", y remolcadores entre 70 y 800 HP. 3", transportadores portátiles de 75 a 100 TM.<sup>3</sup>

#### c) Etapas de Construcción y Fuentes de Financiamiento

El Puerto de Acajutla ha sido diseñado dentro de un plan llamado Maestro para ser objeto de futuras ampliaciones; las etapas que fueron previstas son cuatro: la primera y segunda han sido terminadas; la tercera está proyectada para ser iniciada el año próximo, es decir en 1972, y la cuarta no se ha decidido aún cuando será iniciada.

##### i) Primera Etapa

El período de construcción fue de 5 años, comprendidos entre el 20 de abril de 1956 fecha de inicio y el mes de abril de 1961 -

que finalizó; comenzó a operar el 1º de agosto de 1961.

La primera etapa cubrió la construcción del muelle "A" así como las demás instalaciones iniciales a un costo de ₡ 31,689.365 - distribuidos como sigue:

<u>Terrenos:</u>	₡	2.593.932	8.2 %
<u>Muelle y Equipo de Operaciones:</u>	"	21.579.110	68.1 %
Muelle "A"	₡	19,458.700	
Equipo de Operaciones	₡	2.120.410	
<u>Edificios y Bodegas:</u>	₡	4.601.231	14.5 %
Edificios	₡	1.871.021	
Bodegas	₡	2.730.210	
<u>Instalaciones:</u>	₡	2.506.832	7.9 %
Pavimentos	₡	1.764.897	
Eléctricas	₡	275.619	
Agua	₡	319.773	
Comunicaciones	₡	146.543	
<u>Vehículos, Mobiliario y</u>	₡	408.269	1.3 %
<u>Equipo de Oficina:</u>			
Vehículos	₡	78.587	
Mobiliario y Eq. de Of.	₡	329.682	
TOTAL	₡	31.689.365	100 %
		=====	=====

FUENTE: Deptº de Planificación de CEPA.

En el detalle anterior se aprecia que el costo del muelle más el equipo de operaciones representan el 68.1 % y los edificios y bodegas el 14.5 % y el resto de los componentes de la inversión, únicamente, el 9.2 %.

El financiamiento de la Inversión de Capital de la primera etapa se obtuvo de las siguientes fuentes:

Emisión de Bonos: ₡ 31,250.000 93.6 %

La primera emisión de bonos de fecha 4 de noviembre de 1955, a 20 años de plazo que vence en 1976, al 6 % de interés anual, garantizados por El Estado. ₡ 18,750.000

La segunda, de fecha 31 de mayo de 1960 a 20 años de plazo que vence en 1980, al 6 % de interés anual, garantizados por el Estado. ₡ 12,500.000

Préstamos Extranjeros: ₡ 2,125.000 6.4 %

Crédito del "Export Import Bank of Washington" (EXIMBANK), hasta por un millón de dólares al 5.3/4 % de interés anual; para adquisición de equipo de operación, del que se utilizó U.S. \$ 850.000. El crédito venció el mes de junio de 1971.

T O T A L ₡ 33,375.00 100. %

FUENTE: Información CEPA.

Comparando el costo de la inversión con el valor del financiamiento obtenido resulta una diferencia del 9.5 % en exceso sobre el valor de la primera. Esta diferencia es aceptable si se considera

que, a pesar de que existan proyectos bien elaborados, pueden presentarse factores imprevistos que elevan el costo proyectado. Por otra parte, es probable que para calcular el monto del financiamiento, se tomó en cuenta la venta de bonos con descuento y los gastos de administración.

La política de CEPA, en cuanto al financiamiento es fundamentalmente hacia un endeudamiento interno, a través de emisiones de bonos. Nótese que el 93.6 % procede de tal fuente y el resto, 6.4 % de préstamos externos.

El costo financiero de cada fuente es más o menos el mismo; - los bonos devengan un tipo de interés del 6 % y los préstamos el - 5.3/4 %, diferencia que podría ser considerada nula, si se toman en cuenta los costos de manejo de cada tipo de financiamiento.

#### ii) Segunda Etapa

El período de construcción de la segunda etapa fue de 2 años, 8 meses, 22 días, comprendidos desde el inicio (24 de noviembre de 1967) y la finalización, (16 de agosto de 1970).

En la segunda etapa se construyó el muelle "B", las demás obras complementarias, y se adquirió el equipo para su implementación, habiendo ascendido la inversión a la suma de ₡ 20,329.872, distribuidos así:

<u>Terrenos:</u>	₡	335.040	1.6 %
<u>Muelle y Equipo de Operaciones:</u>	"	17.762.781	87.4 %
Muelle	₡	11.619.481	
Equipo de Operaciones	"	6.143.300	
<u>Bodegas y Obras Auxiliares:</u>	"	1.423.759	7.0 %
Depósito de Almacenamiento	"	717.053	
Obras Auxiliares	"	706.706	
<u>Supervisión:</u>	"	425.447	2.1 %
<u>Impuestos y Administración:</u>	"	382.845	1.9 %
Impuestos	"	3.300	
Administración	"	379.545	
<b>T O T A L</b>	₡	<b>20.329.872</b>	<b>100.0 %</b>

FUENTE: Departamento de Planificación CEPA.

Los rubros más importantes en la Segunda Etapa fueron el muelle y equipo de operaciones, que representaron el 87.4 % y las bodegas y obras auxiliares con el 7 %.

La inversión de esta Segunda Etapa fue sustancialmente menor, porque en la primera se efectuó la mayor parte de las construcciones e instalaciones en tierra firme y en el malecón; además se trata de una ampliación en donde se aprovechó la estructura del muelle anterior.

El financiamiento de estas obras fue obtenido de las siguientes fuentes:

Capital Nacional:

Emisión de bonos, a 20 años de plazo al 7 % de interés anual, con vencimiento en 1987, con garantía del Estado.

₡ 10.000.000 49.2 %

Recursos Propios:

₡ 2.830.000 13.9 %

Capital Importado:

Préstamo obtenido del Gobierno del Canadá a 35 años de plazo, 3/4 % de interés anual y vencimiento el año 2000; por intermedio del BID que es el Administrador de sus fondos.

₡ 7.500.000 36.9 %

T O T A L

₡ 20.330.000 100.0 %  
=====

FUENTE: CEPA.

En esta segunda etapa, la política de financiamiento ha cambiado en el sentido de obtener más fondos provenientes de créditos ex



tranjeros, considerando que la tasa de interés ha bajado del 5.3/4% al 3/4 % y que el plazo ha aumentado más de 3 veces; es razonable que CEPA haya dado preferencia a esta fuente, tomando en cuenta, - además, que el tipo de interés de los bonos ha subido del 6 al 7 %, las proporciones en que se han distribuido las fuentes de fondos - son: Capital Nacional 63.1 %: dividido en Bonos 49.2 % y Recursos Propios 13.9 %, y Capital Importado 36.9 %.

### iii) Tercera Etapa:

La tercera etapa, consistirá en la construcción de un Rompeolas en el extremo del muelle "A", estaba proyectada para ser iniciada a mediados del año anterior, sin embargo se pospuso para -- principios del presente año.

La función principal del Rompeolas será la de aumentar en gran medida la protección de las instalaciones existentes en el puerto de Acajutla con lo cual se proporcionará a las naves y usuarios -- (importadores y exportadores) un servicio más eficiente.

Se ha estimado que con el nuevo Rompeolas se logrará una considerable baja en el costo de mantenimiento de los muelles, del orden de los \$ 150.000; al reducir al mínimo los costos por daños a las naves, a cables de amarre, el sistema de defensas y otros bienes -- flotantes y estructurales.

El Rompeolas servirá, además, como un nuevo atracadero para - barcos de carga general y por su profundidad, que alcanzará los 14 metros, será utilizable para el atraque de buque-tanques de gran - calado.

### Descripción de las Obras a Iniciarse

Las dimensiones del Rompeolas serán de 216 metros de largo;

de éstos, 36 se construirán en la misma dirección del muelle "A" y 180 en dirección norte; el ancho del Rompeolas será de 20 metros.

El costo de la estructura del Rompeolas y las obras auxiliares se ha estimado en \$ 9.717.500 que se descomponen en los rubros principales siguientes:

Movilización y Dragado	\$ 1.068.713	11.0 %
Estructuras	" 6.165.348	63.4 %
Obras Auxiliares	" 200.815	2.1 %
Administración e Ingeniería	" 648.966	6.7 %
Imprevistos y Otros	" 1.833.658	16.8 %
	<hr/>	<hr/>
T O T A L	\$ 9.917.500	100.0 %
	<hr/>	<hr/>

El costo principal está constituido por el valor de las estructuras, 63.4 % y en segundo lugar está la movilización y dragado de material el 11. %.

En esta tercera etapa el costo de la obra es menor que el de la segunda y mucho menor que el de la primera, debido a que en esta etapa se han obtenido economías de escala, es decir, se han aprovechado las estructuras existentes y por otra parte, las dimensiones del Rompeolas son menores.

#### Financiamiento de la Tercera Etapa

El financiamiento de la tercera etapa será por medio de recursos obtenidos de las siguientes fuentes:

<u>Capital Nacional:</u>	₡ 5.117.500	52.7 %
<p>Proveniente en parte de dos - emisiones de bonos por 14 millones de colones, una de 8 millones a 14 años plazo, al 7.½ % de interés - anual y otra de 6 millones a 10 -- años de plazo, al 7 % de interés - anual, y con un período de gracia de 5 años. Ambas emisiones garanti- zadas por el Estado.</p>		
<u>Capital Importado:</u>	₡ 4.600.000	47.3 %
<p>Proveniente de crédito obteni- do del Gobierno de Canadá por in- termedio del BID; el contrato fue celebrado el 31 de agosto de 1970, a 35 años plazo y al ½ % de inte- rés anual. Para nuestros cálculos - hemos utilizado el cambio del 2.30 por cada dolar canadiense.</p>		
T O T A L	<u>₡ 9.717.500</u>	<u>100.0 %</u>

FUENTE: CEPA.

El financiamiento externo sigue siendo relativamente mayor que en las etapas anteriores. Tomando en cuenta que el crédito interno se hace cada vez más caro y el externo cada vez más barato, consideramos que la política de CEPA es acertada.

#### Proyecto del Ferry-Boats

A continuación examinaremos el origen, objetivos, y en que consiste el proyecto de Ferry-Boats, así como el proyecto del muelle -

para transbordadores; que es la última función asignada a CEPA.

Como consecuencia del conflicto bélico con Honduras (1969), - tenemos el bloqueo de la carretera Panamericana, que este país impuso a los vehículos salvadoreños que transportan mercaderías de o para El Salvador.

En vista de dicho bloqueo y como medida para salvar este obstáculo, El Salvador permitió que la "Compañía Marítima Mundial S. A." de nacionalidad nicaragüense comenzara desde enero de 1971 a - operar el transporte de mercaderías a través de las aguas del Golfo de Fonseca.

Como no se contaba con las instalaciones adecuadas para este nuevo tipo de transporte marítimo, se utilizó el muelle que construyó la municipalidad de La Unión y además se aprovechó el área - aledaña al mismo, que fue mejorada por la misma institución, para hacer el lugar de estacionamiento de vehículos. El muelle tiene - aproximadamente 200 metros de largo por 5 metros de ancho; su construcción es de concreto. 17/

#### Descripción del Ferry "Fonseca" 18/

El Ferry "Fonseca" es propiedad de la Compañía "Marítima Mundial, S. A."; fue construido por la Compañía "Leviston Shipbuilding y Co., en Orange Texas en 1940.

Las dimensiones son de 184 pies de largo, por 51 de ancho; el calado es de 8 pies como mínimo y de 14 como máximo; la capacidad de carga es de 1800 toneladas métricas; en unidades de carga es de 12 furgones, o 20 camiones. El peso bruto es de 565 T.M. y el neto de 370. Puede transportar 200 pasajeros en trayectos cortos y 100 en trayectos largos.

---

17/ Datos proporcionados por la Agencia de la Compañía Marítima - Mundial, S. A."

18/ Datos proporcionados por la Capitanía del Ferry "Fonseca".

El personal utilizado para atender el Ferry lo componen 26 personas así: un capitán del ferry y uno del remolcador, un jefe de marina, un primer asistente de máquinas, un jefe de operaciones y el resto es propio del mantenimiento y marinos, de los cuales 2 son salvadoreños.

El ferry cuenta en la actualidad con dos lanchones "Fidel" y "San José", que lo auxilian en la operación del transporte de carga; ya que éste no puede atracar directamente; el primero tiene 110 pies de largo y 30 de ancho, 3.1/2 de calado y 8.1/2 de puntal; la capacidad es de 300 T.M. y en unidades de carga 4 furgones o 4 camiones. El segundo mide 60 pies de largo, 27 de ancho, 3 de calado y 8.1/2 de puntal, con capacidad de 160 T.M.; en unidades: 2 furgones y 2 camiones.

#### Forma de operar del Ferry

Nuestro país no cuenta con instalaciones apropiadas para transbordadores y es por ello que el ferry se utiliza como remolcador. Según ~~el contrato~~ <sup>el contrato</sup> será hasta el mes de abril de 1972, cuando CEPA tenga listas las nuevas instalaciones, que se podrán utilizar efectivamente los servicios del ferry. Como tal el problema antes mencionado repercute en Nicaragua, por que la carga de aquí hacia Potosí es llevada en lanchones y en esa forma es recibida, aunque en aquel país ya se tiene un muelle apropiado para ~~ese~~ fin.

Actualmente las operaciones del Ferry están sujetas a las mareas, pues se tiene que esperar la apropiada para poder llevar a cabo las actividades de carga y descarga. La circunstancia anterior da lugar a que solamente se realice un viaje cada 24 horas. Ese fenómeno es común para ambos países. Algunas veces ocasiona retraso en la recepción o despacho de la carga, pues si en una de las terminales se pierde la marea, se tiene que esperar la siguiente.

a/ Contrato de Construcción del Muelle para transbordadores del 13 de Julio de 1971 con W. W. Jokisch.

para poder salir o llegar.

Las operaciones de carga y descarga se efectúan de la siguiente manera: 19/

Los lanchones cargados salen del muelle remolcados hasta el lugar donde fondea el ferry, a unos 500 metros de distancia; aquí son asegurados mediante cables, luego son conducidos por el ferry a lo largo de 30 millas, que es la distancia hasta Potosí, lugar donde se efectúan similares operaciones para la descarga; sólo que aquí el ferry fondea a 370 metros de distancia.

El recorrido de terminal a terminal lo hace en 6 horas, a una velocidad de 6 nudos por hora. Se espera que cuando las dos terminales estén operando en iguales condiciones de atraque este tiempo se reducirá a la mitad, porque la velocidad será aumentada a 10 nudos por hora; ya que será utilizado como transbordador. El tiempo de espera es de 2 a 3 horas para la carga y descarga. Hasta el 31 de diciembre de 1971 el ferry había hecho 272 viajes dobles con un promedio de 5 viajes semanales.

#### Tarifas 20/

Las tarifas en vigencia por el uso de ferry resultan elevadas, pero se estima que éstas serán reducidas en un 50%, cuando CEPA ponga en servicio el nuevo muelle.

Actualmente la tarifa por viaje en vigencia, es la siguiente:

Los furgones pagan \$ 400.-; camiones hasta de 3 ejes \$ 240; - camión sencillo \$ 200; microbuses hasta de 50 pasajeros \$ 200; carros \$ 100 y por persona \$ 4.00.-

---

19/ Datos proporcionados por la Capitanía del Ferry.

20/ Datos proporcionados por la Agencia "Marítima Mundial, S.A."

### Ventajas del uso del Ferry

La ventaja que tienen los transportistas con el uso del ferry es el acortamiento de distancia de 180 kilómetros más o menos, que hacían anteriormente por la carretera Panamericana y en esta forma se evitan el paso por dos aduanas.

La desventaja es el prolongado tiempo de espera porque el ferry sólo hace un viaje cada 24 horas; otra desventaja consiste en lo elevado de las tarifas.

### Proyecto del Muelle para Transbordadores de CEPA 21/

La construcción del muelle para ferries y demás obras complementarias en El Salvador se inició el 3 de agosto de 1971, según lo estipulado en el contrato, celebrado con la firma W.W. Jokisch el 13 de julio del mismo año.

De acuerdo con los términos del contrato la obra estará terminada el 25 de abril de 1972; la supervisión está a cargo de la firma Atilio García Prieto y Cía.

Las obras serán construídas, según el contrato referido, a un costo de 1.34 millones de colones que incluye:

#### 1.- Obras en Tierra firme:

- a) Calle de acceso de 354 metros de largo por 6 metros de ancho, de concreto hidráulico;
- b) terraza de parqueo de 4000 metros cuadrados;
- c) Edificios:

- i) Uno para la oficina administrativa de CEPA con un área

21/ Información proporcionada por CEPA.

de 120 metros cuadrados.

- ii) Otro para cobertizo del público con 225 metros de -  
área.

## 2.- Obras Marítimas:

- a) Muelle de 350 metros de largo por 7 metros de ancho, cons-  
truido en pedraplén, equivalente a 50 metros cúbicos de -  
piedra, con enrocamiento de protección lateral en la sección  
del talud de 5000 metros cúbicos.
- b) Puente levadizo que por flotación se acomodará a la obra -  
muerta del ferry en cualquier marea.
- c) Un atracadero en forma de herradura de pilotes de madera -  
hincados.
- d) Plataforma de descarga del muelle, de 120 metros cuadrados  
de espacio, unida al atracadero por el puente levadizo.
- e) Instalaciones para agua potable, de energía eléctrica y de  
drenaje.

La realización de las obras proyectadas permitirá solucionar  
las deficiencias de las instalaciones actuales, lográndose con --  
ello una mayor agilización del comercio centroamericano.

### Financiamiento de la Inversión del Proyecto de Ferries

La inversión en el Proyecto de los Ferries será financiada -  
con parte de la emisión de Bonos por \$ 14 millones, aprobado según



decreto Legislativo Nº 439 del 3 de noviembre de 1971; la cantidad asignada de esa emisión para el mencionado proyecto es de 1.6 millones.

Resumen de las Condiciones del Financiamiento de las Obras Ejecutadas y Proyectadas por CEPA.

A fin de observar en forma esquemática las condiciones del financiamiento de las inversiones realizadas por CEPA y, consecuentemente, la política adoptada por esa institución con respecto al endeudamiento, tanto interno como externo, se presenta a continuación un resumen del financiamiento de las obras ejecutadas o por ejecutarse; distribuido en Capital Nacional e Importado.

CUADRO Nº 16  
FINANCIAMIENTO DE LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE ACAJUTLA  
Y EL PROYECTO DE LOS FERRY-BOATS

	1ª Etapa	2ª Etapa	3ª Etapa
<u>Capital</u>			
Nacional	93.6 %	63.1 %	52.7 %
Importado	6.4 %	36.9 %	47.3 %
<u>Tipo de Interés</u>			
Nacional	6. %	7. %	7-7½ %
Importado	5.3/4 %	3/4 %	½ %
<u>Plazo</u>			
Nacional	20 años	20 años	14 años <u>b/</u>
Importado	10 años <u>a/</u>	35 años	35 años

a/ Plazo estimado porque sólo conocemos el vencimiento que es en junio de 1971.

b/ El plazo es de 14 años para una emisión de ₡ 8 millones y de 10 años con un período de gracia de 5, para una emisión de ₡ 5 millones.

En este cuadro puede observarse como a medida que las condiciones de los créditos extranjeros van siendo más favorables; la proporción del financiamiento de esa fuente aumenta; estimulado por el hecho de que las condiciones del endeudamiento interno necesitan para su cumplimiento mayor liquidez de la institución, ya que el plazo se ha reducido y el tipo de interés ha aumentado.

## 5.- Puerto de La Libertad

CEPA también tiene bajo su responsabilidad la operación y administración del Puerto de La Libertad, 22/ percibiendo el producto de los servicios de gabarraje y atención a naves; el muellaje y bodegaje es cobrado por el Gobierno Central. A continuación haremos una descripción general de este puerto.

### a) Localización

Está situado a 13º 29' latitud norte y 89º 19' longitud oeste, en el Departamento de La Libertad, a 35 kilómetros de San Salvador, comunicado por carretera de primer orden.

### a) Descripción

Es un puerto de gabarraje, es decir, que opera por medio de lanchones.

El muelle de La Libertad está formado de:

- a) El Puente de Acceso
- b) un Galpón

a) El Puente de acceso se compone de una sección que mide 175 metros de largo por 30 de ancho y de otra sección que tiene 33 metros de longitud y 15.65 de ancho. La estructura del puente es de concreto y hierro, apoyado en dos filas de pilotes de concreto.

---

22/ Ley de creación de CEPA, considerando III.

A los lados del mismo existen barandales de protección y aceras; - cuenta además con tuberías, instalaciones eléctricas y telefónicas. La iluminación es a base de lámparas de mercurio.

b) El Galpón mide 80 metros de largo por 20 de ancho. El piso es de madera, apoyado sobre vigas de hierro, a 2.50 metros de distancia una de la otra.

Tiene dos portales situados en el extremo sur, al costado - de las paredes de lámina; por ellos se realizan las operaciones de carga y descarga de mercaderías. Estas operaciones se efectúan utilizando grúas eléctricas que se desplazan sobre rieles situados a - lo largo del galpón. El techo está construido a base de tijeras de hierro, cubierto con lámina galvanizada.

Sobre el puente de acceso, entre el galpón y las bodegas en - tierra firme, se desplaza el ferrocarril que transporta las mercan- cías.

Tiene 4 bodegas con una superficie de 3.752 M2 para almacenar materiales; 6 bodegas con un área de 10.570 M2 para mercancías im- portadas y despacho aduanero; además una superficie de 5.080 M2 pa - ra alojar vehículos y/o productos resistentes a la intemperie.

Entre los proyectos futuros se contemplan mejoras al galpón - y construcción de una bodega exclusiva para algodón, con un área de 2.952 M2.

La importancia económica del puerto de La Libertad ha disminu<sup>í</sup>do en forma apreciable en las últimas décadas; no obstante, aún mo- viliza alrededor de 70.000 toneladas de carga. Sirve exclusivamente para la importación de mercancías con destino a San Salvador, es pecialmente aquellas de bajo volumen y peso; con lo cual contribu-

ye en parte al descongestionamiento del Puerto de Acajutla.

El transporte de la carga de y para el puerto se realiza en camiones por no contar con otro medio de comunicación terrestre.

A continuación veremos las condiciones actuales en que se encuentra el Puerto de Cutuco.

## 6.- Puerto de Cutuco 23/

### a) Organización

La Compañía que explota el puerto de Cutuco está controlada directamente por el Ministerio de Economía por medio de un Interventor.

La organización jerárquica de la empresa es la siguiente:

1. Gerente
2. Superintendente General
3. Superintendente de Auditoría
4. Superintendente de Tráfico
5. Superintendente de Transportes
6. Superintendente de Mecánica
7. Superintendente de Compras y Materiales
8. Superintendente de Muelle

Cada una de las unidades de organización anteriores, a su vez, están organizadas por departamentos.

### b) Localización

El Puerto de Cutuco se encuentra localizado en el brazo occidental del Golfo de Fonseca, en las costas del Océano Pacífico; su

23/ Oficinas Centrales de IRCA y de CEPA.

posición geográfica está entre 13° 21' de latitud norte y 87° 48' de longitud oeste.

La distancia del puerto de Cutuco a San Salvador es de 184 kilómetros por carretera y 256 kilómetros por vía férrea.

La distancia a la aduana del Amatillo es de 42 kilómetros y a Tegucigalpa (Honduras) de 179. Honduras utilizaba el puerto para las actividades de importación y exportación de algunos productos antes del conflicto bélico.

c) Descripción

El muelle tiene 2 atracaderos y está situado en un canal de - entrada de 800 metros de ancho y una profundidad de 24 metros; constituido por un puente de acceso de 152.5 metros de largo por 29.00 de ancho.

El área de la bodega de tránsito del muelle es de 1865 M<sup>2</sup>; midiendo 15.25 metros de ancho por 122 de longitud. La longitud para el atraque es de 168 metros.

La estructura y la plataforma del muelle es de concreto reforzado, con dos atracaderos: uno con una profundidad de 7.6 metros al extremo próximo a tierra y 9.15 al otro extremo; el otro atracadero al sur, en su extremo cercano a tierra tiene una profundidad de 6.4 metros y en el otro extremo 7.6

La movilización de carga entre el muelle y las instalaciones en tierra se efectúa por medio de vía férrea.

Los vientos y las mareas fuertes en algunas ocasiones dificultan la entrada de los barcos a los atracaderos. En éstas circunstantan

cias se utilizan los servicios de los prácticos para realizar las maniobras del atraque; no es obligatorio, pero sí recomendable.

Las condiciones de servicio del muelle se vuelven insuficientes al aumentar el volumen de productos a embarcarse en los períodos de recolección de cosechas, pues sólo tiene dos dársenas de espera; lo que da lugar a retrasos en el embarque de la carga.

El muelle tiene instalados a ambos lados ductos para la descarga de productos de petróleo y otros líquidos.

El puerto cuenta con doce tanques con capacidad de 2 millones de litros para almacenamiento; seis bodegas de 18.640 M2 y 20.000 M2 para cielo abierto.

#### Costo de la Obra

El costo aproximado de las instalaciones del puerto de Cutuco, en miles de colones, es el siguiente:

<u>Estructura del Muelle</u>	₡ 2.315
Estructura inicial (674.000 dólares)	₡ 1.685
Ampliaciones 1953-55 (252.000 dólares)	₡ 630
Edificios Administrativos, patios, etc.	<u>₡ 6.800</u>
Total	₡ 9.115
	=====

La estructura inicial del muelle era de 122 Mts. de longitud, la cual durante el período 1953-55 fue ampliada a 168 Mts..

El galpón del muelle hasta 1953 era de lámina acanalada corriente. En 1955 fue reconstruido con lámina de aluminio y se au-

mentó la capacidad de almacenamiento.

La construcción de la última bodega costó aproximadamente - -  
 ₡ 450,000; tiene una extensión de 100 M2, sin paredes y sirve ex--  
 clusivamente para almacenar algodón.

#### D. RELACION CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNO

Los medios de transporte interno existentes en el país son --  
 las carreteras y las vías férreas.

##### 1.- Sistema de Carreteras.

Examinaremos la situación actual de las carreteras adoptando  
 el criterio seguido por el Ing. Alfred Buch, en su estudio sobre -  
 los puertos en El Salvador, quien dividió el país en dos zonas: --  
 Oriental y Occidental.

En la Oriental se incluyen los departamentos de Cabañas, San  
 Vicente, Usulután, San Miguel, Morazán y La Unión; en la Occidental,  
 Ahuachapán, Santa Ana, Sonsonate, Chalatenango, La Libertad, San -  
 Salvador, ~~Cuscatlán~~ y La Paz.

A continuación presentamos la distribución de las carreteras  
 en esas dos zonas, de las cuales la Oriental es la que ejerce ma--  
 yor peso económico sobre el puerto de Cutuco y la Occidental sobre  
 los puertos de La Libertad y Acajutla.

CUADRO Nº 16LONGITUD DE LAS CARRETERAS: 1970  
(kilómetros)

ESTADO	ZONA ORIENTAL %		ZONA OCCIDENTAL %		T O T A L %	
<u>TOTAL</u>	<u>3381</u>	<u>38.9</u>	<u>5321</u>	<u>61.1</u>	<u>8702</u>	<u>100</u>
Pavimentadas	470	38.9	738	61.1	1208	100
Revestidas	698	44.0	887	56.0	1585	100
No Revestidas	514	34.0	999	66.0	1513	100
Transitables						
en verano	<u>1699</u>	<u>38.6</u>	<u>2697</u>	<u>61.4</u>	<u>4396</u>	<u>100</u>
Extensión Km <sup>2</sup>	10205	48.6	10782	51.4	20987	100
Densidad ca- rreteras (Km <sup>2</sup> por 100 Km <sup>2</sup> )	33.1		49.3		41.4	

FUENTE: Indicadores Económicos y Sociales Ene/Abr/1971  
CONAPLAN, Pág. 22/23.

En el cuadro que antecede se ve claramente que la zona Occidental está más desarrollada en cuanto a carreteras que la Zona -- Oriental. Del total de kilómetros de carreteras el 61.1 % está en la zona Occidental; ocupando el porcentaje mínimo las carreteras re- vestidas con el 56 %.

El índice de densidad de carreteras por cada 100 Km<sup>2</sup>, es para la Zona Occidental de 49.3 Kilómetros y para la Zona Oriental es - del 33.1 Kilómetros.



La situación planteada significa que el puerto de La Libertad y Acajutla pueden movilizar la carga con mayores facilidades que Cutuco, en sus respectivas zonas de influencia.

## 2.- Ferrocarriles en El Salvador 24/

La IRCA 25/ posee líneas férreas internacionales entre El Salvador y Guatemala, que cubren un total de 1279 Kilómetros, de los cuales 459 están dentro del territorio salvadoreño.

Los 459 Kilómetros entran a El Salvador por el departamento de Santa Ana y atraviesan, longitudinalmente, todo el territorio hasta el puerto de Cutuco.

Las líneas férreas del FES 26/ cubren una longitud total de 143 kilómetros. La línea principal entre Acajutla y San Salvador tiene una extensión de 103 kilómetros y una línea secundaria entre el Sitio del Niño y Santa Ana de 40 kilómetros.

Las líneas férreas del FES e IRCA convergen en San Salvador y Santa Ana; pero sólo están conectadas en San Salvador; no obstante, dicho enlace se utiliza en muy pocas ocasiones, por ejemplo, cuando se alquilan material rodante.

Las líneas ferroviarias que comunican los puertos de Acajutla y Cutuco, con sus respectivas zonas de influencia, los sitúan en igualdad de condiciones con respecto a dicho medio de comunicación; pero La Libertad tiene la ventaja de estar situada a sólo 36 Kilómetros de San Salvador, que es el máximo centro de consumo.

En el siguiente capítulo examinaremos la situación económico-financiera de CEPA.

24/ Cifras tomadas de "Informe de Factibilidad sobre Mejoras del Ferrocarril de El Salvador" Nippon Koei Co.Ltd y Japan Transportation Consultants, Inc. Tokio 1966, Pág. 5 y 35.

25/ IRCA: International Railway of Central América.

26/ FES: Ferrocarril de El Salvador

COMISION

EJECUTIVA

PORTUARIA

AUTONOMA

ASESORIA  
EXTERNA  
LEGAL  
LABORAL

Administrativa

JUNTA  
DIRECTIVA  
PRESIDENTE

500

GERENTE  
GENERAL

Auditoria  
Externa

100 GERENTE  
PORTUARIO  
LA LIBERTAD

110 JEFE DE  
OPERACIONES

120 JEFE DE  
SERVICIOS  
ADMINISTRATIVOS

130 JEFE  
MANTENIMIENTO  
Y SEGURIDAD

200 GERENTE  
PORTUARIO  
ACA, INTLA

210 JEFE DE  
OPERACIONES

220 JEFE DE  
SERVICIOS  
ADMINISTRATIVOS

230 JEFE  
MANTENIMIENTO  
Y SEGURIDAD

300 GERENTE  
FERROCARRIL  
DE EL SALVADOR

310 DEPTO. DE  
COMPRAS Y ALMA-  
CENAJE

320 DEPTO. DE  
CONTABILIDAD

330 DEPTO. DE  
CONSTRUCCIONES  
Y MANTTO.

340 DEPTO. DE  
EQUIPO RODANTE  
Y OPERACION

350 DEPTO. DE  
TRAFICO

360 OFICINA DE  
PLANIFICACION

700 GERENTE  
DE  
PLANIFICACION

710 JEFE DE  
INGENIERIA

720 JEFE DE  
ESTUDIOS  
ECONOMICOS

800 GERENTE  
CONTRALOR

810 JEFE  
AUDITORIA  
INTERNA

820 JEFE  
CONTABILIDAD  
PATRIMONIAL

830 JEFE  
ANALISIS Y  
PRESUPUESTO

840 JEFE  
DE  
TESORERIA

850 JEFE DE  
COMPRAS

900 GERENTE  
RELACIONES

910 JEFE DE  
RELACIONES  
INDUSTRIALES

920 RELACIONES  
PUBLICAS

930 JEFE  
DEPARTAMENTO  
LEGAL

## CAPITULO IV

### ANALISIS DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA (CEPA).

En este capítulo examinaremos los aspectos económicos y financieros de CEPA en los últimos años de operación.

El análisis de los presupuestos nos permitirá conocer la posición financiera, de conformidad con la política de las autoridades de la Comisión; y el análisis de los balances y estados de rendimientos, su situación económica; con ello pretendemos estudiar la política de inversiones y el grado en que la institución pueda ser autofinanciable.

Al final de capítulo analizaremos las proyecciones de ingresos y egresos con el objeto de estimar la necesidad de recursos - que, durante el período 1971 - 1975, tendrá la institución.

#### A. ANALISIS DE LA POLITICA PRESUPUESTARIA DE CEPA

La CEPA tiene bajo su responsabilidad la explotación, dirección y ejecución de las actividades del Puerto de Acajutla, de La Libertad y del Ferrocarril de El Salvador (FES).

##### 1.- Los Presupuestos Generales

El cuadro que se inserta a continuación, contiene la distribución de los ingresos y egresos, que cubren más del 94 % de los presupuestos de las empresas mencionadas, durante el período 1966-1971; el 6 % restante corresponde a otros rubros de menor importancia.

CUADRO Nº 17PRESUPUESTO GENERAL DE CEPA : 1966 - 1971

(Millones de Colones)

	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	1970	%	1971	%
<u>Total Ingresos</u>												
<u>Principales</u>	26.5	100	30.1	100	12.6	100	13.0	100	15.1	100	25.3	100
Puerto de Acajutla	22.3	84	25.2	84	8.7	69	9.4	72	11.0	73	20.8	82
Puerto de La Libertad	2.2	8	3.6	12	2.2	17	2.0	16	2.6	17	3.0	12
Ferrocarril de El Salvador	2.0	8	1.3	4	1.7	14	1.6	12	1.5	10	1.5	6
<u>Total Egresos</u>	27.0	100	30.4	100	13.1	100	13.5	100	15.9	100	26.1	100
Administración Central	1.0	4	1.1	4	1.1	8	1.0	8	1.2	8	1.2	5
Puerto de Acajutla	20.9	77	24.8	82	8.6	66	9.2	68	10.9	69	21.1	81
Puerto de La Libertad	2.4	9	2.6	9	1.6	12	1.7	13	2.2	14	2.2	8
Ferrocarril de El Salvador	2.7	10	1.9	5	1.8	14	1.6	11	1.6	9	1.6	6

FUENTE: Diarios Oficiales

En el cuadro puede observarse que, durante el período 1966-1971, entre el 69 y el 84 % de los ingresos totales principales correspondieron al Puerto de Acajutla; el segundo y tercer lugar, en ese mismo período, lo han ocupado el Puerto de La Libertad y el F.E.S., respectivamente. Los porcentajes para La Libertad oscilaron entre el 8 y el 17% y para el F. E. S. entre el 4 y el 14%.

Con respecto a los egresos totales en el mismo periodo, del 66 al 82% corresponden al Puerto de Acajutla. El Puerto de La Libertad ha ocupado el segundo lugar, con el 8 al 14%, excepto los años 1966 y 1968 que correspondió al F. E. S.

La Administración Central ha absorbido de los egresos, entre el 4 y el 8% a través del período.

La significación que tienen estos porcentajes es la de reflejar que la política presupuestaria de CEPA depende de las actividades desarrolladas por el puerto de Acajutla. La importancia de cada unidad, como fuente productora de ingresos, está en concordancia con las asignaciones de sus egresos; sin embargo, se observa un ligero financiamiento de las otras empresas a favor del F.E.S.

Ahora veremos la situación particular, durante el mismo período, de cada una de las empresas.

## 2.- Los Presupuestos del Puerto de Acajutla

En el cuadro que sigue se presentan los Ingresos y Egresos del Presupuesto del Puerto de Acajutla de 1966 - a 1971.

CUADRO N° 18PRESUPUESTO DEL PUERTO DE ACHJUTLA: 1966-1971

(Millones de Colones)

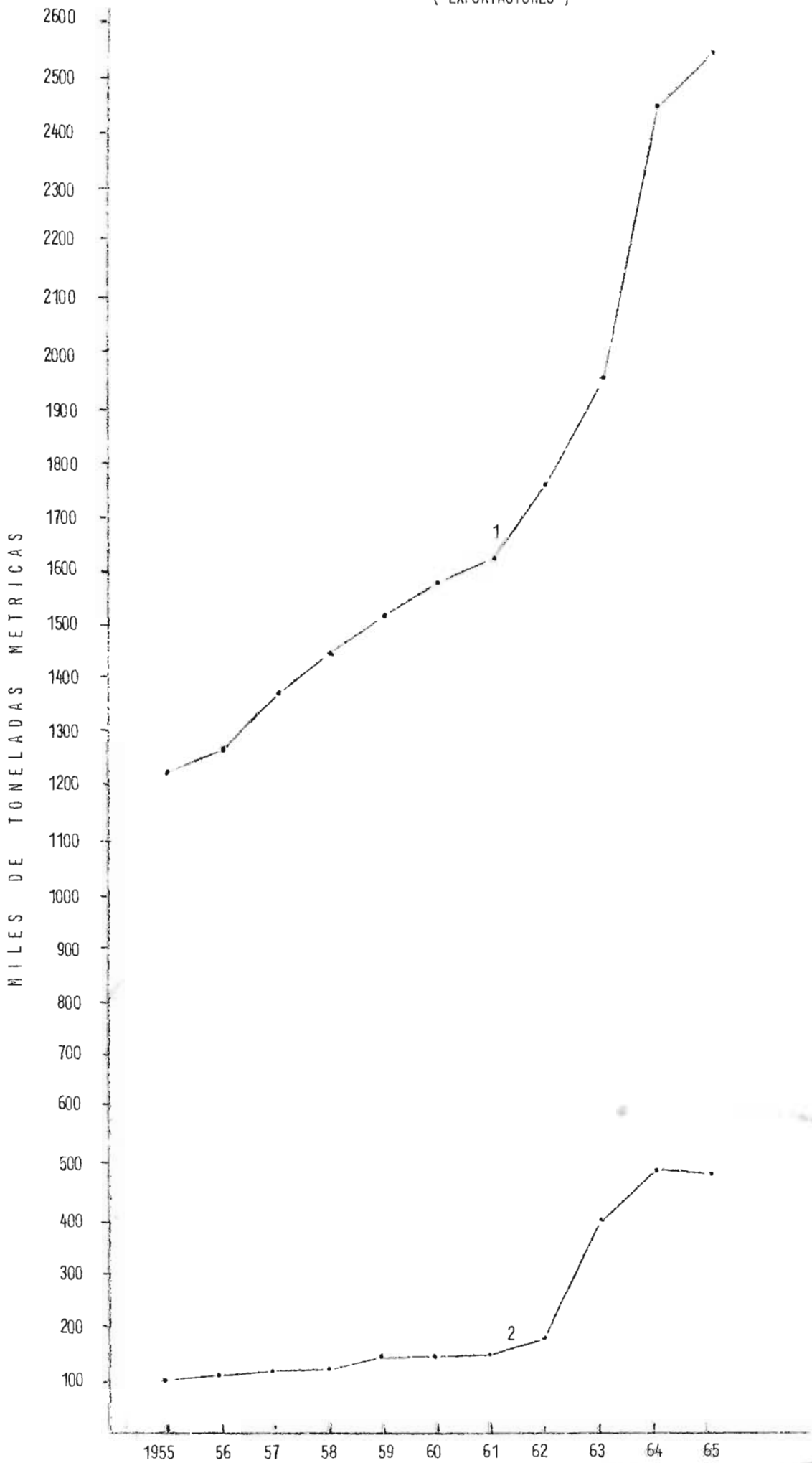
CONCEPTO	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	1970	%	1971	%
<u>Total Ingresos</u>												
<u>Principales</u>	21.6	100	24.9	100	7.7	100	8.5	100	9.9	100	20.5	100
Servicios Portuarios	9.6	44	7.4	30	7.2	93	7.5	88	9.9	100	10.3	50
OBLIGACIONES	12.0	56	17.5	70	0.5	7	1.0	12	-	-	10.2	50
Del Banco Central	-	-	-	-	0.5	7	1.0	12	-	-	-	-
De Inst. Extranjeras	5.0	23	7.5	30	-	-	-	-	-	-	4.9	24
Venta Títulos Valores	7.0	33	10.0	40	-	-	-	-	-	-	5.3	26
<u>Total Egresos Principales</u>	20.6	100	24.4	100	8.1	100	7.9	100	9.3	100	19.5	100
Operaciones Portuarias	2.7	13	3.9	16	3.5	43	3.5	44	4.6	49	4.6	24
Ampliaciones y Mejoras de Inst. Portuarias	12.9	63	17.2	70	-	-	-	-	-	-	10.2	52
Amortización y Pago Intereses de la Deuda	5.0	24	3.3	14	4.6	57	4.4	56	4.7	51	4.7	24

FUENTE: Diarios Oficiales

GRAFICA Nº 2

TRANSPORTE MARITIMO DE CENTROAMERICA Y EL SALVADOR - TONELAJE CARGADO: 1955 - 1965

( EXPORTACIONES )



INDICADOR

1 - CENTROAMERICA

2 - EL SALVADOR

Los Presupuestos del Puerto de Adajutla presentan variaciones sustanciales a través del período 1966-1971; en efecto, los ingresos principales oscilan entre 7.7 y 24.9 millones de colones.

En 1966 y 1967 la principal fuente de ingresos correspondió a obligaciones con el 56 y 70 %, respectivamente; dentro de ellas, la mayor parte la constituye la venta de títulos valores. De 1968 a 1971 fueron los recursos propios, (servicios portuarios), con el 93%, 88%, 100%, y 50%, en el mismo orden.

Con respecto a los egresos en 1966, 1967 y 1971 la mayor parte se utilizó para ampliar y mejorar las instalaciones portuarias, con el 63%, 70%, y el 52%. El hecho de que el presupuesto aparezca con egresos fuertes para dicho rubro se debe a que en los años de 1966 y 1967 se proyectó la construcción del muelle "B" 1/ y en 1971 la del rompeolas.

La amortización y pago de intereses de la deuda, durante el período 1966-1971, osciló entre 3.3 y 5 millones de colones, correspondiendo aproximadamente el 90% a la deuda interna.

### 3.- Los Presupuestos del Puerto de La Libertad

A continuación analizaremos de los presupuestos de La Libertad, las principales partidas durante el período 1966 - 1971

---

1/ El período de construcción del Muelle "B" está comprendido de Nov/67 a Abril/69.



CUADRO Nº 19  
PRESUPUESTO DEL PUERTO DE LA LIBERTAD: 1966 - 1971  
(Millones de Colones)

CONCEPTO	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	1970	%	1971	%
<u>Total Ingresos</u>												
<u>Principales</u>	2.2	100	3.6	100	2.2	100	2.0	100	2.6	100	3.0	100
Servicios Portuarios	2.2	100	2.5	69	2.2	100	2.0	100	2.6	100	3.0	100
Obligaciones del Banco												
Central	-	-	1.1	31	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Total Egresos</u>												
<u>Principales</u>	2.2	100	2.4	100	1.4	100	1.2	100	1.7	100	1.7	100
Operaciones Portuarias	0.9	41	1.3	54	1.4	100	1.2	100	1.7	100	1.7	100
Ampliaciones y Mejoras	1.3	59	1.1	46	-	-	-	-	-	-	-	-

FUENTE: Diarios Oficiales

En el cuadro se observa que, a excepción del año 1967, los ingresos principales del Puerto de La Libertad dependieron en su totalidad de la prestación de servicios portuarios y que los egresos principales fueron para cubrir las operaciones portuarias.

La obligación a favor del Banco Central de Reserva, de \$ 1.1 millones del año 1967, sirvió para financiar la reconstrucción del puente de acceso del muelle, que figura como ampliaciones y mejoras en el lado de los egresos. La obra no se realizó en 1966 sino hasta 1967/68.

#### 4.- Los Presupuestos del Ferrocarril de El Salvador

La situación financiera del F. E. S. está reflejada en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 20  
PRESUPUESTO DEL FERROCARRIL DE EL SALVADOR: 1966-1971  
 ( Miles de colones )

CONCEPTO	1966	%	1967	%	1968	%	1969	%	1970	%	1971	%
<u>Total Ingresos</u>												
<u>Principales</u>	1891	100	1330	100	1725	100	1540	100	1540	100	1540	100
Tasas por Servicios	991	52	680	51	707	41	740	48	740	48	740	48
Subsidios y Aportes del Gobierno Central	900	48	650	49	1018	59	800	52	800	52	800	52
<u>Total Egresos</u>												
<u>Principales</u>	2441	100	1642	100	1555	100	1370	100	1390	100	1390	100
Operaciones ferrovias	1941	80	1392	85	1337	86	1370	100	1390	100	1390	100
Ampliaciones y Mejoras	500	20	250	15	--	-	--	-	--	-	--	-
Rehabilitación F.E.S.	--	-	--	-	218	14	--	-	--	-	--	-

FUENTE: Diarios Oficiales.

En el cuadro anterior lo que más llama la atención es que siempre se han presupuestado subsidios y aportes del Gobierno Central; su valor osciló entre \$ 650 y \$1018 milos que representan entre el 49 y 59% del total asignado al F.E.S. La ayuda gubernamental se debe a que los ingresos provenientes de las tasas por servicios no alcanzan a cubrir el costo de las operaciones ferroviarias; lo que sucede por el estado ruinoso de las estructuras y la competencia del transporte por carretera.

La estructura presupuestaria revela que el F.E.S. es una empresa en permanente desequilibrio económico-financiero y que su actividad operativa sólo ha sido posible por la ayuda financiera del Gobierno.

#### 5.- Resumen de la Política Presupuestaria

La política financiera de CEPA, de acuerdo a los presupuestos de 1966 a 1971, se ha basado principalmente, en los ingresos provenientes del Puerto de Acajutla; ingresos que fueron destinados, en su mayor parte, para cubrir los egresos de ese mismo puerto.

El origen principal de los fondos, en 1966 y 1967, correspondió a obligaciones adquiridas por préstamos extranjeros y por -- emisión de títulos valores; habiéndose invertido en ampliaciones y mejoras del puerto de Acajutla, pago del servicio de la deuda y -- costo de operación del mismo puerto.

De 1968 a 1970 los ingresos se presupuestaron en base a la estimación de ingresos por servicios portuarios del puerto de Acajutla y préstamos del Banco Central; los cuales se aplicaron al costo de las operaciones del mismo puerto y al servicio de la deuda.

En 1971 los ingresos se presupuestaron tomando en cuenta los ingresos por servicios portuarios del puerto de Acajutla; la adqui

sición de nuevas obligaciones en préstamos extranjeros y la emisión de títulos valores para ser aplicados en el costo de las operaciones portuarias, ampliaciones y mejoras (construcción del rompeolas) y el pago del servicio de la deuda.

La política presupuestaria de CEPA en lo que se refiere al puerto de La Libertad y al Ferrocarril de El Salvador, siempre los ha colocado en segundo y tercer lugar, respectivamente.

## B. ANÁLISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Analizaremos la situación económica y financiera de CEPA a través de los balances de 1968 a 1970 y de los estados de rendimiento de 1965 a 1970.

### 1.- Balances

Clasificando las cifras de los balances en atención a su exigibilidad resulta la siguiente composición porcentual.

CUADRO No. 21BALANCES GENERALES DE CEPA 1968—1970

(Cifras Porcentuales)

	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>
<u>A C T I V O</u>			
Circulante	13.42	8.00	6.20
Fijo	86.49	91.82	93.79
Diferido	<u>0.09</u>	<u>0.18</u>	<u>0.01</u>
	<u><u>100.00</u></u>	<u><u>100.00</u></u>	<u><u>100.00</u></u>
 <u>P A S I V O</u>			
Circulante	8.51	10.06	9.40
Fijo	73.21	70.47	67.66
Capital Contable	<u>18.28</u>	<u>19.47</u>	<u>22.94</u>
	<u><u>100.00</u></u>	<u><u>100.00</u></u>	<u><u>100.00</u></u>

FUENTE: Anexo No. 2.

En el cuadro que antecede puede apreciarse la deficiente estructura económica de CEPA que se manifiesta así: a) en un activo circulante con una participación relativa, dentro del total del activo, inferior al pasivo circulante, acentuándose la diferencia en los dos últimos años, al pasar de un año a otro, b) en una sobreinversión en Activo Fijo que ha sido financiada, esencialmente, recurriendo al endeudamiento a largo plazo, que se refleja en una débil participación del capital propio.

En 1970 la Empresa Nacional Portuaria Santo Tomás de Castilla de Guatemala a/ manejó 677.000 T.M., cifra que es semejante a las 604.000 T.M. movilizadas por los puertos de CEPA; atendiendo a esa semejanza compararemos la situación económica que reflejan los respectivos balances al final de ese año, incluyendo algunas relaciones que muestran la solvencia económica.

CUADRO Nº 22

BALANCES EN TERMINOS PORCENTUALES DE CEPA Y DE LA EMPRESA NACIONAL PORTUARIA SANTO TOMAS DE CASTILLA - GUATEMALA.

( Al 31 de diciembre de 1970 )

	Santo Tomás de Castilla	C. E. P. A.
<u>A C T I V O</u>		
Circulante	11.20 %	6.20 %
Inmovilizado	88.68	93.79
Diferido	<u>0.12</u>	<u>0.01</u>
	100.00	100.00
	=====	=====
<u>P A S I V O</u>		
Corto Plazo	3.15	9.40
Largo Plazo	25.65	67.66
Diferido	9.50	-. -
Capital	<u>61.70</u>	<u>22.94</u>
	100.00	100.00
	=====	=====
<u>Relaciones</u>		
Activo Circulante/Pasivo Corto Plazo	3.56	0.65
Activo Inmovilizado/Pasivo Largo Plazo	3.46	1.39
Utilidades/Activo Total (Rentabilidad)	1.4 %	2.3 %

FUENTE: Memorias 1970 de Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y Balance de CEPA - 1970.

a/ Esa Empresa también tiene dos funciones más: La División Ferropazco (Servicios de Cabotaje) y la División de transportes terrestres "Atlantida"

La lectura del cuadro anterior nos deja ver que la CEPA está en una posición de aguda insolvencia, lo contrario sucede con el puerto de Santo Tomás de Castilla, no obstante que su rentabilidad es inferior. 2/

Las relaciones de ambos puertos, colocados en la parte inferior del cuadro, nos dicen que CEPA tiene un exceso de Pasivo Circulante y un exceso de Pasivo Fijo, lo que se traduce en una baja rentabilidad de la inversión total ( Patrimonio ).

A continuación se hará un breve análisis de los Estados de Rendimiento de CEPA. Después interrelacionaremos el análisis de esos estados con los balances, haciendo uso de la interpretación de algunas razones o relaciones financieras.

## 2.- Estados de Rendimiento Consolidados

En este apartado analizaremos el comportamiento de los puertos de CEPA, de conformidad con sus estados de Pérdidas y Ganancias, durante el período 1965 - 1970.

El Anexo Nº 3 contiene los Estados de Rendimiento Consolidados de CEPA de 1965 - 1970, que muestra la participación por puerto en cada uno de sus elementos.

La utilidad de operación total de CEPA osciló entre \$ 218,000 y \$ 2,324,000 que corresponden al 3 y 21% sobre sus productos, respectivamente.

El bajo rendimiento de 1967 se debe a que en ese año las operaciones del Puerto de Acajutla arrojaron una pérdida de \$66,000,

---

2/ Los recursos para la reciente modernización del puerto fueron aportados por el Gobierno Central de Guatemala, quien después le entregó en administración al organismo encargado de su funcionamiento.



como resultado del incremento de \$283 mil en gastos de administración y de \$791 mil en gastos financieros.

El comportamiento de los resultados obtenidos por CEPA depende de las actividades del Puerto de Acajutla, ya que por este puerto se movilizó entre el 80 y 90% del total manejado por la Comisión.

El Anexo Nº 4 muestra las cifras de los Estados de Rendimiento de CEPA en números índices, base 1965, para el período de 1965 - - 1970.

En el Anexo referido puede observarse que los productos totales de CEPA y Acajutla, a excepción de 1967, han sido siempre superiores al año base, especialmente en los últimos 2 años (1968-1970).

La utilidad de operación total y por puertos presenta variaciones alternas hacia la baja y el alza. La utilidad del puerto de Acajutla, a excepción del año 1967, siempre fue mayor a la del año base.

### 3.- Estados de Rendimiento del Puerto de Acajutla

El Anexo Nº 5 se presenta los Estados de Rendimiento del Puerto de Acajutla; en los cuales se observa que los productos fueron generados principalmente por la carga de importación; ocupando en el período entre el 44% (1966) y el 54% (1970) que representa la mayor participación; en segundo lugar está la participación del producto generado por las exportaciones.

El costo del servicio representó entre el 59% (1965) y el 64% (1970); los gastos financieros representaron entre el 11% (1969) y el 28% (1967). Las utilidades obtenidas en el período representan entre el 1% (1967) y el 21% (1968), siendo para 1970 el 12%.

#### 4.- Estados de Rendimiento del Puerto de La Libertad

El Anexo Nº 6 presenta los Estados de Rendimiento del puerto de La Libertad de 1965 - 1970; en ese cuadro se observa que los productos fueron generados por la carga de importación, la cual participó del total entre el 46% en 1970 y el 56% en 1966; siguió en importancia la atención a naves con el 26% (1965) y el 32% en 1970.

Los costos del servicio son relativamente más altos que los de Acajutla; oscilaron entre el 66% (1965) y el 73% (1967). La utilidad de operación osciló entre el 15% y el 33%; para 1970 fue del 19% sobre los productos.

#### C. ANÁLISIS A BASE DE RELACIONES FINANCIERAS

El método del análisis de estados financieros por medio de razones o relaciones financieras permite apreciar los puntos débiles de la estructura económica de una empresa. Para nuestro objetivo, creemos que las más adecuadas para el análisis en el caso de CEPA son las que comentamos a continuación:

##### 1.- Razón del Activo Circulante a Pasivo a Corto Plazo

De conformidad con las cifras del Balance General de los años 1968 a 1970 la relación de liquidez ha sido de 1.57, 0.79, y 0.65, respectivamente. Si se acepta que un índice satisfactorio no debería ser inferior a 2 <sup>2/</sup>, la situación financiera de CEPA, que ya era débil en 1968, presentó en 1970 una relación sumamente baja, que significa notoria incapacidad para cumplir con sus compromisos de corto plazo.

---

<sup>2/</sup> Gutiérrez, Alfredo F. "Los Estados financieros y su análisis" pág. 201.

## 2.- Relación del Activo Fijo a Obligaciones a largo plazo

Las relaciones que se han obtenido en los años de 1968 a 1970, respectivamente son: 1.18, 1.30 y 1.39; lo cual significa que las inversiones en activo fijo de CEPA se han financiado, casi exclusivamente, con endeudamiento a largo plazo.

## 3.- Relación de Capital Propio a Capital Ajeno (Pasivo)

Esta razón indica la suficiencia o insuficiencia de capital propio frente al pasivo total. De 1968 a 1970, resultó una relación de 0.22, 0.24 y 0.30, en el mismo orden.

Si se considera que una relación satisfactoria en empresas públicas debe ser de 1 a 1  $\frac{3}{4}$ ; las relaciones indicadas demuestran que CEPA adolece de insuficiente capital propio.

## 4.- Relación de Capital a Activo Fijo

De 1968 a 1970 las relaciones fueron de 0.21, 0.21 y 0.24, en el mismo orden. Consideramos que estas relaciones son muy bajas; dado que lo conveniente es que la mayor parte del activo fijo se adquiera con fondos propios, puesto que si se hace con fondos ajenos sería necesario que la empresa sea altamente rentable a corto plazo, a efecto de cubrir el servicio de la deuda. En el caso de CEPA, la cuestión planteada, reviste importancia en vista de que la política del Estado es la de considerarla como una empresa auto-financiable.

## 5.- Rotación de Cuentas por Cobrar

Para obtener la rotación de Cuentas por Cobrar  $\frac{4}{4}$  se divide el saldo de la cuenta entre las ventas y el cociente se multiplica por

---

$\frac{3}{3}$  Vega Bayon E., "Manual de Análisis de Estados Financieros", pág. 159.

$\frac{4}{4}$  Las Cuentas por Cobrar comprenden: Usuarios, Deudores, Diversos e Intereses por Recibir.

365 días.

Para CEPA se obtuvo, de 1968 a 1970, una rotación sucesiva de 71,40 y 40 días; que consideramos revela una rápida recuperación del capital de trabajo, y que explica en parte cómo la CEPA ha podido - mantener su situación de iliquidez. Otra forma de mantener esa situación puede haber sido la de diferir más allá del corto plazo - sus compromisos inmediatos.

#### 6.- Rentabilidad de la Inversión Total

Se obtuvo dividiendo la utilidad de operación entre el activo total. Para los años de 1968 a 1970 fue de 4.4%, 3.3% y 2.3%.

La rentabilidad que muestran los tres años es sumamente baja; su principal competidor internacional, el puerto guatemalteco Santo Tomás de Castilla tiene una rentabilidad de 1.4%, pero las inversiones en infraestructura han sido financiadas por el Gobierno Central.

Tomando en cuenta que la construcción del puerto de Acajutla ha sido financiada en gran parte con endeudamiento interno (bonos), el problema financiero se evidencia aún más, si se compara la rentabilidad con los tipos de intereses que tiene que pagar por las emisiones de bonos, que hasta 1970 son del 6% y para las últimas emisiones del 7 y 7½%.

En resumen el análisis de los estados financieros de CEPA demuestra que la institución ha estado en un permanente desequilibrio económico-financiero.

D. ANÁLISIS DE LA MANO DE OBRA

El Anexo Nº 7 muestra el personal ocupado y las remuneraciones pagadas en la Oficina Central y en los puertos de CEPA. Del Anexo mencionado pueden obtenerse las siguientes comparaciones -- entre los puertos.

Distribución Percentual del Personal de CEPA

<u>A Ñ O</u>	<u>ACAJUTLA</u>	<u>LA LIBERTAD</u>
1968	68	32
1969	67	33
1970	69	31

Distribución Percentual de las Remuneraciones

1968	75	25
1969	76	24
1970	74	26

Remuneración Media Anual por Hombre (Colones)

<u>A Ñ O</u>	<u>ACAJUTLA</u>	<u>LA LIBERTAD</u>
<u>Sueldos</u>		
1968	4.267	5.528
1969	4.818	5.640
1970	4.730	5.613
<u>Jornales</u>		
1968	2.881	2.029
1969	3.195	2.183
1970	2.946	2.545

Distribución Porcentual de la Carga Anual

	<u>Movilizada por CEPA a/</u>	
1968	89	11
1969	89	11
1970	89	11

a/ Este dato se calculó en base a los totales de carga del Anexo Nº 15.

Toneladas/Hombre Movilizadas por Año de CEPA a/

1968	631	160
1969	645	170
1970	649	180

a/ Este dato se obtuvo relacionando la información del Anexo Nº 7 y Nº 15.

En estos cuadros se advierte, en los años de 1968 a 1970: a) que la distribución del personal y sus remuneraciones por puertos guardan una gran desproporción con la distribución porcentual de la carga y b) que la remuneración media anual por hombre, tanto en sueldos como en jornales, no están en proporción a la productividad de cada puerto, medida en toneladas/hombre movilizadas.

En otras palabras, y sintetizando, las cifras revelan excesivo personal y altas remuneraciones en La Libertad, en relación con la productividad de su mano de obra.

Es preciso aclarar que la baja productividad de La Libertad, en comparación con la de Acajutla, se debe a que es un puerto que opera bajo un sistema deficiente, como es el de gabaraje; - -

además por su sistema de remuneraciones a base de recargos por extraordinario, vuelve costosas sus operaciones. (Véase Anexo -- Nº 8).

#### E. PERSPECTIVA ECONOMICO - FINANCIERA DE CEPA de 1971 a 1975

La situación económica-financiera de CEPA puede calcularse, aproximadamente, para los futuros cinco años, proyectando los ingresos y egresos y considerando otros elementos que más adelante se discuten.

##### 1.- Proyección de Ingresos

Proyectando los productos y gastos totales de 1965 a 1970, se obtiene la proyección de las utilidades, así:

CUADRO Nº 23  
PROYECCION DE PRODUCTOS, GASTOS Y UTILIDADES DE  
CEPA DE 1971 A 1975 a/  
(millones de colones)

AÑO	PRODUCTOS	GASTOS	UTILIDADES
1971	11.95	8.82	3.13
1972	12.57	9.02	3.55
1973	13.19	9.22	3.97
1974	13.81	9.42	4.39
1975	14.43	9.62	4.81
<u>Crecimiento</u>			
1971/1975	20.8%	10.9%	53.7%

a/ Proyección de cifras de Estados y Pérdidas y Ganancias de 1965 - 1970 (ANEXO Nº 3)

La proyección anterior nos revela que las utilidades de CEPA aumentarán en ₡ 1.7 millones, equivalente al 53.7%, de 1971 a 1975; generadas por un crecimiento de los productos, de ₡ 2.4 millones, -- equivalentes al 20.8% contra un aumento de gastos de ₡ 0.8 millones -- iguales al 10.9%.

La CEPA estima que a partir de 1971 obtendrá un aumento adicional de sus productos de ₡ 1 millón y a partir de 1973 de ₡ 2.6 millones, provenientes de la revisión de tarifas y la movilización de 83.000 T.M. adicionales de carga por los siguientes conceptos:

CUADRO Nº 24  
PRODUCTOS ADICIONALES DE CEPA POR AUMENTO  
CARGA Y REVISIÓN DE TARIFAS.

<u>C o n c e p t o</u>	<u>Miles de Toneladas Métricas</u>	<u>Valor del Servicio (Miles de colones)</u>
Prestación de servicio a Guatemala por exportación de azúcar	60	800
Prestación de servicios a Guatemala por importación de vehículos japoneses	3	100
Exportación de algodón por el puerto de La Libertad	<u>5</u>	<u>100</u>
Incremento a partir de 1971	68	1.000
Servicio de Contenedores a Centroamérica	15	1.000
Revisión de Tarifas	<u>.-</u>	<u>600</u>
Incremento Total a partir de 1973	<u>83</u>	<u>2.600</u>

FUENTE: CEPA



Suponiendo que la movilización de las 83 mil T.M. rindiera el 20 % 5/ sobre el producto de ₡ 2.6 millones, la utilidad que reportaría sería de ₡ 0.5 millones.

La CEPA también ha considerado que recibirá un subsidio anual del Gobierno Central a partir de 1971 de ₡ 1 millón.

## 2.- Proyección de Egresos.

Los egresos de CEPA durante los próximos diez años, de 1971 a 1980, en concepto de servicio de la deuda interna y externa, se muestra en el siguiente estado.

CUADRO Nº 25  
AMORTIZACION DE LA DEUDA Y PAGO DE INTERESES  
DE CEPA DE 1971 - 1980  
(miles de colones )

A ñ o	Amortizaciones		Pago de Intereses	T o t a l
	Interna	Externa		
1971	1.905	296	3.114	5,315
1972	2.320	576	3.409	6.305
1973	2.440	576	3.242	6.258
1974	3.165	576	3.042	6.782
1975	2.105	574	2.857	5.536
1976	2.955	726	2.680	6.361
1977	3.100	726	2.484	6.310
1978	4.500	726	2.231	7.457
1979	4.500	689	1.920	7.109
1980	5.050	407	1.550	7.007

FUENTE: Diarios Oficiales y CEPA.

5/ En 1968 se obtuvo una utilidad sobre los productos del 21% que es la máxima lograda de 1965 - 1970.

### 3.- Estimación de la Necesidad de Recursos Futuros

Considerando las utilidades totales y estimadas y el subsidio - anual del Gobierno, por una parte, y la amortización de la deuda y pago de intereses sobre la misma, por otra, se puede predecir la situación financiera, como se expone a continuación:

CUADRO Nº 26  
ESTIMACION DE INGRESOS, EGRESOS Y NECESIDAD DE  
RECURSOS DE CEPA DE 1971 - 1975  
(Millones de colonos)

A ñ o	<u>Utilidades</u> <u>Proyectadas</u>	<u>Utilidades</u> <u>Adicionales</u> <u>Estimadas</u>	<u>Subsidio</u> <u>Gobierno</u> <u>Central</u>	<u>Total</u> <u>Ingres.</u>	<u>Total</u> <u>Egres.</u>	<u>Excedente</u> <u>de Recurs.</u>
1971	3.13	0.20	1.00	4.33	5.32	-0.99
1972	3.55	0.20	1.00	4.75	6.31	-1.56
1973	3.97	0.52	1.00	5.49	6.26	-0.77
1974	4.39	0.52	1.00	5.91	6.78	-1.77
1975	4.81	0.52	1.00	6.33	5.54	<u>0.79</u>
Total déficit financiero						4.30

FUENTE: Cuadros Nº 23 y Nº 25

El cuadro revela que los ingresos serán insuficientes para cubrir el total de egresos, por lo cual será necesario que el Gobierno Central aumente el subsidio, por lo menos en \$4.3 millones, distribuidos en la forma mostrada en el cuadro anterior.

El permanente déficit financiero de CEPA se debe a que teniendo bajo su responsabilidad directa el desarrollo de sus puertos, en especial Acajutla, se ha visto en la necesidad de recurrir al endeudamiento interno y externo, a fin de obtener los recursos necesarios para

financiar las costosas obras de infraestructura.

Con lo expuesto en el presente capítulo se ha demostrado la difícil situación económica-financiera, presente y proyectada, de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

## CAPITULO V

### ANALISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y PERSPECTIVAS DE SU DESARROLLO

En este capítulo analizaremos el desarrollo histórico general de los servicios portuarios en comparación con el desarrollo de los servicios de transporte terrestre y aéreo, y luego veremos el crecimiento de las importaciones y exportaciones en los tres puertos internacionales de El Salvador.

El desarrollo histórico comprenderá de 1950 a 1970 y las perspectivas del desarrollo de 1971 a 1975.

#### I. ANALISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

##### A. COMPARACION DEL TRANSPORTE MARITIMO CON EL TERRESTRE Y AEREO

###### 1.- Importaciones

Las importaciones en El Salvador se efectuaron de 1950 a 1970 por los distintos medios, como se indica en el cuadro siguiente:

CUADRO Nº 27  
IMPORTACIONES DE EL SALVADOR 1950-1970 a/  
(Miles de Toneladas Métricas)

Año	Marítima		Terrestre		Aérea		Total	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
1950	185	79	49	21	--	--	234	100
1955	308	77	86	22	4	1	398	100
1960	385	72	148	27	3	1	536	100
1965	679	65	361	35	3	--	1,043	100
1970	587	68	267	31	4	1	858	100
<u>INCREMENTOS</u>								
1950/60	108 %		202 %				129 %	
1960/70	52 %		81 %		50 %		60 %	

a/ En el Anexo Nº 9 aparece la Serie 1960/70

FUENTE: Anuarios Estadísticos.

De conformidad con las cifras del cuadro que antecede, las importaciones marítimas han tenido siempre la mayor participación; de 1950 a 1970 se nota una tendencia decreciente, que osciló del 79 al 65 %; mientras que las importaciones por la vía terrestre han ocupado siempre el segundo lugar; pero con una tendencia creciente, que ha oscilado entre el 21 y el 35 %.

Las tendencias de ambos medios se han reflejado en el crecimiento a través del período.

Las importaciones marítimas crecieron de 1950 a 1960 en el 108% y de 1960 a 1970 en el 52%; mientras que las terrestres crecieron en el 202 y 81 %, respectivamente. Las importaciones totales durante los períodos referidos crecieron en 129 y 60 %, respectivamente. El transporte marítimo incidió en mayor proporción.

Tomando en cuenta que la mayor parte del comercio con Centroamérica se realizó por la vía terrestre, la causa de la decadencia relativa de las importaciones, por medio del transporte marítimo, debe atribuirse al desarrollo del proceso de integración económica Centroamericana; que se inició en junio de 1958, con la suscripción del Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración. 1/ La influencia de la expansión del Comercio Interregional puede apreciarse con las cifras correspondientes a las importaciones de origen Centroamericano.

En 1950, cuando aún no se había iniciado el proceso de integración, el valor de las importaciones de Centroamérica era de 7.2 millones de colones 2/; en 1961, al iniciarse dicho proceso, aumentó a 36.7 millones de colones; y en 1970, cuando el proceso de integración había avanzado, las importaciones llegaron a la cifra de 151.4 millones de colones 3/. Estas cifras significan un crecimiento de 409.7% de 1950 a 1961 y de 312.5% de 1961 a 1970.

1/ Torres Rivas, Edelberto "Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano".

2/ Anuario Estadístico 1954 pág. 245-46

3/ Revista del Banco Central de Reserva

Los puertos no son tan necesarios para el intercambio del comercio interregional. El transporte marítimo entre los distintos países del área podría llegar a tener alguna importancia como servicio de cabotaje.

## 2.- Exportaciones

Las exportaciones en El Salvador se efectuaron por los diferentes medios de transporte, de 1950-1970, en la forma que se señala en el cuadro que a continuación se presenta.

CUADRO Nº 28  
EXPORTACIONES DE EL SALVADOR: 1950-1970  
(Miles de toneladas métricas)

Año	Marítimo		Terrestre		Aéreo		Total	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
1950	82	91	8	9	-.-	-.-	90	100
1955	94	81	22	19	-.-	-.-	116	100
1960	139	73	49	26	3	1	191	100
1965	396	77	120	23	-.-	-.-	516	100
1970	299	67	144	32	5	1	448	100
<u>INCREMENTOS</u>								
1950/60	70 %		513 %		-.-		112 %	
1960/70	115 %		194 %		67 %		135 %	

FUENTE: Anuarios Estadísticos, véase la serie 1960/1970 en Anexo Nº 10.

De acuerdo con el cuadro anterior las exportaciones por la vía marítima siempre han ocupado la mayor proporción dentro del total en cada uno de los años del período; sin embargo, su importancia sucesiva tiene una tendencia decreciente, que comienza con el 91 % y termina con el 67 %, en 1950 y 1970, respectivamente.

La participación del transporte terrestre en las exportaciones aumentó del 9 % en 1950 al 32 % en 1970; prácticamente la disminución relativa del transporte marítimo se trasladó hacia el terrestre.

Las tendencias opuestas de ambos medios de transporte se reflejan en el crecimiento porcentual; el marítimo creció de 1950 a 1960 en un 70 % y de 1960 a 1970, en un 115 %; el terrestre en esos períodos creció en un 513 y 194 % en los períodos señalados, respectivamente.

El crecimiento de las exportaciones totales, de 1950 a 1970, fue del 112 % y de 1960 a 1970 del 135 %; crecimientos que fueron influenciados en su mayor parte por las exportaciones marítimas.

La causa de la acelerada tendencia descendente del volumen de las exportaciones, por medio del transporte marítimo, está directamente relacionada con la influencia del proceso de integración económica Centroamericana; puesto que las exportaciones al área se realizaron por esa vía en su mayor parte. Las cifras siguientes comprueban lo aseverado. En 1950, cuando aún no se había iniciado dicho proceso, el valor de las exportaciones hacia la región fue de 6.6 millones de colones <sup>1/</sup>; en 1961, recién iniciada la integración, fue de 37.6 millones de colones, y en 1970, o sea 9 años después de iniciado el aludido proceso, ascendió a 184.1 millones de colones. <sup>2/</sup>

### 3.- MOVIMIENTO PORTUARIO <sup>3/</sup>

A continuación examinaremos el movimiento portuario en cada uno de los tres puertos: Acajutla, La Libertad y Cutuco. En seguida haremos un análisis comparativo del movimiento total en los mismos. Se analizará el período 1961 - 1970.

<sup>1/</sup> Anuarios Estadísticos

<sup>2/</sup> Revista del Banco Central de Reserva

<sup>3/</sup> Las cifras de este apartado fueron proporcionadas por CEPA las cuales difieren de las de los Anuarios de Estadística y Censos.

## 1.- Puerto de Acajutla

### a) Importaciones

Las importaciones para el puerto de Acajutla en 1961 fueron de 18.400 toneladas métricas, distribuidas así: el 57.6 % en carga general y el 42.4 % en carga a granel; en 1970, fueron de 359.300 T.M., así: 56.4 % en carga general, 39.7 % carga a granel y el 3.9 % carga líquida.

El crecimiento total de la carga movilizada por importaciones de 1961 a 1970 fue de 1853 %; este alto crecimiento se debe a que durante el primer año del período, el puerto movilizó un bajo volumen (18.400 T.M.) en comparación al resto del período; y es explicable por el hecho de que la mayor parte de ese año, el puerto estuvo en proceso de construcción, ya que inició sus operaciones en agosto de 1961. Si consideramos el período de 1964 a 1970 el crecimiento se reduce al 84.6 %.

En el Anexo N° 11 aparece la serie de 1961 a 1970, en la que se indican para Acajutla, las proporciones por tipo de carga y su respectivo crecimiento en los períodos de 1961-70 y 1964-70.

### i) Importaciones por Producto

Los productos importados por el puerto de Acajutla en 1969 y 1970 fueron los que aparecen en detalle en cuadro que sigue:



CUADRO Nº 29  
PUERTO DE ACAJUTLA  
IMPORTACION CLASIFICADA POR PRODUCTO: 1969-1970  
( En toneladas métricas )

<u>CARGA GENERAL</u>	<u>1969</u>	<u>%</u>	<u>1970</u>	<u>%</u>
11 Abarrotos	2.428	0.70	3.566	0.99
2 Abonos	72.454	20.79	88.751	24.70
3 Alimentos para animales	4.496	1.29	1.875	0.52
4 Cañería	1.981	0.57	798	0.22
5 Cemento	880	0.25	1.053	0.29
6 Hierro	27.844	7.99	21.845	6.08
7 Lubrificantes	2.798	0.80	2.398	0.67
8 Maquinaria	1.785	0.51	2.823	0.79
9 Papel	18.049	5.18	25.055	6.97
10 Vehículos	3.567	1.02	4.433	1.23
11 Otros	30.345	8.71	49.946	13.90
T O T A L	166.627	47.81	202.543	56.36
<u>CARGA A GRANEL</u>				
1- Alfalfa	1.505	0.43	2.458	0.68
2- Harina de soya	5.161	1.48	785	0.22
3- Materia prima para abonos	62.826	18.03	56.732	15.79
4- Trigo	87.629	25.15	77.660	21.61
5- Otros	4.985	1.43	4.920	1.37
T O T A L	162.116	46.52	142.555	39.67
<u>CARGA LIQUIDA</u>				
1- Aceite	4.704	1.35	5.655	1.57
2- Solución de amoníaco	-.-	-.-	51	0.02
3- Solución de Nitrógeno	15.042	4.32	8.543	2.38
T O T A L	19.746	5.67	14.249	3.97
<u>CARGA TOTAL</u>				
1- General	166.627	47.81	202.543	56.36
2- Granel	162.116	46.52	142.555	39.67
3- Líquida	19.746	5.67	14.249	3.97
T O T A L	348.489	100.00	359.347	100.00

FUENTE: CEPA

En el cuadro anterior puede observarse que la estructura por clase de carga y por productos fue similar en los años de 1969 y 1970.

Las 348.489 y 359.347 toneladas métricas importadas por el puerto de Acajutla, en 1969 y 1970, se distribuyó en términos porcentuales del modo siguiente:

CUADRO No. 30

PUERTO DE ACAJUTLA  
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES  
POR TIPO DE CARGA

Carga	1 9 6 9	1 9 7 0	% de Variación
General	48 %	56 %	21.5 %
Granel	46	40	- 12.1
Líquida	6	4	- 27.8
T O T A L	100 %	100 %	3.1 %

FUENTE: Cuadro No. 29.

En este cuadro se aprecia que la carga general es la que ocupa el mayor porcentaje dentro del total de importaciones, con el 48 y 56% en 1969 y 1970, en su orden. En segundo lugar está la carga a granel con el 46 y 40%, respectivamente.

La carga general aumentó en 1970 en 21.5 %, pero los otros dos tipos disminuyeron: en 12.1 % la carga a granel y en un 27.6 %, la líquida. El aumento total, debido a las compensaciones en sentido opuesto de los diferentes tipos de carga, se reduce a 3.1 % anual para 1970.

Los productos que dentro del total, de la carga importada por el puerto de Acajutla en cada uno de esos años, ocuparon los mayores -- porcentajes son los siguientes:

CUADRO N° 31  
PUERTO DE ACAJUTLA  
PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS PRINCIPALES  
PRODUCTOS IMPORTADOS

<u>P r o d u c t o</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>% de Varia- ción.</u>
Abonos y materia prima para			
abonos	39 %	40 %	7.5
Trigo	25	22	-11.4
Hierro	8	6	-21.6
Papel	5	7	38.8
Solución de Nitrógeno	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>-43.2</u>
T O T A L	81 %	77 %	

FUENTE: Cuadro N° 29

Llama la atención en este cuadro la alta concentración de las -- importaciones del puerto de Acajutla. Los cinco productos de la lista ocuparon, como se ve, el 81 % en 1969 y el 77 % en 1970.

Es oportuno aclarar que más del 50 % del volumen de importaciones correspondió a los productos de petróleo en 1969 y 1970, con un total para cada uno de esos años de 405.000 y 446.000 toneladas métricas, en el mismo orden; sin embargo, no se consideran relevantes en nuestro estudio, porque no utilizan los muelles del puerto, sino que tienen un sistema especial de carga, descarga y almacenamiento, sin que la CEPA intervenga en tales operaciones directamente; esa intervención se limita a labores de control administrativo sobre la entrada

y salida de buques petroleros.

ii) Importaciones por Destino.

Las importaciones del puerto de Acajutla en 1970, clasificadas según el lugar de su destino, fueron como se detallan en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 32  
PUERTO DE ACAJUTLA  
IMPORTACIONES POR DESTINO: 1970  
( Toneladas Métricas)

Destino	Cantidad.	%
San Salvador	251.761	70.1
Sonsonate	63.168	17.6
Guatemala	40.274	11.2
Santa Ana	2.425	0.7
La Libertad	790	0.2
San Miguel	638	0.2
Ahuechapán	244	-.-
Otros	47	-.-
T O T A L	359.347 =====	100.0 =====

FUENTE: CEPA

En el cuadro anterior se observa que, prácticamente, la totalidad de la carga importada está destinada a San Salvador, Sonsonate y Guatemala, que absorben el 98.9 % del total.

Cada uno de esos lugares participa con el 70.1 %, 17.6 % y 11.2 %, respectivamente . Puede decirse entonces que la carga del puerto de

Acajutla está dirigida a su zona de influencia. Más adelante expondremos las causas de esta situación.

b) Exportaciones

Las exportaciones por el puerto de Acajutla en 1961 fueron de 9.000 toneladas métricas, que corresponden en su totalidad a carga - general. En 1970 se exportaron 178.300 toneladas métricas distribuidas así: 41.7 % de carga general, 37.6 % de carga a granel y el 20 % de carga líquida.

El crecimiento de las exportaciones totales efectuadas por el puerto de Acajutla durante el período de 1961 a 1970 fue de 1888 %; el exagerado crecimiento se explica por la misma causa señalada en el caso de las importaciones. Si consideramos el período de 1964 - a 1970 el crecimiento se reduce al 83. %.

El Anexo Nº 12 muestra la proporción de cada tipo de carga y su respectivo crecimiento de 1961 a 1970.

i) Exportaciones por Productos

Las exportaciones por productos por puertos de Acajutla, en los años 1969 y 1970, fueron como se muestra en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 33  
PUERTO DE ACAJUTLA.  
EXPORTACION CLASIFICADA POR PRODUCTO: 1969 - 1970  
 ( En toneladas métricas)

<u>CARGA GENERAL:</u>	<u>1 9 6 9</u>	<u>%</u>	<u>1 9 7 0</u>	<u>%</u>
1- Algodón	8.459	4.33	3.017	1.69
2- Bálsamo	30	0.01	731	0.41
3- Borra de Algodón	4.084	2.09	3.419	1.92
4- Café	55.733	28.55	41.791	23.44
5- Coña de Camarón	211	0.11	1.642	0.92
6- Miel de Abeja	508	0.26	302	0.17
7- Vehículos	47	0.02	34	0.02
8- Otros	7.741	3.98	23.424	13.13
T O T A L	76.813	39.35	74.360	41.70
<u>CARGA A GRANEL</u>				
1- Azúcar	62.721	32.13	47.556	26.67
2- Harina de semilla de Algodón	36.220	18.55	18.961	10.63
3- Otros	2.653	1.36	532	0.30
T O T A L	101.594	52.04	67.049	37.60
<u>CARGA LIQUIDA</u>				
1- Melaza	16.809	8.61	36.914	20.70
T O T A L	16.809	8.61	36.914	20.70
<u>CARGA TOTAL:</u>				
1- General	76.813	39.35	74.360	41.70
2- Granel	101.594	52.04	67.049	37.60
3- Líquida	16.809	8.61	36.914	20.70
T O T A L	195.216	100.00	178.323	100.00

FUENTE: CEPA

En el cuadro N° 33 se observa que la estructura de las exportaciones por clase de carga tuvo una variación de 1969 a 1970, como se presente a continuación:

CUADRO N° 34  
PUERTO DE ACAJUTLA  
DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES POR  
TIPO DE CARGA

<u>Carga</u>	<u>1 9 6 9</u>	<u>1 9 7 0</u>	<u>% de Varia-</u> <u>ción.</u>
General	39	42	- 3.2
Granel	52	37	- 34.0
Líquida	9	21	119.6
T O T A L	100	100	- 8.7
	=====	=====	=====

FUENTE: Cuadro N° 33

Las proporciones de la carga dentro del total se redistribuyeron, disminuyendo la participación de la carga a granel en favor de la -- carga general y líquida.

Las exportaciones totales disminuyeron un 8.7 % de 1969 a 1970 observándose la mayor disminución en la carga a granel con el 34 %.

En el cuadro N° 33 se presenta la distribución de las exportaciones por productos, siendo las principales las que se tabulan a continuación:

CUADRO N° 35  
PUERTO DE ACAJUTLA  
PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS PRINCIPALES  
PRODUCTOS EXPORTADOS

Producto	1969	1970	% de varia- ción.
Algodón y productos derivados del algodón	25 %	14 %	- 47.9
Café	29	23	- 25.0
Azúcar	32	27	- 24.2
Melaza	9	21	119.6
	<u>95</u>	<u>85</u>	

FUENTE: Cuadro N° 33

En el cuadro se observa que las exportaciones se concentran en cuatro productos, que en orden de importancia por volumen, en 1970 - fueron: el azúcar, el café, la melaza y el algodón.

En el Cuadro N° 33 se puede ver que la carga total exportada por el puerto de Acajutla, disminuyó considerablemente de 1969 a 1970. - Los cuatro primeros productos de la lista disminuyeron en 52.473 toneladas, mientras que el resto, tomados en conjunto, aumentaron en -- 35.580 toneladas, de las cuales la melaza contribuyó con un incremento de 20.105.

ii) Exportaciones por Origen

Las exportaciones del puerto de Acajutla clasificadas por origen se exponen a continuación:



CUADRO N.º 36  
PUERTO DE ACAJUTLA  
EXPORTACIONES POR ORIGEN: 1970

Procedencia	Toneladas Métricas	%
San Salvador	83.987	47.1
Sonsonate	30.608	17.1
Guatemala	18.112	10.2
Santa Ana	17.907	10.0
Ahuachapán	6.037	3.4
La Libertad	5.482	3.1
San Miguel	104	0.1
Otros (x)	16.086	9.0
T O T A L E S	178.323	100.0
	=====	=====

(x) La Paz, México, San Vicente y Usulután.

FUENTE: CEPA

El cuadro muestra que la procedencia de las exportaciones está concentrada en los primeros cuatro lugares con el 84.4 %, así: San Salvador 47.1 %, Sonsonate 17.1%; Guatemala 10.2 % y Santa Ana 10 %; el resto participa en conjunto con el 15.6 %. Lo anterior significa que el puerto de Acajutla sirve principalmente a su zona de influencia.

2) Puerto de La Libertad

En el puerto de La Libertad la carga de importación y de exportación es manejada solamente por el sistema de carga general, debido a que carece de instalaciones para recibir o despachar carga a granel y líquida.

a) Importaciones

Las importaciones en el puerto de La Libertad presentan altibajos a través del período 1961-1970, pero tienden a estancarse en la última mitad del período, alrededor de las 46.000 toneladas.

De 1961 a 1970 decrecieron en el 28.3 % y si tomamos el período 1964-1970, la disminución fue de 29.7 % (Véase Anexo Nº 13).

El comportamiento anormal en cuanto a las importaciones está directamente influenciado por la modernización del puerto de Acajutla. Este Puerto atrajo para sí la demanda de servicios portuarios, en perjuicio de La Libertad. (Véase Anexo Nº 13).

i) Importaciones Por Producto

Los principales productos importados por el puerto de La Libertad en 1969 y 1970 fueron los que aparecen en el cuadro siguiente:

CUADRO Nº 37  
PUERTO DE LA LIBERTAD  
IMPORTACION CLASIFICADA POR PRODUCTOS: 1969-1970  
(Toneladas métricas)

Producto	1 9 6 9		1 9 7 0	
	Cantidad	%	Cantidad	%
1- Abarrotes	5.677	11.6	4.096	9.0
2- Abonos	10	-.-	3.079	6.7
3- Cereales	3.717	7.6	3.270	7.2
4-Ferretería, artículos eléctricos y del hogar	144	0.3	1.612	3.5
5- Hierro, acero y sus productos	1.904	3.9	1.969	4.3
6- Insecticida	-.-	-.-	989	2.2
7- Lubricantes	1.334	2.7	2.001	4.4
8- Maquinaria y vehículos	1.447	3.0	3.191	7.0
9- Papel, Cartón y Cartulina	3.482	7.1	3.398	7.4
10- Productos Químicos	-.-	-.-	10.575	23.1
11- Productos para la industria	663	1.4	1.516	3.3
12- Tejidos, Hilazas y sus Productos	-.-	-.-	977	2.2
13- Otros	30.562	62.4	9.009	19.7
T O T A L	48.940	100.0	45.682	100.0

FUENTE: Informe Estadístico Anual de CEPA, 1970.

En la distribución del volumen de importaciones por productos - según el cuadro que antecede, se advierte una dispersión mayor que la mostrada en el puerto de Acajutla.

La carga importada en 1970 por el puerto de La Libertad disminuyó sólo en 6.7 % con respecto al año anterior; sin embargo, la distribución por productos presentó un cambio sustancial en 1969. Los 12 productos de la lista que en ese año ocupaban el 37.6 %; y en 1970 - aumentaron su participación al 80.3 %; lo que significa un aumento en la concentración del 114 %. Entre los productos que más contribuyeron al cambio están los "productos químicos" que aumentaron en 23.1 % y los abonos en 6.7 %.

Por el puerto de La Libertad ingresaron además, en 1969 y 1970, 3.182 y 3.864 toneladas métricas de gas propano, respectivamente. Por ser este un producto que se importa por medio de tuberías de propiedad privada no se toma en cuenta en este análisis.

## ii) Importaciones por Destino

Las importaciones del puerto de La Libertad, clasificadas por destino para 1970 se muestran a continuación:

CUADRO Nº 38  
PUERTO DE LA LIBERTAD  
IMPORTACIONES POR DESTINO: 1970

Destino	Toneladas Métricas	%
1- San Salvador	41.115	90.00
2- Guatemala	1.866	4.08
3- La Libertad	1.363	2.98
4- Ahuachapán	725	1.59
5- Santa Ana	348	0.76
6- San Miguel	176	0.39
7- Sonsonate	48	0.11
8- Nicaragua	22	0.05
9- Usulután	<u>19</u>	<u>0.04</u>
T O T A L	45.682 =====	100.00 =====

FUENTE: Informe Estadístico Anual de CEPA, 1970.

El cuadro revela que el 90% del total de la carga importada por el puerto de La Libertad está destinada a San Salvador; sigue en importancia Guatemala con el 4.1 % y La Libertad con el 3.0 %; el resto, está distribuido en los otros seis lugares de destino con el 2.9 %.

Debido a las irregularidades del servicio prestado por los barcos, a los usuarios de los puertos centroamericanos del Pacífico, Guatemala importa parte de sus productos por el puerto de La Libertad. Los importadores guatemaltecos prefieren aprovechar la escala de los barcos en el puerto mencionado, aún pagando la diferencia de costo del transporte terrestre en vista de la incertidumbre en la llegada

oportuna de los barcos a los puertos de Guatemala. Hacer lo contrario resultaría atáctico-económico.

b) Exportaciones.

Las exportaciones por el puerto de La Libertad, en el período de 1961 a 1970, se han comportado como sigue: aumentaron de 27.000 toneladas métricas en 1961 a un máximo de 39.200 T.M. en 1963. A partir de ese año descendieron sin interrupción hasta 1967, que fue el punto más bajo con 13.940 T.M.; y finalmente, se observa una lenta recuperación en los últimos tres años del período; alcanzando en 1970 el volumen de 20.337 T.M. De acuerdo con el comportamiento del período - 1965-1970, cuyo promedio anual fue de 19.400 T.M., es probable que las exportaciones se estabilicen alrededor de las 20.000 T.M.

Las exportaciones en el puerto de La Libertad descendieron en el 24.8 % de 1961 a 1970; que se explica por el desvío de la carga hacia el puerto de Acajutla, a partir de 1961, al entrar en servicio con sus instalaciones modernas.

i) Exportaciones por Productos

Las exportaciones por productos más importantes en 1969 y 1970 se muestran en el cuadro siguiente:

CUADRO Nº 39  
PUERTO DE LA LIBERTAD  
PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS: 1969-1970  
(Toneladas métricas)

Producto	1 9 6 9		1 9 7 0	
	Cantidad	%	Cantidad	%
1- Café	14.393	68.7	16.702	82.1
2- Algodón	5.304	25.3	1.539	7.6
3- Cola de Camarón	662	3.2	895	4.4
4- Semilla de arroz	.-	.-	433	2.1
5- Cocos	.-	.-	101	0.5
6- Envasos	.-	.-	53	0.3
SUB-TOTAL	20.359	97.2	19.723	97.0
7- Otras	590	2.8	614	3.0
T O T A L	20.949	100.00	20.337	100.0
	=====	=====	=====	=====

FUENTE: Informe Estadístico Anual CEPA, 1970.

En el cuadro anterior se observa para 1970 una disminución de la carga exportada de 612 toneladas, equivalentes al 2.9%.

En 1969 el 97.2 % del total del volumen de exportaciones del puerto de La Libertad corresponde al café con el algodón y cola de camarón. En 1970 la estructura por productos se amplió a un mayor número de ellos, no obstante, el 82.1 % fue absorbido por la exportación de café, mientras que el algodón bajó sensiblemente de 25.3 % en 1969 a 7.6 % en 1970.

ii) Exportaciones por Origen.

Las exportaciones por origen se presentan a continuación:

CUADRO Nº 40  
PUERTO DE LA LIBERTAD  
EXPORTACION POR ORIGEN: 1970

Procedencia	Toneladas Métricas	%
1- La Libertad	11.404	56.08
2- Santa Ana	3.938	19.36
3- La Paz	2.696	13.26
4- Usulután	900	4.43
5- San Salvador	827	4.07
6- San Vicente	143	0.70
7- San Miguel	139	0.68
8- Sansonate	93	0.46
9- Ahuechapán	43	0.21
SUB- TOTAL	20.183	99.25
10- Otros	154	0.75
TOTAL	20.337	100.00
	=====	=====

FUENTE: Informe Estadístico Anual de CEPA.

El cuadro muestra que el 88.7 % del volumen de las exportaciones procede de los departamentos de La Libertad con el 56.1 %, Santa Ana 19 % y La Paz 13.3 %; lo que significa una alta concentración en los departamentos que están dentro de la zona de influencia del puerto. Siguen en importancia Usulután y San Salvador con el 4% cada uno, que están asimismo dentro de su zona de influencia.

### 3) Puerto de Cutuco

El análisis del puerto de Cutuco en cuanto a entrada y salida de carga se hará en la misma forma que los dos puertos anteriores; pre--

cindiendo del análisis de las importaciones según su destino y de las exportaciones según su origen, por no tener la correspondiente información.

El movimiento analizado en los puertos de Acajutla y La Libertad de las importaciones por destino, representa más del 75 % y las exportaciones por origen más del 65 %, por consiguiente estimamos que es una muestra bastante representativa del total movilizado en el país en 1970.

a) Importaciones

Las importaciones en 1961 eran de 90.600 toneladas métricas y en 1970 aumentaron a 129.100; en el primer año representaban el 52.5 % y el segundo el 24.2 % del total. El aumento de las importaciones fue del 42.5 % para el período 1961-1970.

A continuación presentamos las importaciones clasificadas por productos:



CUADRO Nº 41  
PUERTO DE CUTUCO  
IMPORTACION CLASIFICADA POR PRODUCTOS: 1969-1970  
 ( En toneladas métricas)

Producto	1 9 6 9	%	1 9 7 0	%
Productos Químicos	1.429	1.60	382	0.30
Insecticidas	14.496	1.68	429	0.33
Pulpa de madera	233	0.26	142	0.11
Abonos	21.208	23.82	65.805	50.98
Harina de Trigo	214	0.24	180	0.14
Gasolina	10.976	12.33	11.117	8.61
Vidrios planos	237	0.27	202	0.16
Ferretería	209	0.23	145	0.11
Alambrión	18.471	20.75	14.113	10.93
Cafetería y accesorios	142	0.16	210	0.16
Láminas hierro	1.846	2.07	464	0.36
Flambre de hierro	2.002	2.25	2.298	1.78
Hierro no especificado	2.515	2.82	2.316	1.79
Aluminio	1.370	1.54	1.494	1.16
Malta	1.064	1.20	2.370	1.84
Aceite crudo	-.-	-.-	805	0.62
Aceite Diesel	2.905	3.26	5.671	4.39
Kerosina	3.722	4.18	2.933	2.27
Lubricantes	902	1.01	928	0.72
Papel periódico	2.106	2.37	120	0.09
Papel no especificado	2.885	3.24	941	0.73
Tierra refractora	152	0.17	315	0.24
Soda cáustica	10	0.01	315	0.24
Sebo	7.019	7.88	8.680	6.72
Asfalto	2.067	2.32	2.746	2.13
Varios	3.850	4.34	3.960	3.09
T O T A L E S	89.030	100.00	129.081	100.00

FUENTE: IRCA, Oficina Central

NOTA: Datos ajustados a la información proporcionada por CEPA.

Las importaciones principales, según el cuadro anterior son las siguientes:

CUADRO Nº 42  
PUERTO DE CUTUCO  
PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS: 1969-1970

Producto	1 9 6 9		1 9 7 0	
	Toneladas	%	Toneladas	%
Abonos	21.008	23.8	65.805	51.0
Alambrón	18.471	20.8	11.117	8.6
Gasolina	10.976	12.3	14.113	10.9
Sebo	7.019	7.9	8.680	6.7
T O T A L	87.674	64.8	99.715	77.2
	=====	=====	=====	=====

FUENTE: Cuadro Nº 41

El detalle anterior demuestra que cuatro productos representan más del 64 % del total de las importaciones por el puerto de Cutuco en 1969, y esa proporción subió al 77.2 % en 1970. Es probable que la mayor parte de los productos importados por ese puerto estén destinados a su zona de influencia: San Miguel, Usulután, La Unión, San Vicente y Morazán; que es una zona esencialmente agrícola y a eso se debe el alto porcentaje de abonos y alambrón.

#### b) Exportaciones

Las exportaciones del puerto fueron en 1961 de 106.400 toneladas métricas, que representaron el 74.7 % del total y en 1970 de 103.900 equivalentes al 34.3 % del total. Comparando ambos volúmenes resulta una baja en el período del 2.4 %. (Véase Anexo Nº 14).

Las exportaciones por productos se presentan a continuación:

CUADRO Nº 43  
PUERTO DE CUTUCO  
EXPORTACION CLASIFICADA POR PRODUCTO: 1969-1970  
( En toneladas métricas )

Producto	1 9 6 9	%	1 9 7 0	%
Forraje	7.933	10.12	9.079	8.74
Café oro	41.962	53.53	44.602	42.92
Ajenjolí	.965	1.23	872	0.83
Maíz oro	.-	.-	1.173	1.13
Algodón en pacas	20.830	26.57	43.709	42.06
Miel de abejas	489	0.62	507	0.49
Brozas minerales	1.854	2.36	.-	.-
Arroz	1.666	2.13	14	0.01
Sal común	.-	.-	1.498	1.44
Varios	2.695	3.44	2.473	2.38
T O T A L	78.394	100.00	103.927	100.00

FUENTE: IRCA, Oficina Central

NOTA: Datos ajustados a la información proporcionada por CEPA.

Según el cuadro que antecede los principales productos exportados por el puerto de Cutuco son:

CUADRO Nº 44  
PUERTO DE CUTUCO  
PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS: 1969-1970

Producto	1 9 6 9		1 9 7 0	
	T. M.	%	T. M.	%
Café Oro	41.962	53.5	44.602	42.9
Algodón	20.830	26.6	43.709	42.1
Forraje	7.933	10.1	9.079	8.7
T O T A L	70.725	90.2	97.390	93.7

Obsérvese como las exportaciones están concentradas en sólo tres productos; siendo el café y el algodón los que tienen la mayor representación, con el 80.1 % en 1969 y 85 % en 1970; probablemente su procedencia es de la zona de influencia del puerto Usulután, San Miguel, La Unión, etc.

### C) RESUMEN DEL MOVIMIENTO PORTUARIO

En los últimos diez años (1961-1970) la carga de importación, ha superado siempre a la de exportación, así:

CUADRO Nº 45  
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL  
VOLUMEN DEL COMERCIO EXTERIOR

Años	Importación	Exportación
1962	57 %	43 %
1963	58 %	42 %
1970	64 %	36 %

FUENTE: Anexos Nos. 13 y 14

En el cuadro se observa que la participación de las importaciones crece continuamente. Este comportamiento es perjudicial, puesto que las operaciones portuarias más económicas, como se explica más adelante, se logran cuando el volumen de carga de entrada y salida tiende a equilibrarse.

A continuación compararemos el movimiento portuario en los tres puertos de El Salvador, con el objeto de determinar claramente cual es la importancia de cada uno de ellos dentro de los totales:

1) Importaciones

El siguiente cuadro muestra la distribución porcentual de las importaciones por puertos:

CUADRO Nº 46  
IMPORTACIONES: 1961-70

Año	Toneladas Métricas (miles)	Total	La Li- bertad	Culucó	Acajutla
1961	172.7	100 %	36.9 %	52.5 %	10.6 %
1962	232.7	100	21.9	32.5	45.6
1963	294.0	100	20.1	35.3	44.6
1964	380.6	100	17.1	31.8	51.1
1965	410.9	100	13.8	24.3	61.9
1966	371.9	100	14.3	32.0	63.7
1967	391.6	100	11.8	25.2	63.0
1968	484.0	100	9.6	22.6	67.8
1969	486.3	100	10.1	18.3	71.6
1970	534.1	100	8.5	24.2	67.3

FUENTE: Anexo Nº 13

El cuadro anterior se ha insertado con el objeto de apreciar el comportamiento del volumen de la carga de importación en la última década. El punto de partida de la nueva situación portuaria es el año de 1961, al inaugurarse el muelle "A" del puerto de Acajutla (Agosto 1961).

En el cuadro se advierte que el puerto de La Libertad ha venido perdiendo importancia dentro del total a través del período. Nótese como en 1961 ocupaba el 36.9 % del total de importaciones, y en 1970

su importancia disminuyó a sólo el 8.5 %. La pérdida del volumen de importaciones movilizadas a través del período se refleja en su decrecimiento, que de 1961 a 1970, fue de 28.3 %. En cifras absolutas a partir de 1967 se advierte una estabilización alrededor de 46.000 -- toneladas métricas.

El puerto de Cutzuc también ha experimentado una sensible baja en su participación dentro del total, pasando del 52.5 % en 1961 al 24.2 % en 1970. El crecimiento durante el período, ha sido apenas del 42.5 %.

Con respecto al puerto de Acajutla, se ve claramente como su participación ha tomado cada vez más importancia dentro del total de importaciones; al grado que de 1961 con sólo el 10.6 % del total, pasó en 1970 al 67.3 %. Su mayor participación progresiva se refleja en su acelerado crecimiento que de 1961 a 1970 fue de 1853 %; no obstante, si tomamos el período 1964 a 1970, el crecimiento, aunque siempre acelerado se reduce al 84.6 %. (Véase Anexo N° 13).

El volumen total de las importaciones tuvo un crecimiento en el período del 209.3 %. En el Anexo N° 13 puede verse la serie completa en cifras absolutas y relativas de 1961 a 1970.

## 2) Exportaciones

El volumen de las exportaciones durante la década 1961-1970, distribuido por puertos, se efectuó de la manera siguiente:

CUADRO N° 47  
EXPORTACIONES: 1961-70

AÑO	Toneladas Métricas (miles)	Total	La Libertad	Cutuco	Acajutla
1961	142.4	100 %	19.0 %	74.7 %	6.3
1962	176.6	100	16.1	65.5	18.4
1963	244.6	100	16.0	57.9	26.1
1964	232.4	100	13.8	44.3	41.9
1965	262.7	100	9.8	43.8	46.4
1966	264.6	100	6.3	35.6	58.1
1967	215.1	100	6.5	40.2	53.3
1968	302.1	100	6.2	25.3	68.5
1969	294.5	100	7.1	26.6	66.3
1970	302.5	100	6.7	34.3	59.0

FUENTE: Anexo N° 14

En el cuadro anterior hemos presentado las exportaciones totales en cifras absolutas, y la participación de cada puerto en términos relativos.

El puerto de La Libertad en 1961 ocupó el 19 % dentro del total de exportaciones del país, porcentaje que se redujo al 6.7 % en 1970. La participación cada vez más baja de ese puerto en el período aludido se refleja con una disminución de su actividad al 24.8 %. (Anexo N° 14).

El puerto de Cutuco en 1961 exportó el 74.7 % de la carga total y en 1970 sólo el 34.3 %; el comportamiento del volumen de las exportaciones en la década revela el crecimiento negativo del 2.4 %. (Anexo N° 14).

El puerto de Acajutla ha sido realmente un puerto dinámico; en 1961 participó del total de exportaciones con un 6.3 %, alcanzando su máxima participación en 1968, con 68.5 %, porcentaje que en 1970 llega al 59. %. El desplazamiento de la carga a este puerto se puede apreciar a través de su crecimiento, que de 1961 a 1970, fue de - - 1,887.8 %. (Anexo Nº 14).

### 3) Intercambio físico total

Para cerrar la primera parte de este capítulo veremos cómo está distribuido el movimiento de carga total por puertos. En el siguiente cuadro se muestra la importancia de carga movilizada en los últimos diez años así:

CUADRO Nº 48

TOTAL TRANSPORTE MARITIMO POR PUERTOS: 1961-1970

Año	Miles de Toneladas	Total	La Libertad	Cutucá	Acajutla
1961	315	100 %	28.9 %	62.5 %	8.6 %
1962	409	100	19.6	46.7	33.7
1963	538	100	18.2	45.5	36.3
1964	613	100	15.8	36.5	47.7
1965	673	100	12.2	31.9	55.9
1966	698	100	11.0	27.7	61.3
1967	607	100	9.9	30.5	59.6
1968	786	100	8.3	23.7	68.0
1969	781	100	9.0	21.4	69.6
1970	837	100	7.9	27.8	64.3

FUENTE: Anexo Nº 15



Considerando la carga movilizada por cada uno de los puertos con respecto del total se tienen las siguientes proporciones:

La Libertad contribuyó con el 28.9 % en 1961 y con el 7.9 % en 1970; esa variación representó una disminución al 27.5 %. (anexo - Nº 15).

En 1961 Cutuc era el puerto que manejaba el mayor volumen de carga en el país con el 62.5 %; en 1970 su participación bajó al 27.8 %. El aumento de carga durante el período 1961 a 1970 fue del 18.3 %. (anexo Nº 15).

Acajutla atrajo la pérdida de la demanda de los otros dos puertos; de manera que en 1961 su importancia relativa era del 8.6% y para el año 1970 se eleva al 64.3 %. El puerto presenta un aumento de carga extraordinario, que en porcentaje, es de 1892 %. (anexo Nº 15).

La razón del comportamiento señalado para Acajutla, se atribuye a sus modernas instalaciones.

Es conveniente hacer notar que la capacidad normal de carga por atracadero es alrededor de 167,000 T.M.; por consiguiente el puerto con sólo dos atracaderos había sobrepasado en 1965 su capacidad normal, al movilizar entre 267.500 T. M. por atracadero.

## II. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO PORTUARIO

En esta sección se tratará de poner de manifiesto cuáles son las perspectivas del desarrollo portuario en El Salvador.

El desarrollo portuario de El Salvador se analizará considerando la tendencia histórica de 1961 a 1970, haciendo la proyección para los

cinco años que siguen a ese período. 3/

Para la proyección de las cifras respectivas se ha utilizado el método de los mínimos cuadrados aplicados a la línea recta, con base a la información proporcionada por el departamento técnico de CEPAL, para el período de 1961 a 1970.

#### a) MOVIMIENTO PORTUARIO GENERAL

El movimiento portuario de El Salvador, siguiendo la tendencia de los últimos diez años (1961-1970), será en los próximos cinco años en la forma que se presenta a continuación:

CUADRO Nº 49

PRONOSTICO DEL MOVIMIENTO PORTUARIO DE EL SALVADOR : 1971 - 1975

( Miles de Toneladas)

Año	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		T O T A L	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
1971	575	63.7	327	36.3	902	100
1972	611	64.0	343	36.0	954	100
1973	647	64.4	358	35.6	1.005	100
1974	683	64.7	373	35.3	1.056	100
1975	719	64.9	388	35.1	1.108	100
Crecimiento						
1971/75	25 %		18.7 %		22.8 %	
Crecimiento						
Medio anual	8.3 %		4.7 %		5.7 %	

3/ Aunque podría proyectarse fácilmente un período más largo no se hace porque consideramos que estaría sujeto a un desvío mayor y podría no ser representativo.

El cuadro demuestra que la mayor actividad portuaria dependerá del volumen de las importaciones, a las que corresponde alrededor del 64%; y que la tendencia es creciente en ese sentido. Las cifras proyectadas señalan un crecimiento de las importaciones del 25 %, mientras que las exportaciones crecerán más lentamente, en un 18.7 %.

La gráfica N° 1 del presente capítulo ilustra claramente la desproporción existente entre el volumen de importaciones y exportaciones realizadas a través de los puertos.

Las condiciones más económicas de operación de un puerto se logran en la medida en que el volumen de descarga se aproxima al de carga. La razón de ello es que en esa forma se pueden obtener economías en el costo de flotes, al ser posible aprovechar al máximo los viajes de ida y regreso de las naves y utilizar un menor número de buques 4/.

Naturalmente que la similitud entre las cantidades de carga recibida y despachada, dependen por una parte de la preferencia de los usuarios ( importadores y exportadores ) y por otra, de la estructura del comercio exterior.

En El Salvador siempre ha habido en los tres puertos desproporción entre la carga importada y exportada. Las importaciones han sido mayores que las exportaciones; la razón es que nuestro crecimiento económico está basado en la dependencia externa.

La industrialización del país absorbe considerables volúmenes de materia prima importada y la modernización y tecnificación de la agricultura se ha logrado con la importación de maquinaria e insumos.

De acuerdo con las proyecciones la desproporción entre los volúmenes de carga importada y exportada seguirá aumentando.

4/ Ortíz, Ricardo M. "El Régimen de los Puertos en El Salvador"  
pág. 35.

lúmenes de importación y exportación totales, en cada uno de los puertos, se manifestará como sigue:

Según el Anexo Nº 16, el puerto que más se aproxima a la estructura total de las importaciones y exportaciones del país es el de Acajutla; ya que en los próximos cinco años proyectados la descarga (importaciones) será del 64 % con respecto al total. El puerto de La Libertad presentará las operaciones más desfavorables: en 1971 las importaciones representarán el 75 % del total movilizado por ese puerto y en 1975, representarán el 82 %, o sea, una desproporción - entre carga y descarga en ese año del 32 %. La carga y descarga del puerto de Cutuco, más o menos, esté en relación a la desproporción de las importaciones y exportaciones del país, en 1971 el volumen descargado representará el 59 % y en 1975 del 66 %.

#### 1.- Importaciones

La proyección del volumen de las importaciones por puertos para el período 1971-1975 se presenta en el cuadro siguiente:

## CUADRO N° 50

## PRONOSTICO DE LAS IMPORTACIONES POR PUERTOS DE EL SALVADOR: 1971-75

( Miles de Toneladas)

AÑO	ACAJUTLA		LA LIBERTAD		CUTUCO		TOTAL	
	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%
1971	419	72.9	44	7.5	112	19.5	575	100
1972	454	74.3	42	6.9	115	18.8	611	100
1973	490	75.7	40	6.2	117	18.1	647	100
1974	526	77.0	38	5.6	119	17.4	683	100
1975	561	78.0	37	5.2	121	16.8	719	100
Crecimiento								
1971-1975	33.9 %		- 15.9 %		8. %		25. %	
Crecimiento								
Medio anual	8.5 %		- 4.0 %		2. %		6.3%	

De conformidad con la tendencia histórica de las importaciones marítimas expuesta en el cuadro que antecede, el comportamiento probable en los próximos cinco años puede sintetizarse así:

1º El puerto de Acajutla adquirirá mayor importancia absoluta y relativa, al concentrarse la carga en dicho puerto. De 72.9 % en 1971 pasará al 78.0 % en 1975. El crecimiento en el período será del 33.9 %, equivalente al 8.5 % promedio anual; la carga de importación aumentará anualmente en 35.000 T.M.

2º El puerto de La Libertad, con su baja participación, tendrá una tendencia decreciente. Según las cifras proyectadas las importaciones por ese puerto disminuirán en un 15.9 %, o sea, una tasa media anual de disminución del 4.0 %, que equivale a una baja de 2.000 tonela

das anuales. Debido a que desde 1967 el volumen de importación por ese puerto se estabilizó alrededor de 47.000 T. M., es probable que la carga se mantenga en ese nivel por tiempo indefinido.

3º El comportamiento de las importaciones por el puerto de Cutuco será, según el pronóstico, de un aumento del 8 % en el período, o sea, un aumento medio anual del 2 %, que en cifras absolutas es igual a 2.000 toneladas métricas de aumento anual.

4º El comportamiento de las importaciones por la vía marítima en cada puerto dará por resultado un crecimiento total en el período de 25 %, equivalente a una tasa media anual del 6.3 %. En cifras absolutas el aumento será, según la proyección a partir de 1971, de 36.000 T. M.

En la gráfica No. 2 se ilustra el comportamiento real de la carga importada durante el período 1961 - 1970 y la tendencia, total y por puertos. Se puede ver también que el puerto que marca la tendencia total es el de Acajutla; y que los puertos de Cutuco y La Libertad, muestran una tendencia hacia la estabilización de su carga importada.

## 2) Exportaciones

El pronóstico del volumen de las exportaciones por puertos, para el período de 1971 a 1975, se presenta en el cuadro siguiente:

## CUADRO No. 51

## PRONOSTICO DE LAS EXPORTACIONES POR PUERTOS DE EL SALVADOR; 1971-75

Año	ACAJUTLA		LA LIBERTAD		CUTUCO		T O T A L	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
1971	233	71.3	15	4.6	79	24.1	327	100
1972	254	74.0	14	4.1	75	21.9	343	100
1973	275	76.8	12	3.4	71	19.8	358	100
1974	296	79.3	10	2.7	67	18.0	373	100
1975	317	81.7	8	2.1	63	16.2	388	100
Crecimiento								
1971-1975	36.1 %		- 46.7 %		- 20.3 %		18.7 %	
Crecimiento								
Medio Anual	9.0 %		- 11.7 %		- 5.1 %		4.7 %	

La tendencia histórica del volumen de las exportaciones marítimas de El Salvador, según el cuadro anterior, muestra que el desarrollo probable en los próximos cinco años se comportará en la forma -- que a continuación se explica:

1.- El puerto de Acajutla movilizará la mayor proporción de la carga exportada a través del período 1971-1975, oscilando entre el 71.3 % al 81.7 % del total. El crecimiento total en el período será, en términos absolutos de 21,000 T.M. y en términos relativos 36.1 % equivalente a una tasa media anual del 9 %.

2.- El puerto de La Libertad en 1971 ocupará el 4.6% del total de carga exportada; dicha participación descenderá al 2.1 % en 1975. La importancia decreciente del volumen movilizado se debe a la

disminución anual de 2.000 T.M.; lo que en el período se traduce en una baja porcentual del 46.7 %, que equivale a una tasa media anual negativa de 11.7 %.

3.- El comportamiento proyectado del volumen de las exportaciones para el puerto de Cutuco revela una disminución anual de 5.000 T.M., por lo cual su participación dentro del total descenderá de - 24.1 % en 1971 al 16.2 % en 1975. La descarga (exportaciones) disminuirá en el 20.3 % que equivale a una tasa media anual negativa del 5.1 %.

4.- El pronóstico total dará como resultado un crecimiento en el volumen exportado del 18.7 % equivalente a una tasa media anual del 4.7 %.

En la gráfica No. 3 se aprecia claramente la importancia de cada puerto y su tendencia, así como el comportamiento del volumen total exportado. Obsérvese como de 1968 a 1970, las exportaciones por Cutuco y La Libertad experimentaron una ligera recuperación, mientras que en Acajutla se observa un pequeño descenso lo que se traduce en un estancamiento de la curva general.

## 8. MOVILIZACION TOTAL DE CARGA MARITIMA POR PUERTOS

En los dos apartados anteriores vimos cual será la carga y descarga movilizada por cada uno de los puertos, su importancia y su crecimiento, en comparación a los respectivos totales

A continuación veremos el comportamiento probable durante los próximos cinco años de la movilización de la carga total por puertos:



## CUADRO No. 52

PRONOSTICO DE LA MOVILIZACION TOTAL DE LA CARGA POR LOS PUERTOS DE EL  
SALVADOR: 1971-1975  
(Miles de Toneladas)

Año	ACAJUTLA		LA LIBERTAD		CUTUCO		T O T A L	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
1971	652	72.3	58	6.4	192	21.3	902	100
1972	708	74.3	55	5.8	190	19.9	953	100
1973	765	76.1	51	5.1	189	18.8	1.005	100
1974	822	77.8	48	4.5	187	17.7	1.057	100
1975	879	79.3	44	4.0	185	16.7	1.108	100
Crecimiento								
1971-1975	34.8 %		- 24.1 %		- 3.6 %		22.8 %	
Crecimiento								
Medio Anual	8.7 %		- 6.0 %		- 0.9 %		5.7 %	

En el cuadro anterior se presenta la trayectoria de la carga - total que probablemente se movilizará por los puertos, en la forma que a continuación se expresa:

1.- Acajutla, principal puerto del país, aumentará su participación dentro del total de carga movilizada del 72.3 % en 1971 al - 79.3 % en 1975. El crecimiento será del 34.8 %, equivalente a una tasa media anual del 8.7 % que en números absolutos representa un - aumento anual de 57.000 Toneladas Métricas.

2.- La participación del puerto de La Libertad disminuirá del 6.4 % en 1971 al 4% en 1975. Esa disminución será del 24.1 %, equi

valente a una tasa de disminución media anual de 6 %, que se traduce en un decremento anual de 4.000 toneladas métricas.

3.- El puerto de Cutuco en 1971 movilizará 192.000 T.M. y en 1975, 185.000; la disminución media anual de carga será de 2.000 T.M. En términos relativos significa una disminución en el período del - 3.6 %, o sea, un decremento medio anual del 0.9 %; que se reflejará en su participación del 21.3 % en 1971 al 16.7 % en 1975.

4.- El comportamiento de los puertos durante los próximos cinco años se traduce en un aumento del 22.8% de la carga marítima total movilizada, o sea, un incremento medio anual de 5.7%, que equivale a un aumento anual fijo de 51.000 T.M.

La gráfica Nº 4 muestra claramente la forma de la curva total de los puertos y de cada uno de ellos y su tendencia, durante el período de 1961 - 1970. Puede advertirse que la tendencia tanto de Cutuco como de La Libertad es ligeramente decreciente y que la de Acajutla es creciente en forma acelerada. Es este puerto el que, precisamente, guía la tendencia de la movilización de la carga total marítima del país; sin embargo, en el último año del período la carga en Acajutla se estancó, pero la curva total no se refleja en ese sentido - por haber sido contrarrestada por el aumento en Cutuco.

#### C. COMPARACION ENTRE LA CARGA PROYECTADA Y LA CAPACIDAD DE MOVILIZACION DE LOS PUERTOS.

En este apartado examinaremos la capacidad de movilización de cada uno de los puertos y su proyección para determinar el exceso o deficiencia de capacidad instalada en cada uno de ellos, en los próximos cinco años.

##### 1.- Puerto de Acajutla

La capacidad de movilización de carga del puerto de Acajutla y

el porcentaje utilizado, se puede apreciar en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 53  
PUERTO DE ACAPULCO  
COMPARACION ENTRE LA CAPACIDAD DE OPERACION  
Y LA CARGA MOVILIZADA : 1970 - 1975  
( Miles de Toneladas )

<u>AÑO</u>	<u>Capacidad de Operación a/</u>	<u>Carga a Movilizar</u>	<u>% de Capacidad Utilizada</u>
1970	1.000	538	53.8
1971	1.000	652.	65.2
1972	1.000	708	70.8
1973	1.200 <u>b/</u>	765	63.7
1974	1.200	822	68.5
1975	1.200	879	73.2

FUENTE: Anexo Nº 15 y Cuadro Nº 52

a/ Estimación Deptº Técnico de CEP..

b/ Aumento capacidad por Construcción rompeolas y atracaderos.

En el cuadro anterior puede observarse que en 1970 el puerto trabajó al 53.8 % de su capacidad; el porcentaje de su capacidad utilizada aumentará al 70.8 % en 1972.

Se espera que en 1973 entrará en servicio el nuevo rompeolas, - esto implicará disponer de un atracadero adicional; con ello la capacidad de manejo de la carga aumentará a 1.2 millones de T.M.; lo que a la vez significa que su capacidad utilizada descenderá al 63.7 %.

Si para los próximos diez años, la tendencia calculada se mantuviera invariable la capacidad de operación (Un millón de T.M.) del puerto, con las instalaciones actuales, sería suficiente para movilizar el aumento de carga hasta 1977; año en que según nuestros cálculos llegaría a 992.000 T.M., lo que significa una capacidad utilizada del 99.2 %.

La construcción del nuevo Rompeolas prolongaría la capacidad ociosa del puerto hasta 1981; ya que según la tendencia calculada, se movilizará alrededor de 1.2 millones de toneladas métricas; por consiguiente, su construcción en función del aumento de carga no se justifica y por lo tanto podría diferirse por lo menos tres años más.

No obstante, CEPÁ sostiene que la construcción del Rompeolas es indispensable para dar seguridad a las operaciones en los atracaderos. Si este fuera el objetivo básico convendría que la obra se ejecutase a corto plazo.

A continuación veremos cuál es la relación entre capacidad de manejo y capacidad utilizada en el Puerto de La Libertad a partir de 1970.

## 2.- Puerto de La Libertad

La capacidad de movilización de carga del puerto de la Libertad, en comparación con el porcentaje utilizado se presenta en el cuadro que sigue:

CUADRO Nº 54  
PUERTO DE LA LIBERTAD  
COMPARACION ENTRE LA CAPACIDAD DE OPERACION  
Y LA CARGA A MOVILIZAR: 1970 - 1975  
(Miles de Toneladas)

Año	Capacidad de Operación a/	Carga a Movilizar	Porcentaje de capacidad Utilizada
1970	115	66	57.4
1971	115	58	50.4
1972	115	55	47.8
1973	115	51	44.3
1974	115	48	41.7
1975	115	44	38.3

FUENTE: Anexo Nº 15 y Cuadro Nº 52

a/ Estimación de CEP.

Puede verse en el cuadro que antecede que el puerto de La Libertad está capacitado para movilizar 115.000 T.M., pero su capacidad utilizada en 1970 fue del 57.4 %; según las proyecciones su movilización irá bajando paulatinamente, de tal modo que en 1975 trabajará a un 38.3 %.

### 3.- Puerto de Cutuco

En el "Plan de Desarrollo Económico y Social" para el período 1965-1969 de El Salvador, se dice que la capacidad normal de operación de carga del puerto de Cutuco se estima en 243.000 toneladas - anuales. Como al muelle no le han hecho modificaciones que alteren su capacidad de operación, se tomará ese dato para medir el porcentaje de capacidad utilizada:

CUADRO N° 55  
PUERTO DE CUTUCO  
COMPARACION ENTRE LA CAPACIDAD DE OPERACION  
Y LA CARGA A MOVILIZAR: 1970 - 1975  
(Miles de Toneladas)

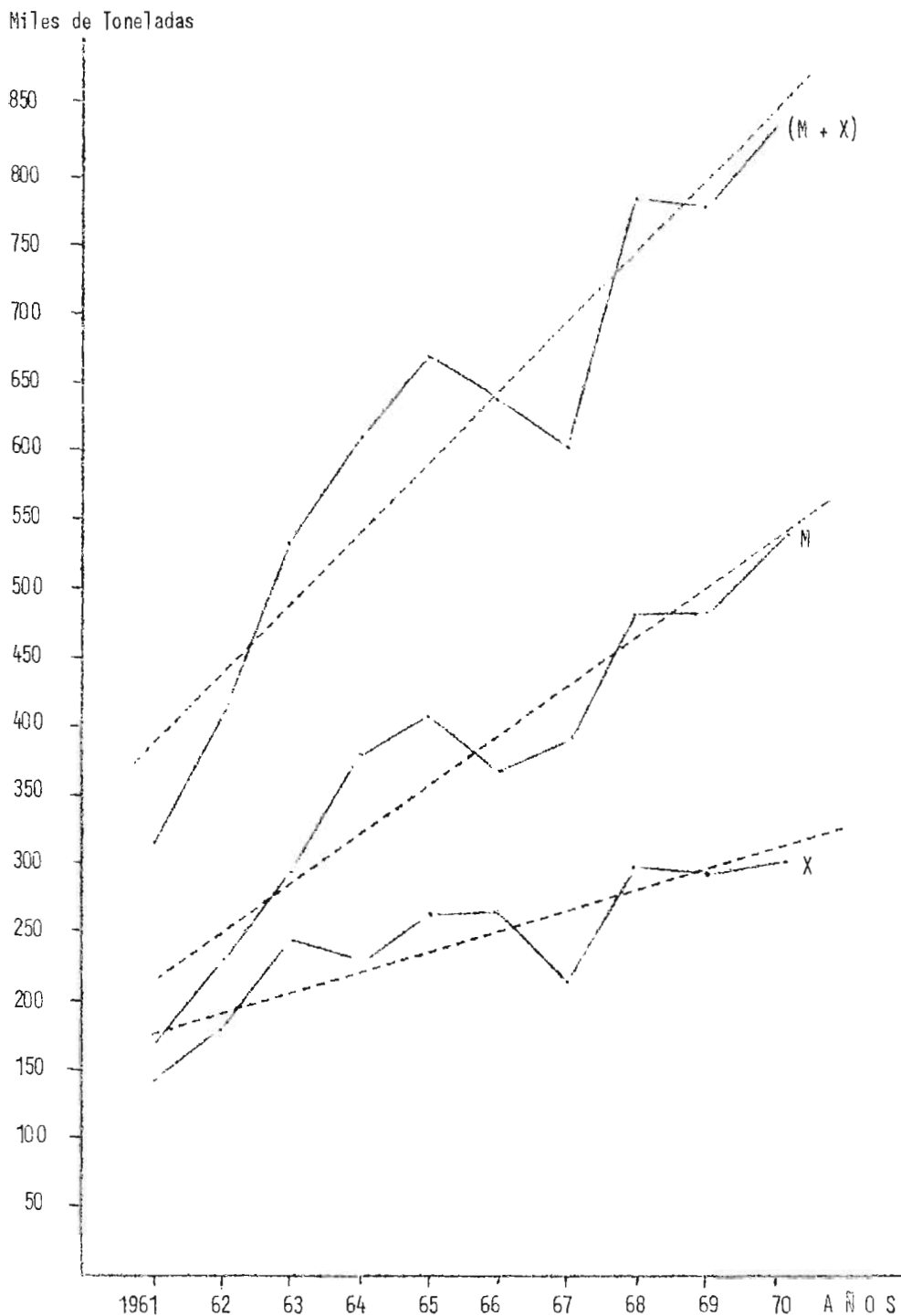
<u>A ñ o</u>	<u>Capacidad de Operación</u>	<u>Carga a Moviliza</u>	<u>Porcentaje de capacidad Utilizada</u>
1970	243	233	95.9
1971	243	192	79.0
1972	243	190	78.2
1973	243	189	77.8
1974	243	187	77.0
1975	243	185	76.1

FUENTE: Anexo N° 15 y Cuadro N° 52

Puede observarse en el Cuadro N° 55 que la capacidad del Puerto de Cutuco disminuirá del 79 % en 1971 al 76.1 % en 1975. La causa de esa tendencia será el resultado de la pérdida de la demanda de servicios, que a su vez será atraída por el puerto de Acajutla.

GRAFICA Nº 1

EL SALVADOR: MOVIMIENTO MARITIMO TOTAL 1961 - 1970 (CARGA Y DESCARGA)



INDICADOR

M = IMPORTACIONES

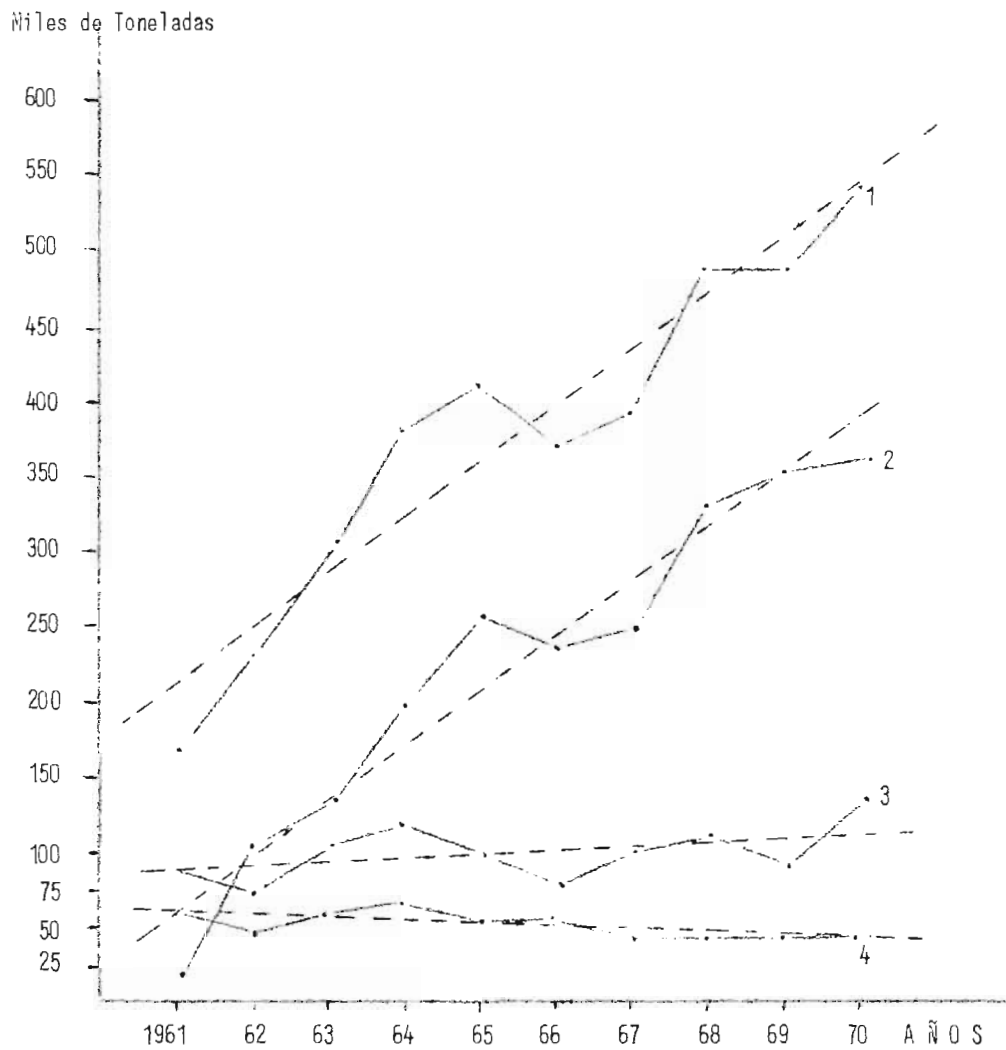
X = EXPORTACIONES

(M+X) = TOTAL CARGA MOVILIZADA POR PUERTOS

GRAFICA Nº 2

EL SALVADOR: TRANSPORTE MARITIMO 1961 - 1970

IMPORTACIONES TOTALES Y POR PUERTOS



INDICADOR

- 1 - IMPORTACIONES TOTALES
- 2 - IMPORTACIONES PUERTO DE ACAJUTLA
- 3 - IMPORTACIONES PUERTO DE CUTUCO
- 4 - IMPORTACIONES PUERTO DE LA LIBERTAD

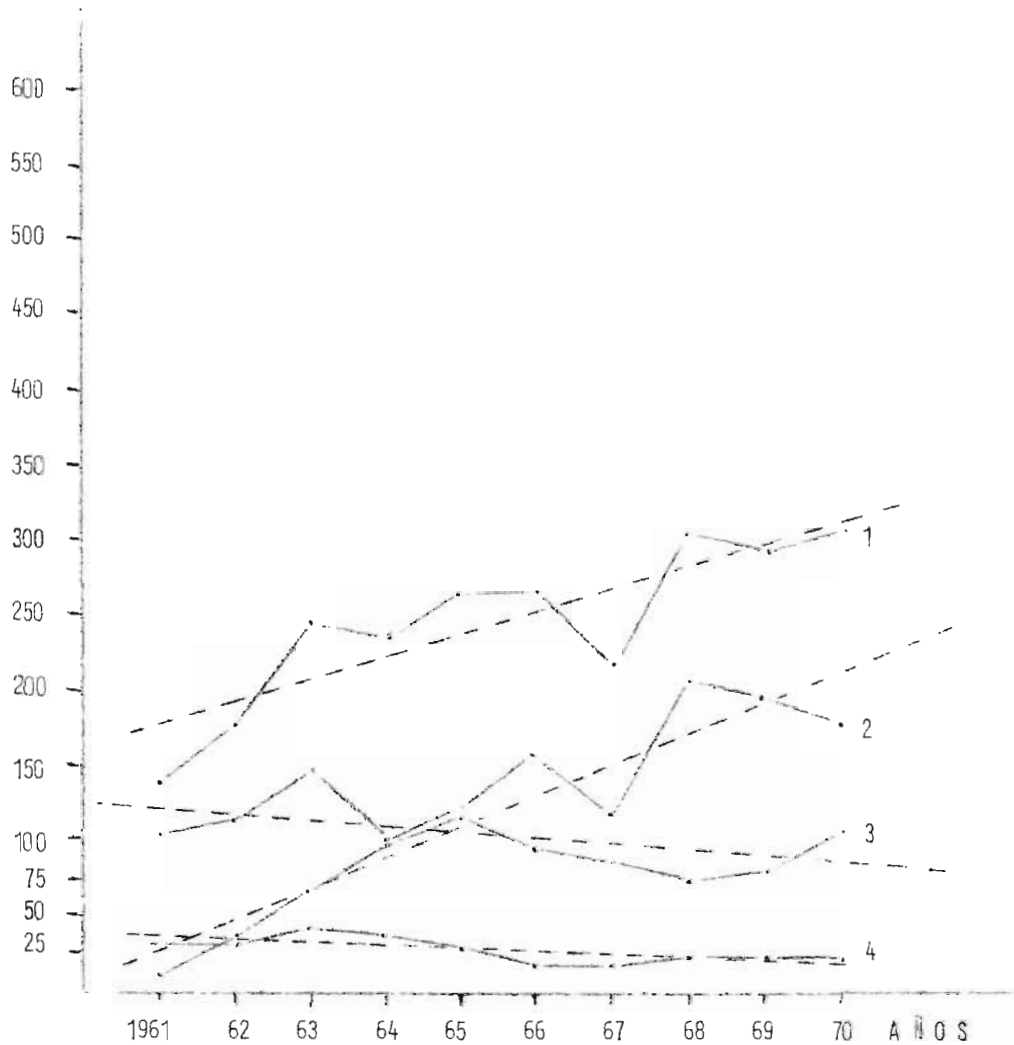


GRAFICA N° 3

EL SALVADOR : MOVIMIENTO DE CARGA 1961 - 1970

EXPORTACIONES TOTALES Y POR PUERTO

Miles de Toneladas



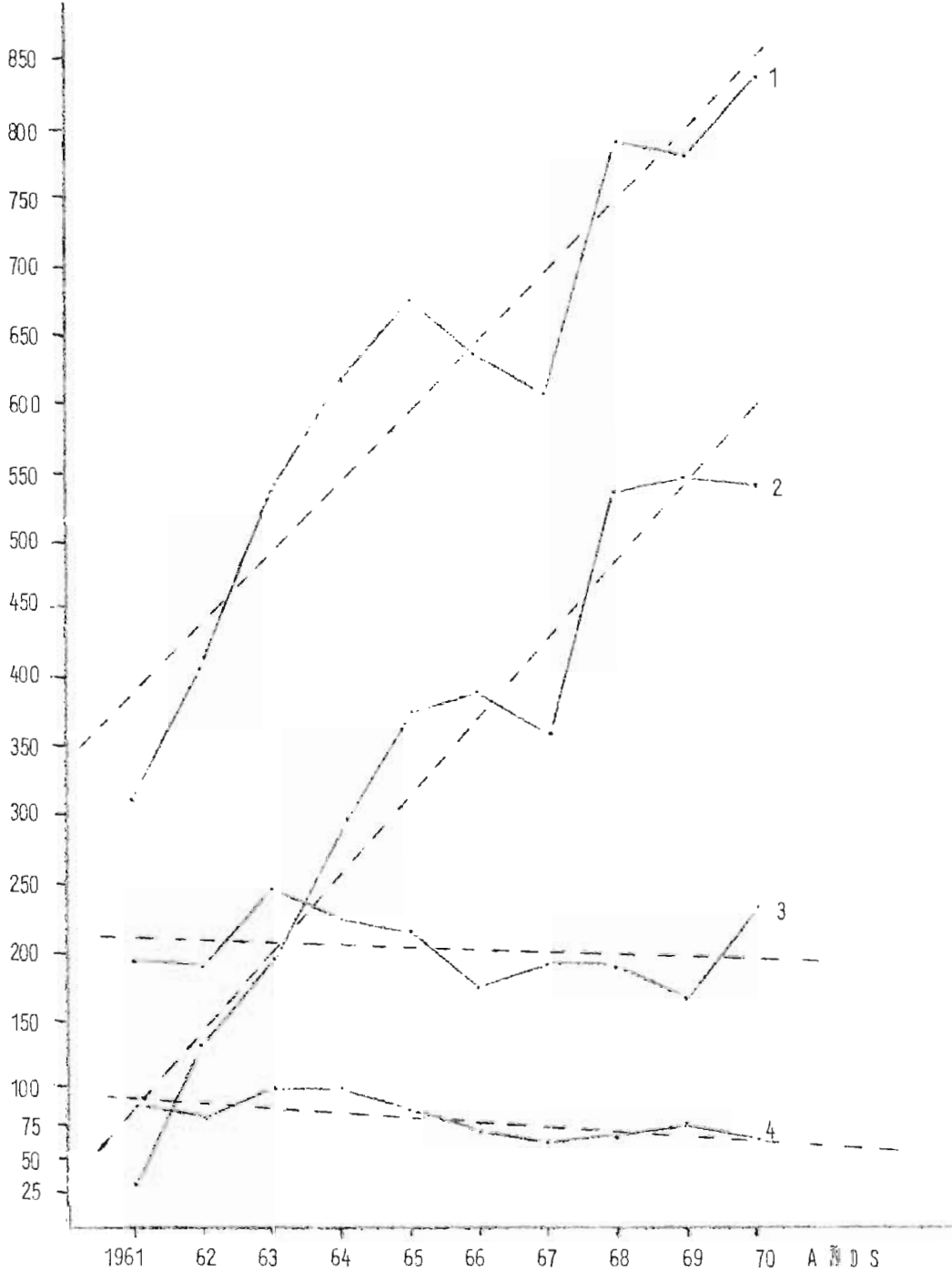
INDICADOR

- 1 = EXPORTACIONES TOTALES
- 2 = EXPORTACIONES PUERTO DE ACAJUTLA
- 3 = EXPORTACIONES PUERTO DE CUTCIO
- 4 = EXPORTACIONES PUERTO DE LA LIBERTAD

GRAFICA Nº 4

TRANSPORTE MARITIMO TOTAL 1961 - 1970

Miles de Toneladas



INDICADOR

- 1 - MOVIMIENTO MARITIMO TOTAL
- 2 - MOVIMIENTO MARITIMO TOTAL ACAJUTLA
- 3 - MOVIMIENTO MARITIMO TOTAL CUTUCO
- 4 - MOVIMIENTO MARITIMO TOTAL LA LIBERTAD

## CAPITULO VI

### EL DESARROLLO PORTUARIO Y SU RELACION CON EL CRECIMIENTO ECONOMICO .

#### A- IMPORTANCIA DEL COMERCIO EXTERIOR

El desarrollo de los puertos está sujeto al incremento del volumen de la carga que se importa y exporta anualmente. En un país de economía agrícola como el nuestro, el valor de las importaciones está en función del valor de las exportaciones. El café y el algodón son los productos de mayor peso económico dentro del total de las exportaciones, por tal razón examinaremos la trayectoria de cada uno de esos productos, desde que su participación dentro del total exportado se ha hecho notable.

#### 1.- Exportaciones de Café

El desarrollo del movimiento portuario en particular y el crecimiento económico en general han dependido de las exportaciones de café desde 1881 hasta 1955. De 1955 a 1970 su participación siempre fué mayoritaria. Lo afirmado se puede comprobar en los siguientes cuadros:

#### CUADRO Nº 56

#### VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE CAFE: 1881 - 1894

( Miles de pesos plata )

<u>AÑO</u>	<u>VALOR</u>	<u>PORCENTAJE DEL TOTAL DE LAS EXPORTACIONES</u>
1881	2.907	59 %
1886	2.668	56
1891	4.806	69
1894	5.035	76

FUENTE: Luna, David, "Manual de Historia Económica" pág. 203.

La participación del café dentro del valor total de las exportaciones, en los años señalados en cuadro, tuvo una tendencia -- creciente y acelerada: del 59% en 1881 pasó al 76 % en 1894.

En el cuadro que sigue se han tabulado las exportaciones de café de 1901 a 1970, a fin de mostrar su importancia dentro del total.

CUADRO Nº 57  
EXPORTACIONES DE CAFE: 1901-1970

AÑO	MILES DE TONELA DAS METRICAS	MILLONES DE COLONES	PORCENTAJE DEL TOTAL EXPORTADO	
			CANTIDAD	VALOR
1 9 0 1	20.1	8.3	72	75
1 9 0 5	28.4	10.9	85	77
1 9 1 0	28.4	12.8	84	70
1 9 1 5	30.5	20.8	90	79
1 9 2 0	37.6	25.2	76	69
1 9 2 5	32.1	30.4	76	90
1 9 3 0	58.6	23.9	88	88
1 9 3 5	50.1	24.2	94	89
1 9 4 0	56.5	23.4	87	76
1 9 4 5	57.7	46.7	92	88
1 9 5 0	69.3	154.5	77	89
1 9 5 5	71.8	228.8	62	86
1 9 6 0	89.5	191.7	47	66
1 9 6 5	99.9	238.9	19	51
1 9 7 0	111.0	278.1	25	49

FUENTE: Anuarios Estadísticos.

El cuadro anterior revela que las exportaciones de café siempre han ocupado una destacada participación dentro del total exportado. De 1901 a 1955 ocuparon más del 52 %, tanto en volumen como en valor; de 1960 a 1970, aunque dentro del volumen bajó al 25 %, dentro del valor sólo bajó al 49 %.

Si observamos la columna de valores absolutos del cuadro Nº 57, nos daremos cuenta que de 1940 a 1950 las exportaciones de café tuvieron un incremento extraordinario. En efecto, de 1940 a 1945 el crecimiento fue del 100 % y de 1945 a 1950, del 231 %.

El comportamiento del valor de las exportaciones en el período 1940-1950, coincide con la apertura de varias fábricas, tal como se aprecia en el detalle siguiente:

CUADRO Nº 58  
APERTURA DE INDUSTRIAS: 1945-1950

Clase de Industria	Año de Inicio	Producción 1 9 4 8
Aceites Vegetales	1945	\$ 7.0 Millones
Harina de trigo, de arroz y de maíz	1945	" 0.5 "
Industria del calzado y similares	1946	" 6.0 "
Fábrica de jabones, lejía, candelas de estearina y cera	1946	" 4.0 "
Calcetines y medias	1946	" 15.000 pares
Herramientas de hierro, tubos de cemento, conexiones, etc.	1947	No disponible

FUENTE: Ortiz, Ricardo M. " El Régimen de los Puertos en El Salvador " pág. 14-15.

El incremento en el valor de las exportaciones del café propició el inicio del proceso de industrialización del país, al proporcionar la capacidad financiera, que permitió la rápida acumulación de capital.

El aumento de divisas generado por las exportaciones repercute en el aumento de las importaciones, porque permite satisfacer los requerimientos de materias primas, maquinaria y equipo para la industria, así como mejorar y aumentar la mecanización y tecnificación de la agricultura.

La participación del Gobierno se manifiesta en el fomento de las actividades industriales, con la promulgación de leyes especiales, tales como la Ley de la Industria de Transformación dictada en 1952 y la Ley de Fomento Industrial de 1955, (Creación INSAFOP).

La influencia del café en la economía pública se advierte a través de las recaudaciones del impuesto de exportación, como puede verse en el siguiente cuadro.

CUADRO N° 59  
PARTICIPACION DEL IMPUESTO DE EXPORTACION DE CAFE  
DENTRO DEL TOTAL DE DERECHOS DE EXPORTACION  
( Millones de Colones )

A ñ o	<u>Derechos de</u> <u>Exportación</u> Totales (a)	<u>Impuestos de</u> <u>Exportación</u> Al c a f é (b)	<u>Porcentaje del Total</u>
1966	33.7	32.1	95.3
1967	31.1	30.2	97.1
1968	24.4	23.0	94.3
1969	27.4	26.1	95.3
1970	48.5	43.3	89.3

(a) Informe Complementario Constitucional, Ministerio de Hacienda, 1970.

(b) Anuario Estadístico del Comercio Exterior 1970 Vol. I.

En el cuadro queda bien claro que el Estado obtiene casi la totalidad de los derechos de exportación del impuesto del café; obsérvese que su contribución ha estado comprendida entre el 89.3 % y el 97.1 %.

El café, como se sabe, es un producto cuya exportación se realiza por la vía marítima, entonces el beneficio fiscal se obtiene a través de las aduanas marítimas.

## 2.- Exportaciones de Algodón

El algodón es el segundo producto de exportación, aunque participa dentro del total de las exportaciones en grado mucho menor que el café. Su presencia como producto de exportación empieza a sentirse hasta 1950, como puede verse en el cuadro que sigue:

CUADRO Nº 60  
EXPORTACIONES DE ALGODÓN: 1950 - 1970

A ñ o	<u>Miles de Tonela</u> <u>das métricas</u>	<u>Millones</u> <u>de</u> <u>Colones</u>	<u>Porcentaje del Total</u> <u>E x p o r t a d o</u>	
			<u>Volumen</u>	<u>Valor</u>
1 9 5 0	4.2	6.5	5 %	4 %
1 9 5 5	13.9	22.6	12	9
1 9 6 0	30.4	39.4	16	14
1 9 6 5	73.1	94.5	14	20
1 9 7 0	50.2	58.0	9	10

FUENTE: Anuarios Estadísticos

El cuadro revela que la participación del algodón dentro de las exportaciones del país ha sido creciente desde 1950 hasta 1965, bajando sensiblemente en 1970.

La causa del descenso fue la disminución del volumen producido como resultado de la menor superficie sembrada, que de 154.500 manzanas en 1964/65 bajó a 79.800 en 1969/70 1/.

### 3.- Participación conjunta del café y algodón

Considerando conjuntamente la participación del café y algodón en las exportaciones totales a partir de 1950, se tienen los siguientes porcentajes:

CUADRO Nº 61  
PARTICIPACION CONJUNTA DEL C. FE Y EL  
ALGODÓN EN LAS EXPORTACIONES TOTALES  
1950 - 1970

<u>A Ñ O</u>	<u>%</u>
1 9 5 0	93
1 9 5 5	95
1 9 6 0	80
1 9 6 5	71
1 9 7 0	59

FUENTE: Cuadros Nos. 59 y 60

El cuadro demuestra que mucho más del 50 % del valor de las exportaciones han dependido de solamente café y algodón; no obstante, se advierte que estos productos van perdiendo su importancia relativa en forma acelerada. En los últimos 20 años del 95 % bajó al 59 %, lo que significa que las exportaciones se han diversificado.

1/ Estadísticas Agropecuarias, M.A.G. 1969/70



Después de este breve análisis del comportamiento de la economía a través de las exportaciones de los dos productos principales, se examinarán los efectos del desarrollo portuario, en relación con el crecimiento económico. Primero se hará una comparación de tipo general, para luego tratar de interrelacionar la actividad portuaria con las distintas variables económicas.

B. LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN RELACION CON EL SECTOR TRANSPORTE Y EL PRODUCTO TERRITORIAL BRUTO (PTB)

Para efectos de analizar el comportamiento de los servicios portuarios en comparación con el del Sector Transporte y el del PTB, se presenta el cuadro que sigue:

CUADRO Nº 62  
COMPARACION DE TASAS DE CRECIMIENTO  
ANUAL EN PORCENTAJES

A ñ o	Carga Marítima Movilizada	Transporte almacenaje y Comunica- ciones .-	Producto Territo- rial Bruto (PTB)
1966	- 5.5	2.0	5.9
1967	- 4.6	7.2	5.0
1968	29.5	16.3	3.4
1969	- 0.6	8.3	3.9
1970	7.2	5.0	6.6
Crecimiento 1966/70	31.6	41.8	20.3

FUENTE: Indicadores Económicos, CONAPLAN, Mayo-Agosto 1971.

En el cuadro se advierte que el sector "Transporte, Almacenaje y Comunicaciones" subió y bajó rápidamente durante el período y la misma tendencia se observa con la movilización de carga por los puertos. El PTB se ha comportado en forma diferente; con tasas altas - en los extremos del período y bajas en el tercero y cuarto año del mismo. El sector Transporte tuvo un crecimiento durante el período de 41.8 % que es más alto que el que tuvo el movimiento portuario y cada uno de ellos más alto que el crecimiento del PTB que fue de 20.3 %.

Este comportamiento demuestra que la actividad portuaria es más dinámica que el crecimiento económico general, medido a través del crecimiento del PTB; es decir, que los servicios portuarios han respondido a las necesidades del crecimiento; que es como deben marchar las inversiones en infraestructura, a fin de evitar problemas de estrangulamiento económico por falta de medios para desenvolverse.

### C. ZONAS DE INFLUENCIA PORTUARIA.

La zona de influencia puede ser: interior y exterior. La interior es aquella localizada en el territorio nacional y la exterior se refiere a las zonas de influencia de los otros puertos con que se tiene comercio habitual.

En este estudio nos referimos a las zonas de influencia interior y en ese sentido habrá de entenderse al hacer mención de ellas.

Para definir qué es una zona de influencia tomaremos el siguiente concepto:

"En la actualidad, bajo el principio de libre comercio interior y de la diversidad de medios de comunicación, la influencia de un puerto viene determinado por el menor costo representado por la distancia aunque considerando la facilidad del transporte - y por los servicios que el mis

no puede prestar, desde unas adecuadas instalaciones portuarias hasta ser punto de escala de una numerosa y equipada marina mercante..... 2/.

Los puertos, complementados con el sistema de vías de comunicación terrestre, atraen la demanda de servicios portuarios, en la medida que aumentan su eficiencia, mejoran y amplían sus instalaciones, hasta donde el costo de movilización lo permite, tomando en cuenta la localización de los productos.

« fin de relacionar directamente la tendencia natural de la carga 3/ marítima, según la importancia de las distintas variables que intervienen en el proceso económico, con el grado de desarrollo portuario, se ha dividido el país en dos zonas: Oriental y Occidental 4/.

Dada la posición geográfica de cada puerto, la zona Occidental, se considere como la zona de influencia de los puertos de Acajutla y La Libertad y la Oriental para el puerto de Cutuco.

Las variables económicas las examinaremos desde el punto de vista de las importaciones y de las exportaciones.

- 
- de Estudios
- 2/ Tomado de "Servicio/de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. "El Puerto de Bilbao y su Zona de Influencia" pág. 6
- 3/ Por tendencia natural de la carga se entenderá aquella que está dada por la posición geográfica y el grado de desarrollo de cada zona y no de las que se derivan de las facilidades que ofrezca un determinado puerto.
- 4/ Zona Occidental: Ahuachapán, Santa Ana, Sonsonate, Chalatenango, La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y La Paz.  
Zona Oriental: Cabañas, San Vicente, Usulután, San Miguel, Morazán y La Unión.

## 1.- INFLUENCIA SOBRE LAS IMPORTACIONES

Los factores que más inciden sobre el destino de las importaciones marítimas, suponiendo puertos en igualdad de condiciones, son: la población, las actividades industriales y comerciales y otros que adelante se especifican.

### a) Influencia de la Población

La población es el factor esencial del consumo, por consiguiente, en aquella zona donde haya más concentración habrá mayor consumo. Veamos entonces, la distribución de la población en 1961 y en 1970, en comparación con la distribución del volumen de las importaciones, en esos mismos años.

CUADRO Nº 63  
POBLACION Y CARGA TOTAL IMPORTADA,  
DISTRIBUIDAS POR ZONAS: 1961 - 1970  
(Miles de habitantes y miles de Toneladas )..

A ñ o	Zona Occidental		Zona Oriental		T O T A L	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
<u>POBLACION</u>						
1961	1.636	63.6	937	36.4	2.573	100
1970	2.184	63.5	1.257	36.5	3.441	100
Crecimiento 61/70	33.6 %		13.4 %		33.7 %	
<u>CARGA IMPORTADA</u>						
1961	82	48.0	91	52.0	173	100
1970	405	76.0	129	24.0	534	100
Crecimiento 61/70	393.9 %		41.8 %		208.7 %	

FUENTE: Anuarios Estadísticos y CEPAL

El cuadro revela que las relaciones en 1961 eran contrarias a la importancia de cada zona. La Zona Occidental con el 63.6 % de la población sólo recibió por sus puertos el 48 % de carga total; mientras que la zona Oriental con el 36.4 % de población recibió por su puerto el 52.1 %. La razón de esa anormal distribución obedecía a las mayores facilidades - del puerto de Cutuco en comparación con los otros dos puertos.

La situación se invirtió en 1970; la zona Occidental con el 63.5 % de la población recibió por sus puertos el 76 % de la carga importada y la zona Oriental con el 36.5 % de población recibió por su puerto (Cutuco) solamente el 24 %. En este caso, son las modernas instalaciones - portuarias de Acapulco las que hacen que exista esa correlación entre el destino de la carga y la concentración de la población.

Si comparamos los crecimientos de población y carga importada con su respectiva zona, el crecimiento de la carga es más rápido en ambas zonas, pero en la Occidental es mucho mayor. De donde se concluye que las facilidades portuarias son decisivas para la atracción de la carga hacia un determinado puerto.

#### b) Influencia del Sector Industrial

La industria es una de las actividades que más presión ejercen sobre las importaciones, al demandar materias primas, maquinaria, equipo y otros bienes.

Las variables que intervienen en la actividad industrial se distribuyeron por zonas en 1961 de la siguiente manera:

CUADRO Nº 64  
PARTICIPACION PORCENTUAL POR ZONAS DE LOS  
ELEMENTOS QUE INTEGRAN LA ACTIVIDAD INDUS-  
TRIAL: 1961

CONCEPTOS	Z O N A OCCIDENTAL	Z O N A ORIENTAL	T O T A L
Número de establecimientos	68	32	100
Personal Ocupado	73	27	100
Remuneraciones al personal	86	14	100
Materia prima utilizada	75	25	100
Comustibles y Lubricantes	77	23	100
Producción Bruta	77	23	100
Valor agregado	80	20	100
Importación por Puertos	48	52	100

FUENTE: Anexo Nº 17

La importancia de la industria en la zona Occidental en 1961 era notable; los elementos integrantes de la actividad (establecimiento, personal, remuneraciones, etc.) representaban entre el 68 y el 86 % del total; mientras que la carga importada por la zona sólo era del 48 %. La desarmonía en las proporciones obedece a que en ese año el puerto de Acajutla estaba en proceso de construcción, por consiguiente, la carga se desvió hacia Cutuco que, por ser el único puerto de atraque directo, ofrecía más facilidades de desembarque.

c) Influencia del Sector Comercial

Las variables del sector comercial se distribuyeron en 1961 de la siguiente manera:

CUADRO Nº 65  
PARTICIPACION PORCENTUAL POR ZONAS DE LOS  
ELEMENTOS QUE INTEGRAN EL SECTOR COMERCIAL  
1 9 6 1

CONCEPTOS	Z O N A		T O T A L
	OCCIDENTAL	ORIENTAL	
Número Establecimientos	78	22	100
Personal ocupado	81	19	100
Remuneraciones al personal	93	7	100
Valor Ventas	92	8	100
Importación por Puertos	48	52	100

FUENTE: Anexo Nº 17

La importancia del comercio en la zona Occidental en 1961 - también era predominante. Los factores que intervienen en el sector (establecimientos, personal, remuneraciones y ventas) tuvieron una participación que oscila entre el 78 % y el 93 %. La carga - importada por los puertos de la zona Occidental (Acajutla y La Libertad) era sólo del 48 % y por el puerto de Cutuco, que pertenece a la zona Oriental, el 52 %; el motivo de la desviación antinatural hacia Cutuco es la misma ya explicada con respecto al Sector Industrial.

d) Influencia de Otros Indicadores

Es conveniente conocer la medida en que se ha modificado la distribución, por zonas de influencia portuaria, de los factores que intervienen en las actividades económicas (población, industria, comercio, etc.), en 1961 y 1970. Debido a que no se han levantado

nuevos censos, analizaremos el cambio a través de los indicadores que aparecen en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 66  
DISTRIBUCION PORCENTUAL POR ZONAS DE  
ALGUNOS INDICADORES ECONOMICOS: 1970

	<u>Z O N A</u> <u>OCCIDENTAL</u>	<u>Z O N A</u> <u>ORIENTAL</u>	<u>T O T A L</u>
Extensión Km. <sup>2</sup>	51 %	49 %	100 %
Población	63	37	100
Centros Educativos	66	34	100
Población Escolar	71	29	100
Líneas Telefónicas	90	10	100
Longitud de Carreteras	61	39	100
Densidad de Población	203	123	164
Densidad de Carreteras Kms./1000 Km. 2.	49	33	42
<hr/>			
Importaciones Totales	76 %	24 %	100 %

FUENTE: Anexo N° 18

De conformidad con los indicadores del cuadro que antecede, más del 60 % de las actividades económicas se realizan en la zona Occidental. El 63 % de la población se concentra en esa zona, con una densidad de 203 habitantes por Km.<sup>2</sup>, equivalente a 1.7 veces mayor que la Oriental; la densidad de carreteras de 49 Km.<sup>2</sup> - por cada 1.000 Kms.2, equivale a 1.5 veces más que la otra zona. El predominio de la zona Occidental mostrada por los indicadores significa que tiene más capacidad de consumo.

El puerto de Acajutla y La Libertad situados en la zona Occidental movilizan el 76 % de la carga de importación, porcentaje - que está en armonía con la importancia económica de la zona; en consecuencia, puede decirse que la situación antinatural que prevale-



cía en 1961 ha desaparecido.

El 76 % con que participa la zona Occidental de las importaciones es más alto que casi todos los otros porcentajes con que participa la misma zona, sin embargo se considera que debe ser así, y pueden seguir aumentando, mientras el puerto de Acajutla sea el que ofrezca las mayores facilidades portuarias comparadas con las de Cutuco.

## 2.- INFLUENCIA SOBRE LAS EXPORTACIONES

En igualdad de condiciones, el volumen de carga que exporta un determinado puerto está en función de la producción que se realiza en su zona de influencia. A continuación se analizará la relación de los puertos con el origen de los productos que en 1961 representaban más del 70 %.

### CUADRO Nº 67

#### DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA PRODUCCION AGRICOLA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS :

1 9 6 1 5/

PRODUCTOS	Z O N A		T O T Á L
	OCCIDENTAL	ORIENTAL	
Café	81	19	100
Algodón	28	72	100
Caña de Azúcar	60	40	100
Exportación total por puertos 1961	25 %	75 %	100
" " " " 1970	65 %	34 %	100

FUENTE: Segundo Censo Agropecuario 1961

5/ La distribución de los productos por zonas para años posteriores a 1961 no se tiene disponible en forma completa.

El cuadro revela que el porcentaje (75%) de exportación por el puerto de Cutuco (Zona Oriental) en 1961 no correspondía a los porcentajes de producción de café ( 19 % ) y caña de azúcar ( 40 % ) - que se producían en su zona; la exportación de algodón por dicho - puerto si estaba de acuerdo con el porcentaje de la producción de la zona Oriental ( 72 % ).

Las causas del fenómeno observado en 1961, es decir la participación mayoritaria antinatural de Cutuco, y su corrección en años -- subsiguientes, tienen la misma explicación expuesta con respecto a la influencia de las importaciones.

En 1970 las exportaciones de los puertos por la zona Occidental han aumentado en tal forma que las proporciones se han invertido con respecto a 1961. Actualmente los porcentajes que se producen en cada zona están, más o menos, en proporción a la carga que se exporta por los puertos de cada zona.

#### D. INGRESOS FISCALES

La actividad económica del Estado se basa en el ingreso público y una de las principales fuentes es el gravámen al comercio exterior. Las Aduanas marítimas son los medios por los cuales se efectúan las mayores recaudaciones. La importancia de esas Aduanas está en función de la entrada y salida de mercancías por los puertos. Por tal razón se examinará la contribución de las aduanas marítimas a los ingresos fiscales.

##### 1.- Recaudaciones por las Aduanas Marítimas.

Para medir el grado con que los puertos contribuyen a la obtención de los ingresos fiscales, se relacionarán los Ingresos Corrientes del Estado con las recaudaciones aduaneras.

CUADRO Nº 08  
DISTRIBUCION DE LOS INGRESOS CORRIENTES  
DEL ESTADO: 1967-1970

<u>A ñ o</u>	<u>Ingresos Corrientes</u> <u>(Millones de Colones)</u>		<u>Recaudaciones en</u> <u>Aduanas Marítimas</u>	<u>Ingresos de O -</u> <u>tras Fuentes</u>
1967	226.91	100 %	35.5 %	64.5 %
1968	230.98	100	32.2	67.8
1969	242.65	100	33.1	66.9
1970	281.55	100	36.2	63.8

FUENTE: Anexo Nº 19

Las recaudaciones por las Aduanas Marítimas representan un alto porcentaje dentro del total de Ingresos Corrientes del Gobierno; como se observa en el cuadro, su contribución de 1967 a 1970, ha fluctuado entre el 32.2 % y el 36.2 %. En los apartados siguientes se examina en detalle las recaudaciones en las Aduanas Marítimas.

2.- Derechos de Importación

Los derechos de Importación marítimas se analizarán en relación con las demás aduanas y con las de cada uno de los puertos internacionales de El Salvador.

a) Derechos de Importación por Aduanas

Los derechos de importación se distribuyeron de 1967 a 1970 en marítimas, terrestres y aéreas del siguiente modo:

## CUADRO N° 69

DERECHOS DE IMPORTACION POR ADUANAS: 1967-1970

A ñ o	Millones de Co- lones		Aduanas Marítimas	Aduanas Terrestres y Aéreas
1967	59.4	100 %	89.9 %	10.1 %
1968	52.9	100	96.1	3.9
1969	57.2	100	94.9	5.1
1970	65.0	100	91.1	8.9

FUENTE: Anexo N° 20

El alto porcentaje que el Gobierno obtiene de los impuestos a las importaciones marítimas, no es proporcional al valor de esas importaciones, como se observa en el siguiente cuadro:

## CUADRO N° 70

VALOR DE LAS IMPORTACIONES POR ADUANAS: 1967-1969

A ñ o	Millones de Co- lones		Aduanas Marítimas	Aduanas Terrestres y Aéreas
1967	559.8	100 %	46.4 %	53.6 %
1968	533.8	100	46.6	53.4
1969	523.1	100	48.8	51.2

FUENTE: Anuario Estadístico Comercio Exterior - 1969.

Los cuadros muestran que existe una gran desproporción entre los respectivos porcentajes en el valor de las importaciones marítimas y los derechos sobre las mismas; lo cual significa que las tasas impositivas gravan más las importaciones marítimas. Estas proceden en su mayor parte de fuera del área centroamericana. En consecuencia, los puertos adquieren mayor importancia desde el punto de vista fiscal.

b) Derechos de Importación por Puertos

A continuación veremos cual es la correlación entre los derechos de importación marítima, el volumen y valor de la carga importada en cada puerto; para ello nos valdremos de las siguientes cifras:

CUADRO Nº 71  
DERECHOS DE IMPORTACION MARITIMOS: 1967-1970

A ñ o	Millones de Colones	A	D	U	A	N	A	S
		Acajutla		La Libertad			La Unión	
1967	53.37	100 %	44 %	43 %			15 %	
1968	50.84	100	53	38			9	
1969	54.29	100	49	38			13	
1970	59.26	100	52	33			15	

FUENTE: Anexo Nº 20

En el cuadro se observa que desde el punto de vista de los ingresos fiscales, el puerto de Acajutla es el más importante; - le sigue con poca diferencia La Libertad y en tercer lugar está - Cutuco. De acuerdo con el volumen de carga el segundo lugar lo - ocupa el Puerto de Cutuco, sin embargo de conformidad con el valor de las importaciones, existe cierta similitud con los derechos, co mo se observa en el cuadro que sigue:

CUADRO Nº 72  
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL VOLUMEN  
Y VALOR DE LAS IMPORTACIONES POR --  
PUERTOS: 1967-1970

A ñ o	<u>A C A J U T L A</u>		<u>LA LIBERTAD</u>		<u>C U T U C O</u>	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
1967	63 %	47 %	12 %	38 %	25 %	15 %
1968	68	53	10	34	22	13
1969	72	52	10	36	18	12
1970	67	ND	9	ND	24	ND

FUENTE: Anuario Estadístico 1969-1970.

Relacionando los dos cuadros se deduce que los derechos de importación están basados principalmente en el valor de las mercaderías, según lo demuestra la correlación de los respectivos porcentajes. Esto nos indica además, que por el Puerto de La Libertad se importan las mercaderías más valiosas, puesto que el volumen es insignificante dentro del total de cada año, mientras que su valor ocupa el segundo lugar.

### 3) Derechos de Exportación

Los derechos de exportación marítima se analizarán en comparación con las recaudaciones por las otras aduanas y con las de cada puerto.

#### a) Derechos de Exportación por Aduanas.

La composición de los derechos de exportación de 1967 a 1970 por aduanas es la que se presenta a continuación:

CUADRO Nº 73DERECHOS DE EXPORTACION POR ADUANAS: 1967-1970

A ñ o	Millones de Colones		Aduanas Marítimas	Aduanas Terrestres y Aéreas
1967	31.06	100 %	87.6 %	12.4 %
1968	24.41	100	96.7	3.3
1969	27.40	100	94.6	5.4
1970	48.47	100	88.0	12.0

FUENTE: Anexo Nº 20

El Gobierno obtiene sobre las exportaciones marítimas un elevado porcentaje, el cual no es proporcional al valor de los productos exportados, como lo revela el cuadro siguiente:

CUADRO Nº 74VALOR DE LAS EXPORTACIONES POR ADUANAS: 1967-1970

A ñ o	Millones de Colones		Aduanas Marítimas	Otras Aduanas
1967	518.1	100 %	56.3 %	43.7 %
1968	529.3	100	58.7	41.3
1969	505.3	100	64.4	35.6
1970	570.8	100	74.6	25.4

FUENTE: Anuarios Estadísticos de Comercio Exterior 1970, Vol. I.

Comparando los porcentajes de los derechos de exportación - marítimo (Cuadro Nº 73) con los correspondientes al valor de las mismas por los puertos (Cuadro Nº 74), se observa una notable -- desproporción; lo cual significa que las exportaciones marítimas

son gravadas con tasas impositivas más altas que las efectuadas por otros medios. Por consiguiente, el fisco obtiene, en cifras absolutas y relativas, mayores ingresos tributarios a través de la actividad portuaria.

b) Derechos de Exportación por Puertos

A continuación veremos en qué grado los derechos de exportación corresponden al volumen y valor de las exportaciones por puertos.

CUADRO Nº 75  
DERECHOS DE EXPORTACION MARITIMOS: 1967-1970

A ñ o	Millones		A D U A N A S		
	de Colones		Acajutla	La Libertad	La Unión
1967	27.22	100 %	45 %	15 %	40 %
1968	23.60	100	47	15	38
1969	25.92	100	49	14	37
1970	42.67	100	41	15	44

FUENTE: Anexo Nº 20

El cuadro revela que desde el punto de vista tributario el puerto de Acajutla fue el más importante de 1967 a 1969; bajando al segundo lugar en el año 1970; mientras que el puerto de Cutuco, en los tres primeros años mencionados, obtuvo el segundo lugar y en el último año pasó al primero; el puerto de La Libertad siempre ocupó en ese período el tercer lugar.

La causa de esta distribución la podemos determinar de manera general con el siguiente cuadro:



CUADRO Nº 76DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL VOLUMEN  
Y VALOR DE LAS EXPORTACIONES POR --PUERTOS: 1967-1970

A ñ o	<u>A C A J U T L A</u>		<u>LA LIBERTAD</u>		<u>C U T U C O</u>	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
1967	53 %	42 %	7 %	10 %	40 %	48 %
1968	69	47	6	12	25	41
1969	66	50	7	12	27	38
1970	59	35	7	12	34	53

FUENTE: Anuario Estadístico 1970.

Comparando los porcentajes de ambos cuadros (Nº 75 y Nº 76) se observa que los derechos de exportación se basan en su mayor parte en el impuesto al valor de las mercancías. Lo que significa que por el Puerto de Cutuco se exportan las mercaderías de más alto valor; puesto que su volumen es bastante menor que el de Acajutla y no obstante, la diferencia de derechos no es muy notable; estando, más o menos, en la misma proporción que el valor de las exportaciones.

E. INCIDENCIA DEL VALOR DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS SOBRE EL  
COMERCIO EXTERIOR

La incidencia de los servicios portuarios sobre el comercio exterior se verá analizando la incidencia; primero sobre el valor de las importaciones, y luego sobre las exportaciones. Antes de ese análisis se comentará el sistema de tarifas de CEPA.

1.- Comentario sobre el Sistema de Tarifas de CEPA

Un análisis del Sistema de Tarifas de CEPA -aún siendo breve- nos permite deducir que han sido estructuradas con criterio impositivo, que pretende el fomento productivo o social, que tiende a favorecer la entrada o salida de ciertas mercaderías, como - podrá verse a continuación:

a) Tarifas de Importación

En las tarifas de importación es donde más se observa que - han seguido el criterio gubernamental señalado.

A continuación se presenta una muestra de las doce clasificaciones que se han hecho de los productos:

CUADRO No. 77  
TARIFAS DE IMPORTACION DE CEPA  
(Por Tonelada Métrica)

Clasificación	P U E R T O S	
	Acajutla	La Libertad
1ª - Trigo a granel	\$ 5.00	-.--
2ª - Abonos, maíz	" 10.00	\$ 13.80
3ª - Arroz, frijoles	" 12.00	" 15.30
4ª - Cemento, chatarra	" 16.00	" 19.30
5ª - Papel, cartulina	" 18.40	" 21.00
6ª - Aluminio, manteca	" 21.00	" 23.10
7ª - Abarrotes, alambre de amarre	" 24.00	" 26.40
8ª - Alambre espigado, alcohol industrial.	" 26.00	" 29.20
9ª - Alambres y cable eléctrico camiones, buses, jeeps.	" 30.00	" 32.70
10ª - Automóviles, artículos de loza y cristalería.	" 36.00	" 38.70
11ª - Algodón en rama, radios, teléfonos.	" 42.00	" 44.70
12ª - Armas de fuego y parque, cosméticos y perfumería.	" 48.00	" 50.70

FUENTE: Tarifa General de Servicios puertos de CEPA.

En el cuadro se observa que sobre los productos alimenticios y materias primas esenciales, se cobran tarifas relativamente bajas, y sobre aquellos productos elaborados y en especial los considerados suntuarios, se cobran tarifas altas.

b) Tarifas de Exportación

Las tarifas de exportación de CEPA tienen mayor uniformidad que las de importación, aunque no parece explicable las causas de la desigualdad de la tarifa entre algunos productos. Para ejemplo veamos el siguiente:

CUADRO Nº 78  
TARIFAS DE EXPORTACION DE CEPA.  
( Por Tonelada Métrica)

A ñ o	P U E R T O S	
	A c a j u t l a	La Libertad
Fertilizantes en sacos producidos en El Salvador	¢ 7.50	¢ --
Frijoles	" 14.00	" 15.10
Afrecho, harinas y tortas para forrajes	" 12.00	" 15.30
Azúcar	" 13.50	" 15.00
Café	" 26.00	" 26.50
Algodón en Pacas	" 22.00	" 24.50

FUENTE: Tarifas de CEPA.

El motivo de la baja tarifa para los fertilizantes, en comparación con los demás productos, es favorecer la producción en El Salvador; no obstante, esa circunstancia nada tiene que ver con el costo de manejo. La diferencia de tarifas entre los demás pro-

ductos obedece a causas distintas, que no tienen relación con la diferencia de costo de operación portuaria.

c) Comentario General

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma tienen conciencia sobre el problema actual de sus tarifas. En un informe de SIECA 6/, entre otras cosas, se dice que CEPA está realizando un estudio para reestructurar sus tarifas. La diferencia en las tarifas por productos estará basada en los costos directos e indirectos del manejo de la carga; tratándose por separado la carga general, la carga a granel y la carga líquida manejada por tuberías.

El grado de la deficiencia de las tarifas actuales de CEPA, puede advertirse por la calificación y opinión que ésta institución tiene sobre ellas y que es la siguiente:

"El sistema tarifario actual es complicado y anacrónico, con tiene una amplia gama de productos, cada uno de ellos con su respectiva tarifa, aún cuando se supone que el costo de movilizar un saco de trigo es igual al costo de mover un saco de harina de soya por ejemplo"

"Lo complicado de un sistema tarifario de este tipo lo hace propenso a errores y equivocaciones en su aplicación dependiendo ello del bueno o mal criterio con que cada tarifa sea aplicada". 7/

Con lo expuesto queda demostrado que las tarifas por servicios portuarios de CEPA, adolecen de una serie de deficiencias. Por consiguiente, es urgente que sean reestructuradas, dándoles un

---

6/ SIECA/COCAAP/Gt-1/D.T.4-Guatemala 1971.

7/ Obra citada Anexo N° 1 del referido Informe.

carácter comercial, a fin de corregir tal situación.

Con este objeto deberá tomarse en cuenta la facultad que tiene la institución, de conformidad con el Art. 24 de su ley de creación, que prescribe que para fijar las tarifas se procurará cubrir: a) los gastos directos e indirectos; b) los gastos de mantenimiento y ampliación de las instalaciones; c) el servicio de la deuda; y d) la formación de fondos que ordena la Ley. (Depreciaciones y otros, Art. 21).

## 2.- Influencia de las Tarifas por Servicios Portuarios por el Costo de las Mercancías.

Para medir la influencia de las tarifas sobre los precios de los productos, se tomará el precio medio por tonelada métrica, que se obtuvo dividiendo los valores totales importados y exportados entre el tonelaje total de cada uno de ellos.

### a) Influencia de las Tarifas de Desembarque sobre los precios de Importación.

El análisis de la incidencia de las tarifas sobre los productos de importación se hará tomando en cuenta los productos principales, desde el punto de vista de su volumen. El cuadro siguiente muestra la incidencia en el puerto de Acajutla y La Libertad.

CUADRO N° 79  
PRECIO MEDIO DE LAS IMPORTACIONES  
POR TONELADA METRICA COMPARADA CON  
LAS TARIFAS DE DESEMBARQUE: 1969

	Precio Medio T. M.	Tarifa Desemb.		Relación/Precio Desemb./Precio TM	
		Acajut.	La Lib.	Acajutla	La Lib
Abonos Manufacturados	125.7	10.00	13.80	8.0 %	11.0 %
Alimentos para Animales	228.5	16.00	19.30	7.0 %	8.4 %
Hierro y Acero	358.2	18.40	29.20	5.1 %	8.2 %
Papel y Cartón	565.8	18.40	21.00	3.1 %	3.7 %
Vehículos	3.786.3	36.00	38.70	0.95%	1.02%

FUENTE: Anuarios Estadísticos y Tarifas Acajutla y La Libertad.

En el cuadro puede verse que la influencia de las tarifas sobre el precio de las importaciones es variable. Para los principales productos está entre el 0.95 % al 8 % en Acajutla y en La Libertad entre el 1.02 % y el 11. %.

Los diferentes grados de influencia que ejercen las tarifas sobre los precios de importación, dependen de los distintos precios de los productos y de las diferentes tarifas.

Puede observarse que las tarifas de La Libertad son más altas para la misma clase de productos que las de Acajutla.

b) Influencia de las Tarifas de Embarque sobre los precios de Exportación.

El análisis de la influencia de las tarifas de embarque sobre

los precios de exportación se ha hecho solamente de los tres productos principales, en razón de que cubren más del 60 % del total exportado.

CUADRO Nº 80  
PRECIO MEDIO DE EXPORTACION POR  
TONELADA METRICA COMPARADA CON  
LAS TARIFAS DE EMBARQUE. 1969

	<u>Precio Medio</u> T. M.	<u>Tarifa de Embarq.</u>		<u>Relación Tari</u> <u>fa Embarq.a</u> <u>Prec.por T.Mét.</u>	
		<u>Acajut.</u>	<u>La Liber.</u>	<u>Acaj.</u>	<u>La Lib.</u>
Café	1.943.0	26.00	26.50	1.3 %	1.4 %
Algodón	1.196.0	22.00	24.20	1.8 %	2.0 %
Azúcar	236.9	13.50	15.00	5.7 %	6.3 %

FUENTE: Anuarios Estadísticos 1969 y Tarifas de CEPA.

Las tarifas de exportación influyen menos que las de importación sobre los precios, debido a que el valor de la tonelada métrica es mucho más alto, excepto en el caso del azúcar.

La influencia de las tarifas de exportación es más baja que en las de importación. Esto se debe a que el costo por tonelada, en el caso de los productos seleccionados, es más alto que el de los de importación.

Como puede verse la influencia de las tarifas de embarque es en Acajutla de 1.3 % , 1.8 % y 5.7 % para el Café, Algodón y Azúcar respectivamente, y en La Libertad, de esos mismos productos en el mismo orden: 1.4 %, 2.0 % y 6.3 %.

## CAPITULO VII

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### A. CONCLUSIONES

1.- Los servicios portuarios están directamente relacionados con la navegación marítima; por consiguiente el desarrollo de los puertos debe ser paralelo al adelanto tecnológico de los distintos tipos de barcos.

La navegación marítima ha alcanzado un alto grado de desarrollo, gracias a la invención y aplicación de numerosos instrumentos, a su vez, ese desarrollo ha impulsado el progreso en la técnica de construcción de nuevas instalaciones portuarias.

El desarrollo del transporte marítimo en general depende de la expansión del comercio internacional pero, el volumen de este último, depende del grado de desarrollo económico de todos y cada uno de los países del mundo.

2.- Las grandes rutas marítimas pasan a una distancia de 1600 a 1800 kilómetros de las costas de Centroamérica; ya que han sido trazadas para servir de preferencia a las grandes centros industriales y mayores núcleos de población. Esa es la razón por la cual a los puertos de la región sólo tocan aquellos barcos que directamente tienen tráfico con ella. En consecuencia, a pesar de que Centroamérica está bien situada geográficamente, con respecto a las rutas marítimas, se encuentra en una situación desventajosa.

3.- La situación portuaria centroamericana presenta varios problemas comunes, entre los principales están: a) los recargos por las tarifas de fletes marítimos para centroamérica, fijados por las Conferencias Navieras. La supresión de esos recargos resulta



difícil si nuestros países actúan aisladamente, ya que, por otra parte, ninguno de ellos está representado en esas conferencias. b) el comercio exterior de Centroamérica se realizó en base CIF - las importaciones, y FOB las exportaciones. Esta modalidad genera una fuerte salida de divisas; c) debido a que la economía de Centroamérica tiene un crecimiento hacia afuera y por carecer de buenas comunicaciones terrestres, especialmente, en la costa Atlántica, han aparecido numerosos puertos, que en consecuencia operan pequeños volúmenes de carga, por lo cual encarecen el costo por tonelada movilizada.

4.- El transporte marítimo tiene para Centro América especial importancia si se considera que casi la totalidad de su comercio exterior se hace por esta vía, por ser un medio natural para el comercio recíproco y el más económico para cargas extracontinentales.

† - 5.- El crecimiento económico de El Salvador ha dependido, en su mayor parte y en sucesivas etapas históricas, de la exportación de un sólo producto. Se pueden establecer tres períodos: a) del siglo XVI a principios del XVII para el cacao; b) desde mediados del siglo XVII al XIX inclusive para el añil; y c) desde el año 1859 hasta nuestros días para el café.

La salida de los productos de exportación hacia su destino final, en los tres períodos, se ha realizado por la vía marítima. En los primeros dos períodos se utilizaron, principalmente, los puertos de Acajutla, Omoa y Veracruz; y en el último período, los puertos de Acajutla, y La Libertad y la Unión.

6.- Como es sabido, El Salvador carece de puertos en el Atlántico. Esto hace más lento el transporte de mercancías por ese Océano, debido a que antes de llegar a su destino, tienen que cruzar el Canal de Panamá, lo que eleva el costo de los fletes.

Por consiguiente, la coordinación del transporte terrestre y marítimo reviste un interés especial para nuestro país.

7.- La historia portuaria de El Salvador puede dividirse en tres períodos bien diferenciados, cuyas características se resumen así:

a) De 1850 a 1908. En este período no hubo modificaciones en la estructura tradicional de los puertos del país, ni se formuló por parte del Estado plan alguno de desarrollo portuario;

b) De 1908 a 1951. En este período se inician y ejecutan las gestiones y fase de estudio para la construcción y ampliación del puerto Cutuco a fin de que respondiera a las necesidades de esa época y al desarrollo futuro de la economía nacional; para ese efecto se celebró el contrato Avalos-Keilahuer.

c) De 1951 a 1970. En este período se advierte el interés del Gobierno para poner en marcha la iniciativa de realizar la modernización de los servicios portuarios en El Salvador, cuyo resultado fue la construcción por etapas del nuevo puerto de Acajutla, siguiendo un "Plan Maestro".

8.- De las diferentes alternativas que los técnicos plantearon para la modernización del sistema portuario de El Salvador, se ejecutó la relativa a la Construcción del nuevo puerto en Acajutla; por estar situado en la zona más adecuada, desde el punto de vista económico y geográfico. En efecto, la región cuenta con un sistema de comunicaciones terrestres que la conecta directamente con San Salvador y Santa Ana, que son los principales centros de producción y consumo del país.

9.- Honduras bloqueó la carretera Panamericana como consecuencia del conflicto bélico con nuestro país, lo que ha repercutido negativamente en el transporte terrestre que sosteníamos con los países de la región. A fin de salvar este obstáculo, El Salvador permitió que la compañía "Marítima Mundial, S. A.", de nacionalidad nicaragüense, operara el transporte de mercaderías a través de las aguas del Golfo de Fonseca. Actualmente se está construyendo una terminal para transbordadores que permitirán resolver las deficiencias de las instalaciones actuales y agilizar el comercio centroamericano.

× 10.- Acajutla es el puerto que movilizará la mayor cantidad de carga marítima de El Salvador en los próximos veinte años. Esta afirmación se fundamenta en los siguientes hechos: es un puerto en proceso de desarrollo, sujeto a construcción por etapas, mediante un "Plan Maestro"; cuenta con equipo e instalaciones modernas y está situado en la zona más desarrollada económicamente.

11.- De conformidad con los presupuestos de 1966 a 1971, la política financiera de CEPA ha estado basada, principalmente, en los ingresos provenientes del puerto de Acajutla; los cuales han sido destinados a cubrir, en su mayor parte, los egresos del mismo puerto.

Los recursos han sido presupuestados en base a ingresos - por servicios portuarios y por endeudamiento interno y externo, tales ingresos han sido aplicados al costo de la inversión física y costos de operación de CEPA.

La política presupuestaria siempre ha colocado al puerto de La Libertad y al Ferrocarril de El Salvador en segundo y tercer lugar, respectivamente.

12.- El análisis de los estados financieros de CEPA revela una deficiente estructura económica, que se manifiesta en una situación de insolvencia inmediata, exceso de pasivo a corto y largo plazo, - escasez de recursos propios y consecuentemente una baja rentabilidad.

13.- El permanente déficit financiero de CEPA, se debe a que teniendo bajo su responsabilidad directa el desarrollo de los puertos, en especial Acajutla, se ha visto en la necesidad de recurrir al endeudamiento interno y externo, a fin de obtener los recursos necesarios para financiar los costos de las obras de infraestructura portuaria.

14.- La perspectiva económica y financiera de la Institución refleja una situación de permanente desequilibrio durante los próximos cinco años.

15.- De 1950 a 1970, dentro del total del transporte del intercambio comercial de El Salvador, tuvo el transporte marítimo, una participación mayoritaria, pero ligeramente decreciente.

El transporte marítimo de las importaciones representó en 1950 el 79 % y en 1970 el 60 %; el de las exportaciones 91 % y 67 % en los mismos años, respectivamente.

El transporte terrestre del comercio internacional siempre ha ocupado el segundo lugar, aunque con una suave tendencia al alza.

Considerando que la mayor parte del intercambio del comercio en Centroamérica se realiza por la vía terrestre, la causa de la decadencia relativa del transporte marítimo, debe atribuirse al desarrollo del proceso de integración económica centroamericana.

16.- La movilización de carga, tanto de importaciones como de exportaciones, por los puertos de El Salvador, está concentrada en unos pocos productos. Las importaciones en el caso de los puertos de CEPA son destinadas principalmente a los departamentos localizados en su zona de influencia, especialmente al Departamento de San Salvador.

El origen de las exportaciones de los puertos mencionados está localizado asimismo, en los departamentos de su zona de influencia, especialmente, San Salvador y Sonsonate.

La distribución del movimiento de carga marítima por los puertos de El Salvador han experimentado una sustancial reestructuración, como se demuestra en el siguiente cuadro:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL  
TRANSPORTE MARITIMO POR PUERTOS: 1950-1970

P U E R T O S	1 9 5 0	1 9 7 0
Acajutla	9 %	64 %
Cutuco	63 %	28 %
La Libertad	29 %	8 %

Como puede observarse Acajutla del tercer lugar pasó al primero; Cutuco del primero pasó al segundo, y La Libertad del segundo lugar al tercero.

17.- Dentro del comercio exterior marítimo de El Salvador las importaciones siempre han superado a las exportaciones, con una participación cada vez mayor. Así, en 1962 las importaciones representaban el 57 % y en 1970 el 64 %. Esta estructura repercute desfavorablemente en la eficacia de las operaciones portuarias, -

puesto que las condiciones más económicas se logran en la medida en que la cantidad de carga se aproxima al volumen de descarga; lo que depende por una parte, de las preferencias de los usuarios, y por otra, de la estructura del comercio exterior.

El puerto que más se aproxima a la estructura total, que ofrece las proporciones más favorables es Acajutla, le sigue Cutuco y en tercer lugar La Libertad.

18.- La capacidad utilizada de los puertos de El Salvador, establecida por medio de las proyecciones del movimiento total de carga, comparada con la capacidad de operación, será en 1975 así: Acajutla 73.2 %, La Libertad 38.3 % y Cutuco 76.1 %.

19.- La capacidad de operación del puerto de Acajutla, de acuerdo con la tendencia histórica, llegaría a su límite en 1981, año en que movilizaría 1.2 millones de toneladas métricas.

Si consideramos que en 1960 el puerto movilizó 535.000 toneladas métricas, o sea, 267.000 por atracadero, es perfectamente posible, que si se opera con la misma intensidad, pero con seis atracaderos, la capacidad aumentará a 1,600.000 toneladas; y al estar funcionando el atracadero adicional del rompeolas, la capacidad llegará a 1,900.000 toneladas, es decir, que el límite de operación previsto puede ampliarse entre 30 % y 50 %. Esto será así, siempre que haya complementariedad del muelle con otras instalaciones (bodegas, patios, equipos, etc).

20.- El crecimiento económico de El Salvador ha dependido de su comercio exterior, basado, esencialmente, en la exportación de dos o tres productos agrícolas (café, algodón, azúcar); los cuales han generado el ingreso de divisas que son indispensables para la adquisición de artículos elaborados, que sirven al desarrollo de

la industria y la agricultura; dando, de este modo, lugar a un continuo intercambio comercial internacional que, por haberse realizado fundamentalmente por medio del transporte marítimo, ha implicado necesariamente el desarrollo de los servicios portuarios; desarrollo que se fundamenta en la inversión pública, en obras de infraestrutura en el sistema de vías terrestres y terminales portuarias - adecuadas.

21.- El crecimiento de la actividad portuaria (31.6 %) medida a través del volumen de carga marítima movilizada, durante el período 1966-70, fue inferior al incremento del sector "Transporte, Almacenaje y Comunicaciones" (41.8 %); pero en comparación con el aumento de la actividad económica general, medida por medio del crecimiento del PIB (20.3 %), fue un 50 % más rápido, lo que significa que el crecimiento económico general, aún siendo moderado, genera una considerable expansión de los servicios portuarios; por --consiguiente, el Gobierno debe seguir una política de desarrollo portuario dinámico, a través de las oportunas inversiones en obras de infraestructura económica, de modo que se adelante al crecimiento general, a fin de evitar que por causa de la posible incapacidad de movilización de los puertos, se produzcan estrangulamientos en la economía nacional.

22.- La relación entre los puertos y sus zonas de influencia, en 1961, indican que gran parte de la carga, tanto de importación como de exportación, se desviaba hacia el puerto de Cutuco, obedeciendo a causas antinaturales. Es decir, que de acuerdo con la -actividad económica de cada zona, el mayor porcentaje de carga maritima debería haberse movilizado por el puerto de Acajutla y La Libertad. El motivo por el cual sucedía lo contrario es que el -puerto de La Unión era el único en esa época, con muelle de atraque directo; en cambio en los otros, por sus puertos de gabaraje, se presentaban mayores dificultades.

Al examinar la distribución de la carga movilizada por puertos en 1970, se observa que la situación prevaleciente en 1961, se ha invertido completamente a favor de la zona Occidental; lo cual es claramente explicable debido a la modernización del puerto de Acajutla, por lo que ha atraído toda la carga de su zona e inclusive parte de la zona de influencia de Cutuco.

En consecuencia, puede decirse que para ampliar la zona de influencia de un puerto, es necesario que cuente con instalaciones superiores a las de sus competidores. Por consiguiente Acajutla atraerá la mayor parte de la carga para transporte marítimo, aún estando fuera de su zona de influencia.

23.- Desde el punto de vista tributario, los puertos constituyen el medio principal de percepción de ingresos públicos. Esto se demuestra con la participación del ingreso generado por las recaudaciones en las aduanas marítimas, que en 1970 representaron el 36.2 % del total de ingresos corrientes (\$231.55 millones); el 91.1 % del total de derechos de importación (\$ 65 millones); y el 88 % del total de derechos de exportación (\$ 48.47 millones).

De acuerdo con la percepción de impuestos, la importancia de cada puerto es la siguiente: a) los derechos de exportación se distribuyeron así: Acajutla 41 %, La Libertad 15 % y Cutuco 44 % y b) los de importación, así: Acajutla 52%, La Libertad 33%, y Cutuco 15%.

24.- Las tarifas de servicios portuarios de CEPA han sido estructurados con un criterio tributario que pretende el fomento productivo. Con ello se tiende a favorecer la entrada o salida de determinadas mercaderías, en perjuicio de los intereses de la institución, al reducir sus ingresos.



25.- En 1969 la incidencia del costo de los servicios portuarios sobre el valor del comercio exterior marítimo, de acuerdo con las tarifas de CEPA, para los principales productos importados -- era: en Acajutla entre 0.95 % y 8 % y en La Libertad entre 1.02 % y 11 %; para los siguientes productos de exportación: café 1.3 %, algodón 1.8 % y azúcar 5.7 % en Acajutla y en La Libertad: 1.4 %, 2 % y 6.3 %, respectivamente.

#### B - RECOMENDACIONES.

1.- En vista de los trascendentales problemas portuarios, comunes a los cinco países centroamericanos y ante la imposibilidad de resolverlos aisladamente, se hace necesario unificar las políticas de la región y coordinar las acciones encaminadas a solucionarlos. Se sugiere adoptar las siguientes medidas:

a) Problema: Elevadas tarifas de fletes marítimos por aplicación de recargos a las tarifas normales.

El problema podría llegar a resolverse, si los países del área se unen para presentar sus demandas a los organismos competentes y hacer oír sus argumentos en las conferencias navieras, a fin de lograr un trato justo en la fijación de las expresadas tarifas. Para ello es necesario que se den a conocer las mejoras en las estructuras portuarias actuales y los beneficios derivados a favor de las compañías navieras.

b) Problema: La inconveniente modalidad de importar a base de CIF y exportar a base FOB.

La solución podría encontrarse presionando para que los seguros se contrataran con las compañías nacionales. En cuanto a los

fletes, podría estudiarse la conveniencia de crear una flota mercante regional, para servicios de cabotaje, a fin de contrarrestar la imposición de tarifas onerosas y arbitrarias; con lo cual se lograría evitar la fuerte salida de divisas que implica la prestación de los servicios de seguro y flete por compañías extranjeras.

Una flota mercante interoceánica, probablemente se volvería ineficaz, dada las condiciones de oligopolio impuestas por los miembros de las conferencias navieras; por consiguiente, no se considera necesaria su creación.

c) Problema: La existencia de numerosos puertos, que al operar con bajos volúmenes de carga encarecen el costo del flete por tonelada.

Una forma de aprovechar la actual estructura portuaria centroamericana, que a la vez aumente el volumen medio de carga por puerto, sería la clasificación de los puertos por tipo de servicios así:

- i) Puertos pesqueros
- ii) Puertos de Cabotaje
- iii) Puertos Internacionales
- iv) Puertos Especializados (carga especial)

La reestructuración propuesta, a nivel centroamericano, supone no la unificación en el régimen administrativo de los puertos, -- por lo menos en los siguientes aspectos: creación de organismos autónomos; regulaciones de los servicios a través de leyes y códigos; sistemas de contabilidad y recolección estadística e implementación de tarifas únicas, hasta donde sea posible.

2.- Tomando en cuenta ciertos factores que permiten bajar el costo y al mismo tiempo aumentar la velocidad comercial de carga

movilizada por el Atlántico; se considera conveniente agilizar -- las gestiones con las autoridades guatemaltecas, a fin de establecer un servicio coordinado de transporte marítimo-terrestre, utilizando los puertos de Acajutla y Santo Tomás de Castilla.

La coordinación debe ser para eliminar ciertos obstáculos de tránsito y establecer servicios portuario-terrestres, en condiciones ventajosas para ambos países. Entre los aspectos que deben tenerse presentes están: uso común de carreteras; uso común de las terminales portuarias; establecimientos de recintos fiscales para las mercaderías en tránsito y equiparación legal en materia de tránsito, aduanas y transporte.

3.- Teniendo presente que el puerto de Acajutla, aún en proceso de desarrollo de acuerdo con un "Plan Maestro", está en capacidad de movilizar la carga total del país por varios años, y tomando en cuenta la capacidad ociosa de los otros dos puertos; se considera que en breve plazo no sería conveniente la ampliación de más instalaciones portuarias, porque esto aumentaría la capacidad no utilizada de todos ellos; lo que significaría el empleo de recursos sin ningún beneficio para la economía del país.

4.- Debe estudiarse la manera de suspender la política de CEPA, seguida en los últimos seis años (1966-1971), consistente en que los ingresos presupuestados provengan del endeudamiento de la institución. En otras palabras, las inversiones físicas deben ser financiadas con recursos propios o subsidios del Gobierno Central; de no ser posible, deben posponerse, cuanto sea necesario, las obras proyectadas.

5.- CEPA debe solicitar al Gobierno Central, los subsidios necesarios tendientes a corregir la inadecuada estructura económica y desequilibrio financiero. Para ello se debe preparar un es-

tudio completo, que demuestre la delicada situación económica de la empresa, a fin de darle el carácter de un problema de urgente solución.

6.- Debe acelerarse el estudio para reestructurar el sistema de tarifas vigentes. Con tal objeto debe tomarse en cuenta la facultad que tiene CEPA, de conformidad con el Artículo N° 24 de su ley de Creación, de procurar que sus tarifas cubran: a) los gastos directos e indirectos; b) los gastos de mantenimiento y ampliación de las instalaciones; c) el servicio de la deuda; y d) la formación de fondos (depreciaciones, reservas y otros).

En esta forma se lograría darle a las tarifas un carácter comercial, que permitiría aumentar los ingresos de la Institución, y resolver o aliviar el déficit financiero que sufre actualmente.

## BIBLIOGRAFIA

- 1.- MARBERO, LEVI  
La Tierra y sus Recursos  
La Habana - Cuba, Publicaciones Culturales, S.A.  
Tercera Edición, junio - 1957
- 2.- BARNES, HARRY ELMER  
Historia de la Economía del Mundo Occidental  
Traducción al español por Muñoz, Orencio  
México, U.T.E.H.A., 1955
- 3.- ESCOBAR, JORGE ALBERTO  
El Añil en la Economía de El Salvador  
Economía Salvadoreña, enero - diciembre  
1962 Nº 25 y 26 pág. 23
- 4.- LUNA, DAVID ALEJANDRO  
Manual de Historia Económica de El Salvador  
San Salvador, El Salvador  
Editorial Universitaria, julio 1971
- 5.- ANUARIOS ESTADISTICOS  
Dirección General de Estadística y Censos  
San Salvador, El Salvador.
- 6.- ORTIZ, RICARDO M.  
El Régimen de los Puertos de El Salvador  
Naciones Unidas, Programa de Asistencia Técnica  
ST/ TAA/K/EL SALVADOR/3, NUEVA YORK 1954
- 7.- BOLETIN ESTADISTICO  
San José, Costa Rica  
Consejo Monetario Centroamericano  
Secretaría Ejecutiva Nº 7  
Julio 1971.
- 8.- EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN  
CENTROAMERICA  
SIECA/CEPA XXIX/D.T. 32

- 9.- ANALISIS Y PERSPECTIVA DE LA SITUACION PORTUARIA DE CENTROAMERICA. (Inf. Preliminar) Secretaria Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana. Guatemala, noviembre de 1967. SIECA/INFRA./GTTM-1/D T.3. SECCION DE INFRAESTRUCTURA 1967
- 10.- DOCUMENTOS RELATIVOS A LA HISTORIA Y DESARROLLO DEL PUERTO DE ACAJUTLA Ministerio de Economía (mimeografiado)
- 11.- ESTUDIO SOBRE LAS CONDICIONES DE TRAFICO EN LA REPUBLICA DE EL SALVADOR, C. A. Salzgitte Industriebau Gesellschaft MBH Salzgitte-Drüter Septiembre de 1961 Tomo I y II C. E. P. A.
- 12.- CONTRATOS ENTRE EL ESTADO DE EL SALVADOR Y LA IRCA. Publicaciones mimeografiadas del Ministerio de Economía.
13. C. E. P. A. LEY ORGANICA DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA. San Salvador, octubre de 1965
- 14.- CONTRATO COLECTIVO CELEBRADO ENTRE CEPA Y EL SINDICATO DE LA INDUSTRIA PORTUARIA DE EL SALVADOR. 6 de Abril - 1970.
- 15.- CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO CELEBRADO ENTRE C.E.P.A. Y EL SINDICATO DE LA INDUSTRIA PORTUARIA DE EL SALVADOR, 14 de Junio - 1971.
- 16.- TORRES RIVAS, EDELBERTO Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano Costa Rica, Editorial Universitaria Segunda Edición - 1971.

- 17.- REVISTAS DEL BANCO CENTRAL DE RESERVA DE EL SALVADOR.
- 18.- NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA  
Editorial Richards, S. A. Panamá  
10ª Edición 1969 - Tomo VI
- 19.- QUINTO COMPENDIO ESTADISTICO CENTROAMERICANO. SIECA - 1967
- 20.- BUCH, ALFRED  
"Estudio Económico Técnico  
Concerniente a la Construcción del Puerto de El Salvador, C. A."  
Drutsche Bergwerks Und Hüttenbau Gesellschaft M.B.H. Salzgitter - Drütte; 1954.
- 21.- Pearsons, Brinckerhoff, Hall & Macdonald Engineers, "El Salvador Un Estudio De Los Puertos de La República" CEPA - 1954
- 22.- INDICADORES ECONOMICOS Y SOCIALES, CONAPLAN.
- 23.- NIPPON KOEI Co. LTD.  
"Informe de Factibilidad Sobre Mejoras al Ferrocarril de El Salvador",  
Tokio, 1966
- 24.- MEMORIA EMPRESA PORTUARIA NACIONAL  
Santo Tomás de Castilla, Guatemala, 1970
- 25.- GUTIERREZ, ALFREDO F.,  
"Los Estados Financieros y Su Análisis"  
Edit. F.C.E. Mexico - 1967
- 26.- VEGA BAYON, E.  
"Manual de Análisis de Estados Financieros"  
Centro de Desarrollo y Productividad,  
Guatemala - 1968 (Mimeografiado)

- 27.- SERVICIOS DE ESTUDIOS DE LA CAMARA DE COMERCIO,  
INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO,  
"El Puerto de Bilbao y Su Zona de Influencia",  
Bilbao - 1970
  
- 28.- TARIFA GENERAL DE SERVICIOS EN EL  
PUERTO DE ACAJUTLA Y LA LIBERTAD.
  
- 29.- INFORME DE LA REUNION COMISION CENTROAMERICANA  
DE AUTORIDADES PORTUARIAS,  
SIECA/COCAAP/GT-1/D.T.4  
Guatemala - 1971.
  
- 30.- CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO CELEBRADO  
ENTRE LA AGENCIA SALVADOREÑA, S. A.  
Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA  
EMPRESA, del 24 de Febrero de 1961.



## CARACTERISTICAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CENTROAMERICA: 1965

	Número de Atracaderos	SUPERFICIE DE BODEGAS (Metros cuadrados)		CARGA MOVILIZADA EN 1965 (Miles de Toneladas)			Carga Líquida	Total General
		Cubiertas	Patios	Export.	Import.	T o t a l		
<u>A T L A N T I C O</u>								
GUATEMALA: Matías de								
Gálvez	3	10.300	45.000	58.8	140.5	199.3	123.7	323.0
Barrios	4	6.000	--	108.6	149.7	258.3	48.5	306.8
HONDURAS: Cortés	3	5.500	--	561.8	101.3	663.1	93.6	756.7
Tela	3	500	--	21.7	69.6	91.3	47.3	138.6
La Ceiba	4	1.220	--	174.2	24.5	198.7	20.2	218.9
NICARAGUA: Cabezas	1	--	--	8.8	7.7	16.5	--	16.5
Isabela	2	--	--	40.2	4.8	45.0	--	45.0
Bluff	1	2.000	--	12.7	8.6	21.3	--	21.3
COSTA RICA: Limón	5	7.200	--	194.9	149.6	344.5	67.4	411.9
SUB TOTALES	26	32.720	45.000	1.181.7	656.3	1.838.0	400.9	2.238.7
<u>P A C I F I C O</u>								
GUATEMALA: Champerico	-	25.000	10.000	57.4	45.1	102.5	--	102.5
San José	-	11.000	--	72.9	42.9	115.8	361.3	477.1
EL SALV. : Acajutla	2	26.000	90.000	100.5	215.7	316.2	320.6	636.8
La Libertad	-	4.000	--	26.5	47.9	74.4	--	74.4
Cutuco	3	23.900	--	112.8	94.8	207.6	--	207.6
HONDURAS: Amapala	-	4.000	--	81.4	25.6	107.0	--	107.0
NICARAGUA: Corinto	4	11.000	22.000	363.0	179.2	542.2	--	542.2
Somoza	-	--	--	8.8	68.2	77.0	153.9	230.9
San Juan	-	2.000	--	10.7	28.0	38.7	--	38.7
COSTA RICA: Puntarenas	3	5,600	--	98.6	292.8	391.4	168.2	559.6
Golfito	2	--	--	216.0	38.4	254.4	33.6	288.0
SUB TOTALES	14	112.500	122.000	1.148.6	1.078.6	2.227.2	1.037.6	3.264.8
TOTALES	40	145.220	167.000	2.330.3	1.734.9	4.065.2	1.438.3	5.503.5

FUENTE: Análisis y Perspectivas de la Situación Portuaria en Centroamérica, Cuadro Nº 12 pág. 17-18.

BALANCES GENERALES DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA ( C E P A )  
DE 1 9 6 8 A 1 9 7 0

	1968	%	1969	%	1970	%
<u>A C T I V O</u>						
<u>CIRCULANTE</u>	<u>7,096.035</u>	<u>13.42</u>	<u>4,872.032</u>	<u>8.00</u>	<u>3,757.497</u>	<u>6.20</u>
CAJA	260.404	0.49	98.121	0.16	53.627	0.09
BANCOS	3,465.912	6.55	1,766,260	2.90	353.048	0.58
USUARIOS			1.113.421	1.83	972.373	1.60
DEUDORES DIVERSOS-PRESTAMOS	1,203.419	2.28	861.311	1.42	63.321	0.10
DOCUMENTOS POR COBRAR-ANTICIPOS	1,312.998	2.48	177.803	0.29	763.897	1.25
INTERESES POR RECIBIR	142.450	0.27	164.078	0.27	181.204	0.30
FONDOS EN TRANSITO	28.065	0.06				
DEPOSITOS					927	0.01
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS					932	0.01
MATERIALES Y REFACCIONES	433.563	0.82	568.230	0.93	717.149	1.18
MATERIALES Y REFACCIONES EN TRANSITO	44.003	0.08	91.853	0.15	609,531	1.00
ARRENDAMIENTOS	159.109	0.30				
PRIMAS DE SEGUROS	65.236	0.13	60.950	0.10	82.630	0.14
	<u>7,115.164</u>	<u>13.46</u>	<u>4,902.032</u>	<u>8.05</u>	<u>3,798.646</u>	<u>6.26</u>
MENOS:RESERV.PARA CUENTAS DE C.DUDOSO	19.129	0.04	30.000	0.05	41.148	0.06
<u>FIJO</u>	<u>45,779.789</u>	<u>86.49</u>	<u>5,919.114</u>	<u>91.82</u>	<u>57,148.564</u>	<u>93.79</u>
TERRENOS	2,828.188	5.35	2,828.188	4.64	2,828.188	4.65
EDIFICIOS Y ESTRUCTURAS	31,776.931	60.03	31,776.931	52.18	31,812.639	52.20
CONSTRUCCIONES EN PROCESO	10.664.534	20.15	21.568.571	35.42	23,559.437	38.66
MAQUINARIA Y EQUIPO DE OPERACION	4,514.999	8.53	4.526.653	7.43	4,536.753	7.45
MOBILIARIO Y EQUIPO	742.653	1.40	833.665	1.37	897.441	1.47
	<u>50,527.307</u>	<u>95.46</u>	<u>61.534.009</u>	<u>101.04</u>	<u>63,634.461</u>	<u>104.43</u>
MENOS DEPRECIACIONES	4,747.517	8.97	5.614.895	9.22	6,485.896	10.64
<u>CARGOS DIFERIDOS</u>	<u>40.686</u>	<u>0.09</u>	<u>107.313</u>	<u>0.18</u>	<u>736</u>	<u>0.01</u>
GASTOS DE INSTALACION	39.708	0.08	107.313	0.18		
OTROS	978	0.01			736	0.01
<u>T O T A L</u>	<u>52,916.511</u>	<u>100.00</u>	<u>60,898.459</u>	<u>100.00</u>	<u>60,906.799</u>	<u>100.00</u>

## BALANCES GENERALES DE LA COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA (C E P A )

DE 1968 A 1970

	1968	%	1969	%	1970	%
<u>P A S I V O</u>						
<u>FLOTANTE</u>	4,503.166	8.51	6,125.764	10.06	5,712.032	9.40
PROVEEDORES	119.228	0.23	212.842	0.36	79.255	0.14
SUELDOS Y JORNALES	84.770	0.16	58.672	0.10	27.852	0.05
INTERESES	400.636	0.76	431.210	0.71	425.715	0.70
RETENCIONES A TERCEROS	1,213.886	2.29	1,929.647	3.18	1,448.742	2.38
DEPOSITOS EN GARANTIA			140.518	0.24	143.957	0.24
BONOS CON VENCIMIENTO A CORTO PLAZO	1,400.000	2.64	1,800.000	2.97	1,905.000	3.13
PRESTAMOS " " " "	1,280.852	2.42	1,518.796	2.49	1,540.330	2.53
DIVERSOS	= 3.791	0.01	34.075	0.01	141.178	0.23
<u>DEUDA A LARGO PLAZO</u>	38,736.224	73.21	42,919.118	70.47	41,227.576	67.66
BONOS EN CIRCULACION	34,052.230	64.36	35,006.600	57.48	33,635.000	55.20
PRESTAMOS	4,684.024	8.85	7,912.318	12.99	7,592.576	12.46
<u>CAPITAL CONTABLE</u>	9,677.120	18.28	11,853.576	19.47	13,967.190	22.94
PATRIMONIO	1,926.914	3.64	1,926.914	3.17	1,926.914	3.17
SUPERAVIT	7,750.206	14.64	7,750.206	12.73	9,926.662	16.29
SUBSIDIO 1970					750.000	1.24
UTILIDAD DEL EJERCICIO			2,176.455	3.57	1,363.614	2.24
T O T A L	52,916.511	100.00	60,898.459	100.00	60,906.799	100.00

FUENTE: Balances Generales de CEPA

COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA  
ESTADOS DE RENDIMIENTOS CONSOLIDADOS: 1965 - 1970  
(miles de colones)

	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9		1 9 7 0	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
<u>PRODUCTOS</u>	8.583	100	8.699	100	8.534	100	10.844	100	11.039	100	11.088	100
Acajutla	6.330	74	6.664	77	6.695	78	8.826	81	8.856	80	8.956	81
La Libertad	2.253	26	2.035	23	1.839	22	2.018	19	2.183	20	2.132	19
<u>COSTO DEL SERVICIO</u>	5.240	61	5.406	62	5.501	64	6.617	61	7.147	65	7.029	63
Acajutla	3.879	45	4.083	47	4.151	48	5.211	48	5.688	52	5.492	49
La Libertad	1.361	16	1.323	15	1.350	16	1.406	13	1.459	13	1.537	14
<u>UTILIDAD BRUTA</u>	3.343	39	3,293	38	3.033	36	4.227	39	3.892	35	4.059	37
Acajutla	2.451	29	2.581	30	2.544	30	3.615	33	3.168	29	3.464	31
La Libertad	892	10	712	8	489	6	612	6	724	6	595	6
<u>GASTOS TOTALES</u>	1.844	21	1.985	23	2.815	33	1.903	18	1.860	17	2.616	24
Acajutla	1.686	19	1.788	21	2.610	31	1.743	16	1.675	15	2.418	22
La Libertad	158	2	197	2	205	2	160	2	185	2	198	2
<u>UTILIDAD DE OPERACION</u>	1.499	17	1.308	15	218	3	2.324	21	2.032	18	1.443	13
Acajutla	765	9	793	9	-66	-	1.872	17	1.493	14	1.046	9
La Libertad	734	8	515	6	284	3	452	4	539	4	397	4

FUENTE: CEPA

C E P A  
INDICES DE RENDIMIENTOS: 1965 - 1970  
 ( BASE: 1965 - 100 )

	1 9 6 5	1 9 6 6	1 9 6 7	1 9 6 8	1 9 6 9	1 9 7 0
<u>PRODUCTOS</u>	100	101.4	99.4	126.3	128.6	129.2
Acajutla	100	105.3	105.8	139.4	139.9	141.5
La Libertad	100	90.3	81.6	89.6	96.9	94.6
<u>COSTOS DEL SERVICIO</u>	100	103.2	105.0	126.3	136.4	134.1
Acajutla	100	105.2	107.0	134.3	146.6	141.6
La Libertad	100	97.2	99.2	103.3	107.2	112.9
<u>UTILIDAD BRUTA</u>	100	98.5	90.7	126.4	116.4	121.4
Acajutla	100	105.3	103.8	147.5	129.3	141.3
La Libertad	100	79.8	54.8	68.6	81.2	66.7
<u>GASTOS TOTALES</u>	100	107.6	152.7	103.2	100.9	141.9
Acajutla	100	106.0	154.8	103.4	99.3	143.4
La Libertad	100	124.7	129.7	129.7	101.3	125.3
<u>UTILIDAD DE OPERACION</u>	100	87.3	14.5	155.0	135.6	96.3
Acajutla	100	103.7	-8.6	244.7	195.2	136.7
La Libertad	100	70.2	38.7	61.6	73.4	54.1

FUENTE: ANEXO N° 2

PUERTO DE ACAJUTLAESTADOS DE RENDIMIENTOS : 1965 - 1970

(miles de colones)

	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7		1 9 6 8		1 9 6 9		1 9 7 0	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
<u>PRODUCTOS</u>	6.330	100	6.664	100	6.695	100	8.826	100	8.856	100	8.956	100
Atención a Vapores	1.317	21	1.278	19	1.256	19	874	10	1.010	11	917	10
Importación	2.866	45	2.942	44	3.070	46	4.256	48	4.235	48	4.833	54
Exportación	1.994	32	2.191	33	1.973	29	3.153	36	3.184	36	2.758	31
Ingresos Accesorios	153	2	253	4	396	6	543	6	427	5	448	5
<u>COSTO DEL SERVICIO</u>	3.879	61	4.083	61	4.161	62	5.211	59	5.688	64	5.492	61
<u>UTILIDAD BRUTA</u>	2.451	39	2.581	39	2.544	38	3.615	41	3.168	36	3.464	39
<u>GASTOS TOTALES</u>	1.686	27	1.788	27	2.610	39	1.743	20	1.675	19	2.418	27
Gastos Generales	441	7	621	9	724	11	698	8	702	8	763	9
Gastos Financieros	1.245	20	1.167	18	1.886	28	1.045	12	973	11	1.655	18
<u>UTILIDAD DE OPERACION</u>	765	12	793	12	-66	-1	1.872	21	1.493	17	1.046	12

FUENTE : CEPA

PUERTO DE LA LIBERTAD  
ESTADOS DE RENDIMIENTO : 1965 - 1970

( miles de colones )

AÑOS	1965		1966		1967		1968		1969		1970	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
<u>PRODUCTOS</u>	2.253	100	2.035	100	1.839	100	2.018	100	2.183	100	2.132	100
Atención a Naves	624	28	526	26	511	28	599	30	686	31	689	32
Importación	1.160	51	1.138	56	998	54	985	49	1.032	47	987	46
Exportación	440	20	361	18	309	17	421	21	441	20	423	20
Ingresos Accesorios	29	1	10	--	21	1	13	--	24	1	33	2
<u>COSTO DEL SERVICIO</u>	1.361	60	1.323	65	1.350	73	1.406	70	1.459	67	1.537	72
<u>UTILIDAD BRUTA</u>	892	40	712	35	489	27	612	30	724	33	595	28
<u>GASTOS TOTALES</u>	158	7	197	10	205	11	160	8	185	8	198	9
Gastos Generales	157	7	197	10	205	11	160	8	173	8	181	8
Gastos financieros	1	-	-	--	-	--	-	-	12	-	17	1
<u>UTILIDAD DE OPERACION</u>	734	33	515	25	284	15	452	22	539	25	397	19

FUENTE: CEPA

SUELDOS, SALARIOS Y PERSONAL OCUPADO

DE CEPA: - 1970

( miles de colones )

AÑOS	S U E L D O S						S A L A R I O S					
	T O T A L		O F I C I N A		A C A J U T L A		L A L I B E R T A D		A C A J U T L A		L A L I B E R T A D	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
1968	4.781.7	100	528.6	11.0	729.7	15.3	254.3	5.3	2.443.5	51.1	825.6	17.3
1969	5.240.8	100	556.2	10.6	848.0	16.2	242.5	4.6	2.696.9	51.5	897.2	17.1
1970	5.041.1	100	573.0	11.4	842.0	16.7	252.6	5.0	2.442.2	48.4	931.3	18.5
					P E R S O N A L							
1968	1.566	100	94	6.0	171	10.9	46	2.9	848	54.2	407	26.0
1969	1.572	100	98	6.2	176	11.2	43	2.7	844	53.7	411	26.2
1970	1.523	100	105	6.9	178	11.7	45	3.0	829	54.4	366	24.0

FUENTE: CEPA



C E P AREMUNERACION POR HORA EN TIEMPO ORDINARIO

<u>Clase de Trabajo</u>	<u>Puerto de La Libertad</u>	<u>Puerto de Acajutla</u>
Caporal	¢ 0.75	¢ 1.25
Carpintero	" 0.85	" 1.00
Mecánico	" 1.36	" 1.40
Enfermero	" 0.75	" 1.00
Peón	" 0.64	" 0.75

PORCENTAJES DE RECARGO EN LA REMUNERACIONPOR HORA EXTRA

	<u>Puerto de La Libertad</u>	<u>Puerto de Acajutla</u>
Días Laborables	200 - 250	25 - 50
Días Domingo	225 - 375	50 - -
Días de Asueto	300 - 500	50 - -
Días Festivos	200 - 250	50 - -

FUENTE: Contrato de trabajo del Puerto de La Libertad del 6 Abril/70 y del Puerto de Acajutla del 14 Junio/71.

C E P A : 1968 - 1970DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS JORNALESPAGADOS EN TIEMPO ORDINARIO Y EXTRAORDINARIO

<u>Año</u>	<u>JORNALES TOTALES</u>			<u>PUERTO LA LIBERTAD</u>			<u>PUERTO ACAJUTLA</u>		
	<u>Ord.</u>	<u>Extraord.</u>	<u>Tot.</u>	<u>Ord.</u>	<u>Extraor.</u>	<u>Tot.</u>	<u>Ord.</u>	<u>Extraord.</u>	<u>Tot.</u>
1968	78.2	21.8	100	59.8	40.2	100	84.4	15.6	100
1969	77.4	22.6	100	56.5	43.5	100	84.4	15.6	100
1970	75.7	24.3	100	54.3	45.7	100	83.9	16.1	100

FUENTE: CEPA.

INTERCAMBIO FISICO COMERCIAL DE EL SALVADOR: 1960-1970

( Miles de Toneladas Métricas )

Años	Total	I M P O R T A C I O N E S						
		%	Marítimo	%	Terrestre	%	Aérea	%
1 9 6 0	535.5	100	385.0	71.9	147.5	27.5	3.0	0.6
1 9 6 1	528.2	100	370.5	70.0	155.6	29.4	2.1	0.6
1 9 6 2	595.4	100	407.6	68.5	185.4	31.1	2.4	0.4
1 9 6 3	971.0	100	753.4	77.6	215.2	22.2	2.4	0.2
1 9 6 4	1.189.1	100	870.9	73.2	315.1	26.5	3.1	0.3
1 9 6 5	1.042.0	100	678.9	65.1	360.8	34.6	3.1	0.3
1 9 6 6	1.129.6	100	770.6	68.2	354.9	31.4	4.1	0.4
1 9 6 7	1.205.8	100	871.0	72.2	331.3	27.5	3.5	0.3
1 9 6 8	1.269.0	100	885.8	69.8	380.1	30.0	3.1	0.2
1 9 6 9	1.129.1	100	805.8	71.4	320.2	28.4	3.1	0.2
1 9 7 0	858.7	100	586.6	68.4	266.6	31.1	4.5	0.5
Crecimiento 60/70	60.2 %		52.4 %		80.7 %		50.0 %	

FUENTE: Indicadores Económicos 1969 y Anuarios Estadísticos

## INTERCAMBIO COMERCIAL FISICO DE EL SALVADOR: 1960-1970

( Miles de Toneladas Métricas )

A ñ o s	Total	E X P O R T A C I O N E S		E X P O R T A C I O N E S				
		%	Marítimo	%	Terrestre	%	Aéreo	%
1 9 6 0	111.4	100	139.3	72.8	49.5	25.9	2.6	1.3
1 9 6 1	230.3	100	168.8	73.3	60.5	26.3	1.0	0.4
1 9 6 2	276.9	100	192.4	69.5	83.9	30.3	0.6	0.2
1 9 6 3	517.2	100	433.8	83.9	82.9	16.0	0.5	0.1
1 9 6 4	550.6	100	447.6	81.3	102.5	18.6	0.5	0.1
1 9 6 5	515.8	100	395.9	76.8	119.5	23.2	0.4	0.0
1 9 6 6	516.1	100	365.9	70.9	149.3	28.9	0.9	0.2
1 9 6 7	565.4	100	358.6	63.5	207.0	36.5	0.8	0.2
1 9 6 8	638.8	100	401.0	62.8	235.9	36.9	1.9	0.3
1 9 6 9	587.8	100	375.7	63.9	209.9	35.7	2.2	0.4
1 9 7 0	447.9	100	298.6	66.7	144.1	32.4	5.2	0.9
Crecimiento 60/70	134.0 %		114.3 %		191.1 %		100.0 %	

FUENTE: Indicadores Económicos 1969 y Anuarios Estadísticos

IMPORTACIONES DEL PUERTO DE ACAPULTLA: 1961-1970

( Miles de Toneladas Métricas )

A ñ o	G E N E R A L		G R A N E L		L I Q U I D o		T O T A L	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
1 9 6 1	10.6	57.6	7.8	42.4	--	--	18.4	100.0
1 9 6 2	43.9	41.4	62.1	58.6	--	--	106.0	100.0
1 9 6 3	62.9	48.0	61.2	46.7	7.0	5.3	131.1	100.0
1 9 6 4	123.6	63.5	67.4	34.6	3.6	1.9	194.6	100.0
1 9 6 5	160.7	63.2	82.8	32.5	10.9	4.3	254.4	100.0
1 9 6 6	169.4	71.5	81.7	26.0	5.8	2.5	236.9	100.0
1 9 6 7	159.3	64.5	74.3	30.1	13.2	5.4	246.8	100.0
1 9 6 8	182.3	55.6	124.2	37.8	21.5	6.6	328.0	100.0
1 9 6 9	166.6	47.8	162.1	46.5	19.7	5.7	348.4	100.0
1 9 7 0	202.5	56.4	142.6	39.7	14.2	3.9	359.3	100.0
Crecimiento								
61/70	1.810.4	%	1.728.2	%	--	--	1.852.7	%
Crecimiento								
64/70	63.8	%	111.6	%	294.4	%	84.6	%

FUENTE: Información proporcionada por CEPA.

EXPORTACIONES DEL PUERTO DE ACAJUTLA : 1961-1970

( Miles de Toneladas Métricas )

A ñ o s	G E N E R A L		G R A N N E L		L I Q U I D A		T O T A L	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
1 9 6 1	9.0	100.0	--	--	--	--	9.0	100.0
1 9 6 2	32.4	100.0	--	--	--	--	32.4	100.0
1 9 6 3	63.8	100.0	--	--	--	--	63.8	100.0
1 9 6 4	57.5	59.0	28.6	29.4	11.3	11.6	97.4	100.0
1 9 6 5	52.8	43.3	39.1	32.1	29.9	24.6	121.8	100.0
1 9 6 6	50.3	32.7	67.1	43.7	36.3	23.6	153.7	100.0
1 9 6 7	56.9	49.6	44.2	38.5	13.6	11.9	114.7	100.0
1 9 6 8	63.2	30.5	98.9	47.8	45.0	21.7	207.1	100.0
1 9 6 9	76.8	39.3	101.6	52.1	16.8	8.6	195.2	100.0
1 9 7 0	74.4	41.7	67.0	37.6	36.9	20.7	178.3	100.0
Crecimiento 61/70	726.7 %		--		--		1.887.8 %	
Crecimiento 64/70	29.4 %		134.3 %		226.5 %		83.1 %	

FUENTE: Información proporcionada por CEPAL.

IMPORTACIONES TOTALES POR PUERTOS: 1961-1970

( Miles de Toneladas )

A Ñ o	LA LIBERTAD		C U T U C O		ACAJUTLA		T O T A L E S	
	Total	%	Total	%	Total	%		
1 9 6 1	63.7	36.9	90.6	52.5	18.4	10.6	172.7	100.0
1 9 6 2	51.0	21.9	75.7	32.5	106.0	45.6	232.7	100.0
1 9 6 3	59.1	20.1	103.8	35.3	131.1	44.6	294.0	100.0
1 9 6 4	65.0	17.1	121.0	31.8	194.6	51.1	380.6	100.0
1 9 6 5	56.5	13.8	100.0	24.3	254.4	61.9	410.9	100.0
1 9 6 6	53.1	14.3	81.9	22.0	236.9	63.7	371.9	100.0
1 9 6 7	46.2	11.8	98.6	25.2	246.8	63.0	391.6	100.0
1 9 6 8	46.6	9.6	109.4	22.6	328.0	67.8	484.0	100.00
1 9 6 9	48.9	10.1	89.0	18.3	348.4	71.6	486.3	100.0
1 9 7 0	45.7	8.5	129.1	24.2	359.3	67.3	534.1	100.0
Crecimiento 61/70	-28.3 %		42.5 %		1.252.7 %		209.3 %	
Crecimiento 64/70	-29.7 %		6.6 %		84.6 %		40.3 %	

FUENTE: Información proporcionada por CEPA/

## EXPORTACIONES TOTALES POR PUERTOS: 1961 - 1970

( Miles de Toneladas )

A ñ o	LA LIBERTAD		C U T U C O		A C A J U T L A		T O T A L E S	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
1 9 6 1	27.0	19.0	106.4	74.7	9.0	6.3	142.4	100.0
1 9 6 2	28.5	16.1	115.7	65.5	32.4	18.4	176.6	100.0
1 9 6 3	39.2	16.0	141.6	57.9	63.8	26.1	244.6	100.0
1 9 6 4	32.0	13.8	103.0	44.3	97.4	41.9	232.4	100.0
1 9 6 5	25.9	9.8	115.0	43.8	121.8	46.4	262.7	100.0
1 9 6 6	16.7	6.3	94.2	35.6	153.7	58.1	264.6	100.0
1 9 6 7	13.9	6.5	86.5	40.2	114.7	53.3	215.1	100.0
1 9 6 8	18.7	6.2	76.3	25.3	207.1	68.5	302.1	100.0
1 9 6 9	20.9	7.1	78.4	26.6	195.2	66.3	294.5	100.0
1 9 7 0	20.3	6.7	103.9	34.3	178.3	59.0	302.5	100.0
Crecimiento 61/70	-24.8 %		- 2.4 %		1.887.8 %		112.4 %	
Crecimiento 64/70	-36.6 %		0.9 %		83.1 %		30.2 %	

FUENTE: Información proporcionada por CEPAL.

E L      S A L V A D O R

TOTAL CARGA MOVILIZADA POR PUERTOS : 1961 - 1970

( Miles de Toneladas Métricas )

A ñ o	LA LIBERTAD		C U T U C O		A C A J U T L A		T O T A L E S	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
1 9 6 1	91	28.9	197	62.5	27	8.6	315	100.0
1 9 6 2	80	19.6	191	46.7	138	33.7	409	100.0
1 9 6 3	98	18.2	245	45.5	195	36.3	538	100.0
1 9 6 4	97	15.8	224	36.5	292	47.7	613	100.0
1 9 6 5	82	12.2	215	31.9	376	55.9	673	100.0
1 9 6 6	70	11.0	176	27.7	390	61.3	636	100.0
1 9 6 7	60	9.9	186	30.5	362	59.6	607	100.0
1 9 6 8	65	8.3	186	23.7	535	58.0	786	100.0
1 9 6 9	70	9.0	167	21.4	544	69.6	781	100.0
1 9 7 0	66	7.9	233	27.8	538	64.3	837	100.0
Incremento 61/70	- 27.5 %		18.3 %		1.892.5 %		165.6 %	

FUENTE: Información proporcionada por CEPA.



PRONOSTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA Y DESCARGA MARITIMO POR PUERTOS: 1971 - 1975

( Miles de Toneladas )

Año	H C A J U T L A			L A			L I B E R T A D			C U T U C O								
	Import	%	Export	%	Total	%	Import	%	Export	%	Total	%	Import	%	Export	%	Total	%
1971	419	64	233	36	652	100	44	75	15	25	59	100	112	59	79	41	191	100
1972	454	64	254	36	708	100	42	75	14	25	56	100	115	61	75	39	190	100
1973	490	64	275	36	765	100	40	77	12	23	52	100	117	62	71	38	188	100
1974	526	64	296	36	822	100	38	79	10	21	48	100	119	64	67	36	186	100
1975	561	64	317	36	878	100	37	82	8	18	45	100	121	66	63	34	184	100

DISTRIBUCION POR ZONAS DE LOS ELEMENTOS INTEGRANTES DE LOS SECTORES INDUSTRIAL Y COMERCIAL 1961

	<u>I N D U S T R I A</u>						<u>C O M E R C I O</u>					
	<u>Z O N A</u>						<u>Z O N A</u>					
	<u>OCCIDENTAL</u>		<u>ORIENTAL</u>		<u>TOTAL</u>		<u>OCCIDENTAL</u>		<u>ORIENTAL</u>		<u>TOTAL</u>	
	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%
Número de Establecimientos	12.626	68	6.073	32	18.699	100	13.420	77.8	3.035	22.2	17.255	100
Personal Ocupado	63.280	73	23.145	27	86.425	100	35.149	80.8	8.340	19.2	43.489	100
Remuneraciones Pagadas al Personal (Miles de Colones)	45.949	86	7.556	14	53.505	100	26.448	93.0	2.004	7.0	28.453	100
Materia Prima Consumida. (Miles de Colones)	311.742	75	104.998	25	416.740	100	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-
Combustibles y Lubricantes. (Miles de Colones)	5.828	77	1.715	23	7.543	100	+.-	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-
Producción Bruta (Miles de Colones)	539.725	77	161.787	23	701.512	100	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-
Valor Agregado (Miles \$s)	207.226	80	52.152	20	259.378	100	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-
Valor Ventas (Millones de Colones)	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-	-.-	753	91.6	69	8.4	822	100

DISTRIBUCION POR ZONAS DE ALGUNOS INDICADORES ECONOMICOS: 1970

	Z O N A				T o t a l	
	<u>Occidental</u>		<u>Oriental</u>			
		%		%		%
Extensión en Km <sup>2</sup>	10,782	51.4	10,205	48.6	20,987	100
Población ( Miles )	2,184	63.4	1,257	36.5	3,441	100
Densidad de Población Por Km <sup>2</sup> .	202.6	--	123.2	--	164	--
Número de Centros Educativos	2,612	65.5	1,377	34.5	3,989	100
Población Escolar (Miles).	462	71.1	188	28.9	650	100
Número de Líneas Telefónicas	25,920	90.3	2,788	9.7	28,708	100
Habitantes por Línea Telefónica	84	--	451	--	120	--
Longitud de Carreteras (Km)	5,321	61.2	3,381	38.8	8,702	100
Densidad de Carreteras (Km/100 Km <sup>2</sup> )	49.4	--	33.1		41.5	

Fuente: Indicadores Económicos CONAPLAN

INGRESOS CORRIENTES  
(Millones de Colones)

	<u>1 9 6 7</u>		<u>1 9 6 8</u>		<u>1 9 6 9</u>		<u>1 9 7 0</u>	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
<u>TOTAL DE INGRESOS CORRIENTES</u>	<u>226.91</u>	<u>100</u>	<u>230.98</u>	<u>100</u>	<u>242.65</u>	<u>100</u>	<u>281.55</u>	<u>100</u>
<u>ADUANAS MARITIMAS</u>	<u>80.59</u>	<u>35.5</u>	<u>74.44</u>	<u>32.2</u>	<u>80.21</u>	<u>33.1</u>	<u>101.93</u>	<u>36.2</u>
Acajutla	35.58	15.7	38.25	16.5	39.07	16.1	48.62	17.3
La Libertad	27.25	12.0	22.63	9.8	24.14	10.0	26.31	9.3
La Unión	17.76	7.8	13.56	5.9	17.00	7.0	27.00	9.6
<u>OTRAS FUENTES</u>	<u>146.32</u>	<u>64.5</u>	<u>156.54</u>	<u>67.8</u>	<u>162.44</u>	<u>66.99</u>	<u>179.62</u>	<u>63.8</u>

FUENTE: Ministerio de Hacienda.



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

**EL DESARROLLO PORTUARIO Y SU IMPORTANCIA EN  
EL CRECIMIENTO ECONOMICO DE EL SALVADOR**

TESIS

presentada por

**Pastor Sánchez Valencia**

para optar el grado de

**Licenciado en Economía**

Septiembre de 1973

San Salvador,

El Salvador

Centro América