

# ENLACE PORTUARIO

EDICIÓN ■ BICENTENARIO

Comisión Portuaria Nacional

Edición No. 28- septiembre 2021

A large cargo ship is docked at a pier. A train with two locomotives is on the deck of the ship. A red crane is on the pier. The scene is set against a sunset sky. In the foreground, a large red bollard is visible.

**49 AÑOS**

CONSTRUYENDO UN LEGADO  
AL SERVICIO DE LOS PUERTOS

Página 19

## En esta edición

- 4** Los puertos marítimos de Guatemala en doscientos años  
*Omar Ricardo Barrios Osorio / Comisión Portuaria Nacional*
- 8** Historia Portuaria Nacional  
*Dra. Regina Wagner / Historiadora*
- 11** Origen y desarrollo del puerto de Champerico  
*Lic. Juan José López Castellanos / Empresa Portuaria Nacional de Champerico*
- 14** ¿Cómo ha contribuido la institución en el desarrollo marítimo portuario?  
*Lic. Erick Enrique De León Lobos / Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla*
- 17** 36 años de Puerto Quetzal  
*Mgter. David Berganza Alburez / Empresa Portuaria Quetzal*
- 19** Historia de la Comisión Portuaria Nacional -CPN-  
*Licda. Maricruz Rodas Arenas / Comisión Portuaria Nacional*
- 23** Historia, presente y futuro  
*Augusto Romeo Ponce Barrientos / FEGUA*
- 25** Los retos del servicio aduanero de Guatemala  
*Mgter. Werner Ovalle Ramírez / Superintendencia de Administración Tributaria*
- 33** La educación marítima como motor de desarrollo  
*Capitán de Navío DEMN, Robin Ogáldez / Escuela Naval de Guatemala*
- 36** Piedra angular en la atracción de inversión extranjera  
*Ing. Rolando Paiz / Programa Nacional de Competitividad*
- 38** El reto de ubicar a Guatemala en una mejor posición logística portuaria a nivel mundial  
*Licda. Vera Lucrecia Calderón Domínguez / Asociación Guatemalteca de Exportadores*
- 40** Fomentemos el desarrollo de una verdadera mujer portuaria  
*Licda. Kamyla Barrientos / Wista Guatemala*
- 42** Integración centroamericana y desarrollo de la institucionalidad marítima  
*Lic. Oscar José David Lizama Marroquín / Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador*
- 46** 200 años conectando al mundo  
*Licda. Elvia Bustavino / Autoridad Marítima de Panamá*

### JUNTA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL

Lic. Omar Ricardo Barrios Osorio  
Representante Titular / Presidente Junta Directiva  
Ministerio de Finanzas Públicas

Licda. Alba Edith Flores Ponce  
Representante Titular  
Ministerio de Economía

Lic. Roberto René Alonzo Del Cid  
Representante Suplente  
Ministerio de Economía

Lic. Edgar Mariano Díaz Cuevas  
Representante Suplente  
Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Lic. Juan Francisco Escobar Alonzo  
Representante Titular  
Empresa Portuaria Nacional de Champerico

Lic. Juan José López Castellanos  
Representante Suplente  
Empresa Portuaria Nacional de Champerico

Lic. Erick Enrique De León Lobos  
Representante Titular  
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

Lic. Rony Youssef León Benítez  
Representante Suplente  
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

Licda. Ingrid Barillas  
Representante Titular del CACIF

Lic. Marcos Chang  
Representante Suplente del CACIF

Sr. Augusto Romeo Ponce Barrientos  
Representante Titular  
Ferrocarriles de Guatemala

Licda. Mariela Villatoro  
Representante Suplente  
Ferrocarriles de Guatemala

Lic. David Berganza Alburez  
Representante Titular  
Empresa Portuaria Quetzal

Lic. Adiel Ricardo Monterroso  
Representante Suplente  
Empresa Portuaria Quetzal

Ing. Ramsés Lobo  
Representante Titular  
Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios

Licda. Jennifer Cárcamo  
Representante Suplente  
Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios

Mgter. Werner Florencio Ovalle Ramírez  
Representante Titular  
Superintendencia de Administración Tributaria

Lic. Juan José Arreaza Díaz  
Representante Suplente  
Superintendencia de Administración Tributaria

Licda. Maricruz Rodas Arenas  
Directora Ejecutiva Interina  
Comisión Portuaria Nacional

### CONSEJO EDITORIAL REVISTA ENLACE PORTUARIO NO. 28 EDICIÓN BICENTENARIO DE CPN

Lic. Julio César Morales Carrera  
Jefe de Comunicación, RRRP y Mercadeo

Lic. Juan Valentin Santos  
Profesional de Comunicación, RRRP y Mercadeo

Turqueza Castellanos Deras  
Técnico de Comunicación, RRRP y Mercadeo

Licda. Julissa Samayoa  
Consultora de Comunicación CPN

El contenido de los artículos es responsabilidad de sus autores y no refleja necesariamente la posición de la Comisión Portuaria Nacional.

Esta es una publicación de la Comisión Portuaria Nacional. Todos los derechos son reservados. Prohibida su reproducción parcial o total. Se permite la utilización de los artículos e información contenida, siempre que se cite el medio y el autor.

6ta. Avenida "A" 8-66, Zona 9, Guatemala

Ciudad, Centroamérica

PBX: 2419-4800

Correo electrónico: info@cpn.gob.gt

Página web: www.cpn.gob.gt



# PUERTO QUETZAL

## PUERTA ESTRATÉGICA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL



Puerto Quetzal, se encuentra ubicado en el área del litoral Pacífico de Guatemala. Es un puerto moderno y multipropósito que cuenta con terminales especializadas en manejo de contenedores, pasajeros, carbón mineral, gas licuado, granel sólido, manejo de azúcar y carga a granel.

Su envidiable posición geográfica le brinda acceso a las principales rutas comerciales de la Cuenca del Pacífico y la de la Costa Oeste del Continente Americano.

Por su ubicación el tránsito para las importaciones y exportaciones con países vecinos a Guatemala es altamente eficiente y por la cercanía con el Canal de Panamá se logra una conectividad muy alta con el resto del mundo.

**Son más de 35 años de experiencia en el manejo efectivo de la carga y descarga de todo tipo de mercancías. Estas más de tres décadas de servicio con excelencia, avalan internacionalmente a nuestros servicios marítimo-portuarios:**

- A la carga y al buque
- Almacenaje
- Arrendamiento de áreas y locales

### Empresa Portuaria Quetzal

Km. 102 Autopista Escuintla Puerto Quetzal, Guatemala, C.A.

PBX: (502) 7828-3500

### Unidad de Comercialización y Mercadeo

atencionalcliente@puerto-quetzal.com

desarrollodenegocios@puerto-quetzal.com

[www.puerto-quetzal.com](http://www.puerto-quetzal.com)



# LOS PUERTOS MARÍTIMOS DE GUATEMALA EN DOSCIENTOS AÑOS



**Omar Ricardo Barrios Osorio**  
Presidente Comisión Portuaria Nacional

En el período de gobierno 2020-2024 quienes prestamos servicios en entidades públicas o privadas hemos enfrentado dos momentos cruciales en la administración y en la historia de Guatemala y Centroamérica: las responsabilidades en las acciones de desafiar la pandemia Covid-19, un fenómeno de salud pública con efectos enormes e inconcebibles efectos; el segundo, un evento cultural, histórico y de reflexión: llegar al Bicentenario de Independencia.

El pleno de la Comisión Portuaria Nacional (CPN), presidencia, Dirección de Protección Portuaria y el personal de la institución, generó valiosas acciones y aportes para garantizar el funcionamiento de los puertos marítimos de Guatemala, lo que se ha expuesto en otros documentos y foros pero siempre que podemos, aprovechamos para reconocer el compromiso de las autoridades y personal de las instalaciones portuarias, aduaneras, de seguridad y protección, que permitieron que los servicios marítimo-portuarios no se interrumpieran ni un solo día, reconocimiento extensivo al sector privado vinculado y al sistema portuario nacional.

## ¿Cómo atender el Bicentenario de Independencia en momentos como el actual?

Sobre la importancia del Bicentenario de Independencia de Guatemala, y de las ahora

Repúblicas de Centroamérica (1821-2021), hay muchos enfoques, visiones y perspectivas, y en la CPN nos corresponde aportar elementos desde el tema portuario, marítimo, ferroviario, aduanero, logístico, integración centroamericana y otros; para ello se invitó a reconocidos funcionarios públicos nacionales e internacionales y personas relevantes del sector privado, quienes desde su especialidad nos explican el pasado, presente y una perspectiva fundamentada del futuro y por ello son plumas invitadas en la presente Revista Enlace Portuario, Edición Bicentenario.

Este período y conmemoración tiene mayor relevancia para Guatemala derivado que el presidente de la República, Doctor Alejandro Giammattei Falla, ejerce la presidencia pro tempore del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), valor adicional por el impuso a la comunidad centroamericana en las últimas décadas.

## Doscientos años en los puertos marítimos nacionales

Por espacio, avancemos durante el tiempo del Bicentenario desde el enfoque particular de mi actividad profesional: abogacía y legislación. El surgimiento de los puertos marítimos en Guatemala estuvo íntimamente vinculado a dos

aspectos: el transporte ferroviario; cada puerto tiene o estuvo diseñado con interconexión para atender la carga por tren, siendo ejemplo de ello que Puerto Santo Tomás de Castilla fue previsto en conjunto con el proyecto del Ferrocarril Verapaz y servicios anexos; el segundo, las aduanas, no existe puerto marítimo sin aduana.

Desde la independencia de las provincias de Centroamérica en 1821 se construyeron puertos mayores o menores, marítimos o fluviales y otros proyectos que quedaron inconclusos por diversas razones. En 1852, por Decreto No. 62 del presidente Rafael Carrera, se ordena trasladar el Puerto de Iztapa a la finca El Zapote, posteriormente declarado como Puerto San José.

En la administración del presidente provisorio de la República, Miguel García Granados, emite el 10 de junio de 1871 el Decreto Número 1 en el que considera la conveniencia de “apertura de un nuevo puerto, para cuyo establecimiento, Champerico es el punto preferible por su salubridad y por ser el más céntrico respecto de los departamentos de Los Altos”.

Por ende, queda así habilitado para el comercio de importación y exportación el puerto de Champerico, Retalhuleu; en 1894, el gobierno del presidente de la República José María Reina Barrios, intentó reconstruir Puerto Iztapa, lamentablemente la situación económica no permitió que se lograra.

En 1895 funda la ciudad de Puerto Barrios y en 1896, emitió el Decreto No. 524 en el que se declara a Puerto Barrios puerto mayor de la República, relacionando en el mismo que “Puerto Barrios reúne todos los medios de seguridad y cuantas condiciones puedan exigirse para el anclaje y abrigo de buques de todos los calados”.

Actualmente las instalaciones en Puerto Barrios son administradas eficientemente por una

empresa privada, pero el área es propiedad de Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), concesionadas en su oportunidad a Ferrovías de Guatemala, Sociedad Anónima, con acciones mayoritarias del Estado de Guatemala. Referencia breve a Puerto de Livingston, Izabal, en 1878 y Puerto de Ocos, San Marcos, en 1884.

La primera mitad del Siglo XX fue la consolidación de empresas internacionales en Guatemala; como nos enseña la historia la United Fruit Company (UFCO), International Railways of Central America (IRCA) y otras entidades, generaron actividades de monopolio aprovechando el letargo de la administración pública; de forma resumida, la producción agrícola, el transporte ferroviario, los almacenes de depósito y los muelles o puertos, estaban en control de empresas de capital extranjero por lo que fijaban sus tarifas, negociaban los esquilmos tributos y pagos al Estado.

Es a partir de la Revolución de 1944 que los puertos marítimos tienen resurgimiento, la segunda mitad del siglo XX es posiblemente la mejor época de las instalaciones portuarias, iniciando con Decretos de la Junta Revolucionaria de Gobierno de 1944 y confirmados en 1953 por el Decreto No. 995, el Segundo Gobierno de la Revolución se proyectó el futuro económico de la nación y determinó declarar de utilidad y necesidad públicas la construcción de un puerto, línea férrea, servicios y en especial la ciudad portuaria en la bahía de Santo Tomás, sobre el literal del Océano Atlántico, en uno de los mejores lugares para el abrigo de los buques en la Costa Centroamericana, Bahía de Santo Tomás.

Tanto el gobierno de la Revolución (1944-1954) como el denominado Contrarrevolución (1954-1963) estaban de acuerdo en un punto, era urgente reactivar los puertos marítimos nacionales. Por ello, mediante Decreto No. 547 de 1956, emitido por el presidente de la República, Carlos Castillo Armas,

resalta en el primer considerando “que el puerto nacional de Santo Tomás fue construido por el Gobierno de la República con la finalidad esencial de dotar a Guatemala de un puerto propio sobre la costa norte de la república que incremente el tráfico internacional”.

Se determina que depende exclusivamente del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (ahora Ministerio de Finanzas Públicas) y que esta última entidad debe convertir al puerto nacional de Santo Tomás en una empresa nacional similar a la Empresa Portuaria Nacional de Champerico. En 1963, el jefe de Gobierno, Enrique Peralta Azurdia, emite el Decreto Ley No. 63 en el que deroga el Decreto No. 547 y procede a constituir la Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez, dotándola de autonomía, con control y coordinación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En 1969, el Congreso de la República de Guatemala emitió el Decreto No. 15-69 que determina que la Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez se denominará en lo sucesivo Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, como se denomina actualmente y regulada por el Decreto No. 4-93 del Congreso de la República, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla (Empornac).

En el otro extremo de Guatemala, en el Océano Pacífico se determinó mediante Decreto No. 334 del 29 de junio de 1955 constituir la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, con el objetivo de reactivar las actividades del puerto marítimo; importante considerar este punto, porque es la base para, oportunamente, analizar la naturaleza de descentralización o autonomía de las empresas portuarias nacionales.

Durante el gobierno del presidente de la República Romeo Lucas García, se emitió el Acuerdo Gubernativo de 26 de septiembre de 1979 que crea

la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (Unecpa), adscrita a la Presidencia de la República.

El modelo utilizado de unidad ejecutora es relevante, derivado que esa dependencia administrativa se encargaría de la gestión de los fondos públicos conforme las normas presupuestarias y de tesorería vigentes. Posteriormente, el presidente Lucas García emite el Acuerdo Gubernativo en Consejo de Ministros de 8 de noviembre de 1979 que declara de “Emergencia Nacional la situación prevaleciente en el sistema portuario del Litoral Pacífico de Guatemala, debido a la falta de un puerto moderno”.

En 1980 se inicia la construcción y en 1983 se prestaron los primeros servicios portuarios; en 1985 el jefe de Estado Oscar Mejía Víctores emite el Decreto Ley Número 100-85, Ley Orgánica de la Empresa Portuaria Quetzal constituyendo la entidad descentralizada y autónoma Empresa Portuaria Quetzal (EPQ), quien administra Puerto Quetzal.

### **La Comisión Portuaria Nacional**

En 1972 el Presidente de la República de Guatemala, Carlos Arana Osorio, crea la Comisión Portuaria Nacional y establece que sea presidida por el representante del Ministerio de Finanzas Públicas (MFP) es decir, sigue la línea de participación del Ministerio en los puertos marítimos, ello relacionado con la naturaleza de lo que representan los ingresos fiscales de la nación y justifica la importancia del impulso de rentabilidad que deben tener las acciones de administración pública o privada, en las empresas e instalaciones portuarias.

Sumado a lo anterior con fundamento en norma constitucional se crea la CPN, especialmente para su participación en el marco de la integración centroamericana y para representar al Estado de Guatemala en los organismos internacionales y nacionales en el tema portuario, lo cual realiza



hasta la fecha en la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo –Cocatram– y otras entidades.

### **Historia de las autoridades portuarias, marítimas y designadas**

En relación con el tema portuario y de transporte marítimo es la Asamblea Nacional Constituyente (1984-1986) al decretar la Constitución Política de la República de Guatemala, quien determinó que los servicios de transporte y los puertos marítimos comerciales estén sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles, es decir, las distintas dependencias militares no tienen atribuciones sobre los puertos y el transporte marítimo comercial.

El Ejército de Guatemala, por Decreto No. 20-76 del Congreso de la República está encargado de velar por el respeto del mar territorial y la zona económica exclusiva, lo cual realiza de forma efectiva la Comandancia de la Marina de la Defensa Nacional, quien tiene a su cargo las Fuerzas de Mar y su autoridad superior es la Jefatura del Estado Mayor de la Defensa Nacional, lo anterior establecido por el Presidente de la República de Guatemala en Acuerdo Gubernativo No. 223-2004 refrendado por el Ministro de la Defensa Nacional.

En 1997 el Congreso de la República emitió el Decreto No. 114-97, Ley del Organismo Ejecutivo y otorga la calidad de autoridad portuaria al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), con relación a la calidad de autoridad marítima; actualmente existe en el Congreso de la República la iniciativa número 5183, que tiene por objeto que se designe autoridad marítima al Ministerio de la Defensa Nacional por conducto de la Dirección General de Asuntos Marítimos, pero hasta la fecha no ha sido aprobado.

La calidad de autoridad designada establecida en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), de la

Organización Marítima Internacional (OMI) determina que el Gobierno Contratante establecerá quién ejercerá esa competencia. Por lo anterior en 2003 el CIV determinó esa atribución a la CPN y en 2021 el presidente de la República por Acuerdo Gubernativo No. 161-2021 designó a la Comisión Portuaria Nacional en el ámbito de la protección de las instalaciones portuarias, atribuciones y actividades que realiza la Dirección de Protección Portuaria de la Comisión.

### **¿Hacia dónde debemos dirigir el sistema portuario nacional y centroamericano?**

Debemos trabajar en conjunto muchos temas, estudios, investigaciones, pero en especial desarrollar la política portuaria nacional, legislar para dar forma al sistema portuario, entre importantes acciones para asumir y que no pueden esperar más, porque el comercio marítimo internacional y la economía nacional necesitan fortalecer áreas que aporten seguridad jurídica, pero siempre con ejes transversales enfocados a los derechos de los habitantes, transparencia, desarrollo, descentralización y otros de carácter relevante.

Son muchos los aspectos, circunstancias, momentos de la historia, contextos, que se deben considerar en estos doscientos años de actividad independiente de las naciones centroamericanas, pero se tiene una gran deuda con nuestros habitantes: una integración centroamericana portuaria real y efectiva, que genere resultados a corto, mediano y largo plazo.

¿Y nuestro principal éxito en doscientos años?: una real hermandad que se mantiene entre centroamericanos, una unión que va más allá de los debates políticos de turno, de los conflictos comerciales y de cualquier índole.

¡Viva Guatemala, sigamos impulsando la Comunidad Centroamericana!

# HISTORIA PORTUARIA NACIONAL



**Dra. Regina Wagner**  
Historiadora

Desde el periodo Clásico los mayas desarrollaron la navegación de ríos, lagos y la marítima costera de larga distancia en aras del comercio de bienes y productos que intercambiaban desde el Golfo de México, bordeaban Yucatán hasta la Bahía de Honduras. Se movilizaron con remos en cayucos de madera. Para la navegación costera idearon una compleja estructura de rutas y lugares de apoyo con sistemas de señalización en espacios estratégicos para poder ubicarse y entrar a los puertos en las desembocaduras de los ríos, vadeando los arrecifes. Cristóbal Colón vio una de

esas embarcaciones larga y ancha, con unas 25 personas al llegar a la isla Guanaja en la Bahía de Honduras en 1502.

El descubrimiento y colonización de América por los españoles significó el arribo de buques, la inmediata fundación de puertos para el desembarque de los colonos y luego el comercio trasatlántico que se desarrolló entre España y sus colonias, pues los españoles no podían prescindir del vino, aceite, paños, lino, hierro, mercurio, papel, vinagre, aceitunas, almendras, higos y pasas. Del istmo centroamericano se exportó cacao, añil, zarzaparrilla, bálsamo, cañafístula, cueros de reses, madera, oro y plata, y de Nicaragua brea y alquitrán.

Los primeros puertos en el Mar Caribe fueron Puerto Caballos y Trujillo (Honduras). Por el lado del Pacífico Acajutla (El Salvador) y El Realejo (Nicaragua). Pedro de Alvarado construyó sus dos flotas en el astillero de Iztapa, pero zarpó de Acajutla al Perú y a las Islas de la Especiería. El transporte de las mercaderías hacia las ciudades del interior se hacía con recuas de mulas. De los puertos hondureños llegaban embarcaciones con mercancías para Guatemala que entraban por Bodegas del Golfo, al centro sur del lago de Izabal.





Lamentablemente ya en el siglo XVI apareció la piratería que atacó Puerto Trujillo y Bodegas del Golfo. En 1604 se creó el puerto Santo Tomás de Castilla, que sustituyó al de Puerto Caballos por los ataques de los piratas que continuaron en todos los puertos del Imperio colonial español, sobre todo en el Mar Caribe. Para proteger el tesoro americano que enviaban las colonias a la metrópoli, Felipe II creó un sistema de convoyes: en la primavera salía la flota a Veracruz, de la cual se separaban dos o tres buques a las costas de Honduras, y en el verano salía el Galeón a Panamá y Cartagena de Indias. En enero se reunían ambos convoyes con los frutos coloniales y el oro y la plata americana en La Habana, se reabastecían y escoltadas retornaban a Cádiz.

El siglo XVII fue uno de depresión económica en Europa por las guerras que se libraron en diferentes países. Además, después de la derrota de la Armada Invencible en 1588, Felipe II ya no pudo reconstruir parte de la flota destruida en dicho intento de invasión a Inglaterra, por lo que hubo inseguridad en los mares y las colonias sufrieron los ataques de los piratas más osados y temerarios. Se fortificaron los puertos de Veracruz, La Habana, Cartagena y San Juan (Puerto Rico), pero el sistema defensivo del Reino de Guatemala continuó siendo deficiente, con pocos pobladores en los puertos y sin armas. Por el lago de Izabal entraban los navíos ingleses y holandeses sin mayor dificultad a Bodegas del Golfo, hasta que se construyó el fuerte de San Felipe de Lara en 1655. Puerto Caballos y Trujillo continuaron siendo atacados y saqueados en varias ocasiones. Es importante señalar que con la piratería también floreció el contrabando desde la toma de la isla de Jamaica por los ingleses en 1655.

En el siglo XVIII la nueva dinastía de los Borbones en el trono español introdujo una serie de reformas, como la construcción de barcos en astilleros españoles, se fomentó la minería de plata en Honduras y con más moneda circulante se reactivó el comercio del Reino. La producción del colorante añil gozó de gran demanda por su excelente calidad, ocupaba el

segundo lugar en las importaciones de Cádiz después de la plata americana que representaba el 76%. El añil se reexportaba en un 80% a la industria textil de Inglaterra y Holanda. También se intercambiaron productos con Perú, como vinos, aceites, mercurio y otros frutos. Al incrementarse las exportaciones de añil se revivieron los puertos de Santo Tomás y Omoa, aunque este fue objeto de ataque y saqueo de los piratas que logró desalojar al Capitán General Matías de Gálvez en 1779, pues los ingleses habían ocupado la isla Roatán, desde donde operaban incursionando en las costas de Honduras y Guatemala.

En 1782 entró en vigor el reglamento de “libre comercio” dentro del Imperio. Lamentablemente las guerras de coalición contra Francia entre 1796-1802 bloquearon los mares y la Corona tuvo que autorizar el libre comercio con naciones neutrales. Entonces arribaron embarcaciones inglesas y estadounidenses a los puertos del istmo y se establecieron contactos con Boston, Filadelfia y Jamaica. Y los criollos se acostumbraron a los productos de la industria inglesa.

A partir de la independencia de 1821 se autorizó el libre comercio y tanto el gobierno como los comerciantes dependían de establecer un comercio exterior por puertos que contaran con buenas instalaciones de embarque y desembarque. Y aunque se identificó el puerto de Iztapa como el más cercano a la capital, Belice, que había llenado el vacío comercial después del contrabando de productos ingleses a cambio de la plata hondureña y añil, continuó enviando mercancías inglesas a los puertos de Centroamérica en goletas, en especial al puerto de Izabal, cerca del antiguo Bodegas del Golfo, y a Omoa. Este comercio disfrutó de grandes rebajas de impuestos en Gran Bretaña y Belice.

El mantenimiento de los puertos y carreteras estaba a cargo del Consulado de Comercio de Guatemala, el cual velaba por sus intereses e hizo poco por el puerto de Iztapa, hasta que este empezó a cobrar importancia en la década de 1850, al ser frecuentado el Océano Pacífico por buques que a partir de 1855 contaban con una línea de ferrocarril

interoceánica en Panamá para el trasbordo de personas y mercaderías. Muchos veleros y vapores veleros de diferentes nacionalidades, como la Pacific Mail Steamship Company y la British Mail SS, circulaban los mares hasta San Francisco California, lo cual permitió realizar exportaciones de café y azúcar, cultivos que estaban floreciendo en la vertiente del Pacífico de Guatemala.

Si en 1839 todavía era bajo el porcentaje de las exportaciones que salía por el Pacífico, esto fue cambiando cuando en 1853 se decidió trasladar el puerto de Iztapa al lugar llamado El Zapote, en donde se erigió Puerto San José y en 1868 se construyó un muelle para facilitar el embarque y desembarque de las personas, fardos y sacos de café. Para entonces el comercio vía Izabal y Belice ya había disminuido. Sin embargo, los comerciantes capitalinos no atendían las necesidades del resto del país, en particular el suroccidente, hasta que llegaron los liberales al poder y habilitaron puerto Champerico en 1871, puerto Livingston en 1878 para los productos de Alta y Baja Verapaz, y el puerto de Ocos en 1884.

A su vez enlazaron estos puertos con el interior por medio de vías férreas entre 1877 y 1885 y se instalaron telégrafos, y los tramos faltantes en la etapa de auge del café en la década de 1890, quedando unida la red ferroviaria desde la frontera mexicana hasta la capital y en toda la franja de la bocacosta hacia los puertos. En

Alta Verapaz los exportadores de café construyeron el Ferrocarril Verapaz a lo largo del Polochic de La Tinta a Pancajché. En 1883 se inició el Ferrocarril del Norte, que en 1897 llegó hasta El Rancho. Fue terminado por la United Fruit Company (UFCO) entre 1904 y 1908 de El Rancho a la capital. En 1912 la International Railways of Central America (IRCA) absorbió todos los ferrocarriles, menos el de Verapaz.

A mediados del siglo XX estos dos monopolios estadounidenses operaban el sistema ferroviario y portuario del país, dándole prioridad a las exportaciones de banano por ser perecedero. Para que los exportadores de café enviaran sus sacos vía Puerto Barrios, las tarifas al Mar Caribe eran más baratas que las que conducían a los puertos del Pacífico.

En 1951 el presidente Jacobo Arbenz inició la construcción de una ruta al Atlántico y también construyó un muelle en puerto Santo Tomás de Castilla para desligar a la nación de la dependencia de la frutera. Ambos puertos coexistieron hasta el terremoto de 1976, que destruyó a ambos. Solo fue reconstruido el puerto de Santo Tomás, que es de los más utilizados en toda Centroamérica. Al igual, en 1983 se inició con un dragado para la construcción de Puerto Quetzal entre los puertos de San José y el antiguo de Iztapa, el cual consta de instalaciones portuarias modernas y goza de gran intercambio comercial en la costa del Pacífico.



# ORIGEN Y DESARROLLO DEL PUERTO DE CHAMPERICO



**Lic. Juan José López Castellanos**  
Gerente General Empresa Portuaria  
Nacional de Champerico



Ixtlán, nombre inicial del puerto de Champerico, que se ubica en la parte sur de la República de Guatemala, su historia data entre los años 1700 y 1800; una de sus actividades principales era la pesca artesanal; por aquel entonces existió una compañía exportadora de madera proveniente de Alemania conocida con el nombre de Champer & Co. que permaneció durante varios años y que por tratarse de un término extranjero, a los trabajadores y lugareños de aquella época se les dificultaba la pronunciación en inglés (anglosajón), por lo que adaptaron el nombre coloquialmente como “Champerico”, mismo que ha quedado a la posteridad gracias al ingenio de los “champericanos”, como se autodenominan los pobladores de este bello puerto.

El puerto de Champerico fue habilitado para el comercio de importación y exportación el 10 de junio de 1871 por el General Miguel García Granados, presidente provisorio de la República de Guatemala quien firmó el Decreto respectivo en la ciudad de Quetzaltenango, indicando que dicha ley entraría en vigor 3 meses después de su promulgación.

En sus inicios el gobierno otorgó la administración del puerto a finqueros occidentales y particulares de Quetzaltenango. Los principales productos de exportación eran el café, madera, cacao y banano.

Champerico, al igual que San José, prestaba el servicio de tránsito de pasajeros que en esa época era intenso debido a que a los viajes internacionales solo podían efectuarse por la vía marítima.

En la primera década de ese siglo las operaciones del puerto estuvieron a cargo de la Agencia Marítima de Champerico. El Decreto 46 del 29 de enero de 1872, habilitó a Champerico para el comercio de importación y exportación, con derecho a construcción de una aduana.

El Puerto de Champerico, el más septentrional de Guatemala y Centroamérica en el Litoral del Pacífico, con una rada abierta que funcionaba por medio un muelle de pilotes de hierro que penetra 200 metros en el mar, el cual disponía de 2 atracaderos para lanchones de 45 toneladas brutas por donde fluía el tráfico de carga de entrada y de salida, que era movida desde y hacia el muelle en lanchones arrastrados por remolcadores. La empresa disponía de un equipo flotante de 4 remolcadores con motores 250 HP, 10 lanchones de acero con capacidad para 30 toneladas netas de carga cada uno, 2 grúas eléctricas de 5 toneladas, 4 grúas de vapor de 10 toneladas, una grúa real de 40 toneladas, 3 locomotoras y 150 carros de vía, que eran objeto de meticoloso mantenimiento.



## MARCO HISTÓRICO INSTITUCIONAL EMPRESA PORTUARIA NACIONAL DE CHAMPERICO (EPNAC)

El 20 de junio de 1881 se aprobó el Acuerdo Gubernativo donde se contrató la construcción y explotación por noventa y nueve años de un ferrocarril, servido por fuerza de vapor o de electricidad del puerto de Champerico hasta Retalhuleu, vía Caballo Blanco y al finalizar estos años pasa a ser propiedad nacional.

El 1 de febrero de 1886 el Poder Ejecutivo firmó un contrato en el que se establecía una línea de vapores Hispano-Centroamericana para carga, que hicieran el viaje de San Francisco, California, hasta Panamá obligándose a tocar una vez por semana en cada uno de los puertos de San José, Champerico y Ocosingo, ahí se detenían por lo menos durante doce horas en cada puerto para hacer la carga y descarga necesarias.

En 1930 las operaciones estaban a cargo de la Casa Comercial Grace & Compañía, (además de las operaciones portuarias San José); 5 años más tarde, en 1935 se hizo cargo la Firma "J.R. Collins & Cía. S. en C." del puerto de Champerico al comprar 6000 acciones de la Compañía Grace & Cía. con valor nominal de Q.25.00 cada una. Además el servicio de cabotaje y manejo de carga lo efectuaba la Compañía de Agencias de Champerico, S.A. cuyo capital era de 3,375 acciones con valor nominal de Q.50.00 cada una.

El 1 de mayo de 1954 se venció el término de vida social para la Compañía de Agencias de Champerico, S.A. y el gobierno del país no prorrogó, por lo que procedió a su liquidación el 19 de mayo y se decretó la intervención de Agencias Marítimas de Champerico, S.A.; la intervención fue levantada el 28 de noviembre del mismo año.

La Empresa Portuaria Nacional de Champerico (EPNAC), fue creada según Decreto 334, de la Presidencia de la República el 29 de junio de 1955 como una entidad del Estado, en el que constaba su conformación, acordándose la compra del Muelle a J.R. Collins, S. en C., la maquinaria, edificios, equipos, entre otros suministros, oficializándose el 9 de enero de 1956.

La terminal portuaria fue considerada la más grande y funcional de Guatemala, constituida por una extensión de terreno de 70,000 metros cuadrados de superficie de concreto, un sistema de vías férreas colocadas a nivel y bodegas cerradas y abiertas con facilidades para almacenamiento de 250,000 sacos de fertilizantes; más de 60,000 sacos de torta de algodón; 90,000 pacas de algodón; 100,000 sacos de café y espacio adicional para materias primas para usos industriales, tales como papel en bobinas, productos químicos, maquinaria para industria, repuestos, entre otros accesorios.

El movimiento principal de carga de exportación está constituido por algodón (pacas) y sus derivados (semilla, torta y borra), productos agrícolas (semilla de ajonjolí, raíz de zacatón), miel de abejas, maderas finas y café en oro. La carga principal de importación está constituida por fertilizantes, maquinaria y materias primas para usos industriales.

El puerto de Champerico sirvió a la región de Guatemala más rica en recursos agrícolas y ganaderos. El puerto trabajó con una eficiencia que fue elogiada por observadores nacionales y extranjeros; figurando en sus récords, movimientos globales en 24 horas de más de 1,500 toneladas, probablemente el más alto en la República.

En 1978 se observó un tonelaje movido de 9,423 toneladas en importación con países de origen como Alemania, Costa Rica, Estados Unidos,

Cánada, Finlandia, Holanda, Perú, Suecia, Taiwán y Yugoslavia y de 109,440 toneladas de exportación con países de destino como Alemania, Costa Rica, China, Francia, Italia, Japón, Taiwán, Malasia, España, Bélgica, Portugal, Grecia entre otros.

Alrededor de 71 barcos tocaron el puerto de Champerico de diferentes líneas marítimas como Central America Line, Servicios Alemanes de C. A., China Ocean Shipping Co.; posteriormente el puerto de Champerico culminó su productividad en 1985 como principal puerta de importación y exportación.

Desde 1985 hasta el 2006 el puerto de Champerico únicamente brindaba servicios de carga y descarga de lanchas artesanales en el muelle que con el paso del tiempo se deterioraba.

A través de los Decretos 45-2006 y 33-2007, se estableció la planificación y construcción de la estación portuaria denominada “Dársena Pesquera del Puerto de Champerico” que vendría a incrementar el desarrollo pesquero semi-industrial y turístico de la región sur occidente del país; esta obra se inaugura el 17 de agosto de 2009 (primera fase). Posteriormente fue entregada la obra en el año 2010 a la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

La Portuaria Nacional de Champerico actualmente continúa trabajando para su desarrollo y el del país a través de proyectos y mejoras aplicadas a infraestructura con el fin de fortalecer las operaciones que realizan, destacando el dragado continuo en el canal de acceso con una extracción total de 21,420 metros cúbicos de sedimentos para mantener el libre acceso de las embarcaciones artesanales; atendiendo aproximadamente 2,255 servicios de lanchas de pesca artesanal con producto marítimo, actividad que ha permitido dinamizar en gran parte la economía del municipio de Champerico.

Además de dedicarse a las actividades propias de la empresa, la EPNAC cuenta con la “Casa Patronal”, un espacio para actividades recreativas; estas instalaciones ocupaban las antiguas oficinas



administrativas de la Empresa; la misma que se renta y promueve a disposición de la población para que puedan realizar diversas actividades familiares, recreativas, administrativas, laborales o de cualquier otra índole.

La casa contiene 8 habitaciones equipadas con baño privado cada una, cocina, salón, parqueo, área verde y piscina. De igual manera en ocasiones, en el amplio espacio que ocupa el patio de la empresa se han realizado diversas actividades como conciertos, campamentos, actividades religiosas, triatlón, de independencia y navideñas; la dársena además de ser utilizada por los pescadores del municipio como canal de acceso, también es un lugar turístico en el que se recibe a miles de turistas cada año.

## Bibliografía

Museo de Historia de Quetzaltenango.  
<https://www.facebook.com/MuseodeQuetzaltenango/posts/2239979916085585/>.

Wikipedia;  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Champerico#CITAREFPrensa\\_Libre2011](https://es.wikipedia.org/wiki/Champerico#CITAREFPrensa_Libre2011).

Memoria de labores de Empresa Portuaria Nacional de Champerico 1978.

Memoria de Labores de Empresa Portuaria Nacional de Champerico 1979.

Memoria de Labores de Empresa Portuaria Nacional de Champerico año 2009.

# ¿CÓMO HA CONTRIBUIDO LA INSTITUCIÓN EN EL DESARROLLO MARÍTIMO PORTUARIO?



**Lic. Erick Enrique De León Lobos**  
Gerente General (a.i) en funciones de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla



El comercio marítimo a través de la historia ha representado un importante papel dentro del desarrollo económico de los países a nivel mundial, siendo la actividad portuaria una alternativa real para el crecimiento económico y comercial de las naciones, pues son fundamentales para el intercambio comercial internacional por ser lugares de resguardo de las embarcaciones en las que se desarrollan operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque de todo tipo de mercancías, las cuales son necesarias para el consumo de las poblaciones.

Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla es uno de los puertos de mayor relevancia a nivel nacional debido a su posicionamiento estratégico y experiencia en el sector, siendo el punto de transferencia de las mercancías nacionales a mercados potenciales en el Atlántico.

A lo largo de la historia ha influido en el desarrollo de la región impulsando desde sus inicios el comercio marítimo internacional; en la década de los 50 para el gobierno de Guatemala era necesaria la creación de un puerto de conexión con el Atlántico que reúna las condiciones necesarias para el desarrollo del mismo, es así como nace la iniciativa de crear el Puerto Santo Tomás de Castilla.

Durante el gobierno del Coronel Jacobo Árbenz Guzmán se establece la construcción de una ciudad puerto en la Bahía de Santo Tomás en el departamento de Izabal y se declara como un puerto de utilidad y necesidad pública para el Estado por el impulso económico que genera a nivel nacional.

El respectivo contrato se firmó con la compañía Morrison Kundson el 30 de junio del año 1953, dichos trabajos fueron inaugurados por el Presidente Castillo Armas el 13 de septiembre de





1955, en vísperas de las festividades patrias y como un homenaje al país se realizó el primer envío de cargamento a bordo del buque Mare-Liberum que pertenecía a la compañía Guatemala-Line.

En sus diferentes fases de construcción y durante 66 años continuos Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla ha mantenido las operaciones portuarias continuamente para la atención de buques internacionales promoviendo el desarrollo económico y convirtiéndose en un puerto adaptable a las necesidades de los clientes, como su función multimodal y multipropósito con cuatro atracaderos de 222 metros cada uno, con un calado de hasta 11 metros de profundidad.

En su último año el puerto movilizó la cantidad de 7,816,917.15 toneladas entre los diversos tipos de buques que atracan diariamente atendiendo embarcaciones convencionales, furgoneros, graneleros sólidos, graseros, tanqueros, frigoríficos, porta contenedores y mixtos, teniendo como resultado un aumento del 3.94% en las exportaciones en tonelaje por tipo de buque; con estas cifras logramos deducir el crecimiento

que los productos nacionales han alcanzado incrementando el comercio y llegando a mayor cantidad de fronteras.

En la actualidad uno de los mayores desafíos que afrontamos, no solo para el puerto sino toda la humanidad, es la situación de la pandemia global puesto que dicha emergencia sanitaria mundial se ha convertido en uno de los principales temas en los que nos hemos enfocado y centralizado todo nuestro esfuerzo para poder disminuir y mitigar de una manera conjunta el impacto de la misma en el comercio internacional.

Es necesario resaltar que las acciones que EMPORNAC ha implementado de manera continua como parte del sistema de seguridad y salud en el trabajo, tomando todas las medidas de prevención para poder disminuir esta situación y así poder priorizar la salud y seguridad de todos nuestros trabajadores y colaboradores, estas buenas decisiones nos han llevado a seguir trabajando con toda normalidad, prestando un servicio sin pausa a todos los clientes y usuarios.



Otro desafío que ha sido un gran reto para todos los puertos del mundo es garantizar la seguridad y protección, esto se ha logrado por medio de la ejecución del código PBIP. En el presente año EMPORNAC acata el acuerdo gubernativo 112-2021 Reglamento para la protección de buques e instalaciones portuarias, con el objetivo de dar total efectividad al Código Internacional para la Protección de los Buques, Puertos y de las Instalaciones Portuarias, esto se cumple dando el seguimiento correspondiente a los protocolos y acciones de acuerdo con lo establecido, contando con equipo de última generación para las revisiones no intrusivas en importación y exportación, garantizando la seguridad de la carga de nuestros clientes. Otro avance que se logró en la administración actual es el de entregar a SAT el acceso a la señal de 160 cámaras para la visualización de placas de transporte pesado y el número de contenedores que ingresa al puerto, actuando con transparencia y eficiencia a las solicitudes dirigidas a EMPORNAC.

A futuro los clientes reconocen a EMPORNAC como un puerto estratégico para los países de Centroamérica y México, con terminales especializadas, altos niveles de productividad y capacidad para movilizar 16 millones de toneladas métricas de carga por año.

Para lograr esto es importante el desarrollo de proyectos que garanticen la mejora continua como el mantenimiento de los atracaderos en donde se prioriza el mantenimiento y reparación de la escollera

de la plataforma del muelle, a través de la colocación de un sistema de contención, para la nivelación del lecho marino a una profundidad de 12 metros, para poder atender buques del atracadero 1 al 4 con un calado máximo de 12 metros. Para la recepción y atención de buques de una mayor dimensión, así como la construcción de los atracaderos 5 y 6, los cuales contarán con un calado de 14 metros, se ubicarán en donde actualmente está el patio 14 con el fin de poder atender más buques Post Panamax.

Otros proyectos que se tienen es el muelle Dolphine para graneles, con características de 2 atracaderos de plataforma flotante con una distancia de 500 metros, para así lograr tener un atracadero especializado para ese tipo de buques y poder dar un servicio de calidad para nuestros clientes y para turistas, también se desarrollará un muelle tipo malecón con una plataforma de 100 metros, con capacidad para atención de 2 Cruceros, esto con el fin de seguir innovando y así seguir siendo un puerto altamente competitivo en el mercado el cual se actualiza constantemente a los requerimientos de los clientes.

EMPORNAC es un puerto que está en constante crecimiento teniendo como principal objetivo garantizar la satisfacción de los clientes, esto se logra contando con las instalaciones adecuadas para las diferentes modalidades, brindando una atención cercana a cada uno de los clientes en sus respectivas operaciones.





# 36 AÑOS DE PUERTO QUETZAL



**Mgter. David Berganza Alburez**  
Gerente General Empresa Portuaria Quetzal



Los fenicios iniciaron la navegación, pero el hecho más importante es el descubrimiento de América, en los 4 viajes de Cristóbal Colón, quien creyó haber llegado a las Indias, o la costa este de China, a su atraque en Santo Domingo en República Dominicana, Haití, Cuba, Puerto Rico, posteriormente Honduras, Colombia, Venezuela fue en el año de 1492; aunque los inicios en Guatemala, datan de 1524 a 1530 solo 17 años antes que ocurriera en el Atlántico, para 1532 ya era Iztapa el primer astillero centroamericano donde don Pedro de Alvarado construyó las embarcaciones para la conquista de Perú.

Puerto de Iztapa funcionó como tal hasta el año de 1536 cuando sería trasladado a El Zapote, hoy puerto de San José, denominado Puerto Independencia, pero no funcionó como se esperaba y debió retornarse a Iztapa. El 12 de marzo de 1852, el Gobierno Central emitió un decreto definitivo de traslado a El Zapote con el nombre de Puerto San José de Guatemala, siendo habilitado para el comercio exterior el 1 de enero de 1953; en 1968 se construye el muelle de hierro, el 2 de enero de 1875 es elevado a la categoría de municipio y en 1880 se introduce la vía férrea para la movilización de carga, aunque hubo un intento de habilitar Iztapa, no fructificó; posteriormente la carretera asfaltada unió a San José



Atraque del Buque Spiliada el 19 de marzo de 1983, en el muelle comercial aún en construcción, en condiciones limitadas para iniciar las operaciones marítimo-portuarias.

e Iztapa con el resto del país, quedando habilitado para el turismo con sus exuberantes playas de arena volcánica. San José se convirtió en el más importante puerto del Pacífico por más de un siglo, hasta que el 19 de septiembre de 1982 un huracán dañó seriamente la estructura del muelle, cuando afortunadamente ya estaba en construcción Puerto Quetzal, en la Finca y Salinas Santa Rosa, por la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario UNECPA creada en 1979



Terminal especializada de azúcar, descargando a través de bandas transportadoras del tráiler a 90 grados, directamente a las bodegas para la exportación

adscrita a la presidencia de la República por el General Fernando Romeo Lucas García, extrayendo roca de las canteras del caudaloso río Michatoya combinando con roca ranurada, el 19 de marzo de 1983, aún en condiciones limitadas, pues no se finalizaba la construcción, se inician las operaciones de Puerto Quetzal, atendiendo al buque azucarero Spiliada, que fue operado por la estibadora Granelsa, que a su vez se convierte en el primer cliente del nuevo puerto; a partir del 16 de noviembre de 1985 llevaría el nombre del ave símbolo, superando las expectativas desde su construcción, con un muelle comercial de 810 metros.

En la actualidad a pocos meses de cumplir los 36 años, como Puerto Quetzal, pero con 38 de haber iniciado las operaciones marítimo-portuarias, constituyéndose en un depósito aduanero temporal multipropósitos, con terminales especializadas, en graneles líquidos, graneles sólidos, de contenedores, de azúcar, de clinker, de carbón mineral, y de pasajeros; su personal calificado con la certificación de puerto seguro amparado en el código PBIP, las actuales autoridades encabezadas por el Magister David Berganza Alburez, continúan el trabajo de los pioneros esforzándose para poner en alto el nombre de Guatemala.

Los proyectos de inversión sostenible, la adquisición de maquinaria y equipo, la tecnificación del elemento humano y sobre todo el cumplimiento de los protocolos sanitarios, sin descuidar el servicio al cliente, las facilidades electrónicas financieras que agilizan la carga y despacho de mercadería, la revisión no intrusiva que finalmente es una realidad, aunado a la sinergia interinstitucional, pero sobre todo su estratégica ubicación y la cercanía con el Canal de Panamá, hacen de Puerto Quetzal un auténtico enlace con el mundo.



Buque Panamax portacontenedores atracado en el muelle comercial de Empresa Portuaria Quetzal

# HISTORIA DE LA COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL -CPN-



**Licda. Maricruz Rodas Arenas**  
Directora Ejecutiva Interina  
Comisión Portuaria Nacional

Tras años de historia, acontecimientos que marcaron el país, proyectos que han proclamado a Guatemala como un umbral de prosperidad y progreso y precedentes que hoy nos hacen un Estado libre, independiente y soberano, dentro de la incipiente integración centroamericana, se constituye la Comisión Portuaria Nacional.

El 28 de febrero de 1885, el General Justo Rufino Barrios, siendo Presidente de Guatemala, decretó la unión de Centroamérica declarándose a la vez jefe de la misma; sin embargo, dicha añoranza fue efímera, toda vez que el 02 de abril de 1885 fue disuelta la unión por la Batalla de Chalchuapa.

La integración centroamericana es un hecho histórico que con la consigna de procurar una verdadera unificación, se viene buscando por todos los medios posibles, es por ello que el 14 de octubre de 1951, en la ciudad de San Salvador, cinco Estados centroamericanos a través de los Ministros de Relaciones Exteriores de la Región, suscriben la Carta de Organización de los Estados Centroamericanos (ODECA), con la añoranza de fortalecer los lazos que una vez tuvieron lugar y esta vez concretarlos.

La ODECA, al igual que el Comité de Cooperación del Istmo Centroamericano, jugaron un papel importante en el proceso de integración centroamericana, al lograr que se sometieran temas a debate intenso en las distintas sociedades y círculos gubernamentales de la región, temas tales como los procesos aduanales, de las políticas culturales, el desarrollo agropecuario, entre otros temas que beneficiarían la unión.

El Convenio sobre el Régimen de Industrias Centroamericanas de Integración y el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana (Tegucigalpa 1958) fueron instrumentos pioneros para crear la zona libre de comercio, dando origen al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, suscrito en Managua, el 13 de diciembre de 1960, donde se crea el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).<sup>1</sup>

En 1961, los Estados Parte sustituyen la Carta de 1951, estableciendo nuevos lineamientos dentro de la ODECA, que buscaban coadyuvar los esfuerzos económico-políticos en la comunidad centroamericana.

<sup>1</sup> [https://www.sica.int/sica/resena\\_sica](https://www.sica.int/sica/resena_sica)

Fue así como la integración económica, política y social de la Región Centroamericana logró coadyuvar al desarrollo de los países centroamericanos, que los condujeron a pensar en el aceleramiento y profundización de procesos que impulsaran la integración horizontal, vertical, sectorial, fronteriza y la unión aduanera, monetaria y económica.

Guatemala, por su posición geográfica privilegiada, logró abrir brecha en su economía dentro del Mercado Común Centroamericano (MCCA) impulsando el desarrollo industrial, la producción y las inversiones, así como el libre comercio inmediato, a través de políticas que armonizaran el desarrollo integral de la Región.

Derivado de los compromisos adquiridos por el Estado de Guatemala, la actividad portuaria, considerada como la construcción, operación y administración de los puertos y terminales portuarias, cobró relevancia como asunto de interés nacional. Antes de la vigencia de la Constitución Política de la República de Guatemala, decretada por Asamblea Constituyente en el año 1965, los puertos nacionales existentes eran Puerto Barrios, Santo Tomás de Castilla, Champerico y San José.

Los puertos guatemaltecos son y han sido multipropósito, en virtud que al ser el lugar designado para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y en su caso, por la zona de desarrollo, con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza, en la que se desarrollan actividades marítimo-portuarias y de otra índole, ha impulsado la economía del país, cumpliendo de esa cuenta los compromisos adquiridos a través de los convenios, tratados, cartas e instrumentos internacionales suscritos.

Mediante la Resolución No. 58, el Consejo Económico Centroamericano creó la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP) para atender fundamentalmente las cuestiones de naturaleza portuaria y la unificación de políticas portuarias en beneficio y cumplimiento de los instrumentos suscritos por la unión de los países centroamericanos; en ese sentido, ante la evidente importancia de los puertos, incrementa la necesidad de crear un órgano consultivo y asesor que pudiese contribuir a la evolución portuaria. En el año de 1970 las autoridades gubernamentales priorizaron el desarrollo del Sistema Portuaria Nacional, impulsando y discutiendo la necesidad de instaurar la autoridad portuaria que debía tomar un papel fundamental como ente rector de la función pública.

Entre 1970 y 1972 las autoridades de la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla contaban con apoyo gubernamental, aspecto que favorecía a la gestión de proyectos, principalmente lo relativo a la creación de la Autoridad Marítimo Portuaria Nacional; por ello, el 10 de marzo de 1972, el Presidente de la República, Carlos Manuel Arana Osorio, con fundamento en el Artículo 189 de la Constitución Política de la República de Guatemala, crea, en Acuerdo Gubernativo, la Comisión Portuaria Nacional, como ente de rango constitucional, creado como asesor, consultor, técnico y representativo del Organismo Ejecutivo, cuyas funciones son defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria, inclusive ante los órganos internacionales y la COCAAP; efectuar la unificación administrativa de las empresas portuarias nacionales; realizar los estudios necesarios para el establecimiento de una política nacional de desarrollo portuario; entre otros servicios en materia portuaria.



En ese entonces la Comisión estaba integrada por un representante del Ministerio de Finanzas Públicas, quien la presidía; un representante del Ministerio de Economía; un representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas; un representante de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico; un representante de la Empresa Portuaria Nacional de Santo Tomás de Castilla; y un representante del Comité Coordinador de Asociaciones Agrícolas, Comerciales, Industriales y Financieras (CACIF).

El Acuerdo Gubernativo de creación de la Comisión Portuaria Nacional fue modificado el

6 de abril de 1972, estableciendo que por cada miembro titular habrá un suplente; de igual forma en Acuerdo Gubernativo No. 774-83 se adicionó un representante de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) y un representante de la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el Litoral Pacífico (UNECPA) o la entidad portuaria que la sustituya<sup>2</sup>; y por último, a través del Acuerdo Gubernativo No. 96-2014 se adiciona un representante de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT); constituyendo actualmente un total de 9 miembros titulares y 9 suplentes.

2 Actualmente Empresa Portuaria Quetzal (EPQ)

A raíz de la necesidad de mejorar la defensa y promoción de los intereses del transporte marítimo de los países centroamericanos, la COCAAP solicitó a los Ministros responsables de la integración económica centroamericana que resolvieran sobre la ampliación de sus atribuciones en los aspectos del transporte marítimo, para lo cual estimó indispensable el rediseño de su actual estructura orgánica; en ese sentido, en el año de 1980, con base en el Tratado General de Integración Económica Centroamericana, se crea la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), como entidad técnica y asesora, en sustitución de la COCAAP, para atender de modo institucional y en forma permanente, especializada e integral, los diferentes aspectos relacionados con el desarrollo del transporte marítimo en Centroamérica.<sup>3</sup> Es importante acotar que, la Comisión Portuaria Nacional continuó en la representación de la Nación ante los organismos nacionales e internacionales referentes con la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

En el año de 1997, se promulga la Ley del Organismo Ejecutivo, que en su Artículo 30, reconoce al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda como la autoridad portuaria. El CIV en el año 2003 delega a la Comisión Portuaria Nacional la responsabilidad de evaluar el cumplimiento de

las normas contenidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP); siendo en la actualidad la autoridad designada, que por conducto de la Dirección de Protección Portuaria vela por el irrestricto cumplimiento del mandato legal otorgado.

La Comisión Portuaria Nacional, órgano asesor y consultor, de rango constitucional, ha trabajado durante casi 50 años, cumpliendo con el mandato que le fue delegado, siendo reconocida como el ente especializado en el desarrollo de los puertos, la protección portuaria, asesoría, asistencia técnica, capacitación, estudios portuarios y de investigación, promotora de estadísticas portuarias, ambientales y de turismo, coadyuvando de esa cuenta, al desarrollo del sistema portuario nacional e internacional.

La Comisión ha atravesado procesos de transformación y mejora, asistiendo de manera continua la labor del sistema portuario, propiciando la competitividad de los diversos sectores económicos involucrados, y a la vez se prepara para continuar defendiendo los intereses nacionales y promoviendo propuestas tendientes a mejorar la aplicación de la actividad portuaria, para que, a través de ello, siempre logremos llegar a un puerto seguro.

---

3 Resolución No. 5-80 (ROMRIECA-XXIII) Creación de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)



# HISTORIA, PRESENTE Y FUTURO



**Augusto Romeo Ponce Barrientos**  
Interventor de Ferrocarriles de Guatemala  
FEGUA



Hace más de 140 años se construyó el primer ferrocarril en Guatemala. Comenzó en 1877 y la primera sección inició a funcionar en 1880, conectando puerto San José y Escuintla, luego el tramo se extendió a la Ciudad de Guatemala en 1884. La línea a Puerto Barrios, conocida originalmente como Ferrocarril del Norte de Guatemala y que aún existe, se completó en

1908. La red pronto fue adquirida por la United Fruit Company, y en 1912 cambió el nombre de Ferrocarriles Internacionales de América Central, que también se conocía como IRCA. El ferrocarril fue motor del desarrollo económico e industrial. En 1968, la empresa pasó a ser parte de los bienes del Estado de Guatemala, siendo denominada como *Empresa Ferrocarriles de*





*Guatemala*, también conocida como FEGUA según Decreto número 60-72 del Congreso de la República de Guatemala de fecha 28 de septiembre de 1972, es una entidad estatal descentralizada, autónoma, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad para adquirir derechos y obligaciones. FEGUA tiene por objeto la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, y los servicios auxiliares tales como muellaje y demás operaciones relacionadas.

Con la creación de la Comisión Portuaria Nacional en 1972, el trabajo en conjunto con FEGUA facilitó el traslado de mercancías de los puertos de San José y de Santo Tomás de Castilla, hasta el cese de operaciones de FEGUA en 1996.



Actualmente la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala según su mandato institucional, enfoca sus esfuerzos y acciones en recuperar, resguardar y proteger el patrimonio ferroviario.

En la actualidad se encuentra en proceso la realización del Estudio de Prefactibilidad y Factibilidad con fondos coreanos, a través del Banco Centroamericano de Integración Económica, con lo que se espera obtener un diagnóstico del tramo ferroviario de Tecún Umán a Escuintla, con el objetivo de conectar México con Centroamérica a través de un tren de carga.

En este proceso de resurgimiento buscamos día con día fortalecer la institucionalidad, para que FEGUA sea una empresa funcional y productiva en beneficio y al servicio de los guatemaltecos.

Avanzamos a toda máquina en los procesos internos que nos permitan mejorar las acciones estratégicas en coherencia con las políticas públicas de desarrollo y crecimiento nacional.

***¡Juntos, vamos conectando!***



# LOS RETOS DEL SERVICIO ADUANERO DE GUATEMALA



**Mgter. Werner Ovalle Ramírez**  
Intendente de Aduanas  
Superintendencia de Administración Tributaria



En el año 2015, Guatemala experimentó una crisis social sin precedentes en la era moderna, que alcanzó al Sistema Aduanero Nacional, siendo el punto de partida a la elaboración de estrategias de renovación visionarias y articuladas entre el sector público y privado, que hoy se ven reflejadas.

En el 2016 con la conformación de la Mesa de Diálogo Público Privada en Temas Aduaneros se ha logrado canalizar y tener un foro único de comunicación, que adicional a permitir un diálogo abierto y transparente, también ha permitido en conjunto hacer frente a desafíos de modernización, simplificación y automatización en las aduanas del país y principalmente en las aduanas marítimas.

Con el desarrollo y aprobación de un Plan Estratégico Institucional en el año 2018 y con proyección al 2023, se sentaron las bases y el camino a seguir para las áreas sustantivas del negocio como lo son la Intendencia de Aduanas y las de soporte, articulándose todo en los Planes Operativos Anuales, para el cumplimiento efectivo de las acciones.

Para retomar el control en Aduanas se definió una estrategia conjunta entre la SAT y la cooperación Internacional (Fondo Monetario Internacional [FMI], Oficina del Tesoro de los Estados Unidos de América [OTA], Banco Mundial [BM] y Banco Interamericano



de Desarrollo [BID]), para la creación de un Plan Integral de Control de la Carga en Aduana (PICCA), siendo su fin primordial la recuperación del control de las aduanas, incrementar la percepción de riesgo y el aseguramiento de la trazabilidad de las mercancías, así como elevar la recaudación y mejora de gestión de, procesos aduaneros, para lo cual fue necesario realizar análisis y diagnósticos de las Aduanas más importantes y las áreas de mayor riesgo e interés a implementar la metodología de buenas prácticas en el trabajo, diseñada a solucionar los problemas puntuales de cada Aduana, y posteriormente estandarizarlas, esto permitió mitigar los impactos causados en el año 2015.

Asimismo, se trabajó en la implementación de una Declaración Única Centroamericana (DUCA), que es una medida de facilitación del comercio, el cual es el resultado del esfuerzo del trabajo de administraciones aduaneras a nivel centroamericano, así como del Consejo de Ministros de Integración Económica, lo que constituyó un paso firme hacia el proceso de la integración económica centroamericana.

La Aduana de Guatemala ha sido pionera en la adopción de mejores prácticas internacionales como parte de una visión para la modernización integral aduanera, esto inició con el propósito de lograr una mejora de procesos debidamente sustentada con una metodología internacional que permitiera una serie de resultados tangibles, entre ellos la transformación digital de los procesos aduaneros y de nuevas tecnologías, para la eliminación del uso de papel, la presencia de contribuyentes en ventanillas, la reducción de tiempos promedio para realizar las gestiones, la automatización de controles aduaneros, entre otros, todo en un marco de recurso humano ético y con capacidades fortalecidas.

Para lograr lo anterior y con objeto de una articulación de todos los esfuerzos en el año 2019, se lanzó el Programa de Modernización Integral Aduanera (MIAD) que integró y articuló todas



las iniciativas en materia de facilitación, control y fortalecimiento. Este cuenta con los componentes siguientes: Procesos, Infraestructura, Tecnología, Seguridad y Recursos, derivado del Programa y apostando a la implantación de acciones de mejora en los procesos de las aduanas del país. Como primeros resultados se realizó el primer estudio de medición de tiempos promedio de despacho con asistencia técnica y bajo la metodología de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para establecer una primera línea base de medición que permitió identificar los cuellos de botella y actividades que no generan valor al proceso de despacho de las mercancías. Atendiendo los Pilares II “Relación Aduana - Sector Privado” y III “Relación Aduana - Otros Organismos” del Marco Normativo SAFE, el estudio contó con la participación del sector privado, auxiliares de la función pública aduanera y otras autoridades competentes.

Producto del estudio, derivó un Plan de Acción Nacional 2020-2023, que integra acciones





compromisorias a corto, mediano y largo plazo para todos los actores que intervienen en el proceso de despacho y logístico de las mercancías.

Para su seguimiento, se conformaron mesas de trazabilidad marítima, aérea y terrestre integradas por equipos técnicos interinstitucionales, apostando a la transparencia en el actuar y credibilidad de los resultados.

Para las acciones a cargo de la SAT se inició con la incorporación de tecnologías a los procesos, tales como la implementación del marchamo electrónico para tránsitos internos. En conjunto con las entidades administradoras de las instalaciones portuarias, que en Guatemala tienen una figura legal aduanera denominada Depositarios Aduaneros Temporales, se ejecutó la implantación de equipos no intrusivos, que permiten generar análisis de riesgo en el proceso de gestión de la carga y control previo a las mercancías.

Actualmente, bajo la metodología de gestión por procesos, se realiza el diseño conceptual de los nuevos procesos automatizados dentro de los cuales está un nuevo modelo de despacho marítimo, que permitirá automatizar, simplificar y transparentar los procesos de ingreso y salida de la carga, a través de una transformación digital de los controles y de

gestiones soportada por una plataforma tecnológica de intercambio de información de los distintos actores portuarios de forma segura, inteligente, centralizada y sin papeles, lo cual disminuye la presencia física en las ventanillas a través de automatizaciones y reduce tiempos y costos en los procesos del despacho a los operadores logísticos.

Guatemala cuenta con 3 puertos marítimos: Puerto Quetzal, Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios para el ingreso y egreso de mercancías, en los que existen 4 entidades que operan las terminales portuarias, las cuales tienen autorizaciones y reconocimiento legal aduanero como Depósitos Aduaneros Temporales (DAT), de estas, 2 son privadas y 2 son entidades del Estado, pero todas tienen conforme a la legislación aduanera, una serie de facultades y obligaciones, así como sanciones por incumplimientos. Cabe mencionar que Puerto Quetzal tiene la particularidad de contar con 2 terminales, una es especializada en contenedores y la otra que opera diversidad de mercancías.

Como parte de las acciones de la modernización integral aduanera se ha trabajado en la interoperabilidad de los sistemas entre la SAT y los Depósitos Aduaneros Temporales, y ha

desarrollado varios servicios en línea que fueron puestos a disposición de los operadores de las terminales portuarias (DAT) para la automatización de sus operaciones y procesos, con información certera para agilizar los despachos de las mercancías, ya que no es necesario requerir documentos, hacer registros manuales, o documentales.

Como parte de las mejores prácticas se tiene contemplado adoptar un sistema tecnológico de comunidades portuarias, denominado en inglés como “Port Community System”, con el cual se proyecta estar a la vanguardia del dinamismo del comercio internacional y de las cadenas de valor, esto es algo que como aduana nos obliga a reflexionar sobre el futuro del sector portuario y a mantener un nivel de competencia a escala global.

Las comunidades portuarias debidamente articuladas con las aduanas y los otros organismos en frontera, son el futuro de la modernización aduanera y portuaria, esto aunado a una visión integral y disruptiva, que es indispensable para mejorar la productividad y competitividad de un puerto, y así tener como resultados una mejor oferta para los usuarios del comercio exterior y consumidores finales, reducción de costos logísticos en las importaciones y exportaciones,

así como un ejercicio de control equilibrado y en armonía con la facilitación de comercio.

Como primer paso, la Aduana de Guatemala, ya está trabajando, en coordinación con otras autoridades y el sector privado, teniendo como organismo cooperante a la alianza global, para iniciar con la automatización de los procesos de gestión de la carga que incluye la transmisión de los manifiestos, autorización de ingreso de buques y de descarga de mercancías. Adicionalmente, se está trabajando en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una consultoría que incluye un diagnóstico y arquitectura del modelo de comunidad portuaria nacional que incorpore tecnología de la información a los procesos, a través de sistemas y aplicaciones comunitarias, equipos tales con RFID, cámaras inteligentes, Rayos X, marchamos electrónicos, carriles de despacho automatizado y otras tecnologías que se utilizan en países con un mayor desarrollo.

Con estas acciones, la Intendencia de Aduanas de Guatemala, coadyuva a la competitividad del país en materia de comercio exterior y a la reactivación económica del país en el sector marítimo que es de suma importancia a nivel mundial.



La Comisión Portuaria Nacional, en el marco de la celebración del bicentenario de Guatemala, realizó varias actividades que coadyuvaron a reforzar la imagen del Sistema Portuario Nacional, en las que se involucró a la población guatemalteca con talentos excepcionales en el campo de la fotografía, con el certamen fotográfico dividido en las categorías de profesional y aficionado: la rama de fotografía artística profesional, estuvo dirigida a los equipos de comunicación que conforman las empresas portuarias del país y en el certamen libre de fotografía (para aficionados talentosos), en el que se hizo la apertura para integrar a la población portuaria en general con imágenes que reflejan la actividad portuaria y que se colocaban en el contexto histórico y evolutivo de la actividad portuaria. Se obtuvo una participación de 27 concursantes de los que finalmente solo participaron 17.

## Jurado calificador



Para la elección de los ganadores del certamen fotográfico, se contó con el apoyo de un jurado calificador externo. La terna estuvo integrada por el **Lic. Leonel Rendón Flores**, Director de Latingraf, el **Lic. Henry Escobar**, Director de Ideas Films y **Gustavo Díaz**, Fotógrafo Profesional. Quedando en las siguientes posiciones:

### Categoría Profesional

#### Primer Lugar

Estuardo Franco - EMPORNAC

#### Segundo Lugar

Odalys González - EMPORNAC

#### Tercer Lugar

Gustavo Jiménez - SAT OEA

### Categoría Aficionado

#### Primer Lugar

Edwar Wilfredo Gereda - EMPORNAC

#### Segundo Lugar

Cindy García - DISAGRO

#### Tercer Lugar

Patricia Estrada - SAT EPQ

# Categoría Profesional

1

## 1. PRIMER LUGAR:

**Tema:** De la Bita a la Proa  
**Nombre:** Estuardo Franco  
Empresa Portuaria Nacional  
Santo Tomás de Castilla

## 2. SEGUNDO LUGAR:

**Tema:** En nuestra Terminal especializada está la confianza de Guatemala  
**Nombre:** Odalys González  
EMPORNAC

## 3. TERCER LUGAR:

**Tema:** A las puertas del comercio: Aduana APM  
**Nombre:** Gustavo Jiménez  
SAT OEA



2



3



Jonathan José Rosales / SAT Aduanas



Juan Chacón / EMPORNAC

## Categoría Aficionado

### 1. PRIMER LUGAR:

**Tema:** Luces del progreso de Guatemala  
**Nombre:** Edward Wilfredo Gereda Zúñiga  
 EMPORNAC

### 2. SEGUNDO LUGAR:

**Tema:** Un atardecer aduanero marítimo  
**Nombre:** Cindy García  
 DISAGRO

### 3. TERCER LUGAR:

**Tema:** Comercio Exterior, todos los días emprendemos un viaje  
**Nombre:** Patricia Estrada Juárez  
 SAT Puerto Quetzal

2

3



Ada Yanira Vásquez / EPQ



Mynor Castellanos / EPQ



Nidia Gisela Carrillo Gómez / SAT



Carlos Avelar / CPN



Marco Vinicio Sian García / GRANELSA



Aura Guerrero / EMPORNAC



Arlyn Alicia Monzón Valdés / SAT



Mario Vega / APM



Juan Luis Girón / ENG



En el certamen académico también se refleja una acción ambiciosa ya que buscaba darle una participación activa al sector investigativo, académico que permita dejar resultados tangibles para el progreso de Guatemala, en esta actividad se convocó a todas las universidades guatemaltecas para que participaran profesionales, estudiantes o empresas afines al sector. En el concurso académico de Anteproyecto de investigación, la terna calificadora estuvo integrada por los profesionales de CPN, expertos en materia portuaria, dejando como ganadores a los proyectos que representan un aporte importante para el sector, por la complejidad de los temas y el alto desafío que representaba esta investigación. Únicamente se pudieron determinar dos lugares, donde presentaron el Anteproyecto de Investigación y que cumplía con lo que estipulaban las bases, atendieron a la convocatoria 30 participantes, quedando de la siguiente manera.

## Concurso Académico



### Primer Lugar

Licda. Kimberly Arlene  
Ramírez Ruiz  
Puerto Barrios / Izabal



### Segundo Lugar

Ing. Jonathan Sttev Ramírez  
Castellanos  
Ciudad de Guatemala

A esta acción se sumó la buena voluntad y la confianza de nuestros patrocinadores de marcas reconocidas como **Amatique Bay, Escuela Naval de Guatemala, AGEXPORT, King Transport Logistics, S.A., Centro Comercial Plaza Atanasio e INGUAT**; Como Comisión Portuaria Nacional, agradecemos la confianza depositada en este proyecto para premiar a los ganadores de los concursos fotográficos y el concurso académico. Con estas acciones cumplimos los objetivos de realizar una dinámica inclusiva, que permitió dar a conocer la actividad portuaria, marítima y ferroviaria del país.





# LA EDUCACIÓN MARÍTIMA COMO MOTOR DE DESARROLLO



**Capitán de Navío DEMN, Robin Ogáldez**  
Director de la Escuela Naval de Guatemala



A 200 años de vida independiente es un buen momento para efectuar una revisión en retrospectiva de lo que como nación hemos logrado en este tiempo y especialmente desde nuestra área de competencia. En ese sentido, el tema marítimo en Guatemala aún no ha logrado alcanzar el desarrollo que como país bioceánico con una posición geoestratégica privilegiada debería tener.

Son muchos los factores que han influido en esto, pero sin lugar a dudas el tema de formación y educación en temas marítimos juega un papel preponderante, pues no puede haber desarrollo marítimo o de cualquier clase, cuando no se cuenta con los elementos cognitivos básicos, no digamos técnicos y científicos especializados. Es precisamente en esta área donde la Escuela Naval de Guatemala tiene una deuda con la población, pues desde su creación en 1962 y posterior reapertura en 1995, se ha enfocado a la preparación y formación naval, dejando relegados los órdenes portuario, pesquero y mercante, que por norma legal debe atender.

Sin embargo, en cumplimiento a las disposiciones del señor Presidente de la República, la Escuela Naval de Guatemala, ha reorientado su misión para

apoyar al desarrollo del potencial marítimo de la nación, sin perder de vista que su objetivo principal es la formación de los oficiales de la marina nacional; en su calidad de centro de formación marítima del Estado, está abriendo sus puertas a todos los guatemaltecos.

En ese sentido, la Escuela Naval se ha embarcado en un proyecto para potenciar al capital humano



en el sector marítimo, con el objetivo de convertir a más guatemaltecos en Gente de Mar, lo que les va a permitir tener más oportunidades y acceso a laborar no solo en buques de la flota internacional sino nacionalmente en la flota pesquera, puertos o la industria nacional.

En el tema pesquero, a los tradicionales cursos de operadores de embarcaciones, marineros motoristas, curso para patrones, se sumó el de Capitanes nacionales de pesca de altura y procedimientos de pesca responsable, con el apoyo de la Industria Atunera Centroamericana S.A. y otras empresas. En el orden portuario, continúan los cursos de marineros de embarcaciones,

patrones de remolcadores, prácticos de puerto, básico de hidrografía, así como los cursos de protección portuaria regulados por la OMI. En el orden mercante y naval se están mejorando los cursos que se tienen autorizados impartir, gracias al equipamiento y modernización que se está desarrollando.

Dentro de las acciones que se están implementando, sobresale la adquisición de un simulador de navegación “full mision”, que va a permitir elevar el nivel de entrenamiento y cumplir con mayores estándares de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el tema de capacitación, que desde el año 2016,





tras el reconocimiento de Guatemala en la lista blanca de este organismo internacional, se había estancado en el nivel de apoyo que es el más bajo. Esta adquisición de equipo junto a otras acciones que se están tomando nos va a permitir retomar el liderazgo en educación marítima en la región centroamericana.

En esa misma línea y por tratarse de un objetivo de Estado, varias instituciones de gobierno e incluso empresas de la iniciativa privada se han sumado al proyecto, pudiendo mencionar el apoyo de la Comisión Portuaria Nacional que fue clave en la adquisición de Cursos Modelo OMI, la base de datos IMO Vega, así como el establecimiento de la página web, entre otros apoyos importantes. La participación del Ministerio de Trabajo y la Secretaría de Bienestar Social de la Presidencia con el otorgamiento de becas, solo por mencionar algunos. En ese mismo orden, recientemente se celebró un convenio con el Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (INTECAP) que va a permitir sumar las capacidades de esta institución a la formación técnica de la Gente de Mar en Guatemala, en las áreas de máquinas, electricidad, refrigeración, y otras.

Sin embargo, el proyecto más ambicioso, y que ya fue aprobado por el señor Presidente de la República, es la construcción por parte del

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de una sede de la Escuela Naval de Guatemala, en Puerto Barrios, Izabal, con el objeto de dar cobertura a toda la población del nororiente del país, para que tenga acceso a la capacitación en aspectos marítimos y que va a permitir ampliar los horizontes de este importante sector del país.

La Escuela Naval de Guatemala, desde su reapertura en 1995, ha venido construyendo paso a paso los cimientos para potenciar el desarrollo marítimo, que tanta falta le hace a nuestro país y hoy a doscientos años de fundación del Estado, celebramos que seguimos en esa línea, esta vez dando pasos agigantados, gracias a la visión de Estado y preocupación por ayudar a los guatemaltecos del señor Presidente Constitucional de la República, Alejandro Eduardo Giammattei Falla, al darnos la orden de capacitar a más guatemaltecos, para brindarles nuevas oportunidades para encontrar un trabajo digno, en especial tras los efectos nocivos de la pandemia.

El recurso más importante de nuestro país es su gente, capacitándolos estamos asegurando el futuro de todos, capacitándolos en temas marítimos les abrimos la puerta al mar de oportunidades que este sector ofrece. Sigamos trabajando por dejar un verdadero legado que produzca futuro.

# PIEDRA ANGULAR EN LA ATRACCIÓN DE INVERSIÓN EXTRANJERA



**Ing. Rolando Paiz**  
Coordinador General del Comité Ejecutivo del Programa Nacional de Competitividad



MINISTERIO DE ECONOMÍA



La atracción de Inversión Extranjera Directa (IED) es reconocida como un vehículo catalizador del desarrollo económico, impulsor de las exportaciones y generador de empleos formales. El éxito de ese modelo, depende de la calidad de los factores de producción y las condiciones estructurales de los países. Como empresario, he experimentado los diversos retos a los que se enfrentan quienes desean exportar sus productos o importar insumos. Con la experiencia adquirida en el Programa Nacional de Competitividad (PRONACOM), al atender empresas internacionales, he validado la relevancia de contar con un sistema portuario nacional moderno, sustentable y eficiente.

La historia portuaria de Guatemala, como país independiente, inicia en 1853 con el traslado del puerto de Iztapa a San José. Se fortalece 100 años más tarde con la habilitación de 4 nuevas instalaciones: Quetzal, Champerico, Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios. Posterior a la construcción de los recintos mencionados, la inversión y modernización que se ha implementado en ellos ha sido insuficiente. Esto se ve reflejado en la baja calificación de Guatemala en indicadores internacionales de competitividad, los cuales son considerados por las empresas al momento de evaluar destinos de inversión. Por ejemplo, el Índice

de Competitividad Global del Foro Económico Mundial mide en un pilar específico la calidad de la infraestructura de los países. En dicho pilar, en el reporte del 2017, Guatemala ocupó el puesto 84 de 137 economías. En el 2018 cayó 12 puestos y en el Reporte 2019, se ubica en la posición 102, lo que demuestra la baja inversión de calidad en la infraestructura de nuestro país.

Los datos anteriores ratifican la necesidad de mantener como acción prioritaria y permanente, la modernización de infraestructura crítica. Además, es importante recalcar la urgencia de abordar el tema, tomando en consideración la coyuntura geopolítica internacional. La guerra comercial entre Estados Unidos y China, y los efectos de la pandemia provocados por el Covid-19, han evidenciado la vulnerabilidad de las cadenas globales de valor. Por lo anterior, Estados Unidos ha determinado que es de interés nacional promover la relocalización (*nearshoring*) de las empresas norteamericanas instaladas en Asia a ubicaciones más cercanas. Esto ha abierto una ventana de oportunidad para que el país se posicione como el destino ideal para el *nearshoring*, al estar únicamente a dos horas en avión o menos de dos días en barco, del mercado estadounidense.



Por lo anterior, este gobierno ha establecido una serie de proyectos de infraestructura estratégica que nos convertirán en el hub logístico de Mesoamérica. El Proyecto “Conglomerado Logístico del Sur”, plantea el desarrollo del Aeropuerto Internacional de Carga de San José, la ampliación del muelle y el aumento del calado de Puerto Quetzal (que permita la recepción de buques Post-Panamax y Neo-Panamax), y la creación de zonas de desarrollo económico. Asimismo, contempla la mejora de las autopistas CA2 y CA9, y la construcción de la carretera Litoral Pacífico para conectar Puerto Champerico y Puerto Quetzal. Aunado a esto, las obras previstas en el Plan de Expansión de la Transmisión de Energía Eléctrica mejorarán aún más la calidad del suministro de dicho insumo, al precio más competitivo de la región. Esta terminal multimodal, facilitará la logística y mejorará la competitividad de las empresas que deseen reducir tiempos y costos en sus procesos de importación, manufactura y exportación, y las acercará de manera inmediata a sus mercados de destino.

En los primeros seis meses del 2021, en PRONACOM contamos con un portafolio de empresas interesadas en expandir sus operaciones en Guatemala, cuyos montos de inversión y reinversión ascienden a más de US\$ 570 millones, con la posibilidad de generar más de 10,000 empleos formales. Sin embargo, la efectiva radicación de estas empresas en el país, depende de la materialización de estos proyectos que fortalecerán la conectividad multimodal entre los

centros productivos y los puertos, aeropuertos y aduanas terrestres.

Definitivamente estamos en un punto de inflexión para propiciar el desarrollo económico del país. Para lograrlo necesitamos convertir nuestras instituciones en equipos de trabajo capaces de construir obras de calidad que nos permitan dar este salto en competitividad y aprovechar las oportunidades que la geopolítica mundial nos presenta.

## Referencias

Foro Económico Mundial. (2017). Reporte de Competitividad Global 2017-2018. Recuperado el 22 de julio de 2021 de <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/>

Foro Económico Mundial. (2018). Reporte de Competitividad Global 2018. Recuperado el 22 de julio de 2021 de <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/> <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>

Foro Económico Mundial. (2019). Reporte de Competitividad Global 2019. Recuperado el 22 de julio de 2021 de [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

Comisión Portuaria Nacional de Guatemala. (mayo 2019). Análisis teórico-práctico sobre factores de competitividad en los puertos de Guatemala, utilizando el método APE\* en la cadena logística. Recuperado el 27 de julio del 2021 de <https://cpn.gob.gt/analisis-teorico-practico-sobre-factores-de-competitividad-en-los-puertos-de-guatemala-utilizando-el-analisis-de-posicionamiento-estrategico-en-la-cadena-logistica/>

Agexport (2019). Lineamientos de Políticas Públicas para mejorar la competitividad del transporte marítimo. Recuperado el 20 de julio del 2021 de <http://www.competitividad.gt/propuesta-de-politicas-publicas-para-mejorar-la-competitividad-de-puertos-2/>

Sical, Y. (Febrero 2011). El transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo de Centroamérica, antes y durante la crisis económica. Comparación periodo 2007-2009. Recuperado el 27 de julio del 2021 de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/28/28\\_0482.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/28/28_0482.pdf)

# EL RETO DE UBICAR A GUATEMALA EN UNA MEJOR POSICIÓN LOGÍSTICA PORTUARIA A NIVEL MUNDIAL



**Licda. Vera Lucrecia Calderón Domínguez**  
Gerente de Estrategia y Políticas Públicas  
Asociación Guatemalteca de Exportadores

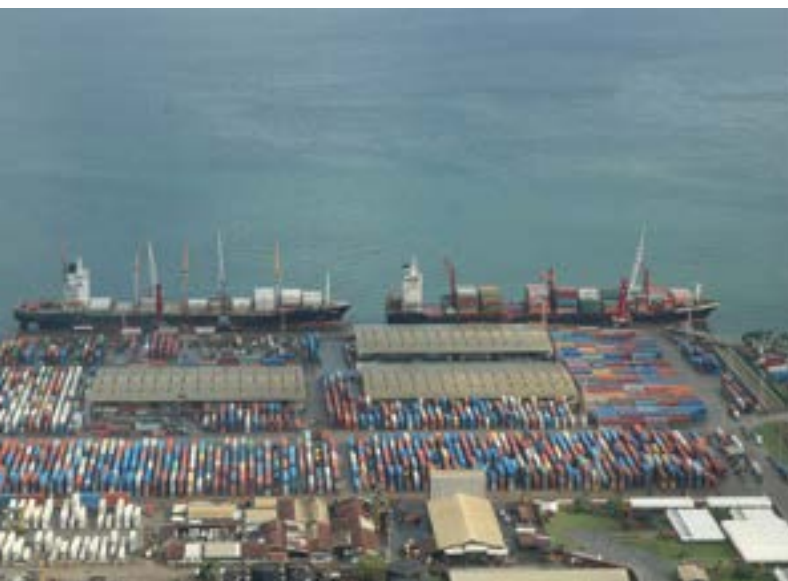


Los puertos constituyen uno de los activos más relevantes dentro de los eslabones de las cadenas globales logísticas. Según la Organización Mundial del Comercio, los volúmenes de comercio mundial se han incrementado en 41 veces desde los años ´50 y respecto al valor se han multiplicado 300 veces. De acuerdo con la Organización Marítima Internacional el 90% de ese comercio se desplaza por la vía marítima.

A lo largo del tiempo se han conocido cinco generaciones de puertos, que han pasado desde simples transferencias de carga de la nave al muelle, el hito de la contenerización, la integración a la red de transporte multimodal, hasta convertirse hoy en día a plataformas sofisticadas de facilitación comercial, puertos secos, puertos verdes y colaboración entre comunidades portuarias. Algunos ejemplos de esta quinta generación son los puertos de Shanghái, China; Singapur que mueve 1 de cada 5 contenedores, con numerosas terminales especializadas y es el puerto de transbordo más grande a nivel global; Busan en Corea del Sur; Rotterdam, Países Bajos; el Canal de Panamá; Santos en Brasil; Manzanillo, México; Cartagena, Colombia; entre otros.

En el caso de Guatemala, el sistema portuario está compuesto por dos terminales en el Atlántico: la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla y la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios y, en el Pacífico por la Empresa Portuaria Quetzal que cuenta con una terminal especializada de contenedores administrada por APM Terminals.

Durante el 2020 estos puertos movilizaron 27,228.45 miles de toneladas métricas de carga y 830,309



contenedores, presentando un crecimiento del 215 y 296% respectivamente, en relación al año 2000. En cuanto a rankings internacionales, Guatemala se ubica en la posición 125 de 160 países del Índice Desempeño Logístico del Banco Mundial y 65 de 181 países del Liner Shipping Connectivity Index de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (por sus siglas en inglés UNCTAD).

En consecuencia, los puertos de Guatemala están frente al desafío de mejorar sus niveles de productividad, sofisticación y competitividad. El Sistema Portuario Nacional requiere de una alineación del marco institucional a los desafíos del futuro, incremento de eficiencia, eliminación de tiempos muertos y tiempos de estadía de buques a través de inversión en infraestructura, introducción

***“Los puertos de Guatemala están frente al desafío de mejorar sus niveles de productividad, sofisticación y competitividad. Requiere de una alineación del marco institucional a los desafíos del futuro e incremento de eficiencia a través de inversión en infraestructura, tecnología, procesos automatizados y estrategias de integración y conectividad con nodos logísticos”.***

de tecnología, procesos automatizados y estrategias de integración y conectividad con nodos logísticos.

Ser eficientes en cadena logística del comercio exterior es un tema de supervivencia económica. Es impostergable que Guatemala dé el salto a una mejor posición dentro de la logística portuaria a nivel mundial y con ello mayor comercio y empleos para el país.



# FOMENTEMOS EL DESARROLLO DE UNA VERDADERA MUJER PORTUARIA



**Licda. Kamyla Barrientos**  
Presidenta de Wista Guatemala



El Bicentenario representa una oportunidad para todos, de cuestionarnos... de dónde venimos, en dónde estamos y hacia dónde vamos, como personas, como país, como ciudadanos, como trabajadores y en el caso concreto, es el momento para reflexionar cuál es la situación actual de las mujeres en este sector, que, hasta hace algunos años, no existía oportunidad para incursionar en el mismo.

Históricamente, todos conocemos que la participación de la mujer en la sociedad se ha convertido en una constante lucha, no ha sido fácil incidir en los ámbitos educativos, laborales, que han estado siempre a disposición de los hombres; sin embargo, el liderazgo e ímpetu de diversas mujeres a lo largo de la historia, ha hecho que las brechas de desigualdad se vayan cerrando cada vez más y han abierto nuevas oportunidades para que podamos optar a estos espacios, que también nos pertenecen. En Guatemala, según datos de ONU Mujeres, después de la firma de los Acuerdos de Paz en 1996, se crearon varios mecanismos para las mujeres, se promulgaron leyes (desarrollo integral de las mujeres, violencia intrafamiliar, violencia sexual, y trata y explotación, femicidio y otras formas de violencia); y se diseñaron políticas (Política Nacional para la Promoción y Desarrollo Integral de

las Mujeres (PNPDIM), todo con el fin de potenciar la equidad y brindar iguales oportunidades a mujeres y hombres. Actualmente, según datos recabados en el ámbito laboral, se contabilizó a 2 millones 622 mil 711 guatemaltecas activas en 2019. Esto según datos recabados en la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos efectuada ese año, lo que pone de manifiesto también la importancia de la mujer para el desarrollo del país.

Respecto a un tema tan concreto y relevante como lo es la participación de la mujer en el sector marítimo-portuario, debemos partir, que la lucha de las mujeres por ocupar puestos de incidencia en el país ha sido histórica y no digamos su participación en el ámbito portuario, ya que algunos años atrás hubiera sido inconcebible que una mujer anhelara incursionar, estos eran temas y espacios destinados para los hombres. Sin embargo, hoy cada vez más mujeres tenemos la oportunidad de ir abriendo espacios en este sector, ya que se ha demostrado que nuestras aptitudes, capacidades y características han generado óptimos resultados y que nuestro liderazgo ha colaborado a potenciar el Sistema Portuario Nacional en diversos aspectos.





Mujeres y hombres deberíamos tener igualdad de oportunidades, ya que ambos tenemos algo en común y es que somos personas, sin obviar que nuestras diferencias, representan un baluarte significativo ya que, si pudiéramos aportar por igual las cualidades que poseemos en todos los ámbitos, construiríamos una sociedad más rica en recursos y con mayor diversidad.

Quisiera destacar, que a pesar de los avances históricos que se han presentado, a pesar de todos los obstáculos, salariales, sociales, políticos, entre otros que existen, la poca o nula participación de la mujer en los diversos ámbitos, pero específicamente en el portuario, se debe a que durante muchos años ha existido una competencia insana entre mujeres, la cual ha sido generada por el sistema patriarcal en el que aún vivimos, y que lamentablemente no hemos logrado cerrar.

Como consecuencia de la falta de oportunidades, que aún son evidentes en nuestra sociedad, diversas asociaciones, redes, grupos y entidades, tanto a nivel nacional, como internacional, han surgido para apoyar el empoderamiento de la mujer y promover valores que generen aporte integral al sector. Hoy podemos ver los frutos de este esfuerzo colectivo, en diversos niveles, WISTA International y su representación nacional con la Asociación WISTA Guatemala, de la cual soy miembro fundadora y presidoy con la que buscamos generar incidencia en diversos ámbitos del sector, creando oportunidades para mujeres a través de la capacitación, generación de empleos, concientización, y visibilidad, entre otros; las alianzas entre mujeres que buscan crear oportunidades para otras mujeres, también se han visto representadas por la Red de Mujeres Marítimas y Portuarias de Centroamérica (REMPort), coordinada por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), además la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa) es otro de los ejemplos de apoyo al desarrollo integral de la mujer en este sector, el rol y el esfuerzo realizado por la

Organización Marítima Internacional (OMI), todas estas organizaciones han surgido con una misma finalidad: aliarnos y unir nuestros esfuerzos, afianzar la hermandad marítimo-portuaria entre nosotras, pero que debe encontrarse nutrida de valores para poder prosperar.

La importancia de la mujer portuaria a lo largo de la historia radica en que su esencia genera cambios y esto conlleva un aporte para el desarrollo del país. Las características que ella debe tener son pues, valores cimentados en sororidad, que nos enseña a dejar de pensar que las mujeres representan una competencia o amenaza para otras y promueve aún más valores como el apoyo, la empatía y la solidaridad entre todos. Una verdadera mujer portuaria, tiene como meta generar un cambio en su entorno, trascender y dejar huella, pero una huella positiva, que inspire a otras a seguir sus pasos, en pro del desarrollo de nuestra nación y además genere oportunidades y abra caminos para las siguientes generaciones. Cuando perdemos de vista estos valores importantes y que son lo que nos diferencia, perdemos la esencia de una verdadera mujer portuaria.

Y como siempre digo, solamente aliadas, llegaremos a buen puerto.



# INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA Y DESARROLLO DE LA INSTITUCIONALIDAD MARÍTIMA



**Lic. Oscar José David Lizama Marroquín**  
Director presidente  
Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador



La región centroamericana se encuentra en vísperas de conmemorar el aniversario número doscientos de su independencia de la corona española; razón por la cual, en el presente artículo el lector podrá encontrar un breve esbozo histórico referente a la integración centroamericana, así como la importancia y el quehacer de la instancia regional encargada de la promoción y fomento de los temas marítimos y portuarios así como algunos retos, desafíos y oportunidades del quehacer de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador como la entidad encargada del fomento, supervisión y control de los temas marítimos y portuarios en el país.

A manera de esbozo histórico: la integración regional se inició como un proceso de unificación posterior a la independencia de España, lo que llevó a la creación de las Provincias Unidas de Centroamérica, esfuerzo que posteriormente se convertiría en la República Federal de Centroamérica en el año de 1824, teniendo por capital la ciudad de Nueva Guatemala de la Asunción<sup>1</sup>. En dicho período las diferencias políticas entre los “conservadores”, quienes promulgaban por la continuidad de un



sistema político monárquico y los “liberales”, que buscaban la conformación de una República, se volvieron cada vez más constantes.

Posterior a la disolución de la Federación y la conformación de Estados unitarios, el proceso integracionista se mantuvo sin avances significativos hasta 1951 con la conformación de la Organización de Estados Centroamericanos

<sup>1</sup> Nombre oficial de la actual Ciudad de Guatemala.



a través de la Carta de San Salvador; en ese momento, el proceso integracionista se centró en dos áreas: por una parte la integración política y por el otro la integración económica con el impulso del Mercado Común Centroamericano (Mercomún) a través de la suscripción en 1960 del Tratado Marco de Integración Económica Centroamericana.

Debido a la diferencia de enfoque, llegó a generarse una evolución disímil, tal como lo señala (Vizcarra, 2021) existían dos procesos, uno político bajo la coordinación de la ODECA, con sede en San Salvador y otro económico diseñado en el Tratado General de Integración Económica, con sede en Guatemala, que llevaba una mayor velocidad, lo que provocó que el proceso de integración económica avanzara en la región, no sucediendo lo mismo con el proceso político de unificación que llegó a paralizarse.

Si bien la integración económica parecía ir a una velocidad mayor a la integración política, a causa de la guerra de Legítima Defensa entre El Salvador y Honduras, así como a otros conflictos internos de los países de la región durante la década de los 70, generó una considerable desaceleración de este proceso económico. Posteriormente, hasta la década de los años 90, postero a la suscripción de los acuerdos de Esquipulas I y Esquipulas II<sup>2</sup>, el 13 de diciembre de 1993 los países de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá suscriben el Protocolo de Tegucigalpa

formando el actual Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

Es así como bajo un análisis comparativo, el SICA busca imitar la separación de poderes tradicionales: Ejecutivo (Reunión de Presidentes), Legislativo (Parlamento Centroamericano), Judicial (Corte Centroamericana de Justicia). Luego de este breve resumen del desarrollo histórico del proceso de integración regional, actualmente el trabajo del SICA se basa en cinco pilares fundamentales, siendo estos: Seguridad democrática, Cambio climático y gestión integral del riesgo, Integración social, Integración económica y Fortalecimiento de la institucionalidad regional (SICA, 2021).

Es de hacer notar que desde la fundación del SICA, este se ha basado en priorizar el ámbito formal y la institucionalidad más que una integración centrada en las sociedades y en la persona humana de la región. Esta forma integracionista ha propiciado la creación de una gran cantidad de instancias, instituciones y secretarías dentro del Sistema, a manera de ejemplo se pueden mencionar las siguientes: Secretaría de Integración Social Centroamericana (Cisca), Secretaría de Integración Turística, (Sitca), Organización del Sector Pesquero y Acuícola (Ospesca), Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP), la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (Cocatram).

Como parte de esta institucionalidad regional el 15 de julio de 1980 se creó la Cocatram, como uno de los organismos especializados del SICA, cuyo trabajo se basa en:

Atender los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamérica y su función principal es asesorar al Consejo de Ministros de Transporte (Comitran) y a los Gobiernos miembros, en la adopción de políticas y decisiones, con miras a lograr un desarrollo armónico del sector, que

2 El impulso de dichos acuerdos de parte del entonces presidente de Guatemala, Vinicio Cerezo, buscaba generar las condiciones y los compromisos para una pacificación de la región centroamericana.



satisfaga las necesidades del comercio exterior de los países en términos de calidad, economía y eficiencia de los servicios de transporte marítimo y portuario, que proteja y represente los intereses de la región ante intereses y organismos extrarregionales. (Cocatram, 2021)

Es de mencionar que esta instancia especializada busca el fortalecimiento de las capacidades de las instituciones encargadas del fomento de los temas marítimos y portuarios de cada uno de los Estados miembros. Resulta lógico cuestionar el desempeño de cada uno de los Estados centroamericanos frente a sus vecinos en atención a buques. Con miras a brindar al lector esa respuesta, a continuación, se presenta un cuadro referente al desempeño portuario de algunos de los países del SICA.

**Número de buques atendidos por país (últimos 5 años)**

	2017	2018	2019	2020	2021*
<b>Guatemala</b>	3,224	3,288	3,298	3,097	1,457
<b>El Salvador</b>	841	750	784	665	386
<b>Honduras</b>	2,417	2,382	2,460	1,955	925
<b>Nicaragua</b>	794	653	612	564	307
<b>Costa Rica</b>	3,006	2,519	2,607	2,392	1,111
<b>Panamá</b>	7,150	6,969	7,443	7,124	3,262

\*Cifras al mes de junio

**Fuente:** elaboración propia con base en información estadística de Cocatram.

A través de dicho cuadro, se puede denotar la participación mayoritaria de algunos países en comparación a otros en materia de atención a buques. En el caso particular de El Salvador, desde la aprobación de la Ley General Marítimo Portuaria el 1 de noviembre de 2002 se creó la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), instancia encargada de la supervisión, control y autorización de las diferentes actividades relacionadas al quehacer marítimo en El Salvador, así como de las diferentes actividades portuarias. Es de resaltar que desde su

fundación la AMP se había caracterizado por ser una institución con una presencia limitada en el ejercicio de sus competencias.

Sin embargo, aún con las diferentes limitantes propias de las realidades de cada Estado se ha logrado generar una considerable base de datos de los buques, en todas sus diferentes categorías; así como el ejercicio de las competencias propias de la institución, tanto en el borde costero como en las aguas interiores y continentales de El Salvador. En consideración de la geografía propia del país, el desarrollo del sector marítimo y la zona marino costera es una prioridad. Ya que, bajo la perspectiva de un objetivo de desarrollo la visión del imaginario local debe transformarse de ser un enfoque costero-marino a una visión marino-costera. Podría parecer que el juego de palabras no posee mayor significado; sin embargo, esto implica un cambio paradigmático, del quehacer institucional aunado a una visión estratégica y una perspectiva de largo plazo.

De acuerdo con la nueva visión estratégica impulsada por la administración del presidente de la República de El Salvador, Nayib Bukele, y el Plan Cuscatlán<sup>3</sup> la franja costera es una prioridad, bajo una perspectiva de Desarrollo Nacional. Es así que se han impulsado importantes iniciativas como el programa Surf City, el cual busca generar las condiciones en diferentes zonas de la costa nacional para promover la inversión y el turismo; el proyecto del Tren del Pacífico, con el cual se crearán vías ágiles de comunicación para personas y mercancías, con miras a posteriormente unificarse con las vías férreas de Guatemala y Nicaragua, el desarrollo de una nueva terminal marítima en el Puerto de Acajutla y finalmente el aeropuerto del Pacífico, el cual se basa en la construcción de un nuevo aeropuerto en la zona oriental del país, con miras a posicionarse como un importante punto de conexión para vuelos internacionales.

3 El Plan Cuscatlán es el plan de gobierno de la actual administración, que establece las líneas generales de desarrollo para El Salvador en el corto, mediano y largo plazo.





Es en este contexto que la Autoridad Marítima de El Salvador ha alineado su planificación de trabajo hacia estas líneas generales de desarrollo, enfocándose tanto en la generación de una verdadera cultura marítima como en la regulación de las diferentes actividades de la zona marítimo-costera. Como parte de estos esfuerzos se puede resaltar la ejecución de las siguientes actividades:

- Generación de una presencia activa en las aguas interiores y continentales del país.
- Realización de jornadas de regularización de embarcaciones en toda la zona costera y aguas continentales.
- Implementación del Sistema Fal65 para agilizar la llegada de los buques a los puertos.
- Realización de visitas programadas o no a los puertos conforme el convenio PBIP.
- Fomento de la participación de la mujer en las diferentes actividades marítimas y portuarias.
- Promoción de la coordinación interinstitucional.

Desde la fundación de la AMP hasta la fecha se han generado significativos avances, no obstante aún falta mucho camino por recorrer; es bajo esta premisa que la coordinación interinstitucional

e internacional, en este caso con la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, es fundamental, tomando en cuenta la considerable expertis y el “Know How” en materia de regulación y supervisión portuaria que esta institución posee, ejerciendo su rol desde el 10 de marzo de 1972.

En conclusión, si bien la institucionalidad regional es un apoyo significativo para el desarrollo del quehacer de las diferentes autoridades marítimas y portuarias del istmo centroamericano, la coordinación interinstitucional directa entre la autoridad de un país y otro es necesario en consideración de las similitudes que compartimos como centroamericanos. Hace 200 años se conquistó la independencia y hace un poco más de medio siglo que los países (ahora independientes) buscan unificarse nuevamente; son esas líneas de comunicación directa y la interacción societal las que al final lograrán una integración real, mucho más allá de una integración de tipo institucional.

De igual manera, la institucionalidad regional afín al quehacer marítimo y portuario debe actualizarse a las nuevas realidades y necesidades particulares de cada Estado centroamericano, con el fin de ser ese soporte regional que promueva tanto el proceso integracionista desde una nueva perspectiva, como el generador de las competencias para la atracción de buques, promoviendo el comercio marítimo desde un enfoque regional.

## Referencias

Cocatram. (30 de julio de 2021). Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Obtenido de Cocatram en breve: <http://www.cocatram.org.ni/cbreve.html>

Gómez, A. L. (2003). El Anti-Integracionismo en Centroamérica. Managua, Nicaragua: Imprimatur Artes Gráficas.

SICA. (23 de julio de 2021). Sistema de Integración Centroamericana. Obtenido de Pilares de la Integración: <https://www.sica.int/pilares/inicio>

Vizcarra, A. E. (22 de julio de 2021). Organización de Estados Americanos. Obtenido de Departamento de Derecho Internacional: [https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones\\_digital\\_XXXI\\_curso\\_derecho\\_internacional\\_2004\\_Ana\\_Elizabeth\\_Villalta\\_Vizcarra.pdf](https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XXXI_curso_derecho_internacional_2004_Ana_Elizabeth_Villalta_Vizcarra.pdf)

# 200 AÑOS CONECTANDO AL MUNDO



**Licda. Elvia Bustavino**  
Secretaría General  
Autoridad Marítima de Panamá



Desde los primeros asentamientos indígenas, que se dedicaban a la pesca artesanal de subsistencia, la economía marítima y portuaria estuvo ligada a Panamá. Posteriormente esto fue reforzado con el establecimiento de nuevas comunidades en la costa, ligadas a la llegada de los colonizadores españoles. Y es que debido a nuestra posición geográfica estratégica y el ser un centro comercial importante dentro del imperio español, Panamá inició con el desarrollo del sector marítimo, portuario y logístico desde hace más de 200 años. Cuentan nuestros historiadores que fuimos el punto desde donde se transportaban todas las riquezas de España, por medio de barcos hasta el puerto de Portobelo, en la provincia de Colón y de ahí, mulas y cayucos cargaban la mercancía a través de nuestro Istmo hasta la Ciudad de Panamá, para distribuir a sus colonias en América.

Luego de la independencia de España y nuestra unión voluntaria a la Gran Colombia, los líderes latinoamericanos accionaron en impulsar el desarrollo regional, marcando un hito importantísimo para el mundo, otorgándole la autorización a los Estados Unidos de América para construir la primera línea férrea transcontinental del mundo, la cual inauguró en 1855 y en la cual se transportaban tanto mercancías y personas. La infraestructura de nuestro

ferrocarril, aún en funcionamiento, fue de gran ayuda para la construcción del Canal de Panamá, obra que inició en 1904 y finalizó en 1914, convirtiéndose en la octava maravilla del mundo. Pero mucho antes de este éxito logrado por los norteamericanos, los franceses dieron inicio a este gigantesco proyecto, pero el clima, las enfermedades tropicales, entre otros, fueron factores que les impidieron terminar a la labor, por ello, los norteamericanos compraron a la Compañía Francesa del Canal de Panamá sus derechos y propiedades para continuar con su construcción y con el desarrollo de la Zona del Canal de Panamá. Este periodo cambió a nuestro país por siempre, transformándose nuevamente en puente del mundo y cuna de una sociedad de riquezas económicas.

Desde estos inicios hasta nuestros días se han dado una serie de hitos en el desarrollo marítimo y portuario como son la construcción de nuevos puertos, el desarrollo del ferrocarril o la construcción y posterior ampliación del Canal de Panamá, que se han traducido en un importante crecimiento económico. De la mano de hombres y mujeres profesionales, Panamá se ha posicionado como uno de los países más desarrollados de Centroamérica en los ámbitos marítimos, portuarios y como el primer país de Latinoamérica en conectividad.



Prueba de lo anterior es el robusto sistema de puertos estatales, puertos concesionados y terminales concesionadas (multipropósitos, LNG, pasajeros, contenedores, hidrocarburos), muelles, atracaderos, astilleros y rampas que permiten el transporte de un volumen considerable de mercaderías por todo el mundo ocupando un papel prioritario dentro de la demanda comercial internacional, sin dejar a un lado los servicios de atraque y afines para los usuarios locales y de cabotaje que benefician tanto el mercado local como el internacional.

Adicional, otro hito importante para nuestro país es cuando se crea, el 15 de diciembre de 1917, por medio de la Ley 63, el Registro Internacional de Buques de Panamá, con la finalidad de atender a la comunidad marítima internacional. Hoy día con 104 años de contar con un registro mercante, soberano e independiente, somos el registro de buques más grande del mundo y miembro en la Categoría “A” del Consejo de la Organización Marítima Internacional, donde se encuentran solo potencias marítimas. Respalamos como País a 8484 naves con 227,028,222 de toneladas brutas, con una estructura legal sólida y confiable, con 317,328 documentaciones técnicas emitidas a gente de mar a bordo de buques de nuestra bandera, aportando más de 100 millones al

Tesoro Nacional, anualmente. Este conglomerado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá, constituye uno de los pilares fundamentales de la economía de nuestro país.

Panamá cuenta adicionalmente con una terminal de cruceros en el área atlántica, conocida como Home Port Colon 2000, para pasajeros y una en construcción en el Pacífico, Terminal de Cruceros de Panamá, la cual impulsará el desarrollo del turismo y los servicios que Panamá ofrece, al poder recibir a dos embarcaciones de gran porte a la vez y la que se estima poner en funcionamiento a finales de este año.

La compilación de estas grandes maravillas marítimas, portuarias y logísticas ha logrado no solo impulsar el tráfico comercial entre los océanos que nos bordean, sino también el optimizar las actividades marítimas auxiliares y que exista un incremento en la productividad.

En este 2021, la Autoridad Marítima de Panamá conmemorará nuestro Bicentenario desarrollando una campaña que se ha denominado “Panamá, la ruta logística portuaria” donde compartiremos cómo hemos llevado a estos sectores a escenarios nunca soñados de la mano de nuestra gente.



# Puerto Santo Tomás de Castilla

E M P O R N A C



BICENTENARIO  
**GUATEMALA**  
1821-2021



Foto: Estuardo Franco

## Servicios a la Carga



- Muellaje
- Carga y descarga
- Vía directa
- Vía indirecta
- Transferencia
- Reestiba a bordo
- Recepción y despacho

## Servicios al Buque



- Uso del Puerto
- Practicaje
- Practicaje Especial
- Remolcaje
- Remolcaje Especial
- Estadía
- Fondeo
- Protección de buques
- Servicios de lancha
- Barrera de contención
- Suministro de agua
- Barrera de contención de derrames

## Otros Servicios



- Movimientos internos de contenedores/furgones
- Vaciado y llenado de contenedores/furgones
- Suministro de energía eléctrica
- Conexión/desconexión de mangueras
- Almacenaje
- Servicio de báscula
- Servicio de Rayos X
- Alquiler de equipo portuario
- Medición de tanques
- Embarque y desembarque de pasajeros

### Oficinas Centrales:

Km. 294, Puerto Santo Tomás de Castilla, Izabal  
PBX: +502 7720-4040  
Atención al Cliente +502 7720-4075  
mercadeo@santotomasport.com.gt

### Oficinas Guatemala:

Calle Real de la Villa, 17 calle 16-43, zona 10  
PBX: +502 2415-8585, +502 2415-8505

[www.santotomasport.com.gt](http://www.santotomasport.com.gt)

