

MODERNIZACION ANTE LA GLOBALIZACION: ZONA PORTUARIA MOIN LIMON

Zeyly Saavedra Araya¹

Resumen

La globalización y apertura comercial que el mundo ha incrementado la competencia internacional por colocar productos de mejor calidad a costos menores en forma oportuna. Ante esta situación gran cantidad de países a nivel mundial (incluyendo muchos latinoamericanos), han iniciado esfuerzos concretos para agilizar, sus puertos de exportación e importación.

Las proyecciones de carga y operaciones del complejo portuario de Limón-Moín, reflejan en el corto plazo una incapacidad para afrontar las expectativas que Costa Rica tiene previstas en sus exportaciones e importaciones. Esta situación constituye una fuerte limitación en cuanto a la competitividad y oportunidad de los productos costarricenses en los mercados internacionales.

Pese a existir un planeamiento institucional, así como varios estudios que advierten la necesidad de mejorar y ampliar la infraestructura portuaria, ha habido incapacidad política e Institucional para ejecutar las recomendaciones, que hoy se han convertido en obligaciones.

Abstrac

The globalizacion and commercial opening that the world has increased the international competition to place products of better quality to smaller costs in opportune form. Before this one situation great amount from countries at world-wide level (including many Latin Americans), has initiated concrete efforts to make agile, their ports of export and import.

The projections of load and operations of the harbor complex of Lemon, reflect in the short term an incapacity to confront the expectations that Costa Rica has predicted in its exports and imports. This situation constitutes a strong limitation as far as the competitiveness and opportunity of Costa Rican products in the international markets.

In spite of existing an institutional planning, as well as several studies that notice the necessity to improve and to extend the harbor

¹ Bachiller en Ingeniería Industrial. Candidata a Licenciatura en Ingeniería Industrial, ULACIT. Correo electrónico: zeyly_s@yahoo.com

infrastructure, there has been political and Institutional incapacity to execute the recommendations, that today have become obligations.

I. Introducción

Actualmente la tendencia global del transporte de mercadería internacional es tal que se maneja más del 50% de las exportaciones por vía marítima, ocasionando que el conjunto de los Puertos de la zona llegue a saturaciones para que los barcos se puedan descargar y cargar, según el estudio realizado en el 2006 por el señor Martín Sgud del Banco Mundial en su documento Ciudad Puerto.

Los países como Estados Unidos y México han sido los principales clientes de los puertos centroamericanos, en estas condiciones Puerto Cortes en Honduras y el complejo Moín-Limón en Costa Rica han ocupado los papeles principales en el transporte centroamericano en el litoral atlántico.

Los puertos de Limón en nuestro país son la puerta por la que pasa la inmensa mayoría de lo que exportamos e importamos, siendo así el puerto más importante de Costa Rica y uno de los que más sobresalen en Latinoamérica por movilización de carga y manejo de contenedores. Las terminales portuarias de Limón y Moín, están bajo la administración de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica JAPDEVA de acuerdo con el artículo 23 de la Ley No. 3091, en su doble condición de autoridad portuaria del Atlántico y de prestadora de servicios, son plataformas logísticas vitales para el comercio exterior de Costa Rica y así se atestigua su participación relativa en los flujos de comercio con el resto del mundo.

Durante el desarrollo de la economía del país se construyó el puerto de Moín en 1980 y fue ubicado a 10° 00", 30" latitud norte y 83°, 5", longitud oeste, dista de Limón por carretera vía Portete a 6 kilómetros y vía Sandoval 10.8 kilómetros. Actualmente el muelle dispone de cinco atracaderos los cuales son la tubería para crudo de 218 metros de longitud, con 10 metros de profundidad, el embarcadero para banano con 525 metros de largo con 10 metros de profundidad y los puestos 5-6 como Terminal multipropósito conocido como muelle Taiwanes.²

² **Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (2007).**

Localización

<http://www.japdeva.go.cr/frliser.htm>

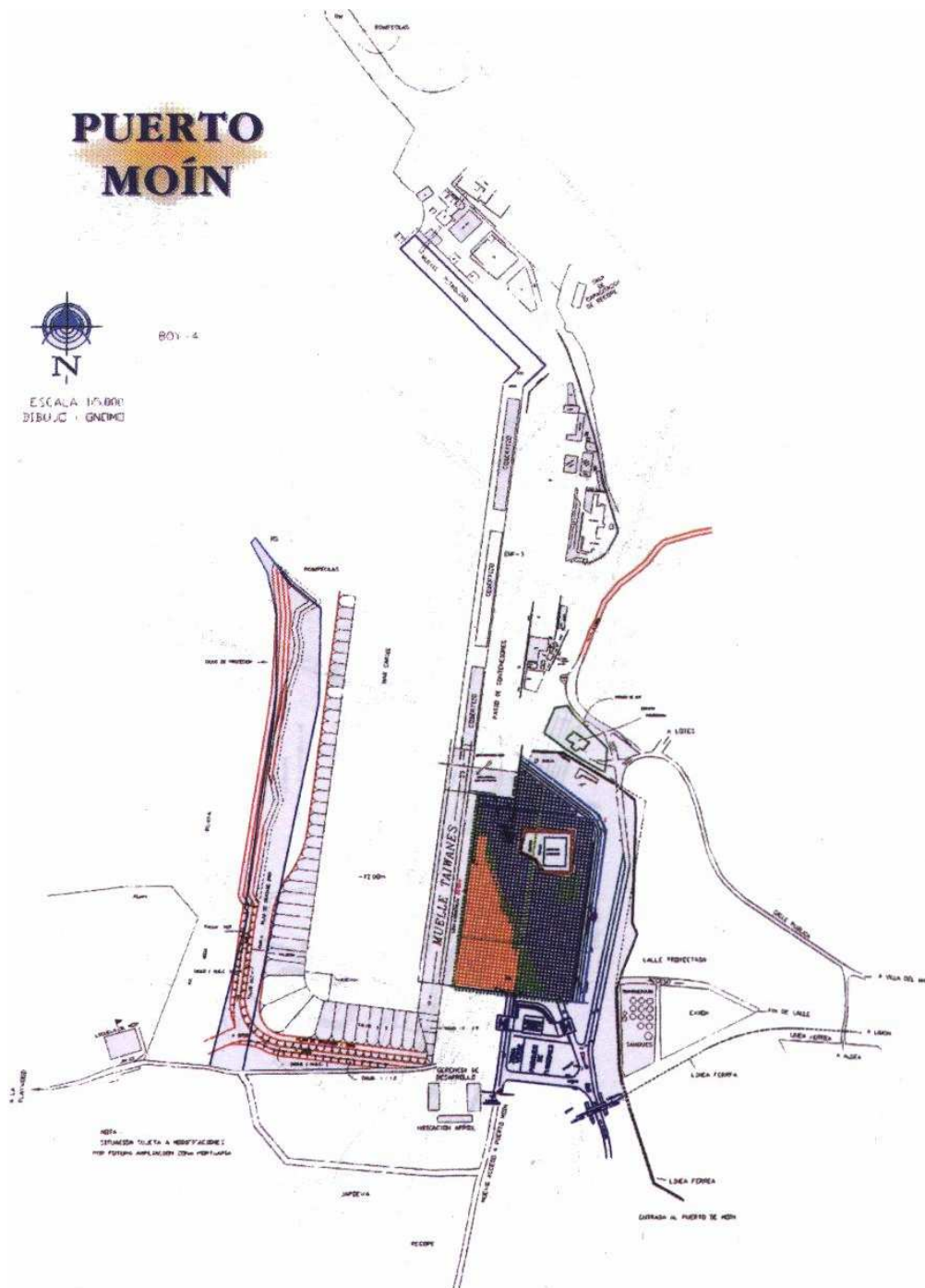


Foto No. 1, mapa del muelle Moín.

Las operaciones Portuarias son desarrolladas por JAPDEVA la cual se encarga de la asignación de los puestos de atraque, grúas y espacio de parqueo, la prestación de servicios a los barcos como pilotaje, remolcadores, la movilización de la mercancía y la seguridad de la misma permanezca en la zona portuaria, las líneas Navieras son las que realizan el plan logístico en los tiempos y recursos que se utilizaran para la carga o descarga de la mercancía y las Estibadores se encargan del suministro de mano de obra para estibar y desestibar al lado de los barcos.

Para conocer y entender, ¿cómo se opera un barco y la utilización de los recursos? Se inicia con la preparación y consolidación de la carga en los predios satélites, las líneas navieras como los transportistas terrestres son contratados las líneas navieras, funcionando en la interacción en los procesos de carga y descarga. Luego la mercancía es llevada a los almacenes fiscales en San José por vía terrestre. La mayoría de la carga de importación y exportación es desconsolidada y consolidada fuera de los puertos, en importación la carga general no contenedorizada corresponde a bultos grandes como bobinas de papel y hierro en lingotes. Estos bultos son despachados directamente desde el puerto a las fábricas receptoras, en exportación el mayor volumen de carga registrada es banano y otros productos los cuales también son consolidados fuera del puerto.

II. Restricciones que enfrenta el Puerto Moín

Actualmente los ingresos dejados de percibir es de \$9.3 millones de dólares, en los últimos tres años, es decir un monto de \$3.1 millones promedio anual, en el cuadro No. 1 se muestra de manera porcentual, se deben a los factores externos e internos que interactúan en el funcionamiento del Puerto. Los factores internos son los que la institución puede controlar pero su administración ocasiona limitaciones en el desarrollo de las operaciones por ejemplo el equipo propio de la institución que se maneja en las operaciones portuarias en el cuadro No.1 se puede mostrar la comparación por parte de JAPDEVA y de las empresas privadas, los principales equipos como el maffi (ver foto No. 2), stradler carrier (ver foto No. 3) y el recibo y despacho de contenedores son insuficientes, debido a que JAPDEVA no acondiciona la zona portuaria como zona primaria de operación, lo que le permite a las compañías privadas brindar un servicio directo, en la mayor parte de los casos; esto significa que la operación de carga y descarga lo brinda la empresa privada, es decir el contenedor que entra o sale de la zona portuaria utiliza el equipo privado, relegando a JAPDEVA a dar servicios adicionales, es claro que con la actual infraestructura y equipo no podemos brindar el 100% pero hay que realizar esfuerzos para optimizar y mejorar la labor portuaria.



Foto No. 2. Maffi



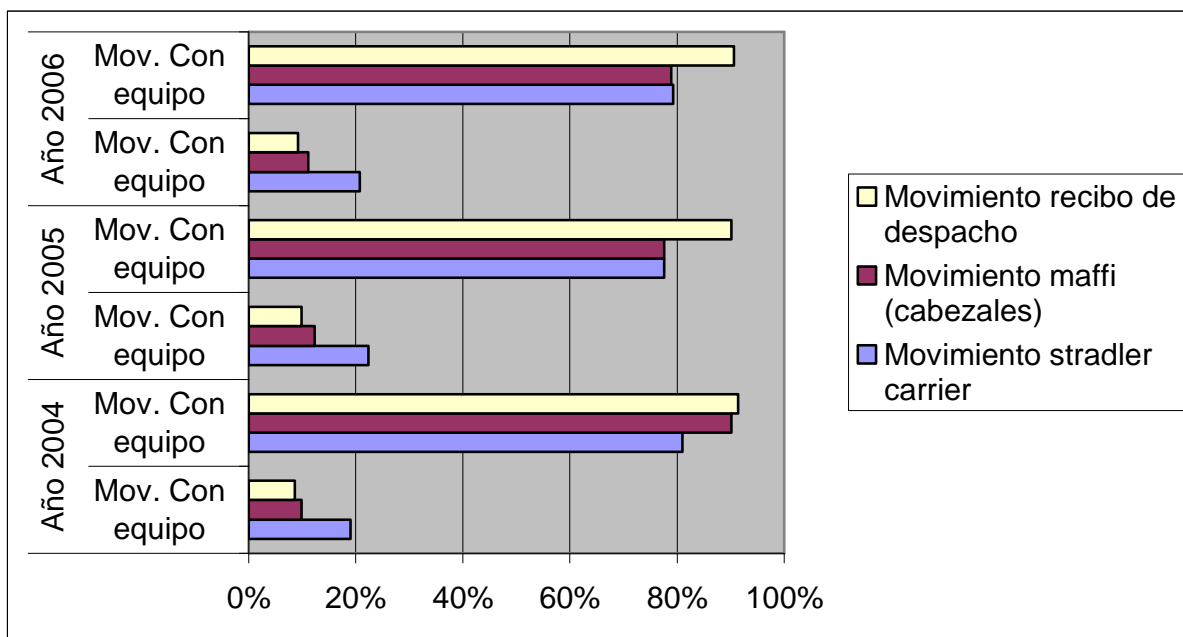
Foto No. 3, Stradler carrier

Cuadro No 1
Comparación de la utilización de los equipos en los últimos tres años

Años	Año 2004		Año 2005		Año 2006	
	Mov. Con equipo JAPDEVA	Mov. Con equipo privado	Mov. Con equipo JAPDEVA	Mov. Con equipo privado	Mov. Con equipo JAPDEVA	Mov. Con equipo privado
Contenedores movilizados	182,143		189,953		198,463	
Movimiento stradler carrier	19.00%	81.00%	22.40%	77.60%	20.70%	79.30%
Movimiento maffi (cabezales)	9.90%	90.10%	12.35%	77.65%	11.13%	78.87%
Movimiento recibo de despacho	8.58%	91.42%	9.90%	90.10%	9.24%	90.64%

Fuente: Recopilación de información suministrada por JAPDEVA

Grafico No. 1
Comparación de la utilización de los equipos en los últimos tres años



Fuente: Recopilación de información suministrada por JAPDEVA

En los datos anteriores se muestran los contenedores movilizados en el Complejo Portuario de los años 2004 al 2006, por unidades, según el responsable de manipulación de equipo, se puede observar que la manipulación mayoritariamente lo realizan las compañías privadas, para el año 2004, el porcentaje asciende a un 72.2%, en el año 2005, el porcentaje es de 70.28% y para el año 2006 el porcentaje es de un

71.66%, lo que implica que a JAPDEVA le corresponde un 27.8% para el año 2004, un 29.62% para el año 2005 y un 28.34% para el año 2006.

Otro factor interno es la infraestructura del Puerto en su calado (profundidad del nivel del mar) la cual tiene una longitud de 12 metros debajo del nivel del mar de acuerdo con la información suministrada por JAPDEVA, esto impide el arribo al complejo portuario de naves con un mayor tonelaje que en la actualidad en el transporte de mercadería contenedorizada la cual es de un volumen máximo por nave de 60 contenedores. El espacio de atraque también afecta al servicio que ofrece JAPDEVA a sus usuarios la cual esta acondicionada para atender 5 naves como máximo en un mismo tiempo, por lo tanto las condiciones de demanda de servicios portuarios ha aumentado sustancialmente y el complejo portuario ha permanecido estático, esta situación ocasiona altas tasas de ocupación en los puestos de atraque por el crecimiento en las cargas que se manipulan, dejando naves en bahía ocasionando atrasos en los tiempos estimados por la barco y por la línea naviera, lo cual tiene como consecuencia una reprogramación con los diferentes agentes que interactúan en la operación. La infraestructura también se ve afectada por el ambiente salino en el cual los materiales están expuestos a deterioro no se ha considerado importante el mantenimiento preventivo el cual contribuye al desempeño de las operaciones portuarias.

La Convención Colectiva de JAPDEVA afecta también en la productividad de las operaciones portuarias, iniciando por el artículo 130 de la actual Convención Colectiva, el cual señala entre otras cosas, que JAPDEVA "garantiza que no se utilizará equipo o personal de empresa privada o de otras instituciones que vayan a suplantar a sus trabajadores o que desmejoren su derecho al trabajo..."³ y señala que solamente "en los casos que no cuente con el equipo necesario y se deba utilizar maquinaria de empresas ajenas a la Institución...", se les permitirá el uso. Por lo tanto cuando se requiera el uso de los equipos o personal privado debe ser verificado y aprobado por la Convención Colectiva, ocasionando atrasos en el inicio o continuo en la operación. El cierre de puerto en los días feriados de Ley genera el aumento en la mercadería que se transporta ya que nave debe ser la espera en bahía, otro factor que afecta es lo que todos conocemos como las huelgas, paros en el muelle conocido ahora como tortuguismo que son mecanismos utilizados a protestar el cual contribuye a que las naves tomen la decisión de atracar en otros muelles como por ejemplo el de Panamá, por lo tanto afecta la economía del país, a las estibadoras y las agencias navieras.

³ Reglamento de la Convención Colectiva. 2004

Nuestro Gobierno recae en el mejoramiento de las empresas del Estado, con el fin de controlar los indicadores macroeconómicos, es por eso que tratan de contener el gasto del Gobierno y disminuir la inversión. Con base en ese lineamiento han venido restringiendo drásticamente las inversiones en equipo e infraestructura portuaria.

Dado a las anteriores surge la importancia de revolucionar las restricciones que afecta al muelle Moín, ya que ese puerto moviliza más del 80% de las exportaciones e importaciones del país y tomando en cuenta el dinamismo del comercio marítimo internacional que se presenta actualmente alrededor del mundo, la Autoridad Portuaria está obligada a establecer las medidas necesarias que le permitan enfrentar los desafíos que este dinamismo conlleva, para lo cual requiere de una constante inversión en la modernización de su infraestructura y de su equipo (ver diagrama No. 1), siendo que, los que actualmente operan, se encuentran desactualizados.

Obtener los recursos óptimos

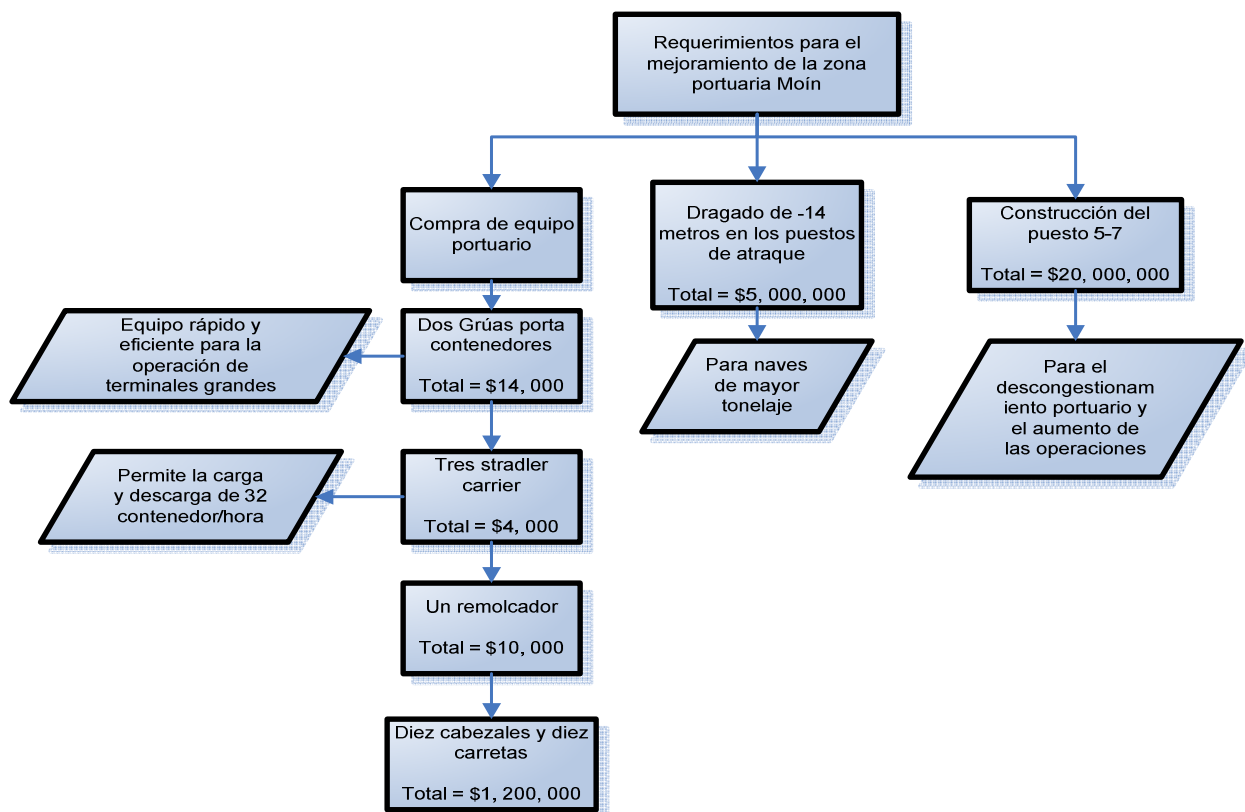


Diagrama No. 1, Requerimientos para el mejoramiento de la zona portuaria

El crecimiento del tráfico de mercancías (ver cuadro No. 2) exige, naturalmente, dotar al puerto con equipos de diversa naturaleza para atender las operaciones de embarque/desembarque. De esta manera no afectara el tiempo de trabajo por nave y las demoras que ocasiona perjuicio a los usuarios e imponiéndoles un costo adicional.

Cuadro No. 2
Crecimiento en el tráfico de mercancías

FACTURACION BRUTA POR SERVICIOS BASICOS
(miles de colones)

Modalidad	2002	2003	2004	2005	2006
Convencional	592.940	736.143	577.963	627.666	680.875
Frigorifico	1.639.184	1.911.436	2.197.272	2.870.753	3.223.473
Portacontenedor	1.876.110	2.128.584	2.198.559	2.682.355	2.870.770
Roll on roll off	652.415	708.643	808.148	983.482	1.064.269
Granel sólido	25.109	43.976	24.929	32.698	38.707
Granel líquido	94.339	111.867	152.935	143.364	170.628
Petrolero	314.882	294.183	292.732	280.544	293.146
Gasero	52.390	204.386	180.802	265.718	278.559
Cruceiro	142.059	261.406	330.684	412.992	375.105
General	9.369.422	6.400.624	6.744.024	8.299.572	8.975.532

* Excluye ajustes por notas de crédito y débito

Esta situación se ve reflejada en las estadísticas portuarias, en donde el trabajo por nave se ha incrementado, ante este panorama es necesario adquirir mayor cantidad de equipos.

Ante este panorama se hace necesario realizar inversiones en infraestructura en obras prioritarias para atender la creciente demanda de nuestros clientes, entre ellos se menciona que la compañía Pipasa requiere para el 2008 una Terminal de graneles, y la compañía laminadora de los Pujol Marti acaba de firmar un reciente acuerdo con la laminadora no.2 del mundo y que requieren aumentar el movimiento de carga, lo que implica necesariamente aumentar la capacidad instalada; el dragado de los canales de acceso, puerto de operaciones y puestos de atraque, que permita la atención de naves con calados superiores a los 12 metros ya que la tendencia en la construcción de naves se orienta a mayor tamaño.

Para aumentar el espacio se debe de considerar la construcción del Puesto 5-7, con el fin de aumentar la capacidad de carga del Complejo Portuario Limón Moín en al menos 1,100.000 toneladas. Costo estimado en \$20.000.000. Esta obra es impostergable, con la actual demanda y la proyectada se hace necesario buscar los recursos necesarios para tal fin,

de no ser así, el congestionamiento portuario con su correspondiente aumento de costos portuarios será inevitable.

Dragado de los puestos de atraque de Puerto Moín, se logra el incremento de la capacidad de carga en 800.000 toneladas, para activar los puestos bananeros a -14.00 metros el costo es de \$5.000.000. Esta obra de igual forma es impostergable, escuchamos como el gobierno indica que los recursos por utilizar serán aportados por la Refinadora Costarricense de Petróleo, RECOPE, y hasta la fecha continuamos en esa zozobra. Ante este panorama es necesario disponer de recursos propios para la ejecución del dragado, por que los buques que actualmente están arribando próximamente no podrán hacerlo, porque día con día se pierde profundidad, por la alta sedimentación en las dársenas y puestos de atraque, con el consecuente aumento de costos, tanto para las empresas que utilizan el complejo portuario como para el consumidor final que en última instancia es el más afectado.

El plan de dragado del Complejo Portuario Limón – Moín tiene un costo aproximado a \$14,000.000. No podemos apartarnos del desarrollo portuario, la expansión es inminente, por lo que es necesario realizar el dragado de la zona en la cual se pretende expandirse, nos referimos a la continuación del puesto 5-7 en adelante.

Las inversiones a mediano plazo en el Complejo portuario Moín y Limón se detallan a continuación, estas inversiones con su respectivo equipamiento portuario tendrá un costo aproximado a los \$200 millones de dólares.

Ampliación portuaria para trasladar la carga de Limón a Moín, con puesto de atraque 5-8 y 5-9. Es menester señalar que debemos realizar las inversiones necesarias en el Complejo Portuario y que éstas son sumamente elevadas, pero somos conscientes que debemos ampliar el panorama en la forma de operar, para ello, consideramos pertinente valorar la alternativa de otorgárselo a una compañía privada (multioperador) para su desarrollo, pero bajo el mando de JAPDEVA, como de la Autoridad Portuaria.

Competencia en el mercado

Cabe señalar que las condiciones necesarias para que un puerto se convierta en facilitador de la expansión portuaria del comercio de un país residen en la dotación de una adecuada y suficiente infraestructura, equipamiento, visión de largo plazo, alta calificación de la mano de obra y compromiso con el destino del puerto, tarifas transparentes y

competitivas, flexibilidad organizacional para adaptarse con rapidez a los cambios de tecnología del transporte marítimo y del comercio exterior, capacidad empresarial para explotar nuevas oportunidades de mercado y enfrentar creativamente la competencia de otros puertos, ejemplo de esto es el Puerto Santander.

Este Puerto cuenta con una gran experiencia y los cambios continuos mejorando la eficiencia de las operaciones como:

-Puertos secos: que se utiliza para aproximarse física y operativamente a la clientela de su activo "hinterland", y obtener un posicionamiento competitivo de sus servicios, la Autoridad Portuaria de Santander participa en el accionariado de dos "puertos secos", el de Azuqueca de Henares, centro logístico situado en el entorno de Madrid; y el de Santander-Ebro, localizado en Luceni, en las proximidades de Zaragoza, conectado con los centros productivos y comerciales de la cuenca del Ebro. Ambas plataformas, plenamente operativas, están permitiendo la captación de tráficos de importación y exportación de alto valor añadido.⁴

-Calidad y Medio ambiente: manejan normas ambientales, se encuentran actualmente certificados por ISO 9000 y 14000, también cuenta con políticas de calidad y medio ambiente las cuales deben prestar servicios portuarios y logísticos con un nivel de calidad y respeto por el medio ambiente que los haga sostenibles y adecuados a las necesidades de sus clientes.

“• Operar en el marco de la legislación aplicable a sus funciones y cumplir aquellos otros requisitos que provengan de acuerdos voluntarios.

- Prevenir, controlar y minimizar la contaminación mediante la aplicación de medidas organizativas y tecnológicas que sean adecuadas y viables, en el marco de su competencia.
- Conocer y satisfacer los requisitos y expectativas de los clientes del puerto, para asegurar la sostenibilidad de los servicios portuarios y logísticos.
- Asignar recursos humanos, tecnológicos y financieros para conseguir los objetivos ambientales y de calidad planteados.
- Sensibilizar, en cuestiones de calidad y medio ambiente, a las personas que trabajan en nombre de la Autoridad Portuaria.
- Mantener canales de comunicación con la Comunidad Portuaria, Administraciones Públicas, agentes sociales y económicos, y la sociedad

⁴ Puerto de Santander. (2007). Puertos secos alianzas estratégicas.

<http://www.puertasantander.es/Caracteristicas/Puertos/Default.asp>

en general, respecto a la actividad del puerto y su relación con la calidad y el medio ambiente.

- Integrar los aspectos ambientales en los procesos de planificación, gestión y conservación del dominio público portuario, promoviendo la mejora ambiental de la Zona de Servicio del Puerto.”⁵

El funcionamiento del Puerto Santander es un modelo por seguir para satisfacer el servicio portuario basado en la calidad del servicio, implicado por la globalización, y zozobra de entrar a un Tratado Libre Comercio que tendrá un desarrollo en la importación y exportación de mercancías.

Por lo tanto implica necesariamente un Gobierno eficiente, para hacerle frente a una competencia agresiva, visionaria y con recursos suficientes para acaparar el mercado meta. El Gobierno a viva voz ha indicado su interés en concesionar o privatizar los puertos del Caribe.

¿Por qué existe el oponerse ante la concesión o privatización de los puertos del Caribe? Se debe a que en las condiciones actuales sería una competencia desigual y que el puerto debe demostrar con los recursos óptimos la eficiencia de su actividad portuaria.

La competencia es buena, pero en igualdad de condiciones

Al no contar con los recursos necesarios de equipo, infraestructura, agilidad de trámites, organización y otros, la productividad tiende a ser menor; sin embargo en 43 años JAPDEVA ha demostrado eficiencia portuaria y ella se denota en la clasificación o ranking de los puertos a nivel de Latinoamérica, en el cual nos posesionamos entre los diez primeros.⁶

Entonces, ¿que pasaría si el Gobierno le diera a los puertos las herramientas necesarias? Aumentaríamos la eficiencia y seríamos un modelo de desarrollo entre los puertos de la región. ¿Las Convenciones Colectivas se opondrían ante la concesión o privatización de los puertos del Caribe si se diera la igualdad de condiciones?

⁵ Puerto de Santander. (2007). Políticas de calidad y medio ambiente.

<http://www.puertasantander.es/Informes/MedioAmbiente/Default.htm>

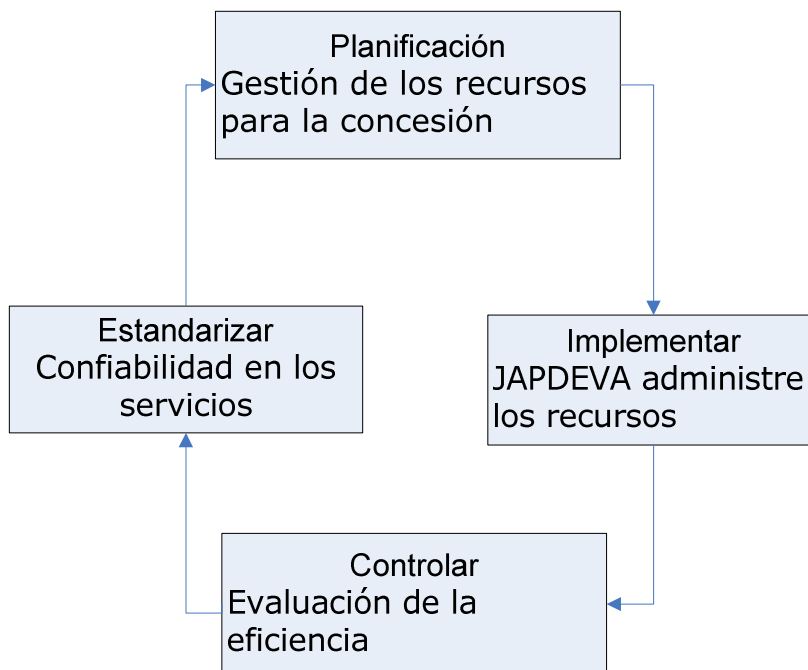
⁶ Ranking de los puertos Latinoamericanos. (2007)

<http://www.skyscraperlife.com/archive/index.php/t-6203.html>

Proceso para la eficiencia del muelle

El establecer una serie de pasos por seguir, utilizando las herramientas necesarias mediante "un plan de desarrollo portuario", se podrá ver con fundamento la factibilidad de un Megapuerto en el muelle de Limón.

Ciclo operativo Portuario



Con este ciclo se desempeñarán un papel importante especialmente en la transmisión de información, catalizadores de recursos externos, y particularmente de asistencia a los países y economías de menor desarrollo económico.

Realidades y desafíos

El darle las herramientas ya sea por medio de la concesión o por los recursos propios de la Institución, se tendrá un desempeño que incrementaría aproximadamente el 50 % de su actividad portuaria, así mismo estaría incremento la exportación e importación de mercancías aumentando también continuamente la repetición de las operaciones. Y si llegáramos aplicar los puertos secos o canales secos interoceánicos como el Puerto Santander, el cual tendría una ventaja competitiva ya que un barco actualmente para llegar al Puerto Caldera de Puntarenas tiene que atravesar el canal de Panamá lo cual implica los costos en

altamar como el pago al derecho de pasar por el canal, la alimentación de los tripulantes, entre y lo más importante el costo del tiempo que dura en llegar al puerto, afectado también por factores externos como ambientes climatológicos, en cambio al ofrecer un canal seco se desestiba en los Puertos Limón, la mercancía es transportada por trailer con una duración promedio de 5 horas, beneficiando a los clientes en tiempo y costos que deben de sufragar.

Ante estas propuestas ¿tenemos las condiciones para hacerle frente para obtener aumentar la productividad en la importación y exportación de mercadería?

Nuestras carreteras se ven saturadas por la carga que se maneja hoy por hoy ¿Cómo será con el aumento de la productividad portuaria? ¿Que acondicionara los factores que son elementales para la transportación de mercancía vía terrestre? La Red Vial en la región está en deplorables condiciones, partiendo del hecho de que el 40% esta en regular estado y un 30% en mal estado. Lo anterior, ha dificultado el acceso a importantes zonas de producción. Se ha incrementado el tiempo de traslado en las vías principales producto tanto del aumento en la flota vehicular como por el mal estado de las vías.

¿Tendrá el país la capacidad para el aumento de los previos?, ante estas interrogantes predomina, ¿es importante el crecimiento de la actividad portuaria? Si es importante, ya que la economía de nuestro país depende nuestros puertos, y es necesario ir creciendo ya sea por un Tratado Libre Comercio o para ir de la mano con la globalización y que nuestros clientes vean y siguen viendo a Costa Rica como un país innovador para la satisfacción de las operaciones portuarias, teniendo como principal beneficio empleos en nuestro país.

El atractivo de un puerto para sus clientes, las compañías navieras, reside en la fluidez y eficiencia del servicio lo cual implica eficiencia y agilidad aduanera.

El desarrollo de la economía marca nuevas oportunidades aumentando la demanda de los puertos de Centroamérica. Respondiendo a estas nuevas realidades. La situación de la rentabilidad de los puertos esta en los costos fijos, eficiencia, capacidad instalada. Los Proyectos de mejora de la ampliación las terminales de Puerto necesitan una inversión global. Las condiciones financieras del Gobierno difícilmente pueden financiar este tipo de obras. El Puerto debe ser considerado como facilitador de comercio internacional, y eslabón de la cadena logística de distribución.

El Estado debe definir como y de que manera desarrollará sus Puertos, primero definiendo en función de las oportunidades y necesidades el objetivo. Luego estableciendo una Planificación de acciones y de generación de inversión pública o privada.

III. Modernización y competitividad

La modernización debe ser una preocupación por satisfacer necesidades de manera eficiente y eficaz, de manera a posicionarse como primera opción al comercio Regional que le corresponde. Lista a responder a las iniciativas de los países vecinos que ya amenazan la posición de nuestros puertos.

La certificación de los puertos es actualmente una ventaja, que puede ser momentánea. El beneficio será proporcional a la rapidez con la que se definan política y planes de acción inmediata. Estos esfuerzos deben dirigirse a mejorar a infraestructura, superestructura, cadena logística y calidad de servicio. El Estado debe ser proactivo y participe del movimiento económico mundial. Debe promover Zonas de Actividad Logística (ZAL) que paralelamente a las maquilas permitan presten el servicio logístico según la tendencia del comercio internacional.

Una red de medición marina Centroamericana mejorará la seguridad de buques, de las costas y disminuirá los costos de mantenimiento de las obras costeras permitiendo a la vez un mejor manejo ambiental. Esto debe ser acompañado de una formación técnica de las instituciones relacionadas en materia ambiental para evitar catástrofes y perjuicios evitables, similares a la situación de contaminación ambiental con derivados del petróleo en Puerto Castilla.

La ley de puertos debe ser una herramienta con vocación para garantizar el uso de los bienes públicos y desarrollar los servicios portuarios como eslabón estratégico del intercambio comercial, protegiendo los bienes del estado y garantizando el bienestar al servicio.

Para determinar las potencialidades y oportunidades, se debe de aprovechar las experiencias de las entidades privadas y públicas existentes teniendo como objetivo la superación en la actividad portuaria y por ende de la provincia, por medio de un proceso de planificación para lograr un mejor aprovechamiento de los recursos humanos, técnicos, materiales y económicos que incrementaría las actividades productivas en forma eficiente y eficaz a corto, mediano y largo plazo. El número de buques que arriban a estos puertos se ha incrementado, reflejándose en forma positiva en la carga tanto de

importación como de exportación. Por lo tanto el Gobierno planea construir un puerto 600 veces más grande que el de Limón, a fin de competir con los grandes muelles de contenedores ubicados en el Caribe latinoamericano.

La Sociedad Portuaria de Santander, es una empresa pública española, la cual realizó un listado de la infraestructura requerida para el megapuerto y redactar el cartel de concesión, esta obra está presupuestada en \$300 millones realizando 8 puestos de atraque y 900 empleos, teniendo como objetivo la eficiencia de la Terminal.

IV. Referencias Bibliográficas

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (2007). Estadísticas del tráfico de carga total de mercancías.

<http://www.japdeva.go.cr/frestad.htm>

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (2007). Programación de compras de la administración portuaria 2007.

<http://www.japdeva.go.cr>

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (2007). Reglamento de operaciones portuarias 2007.

<http://www.japdeva.go.cr/frreglam.htm>

Puerto de Santander. (2007)

<http://www.puertasantander.es/>