

## **ACTIVIDAD COMERCIAL DEL PUERTO DE LA GUAIRA. EFECTOS DEL DESLAVE**

María de la Fe López\*, Alexis López,  
María Guerra, Lola González  
UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

### **Resumen:**

Como consecuencia de la tragedia natural ocurrida en el Estado Vargas en diciembre de 1999, la actividad económica y portuaria de la región fue notablemente afectada. En esta investigación, nos planteamos estudiar las estadísticas de población y análisis demográfico (OCEI), los datos del proyecto Vargas (Cendes) y la información suministrada por las autoridades del Puerto del Litoral Central (PLC) a fin de establecer las consecuencias del deslave en las actividades comerciales del Puerto de La Guaira.

**Palabras clave:** Deslave, actividades portuarias y materiales peligrosos.

### **INTRODUCCIÓN**

El comercio exterior de los países constituye, hoy en día, un factor fundamental en las relaciones de intercambio dentro del ámbito internacional. Su importancia radica en la determinación del desarrollo económico y social de las naciones, conformando un importante factor para el mantenimiento del bienestar y la estabilidad económica de las civilizaciones.

En el caso específico de Venezuela, el intercambio comercial se realiza principalmente a través de cuatro puertos, entre ellos el de La Guaira situado en el Estado Vargas, a 25 Km., de Caracas y a 5 Km., del Aeropuerto Internacional de Maiquetía. Su área de influencia comprende el Área Metropolitana de Caracas y los estados Miranda, Aragua y Carabobo.

Por la cantidad de contenedores manejados, por ser el principal destino de productos terminados en Venezuela y servir como terminal de trasbordo de las cargas de las grandes Líneas Navieras, la Comisión Económica para América Latina, lo designó como el número 12 del Caribe. Además es el principal terminal turístico de Venezuela, y en términos de volumen de carga, constituye la puerta de entrada y salida de bienes de consumo y artículos de primera necesidad, no solo para la zona central del país, sino también para América y Asia.

---

\* mlopez@usb.ve

Se importa principalmente alimentos, químicos, vidrio, papel y sus derivados, telas, productos de acero, carros, autobuses, repuestos y otros productos manufacturados. Alrededor de 50% de las importaciones provienen de los Estados Unidos, seguidas en un 25% de Europa, 10% de Asia y el resto, principalmente, de México y Brasil. En cuanto a las exportaciones, los rubros más destacados son: aluminio, acero, cerámicas y frutas. Los principales destinatarios de dichas exportaciones son Estados Unidos, Antillas Neerlandesas y el resto del continente americano que totalizan el 75%, y un 25% para Japón y el resto de Asia.

En el presente trabajo, nos proponemos evaluar las actividades portuarias antes y después de la tragedia de Vargas. Ya que su infraestructura, se vio afectada en diciembre de 1999 por la mayor catástrofe registrada en el país durante el siglo XX, cuando por efectos de una vaguada, enormes aludes de piedras y lodos bajaron de la montaña arrasando con todo lo que se interponía con su salida al mar.

Finalmente el trabajo responde a una gran de interrogante ¿Cómo cambió la actividad comercial del puerto de La Guaira a consecuencia del deslave?

#### **MATERIALES Y MÉTODOS**

Se realizó el arqueo bibliográfico de documentos formales, textos especializados, informes y anuarios del Banco Central, de la Oficina Central de Estadística (OCEI) y datos suministrados por el Puerto del Litoral Central, con los cuales se levantó la información estadística para su posterior análisis.

Además se realizó un estudio comparativo sobre el intercambio comercial y las consecuencias del impacto ecológico del deslave en esta actividad del Puerto de La Guaira.

#### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

El proceso de integración regional puede ser entendido como un aspecto complementario y a la vez opuesto al fenómeno de la globalización. Las interpretaciones en el ámbito mundial, dependerán de la participación de quienes plantean dichos mecanismos integrantes, en un desarrollo determinado y de la estimación de las consecuencias económicas que dicha integración genere en terceros países. Dentro de este contexto, resulta oportuno resaltar la importancia del comercio internacional como principal elemento económico integrador y globalizador del escenario internacional.

Una razón importante para los intercambios comerciales radica en las diferentes capacidades para producir especializadamente bienes donde se posee mayores ventajas. En este sentido, Adam Smith (1937) recalcó la importancia del libre comercio para incrementar la riqueza de las naciones, consideró que “cuando un país se especializa en la producción de un bien en el cual tiene una ventaja comparativa, la producción total mundial de cada bien necesariamente se incrementa (potencialmente) con el resultado de que todos los países obtienen un beneficio (excepto en el caso extremo de un país grande” (Chacholiades, 1992: 21).

Otra de las ventajas es consecuencia inmediata de las economías de escala, las cuales son definidas por el autor Carlos Sabino (1991), como la disminución de los costes medios al generarse un aumento de la cantidad producida para satisfacer un mercado más amplio. En tal sentido, parecería lógico que cada país se especializara en la producción del bien en donde es más eficiente, sin embargo este criterio no es absoluto en la realidad.

En este orden de ideas, en Venezuela la trayectoria económica ha estado signada a lo largo de muchos años por una relación directa con la actividad petrolera, habiéndose logrado una exitosa inserción en el mercado internacional a través de los mecanismos reguladores de la economía venezolana. Por ser el petróleo un bien transable por excelencia, (entendiendo como bienes transables en términos económicos, aquellos que son objetos de comercio internacional), considerado el principal producto de exportación, Venezuela ha logrado convertirse en uno de los principales productores de hidrocarburos en el mundo, cuya exportación genera más del 70% de las divisas del país. Así mismo, su papel en el mercado energético internacional es cada vez más importante, como fuente de abastecimiento para los consumidores del hemisferio occidental y muy especialmente para los Estados Unidos.

Gran parte del intercambio comercial se realiza por vía marítima, jugando así los puertos un papel relevante en el desarrollo económico del país. En este sentido, cabe mencionar el puerto de La Guaira, ya que es el segundo en movilización de carga de materias primas para la industria.

Este terminal marítimo, está situado en el Estado Vargas, localidad asentada en una estrecha franja de tierra entre el Mar Caribe y las estribaciones de El Ávila en su cara norte. Fue elevado a la categoría de Estado mediante Ley Especial (Gaceta No. 36.488 del 03/07/98) y en la misma se establece que esta integrado por el Municipio Vargas, el cual a su vez, en la actualidad esta conformado por 11 parroquias, a saber: Caruao, Caraballeda, La Guaira, Maiquetía, Macuto, Naiquatá, Carayaca, Catia La Mar, El Junko, Carlos Soubllette y Raúl Leoni.

Ahora bien, en los meses de noviembre y diciembre de 1999, un fenómeno atmosférico de gran amplitud e intensidad afectó directamente todo el Estado Vargas con consecuencias devastadoras. La zona costera del Litoral Central sufrió una de las mayores catástrofes que hasta la fecha se haya registrado en su historia contemporánea, donde aludes de lodo y piedras bajaron de la montaña El Ávila, arrasando con todo lo que se interponía en su trayectoria hacia el mar.

Lo que origina esta avalancha fue un fenómeno climatológico conocido como vaguada, el cual se produce por el encuentro de un frente de aire frío, que tradicionalmente se desplaza en diciembre, desde el Hemisferio Norte hacia el Caribe, con el aire caliente producto del calentamiento diurno y que esta cerca del suelo, lo cual mezcla esas temperaturas, condensa niveles bajos y produce precipitaciones. En esta ocasión el fenómeno fue reforzado por la corriente en chorro (movimiento de aire frío, fuerte en altura, aproximadamente a 9000 metros y que desciende hacia la superficie), que se mantuvo estacionaria al norte de Venezuela. Ello explica las lluvias fuertes y tan continuas durante tantas horas" (Guerra, Mendoza, González, 2001).

Durante esos dos meses el estado recibió un nivel de precipitaciones pluviales que superó el registrado anualmente. Mientras el promedio histórico en Caracas, registrado en el Observatorio Cajigal en los últimos 87 años está por el orden de los 900 mm; del 14 al 16 de Diciembre de 1999, es decir, 72 horas, en Vargas, se registraron 911 mm (donde un mm equivale a 1 litro de agua por m<sup>2</sup> de superficie). Fueron estas precipitaciones las que coparon la capacidad de infiltración de los suelos en la ladera norte de la cordillera, a la altura del Estado Vargas y en ciertos puntos de la ladera sur, sobre Caracas, actuando como factor agravante de los procesos geodinámicos de movimientos de vertientes, determinados por los factores permanentes de inestabilidad que caracterizan las mencionadas zonas.

Todos los centros habitacionales y aglomeraciones urbanas del estado se vieron afectadas. La población disminuyó en un 25,5% para el año 2000, lo cual puede explicarse en parte por el número de personas que como damnificados fueron ubicados fuera de Vargas y en parte por la cantidad aun no determinado de personas que fallecieron en la tragedia.

Cambió significativamente la distribución de la población de las parroquias del Municipio Vargas, situación que se manifiesta en el *Cuadro 1*, (Población del Municipio Vargas por Parroquia) en el mismo se observa que aquellas parroquias que resultaron mas afectadas por los sucesos de 1999, disminuyeron su participación en el total de la población del estado, tal es el caso de Caraballeda que pasa del 12% en 1999 a 5,3% en el 2000; Naiguatá de 6 a 4,9%; La Guaira de 8 a 6,7%; Macuto de 4 a 3,7%. Por el contrario aquellas parroquias que resultaron

menos afectadas incrementaron su participación, como por ejemplo Carayaca que del 8% de la población del Estado en 1999, pasa a tener en el 2000, el 12,8%.

De las parroquias Carlos Soublette y Raúl Leoni no se tienen datos de población por cuanto son de creación reciente (1997).

Para tener una idea de la actividad comercial del Puerto de La Guaira, dentro del contexto de actividades de otros puertos nacionales, podemos remitirnos a las cifras proporcionadas por el Banco Central de Venezuela correspondientes al año 2000 donde se evidencia que Puerto Cabello posee el mayor movimiento en las importaciones con un 37,4% del total nacional, La Guaira con un (26,1%), Guanta (14,5%), Maracaibo (7,1%) y Ciudad Bolívar (4,1%) ([www.bcv.org](http://www.bcv.org)).

En el Cuadro 2 (Carga movilizada por el Puerto de La Guaira. Importación y Exportación. Toneladas Métricas) se muestra la carga movilizada según comercio, por el puerto de La Guaira, y del mismo se desprende que la actividad en 1994 y 1995, refleja saldos favorables tanto en las importaciones como en las exportaciones, lo cual representa un importante dinamismo estimulado por el intercambio comercial. Dichas cifras concuerdan con la balanza comercial de ese año, la cual "arroja un saldo favorable de 4.121 millones de US\$ debido a la disminución de la actividad económica real y al establecimiento del control de cambio" (Casas González, 1999: 69); como medida necesaria para enfrentar la crisis del sistema bancario presente para ese momento.

Para 1996, las cifras arrojan un saldo negativo en las importaciones "producto de las condiciones macroeconómicas adversas de principios de año, y del efecto de ajuste de los precios relativos en la estructura de costos, causado por las medidas adoptadas en el marco del programa de estabilización, contenido en la Agenda Venezuela" (Op cit.: 220). Por otra parte, en cuanto a las exportaciones, se arrojan resultados positivos ya que la política estuvo orientada a fortalecer el sector externo de la economía, aumentando el superávit de la cuenta corriente de la balanza de pagos.

Durante 1997 se observa un crecimiento considerable en las importaciones y efecto contrario en las exportaciones, que podría justificarse en parte, por la orientación que se dio a la apertura petrolera, en detrimento de las exportaciones no tradicionales. Para 1998, se observa una recuperación en ambos sectores, "provenientes de los estímulos de la demanda agregada interna y de un repunte en el gasto de consumo final de los hogares, los mayores niveles de gasto público tanto corriente como de inversión, en especial hacia la segunda mitad del año, aparejados con la significativa expansión de la inversión privada serían los elementos fundamentales que explican este desempeño positivo de la actividad económica no petrolera." (Op cit.: 307).

El inicio del año 1999, se caracterizó por la incertidumbre, asociada al cambio de poderes y a las importantes transformaciones que en materia legal e institucional se operaban en Venezuela, además, la caída de los precios del petróleo y la recesión iniciada en el 98, generaron expectativas desfavorables entre los agentes económicos privados que se mantuvieron durante el primer semestre, originando con ello una disminución del comercio a través de este puerto.

Como consecuencia directa de esta tragedia natural vemos que, desde 1999 en adelante hubo una disminución progresiva del intercambio comercial, a excepción del año 2001, en cuanto a importaciones (Cuadro No. 2). Así mismo notamos que para el 2002 hubo una fuerte caída de los rubros, tanto de exportación como de importación a consecuencia de la depresión interna en los distintos sectores de la economía del país producto de las políticas fiscales y monetarias implantadas.

Debido a los grandes avances tecnológicos ocurridos en el transporte marítimo mundial, el traslado internacional de mercancías ha sufrido transformaciones en los últimos años, tanto en el volumen como en las nuevas formas de unitarización, es decir, en el uso de contenedores que facilitan el desplazamiento de mayor número de carga de una manera más segura que la carga suelta y en los implementos de carga, descarga y estiba de la mercancía, de allí el aumento en la utilización de los buques porta-contenedores y de los roll-on / roll-off, lo cual va en detrimento de los buques convencionales. El puerto de La Guaira no es ajeno a esta realidad, tal como puede observarse en el *Cuadro No. 3*. (Tipos de Buques de carga atendidos en el Puerto de La Guaira 1997- 2000).

Para el año 1997, la participación de los buques convencionales en el total de atendido fue del 29,6%. Para el 2000 solo del 4,7%. En este caso hay que considerar, que la disminución de los arribos, se debió, en parte a los daños sufridos en sus puntos de desembarque. El caso de los buques roll-on/roll-off, merece una consideración especial, ya que la cantidad llegada en el año posterior a la tragedia (2000) fue mayor, a pesar del colapso temporal del puerto, debido a que sus muelles de atraque fueron poco afectados.

El auge que ha experimentado el transporte internacional de mercancías, bajo la modalidad de carga containerizada, a través de los últimos años se podría considerar como una causa directa de la tecnología de punta, en cuanto a las nuevas formas de empaque que facilitan el poder desplazar un mayor volumen de carga de un modo seguro, y la especialización experimentada por los medios de transporte que ha desplazado, casi totalmente, la movilización de carga suelta.

En este sentido, el puerto de La Guaira, ha venido manifestándose como especializado en carga containerizada, tal como se observa en el *Cuadro 4* (Flujo de Carga Internacional Movilizada por el Puerto de La Guaira en el Periodo 1993- 2000 X 1000 Toneladas.) donde se aprecia un continuo descenso en la carga suelta durante el período 1993-2000: por el contrario la carga en contenedores, aumenta su participación en el total movilizado y la carga a granel se mantiene constante.

De los 70.000 mts<sup>2</sup> de almacenes techados con que cuenta el Puerto de La Guaira, los más afectados por la devastación fueron los que se encontraban ubicados en el área cercana al cauce de la Quebrada Piedra Azul, los cuales fueron arrasados ocasionando el derrame o la mezcla de ciertos productos químicos allí depositados, produciendo alarma general en las autoridades y en la población, al desconocerse la magnitud de la posible contaminación ambiental.

En los almacenes 24, 25 y 26 se encontraban almacenadas mercancías de muy vieja fecha y no existían registros referentes a su peligrosidad o inocuidad por lo que el Ministerio del Ambiente y la Universidad Central de Venezuela, realizaron un estudio en el área perimetral de dichos almacenes, a fin de evaluar el grado de contaminación de las aguas, suelos lodos y lixiviados, detectándose que en la parte este del almacén 24, se encontraban materiales altamente peligrosos que podían reaccionar violentamente con otras sustancias presentes en el área, con resultados altamente peligrosos para el hombre y el medio ambiente. Por lo que los organismos competentes procedieron a su inmediata remoción, a fin de evitar el problema latente de intoxicación y explosión.

## CONCLUSIONES

Hoy en día, el comercio internacional representa una base fundamental para las relaciones entre los diferentes países, ya que constituye un elemento integrador y globalizador del escenario internacional. Es importante resaltar en este contexto, la importancia de nuestros puertos, a través de los cuales se desarrollan, en gran medida, las actividades de intercambio y abastecimiento de los consumidores, satisfaciendo así de una manera más eficiente las necesidades de los mismos.

Del estudio realizado podemos concluir que el deslave natural de La Guaira, produjo una disminución momentánea en las importaciones y exportaciones realizadas a través de este puerto y además trajo consigo graves riesgos contaminantes como consecuencia de la permanencia durante largo tiempo de *container* con sustancias químicas altamente tóxicas las cuales como producto del deslave se vieron expuestas al medio ambiente.

Si bien es cierto que la infraestructura del puerto no sufrió daños considerables, muchas de las residencias ubicadas en la zona, se vieron gravemente afectadas. Es por ello que ante la magnitud de tales daños se hace necesario la adopción de proyectos de reconstrucción en los que evitemos incurrir en los errores del pasado, en cuanto a planificación y desarrollo urbanístico. Esta es una necesidad inminente y el gobierno nacional debe responder a ello.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Casas González, Antonio (1999), "Banco Central de Venezuela", *Desafíos y soluciones 1994-1999*, Banco Central de Venezuela, <http://www.bcv.org.ve/blanksite/c1/Publicaciones>, Caracas.

Chacholiades, Miltiades (1992), *Economía Internacional*, segunda edición, México.

Guerra, María, Mendoza, Jhonny y Gonzáles, Lola (2001), *Contaminación por Almacenamiento de Productos Químicos en el Puerto de la Guaira, tragedia natural del Estado Vargas, Venezuela*, Cima 2001 Universidad de Talca, Chile.

Hamburg Port Consulting (2002), *Estudio Conceptual para la reconstrucción del puerto de La Guaira en el contexto de un esquema de desarrollo portuario nacional*, Caracas.

BCV y FMI (varios años), *Informes y anuarios estadísticos*, [www.bcv.org.ve](http://www.bcv.org.ve)

Sabino, Carlos (1991), *Diccionario de Economía y Finanzas*, Panapo, Caracas.

[www.puertodelaguaira.com](http://www.puertodelaguaira.com)

## ANEXOS

CUADRO 1. POBLACIÓN DEL MUNICIPIO VARGAS POR PARROQUIA

<i>Parroquias</i>	1999	%	2000	%
Carayaca	29.993	8	29.630	12,8
Caraballeda	35.851	12	12.121	5,3
Catia La Mar	118.466	38	89.236	38,8
Caruao	4.156	1	4.162	1,8
La Guaira	25.324	8	15.518	6,7
Macuto	13.724	4	8.521	3,7
Maiquetía	58.074	21	54.758	23,8
Naiguatá	18.576	6	11.246	4,9
El Junko	4.970	2	4.911	2,1
Carlos Soublette	0	0	0	0
Raúl Leoni	0	0	0	0

Fuentes: OCEI, Estadísticas de Población y Análisis Demográfico.  
 CENDES. Proyecto Vargas. Octubre 2000: Elaboración propia.

CUADRO 2. CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE LA GUAIRA.  
 IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN (TONELADAS MÉTRICAS)

AÑO	IMPORTACIÓN	VAR. %	EXPORTACIÓN	VAR. %	TOTAL	VAR. %
1994	1.263.646		282.217		1.545.863	
1995	2.408.734	47,54	238.753	-18,20	2.657.487	41,83
1996	1.318.996	-82,62	314.273	24,03	1.663.239	-59,78
1997	1.526.658	13,60	216.705	-45,02	1.743.363	4,60
1998	1.805.953	15,47	237.370	8,71	2.043.323	14,68
1999	1.583.913	-14,02	191.027	-24,26	1.774.940	-15,12
2000	1.344.506	-17,81	128.128	-49,09	1.472.634	-20,53
2001	1.861.775	27,78	108.239	-18,38	1.970.014	25,25
2002	986.272	-88,77	76.708	-41,11	1.062.986	-85,33

Fuente: Puerto del Litoral Central S.A. Puerto de La Guaira. Elaboración propia.

CUADRO 3. TIPOS DE BUQUES DE CARGA ATENDIDOS  
EN EL PUERTO DE LA GUAIRA 1997- 2000

<i>Tipos de Buques</i>	1997	%	1998	%	1999	%	2000	%
Portacontenedores	773	30.7	953	57	938	72.5	816	45.6
Roll-on/Roll-off	150	9.8	155	9.3	104	8	810	45.3
Convencionales	418	7.5	399	23.4	140	10.8	52	2.9
Granel Líquido	0	-	0	-	3	0.2	2	0.1
Granel Sólido	59	3.8	82	4.9	41	3.2	47	2.6
Turista	114	7.5	75	4.5	49	3.8	57	3.2
Gabarras	8	0.5	9	0.5	21	1.6	4	0.2
Totales	1522		1673		1293		1788	

Fuente: Puertos del Litoral Central SA.

CUADRO 4. FLUJO DE CARGA INTERNACIONAL MOVILIZADA  
POR EL PUERTO DE LA GUAIRA EN EL PERIODO 1993- 2000  
X 1000 TONELADAS.

<i>Años</i>	<i>Carga Suelta</i>	<i>Carga a Granel</i>	<i>Carga en Contenedores</i>	<i>Total</i>
1993	412	464	1024	1900
1994	215	431	900	1546
1995	222	433	1003	1658
1996	171	482	944	1597
1997	248	449	1046	1743
1998	211	460	1372	2043
1999	156	441	1178	1775
* 2000	39	315	453	807

\* Hasta el tercer trimestre

Fuente: Hamburg Port Consulting (junio 2000).