

Congestionamiento vial en calles aledañas al puerto debido al tránsito continuo de contenedores que entran y salen de Puerto Cortés

Road congestion in the streets surrounding the port due to the continuous transit of containers entering and leaving Puerto Cortés

Muñoz Durón, Maynor Ariel, Milímetro: Congestionamiento vial en calles aledañas al puerto debido al tránsito continuo de contenedores que entran y salen de Puerto Cortés. Revista Técnico-Científica, Milímetro Vol. VI diciembre de 2020, pp 11-16 . Universidad Politécnica de Ingeniería, UPI, Tegucigalpa, Honduras; 2020, ISSN: 2410-9053, disponible en <https://milimetro.upi.edu.hn/>

Muñoz, M. 2020, Milímetro, Vol. No. VI, PP 11-16

Fecha de Recepción: 26 de Septiembre de 2020
Fecha de Aceptación: 30 de Noviembre de 2020

Congestionamiento vial en calles aledañas al puerto debido al tránsito continuo de contenedores que entran y salen de Puerto Cortés

Road congestion in the streets surrounding the port due to the continuous transit of containers entering and leaving Puerto Cortés

Maynor Ariel Muñoz Durón¹

Resumen

Puerto Cortés es uno de los tres puertos latinoamericanos que pertenecen a Container Security Iniciativa (CSI) y Security Freight Initiative (SFI) ubicado en el departamento de Cortés y generando el 65% de los empleos en la zona se convierte en el puerto más importante de Honduras. Cuenta con seis muelles con una longitud total de 1,157.03 m de atracaderos y varios patios de almacenaje de mercadería, contenedores, rastras, furgones y vehículos, entre otros.

(Según el párrafo 1, Mariela Pineda Jiménez, introducción, "transporte de cabezales con contenedores por concepto de exportación y su relación con el congestionamiento vial en las calles de acceso a la ciudad de Puerto Cortés", septiembre 2014) El crecimiento positivo del tráfico marítimo internacional se ve reflejado en las operaciones portuarias de Puerto Cortés con un 12 % anual en la exportación de mercaderías, sostenido principalmente por los sectores internos del país y las mercaderías que transitan por el territorio hondureño producto del corredor logístico tales como: La industria de manufactura, las empresas que se dedican a la transformación de productos agrícolas y las mismas entidades que efectúan la exportación de productos acabados.

Abstract

Puerto Cortés is one of the three Latin American ports that belong to the Container Security Initiative (CSI) and Security Freight Initiative (SFI) located in the department of Cortés and, generating 65% of the jobs in the area, it becomes the most important port in Honduras. It has six docks with a total length of 1,157.03 m of berths and several storage yards for merchandise, containers, harrows, vans and vehicles, among others.

(According to paragraph 1, Mariela Pineda Jiménez, introduction, "transportation of headers with containers for export and its relationship with road congestion in the access streets to the city of Puerto Cortés", September 2014) Positive growth in traffic International maritime is reflected in the port operations of Puerto Cortés with an annual 12% in the export of goods, sustained mainly by the internal sectors of the country and the goods that transit through the Honduran territory product of the logistics corridor such as: The Industry of manufacturing, companies that are dedicated to the transformation of agricultural products and the same entities that carry out the export of finished products

¹ Tegucigalpa, Honduras. Estudiante ingeniería civil, ensayo clase ingeniería en vías de la comunicación II, Correo electrónico: maynor.munoz@upi.edu.hn; <https://orcid.org/0000-0001-9538-2045>.

1.0 Historia de Puerto Cortés

Puerto Cortés fue fundado 1524 por el capitán Gil González Dávila, bajo el nombre de Villa de la Natividad de Nuestra Señora, en la zona que hoy se conoce como "Cienaguita". En 1526, después de recorrer por tierra casi toda la distancia desde México, llega por mar Don Hernán Cortés a confrontar al Capitán Gil González Dávila. Por causa de una tormenta estuvo a punto de naufragar y perdió 17 caballos, bautizando el lugar con el nombre de Puerto Caballos. Christopher Newport ocupó la ciudad brevemente durante la Batalla de Puerto Caballos (1603), parte de la Guerra anglo-española (1585-1604). (La red Honduras, municipio de Puerto Cortés, Historia, 19 de septiembre 2020,1)

Su nombre actual lo adquirió a partir del 5 de marzo de 1869, siendo presidente de la república el General José María Medina y su creación como municipio data del 3 de abril de 1882. El lugar como tal no tuvo una gran importancia por los conquistadores españoles, ya que la mayor parte de su territorio era pantanoso, más bien establecieron como puerto en esta zona el lugar que hoy se conoce como Omoa, al oeste del actual Puerto Cortés. El adelanto positivo de la ciudad de Puerto Cortés, arranca en el año de 1933, cuando la municipalidad integrada por ciudadanos progresistas fundó las bases para impulsar la modernización de la ciudad. (La red Honduras, municipio de Puerto Cortés, Historia, 19 de septiembre, 2 y3).

2. Operaciones Portuarias

La operación portuaria de Puerto Cortés al igual que todos los puertos de Honduras, están a cargo de La Empresa Nacional Portuaria (ENP) La cual nació bajo la presidencia del Doctor Ramón Villeda Morales en 1958. La firma profesional TAM, fue la encargada de llevar a cabo el proyecto, bajo la supervisión del ministro de Hacienda Licenciado Jorge Bueso Arias. (La red Honduras, Puerto Cortés, Operaciones Portuarias, 4 de marzo de 2016, 1).

En la actualidad, Puerto Cortés mueve 350 mil contenedores al año, equivalentes a 650 mil TEUS, la terminal ha optimizado en un 100% los tiempos de operación a camiones externos y a buques. OPC cuenta con tarifas competitivas, y altos niveles de eficiencia. (OPC, "a cuatro años de la concesión", 26 de febrero 2018, 13)

Actualmente el Puerto de Cortés es el puerto que recibe el mayor porcentaje de exportaciones que llega a nuestro país y eso nos representa un alto flujo de vehículos que salen y entran al puerto ya sea con carga o sin ella y tomando en cuenta que la red vial del Puerto Cortés no fue diseñada pensando en el alto flujo de tránsito que este puerto representaría en un futuro a llevado a un colapso vial en muchas ocasiones.

Según datos de la OPC (2020) "Diariamente salen del puerto entre 600 y 800 contenedores". (OPC, 20 de septiembre de 2020)

3. Situación actual

El 65% de los empleos en Puerto Cortés son generados por el puerto ya sea directos o indirectos, con este porcentaje se deduce que el mayor movimiento en cuanto a personas o vehículos se da en la cercanía a la OPC ya que es ahí donde se dan estas operaciones de importar o exportar diferentes productos. (Según datos de la OPC, 22 de septiembre de 2020) por día hay un promedio de 718 contenedores que llegan y salen del puerto. Se hablaría de aproximadamente 30 contenedores por hora que estarían esperando exportar, importar y otros que llegan vacíos. La OPC recomienda a los operadores que esperen 1 día antes del atraque o arribo de barcos, esto significa que en la aproximación al Puerto abrían entre 700 y 800 contenedores estacionados en la vía principal que solo cuenta con 2 carriles en los que su velocidad máxima es 40 km/h, tomando en cuenta que cuando hay atrasos dentro de la OPC por cualquier motivo, la acumulación de vehículos es mayor ya que el puerto opera 24 horas y cuando ocurren demoras se acumulan los vehículos de los siguientes atraques y arribos.

Tomando en cuenta que el crecimiento de operaciones portuarias es de un 12% anual y los tarados de libre comercio que existen con los diferentes países se puede decir que con cada año que pase, el congestionamiento vial irá creciendo tanto como crezcan las operaciones portuarias ya que no existe una vía alterna por la cual los ciudadanos del puerto puedan conducirse hasta el centro de la ciudad y así evitar tener que pasar en las inmediaciones del Puerto que opera las 24 horas del día, es decir, a cualquier hora del día se pueden apreciar muchos vehículos de carga están estacionados en la calle principal de la ciudad aunque las horas de mayor congestionamiento sean entre las 7:00 am - 9:00 am y 4:00 pm- 6:00 debido a una mayor movilización de ciudadanos que se dirigen hacia y desde sus trabajos o labores diarias.

Todo esto representa congestionamiento de tráfico en las vías aledañas al puerto, a ello se le suma un futuro proyecto que pretende unir el Océano Pacífico con un puerto en El Salvador y el Océano Atlántico con el Puerto de Cortés, esto representaría un crecimiento significativo en entrada y salida de contenedores del puerto de Cortés, a continuación, se hace un análisis más exhaustivo de esta situación para presentar conclusiones y posibles recomendaciones.

4. Situación dentro de OPC

Otro de los factores que influyen a una mayor espera por parte de los operarios del transporte en las calles de acceso al puerto es que una vez que el turno de recibimiento de contenedores ha terminado o que la capacidad máxima de contenedores dentro del puerto está a tope, se realiza un “Cierre” parcial que solo incluye el portón número 11 que es el único acceso permitido para el ingreso o salida de contenedores, se vuelve caótico en las afueras del puerto ya que muchos de los contenedores han quedado en las afueras a la espera de un nuevo turno o bien a la espera de que los operarios de la OPC puedan liberar espacio de manera más eficaz y así poder ingresar otra cantidad de contenedores que de manera directa ayudarían a descongestionar las calles en las afueras del Puerto.

Puerto Cortés al igual que todas las ciudades del mundo presenta sus mayores problemas de congestionamiento vial en horas pico, o sea en horarios en los que la mayoría de población se moviliza hacia sus trabajos o al contrario cuando llega el horario de salida de los trabajos, a esto se le suma el horario de salida de los trabajadores del puerto que aunque lo hagan por un portón distinto al que ingresan los contenedores de igual manera deben usar la calle principal que es en la que espera la gran cantidad de contenedores para poder ingresar al puerto. Otro de los factores que influyen mucho en que la capacidad de las calles sea rebasada por la gran cantidad de vehículos que circulan es porque el puerto está rodeado por la ciudad.

A toda esta problemática con respecto a la cantidad de contenedores que entran y salen de la ciudad se le debe sumar que la mayoría de vehículos usados que se importan al país lo hacen por el puerto de Cortés ya que el puerto tiene conexión directa con puertos en Estados Unidos que es el país del que en su mayoría son importados los vehículos. Cabe recalcar que muchos de estos vehículos importados llegan en buenas condiciones por tanto pueden salir rodando de las instalaciones y así mismo sumarse al congestionamiento vial del cual sufre el puerto y que, aunque estos vehículos estén en un patio designado solo a vehículos de importación de igual manera tienen que utilizar las calles principales del puerto para poder salir de la ciudad y tomar la carretera CA13 que conduce a San Pedro Sula.

Otro de los factores que influyen en ocasionar tráfico es la entrada al puerto que más parece embudo y que al mínimo problema con un vehículo, provocaría el cierre de esa vía principal que, aunque son tres carriles, llega a un punto en el que solo es un carril.

5. Vías aledañas al Puerto

La ciudad Puerto Cortés cuenta con una vía principal de 2 carriles por sentido que recorre aproximadamente toda la ciudad de la cual un tramo está paralelo a la OPC siendo el tramo de vía donde existe la mayor problemática y que exactamente se refiere al tramo que va desde el Barrio Pueblo hasta el final del Barrio Laguna de Alvarado abarcando una distancia de 2 km aproximadamente. Este mismo tramo es usado por gran parte de los ciudadanos que se dirigen hacia el centro de la ciudad.

(Según el párrafo 3 del capítulo 1, Mariela Jiménez, Planteamiento del problema, septiembre 2014,3) El congestionamiento por el tránsito de equipo pesado ha ido en aumento, agravándose y constituyendo un peligro real, que se cierne sobre la calidad de vida de los habitantes de Puerto Cortés. Su principal manifestación es la progresiva reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje, de consumo de combustibles, de otros costos de operación, también afecta negativamente la seguridad vial, contaminación atmosférica, sonora y visual.

Uno de los factores que suman a esta problemática es que el puerto está rodeado por la ciudad y las calles principales de la ciudad están paralelas al Puerto que de igual manera conectan el puerto con la carretera CA13 que es la que conduce a SPS. Esta es la única vía que pueden usar los transportistas de carga pesada para hacer conexión con la carretera CA5 que es el corredor que usan la mayoría de transportista de carga para cruzar el país y así poder llevar mucha de esa carga hasta el otro lado del país que conecta con el océano pacífico.

La distancia que existe desde el portón número 11 que es entrada y salida de la OPC exclusivamente para contenedores al Puerto hasta la carretera CA13 que donde inicia el congestionamiento vial es de 3300 mts. aproximadamente o sea que se estaría hablando de 3300 mts. en los que diariamente hay casi 720 contenedores estacionados esperando la orden para poder avanzar e ingresar al puerto en distintos horarios o según el barco que vaya en atraque o en arribo. Según testimonio de pobladores mencionan que uno de los mayores factores por los que existe demasiado tráfico es porque un carril de vía principal se usa como estacionamiento y que de igual manera los operarios de estos vehículos no cuentan con otro espacio o lugar donde puedan esperar mientras la orden de entrada se les acredita.

Realmente las autoridades del puerto no contemplaron todos estos factores al momento de diseñar las vías de comunicación, ya que la vía principal del puerto sirve como acceso a la OPC y es la misma vía que necesita toda la población de Puerto Cortés para poder movilizarse hasta el centro de la ciudad y al estar cerrado uno de los carriles que literalmente sirve como estacionamiento a los vehículos que están por ingresar al puerto genera molestias en la población porque eso significa mayor tiempo de movilización que podría ser desde 45 min hasta 1:30 hora para poder recorrer 2 km de camino al centro y que a su vez repercute en mayor gasto de combustible.

Este tramo de vía es de suma importancia porque cabe recalcar que es el único acceso que tiene la ciudad hasta el centro de la misma que es donde se encuentran clínicas privadas de salud, estación de bomberos, la municipalidad de la ciudad entre otros. En caso de emergencia ya sea de salud o de incendios y que paramédicos o bomberos necesiten cruzar este tramo tan problemático, que sucedería si la vía está colapsada de tráfico y no existe una vía alterna, pensar en estas situaciones es de suma importancia porque la función de las vías de comunicación es unir dos puntos para el desarrollo de la economía y para acortar distancia, en este caso sabemos que la distancia es corta pero que debido al tráfico y al tiempo en que se tarda en cruzar este tramo ninguna de las funciones para la que fue hecha la vía se cumple. Para la OPC esta problemática debería ser de mucha importancia porque al estar parada la ciudad, las operaciones dentro del Puerto se van acumulando y esto genera pérdidas por incumplimiento de tiempos que han sido establecidos en muchos contratos. En el año 2018 se inauguró un nuevo muelle que fue modernizado y ampliado por la OPC y paralelo a ese proyecto se tenía previsto

hacer un tercer carril en la calle de acceso al puerto para tratar de descongestionar las vías, pero todo esto solo se ha quedado en intenciones nada más, es importante recalcar que para que un puerto marítimo funcione de manera más eficaz debe tener buena conexión con las vías terrestres para poder mover más rápido las importaciones y exportaciones.

Las operaciones en el puerto van en aumento con el paso de los años y las autoridades aun no dan señales de querer mejorar esta situación también se sabe de un proyecto que pretende unir el puerto de Cortés con un puerto en El Salvador y que esto representaría mayor afluencia de vehículos de carga que llegarían al puerto y que circularían por la ciudad de Puerto Cortés. Muchos pobladores y operarios del transporte de carga esperan que en los próximos años la OPC en conjunto con la alcaldía de Puerto Cortés pueda mejorar el sistema de red vial y así darle solución a este gran problema en el que involucra muchos afectados directa o indirectamente.

6. Conclusiones

- La población de puerto Cortés crece aproximadamente un 3% al año y el 18% de los hogares poseen vehículos, de no mejorar el sistema vial los problemas irán empeorando.
- Las operaciones portuarias crecen un 12% al año y se verá una mayor cantidad de vehículos que circularán por la ciudad que con el paso de los años irán deteriorando las vías de comunicación que ahora funcionan como estacionamiento.
- Puerto Cortés es una zona turística y de no mejorar sus vías de comunicación estaría teniendo pérdidas económicas en el sector turismo.
- De no mejorar el sistema vial se estaría atacando el bolsillo de los ciudadanos ya que tendrán que gastar mayores cantidades de combustible para poder desplazarse dentro de la pequeña ciudad.

7. Bibliografía

- Diario digital El país HN, “Modernización de red vial es ahora el reto en Puerto Cortés”, 25 de septiembre de 2018. URL:<https://www.elpais.hn/2018/09/25/modernizacion-de-red-vial-es-ahora-el-reto-en-puerto-Cortés/>
- Diario digital El país HN, “OPC logra certificación con sello internacional denominada **Logística Justa**”, 15 de mayo 2019. URL:<https://www.elpais.hn/2019/05/15/opc-logra-certificacion-con-sello-internacional-denominada-logistica-justa/>
- Historia de Puerto Cortés, “Panorámica de Puerto Cortés”, 4 de marzo de 2016, ¶ 9. URL:<https://web.archive.org/web/20160304035008/http://cedturh.iht.hn/docs/HISTORIA%20DE%20PUERTO%20CORT%C3%89S.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística, Puerto Cortés, Honduras, “Información General 2018”, 30 de septiembre 2020. URL:<https://www.ine.gob.hn/V3/imag-doc/2019/08/Puerto-Cortés-Cortés-2018.pdf>
- La red Honduras, municipio de Puerto Cortés, Historia, 19 de septiembre, 2020 ¶ 1 URL:<https://redhonduras.com/geografia/puerto-Cortés/#historia>
- Mariela Pineda Jiménez, “transporte de cabezales con contenedores por concepto de exportación y su relación con el congestionamiento vial en las calles de acceso a la ciudad de puerto cortés”, septiembre 2014.
- Micky Andonie Medina, Honduras en sus manos geografía e historia, “Red vial de Honduras, Carreteras de Honduras”, 30 de sep. de 2020 URL:<http://www.hondurasensusmanos.com/red-vial-de-honduras/>

- Mundo Marítimo, Mariano Turnes, director general de la OPC, 15 de mayo 2018, URL:<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-Cortés-honduras-opc-prepara-segunda-fase-de-expansion>
- Municipalidad de Puerto Cortés, "informe diagnóstico integral multidimensional del municipio de puerto cortés", 30 de sep. de 2020. Pág. 24 https://ampuertoCortés.hn/Documents/Regulacion/diagnostico_integral_multidimensional%20final%20comprimido.pdf
- OPC, "puerto cortés aumenta productividad en operaciones logísticas y de grúas", 9 de abril de 2019, 30 de septiembre de 2020. <http://www.opc.hn/puerto-Cortés-aumenta-productividad-en-operaciones-logisticas-y-de-gruas/>
- OPC, "a cuatro años de la concesión", 26 de febrero 2018, 1 de octubre 2020, ¶ 13 URL:<http://www.opc.hn/a-cuatro-anos-de-la-concesion-de-puerto-Cortés-opc-ha-invertido-mas-de-us100-millones-en-infraestructura-y-equipamiento-de-la-terminal-de-contenedores-2/>
- La red Honduras, Puerto Cortés, Operaciones Portuarias, 4 de marzo de 2016, 29 de septiembre de 2020 ¶ 1. URL:<https://redhonduras.com/geografia/puerto-Cortés/#operaciones-portuarias>
- Portal Portuario, "Operadora Portuaria Centroamericana y Gobierno de Honduras inician trabajo conjunto", 28 de sep. de 2020 URL:<https://portalportuario.cl/operadora-portuaria-centroamericana-y-gobierno-de-honduras-inician-trabajo-conjunto/>