



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR
DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS



Estudio del desarrollo comercial y diseño en planta del Puerto de Manzanillo (República Dominicana)

ANEJO I: El Puerto de Manzanillo

Autor: Yeray Cara Santana

Tutor: Joaquín de María Garrido Checa

Índice:

1.	OBJETO	1
2.	INTRODUCCIÓN	1
3.	LOCALIZACIÓN	2
4.	ANTECEDENTES DEL PUERTO	3

Índice de figuras:

Ilustración 1. Ubicación geográfica del puerto de Manzanillo	2
Ilustración 2. Ubicación regional del puerto	3
Ilustración 3. Principales rutas marítimas de la United Fruit Company	4
Ilustración 4. Tarjeta postal “S.S. Veragua, one of six sister ships of the Great White Fleet United Fruit Company”	6
Ilustración 5. Cronología de acontecimientos históricos relevantes	8

1. Objeto.

En este anejo se describirá brevemente la tendencia actual del comercio marítimo mundial para luego presentar el puerto de estudio y sobre el que se desarrollará el trabajo.

Tras ubicarlo geográfica y administrativamente, se realizará un estudio detallado de los antecedentes históricos que originaron su construcción y su posterior evolución hasta la actualidad.

2. Introducción.

En el desarrollo de un país, el comercio siempre ha jugado un papel crucial incluso en los tiempos de las primeras civilizaciones. En este contexto, las rutas marítimas han sido desde su aparición las principales vías de intercambio de mercancías. Gracias a ellas, un país puede adquirir los productos que no es capaz de producir o aquellos que resulta más económico importar. Debido a los avances tecnológicos que ha habido en los últimos siglos, las rutas comerciales marítimas han podido incrementar su número, su volumen de tráfico y su seguridad, haciendo que en la actualidad sigan siendo los principales canales del comercio a nivel internacional.

Tener acceso a estas rutas obliga a disponer de unas instalaciones portuarias que conecten a productores y consumidores. Sin embargo, recientemente se ha gestado una nueva manera de realizar los intercambios comerciales en beneficio de una reducción de los coste. De este modo surgieron las economías de escala donde se tiende a concentrar los tráficos en unos pocos puertos mediante la ayuda de grandes buques (buques madre), para luego repartir a menor escala a los puertos secundarios. Con esto, los puertos han entrado en una dinámica altamente competitiva por ser uno de los puertos que recibe el enorme volumen de mercancías de las rutas principales.

Por tanto, y gracias a la relativa rapidez con la que se pueden mover las mercancías en tierra, los puertos medianos y en especial los pequeños, deben esforzarse por hacer que operar en sus instalaciones sea más rentable que traer las mercancías por tierra desde otros puertos. Así, las instalaciones portuarias se han ido especializando con los años para reducir costes y tiempos de operación. Disponer de unas instalaciones portuarias especializadas y competitivas se ha convertido en un gran reto para los puertos de los países en desarrollo por la estabilidad de tráficos que necesitan y por la gran inversión que exigen. Este es un caso común en los pequeños puertos como

el de Manzanillo en la República Dominicana, cuyo análisis y estudio de su modernización conforman el objeto de este trabajo.



Ilustración 1. Ubicación geográfica del puerto de Manzanillo. Elaboración propia. Fuente: Google Maps.

3. Localización.

El puerto de Manzanillo se encuentra en el municipio dominicano de Pepillo Salcedo, en la provincia de Montecristi, al norte de la isla de La Española. El puerto se construyó junto a un puesto militar de guardacostas, enclavado en la bahía de Manzanillo con una orientación de la costa hacia el Norte [1]. Su posición geográfica exacta es latitud Norte $19^{\circ} 42' 26.0''$, longitud Oeste $71^{\circ} 44' 34.5''$ [2]. Geográficamente, este puerto limita con el océano Atlántico al Norte, con la zona urbana de Pepillo Salcedo al Oeste y al Sur y con zonas naturales protegidas o de interés cercanas al parque nacional de Montecristi al Este. Administrativamente, el puerto se encuentra en una región fronteriza con el

país de Haití al Oeste y cercano a la frontera entre las provincias de Montecristi y Dajabón al Sur. Aunque el propio municipio de Pepillo Salcedo comparte 13 Kilómetros de frontera con Haití a través del río Dajabón, no existe un paso fronterizo oficial entre ambos países hasta el existente entre la ciudad que da nombre al río y la ciudad haitiana de Ouanaminthe (Juana Méndez en castellano).

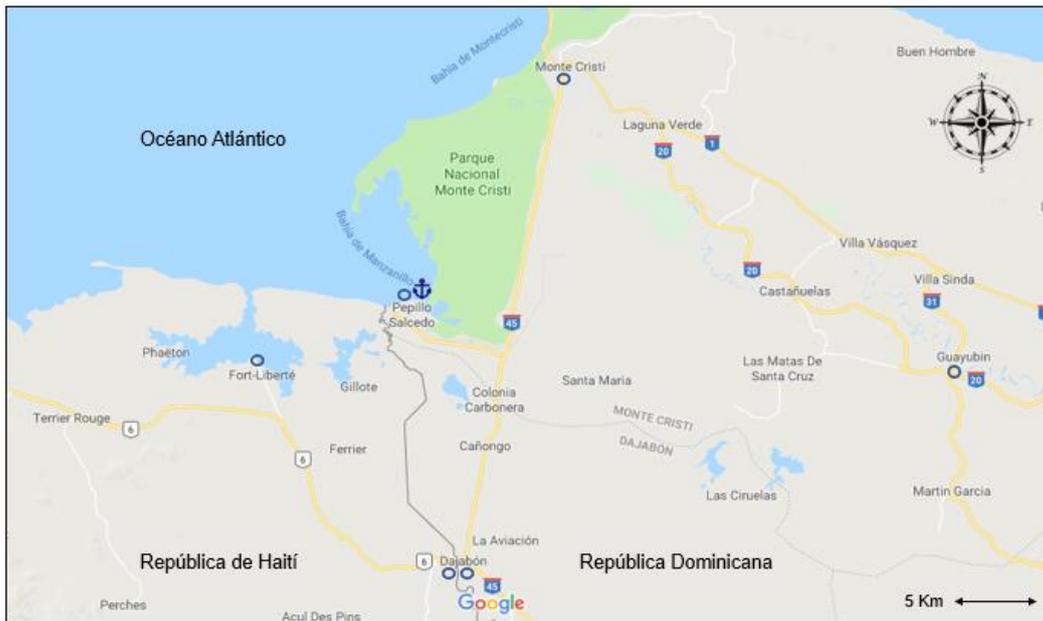


Ilustración 2. Ubicación regional del puerto. Elaboración propia. Fuente: Google Maps.

4. Antecedentes del puerto.

El puerto de Manzanillo es una infraestructura con una historia reciente en comparación con la antigüedad de los primeros puertos de América. No obstante, su construcción fue producto de una serie de avances tecnológicos y usos agrícolas que conviene conocer para entender cómo opera y cuáles fueron los usos que justificaron esta infraestructura.

En el año 1876 se consiguió marcar un hito en el transporte marítimo de mercancías perecederas al lograr llevar en buen estado de conservación productos cárnicos desde Francia hasta Buenos Aires (Argentina) tras 50 días de travesía. Este logro fue posible gracias a la modificación de un buque de vapor para instalarle una máquina refrigeradora ideada por Charles Tellier, al cual bautizaron como Le Frigorifique [3], [4]. Desde ese momento, surgieron numerosas navieras que comenzaron a ofrecer un transporte de mercancías refrigeradas con mayor regularidad y garantías en su

conservación. En el continente americano cabe destacar la operación de la United Fruit Company (1899-1970) [5]. Esta compañía estadounidense se especializó en el transporte de frutas tropicales, en su mayoría bananas, cubriendo un ruta regular de Norte a Sur entre Estados Unidos y América Central y en menor medida hacia Europa. La empresa estableció prácticamente un monopolio comercial con la adquisición y explotación de inmensas parcelas de terreno en los países en los que operaba. Junto a las plantaciones, la empresa solía desarrollar su propia red de ferrocarriles para su uso exclusivo e incluso en algunos casos, también construyó sus propios puertos. En sus buques transportaban principalmente pasajeros y mercancías refrigeradas en las bodegas [6]. Su actividad tuvo tanta repercusión que sus buques eran conocidos como la gran flota blanca, usando este color para reducir la temperatura en el interior de las bodegas.

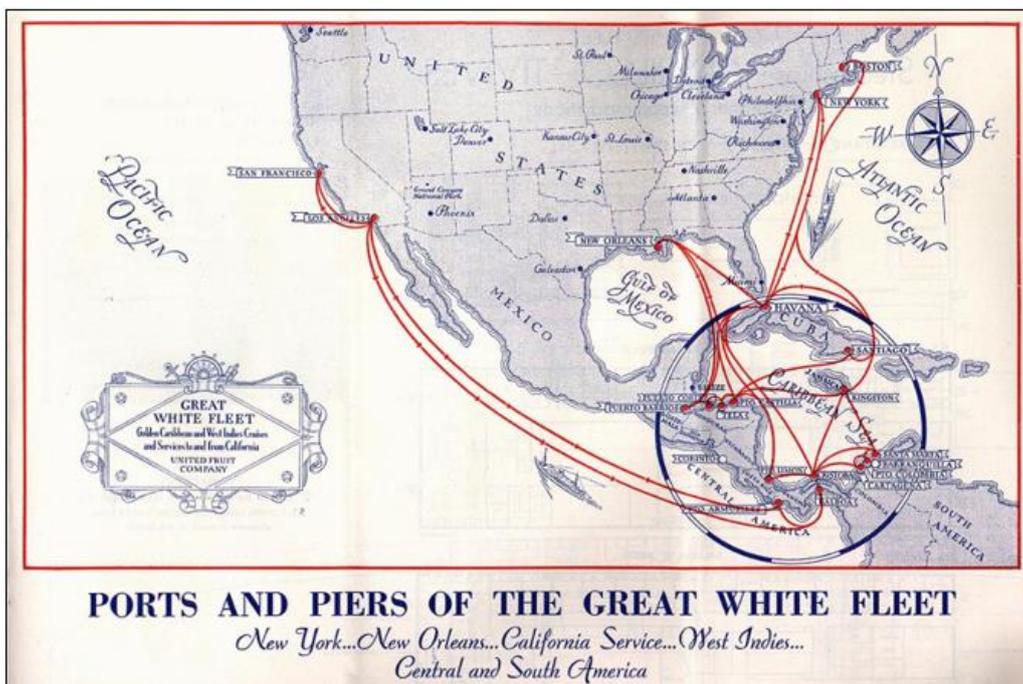


Ilustración 3. Principales rutas marítimas de la United Fruit Company. Fuente: Histarmar.

Tras controlar la producción de la mayoría de los países de la zona continental americana, la United Fruit Company (UFC) comenzó a operar en los países insulares, con el objetivo de evitar más pérdidas en inversión y mercancía causadas por la enfermedad conocida popularmente como el mal de Panamá o sigatoka. Así, en el año 1939 comenzaron los trámites para operar en la República Dominicana [1]. Entre la empresa y el gobierno dominicano se acordó la compra de grandes terrenos en la provincia de Montecristi y Valverde así como la construcción de todas las instalaciones que pudieran necesitar para su operación. Valverde, y Montecristi en especial, resultaban ser el lugar idóneo para comenzar a desarrollar su actividad puesto que eran el punto más cercano a Estados Unidos, existía una gran extensión de terrenos disponibles y el clima era moderado, quedando fuera de la zona de afección común de los huracanes en el mar Caribe.

En 1942, la UFC se encargó de preparar todos los terrenos para la producción estableciendo centros de selección y empaque, pequeños almacenes de herramientas y refrigeración y una amplia red de acequias para el riego de las plantaciones [7]. Para el transporte de la mercancía optaron por instalar una red de ferrocarril desde el Pocito, una sección de Guayubín, hasta el puerto de embarque el mismo año que comenzaron a comprar los terrenos [8]. Finalmente, para la salida por mar de las bananas la empresa escogió la bahía de Manzanillo por ser una zona protegida de forma natural del oleaje y al mismo tiempo contar con el calado natural más profundo de todo el país. Para ello fue necesario construir un puerto con tipología de pantalán y desarrollar una población aledaña para su actividad y la de las oficinas, con el nombre de Manzanillo (posteriormente el nombre de la población pasó a ser Pepillo Salcedo). De este modo se instaló en el país la División Berlanga perteneciente a la United Fruit Company. Se escogió este nombre a modo de homenaje al sacerdote jesuita Fray Tomás Berlanga por ser quien introdujo la siembra de plátanos y bananas en la isla procedentes de las islas Canarias y África en 1516 [9].

Dentro de la División Berlanga surgió la Grenada Company, que fue la empresa subsidiaria encargada de explotar el puerto y sus instalaciones. A través de las oficinas establecidas en Manzanillo, la Grenada Company se convirtió en el centro neurálgico de la UFC en el país [10]. Gracias a la exportación de bananas, el pueblo de Manzanillo alcanzó un desarrollo muy elevado con respecto a su entorno cercano donde disponían de un suministro de agua potable y corriente eléctrica estable en todo momento. Como en otros países latinoamericanos, la empresa gozó de numerosas ventajas fiscales bajo el mandato del dictador Rafael Leónidas Trujillo (1930-1961). Gracias a esto, Manzanillo desarrolló una actividad comercial paralela a la exportación de banano con impuestos reducidos para las mercancías que traían los buques.

En tan sólo un año, ya se habían plantado en la zona de Mao (Valverde) 35.000 tareas (2.200 hectáreas) y tras 11 meses de siembra, se produjo el primer embarque de 2.000 toneladas de bananas por el puerto de Manzanillo en mayo de 1946 [8]. Este clúster de producción de bananas pasó a conocerse como la Línea Noroeste y conservó su apodo hasta la actualidad. En el año 1959 el puerto de Manzanillo implantó un récord de exportación de más de 8.000.000 de racimos de bananas [11]. Incluso los racimos que eran rechazados para su exportación eran llevados a una fábrica de puré de banana junto al puerto de Manzanillo con el nombre de Bananina y administrada también por la Grenada Company [10]. Aunque la empresa adquirió hasta 130.000 tareas (8.175 hectáreas), sólo llegaron a explotar 63.462 (3.990 hectáreas) debido a la alta demanda hídrica y la poca disponibilidad por falta de previsión al desarrollarse nuevas actividades agrícolas en Santiago de los Caballeros [12].



Ilustración 4. Tarjeta postal "S.S. Veragua, one of six sister ships of the Great White Fleet United Fruit Company". Fuente: Journals.openedition.org

La United Fruit Company además de ser conocida por su gran flota blanca, también lo era por influenciar en numerosas ocasiones sobre los gobiernos de Latinoamérica en su favor además de reprimir las huelgas obreras con dureza [13]. Este fue uno de los motivos por los que la empresa pudo desarrollarse libremente y con inversiones mínimas a la vez que se la intentaba contentar por parte de los gobiernos nacionales a cambio de su apoyo o financiación. Tras el asesinato de Trujillo en 1961, comenzó un periodo convulso en el país donde se reclamaban más libertades y mejores condiciones, incluyendo también el entorno laboral [8], [14]. La Grenada Company no quería ceder y usaron frases alarmistas como "Con sindicatos nos vamos, sin ellos nos quedamos". Finalmente la empresa tuvo que ceder y negociar algunas condiciones con los sindicatos si no quería enfrentarse a huelgas generales y posibles disturbios similares a los que ocurrieron en otros países como Colombia o Costa Rica donde hubo miles de víctimas [13]. Ese mismo año, un huracán inundó todo el valle del río Yaque del Norte causando numerosas pérdidas por las cosechas afectadas. Inmediatamente después, las plantaciones de bananas sufrieron la temida enfermedad del mal de Panamá que se logró controlar tras reorganizar las plantaciones no sin causar un mayor número de pérdidas económicas [12], [15].

Hasta ese momento, en la República Dominicana se plantaba la variedad Johnson clase AA, también conocida como Gross Michel, la cual sufría mucho con la enfermedad [8]. Entonces, la empresa decidió cambiar a la variedad Cavendish que era resistente al mal de Panamá pero su manejo era más delicado y más costoso de producir, pues no admiten golpes y necesitan ser lavados antes de empacarlos. Con el tiempo y tras la Segunda Guerra Mundial, el mercado de la fruta tropical dejó de ser tan rentable para la UFC a la par que los costes de producción eran menores en América Central, por lo que la empresa acabó por abandonar el país en 1966 [16]. Al igual que la Grenada Company,

la Dominican Fruit and Steamship Company que operaban en la zona Sur de la isla (provincia de Azua) cesaron su actividad ante la inestabilidad política y la falta de rentabilidad [9]. No obstante, la Nebraska Mills Company adquirió los derechos de la Línea Noroeste y retomó su explotación ese mismo año. Intentó diversificar la producción cultivando sorgo, melones y verduras pero tres años deficientes pusieron fin a la transición [14]. Puesto que ninguna empresa quiso hacerse cargo de la producción, el estado dominicano tomó la posesión del proyecto en 1969 y lo pasó al Instituto Agrario Dominicano con administraciones generalmente corruptas e ineficientes. Así los lavaderos, estructuras y drenajes quedaron obsoletos y abandonados y la competitividad del país se redujo drásticamente.

En el año 1972 el Estado utilizó los terrenos y almacenes de la Grenada Company en Pepillo Salcedo para dar vida al proyecto de La Cruz-Manzanillo y reactivar la producción de bananas con ayuda del ferrocarril [16]. En 2001 el gobierno concesionó la administración del puerto al grupo francés Balguerie y a Trans Dominicana de Desarrollo, con la intención de invertir RD\$ 200 millones en un período de tres años aunque no llegó a realizarse [17]. Dos años más tarde, se informó que unos inversionistas de los Emiratos Árabes aumentarían la inversión a US\$ 4,1 millones pero tampoco llegó a ejecutarse. Al resultar en fracaso el proyecto de la Cruz-Manzanillo, en abril de 2004 se desmanteló la línea férrea de 35 Km originaria de la década de los 40 para reutilizar el acero [18].

En julio de ese año, con el decreto 667-04, el presidente Hipólito Mejía traspasó el puerto a la empresa Cementos Cibao, S.A. y creó el Área Internacional de Libre Comercio y de Servicios de Montecristi [19]. La creación de esta zona de libre comercio o zona franca, levantó expectativas positivas para un desarrollo industrial en Pepillo Salcedo que se apoyaría en el puerto de Manzanillo pero casi desde su construcción, el puerto no había sido modernizado y se encontraba en un mal estado de conservación. Precisamente por el incumplimiento de los compromisos de reforma del puerto, se le retiró la administración a Cementos Cibao, S.A.. En ese momento, tomó la administración del puerto la empresa Corporación Portuaria del Atlántico, S.A. la cual sí trabajó por modernizar administrativamente el puerto pero igualmente incumplió las intenciones de acometer una reparación estructural [20]. Por tanto, en septiembre de 2012 y mediante el decreto 570-12, el presidente Danilo Medina devolvió la dirección técnica, administrativa y operacional del puerto a la Autoridad Portuaria Dominicana, hasta que el Estado seleccione un nuevo operador del Área Internacional de Libre Comercio.

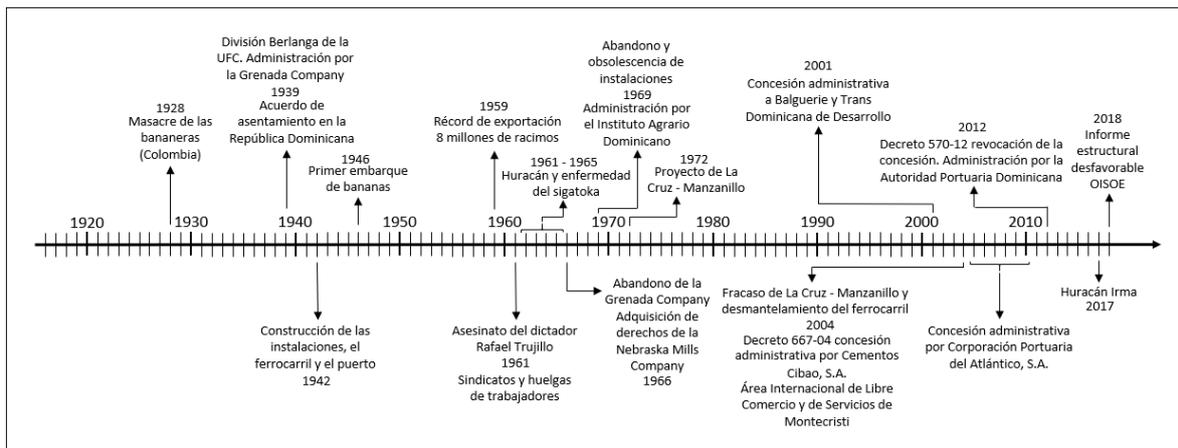


Ilustración 5. Cronología de acontecimientos históricos relevantes. Elaboración propia.

Se puede concluir que el puerto de Manzanillo tenía un uso claramente agrícola y prácticamente este era la única mercancía que movía el puerto. Esto ocurrió porque era un puerto de titularidad privada, el cual se encontraba junto a una población que también se la podría considerar como una ciudad de la compañía. Tras la marcha de la United Fruit Company el puerto pasó a ser de titularidad estatal aunque estuviese gestionado por empresas privadas. Si bien es cierto que ampliaron la diversidad de mercancías transportadas como la importación de materiales o maquinaria para la agricultura, el puerto redujo notablemente su tráfico de bananas. Poco a poco la UFC fue perdiendo su influencia en el mercado americano y fue posible la aparición de empresas de transporte marítimo competidoras. De este modo, zonas productivas que habían quedado abandonadas como las de Manzanillo pudieron retomar su producción de manera independiente, realizando contratos con clientes más variados y apoyándose en otras navieras con bodegas refrigeradas. La pérdida del monopolio comercial de la United Fruit Company dio al puerto de Manzanillo la oportunidad de continuar su actividad pero la obsolescencia de la producción y las instalaciones portuarias, y el bajo coste de producción de otros países representan hasta hoy una dificultad muy complicada de superar para la zona agrícola de la Línea Noroeste.

Referencias:

- [1] F. Moya Pons et al., Historia de la República Dominicana volumen 2. Aranjuez: Ediciones Doce Calles S. L., 2010, pp. 307-309. ISBN 978-84-9744-106-3.
- [2] Autoridad portuaria dominicana. (2018, 30 de enero). Listado de puertos. Portal de datos abiertos [Online]. Disponible en: <http://datos.gob.do/dataset/listado-de-puertos> [Consulta: 01/04/2019]
- [3] Opin. (2010, 10 de septiembre). El primer barco frigorífico. Blogopinar [Online]. Disponible en: <https://blogopinar.blogspot.com/2010/09/el-primer-barco-frigorifico.html> [Consulta: 16/05/2019]
- [4] J. P. Gilmes. (2014, 3 de agosto). Motivos uruguayos en la filatelia extranjera. Filatelia diligencia [Online]. Disponible en: <http://filateliadiligencia.blogspot.com/2014/08/le-frigorifique-primer-barco.html> [Consulta: 16/05/2019]
- [5] C. Mey Martínez. (2003, 15 de abril). La creación de un emporio bananero. Histarmar [Online]. Disponible en: <http://www.histarmar.com.ar/LineasdePaxNAaSCA/UnitedFruitCo.htm> [Consulta: 07/05/2019]
- [6] J. A. Oliveira. (2015, 8 de marzo). Buques de carga refrigerada. El Cap San Nicolás. Va de barcos [Online]. Disponible en: <https://vadebarcos.net/2015/03/08/buques-carga-refrigerada-cap-san-nicolas-bananero-reefer/> [Consulta: 07/05/2019]
- [7] E. Gutiérrez Felix. (2017, 14 de marzo). División Berlanga: historia de la Grenada Company. Almomento [Online]. Disponible en: <https://almomento.net/division-berlanga-historia-de-la-grenada-company/> [Consulta: 22/03/2019]
- [8] P. Mustonen. (2010, 11 de febrero). El banano. Mao en el corazón [Online]. Disponible en: <https://mao-en-el-corazon.blogspot.com/2010/02/el-banano.html> [Consulta: 22/03/2019]
- [9] Ekoban (2015, 19 de agosto). Historia del banano en la República Dominicana. [Online]. Disponible en: <http://www.ekoban.com.do/ekoban/index.php/info/item/27-historia-del-banano> [Consulta: 22/03/2019]
- [10] P. Mustonen. (2010, 23 de marzo). La Grenada Company (II). Mao en el corazón [Online]. Disponible en: <https://mao-en-el-corazon.blogspot.com/2010/03/la-grenada-company-ii.html> [Consulta: 22/03/2019]
- [11] I. Vásquez. (2012, 2 de marzo). Inversión privada ha marcado el desarrollo. Listín diario [Online]. Disponible en: <https://listindiario.com/economia/2012/03/02/223705/inversion-privada-ha-marcado-el-desarrollo> [Consulta: 07/04/2019]
- [12] Udema. (2009, 5 de agosto). ¿Por qué se fue la Grenada de Manzanillo? [Online]. Disponible en: <http://udemanzanillo.blogspot.com/2009/08/por-que-se-fue-la-grenada-de-manzanillo.html> [Consulta: 22/03/2019]

- [13] Wikipedia. United Fruit Company [Online]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/United Fruit Company#Conflicto laboral de 1951](https://es.wikipedia.org/wiki/United_Fruit_Company#Conflicto_laboral_de_1951) [Consulta: 22/03/2019]
- [14] E. Álvarez. (2013, 28 de marzo). Manzanillo después de la Grenada. El nacional [Online]. Disponible en: <https://elnacional.com.do/manzanillo-despues-de-la-grenada/> [Consulta: 22/03/2019]
- [15] P. Mustonen. (2010, 4 de marzo). La Grenada Company (I). Mao en el corazón [Online]. Disponible en: <https://mao-en-el-corazon.blogspot.com/2010/03/la-grenada-company-i.html> [Consulta: 22/03/2019]
- [16] J. Liriano. (2010, 2 de junio). El banano dominicano necesita incrementar su competitividad. Listín diario [Online]. Disponible en: <https://listindiario.com/economia/2010/06/02/144424/el-banano-dominicano-necesita-incrementar-su-competitividad> [Consulta: 22/03/2019]
- [17] T. Molina. (2018, 12 de marzo). El deterioro y el desfase atracan en el puerto de Manzanillo. Diario libre [Online]. Disponible en: <https://www.diariolibre.com/actualidad/el-deterioro-y-el-desfase-atracan-en-el-puerto-de-manzanillo-EJ9139071> [Consulta: 07/04/2019]
- [18] Hoy. (2004, 4 de mayo). Retorno de la Grenada [Online]. Disponible en: <http://hoy.com.do/retorno-de-la-grenada/> [Consulta: 22/03/2019]
- [19] XtraRD. (2019, 26 de febrero). ¿Por qué el puerto de Manzanillo es clave para el desarrollo del país? [Online]. Disponible en: <http://xtrard.com.do/2019/02/26/por-que-el-puerto-de-manzanillo-es-clave-para-el-desarrollo-del-pais/> [Consulta: 07/04/2019]
- [20] R. Peguero. (2018, 18 de agosto). ¡Estrategia Manzanillo, ciudad portuaria y región de exportación! Acento [Online]. Disponible en: <https://acento.com.do/2018/opinion/8597650-estrategia-manzanillo-ciudad-portuaria-region-exportacion/> [Consulta: 08/04/2019]