

EL PUERTO DEL CALLAO: ¿Podrá

Desde el año 2000 hasta la fecha, el puerto del Callao ha más que duplicado el tráfico de contenedores, especialmente en el muelle número cinco, el más amplio y en el que se concentra gran parte del movimiento del puerto. Lo curioso es que la infraestructura del puerto del Callao tiene una antigüedad de más de cincuenta años; el muelle cinco fue construido en 1967 y no registra inversión alguna desde hace más de dos décadas. Prácticamente se mantiene el mismo equipamiento y tecnología de la década de los ochenta, convirtiéndolo en la actualidad en un puerto bastante limitado y obsoleto en comparación con otros puertos sudamericanos.

Con el crecimiento del comercio mundial, el mayor volumen de carga marítima y la existencia de barcos modernos de mayor tamaño, la capacidad operativa del puerto del Callao ha quedado obsoleta. Y es en este sentido que no cumple con los requerimientos básicos de un puerto nacional principal.

Conjuntamente a estas limitaciones que lo han llevado a ser uno de los puertos más ineficientes de la región, el Callao posee una de las tarifas más altas a nivel de Latinoamérica. La tarifa a la carga por uso de muelle en contenedores es de entre 25% y 40% superior a la misma en Chile, Ecuador y Colombia.

Si, además, añadimos el factor laboral, tan sonado en los últimos meses, encontramos una nueva

gran traba para el desarrollo portuario peruano. Las constantes huelgas de trabajadores, especialmente la de los estibadores, traen al país cuantiosas pérdidas económicas. No solo se paraliza el movimiento comercial, sino que al mismo tiempo disminuyen los niveles de confianza del exterior que dejan de ver al puerto del Callao como una entrada viable por la cuenca del Pacífico para sus mercaderías.

El TLC con Estados Unidos, así como todos los potenciales acuerdos comerciales, aumentarán indiscutiblemente el movimiento portuario. Más aún si tomamos en cuenta que hoy existe un amplio interés en nuestro país debido al escenario económico de crecimiento. La pregunta es entonces: ¿posee el Callao las capacidades necesarias para satisfacer ese mayor movimiento de carga que se avecina en un futuro no muy distante?

En cuanto a la inminente modernidad requerida en el actual Terminal Portuario del Callao, ya se han dado algunos pasos como la concesión reciente del muelle Sur a Dubai Ports, en sociedad con P & O. La nueva instalación del muelle Sur debe empezarse a construir, según lo planeado, en las primeras semanas del presente año, y el inicio de las operaciones en esta zona se estima para fines del 2009. La concesión consiste en la construcción de un espigón lineal de aproximadamente 600 metros de largo en el lado sur del puerto, el cual estará dotado de grúas pórtico, lo que a su vez permitirá el ingreso de naves modernas de mayor tamaño y reducirá el tiempo de estadía actual hasta en un 60%.

Esta nueva instalación incluye el mejoramiento del calado (fondo marino) hasta un máximo de 14 metros. Actualmente tiene como máximo 11.80 metros con marea alta. Además, se construirá un patio para contenedores en tierra y una zona de apoyo logístico; todo dentro del área construida del actual puerto y en una zona ganada al mar por el lado del rompeolas sur.

Cuando este nuevo terminal de contenedores en el muelle sur esté operando, se prevé en el puerto del Callao un movimiento anual de más

COMERCIO MARÍTIMO TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2000-2006 (En TEU)

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Argentina	754,082	736,561	615,216	769,443	874,237	956,487	1'011,463
Brasil	2'185,425	2'254,359	2'424,643	2'760,799	3'158,893	3'414,040	3'712,106
Caribe	1'275,454	1'305,865	1'350,555	1'414,168	1'574,060	1'812,288	1'707,156
Centroamérica	1'014,532	1'111,867	1'155,939	1'246,435	1'453,218	1'578,217	1'735,810
Chile	836,292	846,741	895,221	963,922	1'174,300	1'246,251	1'396,063
Colombia	450,704	454,635	489,772	539,116	625,154	695,761	764,116
México	1'238,149	1'686,389	2'285,790	2'530,902	2'927,555	3'112,933	3'543,900
Otros países	179,460	166,488	144,956	172,439	201,074	224,884	240,882
Ecuador y otros países/ Costa oeste	217,677	226,045	234,791	239,259	360,652	378,610	423,159
Perú	277,941	304,438	333,260	363,161	403,977	497,845	551,861
Venezuela (Rep. Bol. de)	549,066	571,740	468,167	394,926	481,893	540,118	592,092

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight Inc.

"El Comercio Marítimo por Contenedores en América Latina y el Caribe hacia finales del año 2006" Boletín Fal N° 250, Junio 2007. Facilitación del Comercio y del Transporte en América Latina y el Caribe

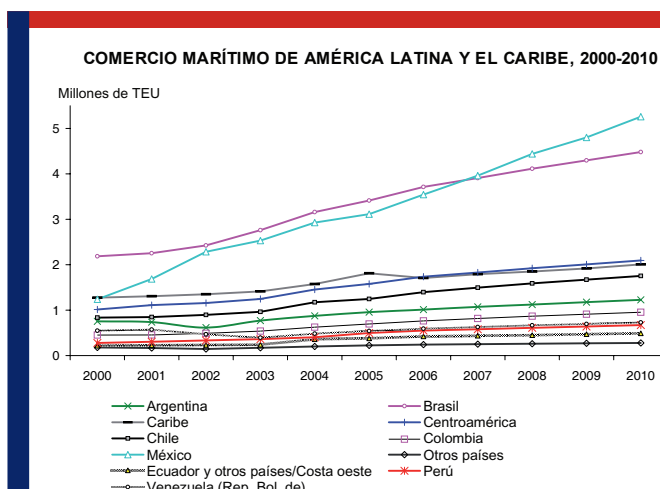
con el reto?

de dos millones de TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies). Cabe resaltar que el año 2007, a pesar de las limitaciones, terminó siendo favorable para el puerto del Callao, pues se superó el millón de TEU movilizados.

Si consideramos que las exportaciones mineras peruanas representan más del 50% de las exportaciones totales, cabe destacar que el Perú carece de un terminal portuario o al menos una zona del puerto con las condiciones debidamente creadas para el traslado de minerales. En este sentido, otro requerimiento del Callao es la construcción de una faja encapsulada, ya que actualmente el traslado del mineral al puerto se realiza mediante camiones desde los depósitos, muchos de ellos ubicados en zonas pobladas aledañas. Luego de descargado el mineral en el muelle frente al barco que lo transportará, este es vaciado sobre la faja que lo subirá a la nave. El proceso, además de su lentitud, es también contaminante, tanto para la población de las zonas adyacentes como para las mercaderías de importación y exportación, así como para los mismos trabajadores del puerto. La idea de la faja encapsulada es estar al nivel de puertos más modernos, más aún si el Perú moviliza gran cantidad de mineral.

Otro detalle importante respecto al puerto del Callao es su ubicación. El crecimiento poblacional desordenado y la inexistencia de planes de desarrollo urbano, característicos de nuestras ciudades, han vuelto insostenible cualquier clase de iniciativa de ampliación de las instalaciones. Los alrededores del puerto son actualmente zonas pobladas, lo que ha ocasionado que este termine por ubicarse en medio de una zona urbana. Esto, además de dificultar el tránsito de los camiones y maquinaria pesada, impide cualquier posibilidad de expansión. Si a lo dicho le añadimos las serias dificultades para trasladar la mercadería desde zonas del interior del país, los sobrecostos son aún mayores, ya que no existen adecuadas e interconectadas rutas de acceso.

No solo están cubiertas las áreas externas del puerto, sino que encontramos también cubiertas todas las áreas internas; en consecuencia se vuelve un requerimiento indispensable, en un futuro no muy lejano, la potenciación de un nuevo puerto que represente una



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight Inc.

"El Comercio Marítimo por Contenedores en América Latina y el Caribe hacia finales del año 2006" Boletín Fal N° 250, Junio 2007. Facilitación del Comercio y del Transporte en América Latina y el Caribe

alternativa al actual. Solo así se podrán satisfacer los requerimientos comerciales. Por eso la importancia de retomar la concesión de puertos regionales, que puedan representar una alternativa al congestionado puerto del Callao.

Incluso con las mejoras que se viene dando, la tendencia creciente del comercio a nivel mundial, las exigencias de barcos de mayor tonelaje y tamaño y la necesidad de disminuir los tiempos de estadía en puerto por el alto costo que eso representa, hacen imprescindible la construcción de un nuevo gran terminal portuario, pues, como ya se dijo, el del Callao está llegando al tope de sus capacidades. ■

