

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

**Instituto de Investigación de la Facultad de Ciencias
Administrativas**



**INFORME FINAL DEL PROYECTO DE
INVESTIGACION:**

**“EL MEGAPUERTO Y LOS BENEFICIOS ECONOMICOS PARA LA
REGION CALLAO”**

AUTOR:

**AGUILAR LOYAGA, SANTIAGO RODOLFO
Resolución Rectoral N° 774-2010-R**

Periodo de Ejecución: (Del 01.07.2010 - 30.06.2011)

**CALLAO
2011**

INDICE

I.- INDICE.....	2
II.- RESUMEN.....	3
III.- INTRODUCCION.....	4
IV.-MARCO TEORICO.....	5
V.- MATERIALES Y METODOS.....	44
VI.- RESULTADOS.....	46
VII.- DISCUSION.....	55
VIII.- BIBLIOGRAFIA.....	60
IX.- APENDICE.....	62
X.-ANEXOS.....	65

II.- RESUMEN

El Callao, además de ser un puerto rentable y estratégico, debe apuntar a ser un centro urbano moderno que brinde a su población, al país y al mundo mejores espacios para la cultura, el turismo y el comercio. Hay Recursos económicos para desarrollar proyectos de destugurización y reordenamiento del centro urbano, las grandes Navieras, Agentes de Aduanas y otros Agentes económicos tiene sus oficinas en San Isidro, Miraflores, etc. y en el Callao, solo sus operativos u oficinas de administración menor. Hasta cuándo vamos a permitir que el Callao se quede a la saga en aspectos urbanísticos, todo esto debemos de tener en cuenta, no solo es el Terminal Portuario el que está en discusión también está la ciudad y su desarrollo urbano, social y económico. La oportunidad para el puerto del Callao está dada. Es cuestión de que los peruanos creamos en nuestras posibilidades y que apostemos todos juntos por ellas. El presente debe ser uno de los proyectos matrices del Estado que permita beneficiar al Callao y por ende el progreso de su gente en todos los niveles. El año 1998 el gobierno del Japón aprobó \$200 millones para la construcción del muelle 8, ubicado paralelo al rompeolas sur, (demoliendo el muelle 9 que hace años no sirve para nada) para buques de 5,000 a 6,000 contenedores de capacidad de gran eslora y calado, cuya maqueta está en la puerta de ingreso al Área administrativa de ENAPU Callao, el proyecto existe, ¿por qué no se ejecutó?, sería interesante saber ¿quién se beneficia con este atraso?, si existe real interés a corto y mediano plazo solo hay que reactivarlo. Lo de la Isla San Lorenzo, es excelente para un largo plazo.- es necesario crear focos de desarrollo de nuestra querida Provincia Constitucional, no obstante es necesario que sería pertinente evaluar si realmente necesitamos hacer otro puerto o mejor repotenciar el que tenemos. Se debe considerar hacer un estudio concienzudo del presente proyecto, y tenga un beneficio de la Región y del país. Esperamos aportar con el presente trabajo.

III.- INTRODUCCION

Al Perú le conviene que el Callao sea el puerto céntrico o puerto HUB o Mega puerto de la región sudamericana, de esta forma se reactivaría el cabotaje menor, el SIMAC, la flota mercante nacional ya que podemos ser un nudo de comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas, la tarea es generar consensos en la región Callao y gobierno central.

-Para lograr el despegue del Callao como Mega Puerto, es necesario la repotencialización del Terminal ya existente en el mediano plazo es lo más viable, pero es necesario además erradicar la podredumbre, la informalidad y el desorden que rodean al puerto, es necesario ponerlo a la altura de los mejores puertos del mundo actualmente se han hecho mejoras en la infraestructura vial de acceso al Terminal Marítimo, sin embargo el puerto sigue teniendo barriadas que le dan mala fama, existe un plan director que pocos conocemos como se esta ejecutando y tengo entendido mejorara la calidad de vida en la ciudad . Asimismo, se debe invertir en mejoras de infraestructura urbana, concluir la vía Costanera hacia La Punta, para integrar al Callao con la Costa Verde y potencializar turística y comercialmente esa parte del Litoral Chalaco que por años ha sido expropiado por la delincuencia y drogadicción. Ameritará contar con inversión extranjera, debemos buscar la participación de todos los gremios de quienes forman parte de la cadena logística de Comercio Exterior para que el resultado sea fiel reflejo de nuestras necesidades, asimismo hay que tomar en cuenta que de muy poco nos serviría contar con un mega puerto si nuestros gobernantes no se preocupan por reactivar nuestra economía y mantenerla atractiva a la inversión extranjera. De lo que si estoy convencido es que definitivamente tenemos que explotar nuestros recursos naturales, pero teniendo siempre sumo cuidado de no romper el equilibrio de nuestro ecosistema, hay que tomar en consideración que nuestras Islas son por excelencia “Hoteles” de una gran variedad de aves y fauna marina.

IV.-MARCO TEORICO

El concepto de puerto.- El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como “*el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.*” Así mismo, la Unión Europea define un puerto como “*una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros*”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles,...) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados,...) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas...). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas,...). En el mundo existen entre 6.000 y 7.000 puertos, aunque sólo unos pocos centenares tienen realmente una importancia significativa en un contexto global concentrando la mayor parte del tráfico marítimo. Tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas, como es el caso de Londres o de Montreal ubicadas al resguardo de los ríos Támesis y Sr. Lawrence, respectivamente.

Los 10 primeros puertos del mundo en tráfico total, medido en millones toneladas métricas (año 2004). En el caso de algunos puertos la carga está medida en *freight tones* (toneladas métricas y *freight tones* no son magnitudes directamente comparables).

# Puerto	(país)	Tm x 106
1 Singapur	(Singapur)	1 393,4
2 Shanghai	(China)	379,7
3 Róterdam	(Holanda)	352,4
4 Ningbó	(China)	225,9
5 Hong Kong	(China)	222,9
6 Guangzhou	(China)	215,2
7 Tianjin	(China)	206,2
8 Nagoya	(Japón)	1 180,0
9 Qingdao	(China)	162,7
10 Amberes	(Holanda)	152,3

Fuente: Port of Rotterdam (www.portofrotterdam.com)

Hoy en día, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte), la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades. La definición que da la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) muestra claramente este carácter multifuncional: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e, industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también

son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”. La actividad portuaria contribuye a la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional.

LOS 10 PRIMEROS PUERTOS DEL MUNDO EN TRÁFICO DE CONTENEDORES, MEDIDOS EN MILES DE TEU (AÑO 2004).

#	Puerto	(país)	TEU x 1000
1	Hong Kong	(China)	22.421
2	Singapur	(Singapur)	21.329
3	Shanghai	(China)	14.554
4	Shenzen	(China)	13.660
5	Busan	(Corea del Sur)	11.430
6	Kaohsiung	(Taiwan)	9.710
7	Róterdam	(Holanda)	8.281
8	Los Ángeles	(EE.UU)	7.321
9	Hamburgo	(Alemania)	7.003
10	Dubai Ports	(Dubai)	6.429

Fuente: Port of Rotterdam (www.portofrotterdam.com)

Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, promueven determinados tráficos, generan ingresos para las arcas del estado (tasas portuarias), crean empleo, etc. con el uso de equipamiento especial para su manipulación hace que los procesos de carga y descarga de un buque sean mucho más rápidos que en el caso de cargas no contenerizadas. Esta rapidez en la operativa

hace que no sea necesaria tanta línea de muelle, puesto que el tiempo de estancia de los buques es mucho menor, pero en cambio se precisen grandes explanadas para el depósito de contenedores. (1) Comparando los diseños de los puertos antes y después de la aparición del contenedor podemos observar las implicaciones que este ha tenido en la construcción portuaria. En cuanto a la gestión, desde la segunda mitad del siglo XIX se han ido introduciendo en España diferentes instrumentos para la administración portuaria: en 1869 se crean las Juntas de Obras de los puertos, con dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas; en 1978 se concede un régimen de autonomía a los puertos de Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia, con lo que en estos el organismo de gestión pasa a ser el Puerto Autónomo, mientras que en el resto se mantienen las Juntas de Obras; en 1992, mediante la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se crean las Autoridades Portuarias como organismos de gestión de cada uno de los puertos de interés nacional, junto con el Ente Público Puertos de Estado, encargado de coordinar la política portuaria del gobierno; esta Ley se modifica posteriormente, aunque manteniendo la misma estructura administrativa, en 1997 y 2003. Estructura física de los puertos Podemos distinguir en un puerto cuatro tipos de construcciones: obras exteriores o de abrigo, obras interiores de atraque, infraestructuras de acceso y construcciones o instalaciones complementarias (A. CAMARERO, P. PERY, G. POLO, ed.: “II Curso de transporte marítimo y gestión portuaria”, Toledo, 2002.)

Puertos con las condiciones naturales adecuadas (por ejemplo Lisboa) o tener una gran importancia en aquellos casos en que los puertos se han ganado a aguas abiertas (por ejemplo Barcelona). Las infraestructuras de abrigo, al dibujar el perímetro exterior del puerto, son las que configuran su disposición en planta. En términos generales, puede hablarse de dos grandes tipos constructivos de diques de abrigo: los diques de escollera y los diques verticales. Los diques de escollera están formados por grandes piedras, naturales o artificiales,

dispuestas en talud alrededor de un núcleo; funcionan por absorción, de tal manera que las olas rompen contra la escollera cuyas piedras y los intersticios que quedan entre las mismas absorben la energía liberada, razón por la cual estos diques también reciben el nombre de rompeolas. Los diques verticales en cambio funcionan por reflexión, de tal manera que las olas no llegan a romper contra el dique sino que son reflejadas por el mismo; para ello es necesario que el paramento vertical del dique esté cimentado a suficiente profundidad como para evitar que se produzca la rotura de la ola. Las infraestructuras de atraque son las que permiten la aproximación y amarre de los buques de tal manera que puedan llevarse a cabo las actividades de carga y descarga de estos. Básicamente, existen cuatro tipos diferentes de obras de atraque: muelles, espigones, pantalanés y duques de alba. Los muelles son los paramentos verticales adosados a una explanada horizontal para la realización de las operaciones portuarias; el paramento vertical debe tener calado suficiente para que los buques atraquen junto a ellos, pudiendo realizar en esta posición las actividades de carga y descarga. Existen diversos tipos constructivos: sobre pilotes o pilas, tablestacados, de gravedad (de cajones o bloques superpuestos), de piezas especiales,... Los espigones carecen de la explanada horizontal de operaciones adosada a los mismos. Los pantalanés son estructuras, en general más ligeras que las anteriores, que permiten el atraque de los buques aunque sobre los mismos sólo hay elementos para el transporte del producto (tuberías para graneles líquidos, cintas transportadoras para graneles sólidos, pasarelas para el embarque y desembarque del pasaje,...). Los duques de alba son estructuras aisladas de atraque unidas, a los sumos, entre ellas y con la costa mediante pasarelas. Si lo analizamos desde el punto de vista operativo, los atraques pueden ser de dos grandes tipos, los destinados a un tráfico específico (en general dedicados a tráficos de gran volumen con ritmos de carga y descarga marcados por el proceso productivo que lo precisa y que en muchos casos son utilizados por un único receptor o cargador de la mercancía, como es el caso de los muelles para la carga de crudo, gases

licuados, cemento, cereales, etc.) y los destinados al tráfico comercial ordinario (en general de uso público y común para diversos usuarios). las infraestructuras de acceso las forman, desde el frente marítimo, los canales de navegación, debidamente dragados para permitir el acceso de los buques y las ayudas a la navegación (faros, balizas, rácones,...). Desde el frente terrestre, estas infraestructuras las forman las carreteras y vías férreas que permiten la conexión del puerto con su área de influencia. Son obras e instalaciones complementarias los almacenes, silos, depósitos, tinglados, edificios de servicios, las grúas y otros equipos de carga y descarga, varaderos, etc. Todos estos elementos forman lo que genéricamente se denomina superestructura del puerto. La superficie marítima de los puertos que queda delimitada por las obras de abrigo o por la propia configuración de la costa en el caso de puertos naturales y se divide en tres grandes zonas, el antepuerto, el canal o los canales de entrada o salida y las dársenas. El antepuerto es la parte del puerto más próxima a las aguas libres. Su función es la de proporcionar espacio para las maniobras de los buques en espera de entrar en las dársenas y para su fondeo. Ejemplos de antepuertos los encontramos en las rías gallegas o en las bahías de Cádiz o Algeciras, mientras que en otros puertos este espacio es inexistente, como es el caso de Barcelona. El canal de navegación es la parte del puerto por la que marchan los buques hasta las dársenas y que debe estar suficientemente dragado como permitir el movimiento de las embarcaciones. Las dársenas están formados por los diferentes muelles y el espacio de agua que queda delimitado por los por mismos. La tendencia actual es a que las dársenas y los muelles estén especializados según un tipo concreto de tráfico (contenedores, graneles líquidos, graneles sólidos,...) de tal manera que la superestructura y las instalaciones en ellos ubicadas permita un mejor manejo del tipo de tráfico de que se trate. Cabe recalcar que la mayor parte de los elementos de infraestructura y superestructura tienen un coste de construcción muy elevado y un periodo de vida largo Por ello es relativamente habitual que las grandes infraestructuras sean aportadas por el sector público, aunque en la

superestructura propia de las diferentes terminales si que suele participar el capital privado. No obstante, también es cierto que en los últimos años, en algunos países, por ejemplo en España, los poderes públicos están haciendo esfuerzos para potenciar la entrada de la inversión privada en la infraestructura de los puertos. Sin embargo, decir que las infraestructuras portuarias responden a una inversión pública es en parte engañoso ya que si bien es cierto que las infraestructuras de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, lo habitual en los países europeos es que se financien mayoritariamente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, en el transporte marítimo (y en particular en España) se aplica el principio del *user pays*, de tal manera que aunque figura en los Presupuestos Generales del Estado, el conjunto de inversiones del sistema portuario español se autofinancia mediante los cánones, tasas y tarifas que deben abonar navieros, cargadores y concesionarios por el uso de las infraestructuras.

1: Dique

2: Escollera

3: Contradique

4: Bocana

5: Muelle

6: Pantalán

7: Dársena

8: Testero

9: Duque de Alba

10: Morro

11: Depósitos

12: Cantil del muelle

13: Almacenes

- 14: Canal de acceso
- 15: Accesos terrestres
- 16: Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
- 17: Terminal ferroviaria
- 18: Faro de Montjuïc
- 19: Dique seco
- 20: Dique flotante
- 21: Silos

CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS

Pueden clasificarse los puertos desde muy diferentes puntos de vista. Así, podemos considerar:

- Clasificación física, en razón a su situación o emplazamiento, a sus condiciones naturales, por sus condiciones físicas en cuanto a mareas, corrientes, etc.
- Clasificación funcional o en base a sus fines específicos.
- Clasificación en razón a los servicios prestados por el puerto
- Clasificación en función de su titularidad
- Clasificación en función del nivel de gestión que realiza la autoridad portuaria

Clasificación física Para establecer la clasificación física de un puerto es necesario considerar diferentes aspectos. En primer lugar, podemos considerar si se trata de un puerto natural, en el que las aguas protegidas lo están en base a accidentes geográficos naturales (bahías, calas,...) o bien artificial en el que las aguas protegidas lo son en virtud a construcciones artificiales (diques, escolleras,...). También hay que atender a su ubicación, ya sea en el mar, en una ría, fluvial, en un lago, etc. Estados Unidos considera ocho tipos de puertos atendiendo a su clasificación física:

- Tipo A – Puerto costero natural: en el que la protección del viento y del mar se debe a algún accidente geográfico, una isla, un cabo, un arrecife o algún otro tipo de protección natural. Ejemplos serían el puerto de Kingston (Jamaica)
- Tipo B – Puerto costero con rompeolas: en el que una escollera, rompeolas o dique protege unas instalaciones portuarias ubicadas junto a la costa o complementan una insuficiente protección natural. Ejemplos: Barcelona, Tarragona.
- Tipo C – Puerto costero con esclusas: puerto costero en el que mediante esclusas, compuertas u otros dispositivos mecánicos análogos se garantizan la retención de agua suficiente para permitir la flotación de los buques independientemente del estado de la marea. Ejemplos: La Rochelle (Francia), Bombay (India)
- Tipo D – Puerto fluvial natural: ubicado a lo largo de un río en el que las aguas no se retienen por medios artificiales como compuertas o esclusas. Las instalaciones portuarias consisten básicamente en muelles que se extienden a lo largo de las orillas del río o pantalanes que se adentran en las aguas. Ejemplos: Lisboa (Portugal), Huelva
- Tipo E – Puerto fluvial con dársenas: Puerto ubicado a lo largo de un río en cuyas orillas se han excavado y dragado dársenas de forma oblicua al eje de la corriente. Ejemplos: Bremen (Alemania), Bilbao.
- Tipo F - Puerto fluvial con esclusas: Puerto fluvial en el que las aguas se retienen mediante esclusas, compuertas u otros elementos mecánicos análogos. Ejemplos: Bremerhaven (Alemania), Sevilla (el único puerto español dotado de esclusas para protegerse de las crecidas del Guadalquivir).
- Tipo G – Puerto en canal o lago: Puerto ubicado a lo largo de un canal o lago conectado con el mar por una vía navegable. Ejemplos: Brujas (Bélgica), Caen (Francia).

- Tipo H- Puerto en mar abierto o cargaderos libres: puerto carente de defensas contra los vientos y el mar, ni naturales ni artificiales. Se trata de una disposición relativamente habitual para algunos puertos o terminales petrolíferos. Ejemplos: Vado Ligure (Italia), Ra's at Tannurah (Arabia Saudita).

Situación: Longitud: 2° 10'E Latitud: 41° 20' N

Mareas: Efectos no apreciables

Entrada: Bocana Sur Orientación: 191,8° Ancho: 370 m Calado: 16 m. Bocana Norte Orientación: 205° Ancho: 145 m. Calado: 11,5 m.

Superficie terrestre: 828,9 ha.

Muelles y atraques: 20 km.

Rampas Ro-Ro: 32

Calados: Hasta 16 m.

Remolcadores: 9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Grúas de muelle: 45 (20 de contenedores)

También en razón a sus condiciones físicas podemos considerar la existencia o no de mareas (una gran amplitud de mareas puede obligar a dotar a las dársenas de esclusas), la existencia o no de corrientes, el régimen de vientos, tanto por lo que respecta a su dirección característica como por su intensidad, la posibilidad de aterramientos, las condiciones geotécnicas, el refugio efectivo que ofrece en base a la ola máxima, etc.

Clasificación funcional.- Desde el punto de vista funcional los puertos pueden clasificarse en puertos pesqueros, de refugio, industriales, de pasajeros, comerciales, bases militares, deportivos, etc. Dentro de los puertos comerciales e industriales podemos a su vez subclasificarlos en función del tipo de mercancía que manipulan: petrolíferos, de gráneles, cementeros,...En la práctica, sin embargo, la mayoría de puertos comerciales son de tipo mixto, en el que conviven diversas funciones y especialidades de carga con dársenas o

muelles especializados en cada una de ellas. (2) Hoy en día, sólo los puertos más pequeños, de recreo o pesqueros y las bases militares se diseñan con un único fin específico. El puerto de Barcelona, por ejemplo, es un puerto multifuncional, en el que predomina la actividad comercial pero en el que también se realizan actividades pesqueras, hay marinas deportivas, transporte de pasajeros (cruceros y ferrys con las Islas Baleares) y dentro de su actividad comercial dispone de terminales especializadas en diversos tipos de tráfico: contenedores, automóviles, graneles sólidos y líquidos, gas natural, café y cacao, etc.

Clasificación en función a su titularidad y gestión.-Desde el punto de vista de su titularidad los puertos pueden ser públicos o privados. Los puertos públicos a su vez pueden depender administrativamente del gobierno central del estado, de un gobierno regional, autonómico o federal o del municipio en que estén enclavados. En cuanto a su gestión, esta puede llevarse a cabo por directamente por el propio ente titular del puerto (el estado, el gobierno regional o federal, el municipio) o, más habitualmente, a través de un organismo, público o privado, encargado de administrar, gestionar y controlar el espacio portuario que suele denominarse *Autoridad Portuaria o Port Authority* (NATIONAL GEOSPATIAL – INTELLIGENCE AGENCY: “*World Port Index*”. 18th edition. NGA Publications. Maryland, 2005)

Estén gestionados por organismos con mayor o menor grado de autonomía, como es el caso de Francia y España. El Reino Unido por su parte es pionero en la privatización de sus puertos. En Estados Unidos los puertos dependen del Estado al que pertenecen, de tal manera que su forma de gestión varía con el estado, en algunos casos existen autoridades portuarias que abarcan el conjunto de los puertos de dicho estado mientras que en otros estos dependen del municipio o del condado. En EE.UU. también es habitual que las autoridades portuarias no sólo gestionen puertos sino también aeropuertos, puentes, túneles, centros recreativos, etc. como es el caso de la *Port Authority of New York and New Jersey*.

Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados En base a organización interna y a sus estrategias de desarrollo que presentan sus servicios la UNCTAD realizó una clasificación de los puertos a principios de los 90 distinguiendo tres generaciones de puertos. Los puertos de primera generación son aquellos que presentan un menor desarrollo de sus servicios, básicamente corresponde a la estructura habitual en los puertos antes de los años 60 y a algunos existentes hoy en día en países en vías de desarrollo en los que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercancía, siendo únicamente centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo. Las diferentes

Actividades portuarias, en general de bajo valor añadido, se realizan de forma independiente y con escasa integración entre las mismas. Se manipula básicamente carga general y hay poca especialización de las terminales. Apenas hay colaboración entre las empresas portuarias, las administraciones y el municipio en el que está enclavado el puerto, así como con el resto de actividades logísticas y comerciales. Los puertos de segunda generación, que corresponden al estado de desarrollo habitual entre los años 60 y los 80, presentan una mayor integración de sus actividades así como con las administraciones y con el entorno. Empieza a aparecer una especialización por tráfico (especialmente en el caso de graneles líquidos y sólidos). Además de los servicios ofrecidos por los puertos de primera generación empiezan a aparecer operaciones de transformación de cargas así como servicios industriales y comerciales tanto para la mercancía como para el buque, servicios, como puede verse, de mayor valor añadido. Los puertos de tercera generación, que corresponden al nivel de desarrollo alcanzado por los puertos de los países desarrollados después de los 80, presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos. Predomina la unitización de cargas (especialmente la contenerización). Los puertos se convierten en plataformas comerciales para

el comercio exterior y en centros de transporte intermodal. Además de los servicios anteriores se realizan actividades logísticas y de distribución y

Empiezan a acuñarse términos como las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y los puertos secos. Además de los servicios a la mercancía y al buque se desarrollan servicios avanzados de información y comerciales. La colaboración e integración entre agentes y con las administraciones se incrementa, apareciendo el concepto de *comunidad portuaria* o *comunidad logístico portuaria*. Asimismo, también se mejoran las relaciones con los municipios en los que se ubica el puerto (el puerto como elemento de promoción de la ciudad, la ciudad como elemento promotor del puerto). Desde hace unos años se ha introducido una cuarta generación en el desarrollo de los puertos, los denominados puertos en red, en los que bien sea a través de las propias administraciones portuarias, bien a través de un gran operador, diversos puertos así como otros centros intermodales y plataformas

logísticas (ZAL, terminales interiores, puertos secos) se integran en una red de transporte multimodal. Estas redes tienen una unidad comercial y de gestión, así como una estrategia de crecimiento y expansión común, tendiendo a compartir sistemas informáticos. El desarrollo de grandes operadores que gestionan múltiples terminales portuarias a lo largo de todo el mundo (Hutchinson Port Holdings, A.P. Moller- Maersk Group, P&O Ports, PSA Corp., Stevedoring Services of America, etc.) favorece la creación de estas redes

Para dar una idea de la importancia de los puertos en la actual economía podemos citar que según datos de la ESPO (*European Sea Ports Organisation*) en Europa trabajan de forma directa en servicios y operaciones portuarias más de 350.000 personas y, considerando los puestos de trabajo indirectos que genera el sector, proporciona unos 2.500.000 empleos. En los puertos europeos hacen escala anualmente 2.000.000 de buques que manipulan 3.500 millones de toneladas de mercancías y transportan a 350 millones de pasajeros. Es importante destacar el carácter multiproductivo de la actividad portuaria, en la que se desarrollan

múltiples servicios en los cuales intervienen numerosos agentes y organismos diferentes: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, amarradores, aduanas, astilleros y talleres de reparación naval, aseguradoras, transitorios, cargadores, provisionistas, *brokers*, depósitos comerciales, etc. La tendencia, sin embargo, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interfase entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y en convertirse en verdaderos centros de valor añadido, de tal manera que actúan no como un mero eslabón más de la cadena del transporte sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia, en los se realizan actividades industriales, turísticas, de negocios, etc. que van mucho más allá del simple intercambio modal. Esto hace que, además de los mayores centros de intercambio modal que existen, los puertos sean puntos estratégicos en el actual sistema de producción, transporte y comercio mundial. En efecto, hay que tener en cuenta que los puertos son puertas de entrada y salida del transporte marítimo y este tipo de transporte es el que maneja un mayor volumen de mercancía; así, en los puertos se generan grandes concentraciones de carga que facilitan el logro de economías de escala en el conjunto de actividades logísticas. En cuanto a su participación en el ámbito productivo, hay que remarcar que en muchos puertos o en su proximidad, por la facilidad de acceso que estos tienen a las materias primas, se han ubicado a lo largo de los tiempos industrias básicas y estratégicas (refinerías, plantas regasificadoras, acerías,...) El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par que el comercio mundial, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes, etc. También en las

últimas décadas se ha producido una intensificación de la competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, de tal manera que la unidad operativa básica no es ya el puerto en su conjunto sino las terminales de carga, ubicadas dentro de las zonas de servicios portuarias y especializadas en un determinado tipo de tráfico. Por poner un ejemplo de esta especialización en la actualidad el puerto de Barcelona dispone de cuatro terminales de contenedores y multipropósito para el tráfico internacional, tres terminales de cabotaje, dos terminales para automóviles, una de fruta, una de café y cacao, una para metales no férricos, una frigorífica, nueve de líquidos a granel, seis de sólidos a granel y siete terminales exclusivas para el tráfico de cruceros.. Esta especialización ha llevado a los operadores internacionales de terminales a extender su actividad por todo el mundo. Así, por mostrar un par de ejemplos, Hutchinson Port Holdings (HPH), compañía original de Hong Kong, ha expandido sus operaciones a más de 28 puertos de varios continentes, mientras que PSA Corporation of Singapore opera terminales en 10 puertos diferentes, La autoridad portuaria

Los puertos desarrollan una actividad de interés público sirviendo al comercio internacional y a beneficiar la economía de los estados, su desarrollo potencia el crecimiento económico de amplias áreas costeras y por todo ello juegan una función social creando empleo y riqueza en sus zonas de influencia. Por todo ello los puertos ejercen una función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir. En general, es el Estado el que define el cómo debe ser el sistema portuario en cada país y establece la política de gestión de sus puertos. Así, participa en las decisiones relativas a las principales infraestructuras portuarias, incluyendo su forma de financiación, establece los servicios públicos esenciales que los puertos deben cubrir y las condiciones para prestarlos, vela por el buen funcionamiento del conjunto del sistema, etc. El nivel de intervención del aparato del Estado en la gestión de los puertos difiere enormemente en función del país. En algunos estados los puertos funcionan de forma prácticamente autónoma y no existe un organismo centralizado

encargado específicamente de la gestión portuaria o de la coordinación de las actividades de los diferentes puertos; en estos casos el estado sólo establece regulaciones genéricas en el sector del mismo modo que lo hace en otros campos de la actividad económica. En el extremo opuesto, hay estados que disponen de un aparato administrativo (centralizado o descentralizado) que gestiona y ejecuta completamente la política portuaria. En cualquiera de los dos extremos es necesario tomar una serie de decisiones que afectan directamente al área local de influencia del puerto, es por ello que aparece la necesidad de establecer algún tipo de administración local para ejecutar en cada puerto la política portuaria definida por el estado. En este sentido, hay que tener en cuenta que, a pesar de la creciente tendencia a la privatización de los servicios portuarios, existen funciones que difícilmente pueden dejarse exclusivamente a la iniciativa privada como pueden ser la disponibilidad de las zonas de maniobra para los buques, las grandes obras de infraestructuras de abrigo o el dragado de los canales de entrada, el reparto del espacio portuario entre los diferentes operadores, la coordinación de las actividades que llevan a cabo diferentes agentes y la garantía de que se llevan a cabo según la legislación vigente, etc.

Esta administración responsable de aplicar las directrices gubernamentales en cada puerto acostumbra a recibir el nombre de Autoridad Portuaria (*Port Authority* o *Port Administration*). En el caso español estas autoridades portuarias son organismos públicos dependientes de la Administración General del Estado (caso de los puertos de interés general) o de las Comunidades Autónomas (caso del resto de puertos), con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado y que actúan bajo el ordenamiento jurídico privado salvo en las competencias de poder público que tengan asumidas. Dependiendo del nivel de implicación que esta autoridad portuaria tenga en la ejecución de las operaciones y la prestación de los servicios portuarios podremos diferenciar tres tipos de puertos: los *landlord port*, los *tool port* y los *operating port*. Un *landlord port* es aquel en el

que la autoridad portuaria actúa como un órgano regulador de la actividad portuaria cediendo el espacio físico en régimen de concesiones a operadores privados. La autoridad portuaria se reserva las decisiones relativas a la utilización y disposición de las infraestructuras y espacios pero la operativa se lleva a cabo a través empresas privadas, que en general son también encargadas de desarrollar la superestructura y poner los medios de manipulación. Un *tool port* es el puerto cuya autoridad portuaria gestiona la infraestructura y la superestructura pesada del puerto, mientras que empresas privadas ofrecen los servicios comerciales. La autoridad portuaria participa activamente tanto en obras de infraestructura como en las de superestructura; así mismo, los equipos de manipulación también serán financiados por esta. Un operador privado puede encargarse de la explotación pero con los medios proporcionados por la autoridad. Un *operating port, comprehensive port o service port* es aquel en el que la autoridad portuaria, en este caso una administración pública, además de realizar las actividades de gestión de espacios y del territorio y de ser el propietario de infraestructuras y superestructuras, se encarga de la explotación de las instalaciones. La autoridad portuaria ofrece así todos los servicios requeridos para el funcionamiento del sistema portuario. La tendencia actual es evolucionar hacia los *landlord port* de manera que las autoridades portuarias se conviertan en gestores de un territorio y de unos servicios que son cedidos en régimen de concesión a operadores privados para su explotación a cambio de un canon de utilización. Antecedentes históricos La historia de los puertos está íntimamente ligada a la historia de la navegación y del comercio. Seguramente los primeros grandes navegantes del Mediterráneo fueron los cretenses, pero poco ha quedado hoy en día de sus infraestructuras portuarias. Las primeras obras de este tipo de las que se tiene constancia, 2000 años antes de Cristo, se deben a egipcios y fenicios. Así, las primeras referencias arqueológicas correspondientes a un puerto se han hallado junto a la isla de Pharos, en Egipto, famosa especialmente por la torre iluminada que servía de guía a los barcos y que ha dado nombre

genérico a estas construcciones. Este puerto fue construido bajo el reinado del faraón Serunet, destruido y sepultado bajo las aguas posteriormente por un terremoto y reconstruido más tarde por Alejandro Magno. También quedan restos de los puertos de las ciudades de Sidón y Tiro datados dos milenios antes de Cristo y el conocimiento de los fenicios en obra marítima se transmitió posteriormente a griegos y romanos. Los griegos fueron grandes constructores de obra portuaria, probablemente el más importante de sus puertos fue el del Pireo, capaz para 400 buques en las tres dársenas de que disponía, aunque su red portuaria se extendía por todo el Mediterráneo. El auge de la infraestructura portuaria llega con el imperio romano, durante el cual se construyeron grandes obras marítimas que no pudieron ser igualadas en los 1500 años posteriores y de las que han quedado numerosos restos, algunos de los cuales siguen en uso incluso hoy en día. Ejemplos de estas construcciones son los puertos de Ostia (Roma), Centum Collae (Civitavecchia), Massilia (Marsella), Leptis Magna (Libia),... De esta época han sobrevivido los primeros textos y tratados que versan sobre construcción portuaria, como el de Vitrubio. Los romanos también promovieron la construcción de faros a lo largo de las costas mediterránea y atlántica, incluyendo los de Ostia, Boulogne (Francia), Dover (Reino Unido), o el faro de Hércules (A Coruña), que en la actualidad sigue aún en funcionamiento., en China, también hubo un importante desarrollo de la navegación, aunque no quedan restos de su infraestructura portuaria si la hay de la red de canales que se creó para facilitar el tráfico fluvial, algunos de los cuales siguen en funcionamiento en la actualidad. A lo largo de la Alta Edad Media no se producen grandes avances en la construcción portuaria. De hecho, se trata de un largo periodo recesión en lo que respecta al comercio marítimo y a la navegación en general. El imperio Bizantino, heredero del imperio Romano, mantiene las infraestructuras en su zona de influencia, pero no realiza nuevas grandes obras. Los vikingos, grandes navegantes de la época, por las condiciones de navegación de sus costas (bahías abrigadas, ríos navegables, grandes mareas,...) no precisan construir importantes obras de

resguardo. Los musulmanes, por su parte, nunca mostraron un gran interés por desarrollar una flota de importancia; al respecto solo cabe destacar que el califato de Córdoba estableció para el Mediterráneo un sistema portuario basado en tres ciudades arsenales; Almería, Denia y Tortosa, que tuvo dos siglos de vigencia. A partir de los siglos X y XI comienza a producirse un resurgimiento del comercio en el Mediterráneo encabezado por las nacientes repúblicas italianas (Pisa, Venecia, Génova), los territorios marítimos del sur de Francia y, especialmente, la corona Catalanoaragonesa. A finales del siglo XII y como elemento básico de la talasocracia catalano-aragonesa aparecen los Consulados, instituciones jurídicas cuya finalidad es la de resolver litigios entre comerciantes pero cuya actividad se extendió a todos los campos del comercio y la navegación. A partir del siglo XIII comienzan a aparecer una serie de ordenanzas y reglamentos para regular las actividades marítimas y comerciales que culminan con la redacción del *Llibre del Consolat del Mar*, que fue la base de la jurisprudencia marítima europea y cuya vigencia se mantuvo hasta 1829, año de la promulgación del Código de Comercio. En el norte de España, la influencia de la Liga Hanseática, que exigía el monopolio del comercio a sus miembros dificultó el desarrollo de una flota comercial adecuada, por lo que los puertos del Cantábrico se dedicaron principalmente a la pesca. Cabe decir, que durante la época de la navegación a vela, el puerto consistía básicamente en obras de abrigo con amplios canales de entrada que permitiesen la entrada y salida a vela. Estos amplios canales dificultaban las condiciones de abrigo del puerto, con lo que se prefería que los barcos permaneciesen fondeados a atracarlos en muelles (donde por culpa del oleaje podían sufrir daños al golpear con el cantil). Así las operaciones de carga y descarga se realizaban básicamente mediante barcazas. En 1492, con el descubrimiento del Nuevo Mundo, el foco de la actividad marítima y comercial que hasta ahora se centraba en el Mediterráneo se gira hacia el Atlántico. El interés en establecer un control de la Administración sobre las operaciones comerciales con las Indias y con el fin de

proteger los buques de los ataques de piratas y corsarios (para lo cual se estableció la navegación en régimen de flotas) hizo que la Corona otorgase a determinados enclaves portuarios estatutos de privilegio que permitieron su desarrollo. Es el caso de la concesión del monopolio por parte de los Reyes Católicos del comercio con América al puerto de Sevilla, que en 1711 pasaría al de Cádiz. Ello genera la decadencia de los puertos de Mediterráneo. La exclusividad en el tráfico con América dura hasta 1778, año en que el rey Carlos III liberaliza las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo. Durante el reinado de Carlos IV y promovidas por el Marqués de la Ensenada, se dictan las Ordenanzas Generales de la Armada que establecen los principios de una política general de puertos. Este primer intento serio de organizar un sistema portuario se basó en la construcción de tres grandes arsenales en El Ferrol, La Carraca y Cartagena. A pesar que desde finales del siglo XVII se fueron llevando a cabo intentos de aplicar el vapor a la navegación no es hasta 1807 que Fulton, recogiendo todas las experiencias anteriores, pone en servicio el primer barco de vapor completo, el Clermont, que realizó el servicio entre Nueva York y Albany sobre el río Hudson. Al siguiente año el norteamericano Stevens construyó un barco de vapor que realizó la primera travesía marítima mediante este sistema. La navegación comercial a vapor no relegó a la vela tan rápidamente como pueda creerse, ya que coexistieron durante prácticamente un siglo, básicamente por la problemática inicial que presentaban los vapores: el elevado consumo de carbón que dificultaba su rentabilidad. En 1835 se inventó la hélice que junto al desarrollo de nuevas calderas de alta presión y a la invención de la turbina mejoró notablemente estos rendimientos. Sin embargo la aparición del vapor generó importantes cambios en las necesidades de suministro ya que dada la limitada autonomía de nuevos buques, era imprescindible disponer de puertos de aprovisionamiento convenientemente situadas a lo largo de las rutas. Esto permitió el desarrollo de algunos enclaves portuarios estratégicos como son las islas del Atlántico (Canarias, Madeira, Cabo Verde,...) o del Mediterráneo. Los

buques de vapor son más maniobrables que los movidos únicamente a vela; así mismo, la aparición del casco de acero los hace más resistentes y permite construir buques de mayor tamaño y calado. Todo ello cambia las necesidades que estos buques tienen de los puertos: hacen falta alineaciones de mayor longitud y calados más profundos junto a los muelles para albergar a los vapores que dotados de mayor maniobrabilidad, pueden acceder a bocanas más estrechas. También a causa de la mayor capacidad de los barcos crece la necesidad de infraestructuras de depósito de la mercancía. En España el Real Decreto de 1851, sobre Obras Publicas, establece las bases para la construcción de los puertos, y fija en 13 el número de puertos de interés general. Barcelona, Valencia, Málaga, Palma, Sevilla, Vigo, Santander y los de refugio de Mahón, Los Alfaques, Cádiz, Bilbao, Rosas y uno en Asturias. En 1880 aparece la primera Ley de Puertos, en la que ya se hace una distinción entre los puertos de interés general (que se clasifican en puertos de primer y segundo orden, manteniendo el número de 13) y puertos de interés local. Así mismo reconoce el dominio público del litoral y la gestión del conjunto del sistema dependiente de la administración central. En 1869 se inaugura el canal de Suez; en 1914 lo hace el canal de Panamá. Como consecuencia de la construcción de estas importantes infraestructuras se producen cambios en las principales rutas de navegación, puesto que evitan la necesidad de rodear África y América del Sur para alcanzar Europa desde el Índico y el Pacífico respectivamente. En cuanto a operativa portuaria, hasta mediados del siglo XIX las operaciones de carga, descarga estiba y desestiba se realizaban manualmente, lo que generaba una importante demanda de mano de obra y requería un reducido volumen de los bultos transportados. A partir de este momento empiezan a usarse con mayor profusión elementos mecánicos en estas operaciones y a principios del siglo XX empiezan a ser habituales las gruas a borde de muelle. Desde el punto de vista constructivo, hasta este momento los únicos materiales utilizados en la infraestructura portuaria son la piedra la madera, no es hasta finales del siglo XIX que se introduce el hierro en la construcción de

pilones. Hoy en día los materiales constructivos básicos son la piedra, el hormigón y el acero. En 1912 por primera vez se monta un motor Diesel a un mercante, el danés Selandia. Desde la Segunda Guerra Mundial ha habido dos aspectos que han influido sustancialmente en la configuración actual de los puertos. El primero de ellos (que tiene lugar especialmente a partir de los cierres del canal de Suez en 1956 y en 1967) ha sido la creciente tendencia al gigantismo de los buques y la concentración de operadores con el objetivo de obtener economías de escala. Este hecho además de requerir una adaptación de las infraestructuras (mayores calados, alineaciones más largas, etc.) ha obligado a la modernización de los equipos de manipulación y a la configuración de las explanadas de depósito, pero también ha influido en la organización de la actividad portuaria. En efecto, buques mayores precisan de mayor eficacia y eficiencia en su manipulación y mayor productividad en la carga y descarga, lo que obliga a la mejora de los rendimientos de los medios de transferencia que llevan inevitablemente a una especialización, tanto de buques como de terminales. Así, si hace unas décadas un puerto manejaba cargas en general sin especificar, hoy en día las terminales se especializan en tipos de producto cada vez más concretos: contenedores, gránulos líquidos, gránulos sólidos, carga rodada, madera, fruta y productos frescos, ... Los puertos deben crecer para albergar los nuevos buques y terminales, tanto extensión como en calado, y ello obligará a alejar el puerto comercial de los centros históricos urbanos comenzando, especialmente a partir de los 80, a nacer una nueva relación entre los puertos y las ciudades portuarias en las que estos se ubican, tendiéndose a dedicar una parte de las infraestructuras de los mismos a usos urbanos. El segundo aspecto importante después de la Segunda Guerra Mundial ha sido la invención del contenedor. En 1956, con el transporte de 58 contenedores de Port Newark a Houston a bordo del Ideal X, se pone en funcionamiento el primer transporte marítimo de mercancía contenerizada, dando vida a una idea que Malcolm McLean tuvo 20 años antes. Compárese con la configuración actual del puerto y obsérvese como se reduce la longitud de

la línea de atraque para permitir la existencia de mayores explanadas de depósito. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona La aparición del contenedor ha causado una auténtica revolución en el diseño de los puertos cambiando enormemente su aspecto físico.

HINTERLAND.- Se denomina hinterland a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto alrededor del mismo. Dentro del hinterland de un puerto pueden distinguirse diversas zonas; en el área más próxima al puerto prácticamente no tiene competencia de tal manera que la práctica totalidad del tráfico generado en esta zona se encamina a través suyo; a medida que nos alejamos del puerto aparece la posible competencia de otros puertos próximos en el direccionamiento de la mercancía. Por ejemplo, el área metropolitana de Barcelona y en menor medida toda Cataluña forman el hinterland inmediato del puerto de Barcelona. Otras áreas geográficas (Aragón, Madrid, Languedoc- Rosellón,...) también forman parte de este hinterland aunque en este caso se entra en competencia abierta con otros puertos (Valencia, Marsella,...). El poder económico y la capacidad de consumo del hinterland de un puerto determinan en gran medida su capacidad para captar cargas y tráficos.

FORELAND.- Se denomina foreland de un puerto a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto a la cual se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual procede las mercancías destinadas a dicho hinterland. Por ejemplo, el Extremo Oriente, el Magreb, etc. forman parte del foreland del puerto

PUERTO HUB.- Hasta hace unas décadas el tráfico marítimo se realizaba mayoritariamente de puerto a puerto: las mercancías eran embarcadas en el puerto de origen y descargadas directamente en el puerto de destino sin operaciones intermedias de trasbordo. Sin embargo la búsqueda de mayores cotas de eficiencia y el crecimiento del tamaño de los buques ha

obligado a potenciar nuevos tipos de operativa. Recibe el nombre de *hub* marítimo, puerto *hub* o puerto de trasbordo aquel en el que se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera del *hinterland* del puerto. Es decir, se trata de puertos en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía entre buques, mientras que el tráfico local con el área de influencia del puerto es de escasa relevancia respecto al anterior. Actualmente las grandes líneas oceánicas de transporte de contenedores utilizan buques de gran capacidad que realizan un número relativamente pequeño de escalas a lo largo de su itinerario. En estas escalas se descarga parte de la mercancía para su posterior trasbordo a otro buque, en general de menor capacidad, los denominados *feeder*, que la llevará a su destino final. Los puertos *hub* son así estos puertos, situados estratégicamente a lo largo de las grandes rutas de navegación en los que realizan estas operaciones de trasbordo. Ejemplos de puertos *hub* son el de Gioia Tauro (Italia), el de Dubai (Dubai) o el de Algeciras. Todos ellos están ubicados en puntos estratégicos de la ruta que va del Extremo Oriente al norte de Europa. El concepto de puerto *hub* es un concepto propio del transporte de contenedores, en el que las operaciones de trasbordo son habituales hoy en día. No ocurre lo mismo con otros tipos de tráfico como, por ejemplo, el de graneles líquidos o sólidos, en los que lo normal es el transporte directo puerto a puerto. Actualmente, sin embargo, la idea está empezando a extenderse a algunos otros tipos de tráfico concretos como, por ejemplo, el de vehículos nuevos mediante buques Ro-Ro. En general los puertos *hub* precisan de una buena ubicación estratégica, habitualmente a lo largo de las principales rutas norte-norte de contenedores, deben tener calado suficiente para permitir el atraque de los grandes buques portacontenedores (que actualmente llegan a tener más de 8.000 TEU de capacidad), precisan disponer de grandes terminales y explanadas para el depósito.

Puerto Gateway Reciben el nombre de *gateway* aquellos puertos que tienen importantes volúmenes de trasbordo pero que, a diferencia de los puertos *hub*, disponen de un *hinterland* económicamente potente que genera asimismo grandes volúmenes de carga. En general se trata de puertos ubicados cerca de importantes áreas industriales y de consumo y que disponen de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y distribución de cargas. (3) De alguna manera, tal y como su nombre indica, los puertos *gateway* son los puntos principales de entrada y salida de la mercancía de una determinada región geográfica. Ejemplos de estos puertos son Róterdam (Holanda) o Hamburgo (Alemania).

Puerto seco o terminal interior El interés de los puertos en intentar aumentar su *hinterland* o área de influencia les ha llevado a buscar la captación de tráfico en puntos cada vez más alejados de su ubicación geográfica. Una de las formas de captar este tráfico es mediante el uso de puertos secos o terminales interiores. Un puerto seco o terminal interior es una terminal internacional localizada en el interior del país (relativamente alejada de la costa) y directamente conectada a través de la red ferroviaria con uno o varios puertos origen y/o destino de los tráficos a que se dedica. El objetivo de una terminal interior es captar y concentrar tráficos procedentes del área de influencia de la terminal interior para enviarlos al puerto de referencia en el que serán embarcados hacia su destino final o viceversa (RASMUSSEN:

“*Les systèmes portuaires*”. CETAI. Montreal, 1994)

Zaragoza desarrollada por el Puerto de Barcelona y en funcionamiento desde el año 2001. Su objetivo es ampliar y consolidar la presencia del puerto en el nordeste peninsular, especialmente en Aragón y en el valle del Ebro. A través de Zaragoza se pone a disposición de los profesionales de esta área (transitarios, operadores logísticos, cargadores...) una oferta de servicios que facilita a los operadores la realización de sus actividades a través del puerto de Barcelona.

Argentina

- [Auto Terminal Zarate S.A.](#)
- [Bahía Blanca](#)
- [Comodoro Rivadavia](#)
- [Concepción del Uruguay](#)
- [Delta Dock S.A.](#)
- [Euroamerica - Campana](#)
- [BACTSSA](#)
- [Exolgan Container Terminal](#)
- [Mar del Plata](#)
- [Puerto de la ciudad de Santa Fe](#)
- [Puerto Deseado](#)
- [Puerto de Buenos Aires](#)
- [Puerto Quequén](#)
- [Rosario](#)
- [San Pedro](#)
- [Terminal Las Palmas](#)
- [Terminales Rio De La Plata](#)
- [Terminal Zarate](#)
- [Terminal 6](#)
- [Ushuaia](#)
- [Villa Constitución](#)

Brasil

- [Administração do Porto de Maceió](#)
- [Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina](#)
- [Administração do Porto de São Francisco do Sul](#)
- [Companhia Docas do Estado de São Paulo](#)
- [Ilhéus](#)
- [Itajai](#)
- [Multi-terminais](#)
- [Rio Cubatão](#)
- [Rio Grande](#)
- [Tecon Rio Grande S.A.](#)
- [Rio de Janeiro - Multi-Rio](#)
- [Salvador](#)
- [Santos \(Terminal 37\)](#)
- [Suape](#)
- [Terminal 1-Rio](#)
- [Vitória](#)

Chile

- [Antofagasta](#)
- [Arica](#)
- [Iquique](#)

- [San Antonio](#)
- [Puerto Angamos](#)
- [Puerto Montt](#)
- [Puertos Talcahuano y San Vicente](#)
- [Valparaiso](#)

Colombia

- [Buenaventura](#)
- [Cartagena](#)
- [El Bosque - Cartagena](#)
- [Santa Marta](#)

Ecuador

- [Guayaquil](#)

Mexico

- [Altamira](#)
- [Coatzacoalcos](#)
- [Ensenada](#)
- [Lázaro Cárdenas](#)
- [Manzanillo](#)
- [Veracruz](#)
- [ICAVE Cont. Terminal - Veracruz](#)
- [Tampico](#)

Antillas Holandesas

- [Curacao](#)

Panamá

- [Balboa](#)
- [Balboa - Cristobal - Panamá Ports Co.](#)
- [Cristobal](#)
- [Canal de Panamá](#)
- [Manzanillo International Terminal](#)

Paraguay

- [A.N.N.P - Administración Nacional de Navegación y Puertos](#)

Perú

- [Callao](#)

Trinidad & Tobago

- Trinidad & Tobago Port Authority

Uruguay

- Colonia
- Fray Bentos
- Montevideo
- Nueva Palmira
- Sauce de Juan Lacaze
- Administracion Nacional de Puertos - ANP

Venezuela

- Puerto Cabello

Es necesario indicar que el presidente Boliviano ordenó que la "Wifala" -como se llama a ese mamotreto multicolor que algunos ignorantes afirman que era la bandera incaica- se izara al lado de la bandera boliviana. Ese tribalista resentido, ese "Toro Sentado" moderno, no cesa en sus disparates.- Hablando de dislates... ¿De dónde han sacado esa cojudez de que en la isla San Lorenzo se puede hacer un megapuerto de US\$12 mil millones? ¿saben cuánto movimiento portuario se tendría que generar para un proyecto de esa envergadura?¿Quién va a invertir esa cifra? Déjense de cuentos idiotas y de decir que detrás de cualquier proyecto inmobiliario "están los chilenos" (!como si esto fuera malo!). El proyecto de Pro Inversión prevé un área ecológica intangible de casi 1.000 hectáreas en la isla. :

- El puerto de Callao mueve 1,2 millones de TEU (contenedor de 20 pies) por año. Se prevé que para el 2035 llegará a su potencial máximo: 10 millones de TEU.
- El Gobierno Regional del Callao dijo que se pronunciará una vez que Pro Inversión le comunique oficialmente los detalles del proyecto.

Muchas cosas por justificar Corresponde preguntarnos, cuál es la naturaleza jurídica de la isla San Lorenzo. A efectos de responder a ello, debemos remitirnos a la Ley 29338 (Ley de Recursos Hídricos), la misma que otorga a las islas que no procedan de una bifurcación de aguas que crucen tierras de particulares el carácter de bien de dominio público hidráulico. La

isla San Lorenzo cumple con esas condiciones, por lo tanto constituye un bien de dominio público y tiene carácter inalienable; ello de conformidad con el artículo 73 de la Constitución. Ahora bien, no podemos desconocer que la propia norma constitucional deja abierta la posibilidad de que bienes de dominio público sean concedidos a particulares, conforme a ley. Correspondería que antes de pretender la venta de la isla San Lorenzo, la Autoridad Nacional del Agua, y la propia Superintendencia de Bienes Nacionales justifiquen por qué esta ha perdido ese carácter de uso o servicio público. Además, no podemos perder de vista que hoy la isla se encuentra bajo la jurisdicción del Ministerio de Defensa; habría también que explicar por qué se pretende la venta de un inmueble que ya no sería de interés para la defensa nacional. Sin duda hay mucho que justificar antes de pretender la venta de esta isla. Un grupo de militares y civiles protestó ayer contra la intención del gobierno de vender la isla San Lorenzo, y amenazó con recurrir a la insurgencia popular, si hasta el 20 del presente, día del aniversario del Callao, no se deroga la norma que pretende entregar a manos privadas un bien que considera inalienable. Los manifestantes llegaron hasta el histórico Cañón del pueblo, en el primer puerto, donde colocaron una ofrenda floral y portando banderas peruanas aseguraron que defenderían hasta con sus vidas la permanencia de la isla dentro del patrimonio nacional. Previamente, en una conferencia de prensa realizada en el auditorio del local de la Marina Mercante, el capitán de navío Lizandro Paredes expresó que no entendía cómo un proyecto como el megapuerto, megaterminal y multimodal en la isla San Lorenzo aprobado por el Ejecutivo, el Congreso y el gobierno regional del Callao, se pretendía dejar de lado para poner **Hay inversionistas para el megapuerto** El marino anunció también que existen inversionistas de tres países de Europa y Asia interesados en invertir los 22 mil millones de dólares que costaría el proyecto constructor en la isla, que podría sacar al Perú del subdesarrollo y lo alejaría de la actual dependencia de puertos extranjeros. Incluso leyó una misiva enviada por un consorcio que ofrece conseguir el dinero y venir para hacer efectiva su

intención. Por su parte, el capitán de navío Marcos Bravo, presidente ejecutivo de la Corporación Megamar, responsable del proyecto en la isla San Lorenzo, dijo que sólo los antipatriotas pueden oponerse al megapuerto. ¿Por qué Chile tiene su Mejillones y nosotros no?, apuntó. César Atala, uno de los principales defensores del aeroclub de Collique, sostuvo que el Perú es maravilloso, pero lamentablemente hay peruanos que se han metido a la política para enriquecerse y encima hablan de democracia, que es la autoridad del pueblo, cuando no se ha consultado a nadie para vender la isla San Lorenzo, Collique u Olmos. También recordó cómo en el año 41 se realizó una colecta pública que reunió un millón 200 mil soles para comprar las 64 hectáreas de Collique para que ahí funcione la reserva aérea. El capitán José Abelardo Quiñones, que murió luchando por la patria, donó su sueldo para este fin y ahora se pretende vender en US\$ 48 millones, siendo su precio real de 640 millones de dólares. Es algo que no podemos permitir. la isla en venta, con la posibilidad que caiga en manos chilenas. La decisión del gobierno de abandonar el proyecto de construcción de un megapuerto en la Isla San Lorenzo, para convertirlo en un proyecto inmobiliario cuyo beneficiario final sería una empresa chilena no sólo constituye un acto de entreguismo repudiable, sino un riesgo para el desarrollo portuario nacional y para la seguridad y defensa del país, debido a su ubicación geoestratégica. Así lo denunciaron ex miembros de la Marina Mercante y diferentes agremiaciones civiles, que crearon el Movimiento Defensores de la Patria y Soberanía del Perú para impedir que esta nefasta decisión continúe Como primera medida vienen recogiendo firmas para derogar la resolución suprema 057-2009-EF, del 4 de junio de 2009, que bloquea la construcción del megapuerto y lo reemplaza por un proyecto inmobiliario. Asimismo, han anunciado una movilización para el 20 de agosto en la que demandarán la derogatoria. La concentración será en el edificio de la Marina Mercante del Callao y desde ahí se trasladarán hasta el Congreso. En conferencia de prensa, el capitán de navío (r) Lizandro Paredes señaló que la construcción del megapuerto permitiría al Perú

superar a Chile como destino portuario en la región, pero extrañamente el gobierno quiere vender la isla a los chilenos, a los enemigos de siempre Hemos evaluado las maniobras desarrolladas por el Ejecutivo y lo que se busca es una situación similar a la que ocurrió con el aeródromo de Collique, que se le dio a la chilena Besco para que desarrolle un proyecto inmobiliario. En este momento hay dos empresas chilenas detrás de la construcción de viviendas en la Isla San Lorenzo, una de ellas es Besco, aseveró. Explicó que esta decisión es sumamente perjudicial y lesiva para el país, no sólo en el ámbito portuario, ya que competiría con el megapuerto chileno de Mejillones que estará listo en el 2012, sino también para la seguridad y defensa del país. En la Marina de Guerra del Perú me desempeñé como ingeniero en sistema de armas y como militar puedo decir que existe un riesgo geoestratégico. Si se vende la isla a empresas chilenas, en un eventual conflicto armado con ese país, los chilenos pueden camuflar batería de misiles en la cima de la isla, que debido a la altura que tiene les permitiría bombardear el Callao y Lima sin problemas, alertó. Ante ello, queda claro que estaríamos comprometiendo la seguridad nacional, metiendo caballos de Troya que pueden bombardear nuestro país, comentó. Refirió que esta posibilidad no es descabellada. Si vemos el interés de Chile por controlar sectores estratégicos en el Perú, nos damos cuenta que son un riesgo para el Perú. Se está produciendo una situación similar a la que existía en los años previos a la Guerra del Pacífico, dijo. Por su parte, el capitán de navío (r) Marcos Bravo Velarde señaló que el objetivo de las empresas chilenas por controlar la Isla San Lorenzo es truncar el desarrollo portuario del Perú. El gobierno está renunciando a ser el centro de la logística del transporte entre los países de las Cuencas del Pacífico, Atlántico e Índico y a desconocer que la Isla San Lorenzo es la única isla geoestratégica central del hemisferio occidental. Anulación de megapuerto es la punta del iceberg de la cadena de entreguismos

Experto naviero peruano Marcos Bravo pone el dedo en la llaga por Isla San Lorenzo La decisión del presidente Alan García, de vetar la ejecución del Megaterminal y Corredor

Bioceánico Isla San Lorenzo - Callao - Lima - Pucallpa - Belem do Para (Brasil) para convertirlo en un proyecto inmobiliario, es solo la punta del iceberg de una cadena de entreguismos que se inició con la desactivación de la Marina Mercante y la entrega del espacio aéreo nacional a las empresas chilenas, ahora posicionadas con el control del 65% de los servicios portuarios y 90% del servicio aerocomercial del país, denunció Marcos Bravo Velarde, experto en temas navieros. Desde la década del 90 funcionan poderosos lobbys chilenos que han ido gradualmente sometiendo a los gobiernos, políticos, incluso medios de comunicación, hasta conseguir el control de los enclaves aéreos y portuarios, en algunos casos utilizando medios coercitivos, expresó.Bravo destacó al respecto que la campaña contra Aerocontinente, consentida por el gobierno de Toledo, buscó el cierre de la empresa con el argumento que su dueño tenía denuncias de narcotráfico, pero nunca se pensó en preservar la empresa aérea que tenía un mercado asegurado no tanto en Chile sino en el Perú, y cuidar los puestos de trabajo de 2,000 peruanos. Lo correcto era, agregó, impedir la desactivación de una empresa peruana y dejar que la justicia resuelva y sancione el otro aspecto meramente policial, pero el objetivo era otro, la entrega total del espacio aéreo nacional a líneas aéreas chilenas, como ha sucedido. Paralelamente a este episodio, recordó, se produjo el convenio de cielos abiertos, que consolidó el control del espacio aéreo comercial a favor de las empresas aéreas chilenas. Sin megapuerto De otro lado, remarcó el control de los servicios portuarios comenzó con la disolución de la empresa Transoceánica, de propiedad de Petroperú y de la flota de la Marina Mercante Nacional, mediante la dación de leyes especiales con este propósito, con el pretexto de liberar al comercio marítimo y facilitar el ingreso del capital privado internacional.Pero, el objetivo era otro, ahora el 65% de los servicios portuarios (embarque y desembarque de los buques, el movimiento de las grúas) está dominado fundamentalmente por nueve empresas de capital chileno y el cabotaje (transporte marítimo) de combustible casi en un 100% por la empresa Petrolera Transoceánica (ex de Petroperú),

manejada por los hermanos chilenos Sven y Wolf von Appen. El experto subrayó que haber perdido el servicio de cabotaje tuvo nefastas consecuencias durante el conflicto del Cenepa. El ex comandante general de la Marina, Alfredo Palacios Dongo, ha revelado que durante el conflicto del Cenepa, los chilenos que ya para entonces nos abastecían de combustible retiraron sus buques, y de no haber mediado las naves viejas que teníamos sencillamente nadie nos hubiera auxiliado, y por supuesto los políticos callan en todos los idiomas. Finalmente, indicó que el máximo entreguismo es haberle cerrado al país la posibilidad de contar con megapuerto, como el previsto en la Isla San Lorenzo, que nos hubiera permitido competir con el megapuerto chileno de Mejillones y con el ecuatoriano de Manta. Tenemos todas las ventajas posibles y lógicas: somos un país marítimo al centro de Sudamérica, con el emergente Brasil a nuestra espalda y todo el Asia al frente En el anterior artículo al referirme a la nueva generación de navíos mercantes, les decía que la novedad estaría en los portacontenedores que cargan ocho mil unidades por viaje. Me quedé corto. A la fecha están en los tableros de diseño de la compañía STX Shipping Building Co. de Corea del Sur, buques portacontenedores de veintidós mil contenedores de carga por viaje. En realidad bajar los costos resulta vital para el transporte marítimo mundial y la competitividad del comercio internacional globalizado, hace hincapié en una economía de escala, que a mayor volumen, menor costo de los fletes. En el mes de marzo de este año, el buque MSC Daniela completó su viaje inaugural desde Asia a Europa, cargando trece mil ochocientos contenedores. La producción de estos enormes buques serán de treinta y cinco nuevos portacontenedores a navegar por los océanos, aumentando la capacidad de transporte de contenedores en el orden del 25% más de la flota mercante mundial. Actualmente de las veinte navieras más grandes en todo el mundo, doce son navieras asiáticas: la Cosco Containers Lines, de China, está haciendo pedidos de veinticuatro de estos titanes del mar. Figúrense que el costo del traslado de un contenedor de Asia a Europa es en mejor de los casos de solo trescientos dólares y en

otros casos pagando solamente impuestos y una ración de petróleo, ciertamente como en los chárter económicos que tienen que esperar y hacer cola como relleno para no dejar espacios vacíos. De todas maneras es algo extraordinario y a la par con las enormes transportadoras de petróleo crudo que son más grandes que tres canchas de fútbol. En general, las grandes navieras mundiales están haciendo pedidos de estos enormes buques, así la Mediterraneas Shipping tiene pedidos de otros cuarenta y ocho semejantes al MSC Daniela. De otro lado, la CMA-CGM con sede en Marsella, está pidiendo también estos titanes de los océanos en un número de 37. San Lorenzo Esto nos lleva a estar seguros de que la creación de nuestro monstruo portuario en la isla San Lorenzo es una necesidad de vida o muerte para nuestro querida patria y para la verdadera integración latinoamericana. Tenemos todas las ventajas posibles y lógicas: somos un país marítimo al centro de Sudamérica, con el emergente Brasil a nuestra espalda y todo el Asia al frente. Para rematar podemos parodiar lo que dijo Bush en la reunión última del APEC: el eje económico ha pasado del Atlántico al Pacífico. No olvidemos que lo dijo como presidente de los Estados Unidos de América, que es la primera potencia militar y todavía económica del planeta azul. Todo esto configura una realidad de geopolítica económica regional que le cae a nuestra querida patria como anillo al dedo. En ese sentido, una tarea gigante de difundir esta realidad a todo nivel entre los peruanos para salir del sueldito y la burocracia, consiguiendo la conquista del bienestar y mejor calidad de vida del pueblo. Todo lo tenemos a la mano para ser un país del primer mundo y además ser un país que lidere la integración de América Ibérica y Lusitana, jalando a las otras repúblicas al progreso integral, de todos estos pueblos hermanos, sin exclusión alguna. Por ello el adagio dice: en barriga llena corazón contento, teniendo un clima de paz y tranquilidad en todos nuestros pueblos porque diremos que ya está terminada la pobreza que causó desorden, confusión, caos social y terrorismo. El Asia en nuestras manos La unión nos hará fuertes y respetables en el concierto de las naciones y su comercio exterior y, por ende, por el mayor

bienestar del pueblo en general. De esta forma, nos vamos a complementar dinámicamente, llevando a cabo la unión latinoamericana. Todo el Asia está en nuestras manos para también complementarnos y estar al mismo nivel político y económico de pueblo a pueblo. Peruanos de la diáspora, su participación en este objetivo es vital, porque de lejos se ven los toros. Al igual que el conquistador macedonio Carlo Magno, conquistador de Asia, tienen que cortar el nudo gordiano de las trabas burocráticas del negocio esclavizante de sellos y firmas. El real negocio es cobrar peaje al gigante emergente Brasil y poner a todo el Asia en complementación con toda nuestra América latina. Figúrense que un solo viaje de Asia con carga en los puertos de Shanghai, Osaka, Tokio y Singapur en directo al Hub Portuario San Lorenzo y de allí en operaciones de cabotaje a los demás países cercanos. Imagínense la cantidad de trabajo para nuestro pueblo. Les ruego que formen foros, asociaciones, con el fin de promover esta realidad y como en antiguo, las logias difundieron las ideas de libertad de nuestro querido suelo patrio. Ahora es el bienestar de toda nuestra querida América latina descubierta por Colón y también del empeño de los Reyes Católicos de Castilla y Aragón: don Fernando e Isabel. El Perú siempre fue el centro del poder en América, tanto así que en las Pampas de la Quinoa fue donde se selló la libertad de toda América. Nuestro buen Dios nos ha dado una patria que tiene todo y por lo cual tenemos que defenderla, uniéndonos e integrándonos porque en la unión está la fuerza. Socios, pero solo con los grandes Nosotros somos líderes. Ya lo demostramos al conquistar la capital Lima como sede logística para la conquista del comercio internacional del Perú, y lo estamos haciendo. Ahora tenemos que ser líderes de la unión latinoamericana, ¿qué nos falta?, ¡nada! Aclarando los conceptos anteriormente descritos los explicamos más al detalle: Tener muelles que sean capaces de recibir buques de las características de estos titanes del mar, nos da una ventaja realmente formidable. Claro que tenemos que, para comenzar es necesario: un muelle con la profundidad acorde con estos buques, patio de maniobras, patio de almacenaje al aire libre

con su respectiva calzada y sus respectivas grúas pórtico de muelle y de patio. Todo esto lo podemos hacer en la isla San Lorenzo, por su tamaño y profundidad. Y como dice el adagio el camino se hace al andar y no meternos en megaproblemas sino acercándonos a los que tienen la suficiente experiencia y, además, lo más importante, que son los primeros interesados en que esto sea realidad: los países asiáticos que forman nuestros socios en APEC. Para esto requerimos formar un equipo de trabajo que se haga cargo de este proyecto: técnicos y personalidades que amen a su patria de verdad. Esto tiene que ser un objetivo de carácter nacional  Se imaginan tener la responsabilidad de recibir toda la carga en contenedores que vienen del Asia para América del sur, incluyendo también al gigante emergente que se llama Brasil? Realmente nos van a faltar manos de tanto trabajo para nuestros jóvenes y trabajadores en general. No hablemos del cabotaje de San Lorenzo al muelle sur o norte del Callao y de all  por tierra hasta Pucallpa y por chata a Manaus? No nos olvidemos que de San Lorenzo gran parte de contenedores se irán en cabotaje con rumbo a Ecuador, Chile, Colombia, Argentina por la vía marítima para posteriormente distribuir la carga a Bolivia, Paraguay, Uruguay por vía terrestre. La vía aérea será utilizada para la carga de valor y la que conlleva esa opción logística. Por la crisis actual nuestros fondos de pensiones (AFP) han perdido alrededor de cinco mil millones de dólares, dinero que nos hubiese servido para financiar nuestro UBV Portuario San Lorenzo, imagínense. Peruanos que est n aparentemente lejos pero que tienen el corazón blanco y rojo, les ruego que divulguen estas verdades por todos los medios posibles.  El eje económico del Pacífico es nuestro, señores!  S  se puede! Ruego a nuestra Santa Rosita de Lima y a nuestro amado San Martín de Porres les d  la suficiente inteligencia, valor y fuerza para difundir este proyecto y que nuestro Cristo Moreno de los Milagros ilumine, bendiga y cuide en tierras de conquista Su compatriota Guillermo Vázquez. jgvv41 hotmail.com . Economista, filósofo y teólogo. Anular megapuerto de Isla San Lorenzo es traición a la Patria La Isla San Lorenzo está concebida para ser sede de un

Megapuerto Multimodal y terminal obligatorio del Corredor Interoceánico Callao- Pucallpa y Belem do Para (puerta de acceso comercial al norte del Brasil) y al mismo tiempo un soporte estratégico de la defensa de Lima en el caso de una invasión extranjera, ante lo cual el presidente de la República, Alan García, está obligado a rectificar la decisión de Proinversión de convertirlo en proyecto inmobiliario, en el que sin duda los capitales chilenos tendrán la preferencia como lo han tenido en Collique. Este emplazamiento fue hecho por el contralmirante (r) Hugo Ramírez Canaval, luego de calificar como traición a la Patria la decisión del gobierno de haber cedido a las presiones de la clase política chilena para que el Perú renuncie a su megapuerto y no podamos competir con el suyo actualmente en construcción en Mejillones y que estará listo en el 2012 y con el de Manta (Ecuador), recientemente habilitado con el retiro de las tropas norteamericanas que lo venían utilizando como base militar estratégica. Es desconcertante la intención deliberada de desconocer la Ley 17397 del 28 de enero de 1969 que declaró a la Isla San Lorenzo emplazamiento insustituible de la defensa militar y abrió las puertas para que allí se desarrollen otras actividades; así como ignorar el texto de la autógrafa de la Ley 038-2006, aprobado el 11 de julio del 2006 por el Congreso anterior y no promulgado por el Congreso actual, que crea el Proyecto de Megapuerto, e igualmente, echar por la borda la RS 062-99 del gobierno de Alberto Fujimori, que entrega en concesión al sector privado el Proyecto Concesión del Estado Peruano Isla San Lorenzo, expresó. Traición a la Patria Para Ramírez Canaval es igualmente lesivo al interés nacional meterle un torpedo al proyecto de megapuerto y reemplazarlo por un proyecto inmobiliario a cargo del Comité de Proinversión en Activos, Inmuebles y otros Proyectos del Estado- Pro Valor y lo más grave, ponerlo a disposición de los capitales inmobiliarios internacionales cuando todo el mundo sabe que la inmobiliaria chilena Besco, favorecida con la entrega de los terrenos del aeropuerto de Collique, está lista para ingresar en San Lorenzo. El gobierno debe disponer el retorno de la Isla San Lorenzo al Comité de Proinversión en

Proyectos de Infraestructura portuario- Pro Puertos, porque ya existen los proyectos de factibilidad y prefactibilidad para que en San Lorenzo se construyan un megapuerto, un aeropuerto para complementar al del Callao, un astillero industrial, un proyecto turístico en las playas de la parte oeste de la isla para recibir a los casinos mundiales y dos túneles subterráneos para un servicio de metro subterráneo unido al Callao, remarcó. Corredor Interoceánico A manera de ilustración, agregó, los políticos que nos gobiernan deben saber que el litoral de la Isla San Lorenzo presenta condiciones excepcionales para recibir a supernaves de carga Post Panamax- SPPS, Ultra Largos de contenedores- ULCS y Super Cruceros- SPS, que representan en estos momentos el 60% del transporte marítimo mundial. A lo que hay que sumar que el 92% del transporte mundial de carga es marítimo, acotó. Hay que decirlo, indicó, con todas sus letras que el Megapuerto de la Isla San Lorenzo ha sido desarrollado para atender meganaves de transporte acuáticas, aéreas y terrestres en simultáneo, está unido al proyecto de corredor interoceánico con Brasil y proyectado para una vida útil de 200 años, ni más ni menos como lo hará el megapuerto chileno de Mejillones y el megapuerto de Manta (Ecuador), con los cuales no podremos competir si el gobierno anula nuestro proyecto de megapuerto. Gobierno renuncia al megapuerto de Isla San Lorenzo para convertirlo en proyecto inmobiliario Mientras vecino país del Sur alista enclave portuario en Mejillones y Ecuador en Manta El megapuerto peruano de la Isla San Lorenzo, cuya construcción permitiría al Perú ponerse al mismo nivel de Chile que ya construye su megapuerto en Mejillones, y de Ecuador, que lo tiene previsto en Manta, ha sido abandonado por el actual gobierno para convertirlo en el segundo Collique, es decir únicamente en un proyecto inmobiliario para ponerlo a disposición de empresa chilenas, según denunció el capitán de navío (r) Marcos Bravo Velarde. El gobierno del presidente Alan García, al que los consorcios portuarios Codesu SAC y Corporación Megamar SA, le estamos pidiendo audiencia para pedirle reconsidere el megapuerto, sorpresivamente ha emitido, con fecha 04

de junio último, la RS 057- 2009- EF, por el que aparentemente hace realidad el proyecto de megapuerto dispuesto por la RS 062- 99- PE promulgada el 28 de abril de 1999, pero al leer detenidamente el texto encontramos que lo bloquea y lo reemplaza por un proyecto distinto, dijo. Bravo explica que la realización del proyecto de megapuerto por efecto de la RS 062- 99- PE estuvo a cargo del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Portuario- PROPUERTOS, pero ahora por decisión de la nueva RS 05- 2009- EF, firmado por el presidente Alan García y los titulares del MEF, Luis Carranza Ugarte y ex del Mincetur, Mercedes Aráoz Fernández, ha pasado a ser asumido por el Comité de Proinversión en Activos, Inmuebles y otros Proyectos del Estado- Este Comité Proinversión Provalor, sustentó, en el abanico de actividades de Proinversión se dedica exclusivamente a promover las inversiones privadas inmobiliarias nacionales e internacional y no portuarias, y es el mismo el que realizó el traspaso de los terrenos del aeródromo de Collique a la empresa chilena Besco consorciada con la empresa local Graña y Montero y dejó al país sin su único centro nacional de la aviación civil. Este destino inmobiliario, agregó, del proyecto de Megapuerto de la Isla San Lorenzo, significa que una vez más el Gobierno peruano ha cedido a las presiones chilenas para que el Perú abandone cualquier pretensión de megapuerto que compita con el megapuerto chileno de Mejillones que estará listo en el 2012. Esta decisión antipatriótica, recordó, no es única en la historia, se consumó en 1915, de la peor manera, al dársele un golpe de Estado por el solo hecho de haber aprobado Billingham la construcción de una gran dársena entre el Callao y la Isla San Lorenzo con la finalidad de crear un gran puerto internacional, pero la clase política chilena confabuló contra este proyecto y promovió el golpe militar de Oscar R. Benavides. Para Bravo, esta decisión del gobierno de García es lesiva al interés nacional, porque al abandonar el proyecto de megapuerto, el Perú estará renunciando a ser en el centro de la logística del transporte entre los países de las Cuencas del Pacífico, Atlántico e Índico y a desconocer que la Isla San Lorenzo es la única isla

geoestratégica central del hemisferio occidental de América Latina y del Perú, que tiene las mismas ventajas portuarias de Singapur, que es igualmente geoestratégica en el hemisferio oriental, subrayó. Lo grave de este viraje del Gobierno en cuanto al destino de la Isla San Lorenzo es que desde 1999 en que la RS 062- 99 se han realizado cuantiosas inversiones en estudios de pre factibilidad y factibilidad, actualmente disponibles, por los cuales este enclave está proyectado a ser un hubo internacional, es decir en un centro mundial del transporte no solo marítimo, sino también aéreo, terrestre, turístico, financiero y telecibernético, entre otros grandes servicios, agregó. Megapuerto a la vista Los estudios, remarcó, han previsto la instalación en la Isla San Lorenzo de la nueva Base Naval del Callao y desalojar la que existe en este puerto, un aeropuerto internacional para complementar al que existe en el vecino puerto, un astillero industrial, un proyecto turístico internacional en las playas de la parte oeste de la isla, en la que sin duda se espera inversiones de los grandes casinos mundiales, dos túneles subterráneos para un servicio de metro subterráneo unido al Callao, agregó. Las inversiones, indicó, que se requieren para hacer realidad el Proyecto del Mega Terminal Multimodal de la Isla San Lorenzo, ascienden a los 12,000 millones de dólares, posibles de conseguir entre los inversionistas internacionales, para ser invertidos en superficie de 8.5 km de longitud y superficie de 20 kilómetros cuadrados y en un área de 7 km de área adicional de construcciones para el puerto y aeropuerto internacionales.

V.- MATERIALES Y MÉTODOS

Mediante Tablas estadísticas y encuestas que se han realizado en la Región Callao se ha podido realizar el presente trabajo de Investigación por el suscrito . El Puerto del Callao tiene ventajas geoestratégica que le permiten convertirse en un megapuerto continental y de escala mundial capaz de enfrentar los desafíos en materia del comercio marítimo internacional. Lamentablemente, el gobierno de turno no fomenta el crecimiento de este puerto, sino que prefiere las negociaciones con privados de modo que busca privatizar a Enapu-Callao, lo cual

trae peligrosas consecuencias. El problema podría empezar en mayo de este año pues para entonces el muelle sur, concesionado a Duabai Ports Word (DBW), empezará a funcionar y competirá con Enapu-Callao (“muelle norte”). La competencia inter-portuaria es positiva ya que es la clave para modernizar el Puerto del Callao y transformarlo en el megapuerto que debe ser. Sin embargo, para que esta competencia se desarrolle óptimamente es preciso que se haga en condiciones similares, vale decir, que Enapu-Callao esté preparado para participar en la misma. Lamentablemente, como afirma Manuel Dammert en el texto titulado “Callao Megapuerto del Pacífico Sur: su modernización requiere soberanía y competencia”, este segundo gobierno de García, y otros gobiernos desde el año 90, se ha saboteado a Enapu-Callao impidiéndole invertir sus propios recursos, capacitar a su personal y ampliar sus inversiones. Todo esto lo paraliza empresarialmente y no le permite enfrentarse a la competencia con DPW renovado empresarialmente y refortalecido. Como vemos, Enapu-Callao está en riesgo de quiebra pues no se encuentra preparado para la competencia que se inicia en mayo de este año. Esto no ocurriría si el gobierno cumpliera con el Plan Maestro del Puerto Público del Callao. Este Plan Maestro tiene como eje fundamental velar por los intereses nacionales y fomentar la competencia interportuaria; sin embargo, el gobierno ha optado por una negociación con empresas privadas internacionales con una intención clara de que en el Puerto del Callao se instale un monopolio en el puerto, lo cual traería como consecuencia sobrecostos para nuestro comercio exterior y afectará nuestras exportaciones, producción, comercio y empleo. Es necesario, entonces, que se fortalezca a Enapu-Callao para garantizar, así, la competencia justa. No se puede permitir que se instale un monopolio o dúo-polio (donde la competencia sería entre dos empresas privadas internacionales) en el Puerto del Callao pues en ambos casos se perdería el dominio portuario y, en los puertos públicos del mundo los estados mantienen un rol directo. Este rol es fundamental pues los puertos no solo son territorios aduaneros, sino además, garantizan la soberanía nacional.

Como podemos ver, la modernización no se reduce a la implementación de equipos sino, como afirma Manuel Dammert, se trata también de un desarrollo que no atente contra la soberanía de los países y de la sana competencia interportuaria que permite que los puertos crezcan y se desarrollen óptimamente. El fortalecimiento de Enapu-Callao es, por esto, urgente.

RESULTADOS

Brasil, ya completó su carretera que atraviesa el Amazonas hasta el Perú. el lado de Perú tiene un atraso de 10 años, Brasil hasta ofrece ayuda económica para que se complete el tramo del Perú, sin carretera no se puede pensar en el proyecto Callao. El futuro es prometedor no hay que tener miedo porque habrá dinero tanto para pobres como para ricos, cabeza, manos y piernas a estas obras. El Callao tiene la ventaja de tener un litoral extenso, sin embargo, los chalacos solo pueden disfrutar de Chucuito, Cantolao y la Punta, el resto es tierra de nadie, se dan cuenta del potencial que esta perdiéndose, de los proyectos ecológico, deportivos, turísticos, pesqueros y otros que se pueden dar por iniciativa privada, en otros países con un litoral así, ya hubieran echo maravillas..Además de la gran importancia y de la necesidad económica del desarrollo del puerto y de la pesca en las aguas de Callao están las celebraciones de mega regatas internacionales, que despertarían exclamación y entusiasmo, desarrolladas visualmente en las orillas del mar de Callao que alcanzan fuera de puerto y sus islas como barrera a estribor. ¡Imagínese cien grandes naves navegando frente al panorama del Callao Antiguo, Chucuito, Cantolao, La Punta, y Mar Bravo! Examinen por favor dos websites para saber si hay una idea de la energía de desarrollo inherente en el mundo navegante. Vaya a la Kieler-Woche y a la Semana de Cowes a ver qué mega regatas internacionales le pueden traer al Callao, beneficios civiles y económicos, anuales .Como toda propuesta de progreso, nos parece buena... me sumo al apoyo del proyecto en ciernes. (a) Los

Mega puertos se han formado poco a poco, la necesidad los hizo crecer hasta lo que son. Se requiere de mucha infraestructura circundante que posibilite el buen servicio portuario, pero sobre todo un gran mercado que atender. Si va a prestar servicios a la cuenca del Pacífico, la cosa depende de cómo mejoremos lo que tenemos ahora, para atraer a los navieros. (b) La bahía más apropiada, (la del Callao) tiene en su virtud su propia perdición. Varios informes del Imarpe han señalado el deterioro permanente de sus fondos, las aguas y la biomasa, por efecto de las aguas servidas, los ríos mineralizados, el tráfico y las operaciones no manejadas adecuadamente. Sólo recientemente se está legislando y tomando algunas medidas de control ambiental. Pero falta mucho por hacer. La cuestión es no repetir los mismos errores en la Isla, de la que se puede decir que tiene un ambiente natural casi intacto. No lo echemos a perder. c) La seguridad, se la debemos a la presencia de las fuerzas armadas, (aunque algunas veces nos parezca que cometen algún abuso) gracias a ellos, la Isla no se ha convertido en guarida de piratas. Con su presencia se garantiza el desarrollo de cualquier proyecto.- Si por desarrollo podemos entender que la media de la población ha elevado su nivel de vida, entonces debemos darle crédito al Ingeniero Pesquero, José De la Cruz Sotomayor. Porque la mecanización de las actividades portuarias han reducido el personal requerido en cambio la actividad pesquera todavía puede dar mucha oportunidad de trabajo. Es importante pensar en mejorar la infraestructura portuaria del Cañllao para brindar un mejor servicio a las navieras que recalán en tráfico regular, pensar en un mega-puerto es una idea interesante, pero para ello se debe de contrar con la opinión de las líneas que sirven el tráfico del Asia - Pacífico, de lo contrario estaríamos pensando en algo utópico. No debemos olvidar que el contruir un mega-puerto en la isla San Lorenzo, necesariamente implica trabajar en vías de acceso lo que va afectar a La Punta, sus vecinos y los vecinos del Callao. Pensar en mega-puerto implica conocer si estamos preparados para ello y las responsabilidades que implicarían en cuanto a las leyes laborales, inversión privada, etc. Es un proyecto que debe de ser encarado con la

seriedad que merece el Callao y sus pobladores. Importante sería mudar paulatinamente las operaciones portuarias hacia un espacio mas despejado y con mayores posibilidades de desarrollo, como es el caso de la Isla de San Lorenzo. Pensar de manera grandilocuente en un "mega puerto" nos pone, como siempre, ante la misma posible frustración que la de los grandes proyectos nacionales, que al final resultan sin mayor importancia frente al tamaño de nuestros problemas. Mudar poco a poco las actividades portuarias, permitiendo que empresas nacionales o extranjeras compitan en su desarrollo, resultará siempre mas factible que empezar a soñar con mega proyectos. Motivar a esas fuerzas no gubernamentales debería ser del mayor interés de las autoridades chalacas. Paralelamente es imperativo un plan maestro dinámico, adaptable al desarrollo que vaya ocurriendo al entregar la Isla a las autoridades civiles.No hay que olvidar que si no se hubiera entregado la Isla a la Marina, esta ya se habría convertido en otro inmenso asentamiento humano mas. En el caso de la Isla hay que asegurarse que no terminaremos con un fracaso mas, con nuestra miseria trasladada al frente del Callao. Por eso, recalco, es de la mayor importancia presentar un plan maestro de desarrollo urbano, paisajístico, turístico y de servicios que incluya este puerto de manejo de contenedores, armonizando en lo posible las expectativas de todos los sectores interesados. El desarrollo de la Isla de San Lorenzo podría ser el mayor proyecto que haya enfrentado cualquier administración chalaca, y por eso mismo es importante la participación activa de toda la comunidad profesional chalaca.Si queremos el desarrollo del Callao, debemos construir un megapuerto en la Isla San Lorenzo que sirva de centro de acopio y distribución de contenedores procedentes de las exportaciones de Brasil, Bolivia, Chile, Ecuador y por supuesto el Perú. La posición geoestratégica del Callao y sus condiciones climáticas y metereológicas son ideales para explotar esta isla de 1500 Has de extensión. No queda otra alternativa. La Marina no tiene la culpa de que el Estado no se decida y no pondría ninguna objeción a su legítimo uso por los chalacos. La estratégica ubicación geopolítica del Callao, lo

convierte en un polo de desarrollo, por lo que convertir la isla San Lorenzo en un Megapuerto para contenedores producirá un importante impacto socioeconómico que va a incrementar notablemente los ingresos a la Región y además, generará miles de puestos de trabajo, conllevando a mejorar la calidad de vida de los porteños. Es importante que la sociedad civil organizada conozca las bondades del proyecto y para que impulse su ejecución. Si bien el puerto comercial del Callao ENAPU necesita modernizarse y convertirse por su ubicación estratégica en Sud América en un mega puerto como así lo denomina el autor de la nota a la cual hago referencia; para el Perú mas importante es la Construcción del Puerto Pesquero en el Callao, proyecto que data desde 1972 y que actualmente se está tratando en la Región Callao, Oficina de Pesquería y Agricultura. **Venta de isla San Lorenzo es una traición a la patria** La venta de la isla San Lorenzo y de la Base Naval del Callao para la construcción de hoteles, casinos y bares es un nuevo acto de traición a la patria por parte del presidente Alan García, porque atentará contra la seguridad nacional al despojar de una base militar estratégica al Perú en provecho de los capitales Chilenos. Así lo denunció a LA PRIMERA el Capitán de Navío (r), Lisandro Paredes Infante, presidente del Consorcio de Consultoría de Desarrollo y Suministros del Megaterminal Multimodal de la Isla San Lorenzo. "Dicho proyecto inmobiliario está incluido en los cuestionados Decretos de Urgencia 001 y 002, recientemente dictados por el gobierno aprista", reveló. Paredes también informó que pudo confirmar el interés de las compañías Chilenas por el denominado "Proyecto Inmobiliario San Lorenzo" al reunirse con funcionarios de Proinversión y tras ser expedida la Resolución Suprema N° 057-2009-EF, que aprobaba la venta de un sector de la Isla. "Ellos me confirmaron que esta aprobación es una propuesta de empresarios de Chile", indicó. Explicó que el gobierno pretende vender los terrenos de la isla a precios subvaluados, a fin de desarrollar una infraestructura inmobiliaria supuestamente destinada al sector turístico. "No sé qué extraño contubernio existe, ya que el Gobierno está empeñado en desmontar la

infraestructura militar de la Base Naval y del resto de la Isla, en detrimento de la seguridad y soberanía nacionales", subrayó. Paredes advirtió que Alan García "está yendo demasiado lejos" en su intento de concesionar y rematar lo que resta de los activos nacionales como la isla San Lorenzo, destinada única y exclusivamente a los fines de la defensa nacional. "Toda la infraestructura de defensa nacional de la isla está valorizada en más de cinco mil millones de dólares. Y se pretende concesionarla al sector privado extranjero para que construyan hoteles, casinos, bares y restaurantes por una inversión que no supera los 200 millones de dólares", especificó. Preciso que por su naturaleza estratégica y una norma en plena vigencia, la isla San Lorenzo es intangible, inalienable e inviolable. "Esta norma se pretende sustituir por un dispositivo de menor jerarquía como es el controvertido Decreto de Urgencia 001-2011 y la Resolución Suprema N°057-2009-EF, con fecha 3 de junio del 2009, por la cual ProInversión anunció la venta de un sector de la isla frente a la costa chalaca", dijo. "La venta de San Lorenzo es inconstitucional y violatoria de la Constitución en sus artículos 73 y 163, los cuales establecen la intangibilidad de los bienes de derecho público y la garantía de la seguridad nacional", puntualizó. Al referirse a las instalaciones castrenses existentes en San Lorenzo, Paredes detalló que en esa isla funciona una estación naval, una estación de submarinos y el centro de formación de comandos de élite de las Fuerzas Armadas. "En la isla San Lorenzo operan los pañoles de municiones de torpedos y bombas, la Escuela de Operaciones Especiales de las Fuerzas Armadas, la Escuela de Reclutas de la Marina, la Planta de energía de agua potable y luz de la Base Naval, el muelle logístico, los amarradores de submarinos, entre otras obras de infraestructura de las Fuerzas Armadas. Todo esto pretende eliminarse en un flagrante delito de carácter antipatriótico", remarcó. En ese sentido, Paredes destacó la necesidad de que nuestro primer puerto cuente con el Megaterminal Multimodal, además de valorar la importancia de la isla San Lorenzo para el Perú, en virtud de su estratégica ubicación en el Pacífico Sur. "De construirse el megapuerto, los cargamentos

de las navieras más grandes del mundo llegarían con mayor facilidad al Perú", especificó. Al respecto, el marino anunció también que existen inversionistas de tres países de Europa y Asia interesados en invertir los 22 mil millones de dólares que costaría el referido proyecto en la isla, el mismo que sacaría al Perú del subdesarrollo y lo alejaría de la actual dependencia de puertos extranjeros. "Me atrevo a decirle al presidente García, con las pruebas correspondientes, que al persistir en la venta de los terrenos de la isla San Lorenzo, está incurriendo en un acto de traición a la patria, por atentar contra la seguridad nacional y estar favor del armamentismo Chileno", enfatizó Es un engaño sostener que el minipuerto del Callao basta para competir con puertos chilenos Nuevamente, la carencia de una visión geopolítica en nuestros gobernantes, la clase empresarial y el apoyo de algunos medios de comunicación, no les permite percibir ni valorar el inmenso potencial de nuestro territorio, dejando de lado sus particulares características, potencialidades y fortalezas. No creemos que el gobierno actual, así como los empresarios interesados más en sus inversiones inmobiliarias, que en el desarrollo del país, carezcan de estos conocimientos. Pero en el supuesto negado que así fuera, sería fatal para nuestro país, porque eso demostraría que el desarrollo y la seguridad del país les interesa un comino. Por otro lado, nuestros gobernantes de manera general carecen de una visión geoestratégica nacional, que les permita ejecutar una verdadera política nacional continuada, dinámica y orientada a ocupar los espacios de crecimiento, generar actividades económicas y de servicios, para garantizar el bienestar y seguridad de la nación. ¿Por qué no ocupar la Isla San Lorenzo que nos muestra todas sus potencialidades geoestratégicas por su ubicación y aprovecharlas para hacer de él un megapuerto multimodal, tal y como está proyectado? ¿Por qué engañarnos y desinformar a la opinión pública nacional, asegurando que con el minipuerto del Callao nos basta y bastará para competir con puertos chilenos como el de Patillos y lograr nuestro desarrollo en el presente siglo? Bien sabemos que esta posición es equivocada, negativa y linda con la traición a la patria. Mientras en

nuestro país la coyuntura política se ha polarizado, en torno a la entrega de la Isla San Lorenzo en concesión para construir casas, que beneficiará a cierto sector económico, perdiendo la oportunidad de la competencia económica con nuestro adversario del sur, por obra y gracia de algunos peruanos que privilegian sus intereses mercantilistas. En Santiago, y en el marco de las celebraciones del bicentenario Nacional de Chile, el Ejército chileno organizó el Seminario Internacional denominado "América Latina en la perspectiva Estratégica", a la que asistieron importantes personalidades intelectuales, directores de medios de comunicación, funcionarios de gobierno y representantes del Institute for Strategic Studies (IISS) de Londres. Este importante evento internacional se inició el 3 de agosto pasado y en la cena inaugural, la presidenta chilena, Michelle Bachelet, expresó la importante relación que se ha establecido con el IISS desde su visita a Londres cuando fue ministra de Defensa. En su discurso inaugural el general de Ejército, Óscar Izurieta Ferrer, comandante en Jefe del ECH, expresó: "Aunque los conflictos no desaparecieron del todo, incluso a nivel de enfrentamiento armado -como la llamada Guerra del Cenepa-, el hemisferio se caracterizó por ser una zona reconocida mundialmente como de paz. Tanto así, que hubo ambiente para solucionar temas limítrofes largamente pendientes, que dificultaban una mayor integración; como fue el caso concreto de Argentina y Chile". Al referirse a problemas existentes en nuestro hemisferio, indicó que actualmente en Latinoamérica funcionan organizaciones intergubernamentales que no cubren las expectativas de los estados y que muchas veces colisionan entre sí, considerando que, a este escenario se agregan algunos proyectos nacionales legítimos, pero que desbordan las fronteras y que desde su enfoque particular estima están "generando ambientes incompatibles con una visión más amplia a nivel latinoamericano". Pero, no solo se refiere a ello, sino que, va más allá y expresa que aunado a estos problemas existen otros cuyos orígenes están en el proteccionismo, el aumento del populismo y el irredentismo, considerado esto una corriente política que "propugna la anexión de territorios que se

consideran propios de una nación por motivos históricos o culturales", en clara referencia a nuestra justa demanda presentada ante la Haya. El ISS anualmente convoca a tres conferencias internacionales: en Singapur para los países del Asia, en Bahrein para los países Árabes y en Ginebra para los países asociados a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Se sabe que este instituto está interesado en hacer la conferencia de las Américas y Chile podría ser esa sede, porque cuenta con un buen grado de desarrollo. El ISSA mantiene excelentes relaciones con el Ejército chileno, ya que varias de sus reparticiones son hoy socios de este instituto, como la Academia de Guerra y el Centro de Estudios e Investigaciones Militares. Mientras esta importante actividad está sucediendo en Chile, en nuestro país se han levantado voces para desinformar a la opinión pública nacional, quienes consideran imposible la construcción de un megapuerto en la Isla San Lorenzo, pues estiman equivocadamente la inversión total en el proyecto, que alcanza realmente a la suma de US\$ 22 mil millones. En efecto, el director del diario Correo, ha expresado lo siguiente "Hablando de dislates... ¿De dónde han sacado esa cojudez de que en la isla San Lorenzo se puede hacer un megapuerto de US\$12 mil millones? ¿Saben cuánto movimiento portuario se tendría que generar para un proyecto de esa envergadura? ¿Quién va a invertir esa cifra? Déjense de cuentos idiotas y de decir que detrás de cualquier proyecto inmobiliario "están los chilenos" (¡como si esto fuera malo!). Es risible afirmar que esta isla compromete la "seguridad nacional". Es que hay algunos marinos viejos que parece que hubieran tomado LSD... US\$12 mil millones" Realmente es lamentable que profesionales del periodismo, o que ejercen el periodismo, se expresen de la forma como lo hace el director de Correo, quien en lugar de propugnar la defensa de los intereses nacionales, privilegia intereses foráneos y como él, otros se descubren y confiesan sus verdaderos sentimientos antipatriotas y mercantilistas. Perú es un país que camina y caminará frente a la adversidad por el empuje de los verdaderos peruanos, que buscan el desarrollo y seguridad de la nación. La historia es el mejor ejemplo al

que acudimos o debemos acudir, cuando se van a tomar decisiones que involucran el destino de 28 millones de peruanos. La carencia de una visión geopolítica a través de la historia ha causado enormes daños y ha afectado el desarrollo, atascando en el atraso a nuestra nación. Así, bastará recordar que perdimos 700,000 km² de territorio durante la etapa republicana. No hubo un apropiado empleo del territorio, sus recursos, sus potencialidades y las proyecciones en el Ámbito internacional. Se ha pospuesto hasta el presente, la utilización de los ríos Amazonas y Madre de Dios, como vías de comunicación con espacios de Europa, África y Asia. En lo económico, el uso irracional de nuestros recursos naturales ha generado una depredación sistemática de los mismos, particularmente de los recursos no renovables. Nuestro país debe ser reconocido como un espacio de proyección económica hacia la Cuenca del Pacífico, siendo así, el megapuerto de la Isla San Lorenzo es una necesidad urgente, que este gobierno debería priorizar, para nuestro desarrollo y seguridad. Tengamos presente que está muy cerca nuestro bicentenario. Debemos recordarle a nuestros gobernantes, principalmente, a la opinión pública nacional, a la clase empresarial y a los medios de comunicación, que el Perú es un país Marítimo, Andino, Amazónico, Bioceánico y con presencia en la Antártida y constituye el nexo natural entre el Norte y Sur de Sudamérica. Pero, lo más importante es que su posición marítima lo convierte en la puerta de ingreso a la Cuenca del Pacífico para los países atlánticos como Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay, incluso la mediterránea Bolivia tendría esa proyección. Señores, no son pues, "algunos marinos viejos que parece que hubieran tomado LSD", quienes se oponen a la construcción de casas en la Isla San Lorenzo, que con seguridad no serán de interés social, sino millones de peruanos que no están de acuerdo con entregarla para un proyecto inmobiliario, cuando de por medio está el desarrollo y defensa de nuestra nación.. Nadie niega el sagrado derecho a la rectificación, pero no en plazos tan cortos que no permitan trabajar una defensa de la nota. Y menos aún determinar que la empresa periodística es automáticamente tercero civilmente responsable. Con eso viene

cualquier juez descrerido -o manipulado por el poder o el dinero- y te embarga la máquina, las moviidades, la señal, las antenas, la retransmisora o la tinta, no te deja salir una semana y te hunde el medio: ¡la fórmula perfecta para cualquier dictador! Tirios y troyanos coinciden

VII.- DISCUSION

Es risible afirmar que esta isla compromete la "seguridad nacional". Es que hay algunos marinos viejos que parece que hubieran tomado LSD... US\$12 mil millones..Urbanizar San Lorenzo sí es en cambio viable, como propone ProInversión. La isla tiene el área de los distritos de San Isidro y Miraflores juntos y está relativamente cerca como para usar puentes o ferrys (como Staten Island en Nueva York). La playa del lado de la isla que da a alta mar es espectacular y si estuviéramos en otro país allí vivirían los ricos. Defender megapuerto La isla San Lorenzo debe ser vista como una bendición de la geografía, porque proyecta y puede estimular más todavía el desarrollo de Lima y Callao. En ese sentido, el Ejecutivo cometería un craso error si es que busca destinar ese enorme promontorio de tierra a la mera construcción de viviendas, casinos y hoteles dizque para impulsar el turismo, lo cual no estaría mal en sí mismo si es que se hace simplemente como complemento de un proyecto mayor, como es la construcción de la megaobra Hub Port del Callao. De modo que es menester salvar el proyecto original, ese que se diseñó en el año 1999 y que gracias a la coordinación de la COPRI condujo a la expedición de la Resolución Suprema N 062-99-PE, refrendada entonces por el Ministerio de Pesquería y el de Industria, Comercio, Turismo e Integración, norma que aprobó la concesión del Proyecto isla San Lorenzo al capital privado para construir un terminal marítimo, un aeropuerto y una vía subterránea que uniera a la referida isla con el Callao. Adicionalmente, y en ciertas áreas reservadas, se construiría hoteles, casinos y espacios dedicados al turismo. No olvidemos que dicha resolución incluso nombró a un Comité Especial, cuya misión fue promover el interés de los inversionistas a

favor de esta megaobra. Lamentablemente, hoy existen intereses subalternos metidos en el Ejecutivo, los que pretenden trastocar los estudios realizados, modificar lo progresado y optar por la alternativa más chata y nada estratégica: malbaratear la posición geográfica de la Isla San Lorenzo poniéndola a merced de los fines inmobiliarios, mas no comerciales y productivos, dejando así de lado la construcción del Hub Port, que es de importancia no sólo nacional sino regional ya que Perú es el hinterland de la América del Sur y pertenece a la APEC, además de ser socio de los Estados Unidos y China (ahí están los TLC), sin olvidar que se vienen sendos acuerdos de libre comercio con Japón, Corea, etc. De manera que para los próximos cinco o diez años el tráfico de contenedores va a crecer exponencialmente y tenemos que prepararnos. Aún más, no olvidemos que el proceso de integración entre el Perú y Brasil va por un camino auspicioso y maduro, por lo que un futuro megapuerto podría servir para facilitar la entrada y salida de mercadería a destinos que están allende los Andes, vale decir en el Atlántico, siendo nuestro socio Brasil uno de los principales beneficiados. Por tanto, hay que decirle al Ejecutivo que no vaya a reincidir en esa mala costumbre nacional de mirar cortoplacistamente y de no ver más allá de sus narices. Pensemos en grande, no en pequeño. Reparemos, por ejemplo, en el impacto que causaría en Sudamérica saber que en pocos años se haría realidad el subway Isla San Lorenzo-Callao, obra de gran ingeniería, hercúlea y signo de fuerza y vitalidad de una nación emergente como el Perú, a pesar de taras como aquella que impide reconstruir ciudades avasalladas por el terremoto del 15/08. Es decir, respetar hoy lo ya acordado y aprobado en 1999, en materia del Port Hub, sería una manera de recuperar el tiempo perdido, y sobre todo de mirar al futuro, a la multiplicación de nuestro comercio. Sería un modo de potenciar nuestro comercio marítimo que por desidia de muchos ni siquiera cuenta con una sólida marina mercante, aniquilada desde el velascato y ninguneada tanto por el segundo belandismo como por el primer régimen aprista. Por si acaso defendemos un proyecto que en los circuitos de especialistas del mundo, hasta en la ONU, se

comenta mucho; y ni qué se diga del interés de los inversionistas más grandes y serios del planeta por el megaterminal multimodal de la isla San Lorenzo ¿Se repetirá la historia del aeródromo de Collique? San Lorenzo: isla de la discordia Desde 1999 existe un proyecto para construir allí el puerto más grande de América Latina. Gobierno descartó la idea y quiere levantar en su lugar un centro turístico-habitacional ¿megapuerto o viviendas? Polémica por futuro de la isla San Lorenzo Gobierno da luz verde a proyecto habitacional, comercial y turístico La gran polémica que generó la privatización del aeródromo de Collique estaría por repetirse en otro proyecto gubernamental más delicado: la conversión de la isla San Lorenzo en un centro habitacional, comercial y turístico, pese a que desde hace muchos años existe un plan para construir allí un puerto más moderno que el del Callao y con mayor capacidad que el de Mejillones en Chile, que este país terminará de construir en el 2012. Así lo denunciaron ayer en una conferencia de prensa Lizandro Paredes Infante y Marcos Bravo Velarde, dos comandantes de la Marina en situación de retiro, quienes vienen impulsando incansablemente desde hace una década la construcción de dicha obra en San Lorenzo. La decisión de convertir esa isla en un complejo inmobiliario fue oficializada el 3 de junio pasado a través de la Resolución Suprema 057, pero pasó desapercibida por las violentas protestas ocurridas en ese mes en el interior del país. La norma encarga a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Pro Inversión) lograr la participación de inversionistas privados en el desarrollo de proyectos inmobiliarios, turísticos y comerciales en un área determinada de la isla San Lorenzo Este asunto es sumamente grave. San Lorenzo es la única isla geoestratégica central del hemisferio occidental de América Latina. Tiene las mismas ventajas portuarias de Singapur, que es igualmente geoestratégica en el hemisferio oriental. Ahora la isla ha sido declarada como un inmueble. Lo peor es que desde 1999 existe un proyecto para la construcción del megapuerto, solo faltaba que se dictara una ley para hacerlo realidad, dijo Lizandro Paredes. papeles mandan En efecto, el 28 de abril de 1999 el gobierno

de aquel entonces, a través de la Resolución Suprema 062-99, encargó al Comité de Pro Inversión en Proyectos de Infraestructura Portuaria (Propuertos) los estudios respectivos y la elaboración del proyecto para la construcción en la isla del gigantesco puerto. Se nombró como su presidente al capitán Lizandro Paredes. Desde entonces mucha agua ha corrido debajo del puente. Paredes recordó que, gracias al apoyo de empresas extranjeras que invirtieron cuantiosas sumas en estudios, logró diseñar la construcción en la isla San Lorenzo de un thubo, es decir un centro de transporte no solo marítimo, sino también terrestre, aéreo, turístico y financiero. Se planeó construir un espigón de tres kilómetros de largo por 300 metros de ancho a la altura de La Punta y edificar instalaciones con capacidad de procesar 135 millones de toneladas de carga al año, contra los 12 millones que maneja el Callao. Se había contemplado además construir la nueva Escuela Naval, un aeropuerto internacional, un museo, un astillero, una zona habitacional y un corredor subterráneo. Para reforzar la viabilidad de su proyecto, Lizandro Paredes señala que este ganó una convocatoria internacional que promovió la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para la construcción de ese puerto y otros más. Paredes y Bravo calcularon que la obra tendría un costo de 12 mil millones de dólares que serían financiados íntegramente por capital privado. Incluso afirman haber conseguido el compromiso de 11 empresas internacionales, pero que el gobierno de Alberto Fujimori no les dio importancia. Asimismo, recordaron que cuando asumió el presidente Alejandro Toledo volvieron a insistir, pero también encontraron muchos obstáculos. Casi al finalizar ese gobierno, lograron que la Comisión de Transportes aprobara su proyecto, el mismo que fue enviado a Toledo para que emitiera la respectiva ley que autorizara su ejecución, lo cual no ocurrió. Sin embargo esperaron confiados en que el presidente Alan García retomara su propuesta. El 3 de junio pasado se llevaron la decepción de su vida cuando se enteraron de que el Gobierno había decidido construir un centro habitacional en la isla San Lorenzo, y su proyecto ni siquiera era mencionado.: Lizandro

Paredes **Profesión:** Capitán de navío de Comando General en retiro **Edad:** 76 años **Cargos:** Comandante del BAP Grau, director general de Movilización Nacional. Replotó la empresa Pesca-Perú. Consultor internacional. **Nombre:** Marcos Bravo **Profesión:** Capitán de navío en retiro

Edad: 71 años **Cargos:** Jefe de Estado Mayor de la Comandancia del Cuerpo de Guardacostas, comandante de la flotillas de patrulleras. Perito marítimo. **DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO EN EL TAPETE Pro Inversión espera licitar viaducto antes de fin de año** Para fin de año está prevista la entrega de la buena pro del proyecto de construcción de un viaducto que permitirá el desarrollo urbano y turístico de la isla San Lorenzo, informó el jefe de proyectos turísticos e inmobiliarios de Pro Inversión, John Schuler. A decir del funcionario, la iniciativa que nace del Ejecutivo consiste en desarrollar un polo urbano, turístico y ecológico en un área de 350 hectáreas de las más de 1.300 de extensión que tiene la isla. Es un proyecto inteligente que le daría a Lima una zona de esparcimiento que se desarrollará en la cara isleña que mira hacia el Callao, refirió. Respecto a las inversiones, comentó que solo la construcción del viaducto demandaría unos US\$185 millones, pero si se añade la habilitación urbana, el saneamiento y el desarrollo urbanístico la inversión alcanzaría unos US\$1.000 millones. **PUERTO SIN SUSTENTO** Schuler aclaró que si bien hace unos años Pro Inversión recibió una iniciativa privada para el desarrollo de un puerto y un aeropuerto en la referida isla, este nunca fue sustentado, por lo que se procedió a rechazarlo. Aunque el vicealmirante Frank Boyle, presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, corrobora tales hechos, considera que el proyecto tiene que resguardar un área en la cabecera norte de la isla para un futuro desarrollo portuario, pues con el ritmo de crecimiento actual se estima que para el 2035 el puerto del Callao estaría saturado. Ya hemos tenido una conversación con Pro Inversión y coincidimos en que ambos proyectos no se excluyen,

afirma. Boyle aseguró que promoverá más reuniones con Pro Inversión y la Marina de Guerra para acercar posiciones sobre cómo debe darse el desarrollo de la isla.

VIII.- BIBLIOGRAFÍA

- (1) **A. CAMARERO, P. PERY, G. POLO**, ed.: *“II Curso de transporte marítimo y gestión portuaria”*, Toledo, 2002.
- (2) **A. LEÓN, R. ROMERO**: *“Logística del transporte marítimo”*, Ed. Logis·Book. Barcelona, 2003.
- (3) **J. ALEMANY**: *“El Port de Barcelona; unpassat, un futur”*. Lunwerg Editores. Barcelona 2002.
- (4) **NATIONAL GEOSPATIAL – INTELLIGENCE AGENCY**: *“World Port Index”*. 18th edition. NGA Publications. Maryland, 2005
- (5) **N. RASMUSSEN**: *“Les systèmes portuaires”*. CETAI. Montreal, 1994
- (6) **M. VIGUERAS, J. PEÑA**: *“Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles”*; Tomo I, Antecedentes Históricos. Fundación Portuaria, 2000.
- (7) **R. ROMERO**: *“El transporte marítimo”*, Ed. Logis·Book. Barcelona, 2002.
- (8) **UNCTAD**: *“Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization”*,1995
- (9) **UNCTAD Secretariat**. Ginebra, 1992.
- (10) **UNCTAD**: *“Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port”*,Secretariat. Ginebra, 1990.
- (11) **UNCTAD**: *“Technical note: Fourth Generation Port”*, UNCTAD Secretariat. Ginebra, 1999.

NORMATIVA LEGAL

- (1) **Ley 62/1997**, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- (2) **Ley 27/1992**, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

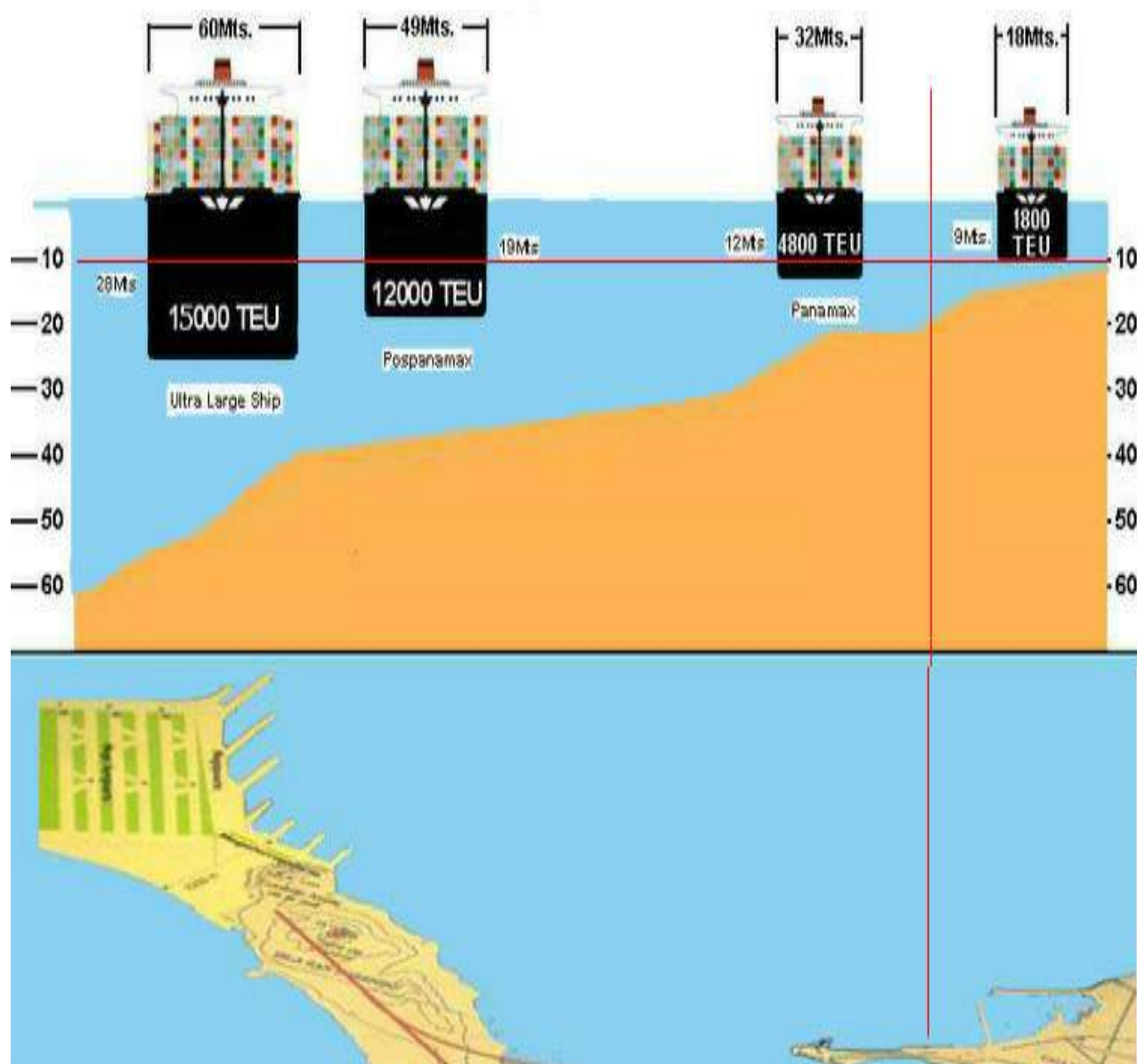
INTERNET

- (3) **A.P. Moller – Maersk Group** (www.maersk.com)
- (4) **Autoridad Portuaria de Barcelona** (www.apb.es)
- (5) **ESPO - European Sea Ports Organisation** (www.espo.be)
- (6) **Puertos del Estado** (www.puertos.es)
- (7) **United Nations Conference on Trade and Development** (www.unctad.org)
- (8) **Zona de Actividades Logísticas – ZAL** (www.zal.es)

IX.- APENDICE

CUADRO 1.

COMPARACIÓN DE PROFUNDIDADES ISLA SAN LORENZO Y PUERTO DEL CALLAO



Fuente : Elaboracion Propia

CUADRO 2

CRECIMIENTO DE CONTENEDORES



FUENTE : ELAVORACION PROPIA

CUADRO 3
EVOLUCION DEL PBI

Evolución del Índice Mensual de la Producción Nacional: Junio 2009 (Año base 1994)				
Sector	Ponderación	Variación Porcentual		
		2009/2008		Jul 08-Jun 09/ Jul 07-Jun 08
		Junio	Enero-Junio	
Economía Total	100,00	-2,08	0,34	4,35
DI-Otros Impuestos a los Productos	9,74	-6,67	-1,86	4,37
Total Industrias (Producción)	90,26	-1,71	0,52	4,34
Agropecuario	7,60	-4,76	2,48	4,80
Pesca	0,72	-18,10	-9,48	-0,61
Minería e Hidrocarburos	4,67	-2,28	2,09	4,59
Manufactura	15,98	-12,24	-8,32	-0,87
Electricidad y Agua	1,90	-1,83	0,71	3,60
Construcción	5,58	-1,30	1,96	7,54
Comercio	14,57	-3,41	-0,96	4,92
Transporte y Comunicaciones	7,52	2,98	-0,18	3,27
Financiero y Seguros	1,84	11,40	9,16	9,78
Servicios Prestados a Empresas	7,10	-0,62	1,49	5,29
Restaurantes y Hoteles	4,17	1,70	3,38	6,89
Servicios Gubernamentales	6,33	15,23	13,71	7,35
Resto de Otros Servicios	12,29	2,07	3,21	5,43

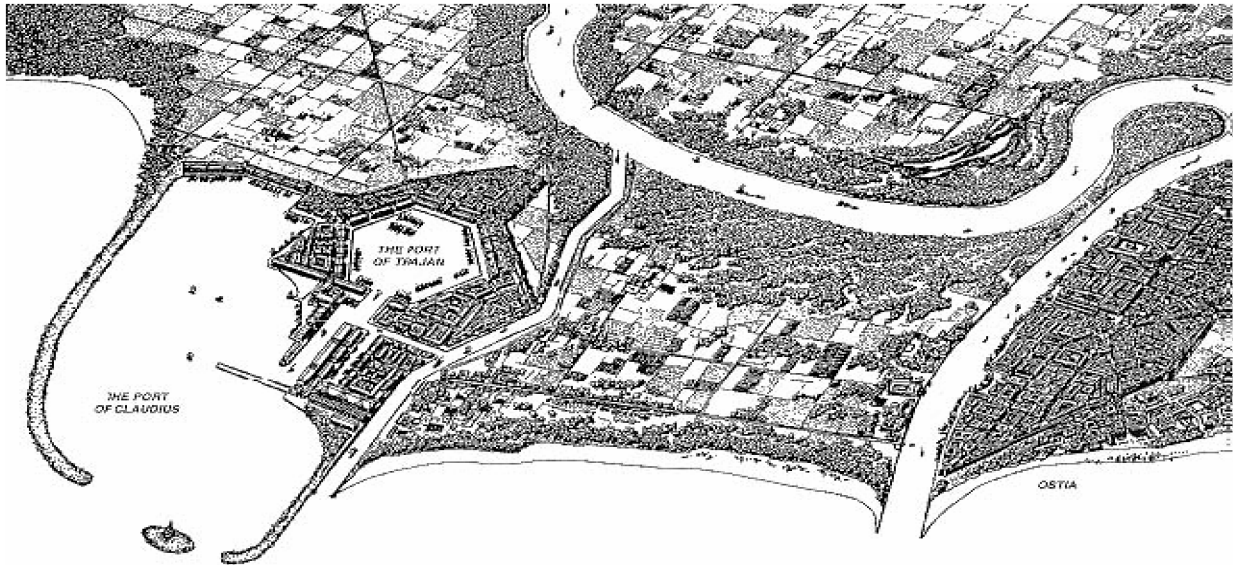
INEI

FUENTE : ELAVORACION PROPIA

X.- ANEXOS

ANEXO N° 1

PUERTO DE OSTIA EN EL OTRO EXTREMO DEL MUNDO



Fuente: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes (www.cervantesvirtual.com)

ANEXO N° 2

LLIBRE DEL CONSOLAT DEL MAR .



Fuente: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes (www.cervantesvirtual.com)

ANEXO Nº 3

**DETALLE DEL RETABLO DE SANTA ÚRSULA DE JOAN REIXAC, EXPUESTO
EN EL MUSEU NACIONAL D'ART DE CATALUNYA**



Fuente: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes (www.cervantesvirtual.com)

ANEXO N° 4

IMAGEN DEL MUELLE DEL ARENAL EN EL PUERTO DE BILBAO EN 1927.



Fuente: www.bilbaoport.es

ANEXO N° 5

ESTRUCTURA DEL MEGAPUERTO DEL CALLAO



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú

ANEXO N° 6



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú

ANEXO N° 7

MEGAPUERTO (HUB PORT) ISLA SAN LORENZO UBICACIÓN GEO ESTRATÉGICA PRIVILEGIADA



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú