El puerto del Callao: ¿esperanza a aprovechar o frustración a lamentar?

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez (*)

1. INTRODUCCIÓN.

No es suficiente que un puerto sea eficiente sólo porque su administración portuaria maneje con eficiencia la problemática de la recepción y despacho de mercancías dentro del recinto portuario. No, porque, como todo puerto, debe responder a las exigencias de su propia zona de influencia. Ello quiere decir que si ese puerto no está debidamente vinculado no sólo con los centros de almacenamiento, producción o consumo sino también con las carreteras regionales propias de ese país, entonces las entregas y recepciones de los cargamentos, desde la nave hasta los puntos de los destinatarios va a sufrir demoras. Por consiguiente, la Administración Portuaria puede ser adecuada pero el puerto no será suficientemente atractivo.

Esto es, y puede serlo con mayor preocupación aun, el caso del Terminal Marítimo del Callao.

2. ¿QUÉ ES HOY EL TERMINAL MARÍTIMO DEL CALLAO?

Es la puerta de entrada marítima más importante del Perú; que responde indudablemente a los avances tarifarios, de simplificación documentaria, y otros, que se vienen realizando desde el año 1990. Tiene que atender a una zona de influencia que no sólo abarca un tercio del territorio nacional sino que comprende las cuatro regiones naturales del Perú en que se incluye nuestro dominio de las 200 millas náuticas frente a él. Pero ocurre que mientras que un puerto genera una ciudad a partir de él, para el caso del Callao observamos que, por el contrario, la ciudad lo ha encerrado en tal forma que no sólo le impide desarrollarse (máxime en una época como hoy en

(*) Presidente Ejecutivo de la Asociación Marítima del Perú

que la competitividad con otros puertos principales de los países vecinos es muy exigente) sino que está muy limitado para acceder a que nuestras exportaciones y nuestras importaciones lleguen a él y vayan hasta los destinatarios, respectivamente, con la prontitud, economía y rapidez que justamente son las condiciones fundamentales para competir.

Además, contrariamente a que una nación bien desarrollada dispone de varios polos de desarrollo, para el caso del Perú el puerto del Callao es no sólo, prácticamente, su único polo de desarrollo sino que lo es y tendrá que seguir siéndolo, en forma largamente dominante, hasta entrados muy largos plazos en nuestra vida nacional. ¿Acaso no es que, hoy por hoy, el 65% del PBI se genera aquí, circulando por nuestro terminal chalaco el 60% de nuestras exportaciones y el 83% de nuestras importaciones referidas sólo a tonelaje mas no a valores de mercancías lo cual agrava esos porcentajes?

A estos hechos deben sumarse los siguientes acontecimientos claramente en marcha en el contexto mundial:

2.1- El ímpetu de nuestros países vecinos en el corredor costero Panamá-Chile por ganar posiciones estratégicas de avanzada con sus puertos principales en relación al comercio mundial y muy particularmente al de la Cuenca del Pacífico. En este delicado tema es evidente que adolecemos, casi tradicionalmente, de un modesto comercio de exportación que, a mayor abundamiento, resulta en mucho superado paulatinamente por un incremento de nuestras importaciones.

2.2.- La globalización del intercambio mundial en las relaciones comerciales, que nos obliga a ser altamente competitivos y en disponer no sólo de eficientes administraciones portuarias dentro de los recintos portuarios propiamente dichos sino que nuestros puertos, comenzando por el Callao, dispongan de eficientes redes viales terrestres que permitan trasladar las mercancías, desde y hacia esos recintos, con la mayor rapidez, economía y seguridad, hasta las puertas de los destinatarios dentro de sus grandes áreas de influencia y no solamente en las áreas aledañas.

3.- QUE HAY QUE HACER... PERO YA!

Mientras que está ya en proceso de ampliación la infraestructura portuaria del Callao, para quedar expedita en el año 2000 a un costo aproximado, y ya financiado, de 188 millones de dólares U.S., estimamos necesario:

3.1.- Estudiar el trazado de las mejores vías terrestres que vinculen al Terminal Marítimo del Callao no sólo con los terminales de almacenamiento y centros de producción y consumo en la Lima Metropolitana

Biblioteca C. de N. Julio J. Elías Murgia

sino, tan importante como eso, conectarlo con las carreteras regionales Panamericana Norte, Carretera Central y Panamericana Sur. Quienquiera observar los planes viales de la Lima Metropolitana podrá verificar que, excepto la conexión portuaria chalaca con la Panamericana Norte (y esto con bastantes limitaciones), las vinculaciones con la Gran Lima, la Carretera Central y la Panamericana Sur son sencillamente imposibles.

3.2.- Gestionar ante el Supremo Gobierno la financiación de dicho estudio, así como la de las obras consiguientes, con miras a culminarlas a la brevedad posible, necesariamente antes del año 2000, en vista de que lo caótico del panorama de hoy para este tipo de traslados de mercancías no permite mayores postergaciones.

3.3 Las vías terrestres que resulten indispensables por ejecutar para el objetivo del presente planeamiento coadyuvarán a:

3.3.1.- El incremento de nuestro comercio exterior, necesidad altamente sentida para el país.

3.3.2.- Alentar vigorosamente una posición expectante para nuestro primer puerto a fin de ofertarlo, en el ámbito del comercio mundial y particularmente en el de la Cuenca del Pacífico, como el mejor puerto de transbordo y de ágil tránsito de exportaciones e importaciones desde/hacia la Lima Metropolitana y desde/hacia las carreteras regionales para servir eficientemente a la inmensa área de influencia del puerto del Callao en el territorio nacional.

3.3.3.- Lograr, mediante esta trascendental tarea, la esperada conjunción de esfuerzos entre los diferentes estamentos y organizaciones que realizan actividades del comercio y transporte, particularmente marítimos, para ir conformando auténticas comunidades portuarias que son las que, al final, habrán de demostrar que no es que una ciudad tenga un puerto sino que el puerto es realmente la ciudad. Se requiere, pues, la conjunción pujante y constante de industriales, exportadores, importadores, navieros, transportistas, aduaneros, agentes marítimos, etc., para alcanzar la ansiada meta de que el Perú, sin más demora, ubique a nuestro primer puerto en el lugar más destacado del corredor costero Panamá-Chile para lograrse así el máximo incremento de nuestro comercio exterior.

La Asociación Marítima del Perú, y no sólo por el justo anhelo de cumplir con los objetivos de sus líneas navieras asociadas sino también por ser contribuyentes a los altos intereses del Perú, espera el merecido eco que corresponde en este caso.