

PROPUESTA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ PARA EL DESARROLLO PORTUARIO DEL CALLAO

Impulsar el desarrollo del puerto del Callao y establecer una fuente de financiamiento para la adquisición de medios, para la vigilancia y el control marítimo.





Propuesta de la Marina de Guerra del Perú para el desarrollo portuario del Callao



Vicealmirante Silvio Javier Alva Villamón
Se graduó de Alférez de Fragata en la Escuela Naval Militar de la Armada Argentina. Es calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas. Es graduado del Colegio Interamericano de Defensa en los Estados Unidos de América. Tiene una maestría en Seguridad y Defensa por la Universidad de El Salvador, de Argentina. Se desempeñó como Director de Alistamiento Naval, Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en la República Francesa y concurrente en los Países Bajos y Bélgica, Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina, Director General del Personal de la Marina, y Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. Actualmente, ejerce el cargo de Director General del Material de la Marina.

RESUMEN
La Marina de Guerra del Perú, comprometida constitucionalmente con el progreso del país a través de la seguridad marítima y el control de las actividades acuáticas, suscribió, en junio del presente año, un convenio específico con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para impulsar el desarrollo del puerto del Callao, que contempla la modernización de la zona portuaria, buscando potenciar su capacidad operativa, con la visión de convertirlo en un puerto *hub* de la costa oeste sudamericana.

PALABRAS CLAVE
Marina de Guerra del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Base Naval del Callao, puerto del Callao, desarrollo portuario, puerto *hub*.

ABSTRACT
The Peruvian Navy, constitutionally committed to the country's progress through maritime security and the control of aquatic activities, signed, in June of this year, a specific agreement with the Ministry of Transport and Communications to promote development Callao port, which includes the modernization of the port area, seeking to enhance its operational capacity, with the vision of turning it into a *hub* port on the South American west coast.

KEYWORDS
Peruvian Navy, Ministry of Transport and Communications, Callao Naval Base, Callao port, port development, *hub* port.

Introducción

El puerto del Callao, el más importante y comercial del Perú, desde hace más de 450 años ha contado con la presencia de medios navales (la Real Armada del Mar del Sur y, posteriormente, la Marina de Guerra del Perú) para la protección de sus instalaciones y del comercio marítimo; considerando, además, que en él se situaba la principal Base Naval del litoral peruano, desde 1580.

En el siglo pasado, con la construcción del terminal marítimo y los grandes rompeolas, se crea la dársena del Callao, donde la actividad comercial continuó compartiendo espacio con la Base Naval del Callao, la cual ocupa aproximadamente 300 hectáreas en las márgenes norte y sur de la desembocadura del río Rímac. En la Base Naval se encuentran las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA - Callao), del Instituto de Educación



Superior Tecnológico Público Naval – CITÉN, de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos, de la Fuerza de Operaciones Especiales y de otras dependencias.

A inicios del siglo XXI, el Perú se encontraba impulsando una política económica de libre comercio necesaria para exportar productos de bandera e importar bienes demandados, con mínimos sobrecostos. Reconociendo que, el comercio exterior peruano es principalmente marítimo y que, el puerto del Callao, por su ubicación y por el volumen de carga que moviliza, es el principal puerto del país, su competitividad es gravitante para la economía nacional, que requiere reducir costos, tiempos e incrementar la eficiencia de las operaciones portuarias.

Descripción del problema

En los últimos decenios, el desarrollo urbano del Callao no se ha efectuado de forma armónica con el crecimiento de las áreas portuarias ni con las vías de ingreso y salida al puerto, que haga fluida la relación ciudad-puerto y ciudad-aeropuerto (ambos colindantes en el Callao); por el contrario, ha creado serios inconvenientes entre la movilización de pasajeros y carga con el tránsito cotidiano de los ciudadanos.

Es importante señalar que, las concesiones de operación de DP World y APM Terminals, en el puerto del Callao, han permitido mejorar los servicios portuarios, principalmente en el manejo de carga de contenedores y, responder al incremento progresivo de la demanda de carga nacional. Sin embargo, la falta de espacios de almacenamiento en las áreas adyacentes a estas concesiones obligó a generarlos en ambientes extra portuarios, situación que ha ocasionado serios problemas en el tráfico: largas filas de camiones, ocupación de las vías de acceso, demoras, robos y, sobre todo, mayores costos.

Actualmente, la carga que se moviliza en el Callao comprende, aparte de la carga de contenedores, la carga líquida (combustibles), la carga a granel (principalmente minerales) y la carga rodante (vehículos). La carga de combustibles y de minerales a granel se realiza en los terminales respectivos, ubicados en el rompeolas norte, empleando la faja transportadora de minerales y un poliducto.

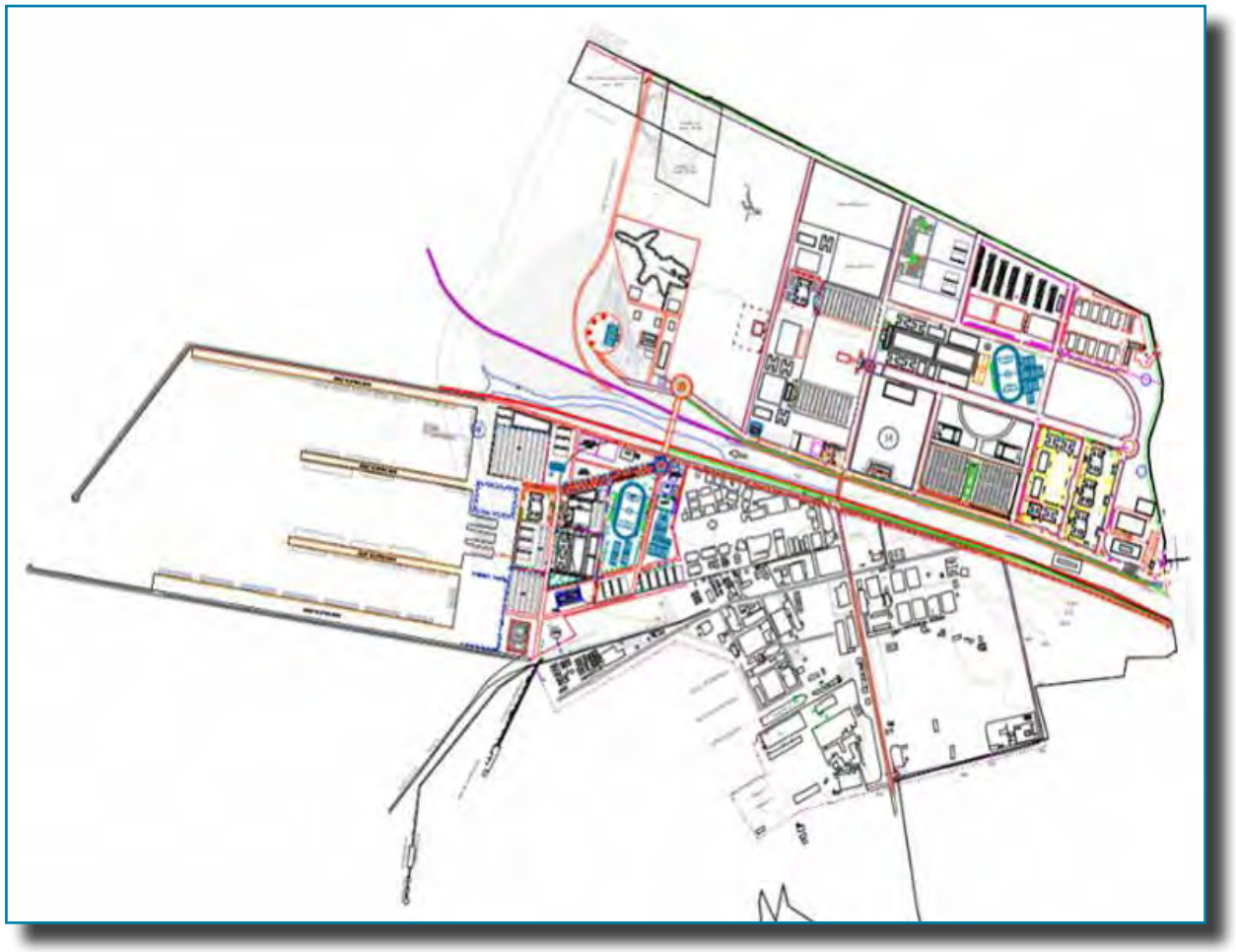
Cabe destacar que, el inicio de las obras del puerto de Chancay, por el grupo chino Cosco Shipping Ports, plantea, en el corto plazo, hacer del Callao un puerto que pueda competir en calidad de servicios y precios, e impulsar una complementariedad que haga más atractivo a los puertos peruanos para el almacenamiento de carga, en la costa del Pacífico sudamericano.

Por otro lado, el puerto del Callao carece de un terminal de pasajeros, lo que impide desarrollar rutas de cruceros turísticos hacia la costa. Además, no permite aprovechar la cercanía del Callao a la ciudad de Lima, ni el potencial de su proximidad con el aeropuerto Jorge Chávez para el desarrollo del turismo interno, como parte de los paquetes que los cruceros ofrecen a sus clientes. Otros puertos de América del Sur movilizan, anualmente, más de medio millón de pasajeros.

Reubicación de instalaciones de la Base Naval del Callao

La Marina de Guerra del Perú, a lo largo de los últimos cincuenta años, ha sido testigo en hallar una solución al crecimiento desordenado del puerto del Callao. Como se recuerda, a inicios de los años ochenta, se desarrolló el proyecto para trasladar las instalaciones de la Base Naval del Callao a la bahía del Ferrol en Chimbote. Sin





La modernización del puerto del Callao contempla un reordenamiento de las instalaciones de la Base Naval del Callao.

embargo, los costos de este proyecto y la crisis que vivió el Perú en aquellos años impidieron materializar esta iniciativa. Hoy, el expediente técnico de dichas obras se conserva en la Dirección de Bienes e Infraestructura Terrestre de la Marina. La magnitud de este proyecto implicaba trasladar casi el íntegro de las fuerzas navales, los arsenales y, además, alojar a las familias del personal con las necesidades de bienestar cubiertas.

Nuevamente, en el 2012, cuando la Autoridad Portuaria Nacional propone el desarrollo portuario del Callao, la Marina de Guerra del Perú evalúa su posición con respecto a las necesidades del puerto y plantea, luego de estudiar la reubicación de sus instalaciones, la creación de una zona de actividades logísticas y antepuerto en un área de 40 hectáreas. Esta propuesta se puso a consideración de Pro Inversión, sin lograrse su materialización.

En este contexto, a inicios del 2019, la Marina de Guerra del Perú retoma la iniciativa y ratifica que el desarrollo portuario del Callao requiere la reubicación de parte de sus instalaciones; pero, esta vez con mayor energía, plantea liberar una superficie de hasta 80 hectáreas al sur del río Rímac, ofreciendo, de esta manera, en concesión



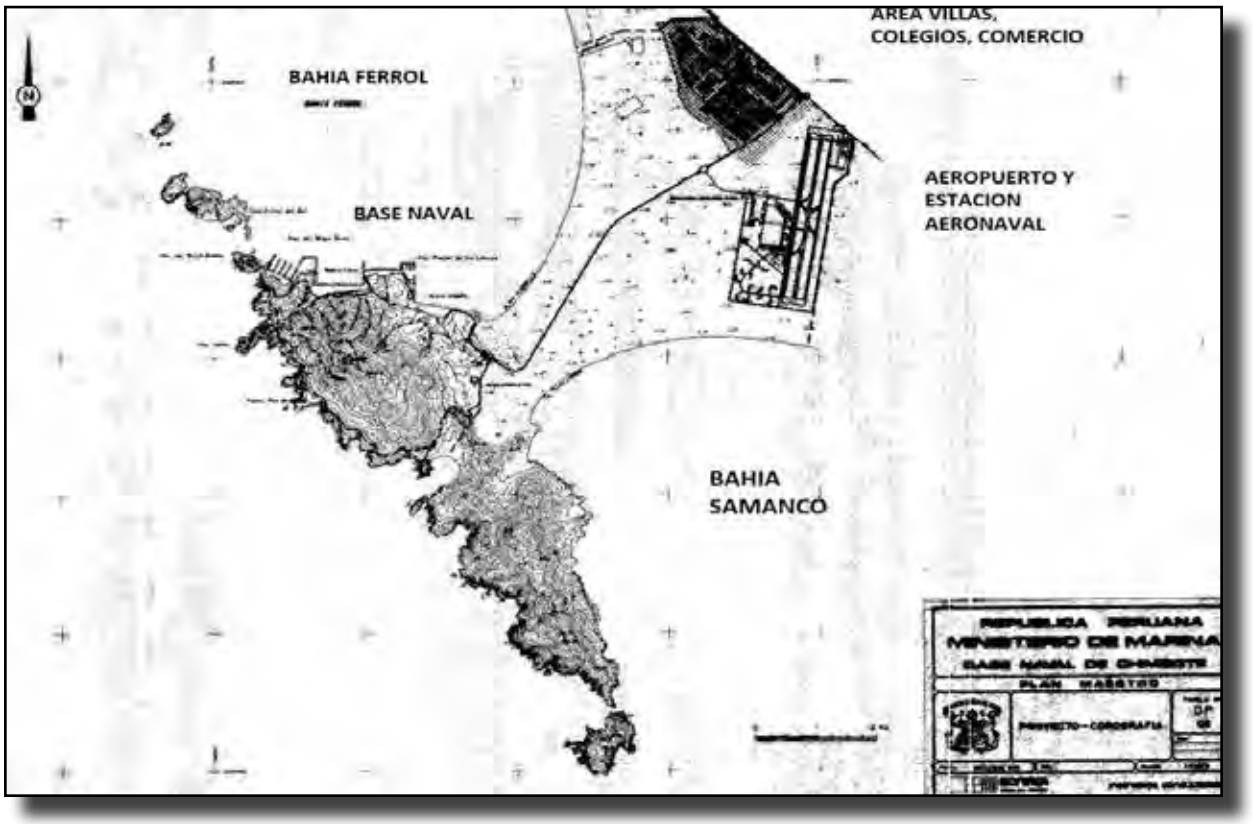
una zona con acceso al área marítima para un nuevo operador portuario.

En el último año, esta propuesta ha sido trabajada con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y con la Autoridad Portuaria Nacional a fin de presentar un plan de desarrollo portuario del Callao que permita contar con un antepuerto en 65 hectáreas, y en otras 15, del muelle marginal de la Base Naval, poder establecer una nueva plataforma portuaria sobre el eje del rompeolas norte de la dársena. Este planteamiento permitirá a los muelles tener acceso directo a las avenidas Gambeta y Almirante Mora, facilitando, a su vez, el reordenamiento del tráfico de carga y su acumulación, mejorando el flujo logístico entre los almacenes de la avenida Gambeta con los otros dos operadores portuarios, a través de nuevas vías de ingreso sobre estos terrenos.

La construcción de este nuevo terminal marítimo, que se inicie en el muelle marginal de la Base Naval y que se desarrolle sobre el rompeolas norte, permitirá aprovechar, eficientemente, las facilidades de la faja transportadora y del oleoducto del muelle de combustibles actualmente existentes, pudiendo atender a buques porta contenedores, petroleros, de minerales y también de pasajeros, los cuales podrán acceder directamente al aeropuerto Jorge Chávez.

Asimismo, en el muy largo plazo, el futuro crecimiento del puerto del Callao puede ser proyectado progresivamente hacia el oeste, sobre el actual canal de ingreso, con un mínimo impacto ambiental y con un menor costo.

Esta concesión permitirá al puerto del Callao estar en condiciones de ser el puerto *hub* de la costa oeste sudamericana,



A través del tiempo la dinámica portuaria ha exigido mayores espacios para las actividades conexas.



favoreciendo el desarrollo de un área logística marítima y de un área eficiente que puede establecerse en el eje Callao-Ancón e integrar al futuro puerto de Chancay.

Esta propuesta no comprende el traslado de las instalaciones del SIMA-Callao por los grandes costos que esto implicaría y porque en el planeamiento de desarrollo del astillero se prevé ofrecer servicios de reparación naval a buques mercantes de gran calado, mediante un nuevo dique *post Panamax*, cuyo expediente técnico se viene desarrollando con apoyo del Gobierno de Corea del Sur.

Esta iniciativa, de la Marina de Guerra del Perú, fue enriquecida a través de diversas reuniones en las que se recibieron opiniones y propuestas de los diversos actores portuarios, que consideraron, básicamente, la oportunidad de inversión, en estas áreas, de capitales privados para el desarrollo de mejores condiciones portuarias necesarias para hacer del Callao un puerto más competitivo.

Habiéndose obtenido el apoyo del Ministro de Defensa y del Presidente de la República, la Marina de Guerra del Perú, mediante un convenio marco suscrito en diciembre del 2019 con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional, ofrece la cesión de derecho de superficie hasta 80 hectáreas (sin perder la propiedad de los terrenos cedidos) para el desarrollo del antepuerto del Callao y de una nueva concesión portuaria. En contrapartida, la Marina de Guerra del Perú recibe los ingresos de los contratos de concesión de estos terrenos y, asimismo, los fondos para ejecutar la progresiva reubicación de sus instalaciones.

Esta operación se plantea realizar en tres fases. La primera, corresponde la reubicación del Hospital de la Base Naval y de la Dirección General de Material con sus direcciones subordinadas. La segunda, al traslado de las instalaciones de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, de la Fuerza de Superficie, de la Fuerza de Submarinos y de la Comandancia de Operaciones Guardacostas. En la tercera se hará lo propio con las instalaciones del CITEN y de los pañoles de armas.

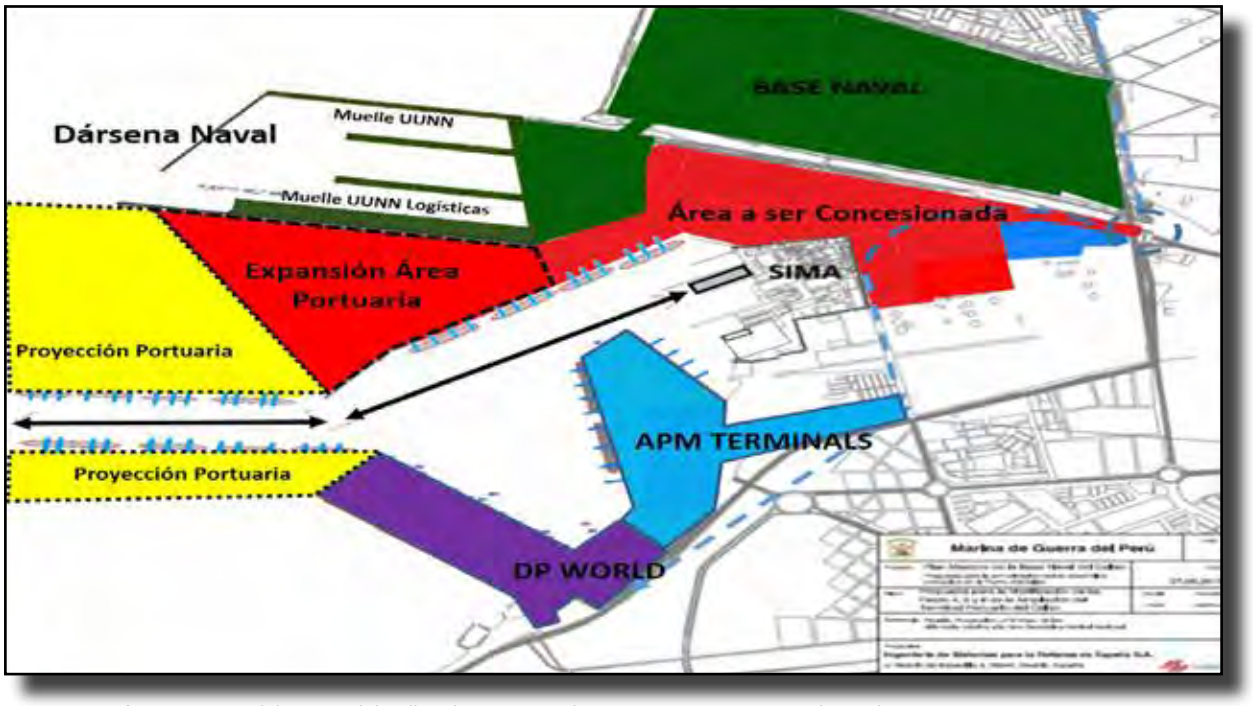
Continuando con el proceso administrativo, en junio del 2020 se suscribe el primer convenio específico, entre la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para la cesión de las primeras 20 hectáreas que permitan a dicho ministerio iniciar las obras del parqueadero de camiones del antepuerto. Como contraprestación, la Marina obtendrá el financiamiento de las obras de la primera fase, cual es la reubicación de instalaciones y los estudios técnicos de las fases dos y tres, por un monto ascendente a 380 millones de soles.

Esta primera cesión permitirá dar una solución al problema de ingreso y salida al puerto, ordenando el tráfico de carga con mayor seguridad y despejando las vías de largas filas de flota pesada.

La concesión, en su segunda fase, requerirá la construcción de una nueva dársena naval inmediatamente al sur de la desembocadura del río Rímac, siendo necesario efectuar obras de contención ribereña adecuadas y la construcción de un nuevo puente sobre el río Rímac.

La nueva Base Naval del Callao permitirá evitar la interferencia entre el movimiento de naves comerciales y navales. Ella estará especialmente acondicionada para operar los buques logísticos y su inmediato despliegue en caso de desastres naturales; asimismo, ayudará a generar un adecuado encauzamiento de la desembocadura del río Rímac y podría, incluso, ser empleada como muelle alternativo para unidades comerciales de menor calado, en situaciones de emergencia.

La tercera fase permitirá a la Marina de Guerra del Perú contar con nuevas



Las nuevas infraestructuras del puerto del Callao dinamizarán el comercio marítimo e impulsará el turismo interno.

instalaciones para la formación y entrenamiento del personal subalterno y de marinería, es decir, un *campus* tecnológico actualizado y predispuesto para dar una mejor educación profesional a las nuevas generaciones de hombres y mujeres que se incorporen a la institución naval.

Los ingresos por la concesión de los terrenos de la Base Naval del Callao serán una fuente de financiamiento para los planes de reposición de las principales unidades de la Marina de Guerra del Perú, considerando que un ciclo de vida operacional es de 25 a 30 años, lo cual garantizará, para las siguientes generaciones, contar con los medios que el Perú requiere para su seguridad y protección de sus intereses en el Pacífico sur.

De este modo, la Marina de Guerra del Perú podrá enfrentar la necesidad de renovar las unidades y equipos para labores de patrullaje y control del mar, considerando que sus principales unidades tienen más de 40 años de servicio y requieren de un reemplazo varias veces postergado. Cabe señalar que, los costos de los buques y submarinos, necesarios para cumplir los roles asignados para la seguridad nacional, superan largamente la asignación que hoy brinda el marco presupuestal anual y las posibilidades del actual fondo de defensa nacional.

Se está iniciando un proyecto de largo aliento. La Marina de Guerra del Perú ha buscado ser parte de la solución al problema del desarrollo portuario del Callao. Por su magnitud, dicho proyecto de construcción merece ser incluido en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, tal cual se ha solicitado a través del Ministerio de Defensa al Ministerio de Economía y Finanzas, por ser un proyecto donde ganan todos los peruanos y en el que la Marina de Guerra pone a disposición de la inversión privada, espacios físicos para una más eficiente operación portuaria, de cara a los retos del comercio exterior del siglo XXI.



Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre"

¿Quieres postular a un candidato(a)?

Envíanos al correo electrónico:
fundacionmiguelgrau@hotmail.com
sus nombres y apellidos completos, edad, ciudad, teléfono, (02) fotografías y una breve reseña de la actividad por la cual merece ser reconocido(a).

No olvides dejarnos tu número de teléfono y correo electrónico para comunicarnos contigo.

Revisa las bases del concurso en nuestras redes sociales:

Fundación Miguel Grau

Telefónica

MARINA DE GUERRA DEL PERU

FUNDACION MIGUEL GRAU
PERU