Isla de San Lorenzo: ¿Megapuerto de Sudamérica?

Capitán de Navío (r)
José Luis Guerola Lazarte



El Congreso que terminó sus funciones el 28 de julio de 2006, antes de irse aprobó una ley disponiendo –entre otras acciones– la construcción de un megapuerto en la Isla de San Lorenzo. Es la idea que ese megapuerto concentre parte del tráfico de carga en contenedores proveniente de Sudamérica que esté destinada a los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico y, viceversa, que distribuya a los puertos de Sudamérica la carga proveniente de los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico. Para la concentración y distribución de esa carga se haría uso intensivo de operaciones de transbordo.

Como justificación de esa iniciativa se ha destacado la "inmejorable" posición geográfica de San Lorenzo, los espacios disponibles y las profundidades marítimas, que no requerirían dragado para que buques de gran calado recalen sin problemas.

La continua incorporación a la flota mercante mundial de buques portacontenedores super post-Panamax (cuyas dimensiones no les permite pasar por las esclusas del Canal de Panamá),

así como la creciente participación de empresas navieras en las cadenas logísticas intermodales puerta-a-puerta, han impulsado la demanda por un eficaz servicio estratégico de transbordo. Sin embargo, antes de extrapolar conclusiones y aplicarlas a entornos regionales, parecería prudente examinar algunas características de esos servicios.

Efectivamente, existe demanda por un limitado número de puertos pivote o de transbordo globales, que estén ubicados estratégicamente en áreas marítimas importantes del Globo, como las costas del Sureste Asiático, el Caribe, el Mar Mediterráneo y otras, en zonas de tráfico marítimo de gran densidad y con gran potencial de transbordo. Pero antes de disponer su construcción se debería hacer estudios sobre los aspectos económicos y operacionales que una decisión de ese nivel conlleva.

Es indispensable evaluar, entre otros, varios aspectos operacionales y económicos del transbordo. Entre ellos, la ubicación del potencial megapuerto, las rutas a las que habrá de servir, la frecuencia de sus servicios, y el nivel de sus costos. Particularmente, será prioritario evaluar la demanda portuaria, en base al análisis de la carga que el potencial megapuerto podrá captar. Son esas fundamentales consideraciones de las que lamentablemente parecería estar careciendo la propuesta de megapuerto de la Isla de San Lorenzo aprobada por el Congreso.

En términos generales, la ubicación geográfica, geopolítica y geoestratégica de la isla San Lorenzo es bastante buena. Pero ciertamente no es insuperable y en ningún aspecto es extraordinaria. La ubicación de varios puertos de la costa oeste de Estados Unidos es superior.

La isla San Lorenzo está ubicada frente a Nueva Zelanda y Australia, países que no obstante su gran importancia política mundial no están ubicados en una zona geográfica de alto tráfico naviero. La isla de San Lorenzo no está ubicada frente a los puertos asiáticos que en el hemisferio norte concentran el tráfico naviero de mayor densidad de ese continente.

Pero son las líneas navieras importantes las que en última instancia determinarán si será más económico seguir manteniendo un servicio directo de Nueva Zelanda y Australia hacia el Perú y Chile, por ejemplo, o si será preferible derivar el tráfico de buques portacontenedores de esos países, primero a un "puerto hub" asiático, y luego por la arteria troncal oeste-este que une al Asia con el puerto de Los Ángeles/Long Beach, terminar por una ruta norte-sur regional (Los Ángeles/Long Beach, Balboa, Callao, por ejemplo). Todo ello con los transbordos correspondientes, donde estos sean requeridos.

Se debe tener presente que lo que se está analizando es el tráfico contenedorizado y no los tráficos de carga a granel líquida o seca, cuyo enrutamiento geográfico responde a paradigmas distintos. Al efecto cabe recordar que las distancias de las rutas marítimas desde cualquier puerto norteamericano a los puertos del Lejano Oriente y del Sureste Asiático, son más cortas que las distancias desde la isla San Lorenzo hasta esos puertos, por estar ubicada ésta en el hemisferio sur,

mientras los puertos asiáticos están en el hemisferio norte.

Pero tan importante como la ubicación geográfica es el volumen real de carga que el posible megapuerto habrá de manipular. El proyecto estima que dicho megapuerto habrá de captar 197 millones de TM de carga procedentes de, y destinadas a, los países sudamericanos. Esa cifra parece exagerada. Más aún teniendo en cuenta que sólo se debe considerar la carga firmemente comprometida por acuerdos y compromisos comerciales, económicos y políticos.

Es el volumen de carga el que habrá de determinar el tipo y número de buques y la frecuencia de los servicios y el que habrá de definir si el proyecto es económicamente viable, sin lo cual sería una locura embarcarse en él. Se debe comparar económicamente ese servicio con otras alternativas, teniendo en cuenta que esas decisiones no estarán bajo el control del hipotético operador portuario del megapuerto.

Según Ernst Frankel, profesor emérito de MIT y de la Universidad Marítima Mundial, connotado experto en puertos, el objetivo del transbordo, operación requerida al planearse un sistema portuario constituido por un puerto central y varios puertos radiales (sistema *hub-and-spoke*) es no sólo reducir el costo total de recolección y/o distribución de los contenedores que transporta un buque portacontenedores de una mega línea naviera principal, desde y hacia numerosos puertos de origen y destino, cada uno de los cuales sólo contribuye con una parte a la carga de los buques de la línea principal, sino también mejorar la entrega de la carga justo a tiempo, reducir los inventarios de mercancías en tránsito y hacer del movimiento total de la carga contenedorizada, desde su origen a su destino, un proceso continuo.

Un adecuado análisis de las economías del sistema de transbordo debe incluir, de un lado, todos los costos logísticos; y del otro, todas las actividades de valor agregado y los beneficios que aportarán las actividades de transbordo. Esa es la metodología de la que parecería carecer el proyecto de megapuerto de San Lorenzo.

Para determinar si es viable hacer del mismo un "puerto concentrador o puerto *hub*" es preciso realizar un análisis econométrico, utilizando para ello tal vez el modelo de programación de enteros mixtos de R. Aversa, R.C. Botter, H.E. Haralambides y Hty Yoshizki, que fuera utilizado para hacer un ensayo de determinación de los puertos *hub* de la costa este de Sudamérica.

Sin embargo, la consideración fundamental es verificar y asegurar que tanto desde el punto de vista comercial, como económico y político, primero, el proyecto de megapuerto sea aceptado en la región, y segundo que tenga garantizado el impresionante volumen de carga que tendría que manejar para llenar las bodegas de los buques super post-Panamax o *Ultra Large Container Carriers* (ULCCs), que los autores del proyecto de ley están considerando que los armadores desplegarán hacia estas latitudes.

Una de las preguntas fundamentales que se debe responder es: ¿llevarán a cabo las líneas navieras tal despliegue de

buques, sin tener garantizada la decisión de los principales *stakeholders*, respecto al enrutamiento de la carga apropiada por el megapuerto en mente?

Para que el transbordo sea atractivo, los beneficios económicos y operacionales deben superar los costos económicos y operacionales "agregados", representados por los costos de manipulación adicional, los costos portuarios adicionales y los costos resultantes de las adicionales distancias o desviaciones de viaje. ¿Se ha tomado en cuenta esos costos y beneficios totales? Parecería que no.

¿Estarán los países sudamericanos, a los cuales el puerto de San Lorenzo sería propuesto como "puerto concentrador" o "puerto *hub*" de sus cargas, política y comercialmente dispuestos a aceptar que San Lorenzo sea el puerto concentrador y transbordador de "sus cargas" de exportación e importación, o plantearán más bien, con el apoyo de algunas líneas navieras que cubren el tráfico a los puertos de la costa oeste de Sudamérica, convertir alguno de sus puertos en el "megapuerto de la región", o cuando menos en el puerto concentrador de algunos de los puertos de su entorno? Si ese fuera el caso, ¿de dónde obtendría San Lorenzo la carga contenedorizada necesaria para garantizar a las grandes líneas navieras que el servicio que ellas van a prestar será rentable?

Se debe recordar que serán las líneas navieras las que tendrán que asimilar el enorme impacto de los grandes costos requeridos para que los megabuques operen con eficiencia. ¿Existe conciencia de los grandes capitales que habrá que invertir para el desarrollo de las instalaciones del megapuerto y para la adquisición de los buques y contenedores que se necesitan para atender ese servicio?

Un buque portacontenedores del porte y características consideradas en el proyecto cuesta mucho más de 100 millones de dólares y cada contenedor del inventario cuesta aproximadamente 2.000 dólares. De utilizarse en el proyecto buques de 10.000 TEU de capacidad –supuesto absurdo planteado por los autores del proyecto– se requerirían tres juegos de contenedores por buque, esto es 30.000 contenedores, que representarían 60 millones de dólares adicionales por buque. ¿Cuántos buques serán necesarios para obtener la frecuencia operacional apropiada que haga el sistema atractivo?

De otro lado, está claro que lo que se está proponiendo no es el aporte por el inversionista de un capital de riesgo, sino la ejecución de un proyecto BOT (*built-operate-transfer*) respecto del cual, en el análisis final, es el país anfitrión del proyecto el que debe asegurar el adecuado retorno sobre la inversión.

Finalmente, hay en marcha un proyecto para modernizar el puerto del Callao. ¿Se estaría proponiendo la desaceleración de la marcha de ese proyecto para dar lugar a la iniciativa de San Lorenzo, sustentada en el manejo de una carga cuya captación es, sin duda, extraordinariamente incierta? ¿O se debería iniciar a la brevedad otras fases del desarrollo del puerto del Callao para convertirlo en el puerto *hub* surregional de la costa oeste de Sudamérica, como está aprobado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario?

La propuesta de San Lorenzo exhibe aristas que no han sido debidamente aclaradas y cuyo examen es aconsejable efectuar dado el alto costo del proyecto. Para el examen de tal proyecto se necesita recursos de los cuales el sector carece. Por tanto, es lógico esperar que las tareas y estudios iniciales sean efectuadas por los proponentes de la iniciativa o por los supuestos interesados en el desarrollo de este proyecto. De otro modo, es posible que se esté alentando invertir en estudios sobre una iniciativa que en un primer análisis parece no viable.

En este artículo solo se ha examinado el asunto del megapuerto, pero si se lee *in extenso* la ley aprobada, se tendrá que convenir que se está promocionando un proyecto aun más ambicioso, cuyo costo sus autores estiman en aproximadamente 12.300 millones de dólares.



Foto: Yayo López

Vista desde la cima del Cerro La Mina del Cabezo de la Isla San Lorenzo



Foto: José Pinilla

Objetos para textilería recuperados por el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo promovido por la Marina de Guerra del Perú

Martes

Buffet Marino

Miércoles

Buffet Criollo

Jueves

Buffet Pastas & Antipastos

Viernes

Buffet Sancochado

5 razones para comer fuera de casa





Almuerzos Buffet con la mejor vista al Mar:

Incluye:

- Buffet de Postres
- Copa de Pisco Sour
- Impuestos y servicios

* Estacionamiento de cortesía y privado.

Lunes: Nuestra Carta Gourmet
Martes: Buffet Marino.
Miércoles: Buffet Criollo.
Jueves: Buffet Pastas & Antipastos.
Viernes: Buffet Sancochado.

S/. 49.00

(Precio por persona)

De 12:00 hrs. a 15:30 hrs.

Sky LAS AMÉRICAS

RESTAURANT GOURMET
Piso 21
LIMA - PERÚ

ayb@hoteleslasamericas.com
Hotel & Suites Las Américas Av. Benavides 415 - Miraflores / Informes y Reservas: 447-7272 (anexos A&B: 214 / SKY: 216)