

TRANSBORDO MARITIMO Y PUERTOS

José Alfredo Sabatino P.

Publicado en El Carabobeño, 27 de Noviembre de 1994
y en Economía Hoy, 28 de Diciembre de 1994

Uno de los aspectos más interesantes dentro del estudio de los puertos lo constituye, sin duda alguna, el transbordo marítimo. Esta actividad, no obstante, adquiere un carácter aún más significativo en la presente década dado el ambiente por demás altamente competitivo, dentro del cual los puertos deben desenvolverse.

El **Transbordo Marítimo** por definición comprende la transferencia de cargas, especialmente contenedores, de un barco a otro; sin embargo, en aquellos lugares donde la geografía o la infraestructura así lo permiten, esa operación puede ser complementada por un modo de transporte terrestre -ej. ferrocarril- que permitirá el movimiento de la carga a otro puerto, a veces situado a gran distancia del primero, para finalmente ser transbordados. Por consiguiente, cualquiera sea la forma que esa actividad tome, tales operaciones tendrán un importante efecto sobre la actividad de un puerto y lo más importante, gran impacto en sus negocios.

La diferencia fundamental entre los barcos convencionales para el transporte de carga general y aquellos especialmente diseñados para el transporte de contenedores, radica en que los primeros tienden a llamar en un gran número de puertos, mientras que los portacontenedores tienen que reducir sus puertos de llamada a uno en cada país o aún en cada región servida por sus itinerarios, dado los altos costos operativos envueltos. Así sus operadores necesitan reducir el "tiempo en puerto", con el objeto de incrementar la productividad.

Los puertos seleccionados para servir a estos grandes portacontenedores serán llamados "puertos eje o centros de carga", (Pivot ports) en los cuales serán descargados contenedores que posteriormente son transbordados a pequeños barcos cuya función es llevar esas cajas a su destino final (Feeder ports). Lo anterior puede ser apreciado más claramente con un sencillo ejemplo. Imaginemos, un barco llamando a un puerto **A** con 3.000 contenedores a bordo, 1.000 cajas para el país en el que se encuentra ese puerto **A** y el resto para otros puertos de la región, que identificaremos como **B**, **C** y **D**. El número de movimientos -es decir de operaciones barco/muelle- y los ingresos a ser recibidos variarán, sustancialmente, según se trate de un puerto que opera como un centro de carga y uno que recibe los contenedores en forma ulterior. En el primer caso, 3.000 cajas serán desembarcadas y otras 3.000 serán embarcadas para el viaje de retorno; subsecuentemente, las 2.000 cajas restantes serán transbordadas a pequeños barcos, mientras que otro número igual será desembarcado. Esto quiere decir que este puerto experimentará 10.000 movimientos!!! solamente con la llamada de un barco, movimientos que lógicamente, generarán ingresos adicionales a la Autoridad Portuaria. Por el contrario, si el puerto opera como uno del tipo Feeder, entonces tan solo 2.000 movimientos tendrán lugar, esto es, 1.000 cajas desembarcadas y otras tantas embarcadas para el viaje de retorno estando los ingresos del puerto, consecuentemente, relacionados con ese reducido número de movimientos. Todo este proceso ha creado, en muchos casos, complejos ramales de distribución que han modificado la geografía del transporte marítimo, de allí que pueda hablarse con toda propiedad de una geografía de la contenerización.

Entendido así el Transbordo Marítimo es indudable, entonces, que este constituye una **estrategia** que podría permitir el incremento de los negocios de un puerto, sencillamente porque más contenedores pasando a través de él significarán un sustancial incremento en los ingresos del mismo como consecuencia, en particular, del manejo y almacenamiento de esas cajas; otros beneficios, además, se traducirían en el fortalecimiento de actividades

relacionados con el avituallamiento y reparación de buques, o en la aparición de nuevas tareas como lo sería, por mencionar una, el mantenimiento de contenedores.

No obstante, el desarrollo de una estrategia en este sentido resulta bastante compleja hoy, cuando el transporte ha sufrido cambios dramáticos y el intermodalismo crece día a día. Ciertamente hay notables ejemplos de puertos a los cuales el transbordo les ha reportado cuantiosas ganancias –Singapur, Hong Kong, Colombo, Algeciras, Kingston, etc.- pero también se pueden contar muchos otros en donde las autoridades portuarias y sus gobiernos, en su afán por desarrollar puertos de transbordo que pudieran capturar el tráfico de los grandes operadores (Evergreen, Maersk, Sealand, Nedlloyd, por citar sólo algunos) llevaron a cabo inversiones millonarias caracterizadas por un divorcio total con su tráfico doméstico, y sólo confiando en las bondades de un potencial tráfico que nunca apareció.

El Caribe está considerado como una de las áreas en las que el transbordo se ha desarrollado, vertiginosamente, durante los últimos años. San Juan, Kingston, Curazao y Cristóbal –aunque este último en Panamá- operan como tales, ofreciendo facilidades para el manejo de contenedores y con un considerable número de ellos en movimiento. Sin embargo, resulta evidente también la existencia de un exceso en la oferta de facilidades para la manipulación de contenedores, en otras palabras, un número cada vez creciente de puertos apostando a jugar el papel de puertos eje o centros de carga. De allí lo importante que resulta para un puerto y sus autoridades, el análisis serio y detenido del transbordo como estrategia para incrementar la actividad portuaria y, por ende, los ingresos. Otra cosa sería incurrir en inversiones millonarias para la construcción de terminales especializados, y la consiguiente sub-utilización de las mismas.
