

EL PUERTO MODERNO

Diario "Noti Tarde" 3 de agosto de 2009

José Alfredo Sabatino Pizzolante

Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales

Puerto Cabello-Venezuela

El puerto moderno se caracteriza básicamente por el movimiento de contenedores, en razón de que en las últimas tres décadas el tráfico marítimo en general se ha visto modelado por el uso masivo de estas cajas y los avances en la construcción naval. En los sesenta el primer buque porta-contenedores era capaz de llevar seiscientos contenedores de veinte pies (600 Teus), mientras que hoy día se cuenta con buques capaces de llevar veinte veces ese número, y la carrera por construir buques con mayor capacidad no se detiene.

Se suele hablar de los buques de tipo panamax, para identificar aquellos que pueden cruzar el canal debido a su anchura (manga), esto en atención a las dimensiones de sus esclusas, y post-panamax para los que sencillamente no pueden hacerlo y requieren moverse en las rutas USA-Asia, USA-Europa y Asia-Europa. Téngase en cuenta, por ejemplo, que entre los años 1990 y 2006 la capacidad global de los buques post-panamax creció de 1.34% a 33.5%, al punto de que se espera que en el 2011 el 50% de la capacidad global sea provista por este tipo de embarcaciones. El Profesor Asaf Ashar del National Ports & Waterways Institute de la Universidad de New Orleans, ha propuesto hacer una clasificación de los buques post-panamax en generaciones: 1ra. Generación, buques de hasta 4.300 Teus; 2da. Generación, buques de hasta 8.200 Teus; 3ra. Generación, buques de más de 8.200 Teus. Sin embargo, Ashar propone una 4ta. Generación que tendrá nacimiento con el surgimiento de los nuevos patrones de servicios globales, en los que se embarcarán los grandes operadores de transporte, y la cual será consecuencia de la expansión del Canal de Panamá y el desarrollo de nuevas tecnologías de descarga costa afuera.

Si a esto se le suma el hecho de que prácticamente el 90% del comercio internacional se moviliza por mar, y que aquella flota mundial de contenedores que a principio de los ochenta, era de tres millones de Teus, en 1992 aumentó a seis millones, y hoy día alcanza veintitrés millones, uno debe concluir que se trata de un tráfico en sostenido crecimiento que obliga a los puertos a planificar muy bien su desarrollo e inversiones. Ni siquiera el Canal de Panamá será ya una limitante para el tránsito de estas grandes embarcaciones, pues si bien es cierto en la actualidad el total de tránsitos de buque porta-contenedores a través del canal es de 36% (la capacidad máxima actual del canal es para buques de 4.500 Teus), con la construcción del tercer juego de esclusas (el cual se espera estará concluido en el 2014), el canal será capaz de atender buques de 12.000 Teus. Esto significa que aquel puerto del pasado, si se quiere bastante híbrido, compuesto de unos pocos puestos de atraques, con almacenes techados y silos, muelles de carga suelta y rudimentaria maquinaria, se ha visto desplazado por terminales especializados para la manipulación de contenedores, caracterizados por áreas abiertas para el acopio de contenedores, sofisticadas maquinarias para su manipulación, en especial, grúas de tipo gantry y aguas profundas para atender el nuevo tráfico.

Se trata de un gran reto el que tiene los responsables de Bolivariana de Puertos, S.A.: Planificar estos desarrollos, escuchando a la comunidad marítimo-portuaria y asegurando que los operadores portuarios privados sigan invirtiendo sus capitales en el marco de un esquema competitivo y de seguridad jurídica.