Puerto Cabello. Propuestas de mejoras para incorporar a la operativa portuaria e impacto en las relaciones puerto-ciudad

A. Caracterización de la ciudad portuaria objeto del caso de estudio

A.1. Localización y dimensiones físicas de la ciudad portuaria y el puerto

Puerto Cabello es una ciudad venezolana y puerto marítimo, Capital del Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo. Es el puerto marítimo más importante y de mayor valor económico de Venezuela, seguido por el puerto de La Guaira, dado su gran actividad de importación de materias primas para el sector industrial venezolano.



Ubicación de la Ciudad Portuaria en relación al mapa territorial del País.



Ubicación del Puerto en relación con la Ciudad Portuaria de Puerto Cabello.

A.2. La ciudad portuaria en cifras

La ciudad de Puerto Cabello cuenta con una población de 180.280 habitantes, aunque si consideramos toda el área metropolitana que la integra (Eje Morón-Puerto Cabello), tendríamos que considerar una población de 259.794 habitantes. Posee una superficie de 729 Km2 y su puerto alcanza una superficie de 3,5 Km2. Esta población también ocupa el número 4 entre las ciudades más pobladas del País, siendo su ubicación geográfica al norte de Venezuela, en las coordenadas Longitud: O 68°0’45” y Latitud: N 10°28’23.02″.

Más allá de los elementos considerados anteriormente, vale decir que la Ciudad de Puerto Cabello cuenta con la Empresa del Estado “Diques y Astilleros Nacionales

Compañía Anónima" (DIANCA), la cual es el más grande astillero de Venezuela, y donde no solo se construyen diversos tipos de embarcaciones, sino que además se prestan todos servicios de reparaciones y mantenimiento en dique seco a buques de diferentes portes y de diferentes banderas.

La Ciudad de Puerto Cabello, además, tiene un potencial turístico no explotado, que incluye playas de arena suave, ensenadas vírgenes y una zona colonial con infraestructuras rescatables con una historia muy rica.

Actualmente Puerto Cabello cuenta con un porcentaje de ocupación de la población en la actividad portuaria de 53%.



Casonas restauradas ubicadas en en la zona colonial de Puerto Cabello.

El Puerto de la Ciudad, es su principal fuente de ejercicio económico. Posee gran variedad de muelles para el atraque de buques de diversos calados y diversas mercancías, sin embargo podemos mencionar que dispone de 32 Muelles para carga contenedorizada y ocho (08) muelles para carga granel. Dispone además de 19 patios de almacenamiento para carga contenedorizada y carga proyecto, nueve (09) almacenes techados y diecinueve (19) silos (10 de 7.500 TM de cargas granel sólido y 9 silos de 2.500 TM de granel sólido también). Cuenta además con cuatro (04) silos para carga granel líquida.

Todos sus muelles poseen una profundidad máxima para atraque de hasta 12 metros de calado, lo cual se considera una ventaja competitiva con respecto a los demás puertos del país.

Entre las principales actividades económicas que se observan en Puerto Cabello están:

- Los Servicios aduanales
- Los Servicios de almacenamiento de carga
- Las operaciones de carga y descarga de buques y
- Los servicios de abastecimiento de buques.

Las Principales Empresa del Estado que generan actividad económica son: Bolipuertos S.A. (Bolivariana de Puertos), PDVSA (Petróleos de Venezuela) y CORPOELEC (Termoeléctrica Planta Centro) y las Principales Empresa privadas que generan actividad económica son Molinos Nacionales (MONACA) y Harinera Industrial Venezolana.



El Malecón de Puerto Cabello a lo largo del paseo marítimo.

El Puerto de Puerto Cabello, ocupa el número 14 dentro del porcentaje de las exportaciones con respecto al país, sin embargo vale mencionar que esto obedece a que los puertos petroleros de PDVSA ocupan los 13 primeros lugares, considerando que la mayor parte de las exportaciones en Venezuela obedecen al sector hidrocarburos.

Con respecto a las cargas movilizadas, podemos mencionar que sus principales grupos de mercancías movidas por el puerto según su forma de presentación y naturaleza (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general), son los destinados al sector energético, siderometalúrgico, químico, fertilizantes, material de construcción y agroalimentario.

Está dotado de diversos equipos y maquinarias para el izamiento y movilización de cargas, las cuales garantizan que todas las operaciones portuarias se ejecuten de manera expedita y eficiente (Grúas Pórtico RTG, Grúas de Tierra, Reachstaker, Romanas, etc.).

El promedio de embarcaciones atendidas por mes es de 28 y el promedio de buques portacontenedores atendidos por mes es de 15, logrando atender un promedio de 22.000 Teus por mes. De igual forma el promedio de toneladas de granel movilizadas es de 250.000 TM mensuales.



Puerto Cabello. Las zonas portuarias y los barcos amarrados a lo largo de los muelles.

B. Breve reseña histórica de la ciudad portuaria

El puerto de Puerto Cabello es el mayor complejo portuario de Venezuela y se

encuentra ubicado en la parte occidental de la ciudad de Puerto Cabello.

En tiempos de la Conquista y hasta entrado el siglo XVIII el principal puerto de la zona era el de Borburata, al este de lo que sería Puerto Cabello. Paulatinamente, las autoridades españolas transformarán los manglares entre ambas zonas para dar paso a un mayor puerto. En sus inicios, el puerto fue administrado por la Compañía Guipuzcoana hasta 1782.

Con la Creación de Instituto Nacional de Puertos (INP) en el año 1975, se realizó una unificación de los procesos portuarios en toda Venezuela, dejando la regionalización de las operaciones exclusivamente el cobro por tipo de carga.

Esta administración centralizada duraría hasta el año 1989, cuando el Gobierno de Carlos Andrés Pérez, promulgó la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público. Publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 4.153, de fecha 28 de diciembre de 1989 la cual en su Art 11 Numeral 5 expone:

«Se le transfieren a los Estados las competencias reservadas al Poder Nacional a fin de promover la descentralización para la Administración y Mantenimiento de los Puertos Públicos de Uso Comercial».

Bajo esta normativa, cada Gobernación creó un órgano que se encargase de ejecutar la administración de los puertos ubicados en sus límites territoriales.

Vale mencionar que el puerto de Puerto Cabello es el principal punto de ingreso al país de importaciones y tradicionalmente también era uno de los puntos de mayor exportación de mercancías venezolanas.

C. Breve nota sobre la gobernanza de la ciudad y el puerto

Puerto Cabello es uno de los catorce municipios que conforman el estado Carabobo en la Región Central. Su capital es la ciudad homónima de Puerto Cabello y es el más importante puerto comercial de Venezuela. Se encuentra al norte del estado Carabobo. Tiene una superficie de 434 km² y una población de 259.794 de habitantes para el 2016.

En nuestro caso particular, para el año 1989, la Gobernación de Carabobo creó el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC) para llevar la responsabilidad de Administrar el Puerto de Puerto Cabello y respondiera ante esta por todas las actividades portuarias que allí se efectuarán.

En el 2009 el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Hugo Chávez Frías, decreta la reversión de los puertos mediante Resolución N°54 publicada en Gaceta Oficial N°39.143 de fecha 20 de marzo 2009, en la cual la administración de los 7 puertos más importantes del País pasando los mismos al Poder Nacional, y para lo cual se crea una Empresa del Estado llamada Bolivariana de Puertos S.A.

Lógicamente este cambio de adscripción o dependencia administrativa, generó diversos retrasos en las operaciones, puesto que existió cierta incertidumbre y sobre todo jurídica, de la forma con se llevarían las actividades portuarias en adelante.

Sin embargo en el Puerto de Puerto Cabello, todo fue fluyendo sin mayores obstáculos, aun cuando ciertos grupos de comerciantes de la zona anunciaban que el puerto estaba colapsado ante la abundante cantidad carga que arribaba al país producto de las importaciones realizadas por el mismo Estado, propiciada por la presencia de gran cantidad de dólares preferenciales para el sector alimenticio. Era muy común ver hasta un promedio de quince buques fondeados esperando tener acceso a un muelle para descargar cargas diversas y por ende una enorme cola de gandolas dispuesta para retirar esas mercancías.

Hoy en día el Puerto de Puerto Cabello está dirigido por un Gerente General, fungiendo bajo la figura de Unidad Desconcentrada de la Empresa Bolivariana de Puertos, es decir que todas sus operaciones están bajo las órdenes y lineamientos que se recibe desde la Presidencia de la Empresa desde Caracas.

D. Descripción del reto

La problemática que se presenta con este caso de estudio, y el cual se pretende discutir y solucionar en este importante espacio académico, viene dado por una realidad existente en el puerto más grande e importante de Venezuela. Se trata del Puerto de Puerto Cabello, el cual fue descrito anteriormente y en el cual se presenta

una situación complicada en la relación Puerto-Ciudad cuando se realiza la carga, descarga y movilización de mercancías a granel.

Normalmente cuando un buque con 30 mil toneladas (TN) de granos, semillas, cereal o cualquier otro alimento arriba al puerto, este debe ser descargado en su totalidad y según los datos estadísticos del puerto, la operación de estibamiento, normalmente dura entre tres días y cuatro días como mínimo, sin embargo la movilización de dicha carga puede tardar hasta nueve días, considerando el enorme congestionamiento que se genera sobre las vías aledañas al puerto dada la gran cantidad de gandolas que llegan para transportarla. De igual manera esta cola constante hace que se genere cierta sensación de inseguridad para los transportistas, puesto que los espacios carreteros no están acordes para dispensar las comodidades de aparcamiento de dichos vehículos, obligando muchas veces a los conductores a pernoctar en plena vía durante el tiempo que dura la operación, hasta esperar su turno de entrada a la zona portuaria. Esta situación irregular, aunada a que en ciertos tramos, la autopista no cuenta con la iluminación, ni la vigilancia adecuada, expone a los gandoleros a posibles hechos delictivos aislados.


MACK
Carrier



Imágenes de la situación complicada en la relación Puerto-Ciudad cuando se realiza la carga, descarga y movilización de mercancías.

Otra situación adicional que se presenta, es que mientras transitan desde La Sorpresa (inicio de la vía hacia el Puerto) hasta los muelles, existen varios tramos sumamente poblados y donde se ha vuelto cotidiano que hombres, mujeres, incluso niños, se atraviesen repentinamente en la vía, obligando a que el vehículo se detenga bruscamente, aumentando el riesgo de accidentes lamentables.

Se planteó la necesidad de que Bolipuertos realizara un acucioso estudio de cada proceso, a fin de que se conozca con certeza el tiempo que toma cada uno de ellos y se consideren las observaciones de los auxiliares de la administración aduanera y

demás organismos que intervienen en la operación, en pro de la mejorar cada etapa del proceso y hacer mejor uso de los recursos y de la forma más eficientemente posible.
Ahora bien, con respecto a este tema, se han generado muchísimas formas de acción.

E. Posibles soluciones a la problemática

- La principal y la que representa la mejor opción pero conlleva una inversión considerable de recursos es la recuperación de los Silos, lo cual permitiría que pudiera acopiarse en dichas instalaciones la mercancía a granel, y ser retirada periódicamente mediante una planificación adecuada, sin que se generen inconvenientes dentro de las vías de Puerto Cabello.
- Otra opción corresponde a la ampliación de los espacios de estacionamiento para las gandolas dentro de la terminal portuaria, sin embargo la entrada y salida seguiría siendo la misma ya que no existe una vía alterna por donde pudiera realizarse este proceso de ingreso de camiones que transportan la mercancía. Existe una posibilidad de una vía alterna, pero conlleva a condenar y sacrificar áreas sensibles del puerto que están siendo utilizadas activamente para el almacenamiento de carga contenedorizada.
- Otra solución que está en la mesa de discusión, es la construcción de una Terminal Especializada de Contenedores (TEC) cercana al puerto de Puerto Cabello y que se dedicaría exclusivamente a este tipo de carga, dejando el actual Puerto y sus muelles disponibles para las operaciones de granel, lo cual conlleva una inversión considerable, sin embargo esta última opción implicaría una afectación directa a la organización territorial que tiene la ciudad ya que los terrenos donde se tiene pensado la construcción, se encuentra aledaña a las mejores playas que tiene la ciudad y por lo tanto las más concurridas, lo cual pudiera generar una distorsión total entre las actividades portuarias y las actividades turísticas.

E. Conclusiones

En conclusión, esta situación que aqueja a la Ciudad Portuaria debe ser resuelta lo antes posible, debiendo evaluarse todas las propuestas anteriores y bajo una análisis crítico donde la misma no se convierta en una discusión estéril que solo proponga soluciones someras y paliativas temporales de la problemática sino una que sea viable y factible, tomando en consideración que de ello depende en gran medida la tranquilidad y sosiego de una población que quiere vivir en armonía con su puerto y que sigue siendo su mayor fuente de trabajo y motor de la economía de la región.

IMAGEN INICIAL | *El waterfront de Puerto Cabello: una vista de la ciudad y del puerto.*


