

El desarrollo de los Puertos Venezolanos

Venezuela puerta de entrada a América Latina

El desarrollo y crecimiento de los puertos
Venezolanos, bajo la óptica de la
integración Latino Americana y su
relación con la globalización

Abg y Lcda en Bibliotecología

Elda De Sousa

Universidad Central de Venezuela

Venezuela País privilegiado por su posición geográfica dentro de la región, como puerta de entrada por la zona norte a América Latina, está localizada en el norte de América del Sur, entre los meridianos 59°47'50" y 73°22'38" de longitud oeste y entre los paralelos 0°38'53" y 12°12'00" de latitud norte. El país se ubica totalmente en el hemisferio norte, entre la línea del ecuador terrestre y el Trópico de Cáncer, y al oeste del meridiano de Greenwich. Es el territorio más septentrional de Suramérica. Su superficie actual es de 916.445 kilómetros cuadrados, el sexto país de Suramérica por extensión. (Martel Isabel.2011.p1)

Comprende unas costas que abarcan 700 kilómetros sobre el Océano Atlántico y 2.813 kilómetros en el Mar Caribe. También incluye más de 314 islas e islotes que pertenecen a Venezuela y que

en total alcanzan 2.500 kilómetros (Martel Isabel,2011.p3).

Nuestro país cabeza al continente Latino Americano, además de poseer abundantes recursos naturales, y un clima tropical idóneo, la posición estratégica de sus costas hace de ella un País con una importantísima relevancia geo política; situación coyuntural de la cual hoy día, reposa los ojos del mundo entero, siendo el centro de una disputa de naturaleza global de parte de varios países potencia, como eje regional y estratégico para el factible control de la región.

Dicha disputa geopolítica entre un mundo aparentemente pluripolar, no responde más que a intereses de dos históricos rivales tras la resolución de la segunda guerra mundial, y posterior a la nueva distribución geopolítica del mundo, de los dos nuevos ejes de poder tras el conflicto; la extinta la URSS "La Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas" conglomerado socialista de países; sistema el cual no fue nada exitoso, conservando hoy día su eje central de poder, la denominada "Rusia", y el otro su contraparte los "Estados Unidos de Norteamérica".

Siendo China un tercer actor, del poder hegemónico mundial, pero más enfocado a sus intereses netamente tecnológicos comerciales, que del manejo del poder bélico o militar; China entendió que la ideología política obligadamente tenía que migrar, hacia un concepto más factico, como lo es, el manejo de los factores de producción económicos, tecnológicos e industriales, a diferencia

de la U.R.S.S, que se enfocó más al desarrollo de la estructura bélica y de investigación en el campo de la ciencias; que en el desarrollo de los factores de producción industrial o de la tecnología, característica que ha permitido a China poder transmutar y sobrevivir a su sistema socialista migrando hacía, un sistema mixto de producción industrial masiva, posicionándose como el líder y productor industrial dentro de la globalización y puntero de la denominada cuarta revolución industrial (Sosa Carlota.2008)

Observando como el factor económico-industrial prepondera en el gigante de Asia sobre el de la base ideológica a diferencia del extinto sistema soviético. Un ejemplo claro de los efectos de la revolución tecnológica en el ámbito marítimo y portuario es por ejemplo que Ahora los puertos, en vez de estar iluminados toda la noche, podrán trabajar a oscuras, gracias a la robótica y a la ausencia de personal en los muelles, reduciendo no sólo el uso de electricidad, sino la contaminación lumínica. Igualmente, los puertos modernos son más tranquilos, con maquinaria manejada por computadoras capaces de maniobrar contenedores más precisamente, reduciendo la posibilidad de equivocación (Salama Rosana, 2016,P.34)

El aumento en el tamaño de buques, acompañado de un aumento en el movimiento de contenedores ha obligado a los puertos a mejorar la manera en la que trabajan, desde la modernización de sus estructuras, hasta el

cambio de las actividades en la operación. La mejora en la eficiencia portuaria y la productividad se ha convertido en un reto clave para el desarrollo de muchos países (Turner, et al., 2004).

Con la denominada *economía global*, se aprecia una evolución técnica de los bienes y servicios, una movilización de los flujos y modos de transporte, nuevas organizaciones funcionales en los mercados y como producto de ello, los puertos se convierten en plataformas logísticas Intermodales (León Chen, et al., 2013, p. 70)

Venezuela se encuentra en el centro de una interesante disputa global tanto en el ámbito de sus recursos energéticos, como sobre recurso de poder sobre la puerta de entrada de América Latina de parte de los tres grandes poderes hegemónicos mundiales puntualmente Rusia, Usa, y China, tres colosos o potencias con estructuras e intereses de poder bien diferenciadas; Estados Unidos con fortalezas en el desarrollo del libre empresa y mercado, a las libertades individuales y personales, Rusia con una poderosa estructura bélica que compite con el coloso ejercito de USA, y con un basamento y modelo político con pocos visos democráticos, pero con una visión estructuralmente hegemónica y China con una estructura tecnológica industrial de vanguardia transferida por la base del conocimiento Alemán, tras una efectiva y exitosa transferencia tecnológica, generando sus propias innovaciones tecnológicas y exitoso crecimiento en el mercado global, superando a quienes

parecían hace 30 años los innovadores y generadores de la tecnología de vanguardia del futuro “ Los Japoneses”

Podemos preguntarnos dentro de la diatriba en la cual se encuentra el País, como lograr el desarrollo con tantos aliados con intereses antagónicos sobre la Nación y sus recursos tanto naturales como humanos, y como la nación posee profundas deudas financieras y políticas con varios actores.

Venezuela con una extensión considerable de costas 700 kilómetros por la Océano Atlántico y 2.813 kilómetros en el mar caribe, posee como un eje de desarrollo exponencial, tanto para el País como para la región, el desarrollo de puertos estratégicos con toda su posible infraestructura tecnológica adicionales a los de Puerto Cabello, y la Guaira, los cuales han sido desarrollados mediante inversión extranjera pero manejados administrativamente por el Estado, “Entre 2013 y 2014 el tráfico de contenedores total en los cinco puertos principales de Venezuela cayó en un 34%, según cifras de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), que hace un índice anual. De 2015 no se tienen cifras, pero, según la Cámara de Comercio de la ciudad de Puerto Cabello, por ejemplo, donde está el puerto más grande, en el primer trimestre del año 2015, hubo una caída de la actividad portuaria del 50% respecto a 2014. Y, según la Cámara de Comercio del Estado Vargas, “actual Estado a Guaira” donde

está La Guaira, el puerto está inactivo en un 90% (Campos Vanessa -2015, p 37)

Entregado el puerto de la guaira en concesión como parte de pago al inversor Europeo “En el caso de los puertos de Venezuela, éstos han perdido el posicionamiento que tenían para recibir buques de diversas navieras y para servir como centro de sucursales o filiales de navieras transnacionales para Latinoamérica y el Caribe, mientras se aleja de las demandas globales del mercado” (Salama Rosana.2016).

Podemos inferir como el desarrollo de los puertos Venezolanos y su rentabilidad física y financiera, se han visto decrecidos o disminuidos, logística y financieramente, aunque se haya permitido la inversión extranjera, el País claramente ha tenido un retroceso dentro de su desempeño en América Latina..

Algunos puertos del Caribe y de América del Sur como Colón y Balboa en Panamá, Santos en Brasil, Cartagena, en Colombia, Buenos Aires, en Argentina, Callao en Perú o Guayaquil, en Ecuador, han abierto las oportunidades de inversión a entes privados, siguiendo el modelo de gestión portuaria **Landlord Port** o **Puerto Arrendatario** (o Propietario). Otros puertos como Puerto Cabello y La Guaira en Venezuela, a pesar de contar en los últimos años con inversiones extranjeras (de Portugal en el caso del puerto de La Guaira y de China en el caso de Puerto Cabello), han dejado en manos del Estado el control de las operaciones y servicios portuarios,

siguiendo un modelo de gestión ***Service Port o Puerto Servicio***” (Salama Rosana).

En el caso del Estado La Guaira es una obra de gran envergadura que fue construida por el consorcio Texeira Duarte, a través de un convenio entre la República de Portugal y Venezuela, en la que fueron invertidos más de 398 millones de dólares. Conjuntamente con el desarrollo de los puertos, el desarrollo de las circundantes zonas aledañas a los puertos es vital para la economía y el desarrollo de un País.

Para el análisis e interpretación de este artículo y entender la interesante diatriba en que se encuentra nuestro País, en relación a el desarrollo de la costa Venezolana y de sus potenciales puertos, como entrada de América Latina y de todo un interesante y posible desarrollo comercial es fundamental manejar y entender según varios autores que es la globalización:

De acuerdo a (Giddens, 2000, p. 30) “la globalización comenzó con el comercio y las finanzas internacionales, pero hace ya varios años rebasó este campo limitado alcanzando la cultura y la religión, y comenzando a influir sobre los aspectos personales de la vida de todos”. (Salama Rosana 2016).

Según (Rodner, 2001, p. 11) expone que la globalización “es un proceso dinámico de interconexión comercial, financiera, cultural, política, religiosa y tecnológica, que se está produciendo en

todos los habitantes del mundo”. (Salama Rosana 2016).

En el ámbito económico, la globalización consiste en el libre movimiento de capitales y el aumento del dominio de las economías nacionales por parte de los mercados financieros y las multinacionales (Soros, 2002, p. 7), de lo cual se puede relacionar a la globalización con las líneas navieras de servicio regular, (Maersk Line, Hapag Lloyd, Mediterranean Shipping Company, entre otras) por ser éstas multinacionales. (Salama Rosana 2016).

De acuerdo con Annan (International Maritime Organization IMO, 2007), la globalización se ha dado gracias al desmantelamiento de las barreras al comercio y libre movimiento de capitales, manteniendo también la tecnología dentro del concepto y agregando las comunicaciones, internet y la influencia en los costos del transporte, comenzando a mostrar al transporte como parte de la globalización. (Salama Rosana 2016).

Al estudiar y entender estos conceptos sobre lo que es la globalización; entendida como un fenómeno, no solo de naturaleza económica o financiera del libre desenvolvimiento y la fluidez del mercado de capitales, si no como un fenómeno intercultural, abarcando inclusive lo religioso, lo interpersonal. Lo ecológico y lo cultural.

Dado ello siendo las costas Venezolanas la principal entrada a América Latina por

su extremo más septentrional “El caribe”, “La tendencia portuaria dentro de la globalización, apunta hacia los mega puertos o puertos globales y regionales, como por ejemplo El programa de desarrollo marítimo nacional, ejecutado entre 2005 y 2010, el cual tuvo un impacto significativo en el crecimiento de los puertos en India. Sin embargo los puertos venezolanos se han ido quedando rezagados por no contar con la infraestructura que les permita alcanzar la eficiencia de los otros”, ya que éstos son los más cercanos de la región de América del Sur a puertos de Norteamérica y Europa, logrando así optimizar costos en el transporte a buques que recalen en ellos si tuvieran las condiciones adecuadas para competir con los otros puertos de transbordo (Salama Rosana). Claramente esta infra estructura, ya más allá de la inversión, si no del tipo de servicio que se ofrece ***Landlord Port o Puerto Arrendatario o Service Port o Puerto Servicio***” y como ello afecta en la estructura de costos en los servicios y su rentabilidad o economía de gestión portuaria.

Según Hoffmann (1999) las dos metas principales de las privatizaciones portuarias en América Latina son: a) ***El impacto sobre el comercio***, buscando una mayor competitividad de los productos de exportación y una reducción de los costos de la importación y b) ***El impacto fiscal***, es decir, la búsqueda de ingresos financieros para el país, o por lo menos la reducción de pérdidas y subsidios. (Hoffmann, 1999)

Entendiendo a la globalización ***como un proceso que integra diferentes dimensiones: económica, de información, tecnología, ecología y de conflictos transculturales propios de la sociedad civil*** (Ferreira de Aguiar, et al., 2006).

Desde la reversión de la descentralización en Venezuela (reversión de la descentralización, es decir, se había decretado la descentralización y luego se volvió a la centralización), los puertos han mostrado un decrecimiento en la tasa de aumento del movimiento de carga contenerizada, mientras que tal tasa se ha casi duplicado en puertos vecinos que pueden ser considerados como competidores por su posición geográfica en relación a Venezuela. Tales puertos son Cartagena, El Callao y Santos, escogiendo estos puertos por ser los que más carga contenerizada mueven en sus respectivos países y por ser los que ocupan los 6 primeros lugares en el ranking portuario Latinoamericano y del Caribe (Economic Commission for Latin America and The Caribbean ECLAC, 2014) (Salama Rosana).

Nuestro País desarrollaría una vital posición estratégica en el desarrollo de América Latina, con una mayor estabilidad política y la creación de un sistema de integración más exitoso, que los ya existentes y que agrupe a todos los países miembros de América Latina, no solo los países andinos; con una visión más fáctica e integracionista que política, que superara inclusive a la C.A.N“

Comunidad Andina de Naciones”, y al MERCOSUR, este último donde la participación de Venezuela fue fundamentalmente política, motivo el cual impulso la expulsión de nuestro País dentro del sistema de integración, observando al igual que la salida en el 2007 de Venezuela de la C.A.N “Comunidad Andina de Naciones”, ante el rechazo del ejecutivo hacia el T.L.C “Tratado de Libre comercio, debilitó e impidió el flujo necesario de bienes servicios y personas; para poder pertenecer a el sistema de integración y con ello ser parte de un sistema inter comercial entre los países miembros, siendo la afectación tangible, en el aislamiento de nuestro país dentro de la región y la disminución de su flujo comercial y marítimo, además de la drástica y evidente disminución de la renta fiscal generada por toda la actividad marítima portuaria y de transporte intermodal, situación que ha disminuido abrupta y severamente el P.I.B “Producto Interno Bruto” de la Nación, claramente palpable sus consecuencias económicas y sociales en la economía del País .

“La armonización monetaria”, la creación de una moneda común para todos los países miembros de un sistema de integración, es un elemento básico, para la fluidez, de personas bienes y servicios en una región el mejor ejemplo de ello, es la unión Europea, para cuyo basamento legal y de estudio fue pilar fundamental la “Comunidad Andina de Naciones” CAN, en América Latina, conformada antes de la creación de la Unión Europea

y estudiada como modelo base para la creación de la Unión Europea.

China proyectándose como el coloso constructor o benefactor del mundo en vías de desarrollo como claro ejemplo véase “La Ruta de la Seda” construcción de puertos en África y Yemen y el proyecto de desarrollo de terminales portuarias en relación al fenómeno del deshielo del ártico sin poseer jurisdicción territorial; más que la únicamente la basada en el capital; sobre la de los países que se encuentran vinculados a la territorialidad del ártico, marcaría una proyección sobre posibles inversores e inversionistas, interesados en desarrollar portuariamente y a través de infraestructura de vanguardia nuestras costas Venezolanas.

También cabe destacar bajo que finalidad estratégica; si realmente es con la intención de invertir para colaborar con el desarrollo del País, o de hacerlo mucho más dependiente con China, ante el mercado, global y la guerra comercial en la cual el coloso asiático se promociona como un gran benefactor, pero cuyas verdaderas intenciones es ser el gran inversor para poder tener más control sobre los mercados financieros en la región; en cuanto a inversión, tecnología, la infraestructura y la logística; realmente esto garantizaría, la transferencia tecnológica que necesita Venezuela para su desarrollo y desarrollar, sus propios sistemas tecnológicos, conjuntamente con el verdadero ejercicio de la soberanía, o realmente seguir en un esquema de

dependencia extranjera, simulando poseer una autentica soberanía

La globalización es un fenómeno cultural, económico y social en el cual la sinergia y dependencia de los sistemas jurídicos, económicos, sociales y culturales, es cada día mayor y más interdependiente entre los países y regiones, cabe preguntarnos si las tres hegemonías mundiales que se disputan hoy día la influencia control y posición estratégica de Venezuela en la región, pudieran armonizar en cuanto a sus diferencias, y poseer objetivos e intereses comunes que pudieran sintetizarse en Venezuela, más allá de la disputa por la competencia sobre quien obtiene el mayor poder e influencia global.

La inversión privada nacional es fundamental, mucho más inclusive que las grandes inversiones que pudieran darse con grandes aliados internacionales, como ejemplo colócanos el caso de la creación de las *sociedades portuarias en Colombia* “son aquellas Sociedades Anónimas regidas por el derecho privado, cuyo objeto social es la inversión en construcción, operación y mantenimiento de puertos y su administración”. (Medina Mora, 2012).

Las sociedades portuarias también pueden prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria; Estas pueden ser de servicio público o privado y hay unas llamadas *Sociedades Portuarias “Regionales”*, que son las constituidas con el fin de recibir en

concesión las infraestructuras de los antiguos terminales marítimos que administraba COLPUERTOS. Estas también pueden actuar como Operadores Portuarios (Medina Mora, 2012).

Cabe destacar que las políticas de Estado, de un nuevo sistema de gobierno no extremista, ni radical, verdaderamente nacionalista, que garantice los derechos fundamentales y el estado de derecho, para la sana economía de un país cuya finalidad sea beneficiar y desarrollar realmente al País, con la mayor transparencia y eficiencia posible en la gestión de gobierno y con los adecuados controles; será el garante, para efectuar las políticas públicas necesarias, y los sistemas de gestión y control eficaces y eficientes, para desarrollar tanto nuestros puertos, que en total son 7, entre ellos : Puerto Cabello (Estado Carabobo), La Guaira (Estado La Guaira), Maracaibo (Estado Zulia), Puerto Internacional. Del Guamache (Estado Nueva Esparta), Guanta (Estado Anzoátegui). La Ceiba (Estado Trujillo). Eulalia Buroz (Anzoátegui), más otros posibles puertos que pudieran desarrollarse en las zonas costeras paralelamente el desarrollo de las ciudades y zonas aledañas a ellos, al igual que garantizar la adecuada transferencia tecnológica, en el desarrollo estructural y tecnológico de punta que necesita Venezuela en pro del desarrollo de sus puertos.

Fuentes Consultadas

Campos Vanessa. Gestión Marítima de Venezuela. Universidad Pontificia de Comillas Madrid 2015

Ferreira de Aguiar, M. A., Prates Junqueira, L. A. & De Moura Freddo, A. C., 2006. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. [En línea] Disponible en: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S003476122006000600004&script=sci_arttext

Martell Isabel. Transporte y desarrollo Económico: Un Análisis para Bolivia, Colombia Y Venezuela (1990-2005). Universidad Complutense de Madrid. Madrid 2011

Sosa Carlota. Cuarta revolución Industrial la oleada tecnológica

Salama Rosana. Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte Marítimo, la globalización y el desarrollo económico, casos de estudio: Venezuela , Colombia, Perú, Brasil, Universitat Politècnica de Catalunya Barcelonatech, Escola de Doctorat. Barcelona Enero 2016,

Medina Mora, O., 2012. El Puerto. Segunda ed. Bogotá: Talleres de Linotipia Martínez Ltda