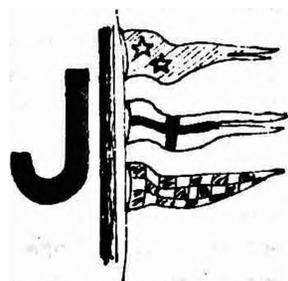


APUNTES SOBRE LOS PUERTOS JAPONESES

Por
Francisco GHISOLFO Araya
Armada de Chile

I.- INTRODUCCION.



JAPON ES un país esencialmente marítimo. Su territorio consiste en cuatro islas principales, Hon-

shu, Hokkaido, Shikoku y Kyushu, además de varias cadenas de islas más pequeñas y miles de islotes.

El archipiélago así constituido está situado frente a la costa oriental del continente asiático formando un arco de 3.800 kilómetros y comprende una superficie de poco más de 377.000 kilómetros cuadrados. Ello equivale aproximadamente a la mitad de Chile continental y representa apenas el 0,3 % de la superficie terrestre.

En este exiguo espacio vive una población que excede los 113 millones de habitantes, no obstante lo cual, gracias a su laboriosidad ha logrado un producto nacional bruto que totaliza 500.000 millones de dólares, ocupando el tercer lugar en el mundo.

Sin duda alguna Japón ha alcanzado un alto nivel de desarrollo económico e incluso es el líder en varios campos de la tecnología avanzada y esto pese a ser un país extremadamente

pobre en recursos naturales, además de contar con un territorio limitado por una accidentada geografía y una población excesiva para el espacio aprovechable.

Japón depende así de los abastecimientos provenientes del exterior en muy alto grado. El petróleo, los minerales y productos del agro se importan en cantidades fabulosas año a año. Estas materias primas importadas son procesadas y transformadas en productos elaborados para la exportación, empleando mano de obra y tecnología como único aporte japonés, para luego ir a saturar el mercado internacional con productos de óptima calidad y a bajos precios. En otras palabras, la economía japonesa descansa fundamentalmente en el intercambio comercial.

En dos artículos anteriores, publicados en las Revistas de Marina No 724 y No 727 durante el año próximo pasado se dio una visión panorámica de la industria japonesa y un vistazo al mundo nipón de los negocios, respectivamente, por lo que se estima innecesario recargar a los lectores con cifras ya proporcionadas en forma abundante. En el presente trabajo nos referiremos a los puertos japoneses, que juegan un rol importantísimo en el traspaso expedito

de las materias primas del exterior a Japon y del producto elaborado de Japon al exterior.

II.. Características de los puertos japoneses.

Japon se enorgullece de tener operando en la actualidad alrededor de 1.000 puertos comerciales e industriales, los que constituyen el corazón de las actividades portuarias del país.

Comparados con la mayoría de los existentes en otras partes del mundo, incluso nuestros países, los puertos japoneses tienen características muy propias, tanto en su aspecto físico como en la forma de operación y administración.

Lo primero, por aspectos distintivos de la geografía del país y lo segundo por las normas de administración usuales de los japoneses.

El territorio como ya hemos dicho es pequeño y en su mayor parte montañoso. Por esto, los grandes centros urbanos y las actividades industriales están concentradas principalmente en las áreas costeras, haciendo que la demanda por terrenos disponibles en ellas sea muy grande.

Por esto, los japoneses han debido construir sus puertos, por lo general, frente a las ciudades dragando las áreas marítimas a una profundidad que les permita el tráfico naviero y proporcione los fondeaderos adecuados a las naves; a su vez, el material extraído del fondo del mar, lo han empleado para rellenar los espacios que en esta forma se han ganado al mar. En verdad, los puertos japoneses en su mayoría, fueron construidos en espacios que anteriormente fueron mar.

Los casos más notables de este sistema son los puertos de Yokohama, Kawasaki y Chiba en la bahía de Tokio; los puertos de Kobe y Osaka en la bahía de Osaka; y los puertos de Nagoya y Yokkaichi en la bahía de Ise.

En los últimos años, este sistema se ha hecho prácticamente imposible dentro de las bahías antes citadas y, por saturación, se ha tenido que recurrir al levantamiento de bahías artificiales mediante la construcción masiva de rompeolas a lo largo de la pareja costa, frente a los cuales se establecen los fondeaderos exteriores; además de preparar extensos canalizos que permitan el acceso de todo tipo de buques hacia el interior en demanda de las áreas industriales. Los grandes complejos de la industria pesada, refinerías de petróleo y plantas petro-

químicas se han levantado a su vez en las áreas que lo rodean.

Casos típicos de esto es el puerto de Kashima, inigualado en el mundo por su tamaño, y los puertos de Tomakomai y Niigata-Higashi.

La mayoría de los puertos japoneses que están actualmente en operación han sido construidos por estos sistemas, dragado en las áreas de baja profundidad o por construcción totalmente artificial en la costa, aprovechándose la profundidad adecuada de la misma. De aquí se desprende obviamente que los puertos marinos constituyen la base de todo el sistema portuario japonés, siendo los puertos de rías una marcada minoría en el país.

Las características de operación y administración se pueden resumir dentro del siguiente esquema general :

De acuerdo con la Ley pertinente, los gobiernos locales, incluyéndose los municipales y prefecturales, son los principales responsables de la custodia, planificación, desarrollo, operación y administración de los puertos.

En Japon solo hay unas cuantas autoridades de puerto, o consorcios portuarios como es usual en otras partes del mundo. La autoridad portuaria financia los planes operacionales de largo plazo y la ampliación o la renovación de los molos, fondeaderos, muelles, facilidades del tráfico y otras instalaciones requeridas, con subsidios del Gobierno Central, pero principalmente con fondos provenientes del propio Gobierno local. Otros aspectos, tales como el desarrollo de los complejos industriales y la modernización de los elementos de carga y descarga, almacenes y otras facilidades portuarias son financiados mediante la emisión de bonos, que son adquiridos por los particulares.

El Gobierno central se reserva la responsabilidad de la formulación de los planes adecuados y la ejecución en solo alrededor de 100 puertos que son considerados los principales para el normal desenvolvimiento de las actividades del país, mientras que para los 900 restantes solo formula un programa quinquenal para el Desarrollo Portuario cuya ejecución corresponde a las autoridades locales. De acuerdo con estos proyectos, el Gobierno decide posteriormente las asignaciones de fondos y subsidios que se otorgaran en el presupuesto de cada año fiscal para su ejecución. El Gobierno sirve también como regulador y aval de los bonos emitidos por los administradores de los puertos.

III.- Funciones de los Puertos Japoneses.

Durante 1975, los 1.000 puertos japoneses movilizaron un total de 900 millones de toneladas desglosadas en 377 millones en cabotaje y 527 millones en comercio exterior. Sólo los puertos existentes en las grandes bahías de Yokohama y Kobe, movilizaron más de 100 millones de toneladas cada una. En los cuadros anexos puede apreciarse el incremento sostenido en la carga movilizada en los últimos años, como asimismo el número de buques atendidos, que reflejan en cierta medida el enorme movimiento portuario que ostenta Japón.

Pero ello no es todo; estos puertos juegan además un rol importantísimo en la operación de la maquinaria industrial japonesa, sirviendo, como si fuera una puerta gigantesca que abre el país hacia los océanos. En términos de funciones más específicas, los puertos japoneses operan primero como terminales claves de distribución y luego como asentamiento a los centros industriales y de producción.

Las instalaciones portuarias de Honmoku, Yamashita y Daikoku, construidas recientemente en el puerto de Yokohama; el gran muelle Oi No 13 en el puerto de Tokio; el Maya, en Kobe, como asimismo el puerto Island, en la bahía del mismo nombre, son un ejemplo de la importancia que tienen estos lugares como terminales de distribución. Cada uno de ellos constituye un complejo portuario en gran escala, capaz de movilizar por sí mismo varios millones de toneladas anuales de mercancías. Por otra parte, las áreas que circundan los puertos de Kashima y Chiba se han transformado en gigantescos complejos industriales. Así, el puerto y las plantas industriales en conjunto han conformado modernos centros de producción. Asimismo, ubicándose a lo largo de la costa se han ido instalando acerías, refinerías de petróleo y plantas petroquímicas, que están entre las mayores del mundo en el "ranking" internacional, y que reciben buques de más de 200.000 toneladas DWT.

Además de esto, las bahías japonesas sirven como vehículo para el desarrollo urbano. El espacio físico para las ciudades está severamente restringido en Japón, debido a que las ciudades han alcanzado prácticamente el punto de saturación en habitantes y las facilidades urbanas son limitadas. Los altos precios que han alcanzado los terrenos en las ciudades han hecho que los proyectos de remodelación urbana

sean operaciones excesivamente onerosas. Por esto, muchas veces, las áreas marítimas próximas a las bahías son solicitadas para proveer de espacio a las pequeñas industrias que se relacionan con las actividades portuarias o por actividades vinculadas a la distribución. Parte del puerto Island, en Kobe, se emplea con este propósito.

Finalmente, las bahías sirven también como espacio de esparcimiento para la población. Cada día se exige más a las autoridades públicas para que proporcionen instalaciones para la recreación en las áreas portuarias, tales como fondeaderos para yates y parques a la orilla del mar. El Gobierno Central está subsidiando estas necesidades y financia parte del costo de estos requerimientos, como fue el caso del fondeadero de yates Shonan en Kanagawa y el de Tanno-wa en Osaka. Se han construido parques en Tokio y Kobe y el parque Yamashita es mundialmente conocido por su fabulosa vista del puerto de Yokohama.

En la mayoría de los casos, las bahías japonesas, incluyendo a las de Yokohama y Kobe, juegan múltiples funciones. Se requiere hoy en día que se desarrollen de acuerdo con la economía mundial y en concordancia con otros puertos extranjeros, al mismo tiempo que crezcan de acuerdo a los requerimientos de la evolución económica y social del Japón.

IV.— Consideraciones Finales.

De lo anteriormente expuesto puede concluirse que aun ante una geografía poco favorable es posible con ingenio, iniciativa y voluntad, levantar el complejo portuario indispensable para el normal desenvolvimiento del comercio exterior, especialmente cuando ello es vital para el desarrollo económico de un país.

El Gobierno tiene una responsabilidad fundamental en la planificación del desarrollo global del sistema portuario, pero se reserva para sí solamente el financiamiento y la ejecución en los puertos de mayor significación, mientras que subsidia a los otros.

Para el desarrollo de los complejos industriales anexos y la modernización de los elementos de carga y descarga, almacenes y otras facilidades portuarias, se acude a capitales privados, mediante la emisión de bonos, que tienen el aval del Estado.

La administración de los puertos está entregada por lo general a los gobiernos locales,

logrando así una completa descentralización. Sólo existen algunos consorcios portuarios de tipo privado.

Vemos así que los puertos, fundamentales para el desenvolvimiento económico del Japón, en la mayoría de los casos están en poder del Estado, son administradas por el gobierno local, pero los particulares contribuyen a su mantención y modernización.

Esto podría constituir un esquema básico para nuestro país, donde en este momento se polemiza sobre las ventajas e inconvenientes de entregar la administración de los puertos a la empresa privada y una contrapartida bárbara para los exagerados privatistas norteamericanos, que antes de aceptar impuestos cada vez más

altos, están impulsando un sistema regido por patrones comerciales que lleva a la privatización de los servicios estatales y municipales, de manera que quien emplee un servicio pague directamente por él, evitando de paso el complejo sistema de impuestos.

Espero no estemos en camino hacia "CABANA BEACH", lugar ficticio del relato de Robert Poole en "THE FUTURIST", cuyo lema es "Menos gobierno es mejor gobierno" y donde la policía fue reemplazada por un cuerpo privado de seguridad; bomberos por una empresa particular que combate incendios y el puerto vendido a la General Southwest Co. para su explotación como lugar de esparcimiento para los niños.

TRANSPORTE MARITIMO

EN MILES DE TONELADAS

AÑO FISCAL	CABOTAJE	COMERCIO EXTERIOR				TOTAL MOVILIZADO
		IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	OTROS	TOTAL	
1935	78.268	18.104	8.908	----	27.012	105.280
1955	59.152	20.797	3.913	3.571	28.281	87.433
1960	108.286	50.664	6.429	4.026	61.120	169.406
1965	179.654	118.144	10.213	6.153	134.512	314.166
1970	342.076	310.013	22.367	32.311	364.691	706.767
1973	321.856	399.914	21.702	84.224	505.840	827.696
1974	410.415	406.021	32.676	81.822	920.518	930.933
1975	377.342	415.567	34.074	77.341	526.982	904.324

REFERENCIAS ESTADISTICAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

AÑO	BUQUES ENTRADOS			
	Nº TOTAL DE BUQUES	Nº BUQUES JAPONESES	TONELAJE * TOTAL	TONELAJE DE BUQUES JAPONESES
1965	22.903	10.334	101.069	40.596
1966	24.841	11.579	113.797	49.475
1967	26.752	11.583	138.869	60.654
1968	28.230	12.274	159.845	71.503
1969	30.475	13.942	180.646	84.916
1970	33.401	14.587	208.061	90.955
1971	35.557	15.250	224.032	100.271
1972	36.243	14.657	248.362	101.854
1973	39.389	14.606	283.991	122.765
1974	39.915	12.397	198.118	155.016
1975	37.909	11.021	280.196	114.374
1976	39.485	11.125	199.983	121.697

* EXPRESADO EN MILES DE TONELADAS METRICAS
 REF. ESTADISTICAS DEL MINISTERIO DE ECONOMIA DEL JAPON.

