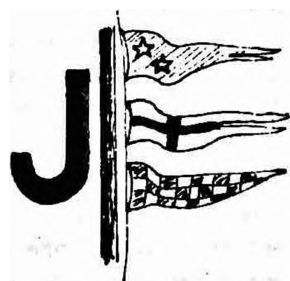


APUNTES SOBRE LOS PUERTOS JAPONESES

Por
Francisco GHISOLFO Araya
Armada de Chile

I.- INTRODUCCION.



APON 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.

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.

Sin duda alguna Japón ha alcanzado un alto nivel de desarrollo económico e incluso es considerada y esto pese a ser un país extremadamente

pobre en recursos naturales, además de contar con un territorio limitado por una accidentada costa.

Japón depende así de los abastecimientos provenientes del exterior en muy alto grado. El petróleo, los minerales y productos del agro son materias primas importadas son procesadas y transformadas en productos elaborados para la tecnología como único aporte japonés, para luego ser exportados 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. En el presente trabajo nos referiremos a los puertos japoneses, que juegan un rol importantísimo en el traspaso expedito

==!' :ibW]cbYg' XY' `cg' DiYfhcg' >UdcbYgYg"

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 acererías, 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 patronos 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
		ADCFH5! CIONES	9LDCFH5! CIONES	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

HF 5 : = 7 C ` A 5 F = H = A C ` = B H 9 F B 5 7 = C B 5 @

AÑO	6 I E I 9 G ` 9 B H F 5 8 C G			
	B, ` H C H 5 @ ` 8 9 6 I E I 9 G	B, ` 6 I E I 9 G > 5 D C B 9 G 9 G	H C B 9 @ 5 > 9 ` † TOTAL	H C B 9 @ 5 > 9 8 9 ` 6 I E I 9 G > 5 D C B 9 G 9 G
% - *	&&"-\$'	% \$" ' ' (% \$ % " \$ * -	.. (\$") - *
% - * *	& (" , (%	% % ") + -	% % " " + - +	.. (- " (+)
% - * +	& * " +) &	% % ") , ' (% ' , " , * -	.. * \$ " *) (
% - * ,	& , " & ' \$	% & " & + () - " , ()	.. + % ") \$ ' (
% - * -	' \$ " (+)	% " " - (&	, \$ " * (*	.. , (" - % *
% - + \$	' " " (\$ %	% (") , +	& \$, " \$ * %	.. - \$ " -))
% - + %	') ") +	%) " &) \$	& & (" \$ ' &	% \$ \$ & + %
% - + &	' * " & (' (% (" *) +	& (, " * &	% \$ % " ,) (
% - + ' (' - " " , -	% (" * \$ *	& , " " - - %	% & & " + *)
% - +)	' - " - %)	% & " " - +	, - , " % % ,)) " \$ % *
% - + *	' + " - \$ -	% % " \$ & %	& , \$ " % - *	% % (" " + (
% - + *	' - " (,)	% % " % &)	, - - " - , ' (% & % " * - +

† ` 9 L D F 9 G 5 8 C ` 9 B ` A = @ 9 G ` 8 9 ` H C B 9 @ 5 8 5 G ` A 9 H F = 7 5 G

F 9 : " ` 9 G H 5 8 = G H = 7 5 G ` 8 9 @ ` A = B = G H 9 F = C ` 8 9 ` 9 7 C B C A = 5 ` 8 9 @ ` > 5 D C B "