

Introducción

La actividad portuaria contribuye a la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional. Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están ubicados, promueven determinados tráficos, generan ingresos para el estado (tasas portuarias), crean empleo con el consiguiente aumento en la calidad de vida.

Es importante destacar el carácter multiproductivo de la actividad portuaria, en la que se desarrollan múltiples servicios en los cuales intervienen numerosos agentes y organismos: consignatarios, empresas estibadoras, autoridades portuarias, remolcadores, aduanas, astilleros, aseguradoras, cargadores, depósitos comerciales, etc.

La tendencia, sin embargo, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interfase entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y a convertirse en verdaderos centros de valor agregado, de tal manera que actúan no como un mero eslabón más de la cadena del transporte, sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia, en los se realizan entre otras, actividades industriales, turísticas, de negocios, que van mucho más allá del simple intercambio modal.

El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par con el comercio mundial, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y la reducción en los costos.

También en las últimas décadas, se ha producido una intensificación de la competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, de tal manera que la unidad operativa básica no es ya el puerto en su conjunto, sino las terminales de carga, ubicadas dentro de las zonas de servicios portuarios y las zonas especializadas en un determinado tipo de tráfico.

Los buques mayores presentan mayores economías en el transporte de la carga, pero precisan de mayor eficacia y eficiencia en su manipulación y mayor productividad en la carga y descarga, lo que obliga a la mejora de los rendimientos de los medios de transferencia que llevan inevitablemente a una especialización, tanto de buques como de terminales. De tal forma que, si hace unas décadas un puerto manejaba cargas en general sin especificar, hoy en día las terminales se especializan en tipos de producto cada vez más concretos: contenedores, gráneles líquidos, gráneles sólidos, entre otros.

Es comúnmente reconocida la prioridad que ocupa el comercio exterior en las políticas económicas de las naciones comercialmente más poderosas, a grado tal que las ha llevado a desarrollar, conjuntamente con el sector privado, programas de inversión y organización muy importantes para mantener a los bienes producidos en los países correspondientes, en posición competitiva respecto de las otras naciones.

En materia portuaria, casi la totalidad de las inversiones para asegurar el nivel competitivo requerido, se ha concentrado en terminales de contenedores y para servicios multimodales. A lo anterior se suman la especialización para incrementar la eficiencia de los sistemas de transporte que utilizan en las cadenas logísticas, agregando a ello el uso de sistemas de control, tramitación y seguimiento a base de teleinformática.

La eliminación gradual de las barreras de comercio, la rápida generación de información relacionada con flujos de mercado y las notables mejoras en la infraestructura de comunicaciones y transportes, han dado gran movilidad y un importante cambio a los flujos de comercio.

El cambio en las políticas económicas de numerosos países al sustituir su esquema de importaciones para ser exportadores, ha desembocado en importantes aumentos en el ámbito de la competencia en los mercados internacionales.

El transporte marítimo es el medio que ha experimentado mayores cambios tecnológicos y de organización. El incremento del tamaño de los barcos para el transporte de cargas, han producido un impacto dramático en la planeación, demandas de equipamiento, operación y administración de los puertos. En su productividad, en sus conexiones con el transporte terrestre, en el personal necesario, etc. Los puertos se han transformado en sitios intensivos de mano de obra y de capital. Sin embargo, el cambio más importante de todos estos nuevos desarrollos es el relativo al entorno de competencia bajo un concepto integral en materia de transporte y distribución. En ello, los puertos, se vuelven pieza clave lo cual ha traído como consecuencia la aparición de nuevas modalidades de uso como la de los puertos concentradores o principales, los de reembarque y los alimentadores.

Ahora se demanda mayor rapidez, confiabilidad y seguridad, costos reducidos, integración del comercio exterior y de las cadenas de transporte. Intermodalismo, desarrollo de redes de distribución integradas con transferencias en puertos concentradores; especializados y economías de escala en la operación de buques transoceánicos, flexibilidad y opciones múltiples para el usuario de transporte.

El presente trabajo surge por la necesidad que se tiene en el ámbito portuario de modernizar las instalaciones del puerto de Manta para que sea más competitivo y haya una mejora económica, tanto en la propia ciudad de Manta, como en el resto del país, Ecuador.

Para determinar cuáles son las necesidades que se tiene en el puerto de Manta se empieza por describir las condiciones actuales de dicho puerto, se menciona cuales son las cargas que se manejan y en qué cantidad; y finalmente se hace una comparación con otros puertos, con el propósito de saber las ventajas que se tiene sobre éstos.

Con el propósito de determinar la infraestructura necesaria para la modernización del puerto, se mencionan cuales son las proyecciones de carga y se describen las propuestas de distribución. Al evaluar las propuestas, se procede a hacer la distribución de áreas dentro del puerto y se realiza el diseño preliminar de la obras de protección y áreas de navegación del mismo.

Este trabajo busca dar un panorama general sobre el diseño preliminar de un puerto, tomando en cuenta solo algunas de las muchas variables que intervienen en la operación de éste.