

**EN BREVE**

**■ Carga aérea**

La demanda global por servicios de transporte de carga aérea aumentaría 4,5 % en 2015, impulsada por el crecimiento del comercio transfronterizo, dijo el miércoles la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por su sigla en inglés).

La demanda medida en kilómetros por toneladas de carga subió 4,2 % en noviembre, afirmó IATA en una actualización mensual regular de cifras de carga aérea.

"Quedó claro en noviembre que la mayor parte de ese crecimiento está siendo capturado por operadores en las regiones de Asia-Pacífico y Oriente Medio, que son dinámicas y relativamente amistosas para los mercados", afirmó el director general de IATA, Tony Tyler, a través de un comunicado.

**■ Posgrado**

En febrero abre la inscripción para posgrado en Política y Planificación del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín. La carrera es dictada por Instituto del Transporte de la alta casa de estudios y acreditada por la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria. Su director, y también decano del Instituto, es José Barbero, especialista en el tema, referente académico y consultor de organismos internacionales.

El programa está dirigido a profesionales y funcionarios que se desempeñan en áreas de diseño, gestión e implementación de proyectos vinculados al transporte terrestre, marítimo, portuario, aéreo, logístico y comercio exterior, tanto en el sector privado como en el público.

El sistema de cursada prevé que los encuentros se realicen con una frecuencia quincenal durante tres cuatrimestres. La carga horaria es de 456 horas, de las cuales 396 son presenciales y las 60 restantes se destinan a la elaboración del trabajo final integrador.

La sede del posgrado está ubicada en la calle Sarmiento 1853, de la Capital Federal. Para más información: [www.unsam.edu.ar](http://www.unsam.edu.ar)

DECISIONES FRUTO DE DEBATES AMPLIOS Y PARTICIPATIVOS

# Un ejemplo desde el norte de Europa

**En Rotterdam, las correctas políticas de Estado para puertos y vías navegables de 1860, siguen dando sus grandes frutos en la actualidad**



ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (\*)

**H**ay cierta confusión cuando se habla de la hidrovía, y esto causa a menudo serios problemas. En una Jornada llevada a cabo en 2008 en la Bolsa de Comercio de Rosario bajo el título "Optimización Operativa e Institucional de la Hidrovía", se hizo creer erróneamente, que la palabra "hidrovía" era el nom-

bre del trayecto que abarca el Río Paraguay y el trecho del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata por el Paraná de las Palmas únicamente, con inclusión del puerto de Nueva Palmira, pero sin incluir los brazos del Paraná Guazú y Paraná Bravo. Por eso es necesario aclarar que una hidrovía es un camino (vía) hecho en el agua y cualquier vía de navegación fluvial que se usa para el transporte.

Los problemas que surgieron a partir de los años 80 con el uso de buques cada vez mayores, ya se presentaron mucho antes en los puertos fluvio marítimos de Europa. Pero allí se previeron las necesidades del futuro en el norte Europa. A partir de amplios y abiertos debates, siempre pudieron llegar a tiempo con sus planes de adaptación de las vías navegables, para adecuarlas a las nuevas necesidades del comercio. Y esto no tiene nada que ver con diferentes idiosincrasias o años desde que se hicieron nación, sino con sentido común, que a veces es el menos común de los sentidos.

**Una lección**

Es posible aprender mucho de la historia de los puertos del norte de Europa, donde se ha desarrollado un sistema fluvio marítimo con las terminales de

Hamburgo, Bremen, Rotterdam y Amberes a la cabeza. Desde hace siglos han competido a muerte para atraer las cargas y lo hicieron prestando las mejores cadenas logísticas posibles al gran comercio europeo. Pero ese comercio sabía que no solo debía haber competencia y que todos podrían beneficiarse si también había complementación. Por eso se formaron desde hace muchos años entes supranacionales, para poder usar las vías navegables de la mejor forma posible para el bien de toda la región y donde más tarde también se incluyeron los puertos. Los puertos del norte de Europa se caracterizan por su competencia y complementación, y estas no son simples frases retóricas. Dentro de las historias que muestran cómo se consiguieron esos objetivos, hay lecciones para nosotros. Un ejemplo: aprovechando su ubicación geográfica, el puerto de Rotterdam pudo convertirse en la segunda parte del siglo XIX de un pequeño puerto de pescadores en un importante eslabón en el tráfico entre las crecientes zonas industriales del Reino Unido y la zona del Ruhr/Rin en Alemania y ahora se dice comúnmente que Rotterdam es el principal puerto de Alemania. Pero las cosas no vinieron solas y la

lectura de la historia sobre cómo se consiguió esto, es muy importante. El puerto de pescadores de Rotterdam estaba en un buen punto, pero en un gran delta, justo al norte de la salida del río Escalda y en el centro de los diferentes brazos de salida de los ríos Rin, Mosa y varios otros afluentes chicos, todos de muy poca profundidad y con constantes sedimentaciones. Sería imposible en los años 1850/80 dragar uno de esos ríos para hacerlo apto para los primeros buques a vapor, algunos ya de cien metros de largo, que entonces se consideraban enormes y que algunos tildaban como el máximo tamaño que podría haber en el transporte marítimo del futuro. Pieter Caland, un joven ingeniero hidráulico presentó alrededor de 1860 un audaz plan en el Congreso holandés, para abrir una nueva salida, cortando cuatro kilómetros de dunas al norte de todas las salidas fluviales chicas. También propuso dos largas escolleras en el Mar del Norte para conectar la parte canalizada del río Rin con un punto profundo que no sufría de formación de bancos de los sedimentos de todos los ríos. Los arduos debates que se produjeron en el Congreso hasta que se aceptó el plan por Ley en 1863, contienen aspectos que siguen siendo de interés hasta el día de hoy. Pocos meses después de haberse aprobado el proyecto, se comenzó con esa enorme obra hasta completarla en 1872. Es innegable que en la historia de Rotterdam y su canal llamado "Nueva Hidrovía" podemos encontrar lecciones. Las correctas políticas de Estado para puertos y vías navegables de 1860, resultado de transparentes debates, siguen dando sus grandes frutos en la actualidad y ahora la parte principal del puerto de Rotterdam está donde lo proyectó un inteligente ingeniero de 32 años. Es una vía navegable que se ha adelantado siempre a las nuevas necesidades y siempre fue apta para los mayores buques del mundo. A eso se deben agregar otros ejemplos de todo lo que hicieron los entes supranacionales para que vías navegables y puertos del norte de Europa, se usen de la forma más eficiente posible en beneficio de toda la región. Alguien debiera investigar y describir cómo se unieron el Rin, Elbe y Donau en un sistema interconectado, todo a base de amplias informaciones sobre los proyectos, que se sujetaron a transparentes debates, donde todos los interesados se ocuparon de participar.

Más información en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar).

**Terminología**

**E**l Acceso Norte a la Capital es una autopista que forma parte del sistema denominado "La Panamericana". Mucha gente ingresa diariamente a la capital por el Acceso Norte, pero cuando se le pregunta cómo vienen, prácticamente todos responden que lo hacen por la Panamericana en lugar de señalar que fue por una autopista.

Lo mismo pasa cuando se habla de un sistema de ríos. A una parte de ellos se los conoce como la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) por un acuerdo internacional. No obstante, cuando se habla de nuestro sistema de ríos, no es correcto referirse únicamente a la hidrovía, pues se cometería el mismo error que cuando la gente dice que vino por la Panamericana.



**(\*) Especialista en transporte Intermodal.**