

Anexo 3

Este importante anexo es muy largo, pero merece mucha atención:

<https://www.pagina12.com.ar/15299-el-caso-del-capitan>

PAGINA 12

17 de enero de 2017

El caso del capitán.

Un capitán de ultramar que sabe de puertos presentó un amparo contra la venta de terrenos en el de Buenos Aires. El caso fue tajante y, al contrario de las medidas del gobierno, bien fundado en lo técnico. Fue rechazado por una jueza por las razones más zonzas posibles, pero ya fue apelado.

Por Sergio Kiernan

Daniel Caso tiene el romántico título de capitán de ultramar, una manera de indicar que es un experimentado marino mercante, y además es licenciado en Administración Naviera. Con lo que es una de esas personas que cuando ve un puerto no ve sólo un borde, agua, buques y grúas, sino una compleja maquinaria con un enorme poder económico- Resulta que los puertos, en su conjunto, pueden abaratar los costos de un país o subirlos, hacerlos más o menos competitivos, empobrecer a sus habitantes o ayudarlos a prosperar. Para un país que importa y que exporta, cómo anden los puertos es un factor económico de primer orden. Y resulta que el de Buenos Aires, que los laicos ignoramos y pensamos que no pesa tanto, todavía maneja el 56 por ciento de todo lo que entra y sale de Argentina. Como no hay reemplazos a la vista, el capitán Caso se alarma de que se vendan doce hectáreas ferroviarias - fundamental que sean ferroviarias- porque aparentemente no se usan. Lo que señala el pedido de amparo es que esas hectáreas son importantes y que venderlas es privilegiar el "minúsculo" interés de los

especuladores inmobiliarios por sobre un interés nacional mucho mayor. La diferencia es tal, que Caso hasta se permite sospechar de corrupción.

Esta triste historia arranca con una disposición de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y un decreto presidencial que respectivamente desafectan y permiten vender doce hectáreas de Puerto Nuevo entre Madero, San Martín, Antártida Argentina y Cecilia Grierson. La venta, afirma la demanda, es "una inexcusable violación del orden jurídico constitucional, procurándose con esta acción la tutela jurisdiccional frente a la conducta ilegítima y arbitraria del Estado Nacional". Para comenzar, Caso le niega a una subsecretaría el derecho a desafectar terrenos portuarios con un buen argumento de ley. Es que si el puerto fue creado y delimitado por una ley del Congreso, un achique semejante sólo "puede ser efectuado por una norma de carácter superior. En criollo, una disposición de un subsecretario no puede enmendarle la plana al Congreso Nacional, que entre otras cosas es soberano y electo.

¿Por qué hacer esto? Pues para vender los terrenos, por supuesto. Caso le señala a la justicia que si bien no se hicieron anuncios oficiales ni se distribuyó ningún plan, se sabía del plan. Diego Cazes, uno de los socios de la inmobiliaria L.J.Ramos, contó muy satisfecho y orgulloso que debido "a la trayectoria de la firma", el gobierno porteño le pidió "varios informes" sobre el potencial económico" de esas hectáreas. La conclusión fue que "se puede desarrollar una cantidad importante de metros cuadrados". Cazes arriesgó que el futuro uso de los terrenos sea mixto, con oficinas, viviendas y hotelería, pero se negó a dar detalles del proyecto concreto porque "no está autorizado".

El amparo del capitán explica que un puerto tiene un "atrás" funcional, una zona que no se usa siempre sino en momentos de congestión y que lo separa de la ciudad en sí. Recortar estas tierras "compromete la capacidad del puerto en materia de conectividad y logística, dejando su funcionamiento expuesto a interferencias de las actividades urbanas y al riesgo de una mayor proximidad al umbral de congestión". Por supuesto, andar vendiendo las áreas de reserva cierra toda posibilidad de algún día expandir el puerto cuando se necesite uno más grande. Aquí es donde Caso empieza a mostrar la diferencia entre alguien que sabe de un tema y alguien a quien no le importa porque está pensando en otra cosa.

Resulta que un mal puerto, uno que demora, es un tapón y funciona como "una barrera para arancelaria" porque aunque no se agreguen impuestos, la demora y el sobre costo para exportar o importar afectan los precios finales, la competitividad de todo el país. Lo de todo el país es real, ya que Argentina saca el 56 por ciento de sus cargas por Buenos Aires, con otros puertos como Zárate apenas sosteniendo una segunda línea. El de la Capital es además "el" puerto para containers, la boca por la que sale todo lo que exportamos con valor agregado, todo lo que no sea granos y listo. En términos técnicos, "Puerto Nuevo y Dock Sud son los dos únicos de Argentina que atienden Servicios Directos de las empresas de navegación de Línea Regular" que transportan "mercancías de alto valor agregado en contenedores". Caso agrega que todo indica que el volumen de tráfico de cargas va a aumentar y que ya se está enviando carga a Montevideo porque las bocas de salida nacionales no alcanzan.

Resulta que el gobierno ya sabe todo esto, pero privilegia a la industria mimada, la especulación inmobiliaria porteña, aun a costa del resto del país. Caso advierte a la justicia que Puertos y Vías Navegables va a argumentar que ya hay un puerto flamante para compensar al porteño, el de La Plata, que teóricamente tiene capacidad para manejar 450.000 contenedores por año. Pero resulta que este puerto está vacío, ninguna empresa lo quiere usar, porque le falta justamente lo que se quiere vender en Buenos Aires, sus espacios de atrás y su conectividad. En La Plata es difícil pasar de la ruta 6 o de la autopista al puerto, nunca nadie hizo una conexión ferroviaria y casi no hay espacio para apilar cargas en espera. De hecho, el puerto fue construido a fuerza de rellenos y de caras compras de terrenos privados, y la única manera de conectarlo de modo eficiente con el resto del país es hundiendo una fortuna en más terrenos, vías y rutas directas.

Con lo que Puerto Nuevo y su gemelo al sur, a la altura de Barracas, seguirán jugando un rol fundamental en la economía del país por un buen tiempo. Reducirlo implica "una disminución de sus capacidades" que lo deja "sin los necesarios espacios de reserva". Todo esto constituye, se entiende, "una decisión carente de visión estratégica y contraria a las mejores prácticas internacionales". Como pidiendo que Mauricio Macri empiece a pensar como presidente y no como el profesional inmobiliario que es, el amparo afirma que "no se conoce cuáles son concretamente los objetivos que hacen al interés general del acto de planificación", "ni que las autoridades hayan llevado a cabo estudio técnico y económico alguno que lo justifique".

Y todo esto no es, como decían las tías, ninguna ciencia infusa. Caso lo explica a la justicia con suma sencillez: los buques de carga son cada

vez más grandes y capaces de transportar volúmenes de carga medio fantásticos. Antaño, un puerto como el nuestro veía un regular ir y venir de barcos medianos o, para la época, grandes, que traían sus cargas y se iban dejando lugar a otros. Ahora uno ve el puerto hasta vacío por un tiempo, hasta que llega uno de esos superbarcos y lo abarrota de contenedores. El ritmo es desperejo y algo brutal, lo que "genera una mucho mayor concentración de las operaciones imponiendo puntualmente cada vez más presión sobre las instalaciones, los accesos viales y ferroviarios del puerto". Tanta carga que llega toda junta debe ser apilada en alguna parte, a salvo, lo mismo que estuvo apilada la tanta carga que el barco se lleva en su viaje de vuelta. Para más complicaciones, la carga permanece más tiempo en el puerto que antes, porque la Aduana la revisa con más cuidado y porque hoy, con el narcotráfico y el terrorismo, las exigencias de seguridad y revisión son mucho mayores.

Con lo que estos fondos de los puertos "proveen capacidad de almacenaje adicional que alivia la combinación de picos de operación con la dilatación del ciclo de permanencia de las cargas en zona primaria aduanera". Ni hablar de los patios ferroviarios donde esperan largos convoys de mercadería, patios diseñados hace un siglo largo con espacio de más para acomodar trenes cada vez más largos, con locomotoras más potentes, que nuestros abuelos sabían que iban a venir. Arruinar el puerto porteño mordisqueando terrenos es algo que puede afectar la eficiencia de un recurso escaso y caro, con lo que "es mucho más lo que el país pierde" que lo que la Ciudad "cree que gana con esta disposición". Y hablando de perder, las empresas públicas y privadas que van a ser desalojadas van a perder sus inversiones e

infraestructura, una "innecesaria distracción de recursos de capital en la relocalización"... como si sobrara la plata.

Que todo esto no tiene otra razón que habilitar un negocio inmobiliario para los amigos lo prueba que los ferrocarriles ya estaban previendo un gasto grueso para reemplazar lo que se va a vender. Como el puerto necesita sí o sí una playa de maniobras, se está creando una en Tres de Febrero en lo que se conoce hoy como Talleres Alianza. Como señala Caso, "el costo tendrán que pagarlo todos los argentinos mientras se deshacen de las doce hectáreas para negocios inmobiliarios que benefician solo a un puñado de individuos" privilegiados y con amigos en los lugares correctos. El capitán avanza en esta idea explicando a la justicia que leyendo con cuidado la disposición que desafecta los terrenos "pareciera que hoy existe una nueva política portuaria nacional que subordina el patrimonio público y el interés general al del mercado inmobiliario". De hecho, esta política se basa en identificar terrenos en apariencia ociosos para poder venderlos, pero Caso explica que "esto (que no se usen) no es culpa de la cosa sino de la capacidad o incompetencia de quien es responsable de administrar el patrimonio".

De hecho, sí existe un plan para el puerto hecho con cuidado y con el objetivo de mejorarlos para todo el país. Este plan es de 2005, fue hecho por la misma administración portuaria y lo dirigió el ingeniero Jorge Abramian, que hoy preside el Consejo Profesional de Ingeniería Civil. Este plan, pensado para 2030, no sólo ni habla de vender algún terreno sino que llama a realizar importantes rellenos en la zona portuaria para ampliarla. Esto es "exactamente lo contrario" de lo que se quiere hacer ahora. Con lo que, dice tersamente el capitán, "resulta al menos incoherente, sino peligroso, achicar el Puerto de Buenos

Aires". No extraña que ante la falta de algún argumento técnico para la venta de terrenos, el único que haya hablado del tema es la Agencia de Administración de Bienes del Estado, que sólo habló que así le ingresarán dineros al fisco. Caso se pregunta qué "solvencia técnica" tiene esta administración para andar vendiendo los fondos del puerto porteño.

El escrito del capitán sigue con varias consideraciones legales y distinciones entre bienes del Estado y bienes públicos, pero lo corona con una frase lapidaria: vender la cosa pública "es el acto final y supremo que corona la mala administración del patrimonio que los ciudadanos confían a quienes integran los organismos del Estado del que quizás no esté ausente la corrupción". Y ya que hablamos de ese tema, se avisa que ya antes de que se publicaran resoluciones, disposiciones y decretos, "un minúsculo círculo de intereses inmobiliarios conversaba con los funcionarios acerca del destino del patrimonio portuario". Por todo eso, Caso pide que se suspenda tanto la disposición como el decreto, y explica la premura y el riesgo de la demora. Nada de esto fue atendido por la juez interviniente, en el juzgado contencioso administrativo federal 12. En alquilo más de una página, la magistrada resume los argumentos del capitán y luego le dedica seis páginas a sostener el argumento más anticuado y pobre que se puede aplicar para rechazar un pedido de amparo, que no alcanza ser un ciudadano preocupado porque ser un ciudadano es una categoría genérica. Con abundantes citas de la Corte Suprema y otros fallos federales, la juez insiste en que si uno no es directamente afectado, no tiene "un perjuicio concreto", no alcanza para pedir amparos. Además, el triste fallo avisa que que un poder corrija a otro es como medio

anómalo, lo cual es una definición casi novedosa aunque tímida del rol del judicial frente al ejecutivo.

Todo esto, por supuesto, es el argumento favorito del gobierno porteño ante los amparos que presentan los ciudadanos y las ONG para frenarle la chata a sus negocios. La justicia de la Ciudad ya creó una rica jurisprudencia explicando que no hace falta que te demuela una pieza patrimonial propia o que te construyan una torre justo al lado para poder presentar un amparo, lo que le dio a este poder porteño una relevancia y un poder que no tenía. La timidez del juzgado 12 es notable, así como la falta de ganas de meterse en un negocio que ordenó el presidente.

El capitán Caso ya presentó su apelación. Sería interesante que la justicia tomara sus argumentos de fondo y no vuelva a desvalorizar la condición ciudadana porque el demandante no vive en los terrenos ferroviarios que van a vender. Si el poder judicial realmente piensa así estamos perdidos, indefensos ante los negocios del poder mientras se hagan a algún metro de la casa propia o en lugares que no son privados.
