

SE REQUIEREN POLÍTICAS EFICACES

Relación ciudad puerto en el mundo moderno

Es mucho más difícil comprobar los resultados positivos para las ciudades, que los negativos que están casi siempre a la vista.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

Según los informes de finales de 2013, se están considerando proyectos para asegurar que nuestro comercio exterior tenga suficiente capacidad para los grandes buques-portacontenedores que están llegando al país. Se habla principalmente del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud y un eventual puerto de aguas profundas. Tampoco nadie puede olvidar que en abril entrará en operaciones Tecplata, que es la mayor inversión portuaria de los últimos 100 años en el país. Es realmente lamentable que no se haya cumplido con lo prometido cuando se puso la primera piedra de esa terminal: que en el momento de entrar en operaciones estarán terminados también los necesarios accesos viales, para que las cargas del norte, que son la gran mayoría, pudiesen entrar sin tener que cruzar la ciudad de Buenos Aires.

Cuando en otros partes del mundo se comenzaron a proyectar grandes terminales para contenedores dentro de ciudades-puertos, se hicieron amplios estudios de costos y beneficios, y debemos suponer que esto se está haciendo también en nuestro caso. Durante 2013, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD) publicó los resultados de una serie de complicados estudios sobre esta materia. En uno de ellos señala que "la relación entre los puertos y sus ciudades ha evolucionado, ya no es evidente que un eficiente puerto automáticamente tendrá un neto impacto positivo sobre la ciudad-puerto". Estos estudios tienen como objetivo llenar este vacío, mediante la evaluación de la eficacia de las políticas puerto-ciudad, dentro de distintos ámbitos políticos, incluyendo el desarrollo de los puertos, desarrollo económico de ciudad-puerto, transporte, medio ambiente, desarrollo y la comunicación espacial. Y se dan informaciones para un conjunto de 27 grandes ciudades portuarias del mundo, que hace posible identificar



las medidas que se asocian con los resultados de políticas eficaces. Se muestran patrones de los resultados y las políticas normativas conexas. Y en las conclusiones se puede leer, que es muy difícil evaluar las mejores políticas, por las diferentes características, que requieren un desarrollo equilibrado entre el puerto y la ciudad, que depende de disponibilidad de terrenos. Pero está claro, que es mucho más difícil comprobar los resultados positivos para las ciudades, que los negativos que están casi siempre a la vista.

Es muy difícil evaluar las mejores políticas, por las diferentes características, que requieren un desarrollo equilibrado entre el puerto y la ciudad.

Un visionario

Los fundamentos, sin los enormes y complicados estudios de la OECD, ya fueron previstos por un gran visionario que puso las primeras piedras para cambiar el transporte en todo el mundo y cuya historia todos conocen: Malcom McLean. Este hombre que comenzó su carrera con un solo camión, aprovechó la posibilidad de agrandar su flota con la compra de camiones construidos para la guerra, que se ofrecieron al final de ésta con grandes facilidades al público. En el principio de los años 50 ya tenía una empresa muy grande de transporte por camión entre Nueva York y Houston. Pero le fue difícil competir con el ferrocarril y buscando formas para bajar los costos, inventó

lió el primer buque cargado con 58 containers en cubierta desde Nueva York a Houston. Ese día de 1956 había comenzado el primer cambio entre la ciudad de Nueva York y su puerto, que estaba en el centro en una península en Manhattan y Brooklyn. Para acceder al puerto se debía cruzar el Río Hudson por unos pocos puentes o túneles, donde ya había cierta congestión en aquel entonces. Por eso, McLean que ha demostrado ser un hombre práctico, no quiso tener su terminal portuaria dentro de la ciudad y pidió un terreno al otro lado del Río Hudson en New Jersey, donde había solamente terminales para chatarra y otros productos que no se deseaban tener dentro de la ciudad. Cuando en 1965 McLean lanzó su primera línea a Europa, a Rotterdam y Bremerhaven, él fue personalmente a elegir en aquellos puertos terrenos para terminales fuera de las ciudades. Y una atenta lectura de lo que ha pasado con prácticamente todas las ciudades-puertos del mundo, desde Singapur a Helsinki,

demuestra que las terminales de contenedores se ubicaron en las periferias o directamente fuera de la ciudad. Una de las pocas excepciones es la ciudad de Los Angeles, que hizo una enorme obra, el "Alameda Corridor", con carreteras y ferrocarriles en trincheras.

El rol de los puertos ha cambiado. Ahora son eslabones de la cadena logística, que requieren zonas complementarias para ejercer eficientemente su función. Mientras antes era suficiente medir su desempeño por los servicios que prestan a los buques, ahora se lo debe medir por su eficiencia dentro de la cadena completa de origen a destino.

Más información en www.antonioz.com.ar.



(*) Especialista en transporte y logística internacional.