

Actividad portuaria en la ciudad y autonomía : hacia la madurez política¹

La constitución de 1994 confirmó el status federal de la ciudad, e incrementó su autonomía política introduciendo el carácter electivo de su intendente. Este cambio político constituye una excelente oportunidad, y una responsabilidad, de la ciudad en relación al transporte. Excepto por la ubicación de las paradas de colectivo y las extensiones del subte, el resto del transporte sigue siendo administrado desde la Secretaría de Transporte de la Nación: las decisiones sobre el puerto, el subte, los colectivos, y los trenes metropolitanos (pieza maestra del sistema) siguen dependiendo de un órgano gubernamental que posee cada vez más responsabilidades en el orden federal. Por lo tanto, una mayor ingerencia del Gobierno de la Ciudad en la agenda metropolitana de transporte es fundamental, y es una responsabilidad. En esta oportunidad se analizarán dos componentes del tema, el puerto y el subte. Desarrollaremos la hipótesis de que la Ciudad seguirá relegada de la toma de decisiones, en cuanto sus objetivos no puedan transmitirse mediante sólidos criterios técnicos y políticos. Fue en su momento con este objetivo que armamos dentro de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento, con el aval de Roberto Feletti, una unidad de trabajo dirigida al seguimiento metropolitano.

El gran alcance que puede tener una Ciudad más autónoma en políticas de infraestructura ha sido comprobado en el crecimiento de la red de subtes de los últimos 10 años, que proponemos aquí como ejemplo, antes de abordar el tema

¹ **Marcelo E. Lascano** es especialista en temas de infraestructura y recursos naturales. Este artículo ha sido publicado en la *Revista de la Cámara Inmobiliaria Argentina*, enero-febrero de 2008, Buenos Aires.

portuario. Luego de la efectivización de la autonomía se han inaugurado¹¹ estaciones nuevas. No es un mérito menor, y es un éxito directamente ligado a la autonomía. Éxito que debiera haberse celebrado más, en el medio de un transporte metropolitano que no muestra mejoras. Al contrario de lo que sucede respecto a la actividad portuaria, la Ciudad ya cuenta con capacidad técnica para avocarse más directamente a la gestión. Aunque actualmente se dedica a la intensa tarea de planificar las extensiones previstas por ley, Subterráneos de Buenos Aires puede ser la base de una mayor ingerencia de la ciudad, técnicamente sólida, en la gestión de la red, actualmente operada bajo la modalidad de concesión. En particular hay dos temas en los que podría realizar un aporte la ciudad, resaltando su relevancia : la necesidad de establecer un balance entre extensión de la red y renovación del parque de vagones. Luego, la adecuación de las dimensiones y números de bocas de entrada. Este tema ha sido largamente demorado, esencialmente por su resolución urbanística: muy lejos de las escalas de una Secretaría de Transporte de la Nación, y fuera del contrato que rige las responsabilidades del concesionario. La ciudad entonces puede ejercer un rol positivo, de acuerdo a su naturaleza. Adicionalmente debe comenzar a incrementar su capacidad de monitoreo del concesionario, para lograr la devolución de la red, y la transferencia del control de la concesión. Recordemos que la red había sido transferida a la Municipalidad de Buenos Aires en 1979, y que a principios de los '90, antes de la autonomía, es transferida a la Nación, en el contexto de las concesiones ferroviarias.

La ciudad puede jugar un rol, y un rol central, en la agenda metropolitana de transporte, en tenga la capacidad de definir objetivos, monitorear indicadores, y realizar inversiones. La actividad portuaria es uno de los grandes rubros económicos de la ciudad., y el Gobierno de la Ciudad debe comenzar a formar cuadros técnicos relacionados con la temática. En primer término para desarrollar



recursos humanos que expresen la agenda de la jurisdicción local. No sería suficiente, en nuestra opinión, con sólo otorgar cargos a expertos portuarios que, según nuestra experiencia, no siempre contemplan la inserción urbana, económica y de transporte terrestre, de la actividad portuaria. En segundo término, y quizá este sea el tema de mayor importancia, la Ciudad debe generar planes de desarrollo y apoyo para toda la actividad portuaria que compone parte de su economía. Esto quiere decir que debe tomar en cuenta no sólo la dinámica del puerto Nuevo, sino también proyectar el crecimiento de Dock sud, La Plata y Zárate. La principal competencia de la actividad portuaria del Río de la Plata se da con el Brasil. Es desde éste contexto que deberá partir la sinergia entre la Ciudad y el sector portuario para asegurar el crecimiento de este rubro central de la economía porteña, así como transporte barato a gran parte de las exportaciones del país. Ésta es la responsabilidad, doble, del Gobierno de la Ciudad respecto a la actividad portuaria. Es por esto que la Ciudad, sea desde su poder ejecutivo o desde la legislatura, debe plantear su participación en la agenda portuaria de manera más amplia de lo que se ha hecho hasta hoy. La Ciudad no debe reclamar el traspaso de una infraestructura, el puerto Nuevo, en el barrio de Retiro, sino que debe obtener un lugar institucional

permanente en la toma de decisiones. Y podemos precisar aún más este planteo : la Ciudad, contando con la adecuada capacidad técnica, tiene la oportunidad de generar este espacio institucional común, para la generación de sinergias de competitividad portuaria. Es justamente este cambio de mentalidad técnica la que requiere, en nuestra opinión, la generación de nuevos recursos humanos, que puedan abordar el tema portuario con mayor flexibilidad. Por lo menos con una mayor flexibilidad que necesita para exportar los sectores productivos que utilizan los puertos alrededor de la Ciudad. En el caso de que la ciudad siga limitando su reclamo al traspaso de una infraestructura, corre el serio riesgo de limitar su participación institucional a lo relacionado con esa unidad física en particular, y no con el rol económico que cumple. Y si además esa infraestructura comienza a manifestar sus limitaciones de diseño, la ciudad corre el riesgo de que su reclamo reciba satisfacción tan sólo formal : la actividad portuaria se habrá trasladado a otras terminales metropolitanas, y la ciudad continuará sin asumir un rol dinamizador en el armado de políticas portuarias. Considerando que el diseño del puerto Nuevo es de la década de 1910, cabe que demos un toque de atención a sus características generales. Esta descripción nos permitirá dimensionar el rol actual y potencial de los otros puertos de Buenos Aires, las terminales del Río de la Plata: Dock Sud, Zárate y La Plata

De las cuatro terminales portuarias de Buenos Aires, sólo la de Zárate es resultado de una planificación dirigida al manejo de contenedores. El puerto Nuevo, Dock Sud y La Plata son casos de infraestructura concebidas hace más de 50 años para otros tipos de tránsito portuario pero adaptadas con éxito para el manejo de contenedores. El desfase entre la idea original y el uso actual en estos tres casos impondrá algunas limitaciones en el largo plazo.

En cuanto al puerto Nuevo se presentan limitante del calado (profundidad disponible para los buques) por dos razones: el avance del delta del Paraná y la

estructura de los muelles. En cuanto al avance del frente de islas del delta, la tasa de sedimentación que se registra en el acceso (en aumento) genera un sobre costo relativo, si comparamos el costo de mantenimiento de canales de acceso en otras terminales. El puerto de Retiro debe contrarrestar el hecho de situarse en el camino de un ambiente de intensa sedimentación, en un ambiente de construcción, como es un delta.

Por otro lado, existe una limitación derivada de la propia infraestructura portuaria: las dársenas del puerto Nuevo sólo pueden ser profundizados hasta los 32' (pies) de calado (Este tema fue estudiado ampliamente en el Plan Urbano Ambiental, tomo IV, por Daniel Levy). Si se decidiera obtener mayor profundidad habría que reconstruir los muelles, que sólo alcanzan 34' hasta entrar en contacto con el lecho del río. Ante una profundización de las dársenas mayor a 32' existe riesgo de un descalce de la estructura del muelle. Últimamente se ha presentado un proyecto que puede oxigenar a mediano plazo al puerto Nuevo, que propone acondicionar y expandir un sector al norte, con la posibilidad de recibir buques de hasta 40 pies. Para tener una idea del rezago del puerto Nuevo en materia de calado debe mencionarse que el canal principal de navegación en el río ya posee 34 pies,



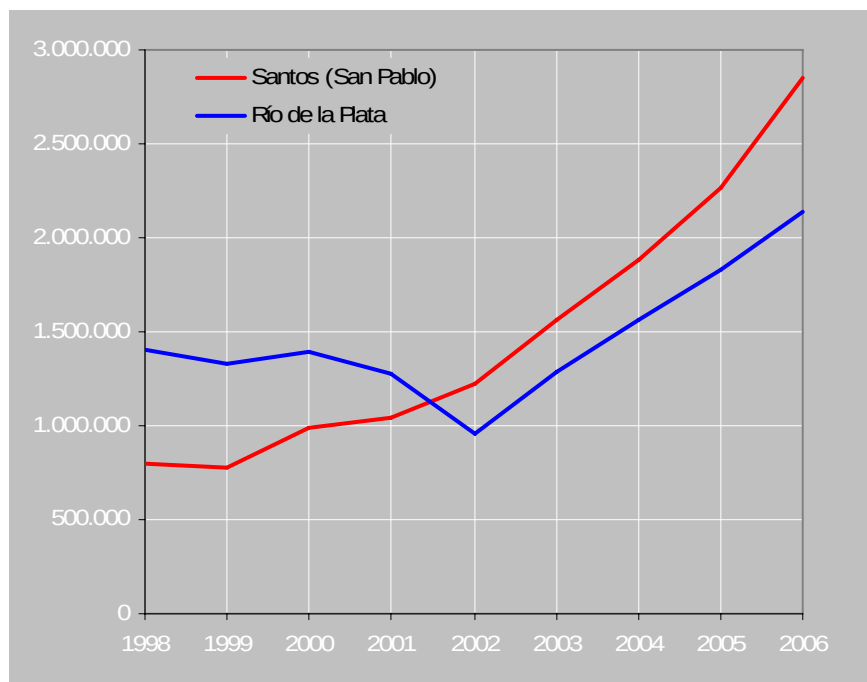
profundidad que pronto alcanzará los 36'. Es interesante notar en este punto que la profundización del Paraná y del Río de la Plata ha sido resultado del destacable crecimiento portuario del gran Rosario. Buenos Aires puede tomar este caso exitoso como ejemplo: en Rosario la

expansión portuaria tuvo relación directa con la participación local en la toma de decisiones.

Volviendo al puerto Nuevo, y ya mirando al largo plazo, existe un segundo factor a tomar en cuenta: el crecimiento del tránsito de automóviles. La saturación de los accesos terrestres incidirá de manera aún más profunda que hoy en la competitividad portuaria del

puerto Nuevo : este puerto está al lado del centro de la ciudad. En la tercera edición del “Libro Azul del transporte” de FADEAAC hemos plasmado nuestro trabajo desarrollado al respecto en el GCBA, incluyendo posibles estrategias para moderar el impacto del tránsito de automóviles sobre el transporte de carga.

El crecimiento de la actividad portuaria en Buenos Aires es una meta común de todos los actores. Para los operadores portuarios, interesados en manejar un mayor número de contenedores. Para los exportadores, interesados en embarcar sus productos en buques de mayor porte, que permiten tarifas marítimas más competitivas. Y finalmente es de interés para la Ciudad, sede de una economía en torno al comercio exterior, generadora de numerosos puestos de trabajo. Buenos Aires podrá continuar posicionando su actividad portuaria si facilita la llegada de los grandes buques portacontenedores. Es de esta manera que los exportadores pagarán menores tarifas. Y es de esta manera que la Ciudad podrá mantener e incrementar aquella parte de su economía vinculada a las actividades portuarias.



Movimiento de contenedores en el Río de la Plata
y en Santos

Este escenario plantea la necesidad de comenzar a plantear de manera positiva un escenario de transición portuaria, de innovación conceptual. Debemos tratar de imaginarnos cómo fue que nuestros abuelos decidieron construir el puerto Nuevo, que ha durado ya 100 años. Con el mismo sentido emprendedor, con la misma mirada positiva hacia el futuro debemos encarar hoy las decisiones sobre infraestructura portuaria en Buenos Aires. En nuestro contexto, y como homenaje a quienes supieron construir un país grande y para todos.

A.D. MMVIII