

CAPÍTULO XXII

Del libro CONTENEDORES, BUQUES Y PUERTOS; PARTES DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE

Escrito en el año 2000.

El impacto que tendrá el avance de los mega-buques sobre los puertos de la región

En el principio de este libro mencionamos los cambios en el transporte marítimo mundial, que comenzaron en los años sesenta y setenta en los países industrializados: el primero fue la unitarización de las cargas, para su manipuleo con elementos mecánicos con la formación de mayores unidades de carga, colocando varios bultos chicos sobre pallets o tarimas, o uniendo los pequeños bultos en mayores unidades, con el uso de zunchos o fajas especiales. El segundo, y mucho más importante, fue la contenedorización de las cargas. En este nuevo sistema de transporte se colocan los bultos pequeños o las unidades de carga, dentro de grandes unidades de cargas estandarizadas, que se pueden cargar, descargar y transportar en buques específicamente preparados, con grúas especiales y manipular en tierra con grandes máquinas. El uso de contenedores comenzó en el año **1956** en los Estados Unidos y se extendió alrededor del año **1965** hacia las líneas desde los Estados Unidos a Europa. Después de haber comprobado su efectividad, se utilizó primero en las líneas entre estos dos bloques económicos y el Lejano Oriente y después avanzó en todos los tráficos mundiales. Ahora, esas grandes cajas (*generalmente metálicas*) ya se conocen en todos los rincones del mundo. La reciente historia de los puertos argentinos demuestra claramente que, en nuestro país, ninguna de estas dos evoluciones fue observada a su debido tiempo y no se anticipó su posible impacto en el sistema de transporte interno. Poco se ha escrito sobre los grandes daños que esta falta de percepción ha causado a nuestros productores y los perjuicios que este atraso causó a nuestro Comercio Exterior.

Recién después de décadas se adaptó Buenos Aires para el movimiento de contenedores, y este puerto sigue concentrando todos los movimientos de la carga general en pleno centro de la ciudad, contrariando todas las tendencias mundiales. Nuevamente hay indicaciones de que, en nuestro país, no se está prestando la debida atención a una nueva fase del desarrollo en el transporte marítimo mundial, que es una lógica consecuencia de lo que hemos visto hasta ahora: el uso de grandes buques porta contenedores que usan un puerto donde se descargan los contenedores destinados a toda una región, el puerto pivote,

para después distribuirlos a sus puertos de destino final, los puertos alimentadores, y viceversa para las exportaciones (*hub-ports y feeder-ports*) En estos momentos, en que la Argentina está obligada a fijar las políticas portuarias para las próximas décadas, no podemos dejar pasar por alto lo que está pasando en el resto del mundo.

El mundo se ha globalizado rápidamente y ahora no van a pasar diez o veinte años hasta que la Argentina sienta los efectos de los importantes cambios en el transporte marítimo en otras regiones, como fue el caso en las décadas del **70** y el **80**. Que se publique que Buenos Aires se debe preparar para ser un hubport, como podíamos leer en los diarios en **1998**, o que Buenos Aires no puede pretender ser el hubport de la costa este de Sudamérica, como finalmente se comienza a reconocer ahora, no significa que se preste la debida atención. Las autoridades deben entender que ha llegado el momento de que se instale un amplio debate sobre los posibles impactos que esta evolución tendrá en los sistemas portuarios de la región. En este capítulo trataré de dar mi punto de vista, que ya he publicado en una revista en Febrero del año **1999**, y que ha recibido una gran adhesión de técnicos internacionales en la materia. Varios puntos de los que se pronosticaban en aquel Artículo ya se están cumpliendo, tal vez más rápido aún de lo esperado. Los recientes cambios en el transporte marítimo en las importantes líneas Este-Oeste del hemisferio Norte, con la aparición de una gran cantidad de buques de más de 6.000, y aún más de 7.000 *TEUs*, en el tráfico entre Europa y el Lejano Oriente, ya están teniendo efecto sobre nuestra región y es aconsejable analizar cómo esta tendencia puede afectar al desarrollo de los puertos.

Hasta ahora, las autoridades han anunciado que están formulando un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires, pero ha llegado el momento de que se dediquen a un *Plan Estratégico para los Puertos Argentinos para el año 2020*.

Debemos estar muy atentos al desarrollo en otras regiones, observar lo que ha pasado con otros puertos del mundo y aprovechar las lecciones que contienen para nosotros las variadas experiencias vividas por los demás. En este contexto haremos un breve análisis de los siguientes puntos:

Es sabido que los armadores obtienen reducción en los costos del transporte con el uso de buques mayores, que escalan en un reducido número de puertos.

¿Es conveniente o no para nuestro Comercio Exterior, que se desarrollen puertos de transbordos en Brasil?

¿Se pueden sacar ventajas de nuestro excelente sistema fluvial y aprovechar el transporte fluvial-marítimo en beneficio de nuestro Comercio Exterior?

Un “repasso” del reciente pasado puede ser útil para aclarar algunas ideas.

En las últimas tres décadas se han producido profundos cambios en el transporte marítimo mundial, que comenzaron en el principio de los años 70, cuando los Estados Unidos todavía tenían la flota mercante más grande del mundo. Entraron en la escena nuevas empresas de navegación asiáticas, que decidieron competir fuertemente con los armadores “tradicionales” de los Estados Unidos, Europa y Japón. También la política marítima de la ex Unión Soviética tuvo un fuerte impacto. Se terminaron los tiempos dominados por las Conferencias de Fletes, cuyo lema era mantener un equilibrio entre oferta y demanda y se comenzó la época de excesivas capacidades en casi todos los tráficos, lo que aumentó la ya muy fuerte competencia. Muchos grandes armadores tradicionales no pudieron soportar la competencia y desaparecieron. Para poder sobrevivir, otros se unieron en consorcios o formaron, en conjunto, nuevas empresas más fuertes. Como resultado, ahora existen varias compañías de navegación que conectan todos los rincones del mundo, que se llaman *mega-carriers*. En un principio, este desarrollo pasó inadvertido para la mayoría de los países sudamericanos, porque éstos tenían todo tipo de regulaciones y protecciones de bandera, que no dejaban entrar a los mega-carriers en sus tráficos, principalmente para proteger a sus flotas estatales que, de ninguna forma, podían soportar una competencia con éstos; es más, aún con fletes mucho mayores para distancias mucho menores, operaban generalmente con fuertes pérdidas y necesitaban enormes subsidios para poder subsistir. Esas protecciones a la bandera no crearon flotas mercantes eficientes: solamente sirvieron para mantener fletes muy altos, en detrimento del Comercio Exterior y con fuertes perjuicios para los propios países.

Ese fenómeno no sólo se presentó en Sudamérica: también en los EE.UU., que tuvieron durante muchos años la mayor flota mercante del mundo; ésta funcionaba gracias a reservas de cargas. La Administración Marítima hizo convenios bilaterales con muchos países con flotas mercantes del Estado, especialmente las de Sudamérica. Sin embargo, por sus muy altos costos operativos, solamente podían funcionar con fuertes subsidios que, sin embargo, no fueron suficientes para mantenerlas en la competencia mundial. La mayoría de las empresas de navegación de ultramar de los EE.UU. desaparecieron o fueron vendidas a empresas extranjeras y quedan muy pocos buques de navegación internacional bajo bandera norteamericana. En Sudamérica, los peores ejemplos fueron las flotas estatales *Empresa Líneas Marítimas Argentinas ELMA* y *Lloyd Brasileiro*.

Después de las desregulaciones y del cese de las leyes de reservas de cargas en algunos países, los mega-carriers comenzaron a abrir líneas a Sudamérica y así comenzó la primera competencia en esta región. En poco tiempo se cambió el

panorama local y los fletes bajaron drásticamente en beneficio de nuestro Comercio Exterior.

En estos momentos, estamos otra vez en el umbral de algunos grandes cambios y, es muy probable, que nuevamente sean los mega-carriers quienes tomen la iniciativa para forzarnos a que, dentro de muy pocos años, en nuestra región se formen puertos concentradores de cargas, como los que ya existen en otras regiones. Por sus grandes distancias e importantes volúmenes de cargas, las líneas que unen al Lejano Oriente con los Estados Unidos y Europa han sido siempre las que emplearon los mayores buques-portacontenedores. Ahora allí están entrando en servicio muchos buques de más de 6.000 *TEUs* y ya se están construyendo otros de más de 7.700 *TEUs*. (*Recordamos que: la capacidad de buques y terminales de contenedores se expresa en TEU, que es el equivalente de un contenedor de 20 pies, o sea 6 metros, valiendo un contenedor de 40 pies por 2 TEU*)

Los mayores puertos de contenedores se desarrollaron también en la región del Sudeste Asiático. Hong Kong, Singapur y Kaoshiung se desarrollaron como grandes puertos de transbordo (*hubports*) y desplazaron muy rápidamente a New York y Rotterdam de los primeros puestos, con volúmenes varias veces mayores. Los armadores siempre trataron de aumentar las capacidades de sus buques, pues con el uso de mayores buques se puede bajar significativamente el costo por contenedor transportado. Es obvio que, el costo de construcción de un buque de 3.000 *TEU* es mucho mayor que el de uno de 1.000 *TEU*; sin embargo, el costo de explotación de los dos buques o de un buque aún varias veces mayor, es prácticamente el mismo. Hasta la mitad de la década del 70 el aumento del tamaño de los buques fue bastante gradual; primero de 1.000 *TEU* a 2.000 *TEU*, principalmente dando respuesta al incremento de volúmenes ofrecidos, sin que se presentaran problemas de construcción. En 1979 Hapag-Lloyd hizo construir el primer buque de 3.000 *TEU*, el “Frankfurt Express” y, en ese momento, se pensaba que se había llegado al límite por razones técnicas. Pero ya en el año 1980, un armador americano, de la United States Lines, quiso probar que el límite no era 3000 *TEU* y, dando un gran salto, construyó una serie de doce barcos de mucho mayor tamaño, nada menos que 4.350 *TEU*, para su “servicio alrededor del mundo”. Estos buques debían cruzar el Canal de Panamá y por eso tienen una manga (*el ancho del barco*) de 32,2 metros que es el máximo que permite este canal; es decir, que son del tipo *Panamax*.

Poco tiempo después de la iniciativa de U.S.Lines, que con sus buques de mayor tamaño redujo sensiblemente el costo por contenedor transportado, otros armadores comenzaron a construir importantes cantidades de buques *Panamax de 3.900 TEU* que, en este momento, son dominantes en las líneas



del Lejano Oriente. (La *U.S.Lines* tuvo grandes contratiempos y, pocos años después quebró, y los buques se vendieron a *Sea-Land*, que los achicó de 290 metros a 261 metros y bajó la capacidad a 3.600 *TEU*) Durante varios años, 3.900 *TEU* fue considerada la capacidad máxima, pues la mayoría de los armadores quería que sus buques pudiesen pasar por el canal de Panamá y, con la restricción de la manga a 32,2 metros, no se podían construir buques con mayor capacidad sin sacrificar su eficiencia operativa, como había demostrado el ejemplo de los buques de *U.S.Lines*. Hasta que, en el año **1986**, la compañía *American President Lines*, decidió construir seis buques de 4.340 *TEU*, prácticamente la misma capacidad que los de *U.S.Lines*, pero con una importante diferencia: por tener *A.P.L.* la mayoría de sus líneas en el Océano Pacífico, no necesitan pasar por el Canal de Panamá y por eso construyó los buques con una manga de 39,4 metros, los primeros **Post-Panamax**, que no pueden pasar por el canal de Panamá. Tienen una eslora (*largo*) de 275 metros, y un calado de 12,5 metros, no tienen los problemas de estabilidad que tenían los buques de *U.S.Lines*: son más eficientes y consumen menos combustible. Los resultados fueron muy buenos y muy pronto otros comenzaron a construir buques *Post-Panamax*. Con eso se eliminó la restricción técnica que había existido antes, y ahora es solamente cuestión de si se puede atraer suficiente carga como para llenar estos monstruos y solucionar los grandes problemas de logística que crean volúmenes tan grandes. La nueva ronda en la carrera de buques cada vez mayores comenzó en **1996** cuando la empresa danesa *Maersk*, lanzó una serie de doce buques con capacidades para 6.500 *TEU*, del tipo **Regina Maersk**, que tienen una eslora de 318 metros, una manga de 42,8 metros y un calado de 14 metros. (*Maersk* compró la empresa *SeaLand* y es ahora el mayor armador de buques-portacontenedores del mundo) Durante muy poco tiempo esos

buques han tenido el cetro de los mayores y, a principios de **1998**, **P&O-Nedlloyd** introdujo cuatro buques de **6.900 TEU** que, sin embargo, pronto fueron superados otra vez por Maersk con la construcción de una serie de buques del tipo **Sovereign Maersk**, con capacidades superiores a **7.000 TEU**.



Muchos otros armadores han seguido y ahora hay una impresionante cantidad de estos buques en construcción; dentro de muy pocos años, el tamaño predominante en las líneas del Lejano Oriente, que ahora es de **3.900 TEU**, será entre **5.500 y 8.000 TEU**.

Pero las cosas no paran aquí: los constructores están convencidos de que, técnicamente, se podría llegar a buques de hasta **15.000 TEU**, **los Malaccamax** que, pocos años atrás, era una idea totalmente inverosímil.

Cuando al final del año **1998** los primeros armadores comenzaron a introducir buques nuevos de **5.500 / 6.600 TEU** en sus líneas entre Europa y el Lejano Oriente, vaticiné que ellos deberían buscar otras líneas para ocupar algunos de sus barcos de **3.900 TEU** y que, pronto, esos barcos aparecerían en nuestras costas, donde en ese momento el tamaño mayor era **2.300 TEU**. En ese momento, había poca gente que creía que yo tenía razón.

Sin embargo, la Evergreen ya pasó al fin del año **1999**, una serie de buques de **3.500**, construidos en **1989**, a su línea de América del Sur al Lejano Oriente y, anticipándose a los cambios, Hamburg Sued compró cuatro buques nuevos de

3.800 TEUs que, a finales del año **2001**, entrarán en su línea de la Costa Este de Sudamérica a la Costa Este de Estados Unidos.

Nota Los buques de 3.500 tenían entonces 10 años.

Todos los *megacarriers* que están construyendo nuevos buques de gran tamaño, operan ahora en las líneas de la Costa Este de Sudamérica con barcos de 1.200 a 2.300 *TEU*, haciendo escalas en una gran cantidad de puertos, especialmente en Brasil. Cuando la región retome su crecimiento y ofrezca mayores volúmenes de cargas, podrán bajar considerablemente su costo por contenedor transportado si deciden operar con buques de 3.900 *TEU*, que les van a sobrar del tráfico con el Lejano Oriente. Para que esta cuenta cierre, deben conseguir que naveguen la mayor parte del tiempo cargados por lo menos hasta el 70 o 80% de su capacidad. Por eso deberán restringir las escalas de esos buques de 3.900 *TEU* a unos pocos puertos de la línea donde harán el transbordo de cargas para (y desde) puertos secundarios, a (o de) buques menores. Y aquí empieza una complicada cuenta: cómo formar un eficiente circuito con la menor cantidad de buques grandes que cubran, en el menor tiempo posible, los trayectos largos entre unos pocos puertos, donde se hace transbordo a buques menores, para servir a los demás puertos de la región. La configuración geográfica de la Costa Este de Sudamérica se presta muy bien a este sistema para los tráficos desde Europa y los Estados Unidos y hay grandes posibilidades de que se desarrollen puertos concentradores y servicios-alimentadores. Es indiscutible que la región es excelente para el desarrollo de servicios fluviales-marítimos, como existen en Europa, donde se conectan puertos del Mediterráneo, del norte de España y de Inglaterra, con uno de los diecisiete puertos fluviales del Río Rin. Allí existen líneas de buques-fluviales-marítimos que llevan mercaderías entre el puerto de Duisburg en Alemania, el mayor puerto interior de Europa en el corazón de la zona industrial del Rin-Ruhr, y los puertos marítimos del Mar del Norte, del Báltico y del Mediterráneo, como San Petersburgo, Bilbao en España, Tilbury y Felixstowe en Inglaterra. Las cargas proceden tanto de servicios directos como de transbordos.

Estos buques fluviales-marítimos se juntan en el río Rin con el tráfico intensivo de los buques fluviales y barcazas que transportan las cargas desde y para Alemania que se transbordán en los puertos de Amberes y Rotterdam.

El Río Paraná tiene mucho mejor navegabilidad natural que el río Rin, y es perfectamente posible desarrollar un eficiente sistema de transporte fluvial-marítimo en la Cuenca del Plata. Para alcanzar ese objetivo se deben crear las condiciones adecuadas para el desarrollo de los puertos del interior y terminar

con la política de considerar al puerto de Buenos Aires como único puerto de contenedores, como las autoridades propugnan hasta ahora.

Veremos ahora cuáles son los puertos que tienen más posibilidades de convertirse en puertos concentradores de cargas (*hub-ports*) para las líneas marítimas de la Costa Este de Sudamérica y los principales requerimientos a los que debe responder un puerto para ser considerado por los armadores como un posible hub-port:

Debe tener una conveniente ubicación en la línea, que significa el menor desvío posible del buque y de las cargas.

Debe tener profundidades suficientes en el puerto y sus accesos, y modernos sistemas de asistencia a la navegación, que permita que el buque pueda entrar y salir a cualquier hora, en prácticamente los 365 días del año, sin impedimentos de razones climáticas o nieblas, con toda la carga para, o de, la región que el buque-madre debe atender.

El primer hub-port de la descarga y el último de la carga, debe poder servir al buque a plena carga y, para esos puertos, la profundidad requerida se ubica alrededor de 13,5 metros a 14,6 metros. (*44 a 48 pies*)

Debe ser totalmente confiable y garantizar regularidad de servicio, sin paros ni conflictos. No puede haber congestiones.

Debe estar bien equipado y ofrecer un servicio rápido, con costos suficientemente bajos como para que el transbordo de los contenedores de buques muy grandes a los buques menores (*feeder-vessels*) resulte económicamente justificado.

Y, finalmente, se puede decir que un puerto que tiene un gran volumen propio, tiene una enorme ventaja, más aún si consigue concentrar en una sola escala la mayor parte, tanto de la descarga como de la carga de la región.

Cuanto más grande sea el buque, más grande serán las exigencias que se pondrán al puerto-concentrador: esas serán mucho mayores para los buques de **5.500 TEU** que, tarde o temprano, vendrán a estas regiones detrás de los buques de **3.900 TEU**, como ocurrió en otras líneas. En este momento, no hay ningún puerto en la región que se acerque siquiera a los requerimientos básicos para aspirar a transformarse en el puerto concentrador. Hasta hace poco, algunos pretendían que Buenos Aires podría ser candidato pero, cuando comenzaron a analizar uno por uno los principales requerimientos, se dieron cuenta de que eso era totalmente improbable, pues no cumple con los suficientes puntos. Si hacemos este análisis siguiendo los cinco puntos anteriores, Buenos Aires (**B.A.**) recibiría probablemente las siguientes notas:

Posición: su posición al final de las líneas marítimas lo excluye totalmente como candidato para ser el hub-port principal de la región. Es difícil creer que, bajo circunstancias normales, las cargas destinadas a Brasil acepten perder

seis días, que el buque pase al lado del puerto natural del Estado de San Pablo, Santos, para ir primero a B.A. y que la carga después vaya a Santos. Si prevalecen las reglas de economía, Buenos Aires ni siquiera debería mantener su categoría de único puerto para contenedores para la Argentina.

Calado: B.A tiene problemas de calado y aunque se dragasen los largos canales de entrada a 36 pies (*11 metros*) como está en estudio, esto no sería suficiente para aspirar a ser el hub-port de la región, que requiere un calado de entre 13 y 14 metros. Por otro lado, para seguir siendo lo que es, un puerto de escala directa al final de la línea, un calado de 32 / 33 pies en su canal de acceso, es suficiente para los buques de hasta **3.900 TEU** pues, cuando ellos lleguen o salgan de Buenos Aires, tendrán a bordo solamente una fracción de su capacidad total. Es difícil creer que mayores buques decidirán venir hasta B.A. Si el armador quiere dar salidas semanales, que es el mínimo aceptable en este ambiente de gran competencia, se calcula que el futuro volumen de carga de Buenos Aires será apenas suficiente para mantener escalas directas de buques de **3.000 TEU**, de modo que no parece que haya una justificación para hacer grandes erogaciones para dragar hasta 40 pies y construir en el puerto de B.A muelles con ese calado.

Confianza: B.A todavía es un puerto “confiable”, con eficientes instalaciones.

Tarifas: las tarifas han aumentado en forma constante en los últimos años, lo que hace dudar que pueda mantener su fama de puerto barato por mucho tiempo. La fusión de terminales, sin que haya todavía una real competencia en la zona, despierta el justificado temor de formación de carteles en el futuro.

Volúmenes de cargas: si la Argentina sale de su profunda recesión, podrá generar suficiente volumen como para justificar escalas directas de buques de **2.300 TEU** tal vez **3.000 TEU**, pero es poco probable que su volumen sea suficiente como para atraer buques mayores con escalas directas. Ningún puerto brasileño se clasifica todavía (*2001*) porque, aunque hubo mejoras en el último año, todavía no son confiables, no son eficientes y tienen altos costos. Brasil, con una mala Ley de Puertos, aún no ha solucionado su problema laboral en los puertos y el costo de la mano de obra es todavía muy alto. Además, la permanente resistencia contra el cambio produce muchos conflictos y paros. Sin embargo, Brasil tiene todas las posibilidades de desarrollar en el futuro puertos que respondan a todas las exigencias. Se están creando puertos ubicados fuera de las zonas donde los sindicatos han mantenido su poder. Esos nuevos puertos podrán trabajar con su propia gente, contratando el número de personas acorde a las necesidades de las operaciones, y con pagos que se fijan como en una industria, en vez de las absurdas reglas de los sindicatos portuarios brasileños.

La economía de Brasil es muy grande, el país dispone de muchos puertos de aguas profundas y, con la privatización, vendrán las instalaciones que el tráfico demanda; sin lugar a dudas, dentro de unos años el panorama de los puertos brasileños va a cambiar. El puerto concentrador en el norte de Brasil será Suape, cerca de Recife. El puerto de Vitoria en el Estado de Espirito Santo es un candidato a mitad de camino entre Suape y Santos. Ya tiene el mayor puerto de minerales de hierro del mundo, con una profundidad de 72 pies, y buenas conexiones ferroviarias con las principales zonas del Centro-Este de Brasil.

Las autoridades brasileñas tienen mucha confianza que el puerto de Sepetiba, un puerto nuevo cerca de Río de Janeiro, se desarrollará como importante hub-port. También tiene gran calado, pero se debe construir todo lo demás que un puerto requiere, no solamente caminos y conexiones ferroviarias, sino también estructuras de logística, comerciales y bancarias. Si bien Maersk-SeaLand ya usa el puerto, Sepetiba puede terminar como un elefante blanco, si el puerto de Santos finalmente encuentra su destino. Aunque las propias autoridades brasileñas todavía lo dudan, es más que probable que el puerto que reunirá en el futuro la mayoría de las exigencias para convertirse en el principal hub-port de la región, será en, o cerca, de Santos. Las ventajas de Santos son muy grandes: está instalado como el principal puerto de Sudamérica para la carga general, tiene todo el software de un puerto grande, transitarios, compañías de logística bien instaladas, agentes marítimos especializados, despachantes, bancos y seguros especializados en asuntos marítimos y, además, cuenta con toda la infraestructura terrestre, vial y ferroviaria para servir a San Pablo y la principal zona industrial del Brasil, que genera cerca del 40% del tráfico de carga general de la costa Este de Sudamérica. Tiene sus principales instalaciones portuarias para contenedores fuera de la ciudad, con plenas posibilidades de ampliación, sin entrar en conflicto con los intereses de los ciudadanos y sin las consecuencias desagradables que el tránsito pesado de un puerto significa para una ciudad.

En estos momentos se puede decir que, la terminal de contenedores que está funcionando en terrenos de la empresa siderúrgica Cosipa, se está perfilando como un candidato muy serio para ser el hub-port principal de la Costa Este de Sudamérica. Cosipa fue privatizado hace unos años y desarrolló su puerto como un negocio independiente. Formó la empresa portuaria “Rio Cubatão”, cerca de Santos, con participación de una de las mayores empresas de logística de Brasil, Columbia y el operador portuario argentino Exolgan. Tiene una excelente ubicación, fuera de la ciudad, con conexiones viales y ferroviarias directas al hinterland de San Pablo, sin sufrir las congestiones que caracterizan las calles alrededor del viejo puerto de Santos. No está supeditado a las

excesivas exigencias de los sindicatos portuarios, tiene las posibilidades de preparar grandes zonas para uso portuario y puede llegar a tener el calado suficiente para los buques de **3.900 TEU** o más. No todos los armadores elegirán el mismo hubport. Las posibilidades de todos los puertos al sur de Santos son menos claras, pues al alargar el tiempo de recorrido del buque mayor, se podría complicar el cálculo de la cantidad de buques grandes que se necesitan en el recorrido largo, o resultar que, el ahorro por la reducción del recorrido del buque grande, no cubre los costos de transbordo.

La gran pregunta es: ¿Le conviene al Comercio Exterior Argentino que se desarrollen puertos concentradores en Brasil y que una parte de nuestras cargas se transborden? La respuesta puede ser muy positiva, dependiendo de la política portuaria que se formulará en estos días en la Argentina. Hasta el momento, las autoridades mantienen su política de centralización del tráfico de contenedores en el puerto de Buenos Aires. Los únicos anuncios sobre temas portuarios se refieren a ampliaciones del puerto de Buenos Aires y soluciones para los grandes problemas de sus accesos.

Tal vez el lector se preguntará qué tiene que ver esto con el tema que estamos tratando. Parece totalmente justificado que se busquen urgentes soluciones para mejorar los accesos terrestres y acuáticos al puerto de la Capital.

Sin embargo, hay una cuestión de fondo y, la historia de la injustificada hegemonía del Puerto de Buenos Aires, está muy fresca en la memoria de muchos operadores portuarios, especialmente los del interior, que reclaman que se evalúe seriamente si no ha llegado el momento para poner un claro límite a la expansión del Puerto de Buenos Aires y comenzar a trasladar parte de sus instalaciones a zonas mejor ubicadas para nuestro Comercio Exterior, con mejores conexiones viales y ferroviarias, donde el pesado tráfico que genera el puerto, no afecte a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. La creación de nuevos puertos es fuertemente resistida por un grupo que esgrime cifras muy discutibles sobre la importancia económica que tiene el puerto para la ciudad de Buenos Aires, los puestos de trabajo y de las riquezas que genera. ¡Como si éstos se pudiesen perder cuando parte del puerto se desplace fuera de la ciudad!

Quieren crear la posibilidad de aumentar la capacidad del Puerto de Buenos Aires a **3.000.000 de TEUs** por año y, para eso, han cambiado las condiciones del pliego de la privatización de **1994**, que tenía como fundamento la mayor competencia posible, impidiendo fusiones. (*Resolución 215/2000 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda*)

Estos pasos pueden significar un peligroso desvío de la Ley de Puertos 24.093 y deberían ser sujetos a un amplio debate, antes de su concreción. La renovada política de centralización y las medidas que se están tomando, crean el

justificado temor en los operadores de puertos del interior, de que se frenará su desarrollo y que pondrán en riesgo sus inversiones en costosas instalaciones para contenedores que, con una sobre-oferta en el puerto de Buenos Aires, subsidiado con accesos viales y ferroviarios, tal vez nunca se usarán. Lamentablemente, si las autoridades no se expiden claramente en esta cuestión, se corre el riesgo de que se mantenga la presente hegemonía del puerto de Buenos Aires, que todos conocemos y que, claramente, está en detrimento de nuestro Comercio Exterior.

Por otro lado, es muy probable que, el anuncio de una política de descentralización y de fomento del desarrollo de otros puertos en el interior, ubicados sobre los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, resulte en un sano desarrollo de servicios fluvial-marítimos, que sirvan a todas las regiones de la Cuenca del Plata, al mejor ejemplo de lo que pasa en el río Rin que, como ya dijimos, tiene más de diecisiete puertos. De esa forma, el desarrollo de “puertos de concentración” en Brasil puede ser altamente positivo para nuestro Comercio Exterior, especialmente para los exportadores, que podrán usar los puertos fluviales cerca de las zonas de producción. Con ese sistema los buques llegarán mas cerca del origen de las cargas de exportación, se reducirán los altos costos de transportes terrestres y se mejorará la posición de competencia de los exportadores argentinos.

Otra gran ventaja, es que se sacarán una gran cantidad de camiones de las rutas alrededor y dentro de la ciudad de Buenos Aires. No hay riesgo de que, por hacer el transbordo, se aumenten los fletes marítimos pues, por el volumen que ofrece la Argentina, siempre se mantendrán servicios directos y habrá una gran competencia entre los dos sistemas, el directo y el indirecto. *(Los costos de transbordos se recargan para aquellos países que no disponen de servicios directos)*

Los puertos “cerealeros” privados han comprobado en forma contundente que, la política de descentralización y el fomento de competencia entre puertos, es lo mejor. Nadie ha dado una irrefutable razón por la que se deba mantener al puerto de Buenos Aires como único para la carga y descarga de contenedores. El “cuco” de la pérdida de ocupación de mano de obra de la Capital es totalmente rebuscado, pues casi el 70% de la gente que trabaja en las terminales de Puerto Nuevo viven en la Provincia.

Nadie podrá discutir las ventajas de la zona de *Zárate / Campana*, donde se están desarrollando grandes terminales. Podrán competir sin problemas con el puerto de Buenos Aires, siempre y cuando las reglas del juego sean claras y parejas. Están ubicadas relativamente cerca de Buenos Aires y de la zona industrial al norte de la ciudad, y de una comparación de los flujos de cargas desde y hasta el Puerto de Buenos Aires, y desde y hasta los puertos de Zárate

y Campana, surgen las ventajas de su posición para los exportadores y los importadores al norte de Buenos Aires. Están fuera de zonas urbanas y su uso descongestionará el acceso Norte, especialmente desde la General Paz hasta Retiro.

Casi todos cuentan, además, con la ventaja de tener grandes espacios al lado de las vías del ferrocarril y se pueden construir eficientes circuitos verdaderamente multimodales, combinando todos los modos de transporte en una unidad portuaria, lo que reducirá los costos de transporte para grandes exportadores e importadores del interior. Sin embargo, si las autoridades demuestran solamente interés en el puerto de Buenos Aires, se podrían cortar las inversiones en la zona, perdiendo el Comercio Exterior una gran posibilidad de hacerse más competitivo. Los que defienden la centralización en el puerto de Buenos Aires, sostienen que su posición es la mejor y para probarlo comparan los gastos de transporte terrestre de la carga de importación del puerto de Buenos Aires con Zárate / Campana, sin decir que, casi todas las exportaciones, tienen menores gastos usando puertos o terminales en Zárate / Campana, lo que es de muy fácil comprobación. Podemos ir un paso más lejos: si se toman las cifras reales y totales para las cargas de importación, y se suman los costos que se causan a terceros por la excesiva densidad de tránsito, los gastos de mantenimiento de los caminos, los costos por accidentes, etc., sin duda se llegará a la conclusión de que, si se aumenta el volumen de transporte de contenedores por camión, la comparación de costos de transporte terrestre para el puerto de Buenos Aires solamente es favorable para la pequeña porción de las cargas de importación que se consuman en el centro de la Capital.

Se debería dar un amplio debate sobre este tema: con el desarrollo de buques-portacontenedores cada vez mayores, se han conseguido grandes rebajas en los fletes en todo el mundo y es muy claro que esa tendencia continuará. Con una correcta política portuaria, el Comercio Exterior Argentino, y especialmente el sector de la exportación, podrá sacar mucho provecho de este desarrollo, y sus representantes harían bien en exigir un amplio debate sobre el tema con las Autoridades Nacionales.

¡De esta forma, finalmente la Argentina podrá aprovechar las ventajas del contenedor como un nuevo sistema de transporte!