

PRIMER CONGRESO LATINOAMERICANO DE CIUDADES-PUERTO Y LA GESTIÓN AMBIENTAL COSTERA URBANA

APOYO TECNICO



Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas



Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

PATROCINA



Comisión Interamericana de Puertos

PALABRAS DEL SECRETARIO DE LA COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS DE LA OEA EN LA APERTURA DEL CONGRESO CIUDADES-PUERTO – 29-03-05

CARLOS M. GALLEGOS,¹

1. En primer lugar deseo felicitar a la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas por esta importante iniciativa de concretar el primer Congreso y, luego agradecer a las autoridades competentes por su gentil invitación a compartir con ustedes en esta ocasión.
2. Como ustedes saben la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) tiene como objetivo fundamental servir de foro interamericano permanente de los países miembros de la OEA para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica para el desarrollo portuario, con la activa participación y colaboración del sector privado. En tal sentido, actúa como órgano asesor principal de la Organización y de sus países miembros en todos los temas concernientes al desarrollo del sector portuario. Para ello propone y promueve políticas de cooperación hemisférica para el desarrollo portuario. Asimismo promueve el desarrollo de proyectos conjuntos entre las entidades del sector y mantienen contacto permanente con organismos y agencias internacionales, regionales y nacionales, gubernamentales y no gubernamentales.
3. Por lo anterior, la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA, a la cual tengo a bien de representar, ve con gran satisfacción los esfuerzos de las organizaciones y agencias nacionales e internacionales del hemisferio para abordar la amplia agenda de actividades que involucra al desarrollo del sector portuario de las Américas, como el desarrollo de la relación ciudad-puerto. Es por ello del patrocinio de la CIP a esta Asociación y a este Congreso.
4. El Plan de Acción de la CIP para el periodo 2004-2007 incluye como una de sus áreas prioritarias, el desarrollar la relación ciudad-puerto. Se destaca que el tema hay que evaluarlo desde diferentes puntos de vista. Primero, sobre los aspectos vinculados a la reconversión de los frentes marítimos de las ciudades y a la repercusión de los espacios portuarios ya obsoletos para su función central; en otras palabras, la recomposición de los espacios portuarios abandonados. Segundo, todas las materias relacionadas con la planificación, el desarrollo portuario y su impacto en el ordenamiento territorial urbano, así como la ciudad colindante con el puerto. Esta área quizá es la más sensible de impacto en la expansión portuaria y de mayor conflicto entre autoridades portuarias

¹ Carlos M. Gallegos, Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), con sede en Washington DC. Los puntos de vista de este documento son de exclusiva responsabilidad del autor y no coinciden necesariamente con aquellos de la Organización.

y de la ciudad. Tercero, la problemática del desarrollo sustentable en las ciudades y puertos, destacando la gestión medio ambiental en el sentido del desarrollo de la función portuaria respetuosa para las generaciones futuras. Todos estos aspectos, relaciones y desarrollos deben ser coordinados en los planes maestros y planes de ordenamiento territorial a fin de establecer criterios básicos y técnicas que permitan elaborar análisis, estudios, propuestas y proyectos de desarrollo de las ciudades portuarias, sobre reconversión de sus fachadas marítimas, en consideración a programas de modernización, reconstrucción o ampliación, o de desarrollo sustentable de la ciudad-puerto, pero que se sujeten en las correspondientes normas de convivencia y de mutuo beneficio y desarrollo entre las partes. Sin duda que la solución a los conflictos originados en el entorno puerto ciudad pasa por un mayor conocimiento, el respeto mutuo y el diálogo constructivo ente las instituciones correspondientes, lo cual es fundamental, hoy en día, para el logro de la ansiada competitividad de un puerto. En tal sentido, los esfuerzos de la CIP están orientados a: (a) Difundir experiencias que permitan evaluar la planificación y ordenamiento del espacio portuario y su relación con el planeamiento urbano. (b) Desarrollar criterios y técnicas básicas para elaborar estudios sobre estas materias. (c) Capacitar a personal portuario para enfrentar esos desafíos.

5. Para el logro de esos objetivos, el Comité Ejecutivo de la CIP ha establecido un grupo de trabajo, presidido por la delegación de Brasil, a través de su Ministerio de Transporte, dentro del Subcomité de Planificación y Gestión Portuaria, que coordina la relación ciudad-puerto con los planes maestros portuarios. Una de sus gestiones inmediatas es organizar un seminario sobre el tema, a celebrarse en Río de Janeiro en junio próximo. Dicho grupo de trabajo estará presentando sus principales recomendaciones al tema, en Houston, en diciembre próximo en ocasión de la próxima reunión de dicho Comité Ejecutivo.

6. Dentro de esa línea de acción, la CIP está avocada a fortalecer sus vínculos de cooperación e integrarse con la comunidad que trata este tema central. Regularmente se participa en las reuniones de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP). Con la Asociación para la Colaboración de Puertos y Ciudades (RETE), brazo del Centro Internacional de la Citta D' Aqua, estamos en proceso de la firma de un memorando de entendimiento. Igualmente, hemos iniciado contactos con la recientemente fundada Unión Latinoamericana Ciudades Puerto y Puertos con sede en San Antonio, Chile. Y ahora nos complace estar colaborando con esta nueva asociación fundada el año pasado. El tema continuará en nuestra agenda de trabajo y será materia de su tratamiento en nuestra IV reunión de la CIP a celebrarse en Maracaibo, Venezuela del 12 al 16 de septiembre próximo.

7. Deseo resaltar en esta oportunidad que si bien América Latina y el Caribe crecerá a un ritmo del 5 por ciento en promedio, este año, las necesidades de inversión en infraestructura del transporte, en general, son del orden de los 60 mil millones para sostener ese crecimiento. La inversión en infraestructura portuaria se calcula está en el orden de un 10 por ciento de ello (6 mil millones), basado en cifras del Banco Mundial. Es muy probable que el logro de dicha cifra diste de alcanzarse, ya que es monumental para los niveles de inversión realizados en años recientes en los puertos de la región. Sin embargo, aquellos recursos que se logren captar estarán orientados, en buena medida, a financiar obras de infraestructura y de servicios portuarios, en puertos que se encuentran en procesos de expansión, crecimiento y desarrollo, lo cual implica haberse alcanzado un buen nivel de coordinación entre los planes, así como entre las autoridades portuarias y las autoridades de las ciudades respectivas. A manera de ejemplo se puede citar algunos de los proyectos portuarios a financiarse próximamente: Puerto de Itaquí (\$68 millones) y Puerto de Santos (\$150 millones) del Brasil, Puerto del Callao (\$270 millones) en Perú, el Puerto de Manta en Ecuador (\$90 millones) y Puerto de Roatán en Honduras (\$20 millones). En adición a otro grupo de proyectos, se estima que la inversión en puertos de la región asciende a mil millones de dólares en el corto plazo. Ojalá que continuemos teniendo más ejemplos de esa naturaleza.

8. Dentro de este análisis de factores productivos, debemos destacar la urgencia de rescatar e igualmente priorizar el recurso humano para alcanzar los logros de la eficiencia y competitividad que nuestros puertos requieren. Sin su debida formación y capacitación regular y especializada será mucho más arduo el logro de ese respeto mutuo, del mayor conocimiento técnico y gerencial, de la coordinación de los planes de expansión y ordenamiento territorial, para el desarrollo de la relación ciudad-puerto a la cual estamos avocados. Debemos de reforzar el concepto de invertir en el recurso humano y no de gastar en el.

9. También debe destacarse el papel fundamental de la cooperación hemisférica en puertos con la participación y colaboración activa del sector privado como fundamental para acelerar el desarrollo del mejoramiento ciudad-puerto. La CIP ofrece un espacio apropiado para el fortalecimiento de esa alianza, a través del diálogo interamericano y sus comités mixtos de trabajo. Además, junto con organismos especializados, como los antes indicados, se ofrecen programas de capacitación y oportunidades de cooperación técnica. Todos unidos aportando nuestros limitados recursos y al alcance de nuestros presupuestos, podremos alcanzar un gran objetivo para el desarrollo portuario y de mayor cuantificación.

10. Para concluir deseo reiterar el apoyo de la CIP a esta iniciativa de la AIPPYC y transmitirles que es nuestro mayor interés en que unan esfuerzos con la CIP, para que mutuamente avancemos en este campo, vital para el desarrollo armónico e integral de nuestras ciudades puertos.

Muchas gracias
Carlos M. Gallegos