

Paper CA1124 - LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA EN TIEMPOS DISRUPTIVOS UNA VISIÓN ARGENTINA

Schwarz, Ricardo Augusto
CIASA Consultores SA
Email: schwarztilcara@gmail.com

ABSTRACT: "El presente trabajo intenta un análisis de las dificultades que enfrenta toda tarea de planificación en tiempos de crisis dominados por procesos disruptivos, y en particular la que afecta a la planificación portuaria, haciendo centro en nuestro país. Su planteo va de una apreciación general a la consideración de temas específicos. En términos de planificación se entienden como disruptivos, aquellos procesos que no responden a esquemas previamente conocidos y que suelen poner en duda los procedimientos usuales para orientar las previsiones y proyecciones que componen una planificación. Toda planificación consiste en representar un futuro, realizando estudios de comportamientos en un determinado campo de actividades sobre la base de datos previos y sus posibles aplicaciones en los tiempos por venir a partir de una actualidad en desarrollo. Sin embargo, todo futuro es inasible y puede contener incertidumbres cuyas magnitudes y efectos no pueden precisarse anticipadamente. Si se asume que esas incertidumbres se presentarán con manifestaciones usuales y en términos medibles, las planificaciones pueden tener en cuenta esas diferencias adoptando proyecciones en un rango variable entre mínimos y máximos. Pero si esas incertidumbres significan un salto nunca experimentado hacia un destino desconocido, se está ante un proceso disruptivo que descoloca a los planificadores en el uso de sus herramientas de trabajo. Esta es la situación que como consecuencia de la pandemia del Covid 19 se presenta hoy en términos universales, y también en la Argentina, país que anteriormente ya venía recorriendo una trayectoria sinuosa, en razón de sus apremios económico-sociales largamente irresueltos. El primer enfoque del trabajo (Planificación e Incertidumbres), describe la situación de la planificación en general bajo las circunstancias actuales. Siguen las referencias y guías que se seguirán en este trabajo (Lineamientos Generales) y una mirada sobre la problemática desatada concretamente por la pandemia del Covid 19 (Diagnóstico de la Crisis Actual), en la que se señalan los impactos que esta crisis está teniendo sobre la economía mundial y de la Argentina. A continuación, se encaran aspectos vinculados con la situación local (Argentina y una Visión del Comercio Internacional), con referencias históricas acerca de la caída durante el siglo pasado de la actividad portuaria. En el capítulo siguiente (El Movimiento de Contenedores), se destaca el estancamiento de este movimiento sufrido por el país durante la última década y se establecen comparaciones con países vecinos, señalando la relación entre esta actividad fallida y el comercio exterior del país. Luego se propone un primer enfoque genérico sobre una forma de abordar la difícil tarea de ordenar un planeamiento portuario bajo las circunstancias actuales (Transporte por Agua: Señaladores para su Recuperación), relacionado con una eventual revitalización del comercio exterior de la Argentina. El trabajo finaliza con breves consideraciones referidas al problema tratado (Conclusiones).

1. PLANIFICACIÓN E INCERTIDUMBRES

Planificar es una actividad antrópica¹ por excelencia. Es un proceso dinámico que en cada instante histórico intenta moldear una realidad por venir, imaginando **escenarios** supuestos con la intención de propender a una realidad que reemplace la existente. Es una tarea bajo el dominio del **tiempo**, la planificación, en un arco temporal, utiliza los hechos del pasado y proyecta hacia el futuro situaciones **plausibles**². El tiempo es un factor central para ordenar y poner en línea a las partes de una planificación, aunque presenta una labilidad conceptual no menor: Según la opinión de San Agustín³ es inasible y un pensador de este siglo lo percibe como “una franja estrecha de presente rodeada en ambos lados por un no ser”⁴.

Frente a un porvenir desconocido, la **planificación** intenta trazar un sendero a ser transitado por una comunidad hacia adelante tras uno o varios objetivos. Su producto son los **planes**, más o menos exitosos, que buscan enhebrar acciones en diversos sectores de la actividad humana. La planificación trata de darle contenidos a un espacio temporal todavía vacío que está ‘por delante’ y que será ocupado por hechos desconocidos a ese momento, hechos que todo plan asume como **predecibles** en el marco de un mundo conocido. Pero este procedimiento tiene un riesgo, porque entre los pliegues del tiempo por venir, suelen esconderse las **incertidumbres**, circunstancias desconocidas de magnitudes y características variadas. Para superar esa amenaza, los planificadores tratan de reemplazar las incertidumbres por componentes o escenarios reconocibles.

Uno de esos mecanismos propone el uso de **desviaciones estimadas**: sobre una proyección trazada se modelan intencionalmente variables de una gama de fenómenos de similar carácter, agregando a un plan inicial escenarios alternativos predecibles. Son variaciones de las hipótesis adoptadas incrementando o disminuyendo factores al modo de máximos, mínimos o situaciones intermedias, asumiendo diversas líneas de tendencia, o

trazando familias de curvas para prever posibles divergencias. En suma, se reemplazan eventuales ‘incertidumbres’ por un conjunto de situaciones alternativas, qué si bien quitan precisión a los planes, amplifican el panorama sin alterar su sustancia.

Pero las incertidumbres se caracterizan esencialmente por **no ser predecibles** y en casos extremos pueden presentarse como **alteraciones disruptivas**. Estos son fenómenos sorpresivos de duración desconocida, sin formatos ni calendarios previos, no son repeticiones de situaciones previas ni se repetirán más adelante (dejarían de ser sorpresivos), no pueden ser catalogados, son hechos ‘nunca vistos’ que aún sin irrumpir directamente en un plan determinado, lo pueden afectar decisivamente. Nassim Taleb⁵ denominó a estos fenómenos **cisnes negros**, señalando que escapan a todo análisis previo, provocan confusión y producen efectos destructivos en toda actividad planificadora, incapaz de anticiparlos. Los períodos durante los cuales ocurren estos fenómenos se identifican como **tiempos disruptivos**. El desafío de las alteraciones disruptivas consiste en primer lugar en entenderlos y calibrarlos, y, en segundo lugar, articular soluciones para superarlos, todo ello sin poder recurrir a experiencias previas.

Las **alteraciones disruptivas** expresan incertidumbres de máxima intensidad provocando inseguridad y desasosiego. Un ejemplo dramático es la crisis pandémica mundial ocurrida este 2 Metodología

*año, que confrontó a la humanidad con una realidad desconocida en estos tiempos*⁶. *Las reacciones de los países afectados fueron de tipo ‘primario’, ya sea por desconocimiento de la problemática, por ausencia de lineamientos previos o por falta de experiencias útiles. Por ello, en muchos casos, se utilizaron inicialmente herramientas preponderantemente sanitarias*⁷, *sin reparar en la conveniencia de aplicar un enfoque holístico, descuidando así sectores importantes de la actividad humana, que sucesivamente comenzaron a presentar problemas muy severos.*

¹ También hay comunidades zoológicas que planifican (abejas, hormigas, otros.), pero sin innovar sus pautas.

² *Plausible*: según la RAE, *atendible, admisible, recomendable*

³ San Agustín, ‘*Confesiones*’.

⁴ Rüdiger Safranski, *Tiempo*

⁵ [Nassim Nicholas Taleb, nació en 1960 en el Líbano. Filósofo, ensayista, matemático, se dedicó a las estadísticas, análisis de riesgo y teoría de la decisión. En 2007 publicó su libro ‘El Cisne Negro’.](#)

⁶ El efecto sanitario medido en relación con otras epidemias mostró una muy baja letalidad (del 1 al 4%), hubo en la historia de la humanidad epidemias y pandemias mucho más severas de letalidad mucho mayor.

⁷ No existiendo vacunas, se recurrió a ‘cuarentenas’ para el sector sano de la población, algunas muy extendidas.

Otro fenómeno que puede oscurecer el horizonte, son las **transformaciones silenciosas**, que al consolidarse pueden dar origen a severas incertidumbres. Su génesis es diferente al de las alteraciones disruptivas: estas transformaciones “no caen del cielo” en forma imprevista, se van formando durante períodos más o menos extensos cuando planes parcializados descuidan los fenómenos colaterales, creando en su transcurso **efectos no previstos o no deseados**. Esas transformaciones en general no se presentan intempestivamente, son parte de un proceso durante el cual se van acumulando progresivamente situaciones cada vez más tóxicas, que al no ser advertidas pueden llevar a resultados catastróficos.

2. LINEAMIENTOS GENERALES

En tiempos disruptivos, las incertidumbres se multiplican y todas las miradas al futuro son interceptadas por neblinas espesas. Así vemos que la crisis actual hace necesario recurrir a una visión amplia para enfrentar los problemas integrados por múltiples componentes con la ayuda de planificaciones de carácter **holístico**⁸, apoyadas en **criterios múltiples, coherentes** y en **soluciones equilibradas**, evitando caer en apreciaciones desarticuladas o parcializadas. Hoy, los efectos colaterales de la presente crisis, especialmente en el área económica, superaron largamente las amenazas sanitarias iniciales, al punto que en plazos cortos y medianos, sus efectos golpearán intensamente a diversas manifestaciones vitales de la sociedad en el orden planetario (al modo de una transformación silenciosa) y afectarán componentes claves de la economía mundial y de cada país⁹, incluyendo al **transporte**. Por su dimensión universal, la superación de la crisis provendrá mayoritariamente de los **países líderes** y de los **países centrales** que cuentan con una elevada potencialidad económica, tecnológica y científica¹⁰. En cambio, los **países marginales**, la Argentina entre ellos, están expuestos a consecuencias más severas de la crisis y deberán ajustarse a las acciones de esos verdaderos **drivers** para implementar sus propias acciones en concordancia con ellos.

En dichos países marginales, el diseño de los planes para superar esta crisis impondrá adoptar varios juegos de herramientas – novedosas o tradicionales –, y construir escenarios variados, haciendo uso de una **prudente audacia**. Creemos que la **audacia** podrá proveer una visión amplia del horizonte y motorizar los impulsos para imaginar ideas y acciones en dimensiones por ahora desconocidas. Pero conviene controlar esa audacia con una adecuada dosis de **prudencia**, para verificar la solidez de las líneas de acción y proceder a **ajustes progresivos** en avances del tipo **paso a paso**.

3. DIAGNÓSTICO DE LA CRISIS ACTUAL

Una vez dominado el aspecto sanitario, numerosos países deberán enfrentar situaciones económicas más o menos comprometidas que repercutirán en el comercio internacional y en el transporte de bienes. Los intercambios de bienes y cargas que generan los mercados internacionales se canalizan por las redes planetarias de transporte, muchas de ellas comprenden tramos por agua a los cuales pertenecen los puertos. Numerosos mercados sufrieron en diversas medidas la alteración disruptiva provocada por la pandemia y el transporte se vio igualmente afectado. Lamentablemente, el comercio global ya había ingresado durante el 2019 en un período de incertidumbres en el campo de las políticas económicas universales. En su última publicación anual¹¹ antes de esta crisis, la Organización Mundial de Comercio había observado en las frecuencias de comunicaciones de prensa referidas a este tema, un pico notorio en abril de 2019, según se aprecia en la Figura 1.

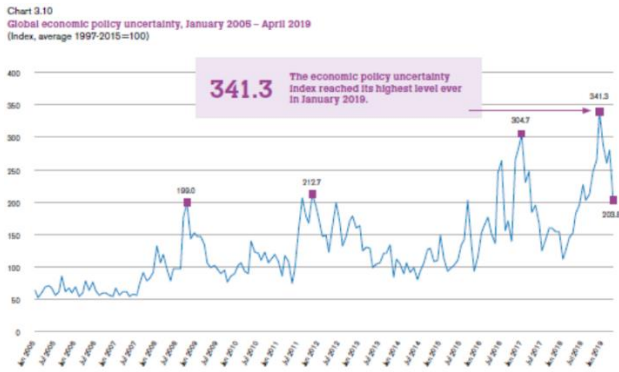
Figura 1:

⁸ Según el Dr. Ignacio Katz (UBA), sanitarista especializado en modelos y organización médica, la salida de la pandemia requerirá una tarea de planificación, gestión y evaluación compleja a cargo de cuadros científicos, técnicos y gerenciales profesionalizados, protegidos de la cooptación de intereses particulares.

⁹ Aumentarán considerablemente los deslizamientos económicos, el desempleo y la pobreza.

¹⁰ La humanidad mira hoy ansiosamente hacia esos países esperando un pronto desarrollo de vacunas contra el Coronavirus.

¹¹ World Trade Organisation -World Trade Statistical Review 2019



La pregunta, hoy difícil de responder, es cómo será el próximo ordenamiento del comercio internacional y de qué manera se configurarán mercados y transportes después de la pandemia. Se pueden diseñar eventualmente escenarios y pronósticos tentativos, previendo diversas incidencias en el transporte y en la logística. Ciertas estimaciones de organismos internacionales indican que los **países líderes** y los **países centrales** mantendrían las demandas de las *commodities*, productos primarios, alimentos, minería y energía. Según esa hipótesis, la mayoría de esos países tendrán una recuperación económica paulatina, aunque siguiendo cronogramas diversos. En el mediano plazo podrían volver a recuperarse los consumos anteriores y en consecuencia se rehabilitarían paulatinamente los canales tradicionales de aprovisionamiento y distribución y las redes de transporte se irán reacomodando a las demandas de los centros universales de producción y consumo. Pero se ve con menor claridad cuál será el comportamiento de los países marginales.

4. ARGENTINA Y UNA VISIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La Argentina presenta un caso particular porque antes del 2020 ya venía sufriendo numerosos problemas socio-económicos, muchos de ellos consecuencia de planteos desacertados, crónicos

desequilibrios financieros, baja competitividad industrial, participaciones menores en el comercio internacional de manufacturas, aumentos de la pobreza estructural, y otros fenómenos¹². En consecuencia, el desenvolvimiento económico del país se ha

empeorado con la aparición de la pandemia, agravándose aún más por la reacción de las autoridades que primordialmente impusieron un criterio exclusivamente sanitario y dispusieron un aislamiento muy prolongado y compulsivo a sus habitantes (lockdown). Esto generó la acumulación de numerosas demandas económico-sociales y comerciales, a diferencia de otros países que optaron por aislamientos más reducidos.

A los fines de una evaluación inicial de las situaciones planteadas, conviene aplicar en los diagnósticos de movimientos portuarios los datos usuales de indicadores económicos, como el Producto Bruto Interno (PBI) y otras referencias vinculadas con los movimientos comerciales. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) señaló en su momento¹³ que los efectos del lockdown prolongado en la Argentina terminarán siendo económicamente devastadores, previendo escenarios fatídicos para la economía argentina¹⁴ y alertó que el PBI podía desplomarse en el 2020 entre el 8,3% y el 10,1%. Estimaciones posteriores señalaron caídas en el orden del 13% o aún más. Las figuras siguientes (2 y 3) contienen las curvas del PBI y del PBI per cápita de la Argentina para la serie 2000-2019 y 2000-2018 respectivamente, comparadas con dos países vecinos. La figura 4, repite en el primer tramo la figura 1 del PBI referida solamente a la Argentina, pero agrega las proyecciones estimadas de la OCDE (ver arriba) para los años 2020 y 2021. La OCDE también anunció fuertes recesiones para Italia, Francia, España y el Reino Unido, estimando para China que el PBI retrocederá poco y concluyó que al término de 2021 varios países volverían a niveles de actividad anteriores a la crisis, pero ese no sería el caso de la Argentina.

Figura 2:

¹² Ver Pablo Gerchunoff y Lucas Llach, *El ciclo de la desilusión y el desencanto*, 1998, y Roberto Cortés Conde, *La economía política de la Argentina en el Siglo XX*, 2005.

¹³ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), junio 2020.

¹⁴ Para la OCDE "la economía global de la Argentina está en la cuerda floja"

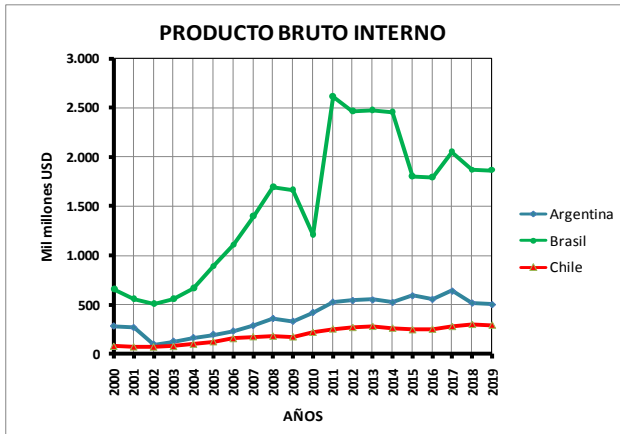


Figura 3:

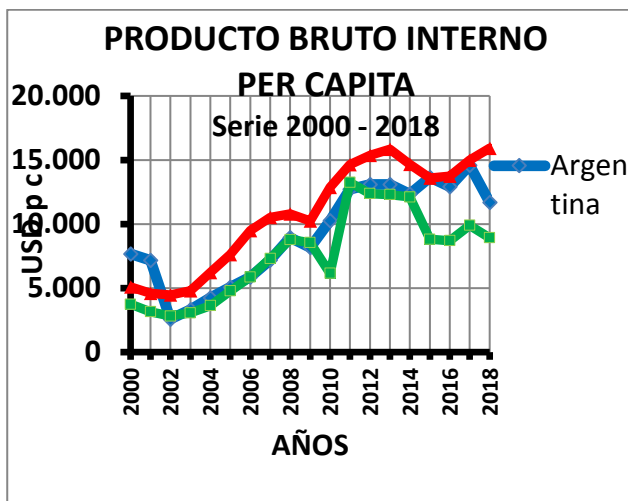
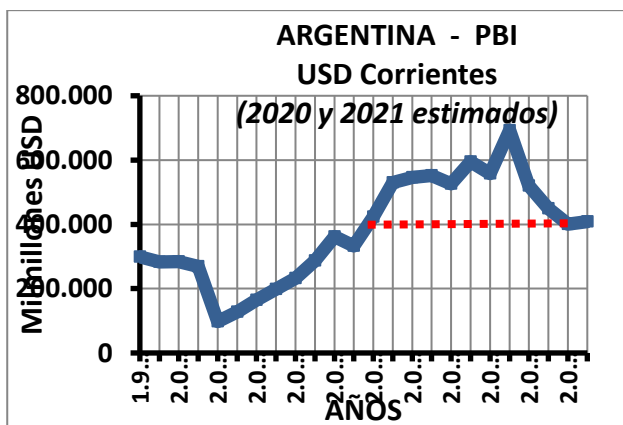


Figura 4:



Para que la Argentina logre un reposicionamiento adecuado, será necesario, entre otras cosas, que resuelva su escaso ingreso de divisas y que reduzca su endeudamiento externo. Para ello deberá aumentar su flujo de exportación, que incidirá directamente sobre la actividad portuaria (también aumenta la importación), y de ese

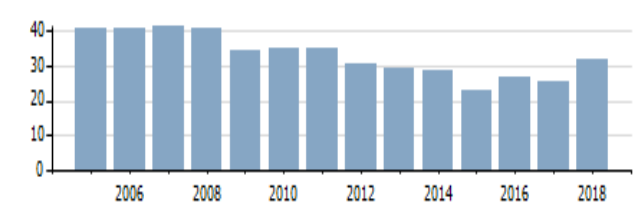
modo lograr un mayor grado de participación en el comercio mundial. Se registraron muy malas experiencias en el país cuando se aisló del comercio internacional y se adoptó un modelo de negación frente al universo (esto dio lugar al nunca justificado lema de 'vivir con lo nuestro'). La figura siguiente muestra que durante un largo período iniciado años después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, el país mantuvo un marcado aislamiento del resto del mundo y descuidó notoriamente su comercio exterior, provocando una insólita reducción de la relación Exportación-Importación vs. PBI. Cuando esa relación cae por debajo de 0,2 el comercio exterior deja de ser un factor de desarrollo económico, lo que ocurrió entre 1952 y 1990.

Figura 5:



Lamentablemente, en los años recientes la relación Expo-Impo/PBI mostró nuevamente una tendencia a caer peligrosamente (ver figura 6).

Figura 6:



Las consecuencias de aquel aislamiento comercial en el plano internacional provocaron efectos destructivos en los puertos argentinos, como se puede apreciar en las siguientes ilustraciones (Figuras 7 y 8). Esas ilustraciones corresponden a puertos que habían sido claves para el desarrollo del país en la segunda mitad del siglo XIX y a principios del siglo XX, como en su momento lo previeron figuras destacadas del país como el ingeniero Luis Augusto Huergo. En ellas se puede apreciar un descomunal grado de

devastación de las infraestructuras y del equipamiento. Esto encareció marcadamente las importaciones y exportaciones durante un largo período, actuando al modo de una *transformación silenciosa*. Años después, producto de un notorio esfuerzo, se reconstruyeron esas instalaciones y se ejecutaron nuevas obras para ampliar las infraestructuras portuarias y de navegación, en muchos casos con ayudas de capitales externos, y se redefinieron los esquemas operativos alcanzándose elevados estándares internacionales que no se deberían volver a perder.

Figura 7:



Figura 8:



5. EL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

Otro índice relevante a tener en cuenta es el Movimiento de Contenedores que califica a los puertos (y países) afectados al intercambio

comercial de bienes intermedios y manufacturas MOI, cuyas exportaciones la Argentina debería incrementar. Las dos figuras siguientes representan un análisis de los movimientos de contenedores en tres países, Argentina, Brasil y Chile¹⁵, la Figura 9 se refiere a las cantidades totales movidas en estos tres países de la región entre los años 2000 y 2018 y la Figura 10 muestra el crecimiento ocurrido en la serie 2010-2018 (valor 1 = año 2000).

Como puede observarse, la performance argentina frente a sus vecinos revela un fuerte estancamiento partir de 2014 y una falta absoluta de crecimientos de estos movimientos durante más de una década, desde el 2007 (1.874.259 TEU's) hasta el 2018 (1.801.290 TEU's).

Figura 9:

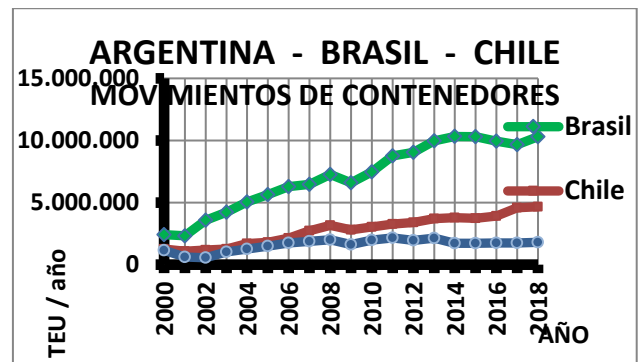
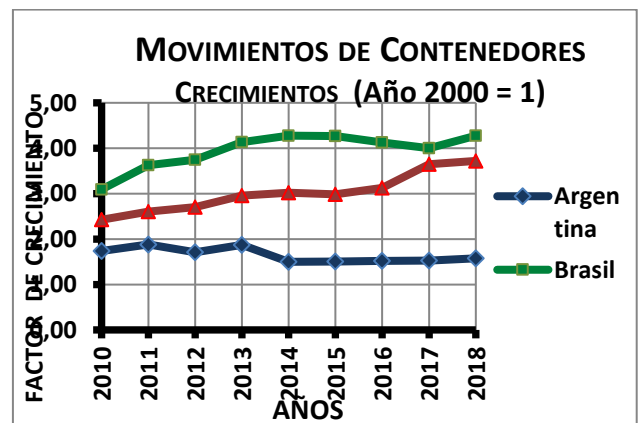


Figura 10:



Un dato adicional que empeora aún más los resultados, se registró en los últimos años cuando una elevada cantidad de unidades de los contenedores de exportación salieron vacías

¹⁵ Elaboraciones propias a partir de datos publicados por el World Bank.

(sin contenido alguno), como ilustra la figura 11¹⁶.

Figura 11:



En un trabajo efectuado en 2017 para la Academia Nacional de Ingeniería¹⁷, en el que se analizó este fenómeno de escasos crecimientos en el movimiento de contenedores de la República Argentina, se arribó a las siguientes conclusiones referidas a TEU's (*Twenty Equivalent Unit*) del año 2014, expresadas en los dos cuadros que siguen, en los que se comparan las performances de la Argentina en relación con las de otros cinco países de la región.

El Cuadro 1 contiene dos parámetros (columnas a la derecha), el primero expresa una relación de la cantidad de contenedores con las respectivas poblaciones, y el segundo con respecto a los correspondientes GDP (*Gross Domestic Product*).

El Cuadro 2 señala cuantos contenedores debería haber movido la Argentina si su performance hubiese sido la de cada uno de los cinco países de referencia, primero considerando la relación con la cantidad de habitantes y en segundo lugar teniendo en cuenta las relaciones con el GDP. Un promedio de estos valores revela que en el 2014 Argentina debió haber tenido un tráfico en el orden de los 4.000.000 de TEU's/año en lugar de los aprox. 1.700.000 TEU's/año que efectivamente movió.

Cuadro 1:

País	Población		GDP	TEU/año por c/100 habitantes	TEU/año por millón US de GDP
	Nº	USD x 10 ⁶			
Argentina	42.981.550	526.320	4,1	3,4	
Brasil	204.213.133	2.455.993	5,2	4,3	
Chile	17.613.798	260.990	21,2	14,3	
Colombia	47.791.911	378.196	6,5	8,3	
México	124.221.600	1.298.399	4,2	4,1	
Perú	30.973.354	201.050	7,2	11,1	

Datos del año 2014; Fuente World Bank

Cuadro 2:

País de referencia	Según Población		Según GDP	
	TEU/año	Dif. con realidad	TEU/año	Dif. con realidad
		%		%
Brasil	2.247.560	26,58	2.288.419	28,88
Chile	9.132.574	414,34	7.547.274	325,06
Colombia	2.813.155	58,44	4.353.102	145,17
México	1.824.822	2,77	2.137.850	20,4
Perú	3.100.917	74,64	5.849.814	229,46
PROMEDIOS	3.823.805		4.435.292	

Las conclusiones de este análisis indican que Argentina ha mostrado en largos tramos de su historia una muy escasa vocación para producir mercaderías que se exportan en contenedores. Su desempeño en la producción de manufacturas MOA y MOI en términos universalmente competitivos ha sido muy pobre, pero la causa de ello debería buscarse no solo en fallas de las actividades industrial y comercial, sino también en las permanentes malas prácticas del estado, qué, en vez de apoyar a las fuerzas productivas, les creó todo tipo de dificultades.

6. TRANSPORTE POR AGUA: SEÑALADORES PARA SU RECUPERACIÓN

La actividad del **Transporte por Agua** de la Argentina sirve en su versión marítima fundamentalmente al **comercio exterior** (exportación e importación). Un aumento de esta actividad comercial durante los próximos años, constituirá una de las claves para lograr un mejor manejo de divisas en el país, y de cumplirse, esto repercutirá de inmediato en un aumento de la actividad portuaria. Dentro de este marco para una recuperación económica de la Argentina, este sector del transporte deberá cuidar la calidad de su **capacidad operativa**, y su **infraestructura** deberá dar

¹⁶ Puerto Buenos Aires, *Informes estadísticos*

¹⁷ ANI – Instituto de Transporte, Ing. Ricardo Schwarz: *El movimiento de contenedores en la Argentina – Un notorio estancamiento en el Siglo XXI*, setiembre 2017.

respuestas apropiadas ante los factores externos de este transporte.

Ante el horizonte señalado, hacia el cual sería conveniente dirigirnos, hoy, cuando aún no contamos con certezas universales, nos parece prudente formular ciertos lineamientos generales a la manera de **señaladores indicativos**, para delinear rumbos de comportamiento. En el Cuadro 3 se proponen dichos señaladores para encarar un primer análisis.

Cuadro 3:

SEÑALADORES INDICATIVOS
<p>1) MERCADOS INTERNACIONALES: el comportamiento de estos mercados incidirá sobre el comercio mundial y los flujos internacionales de bienes. No se avizoran cambios espectaculares, pero si modificaciones de diferentes cuantías aprovechables para el país.</p>
<p>2) TRANSPORTE POR AGUA: prever posibles volúmenes en el intercambio universal de bienes con destino u origen en la Argentina, la mayor parte de esos flujos seguirán trasladándose por el medio 'agua', pero podrán variar los modos operativos, la configuración de itinerarios y en consecuencia las actividades portuarias.</p>
<p>3) ACTORES RELEVANTES: indagar sobre los posibles actores relevantes y las fuerzas rectoras (<i>drivers</i>) que motorizarán crecimientos y cambios en el comercio internacional, estimando tipologías y cantidades e identificando las mercancías a ser movidas.</p>
<p>4) EXPORTACIONES ARGENTINAS: estimar horizontes según cargas, en los primeros años se mantendría la importancia de los agrograneles y de las MOA en general, pero será necesario impulsar otros <i>commodities</i> y a las MOI, cuyas exportaciones deberían activarse.</p>
<p>5) CAPACIDAD OPERATIVA: será conveniente realizar un relevamiento actualizado de la situación operativa de los puertos comerciales y de sus posibilidades de ampliación o de implantación de nuevas instalaciones, según las indicaciones de los señaladores anteriores.</p>

6) INFRAESTRUCTURAS: este rubro se acopla al anterior con el objeto de alcanzar una identificación plena de las facilidades y reservas que ofrecen los puertos en relación con las demandas universales que puedan presentarse.

7) ESCENARIOS: los señaladores indicados definirán las bases para el planteo de los próximos escenarios y sus evoluciones posibles, que a grandes rasgos podrán ser novedosos (+ +), adaptaciones con mejoras de situaciones previas (+) o repeticiones de lo anterior (- -).

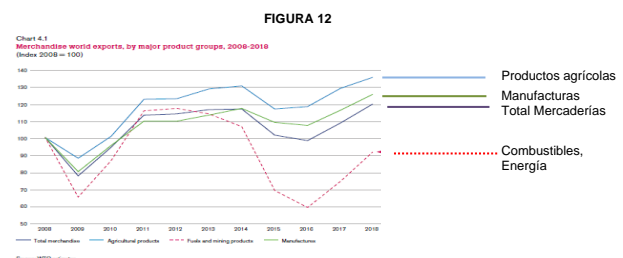
8) ORDENAMIENTO INSTITUCIONAL: para los escenarios más prometedores se deberá diseñar y acordar un marco institucional amplio, renovador y abarcador, apuntando a un alto grado de competitividad, reduciendo el '*costo argentino*' y elevando el nivel de confiabilidad

9) ESTRATEGIAS Y ACCIONES: a partir de los escenarios adoptados avanzar con primeras recomendaciones de orden estratégico y establecer en concordancia un trazado de acciones iniciales y de contextos a la manera de un prediseño de desarrollo.

Se agregan a continuación comentarios referidos a algunos renglones del Cuadro anterior.

El **renglón 1** (*Mercados Internacionales*) remite a la necesidad de buscar en primer lugar un aumento de la producción y las ventas al exterior de alimentos, sectores en los que el país cuenta con un sólido historial de producción y comercialización internacional de productos primarios. Una referencia interesante de los componentes del comercio mundial es la serie estadística 2008 - 2018 de WTO¹⁸, resumidas en el gráfico siguiente (las exportaciones del año 2008 se igualan a 100), en la que se destaca la primacía de los productos agrícolas.

Figura 12:



¹⁸ World Trade Organisation - *World Trade Statistical Review 2020*

Tengamos en cuenta que China, cuyo crecimiento económico post-pandemia se estima positivo (5 a 7%), es uno de los mayores importadores de *agroproductos*.

Pero el esfuerzo que afrontará el país no debería reducirse solo a bienes primarios y deberá ser acompañado por el agregado de nuevos productos comestibles que incluyan procesos locales de manufactura (agroindustria), y también con la exportación de bienes intermedios industriales en 'nichos' favorables al país. La red de transporte que soportará estos movimientos, en particular los puertos, tendrán que adecuarse a esa misión. La Argentina deberá estar muy atenta para percibir las nuevas demandas mundiales como consecuencia de un posible reordenamiento económico.¹⁹

El **renglón 2** (*Transporte por Agua*) merecerá un examen particular. Los flujos del comercio por regiones repercutirán seguramente sobre la **configuración** de la red mundial de transporte y en el uso de sus componentes, incluyendo la configuración de las flotas, tanto en un ámbito universal como en los regionales. Por ahora no es posible definir el futuro ordenamiento de ese sector y como serán sus evoluciones año tras año.

El **renglón 3** (*Actores Relevantes*) buscará orientar la asignación de esfuerzos en el espacio del comercio internacional y apuntará a individualizar los sectores que en el futuro podrán tener un peso decisivo en la conformación de los mercados y de los movimientos de bienes y que podrían ser de interés para la Argentina.

En cuanto a los **renglones 5 y 6** (*Capacidad Operativa e Infraestructura*), el propósito expresado apunta a relevar la situación actual en esos rubros de cada uno de los puertos importantes y su grado de flexibilidad ante nuevos requerimientos, tanto en el área náutica como en el área terrestre, señalando las ventajas y desventajas de la configuración de los espacios, los equipos e instalaciones y las posibilidades de ampliar o incorporar nuevos elementos que permitan un aumento de la capacidad total o la ampliación para nuevas cargas. Será parte de un inventario que el país requiere de manera imprescindible para futuros estudios operativos.

El **renglón 7** (*Escenarios*) tiene como propósito imaginar anticipadamente y prediseñar espacios

funcionales con sus respectivos rangos de factibilidad, aplicando para ese fin prácticas experimentadas y criterios avanzados de planificación portuaria, sí como la formulación de modelos de transporte probados y razonables, que suponen la participación de todos los sectores económico-sociales involucrados.

El **renglón 8** (*Ordenamiento Institucional*) refleja la necesidad de dotar a este sector del transporte de las estructuras formales y sus respectivos instrumentos jurídicos para formalizar un andamiaje organizativo que en la Argentina hoy solo existe en parte y cuyo funcionamiento todavía muestra muchos vacíos no captados institucionalmente, para que las actividades del transporte por agua puedan ser desarrolladas ordenadamente en toda su extensión y servir de ese modo al crecimiento del comercio exterior.

CONCLUSIÓN

Una recuperación económica de la Argentina exigirá encarar de **políticas generales coherentes y proactivas** en numerosas áreas económico-sociales del país en forma conjunta, entre las cuales sin duda tendrán que asumir un rol destacado las actividades del transporte y de la logística. En ese contexto corresponde ubicar a los puertos y a las vías navegables para facilitar los movimientos internacionales de los bienes transables.

El acceso del país a los mercados universales deberá intensificarse con la búsqueda, la reestructuración y la afirmación de todas las **articulaciones internacionales** que funcionan en los espacios comerciales, financieros, de gestión logística y de transporte y de los desarrollos

REFERENCIAS

- Croce, R., Griebel, M., Schweitzer, M.A. 2004, A parallel level-set approach for two phase flow problems with surface tension in three space dimensions, *Preprint 157, Sonderforschungsbereich 611, University of Bonn*
- Durbin, P.A. 1996. On the k-epsilon Stagnation Point Anomaly, *International Journal of Heat and Fluid Flow*, 17, 89-90

¹⁹ Un acuerdo comercial reciente entre China y USA prevé en su Fase 1 suministros de agroalimentos desde USA por 40.000 y 50.000 millones

de dólares/año para 2020 y 2021. La Fase 2, en tratamiento, es aún más ambiciosa.

Dr. Mark McBride, 2011, Approach Channels – A Guide for Design, Progress of MarCom Working Group 49/121, HR Wallingford Ltd.

Cortés Conde, Roberto: *La Economía Política de la Argentina en el Siglo XX*, Edhasa 2005.

Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas: *El ciclo de la desilusión y del desencanto*, Ariel 1998.

Kahn, Herman: *Los próximos 200 años*, 1976, Emece.

Kahn, Herman: *Un poco optimista contexto mundial para 1975-2000* (Instituto Hudson. HI), 1975.

Kahn, Herman y Wiemer, Anthony: *El Año 2000*, 1969 Emece.

OECD Organisation for Economic Co-operation and Development: *Statistics*, 2019 y 2020.

Puerto Buenos Aires, *Informes estadísticos 2014 – 2018*.

Safranski, Rüdiger: *Tiempo*, 2017, Tusquets.

San Agustín, *Confesiones*, Alianza.

Taleb, [Nassim Nicholas](#): *El Cisne Negro*, 2011 Paidós.

The World Bank: *Indicators 2019 - GDP (current US\$)*.

The World Bank: *Container Port Traffic 2014 / 2019*.

UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development: *Review of Maritime Transport 2019*.

WTO World Trade Organisation: *World Trade Statistical Revue 2019 y 2020*.