

En las últimas décadas la visión de habitar las ciudades estuvo marcada tanto por la atractiva sensación de convivir inmerso en comunidades con múltiples interacciones sociales, como por la evidencia de una densificación ilimitada, con dificultades progresivas de equidad social y territorial. Estas causas a su vez han llevado a un ciclo continuo de cambio del orden urbano, la que explica cómo las áreas portuarias, desde mediados del siglo XX, se han constituido en los territorios de mayor metamorfosis de las metrópolis contemporáneas, reflejando la transición de un período de plenitud industrial donde el puerto era una centralidad de un sistema productivo nacional e internacional, a otro donde su influencia fue perdiendo relevancia como tal, transfiriendo su lugar urbano de referencia a la complementariedad y suma de usos residenciales, hotelería y oficinas especializadas y equipamientos del consumo, el ocio y el entretenimiento, incorporadas todas en plenitud dentro de estas áreas en base a una nueva interpretación de la cultura del agua en la ciudad.

Sin embargo, la crisis sanitaria del COVID-19, que pareciera extenderse sin tiempo definido y dejar secuelas en el futuro por venir, está creando un nuevo espíritu de época respecto a las necesidades sociales, posibilitando que la industria global del transporte marítimo se transforme en una de las condiciones de resiliencia más destacadas, al constituirse en el motor económico del intercambio comercial en función de conceptos como big data, cloud computing, blockchain, internet of things, integrated emission monitoring o machine learning y deep learning, lo cual ha de permitir optimizar la planificación de los procesos portuarios y por lo tanto y en términos urbanos, conformar un Distrito Inteligente para gestionar de otro modo el comercio local y global. Propiciando así un nuevo ciclo de regeneración, esta vez favorable a la existencia de una gran central de innovación y conocimiento aplicado dentro de las ciudades portuarias.



Un Distrito Inteligente para la planificación de los procesos portuarios.

Antes estos desafíos de época, América Latina y el Caribe reflejan a través de distintos informes de organismos internacionales coincidencias contradictorias respecto a estas expectativas. Así estos datos indican que entre enero y julio de 2020 el continente registró fuertes caídas del valor de los envíos a los Estados Unidos (-20%), a la Unión Europea (-15%) y especialmente a la propia región (-27%), mostrando que la única baja en grado menor fueron los envíos a Asia (-5%). Observando también en el detalle de los registros promedio intrarregional y dentro de los sectores productores de manufacturas y con presencia importante incluso en su sistema de pequeñas y medianas empresas, que la industria automotriz alcanza el mayor peso en el comercio (17%), seguida por las de maquinaria y equipo (13%), minería y petróleo (12%), química y petroquímica (12%) y alimentos, bebidas y tabaco (12%).

Incluso otros efectos que surgen del presente pandémico, han de ser las decisiones

corporativas multinacionales de generar desplazamientos geográficos en su producción, ubicando o relocalizando sus procesos y redes en sedes más cercanas a sus mercados de consumo, lo cual ha de impactar sobre el desarrollo del empleo en cada lugar donde se generen estos movimientos o en la existencia local de operadores calificados para atender la tarea tecnológica de la automatización de servicios y la digitalización de la información y el comercio.

Por lo tanto si relacionamos estos indicadores y efectos de dificultad, con las atractivas condiciones de resiliencia que propone para el futuro la industria global del transporte marítimo, encontraremos que distintos informes del BM, BID y CEPAL nos orientan a entender que el camino de una mayor integración regional es el que podrá dar una mejor respuesta a los efectos y complejidades presentes y venideras, otorgando al desarrollo de más infraestructura del transporte y la logística regional y la inversión y capacitación digital, ha de ser la vía principal para el logro de más competitividad, inserción y ampliación de América Latina y el Caribe en los mercados mundiales, un objetivo en donde las ciudades portuarias tendrán una participación central.

Ante ello y como ejemplo del desafío que nos propone el presente, uno de los trascendentes procesos de integración continental será la aceleración de la **asociación entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR**, lo cual generará en consecuencia un territorio de mayor densificación del tejido productivo de los corredores bioceánicos y gracias a ello una mayor participación regional en el comercio global.

Otra oportunidad es la reconfiguración de las cadenas de valor y con ello la de sus innumerables ciudades portuarias situadas a través de la **Hidrovia de la Cuenca del Plata**, una de las principales zonas de producción diversificada, de servicios calificados y de intercambio comercial de Sudamérica y vinculante de cinco países, Argentina, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Brasil. Una Región de 3.100.000 Km², comparable en superficie a un tercio del área total de los EEUU y casi igual al área total de todos los países que componen la Unión Europea. El corredor territorial de la Hidrovia Paraná / Río de la Plata / Océano, es el eje central, además, de una región núcleo de la producción alimentaria y de reservas de agua dulce mundial.

También dentro de los aportes a la resiliencia continental, es la de lograr mayor sinergia en la logística regional del nuevo **Canal de Panamá**, la mayor obra de ingeniería del siglo XXI,

lo cual creó un tercer carril con juegos de esclusas, permitiendo el paso a barcos tres veces más grandes que el anterior paso por el canal. Esta ampliación, aumentó la importancia de la cadena de valor del comercio internacional mirando los mercados de la costa oeste y del golfo de México, así como del sudeste asiático, China, la India, Tailandia, Taiwán, Malasia. Un recorrido que conectó mejor el océano Atlántico y Pacífico y con ello el protagonismo del mercado marítimo de Latinoamérica y el Caribe.

Pudiéndose sumar a estos desafíos de época la **Antártida**, siempre presentada como un continente prístino, natural, salvaje e inhóspito. Por lo cual y en el marco de estas narrativas, procesos tales como la industrialización, la urbanización y la antropización, que han tenido durante los siglos XX y XXI han sido silenciados o simplemente considerados impensables para este territorio, a pesar de su fuerte impacto material, demográfico, económico y político global. Sin embargo, la Antártida cuenta con un proceso de ocupación humana que se remonta al siglo XVIII a través de una incipiente actividad comercial, que llega hasta nuestro presente con una ocupación centrada en la actividad científica, con un total de 105 estaciones activas, de las cuales 37 son permanentes y 62 solo durante el período de verano, pertenecientes a un total de 30 países. Es por ello que la consolidación del proceso de exploración y ocupación del territorio en torno a la actividad científica y comercial, se tradujo durante el siglo XX y XXI en un notable crecimiento de la Antártida, el cual se ha diversificado incluso en sus espacios de servicios portuarios y logísticos, desarrollado a través de innovación en materiales, técnicas constructivas y de comunicación, proyectos, morfologías e implantaciones.



La formación digital para la gestión logística.

Nos referimos así y atentos al nuevo espíritu de época, a un necesario cambio en las políticas de desarrollo económico y territorial en América Latina y el Caribe, vinculado a ideas, proyectos y obras más resilientes, eficientes y sostenibles, orientado a un desarrollo territorial más equilibrado y con una perspectiva de largo plazo, conformando, a partir de estos procesos de integración, sofisticados territorios logísticos que han de posicionar a las ciudades portuarias en una zona nodal y estratégica dentro de las cadenas de transporte multimodal de mercancías a escala continental, ahora en red y más allá del mar o el río.

Head Image: Innovación y nuevas tecnologías para la gestión de las actividades portuarias.