

The Latin America Port System as a facilitator of territorial development

The thirty-fourth session of the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), held in August 2012, was closed with a document entitled “*The State and policy in the integrated approach to development*” which sets out the following:

In this second decade of the twenty-first century, there is evidence at the national, regional and global levels that coordination and regulation are essential in a wide range of spheres (finance, trade, production, environment and migration, among others).

... But this also calls for a different kind of State. First comes a State whose political legitimacy is grounded in its ability to set the course for future development towards horizons such as those spelled out by ECLAC in Time for equality and herein. It is not enough for a State to exhibit administrative probity and efficient use of resources (although these are essential if society is to trust in its government). The State must be able to substantively mobilize and communicate its citizens’ aspirations for well-being and progress by means of messages that link the present and the future, mapping out the route from one generation to the next and winning support and commitment (which does not at all mean uniformity of opinion or of vision).

The previous year, upon opening the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists for Latin America (IAME 2011), held in Santiago, Chile, Antonio Prado, Deputy Executive Secretary of ECLAC, stated that “*the maritime industry, ports and logistic services play an increasingly important role as facilitators of development and international insertion of Latin America*”.

At the same time, this is a great opportunity and a challenge to take a qualitative technological leap forward incorporating the principles of sustainability to the four main aspects: social, economic, environmental and institutional. We need to recreate public policies to achieve better planning and implementation of projects.

transformation processes, should rank very high in the regional political agenda so as to have a clear and positive impact on investment and social growth.

Against the backdrop of this strategy, it is essential to have an interdependent view of Latin American States, prioritizing the efficiency of infrastructure and urban logistics in order to integrate the future of the continent in the increasingly complex global development.

As quotes above have shown, port areas are key to Latin America's destiny, since most of the Latin American economic project is linked to the results of global commodity trade.

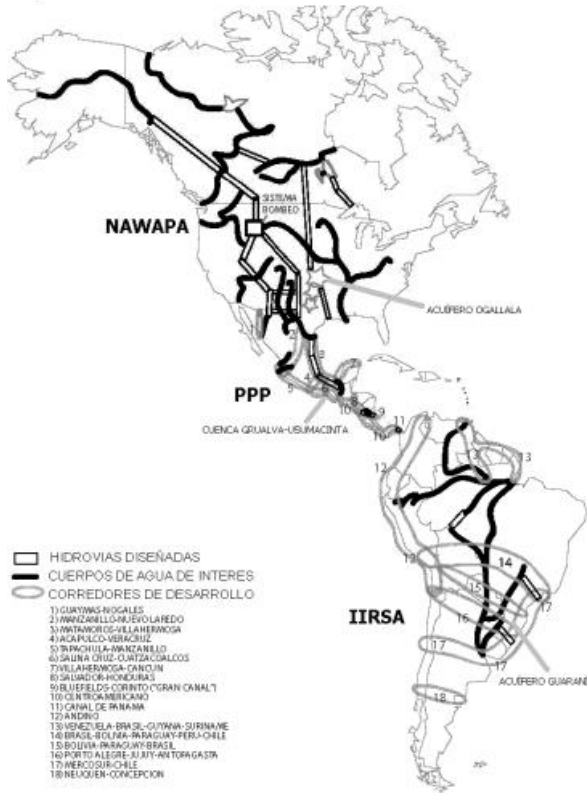
The acknowledgement of this turns port areas into strategic territories, positioning port cities, waterfronts and waterways as the areas presenting the greatest challenges and opportunities for Latin American cities, nations and regions.



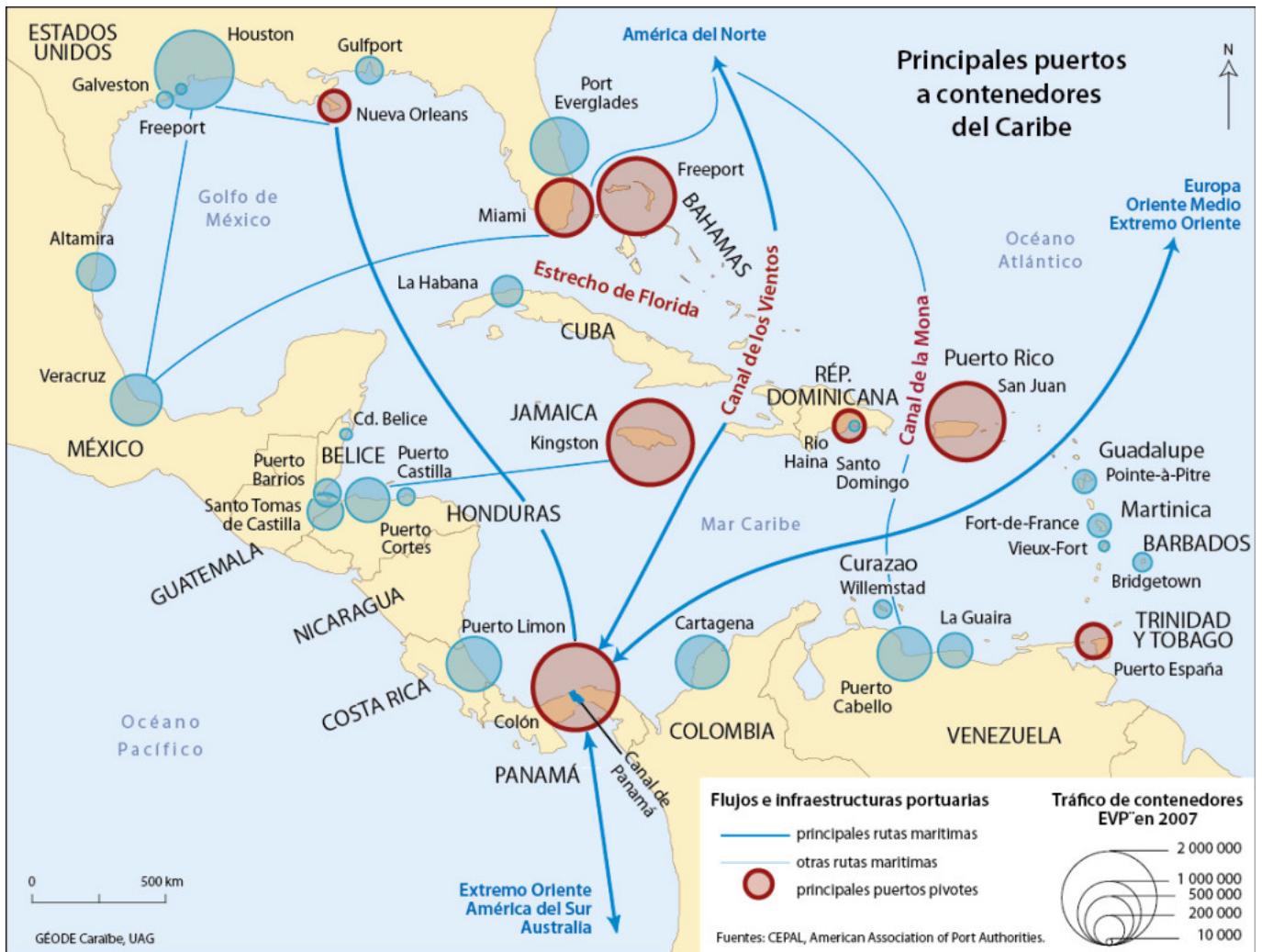
Major Global Maritime Trade Routes. (Source: <https://transporteinternacional.blogspot.com/2006/10/rutas-martimas.html>)

Raising awareness of this process will be the greatest challenge, and the future of our continent will largely depend on the correct implementation of these decisions. At PORTUS, we will periodically address these significant ambitions and possibilities, recording and analyzing the events that lead (or fail to lead) us to that path, which is both necessary and fascinating.

Mapa 1 - MEGA PROYECTOS HÍDRICOS Y CORREDORES DE DESARROLLO



*Lines of development and policy in Latin America water.
(Source: https://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Agua/IIRSA_y_la_Ecologia_Politica_del_Agua_Sudamericana)*



Ports and flows in the Caribbean.

(Source: <https://atlas-caribe.centroleon.org.do/es/page-118.html>)

El sistema portuario de America Latina como

facilitador del desarrollo territorial

El Sistema Portuario de America Latina como facilitador de desarrollo territorial

El trigésimo cuarto, período de sesiones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ocurrido en agosto de 2012, cerró su encuentro con un documento denominado: *El Estado y la política en la visión integrada del desarrollo* y allí se exponen las siguientes consideraciones:

Estamos, en la segunda década del siglo XXI, ante la evidencia tanto en los ámbitos nacionales como a nivel regional y global, que la coordinación y regulación son fundamentales en las más diversas esferas (financiera, comercial, productiva, ambiental y migratoria, entre otras).

Pero para esto también se requiere de un Estado distinto. En primer lugar, un Estado políticamente legitimado por su capacidad para proponer horizontes con sentido en el camino del desarrollo futuro, tales como los que la CEPAL ha querido plasmar tanto en su anterior sesión bajo la definición La hora de la igualdad, como en el presente documento. No basta con Estados que muestren probidad administrativa y eficiencia en el uso de recursos, si bien estas son condiciones fundamentales para la confianza de la sociedad en la gestión pública. Es necesario que el Estado sea capaz, en materia sustantiva y comunicacional, de movilizar los anhelos de bienestar y progreso de la ciudadanía desde mensajes que articulan el presente con el futuro, trazando itinerarios intergeneracionales que despierten adhesión y compromiso (lo que no implica, en ningún caso, uniformidad de opiniones y visiones).

Un año antes, en la Conferencia Anual de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos para América Latina (IAME 2011), en Santiago, Chile, al inaugurar la reunión 2011 en América Latina, el Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL, Antonio Prado, indicó “que la industria marítima, los puertos y los servicios logísticos juegan un rol cada vez más importante como facilitadores del desarrollo e inserción internacional de América Latina”.

Esto es a la vez una gran oportunidad y un desafío para dar un salto tecnológico y cualitativo incorporando los principios de la sostenibilidad en sus cuatro ejes: social,

económico, ambiental e institucional. Necesitamos para ello reformular las políticas públicas para alcanzar una mejor planificación e implementación en este tipo de proyectos.

En tanto, la subsecretaria de Transportes de Chile, Gloria Hutt Hesse, declaró que *“es crucial mejorar la eficiencia y la competitividad internacional de las terminales, así como organizar sus operaciones para aprovechar mejor los espacios interiores”.*

“Hay un desafío de madurez de nuestros puertos. Aún somos adolescentes y debemos buscar modelos para lograr un desarrollo pleno hacia 2018, que es nuestro horizonte,” indicó. World Map. (Source:

https://www.hoelters.edu.ar/downloads/mapa_mundo_pol.jpg)

He elegido estas autorizadas referencias institucionales para comenzar este diálogo permanente desde América Latina para PORTUS, con el fin de marcar el desafío, la trascendencia y la necesidad que significa para nuestro continente el desarrollo de las ciudades portuarias como herramienta activa y promotora de una mayor y mejor calidad en los vínculos globales y a su vez el impacto positivo que ello produce para la generación, construcción y optimización de las infraestructuras y los recursos económicos nacionales.

Asimismo la concreción de tan notables objetivos dependen de la eficiencia de la planificación y gestión promovida por el conjunto de los Estados Latinoamericanos, siendo fundamental para ello conducir procesos orientados a incorporar en lo más alto de la agenda política regional la producción de proyectos con eje en el ordenamiento territorial y en la aplicación de nuevos estándares de conocimiento, afín a los modernos procesos de transformación tecnológica, el cual a su vez tendrá un seguro y favorable impacto en la inversión y el crecimiento social.

En el marco de esta orientación estratégica es fundamental disponer de una visión interdependiente de los Estados Latinoamericanos, priorizando la eficiencia de la infraestructura y la logística urbana con el fin de integrar el futuro continental al cada vez más complejo desarrollo global.

Y es, como se ha indicado a través de las notas de referencia, en sus zonas portuarias donde Latinoamérica tiene una de las claves que han de orientar su destino, en tanto gran parte de su proyecto económico está ligado a los resultados

del movimiento comercial de materias primas de demanda mundial.

Y es este reconocimiento lo que transforma a las plazas portuarias en un territorio estratégico, posicionando a las Ciudades Puerto, a los frentes marítimos y a los corredores fluviales en espacios donde se localizan los mayores desafíos y oportunidades de las Ciudades, Naciones y Regiones Latinoamericanas. Major Global Maritime Trade Routes. (Source: <https://transporteinternacional.blogspot.com/2006/10/rutas-maritimas.html>)

Hacer consciente este proceso será el gran desafío en tanto de la buena conducción de estas decisiones dependerá en gran medida el futuro de nuestro continente. Sobre estas trascendentes ambiciones y posibilidades nos referiremos periódicamente en PORTUS, registrando y analizando los acontecimientos que nos conducen (o no) hacia ese, tan necesario como fascinante, camino.

Lines of development and policy in Latin America water. (Source: https://www.ecoport.net/Temas_Especiales/Agua/IRSA_y_la_Ecologia_Politica_del_Agua_Sudamericana) *Ports and flows in the Caribbean.* (Source: <https://atlas-caribe.centroleon.org.do/es/page-118.html>)