

Relación institucional puerto-ciudad fue identificada como una de las debilidades

Con el objeto de analizar las fortalezas, debilidades y perspectivas del marco legal que rige al sector, se realizó el seminario “Valparaíso Ciudad portuaria: reflexiones y perspectivas a 15 años de la ley que modernizó los puertos”, evento que fue organizado por el Programa de Derecho del Mar de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV).

En la actividad, desarrollada el miércoles en la Casa Central de la PUCV, se realizaron una serie de ponencias, destacando entre ellas la de Jorge Bermúdez, profesor de derecho administrativo, quien en conversación con MundoMarítimo realizó un balance de la denominada ley 19.542: “hay cifras concretas que te demuestran la cantidad y el crecimiento exponencial que ha tenido, por ejemplo, el movimiento de carga, a partir de la entrada en vigencia de la ley. Por lo tanto, al ver sólo los números, uno podría decir que la ley sirvió”.

El académico destacó igualmente que la normativa ha mostrado otras fortalezas como “haber incorporado de buena forma a sociedades privadas en la administración y explotación en los frentes de atraque, haber abierto el negocio portuario no sólo al movimiento de carga, si no que a otro tipo de actividades relacionadas como, por ejemplo, actividades turísticas, recreativas o deportivas”.

Sin embargo, matizó su opinión al señalar que el tiempo transcurrido ha sido suficiente para ir develando sus debilidades. Ejemplificó con la actual situación de las empresas portuarias estatales, las que señaló, “están a medio camino de ser, por un lado, empresas pseudoprivadas, porque organizan contratos que se rigen por el derecho privado y, a su vez, autoridades portuarias que tienen facultades normativas, pero que no se han llevado a la práctica, porque no tienen las herramientas para poder hacerlo”.

Otra debilidad que identificó el académico es la interacción entre los puertos y las ciudades que lo cobijan, situación que se puede ejemplificar con el caso de Valparaíso. “La ley fue muy tímida al decir que hay una especie de comité ciudad-puerto que funciona solamente por la buena voluntad de las partes (empresa y municipalidad). Creo que esto debería ser más formal e, incluso, deberían plantearse ideas de participación mucho más novedosas”, señaló, no descartando, por ejemplo, la inclusión de los alcaldes en los directorios de las empresas portuarias.

Marco legal suficiente

Por su parte, Harald Jaeger, gerente general de EPV, señaló que el marco legal actual efectivamente ha permitido “llevar a cabo los proyectos que tenemos y nuestra visión de desarrollo”, aunque valoró el planteamiento en el seminario de “iniciativas que evidentemente pueden en lo posible ayudar en la construcción de una relación más armónica, por ejemplo y del punto de vista institucional, con las comunidades y con la ciudad”.

No obstante, resaltó que bajo el amparo de la legislación vigente ha sido factible en el caso de Valparaíso “llevar a cabo cinco concesiones que, a nuestro parecer, han logrado revitalizar este puerto desde la condición de depresión en que se encontraba a comienzos de la década

pasada” y destacó además, la auspiciosa proyección del puerto en cuanto a incremento de la actividad y la consecuente generación de empleos.

La voz de la experiencia

También expuso en el seminario Roberto Converti, urbanista argentino y uno de los responsables de la reconversión urbana y turística de Puerto Madero, quien señaló que “compatibilizar el desarrollo de los puertos con las ciudades es uno de los grandes temas de la época”. Para enfrentar el desafío, apuntó como estrategia fundamental la unidad de la comunidad portuaria con su ciudad, la que se debe dar “sobre todo, a partir de una planificación que organice el conjunto del territorio y lo diversifique”.

Señaló como otro aspecto a conjugar, el debate y la demanda respecto al uso social del frente de agua e indicó al respecto que “los problemas son solucionables en tanto y en cuanto se pongan en marcha proyectos sustentables”. Afirmó además que “los puertos no son hoy sólo un lugar de carga, son también un centro de negocios y de actividad turística en función de la llegadas de cruceros y de la dinámica que la sociedad le da a su frente marítimo”.

Fuente: www.mundomarítimo.cl, revisado el 18-10-2013

