BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

Organización de los Estados Americanos

No. 32
Octubre 2010

Publicado bajo mandato de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
de la Organización de los Estados Americanos (OEA)

ÍNDICE

1. **Desarrollo de puertos fluviales en Brasil**
2. **Puerto de Vancouver: pionero en desarrollo sostenible (Canadá)**
3. **"Humberto Muñoz", primer remolcador fluvial de construcción colombiana**
4. **APM aplica medidas de carácter preventivo contra contingencias (Ecuador)**
5. **El Puerto de los Ángeles: la prioridad es la inversión en competitividad (Estados Unidos)**
6. **Puerto de Long Beach estableció un nuevo servicio a China (Estados Unidos)**
7. **Puertos de Guatemala, modelos a seguir para el continente**
8. **Varreux Port: reconstruyendo Haití**
9. **Falmouth, el nuevo terminal de crucero jamaiquino**
10. **Estrategia Marítima Nacional (EMN): proyecto de desarrollo para Panamá**
11. **Se lleva acabo el XV Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria en España**
12. **CEPAL, BID, OEA y Puertos del Estado auspician Seminario de Transporte Sostenible en Iberoamérica**
13. **Crecimiento del sector portuario en Latinoamérica**
14. **RIDEPORT: Red Internacional de Expertos Portuarios**
15. **Actividades Portuarias**

Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
1889 F St., NW, Washington D.C. 20006, USA
Tel: (202) 458-3871, Fax: (202) 458-3517

E-mail: cip@oas.org
Portal: http://www.oas.org/cip/

1. Desarrollo de puertos fluviales en Brasil

Para el año 2004 en Brasil sólo 8.000 Km. de rutas fluviales eran utilizadas para el comercio de productos y tránsito de personas; esto, a pesar de contar con aproximadamente 40.000 Km. de ríos navegables.

Con el objetivo de explotar el potencial fluvial del Brasil, el gobierno federal implementó programas como "Brasil en Acción" (1996-2000) y "Brasil Avanza" (2000-2003), los cuales construyeron corredores fluviales que complementan y mejoran el sistema de transporte de cargas y de personas. En el 2006 la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) realizó un estudio sobre los principales desafíos que en el Amazonas persistían al respecto. Cabe destacar los siguientes: construcción de hidrovías completas e infraestructura adecuada a la geografía del Amazonas y del mercado; mayor desarrollo de la institucionalidad portuaria y de sus actividades conexas; mayor capacitación laboral y gerencial; formalizar la actividad de la navegación interior y de los servicios portuarios en los niveles pequeños y medianos de la industria, entre otros.

Actualmente, la Agencia Nacional de Transporte Aquaviarios de Brasil (Antaq) a través del Plan General de Otorgas (PGO), se encuentra trabajando arduamente en la ampliación del número de puertos marinos a nivel nacional. Sin embargo, y en beneficio de las ciudades de la cuenca del Amazonas, dicha iniciativa puede extenderse a puertos fluviales.

En un primer nivel de análisis, la Antaq ha determinado 8 pasillos hidroviarios en los que se piensa construir nuevos puertos. Dichos pasillos son los correspondientes a los ríos Tucuruí, Madera, Teles, Pires-Tapajarós, Son Francisco, Tiete-Parana y Parnaíba y Jacuí-Picuí.

Como consecuencia de esta expansión, se logrará una mayor competitividad en la actividad agrícola de la zona central, específicamente con el rubro granos. Esto debido a que se disminuirá la dependencia del transporte terrestre que es mayoritariamente más costoso y contaminante.

Por otro lado, según los análisis de la CEPAL sobre los flujos comerciales en Brasil, "los flujos de transporte de alcance local y sub-nacional hoy en día son de una importancia mucho mayor que las correspondientes a los flujos internacionales o intra-eje". Esto debido a la necesidad de satisfacer la creciente demanda interna de productos y a la poca integración entre las rutas fluviales que comunican el centro del país. En términos relativos, las rutas internacionales y regionales se encuentran mejor conectadas.

Con la implementación del PGO en las rutas fluviales, el gobierno federal pretende dar un vuelco al patrón de transporte, elevando la participación de las hidrovías de 13% a 29% para el año 2025.

Fuentes:
http://desarrolloydefensa.blogspot.com/2008/05/proyecto-transporte-fluvial.html
http://www.userway.com/argentina/hidroviapp/norte_brasil/hidrobrasil.htm
http://www.cepal.org/publicaciones/xml/7/25957/lcl2548e.pdf
http://www.webpicking.com/ps/news.php?n=13255

2. Puerto de Vancouver: pionero en desarrollo sostenible (Canadá)

En los recientes años, el Puerto Metro Vancouver ha excedido con creces las expectativas con respecto a las acciones tomadas para reducir las emisiones de gases contaminantes al ambiente. En 2009 las acciones de cumplimiento para la reducción de emisiones de camiones de contenedores se incrementaron un 100% debido a que el Puerto trabajó directamente y a largo plazo con la comunidad camionera para alcanzar resultados efectivos y duraderos. Al mismo tiempo, el puerto, trabajando conjuntamente con la línea de Cruceros Princess Cruise Line, Holland America, BC Hydro, the Province BC y el gobierno de Canadá implementó la fuente de "shore power" para los cruceros. El "shore power"

es una fuente de poder que suministra energía desde tierra a naves atracadas en los puertos, disminuyendo así el uso de combustible de las naves. Aproximadamente 58 conexiones de "shore power" se esperan para la temporada de cruceros de 2010.

Al mismo tiempo en Agosto del presente año el puerto creó el "Blue Circle Award", un incentivo financiero para líneas navieras que reducen emisiones de gases de sus naves. Este premio es un reconocimiento a los participantes del Programa "EcoAction" comprometidos con esta acción ambiental. Dicho programa es un ambicioso plan creado por el gobierno canadiense para proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos de esta nación con la finalidad de generar mayor prosperidad económica.

Se suma a esta campaña ambiental la experimentación de la nave Auriga Leader desarrollada en conjunto por NYK y Nippon Oil Corporation, la cual funciona en parte con energía solar. Hasta ahora, la energía solar ha proveído 0.05 % del poder de propulsión y 1% de la electricidad usada en la nave. De continuarse, esto reducirá un estimado de 13 toneladas (14 kilolitros) de combustible al año y 40 toneladas aproximadamente de CO_2.

Todas estas medidas deben ser ejemplo para el mundo en lo que se refiere a tomar conciencia en cuanto al desarrollo sostenible como fuente de desarrollo económico y social.

Fuentes:
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-eng.cfm
http://www.globe-net.com/articles/2010/august/4/vancouver-port-launches-blue-circle-award-for-shipping.aspx
http://en.wikipedia.org/wiki/Shorepower

3. "Humberto Muñoz", primer remolcador fluvial de construcción colombiana

Luego de 26 meses de trabajo, la Naviera Fluvial Colombiana pone en operación el primer remolcador fluvial de fabricación colombiana, llamado "Humberto Muñoz". El remolcador de 40 m de eslora, 12m de manga y 2m de altura de casco navegará el río Magdalena y tendrá una capacidad máxima de transporte de ocho botes de 1575 toneladas cada uno.

Cabe destacar, que dicho remolcador cuenta con un sistema de timones de reversa o de flanqueo, que le dan una mayor maniobrabilidad, siendo el más grande de su tipo en Colombia.

La inversión de la Naviera Fluvial Colombiana, la mayor compañía de transporte fluvial en esta nación, superó los 24.000 millones de pesos colombianos (más de USD13 millones), anexando así un remolcador más a su flota de 15 remolcadores y 90 botes.

Si bien la construcción del remolcador estuvo a cargo del Ingeniero Melchor Molinares Franco, el diseño fue realizado por CT Marine Inc., empresa estadounidense ganadora en repetidas oportunidades del premio al mejor diseño de remolcadores en EEUU. Este proyecto, constituye por tanto, en una importante transferencia de tecnología para Colombia.

Fuentes:
http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=477770&page=5
http://www.portafolio.com.co/economia/pais/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_PORTA-8034940.html

4. APM aplica medidas de carácter preventivo contra contingencias (Ecuador)

El comité de operaciones de Manabí instaló un stand en el edificio administrativo de la Autoridad Portuaria de Manta (APM), con motivo de la celebración del Día Internacional para la Reducción de Desastres. Y con la finalidad de promover la cultura de prevención de desastres mediante acciones educativas de reducción de riesgos.

Con esta serie de acciones la APM y Puerto de Manta demuestran que se encuentran preparados para diversas contingencias. Ejemplo de lo anterior es que el Puerto de Manta fue el primer puerto del Ecuador en activar el Comité Zonal de Prevención COZPRE, una vez que se declaró en alerta sanitaria al país.

Adicionalmente, la AMP realizará un ejercicio de el en caso de derrame de hidrocarburos 28 al 30 de octubre del presente año; en el cual se pone a prueba la aplicación del plan "Zona de Contingencia". Dicho ejercicio se realizará en conjunto con la Superintendencia del Terminal Petrolero La Libertad (SUINLI) que al mismo tiempo trabajará en coordinación con los capitanes del puerto de Bahía, Manta y Salinas y con la asistencia de autoridades provinciales y cantonales, representantes de Petroecuador, terminales portuarios privados, Defensa Civil, Cuerpo de Guardacostas, entre otros.

Fuente:
Boletín de Prensa de Autoridad Portuaria de Manda. FHP2-132-APM 14-10-2010

5. El Puerto de los Ángeles: se convierte en primer puerto en el mundo en reducir tarifas arancelarias para envío de vehículos no contaminantes (Estados Unidos)

El Comité del Puerto de los Ángeles ha aprobado un plan que hace de este puerto el primero en el mundo en ofrecer una reducción de tarifas para vehículos de "emisión cero" que se importen o exporten a través del puerto. La reducción de 15%, asequible para todos los productores de automóviles, fue específicamente dirigida a la productora China BYD Auto Company Limited (BYD) como parte de la propuesta de la ciudad de traer la oficina central de Norte America del BYD a Los Angeles y de usar al puerto de LA como su puerta principal de envíos.

La Directora Ejecutiva del Puerto de Los Ángeles, Geraldine Knatz, Ph.D, explicó que "el puerto está orgulloso de jugar un rol primordial cuando se trata de atraer nuevas y más limpias empresas de tecnologías a la ciudad. Continuaremos encontrando maneras creativas de expandir nuestro puerto y de crear oportunidades de trabajo manteniéndonos comprometidos con nuestros estrictos estándares medioambientales."

La "Medida de Vehículo de Emisión Cero" es la primera de su tipo en la industria marítima y está disponible a cualquier productor de vehículos que importa a través del Puerto de Los Ángeles.

El Puerto de Los Ángeles es uno de los puertos principales de Estados Unidos y esta fuertemente comprometido en desarrollar estrategias innovadoras y operaciones sostenibles que benefician la economía así como la calidad de vida de los habitantes de la región y del país que este sirve. Como el puerto líder en Norte America en lo relativo a manejo de volumen y valor de carga, el Puerto genera 919,000 trabajos regionales y USD 39.1 billones en salarios anuales y ganancias tributarias.

Fuente:
http://www.portoflosangeles.org/newsroom/2010_releases/news_092710_%20vehicle_tariff_discount.pdf

6. Puerto de Long Beach estableció un nuevo servicio a China (Estados Unidos)

El 3 de septiembre del presente año, la nave Suzhou Dragon de la empresa de transportes P O Shipping, hizo su primera parada en el Puerto de Long Beach. Esto marcó el comienzo de un nuevo servicio en el océano Pacífico de containers entre el Puerto de Long Beach y China.

P O Shipping ya posee una red de servicios de transporte que incluyen rutas de China a Australia y a Vietnam, así como numerosos servicios de conexiones domésticas. "El 'CAE Express', que conecta el norte y el centro de China con Long Beach y otros selectos destinos intermodales, es el próximo paso a seguir en el desarrollo del compromiso de P O Shipping de cumplir con la creciente demanda del mercado y nuestra base de clientes". Explicó el Presidente de P O Shipping USA K.K. Chan.

Dicho servicio incrementará 150,000 TEUs de capacidad al año en el Puerto Estadounidense; al mismo tiempo reinformará lazos económicos para la región con la nación Asiática.

Este nuevo servicio marca la resurgencia de la industria de navegación internacional así como también demuestra la creciente demanda para realizar servicios en el Puerto de Long Beach, el cual es el segundo puerto con mayor número de movimiento de contenedores en el país.

Fuentes:
http://www.jocsailings.com/MaritimeNews/NewsArticleDetail/tabid/74/ArticleId/10067/P-O-Shipping-Makes-First-Long-Beach-Call.aspx
http://www.polb.com/news/displaynews.asp?NewsID=730&TargetID=1
http://www.pmmonlinenews.com/2010/09/long-beach-port-inaugurates-new-china.html

7. Puertos de Guatemala, modelos a seguir para el continente

Para la implementación del código PBIP la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala ha dispuesto una visita anual de los Guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica a todos los puertos del país para diagnosticar la implementación del código PBIP e intercambiar experiencias entre los dos países. La evolución de los puertos de Guatemala en esta materia ha sido positiva y notable.

El Jefe de la Delegación de Guardacostas, Teniente Comandante Kimber Bannan, durante la última visita hecha en agosto de 2010, afirmó que Guatemala posee una cultura de protección y de seguridad portuaria que no se evidencia en el resto de la región.

Según los expertos, muchas de las medidas implementadas por la Comisión Nacional de Puertos son de bajo costo, alta tecnología y gran impacto en la actividad portuaria. Verbigracia, el uso de espejos aéreos al momento del ingreso de contenedores, calcomanías, sellos en los compartimientos, tarjetas electrónicas, cámaras de circuitos cerrado y sistema biométrico.

La inversión de Guatemala en este tipo de infraestructura y tecnología, refleja su gran compromiso por asegurar el bienestar de las personas y la protección de los bienes en tránsito; convirtiéndose así en un ejemplo a imitar por el resto de los países latinoamericanos.

Fuentes:
http://www.cpn.gob.gt/descargas/proteccion.pdf
Boletín Regional. No 15 Comisión Portuaria Nacional. Guatemala

8. Varreux Port: reconstruyendo Haití

La reconstrucción y expansión del Puerto Varreux en Haití constituye un avance significativo para el pueblo haitiano. Habiendo sido objeto de una gran devastación luego del terremoto de enero, Haití requiere de la reactivación de sus puertos para abastecerse de los productos necesarios para su reconstrucción. Esto sin mencionar la creciente demanda de productos básicos por sus habitantes.

En tal sentido, desde el mes de mayo, el Grupo Haitiano WIN y Santé Holding han comenzado la reconstrucción del puerto, el cual se estima tendrá un costo de USD 70 millones. El proyecto durará entre 3 a 5 años en culminarse e incluye, en su primera etapa, la construcción de 2 embarcaderos de mayor profundidad. Por lo cual, contará con atracaderos multifuncionales capaces de albergar buques y navíos de carga surtida; todo esto a solo 3 kilómetros del norte de la capital.

Según Youri Mevs, Manager Asociado de WIN Group, "una vez concluido, este proyecto no sólo apoyará a Haití en su recuperación, sino que establecerá las bases para la entera modernización de la industria naviera del país".

Fuentes:
http://momentumtransport.com/wordpress/2010/04/05/varreux-terminal-in-haiti-being-planned-haitis-port-infrastructure/comment-page-1/
http://wingrouponline.com/wingrouppressroo.php

9. Falmouth, el nuevo terminal de crucero jamaiquino

Reconocida como el destino líder a nivel mundial para cruceros turísticos, Jamaica se encuentra desarrollando un nuevo terminal para este tipo de embarcaciones, junto con la Royal Caribbean Cruises International. A pesar de la reducción del 17% de tránsito de cruceros entre 2008 y 2009, la Autoridad Portuaria de Jamaica busca superar sus propios standards en infraestructura y servicios navieros turísticos.

Para tales efectos, el Terminal de Cruceros Falmouth es un proyecto que comprenderá un complejo portuario con servicios aduanales, migratorios y otros relacionados de mayor envergadura. Este terminal, ubicado al norte de Jamaica, también impactará positivamente a tierra firme, al incluir la apertura de tiendas, restaurantes, galerías de arte, entre otros. La inversión en tierra firme alcanzará los USD 102 millones y correrá por cuenta de Royal Caribbean Cruises International.

Se espera que en diciembre de 2010, el nuevo terminal Falmouth entre en operaciones, recibiendo a dos de los cruceros más famosos: el *Allure of the Seas* y el *Oasis*. Sin embargo, sólo operará a plenitud a partir de marzo de 2011. "La culminación del puerto tomará más tiempo de lo que esperábamos, pero Falmouth será extraordinario cuando se complete", comentó Craig Milan, el Vicepresidente de operaciones de la Royal Caribbean.

Fuentes:
Caribbean Maritime No. 10. Mayo- Septiembre. Página: 10-11
http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=741
http://www.cruisecritic.com/news/news.cfm?ID=3253
http://www.royalcaribbeanblog.com/2010/08/16/new-falmouth-port-jamaica-open-november

10. Estrategia Marítima Nacional (EMN): proyecto de desarrollo para Panamá

La Estrategia Marítima Nacional (EMN), es un proyecto que nació en el año 1998 en el Artículo Cuarto, Ordinal 1 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero del mencionado año, en donde se indica que "la Autoridad Marítima de Panamá tendrá entre sus funciones, proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional." 3 años más tarde, el 10 de diciembre de 2001, dicha estrategia se materializó

cuando se firmó un Acuerdo Interinstitucional entre la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) y el Instituto Panameño de Turismo (IPAT) para la formulación de la EMN. Dos años más tarde, el 17 de diciembre de 2003, el Comité Interinstitucional entregó el Documento Borrador Final de la Estrategia Marítima Nacional para su revisión y aprobación final; 5 días más tarde, la Junta Directiva de la Autoridad Marítima Nacional aprobó dicho documento y autorizó a la Presidenta de dicho Órgano Superior para presentar el mismo ante el Organismo Ejecutivo para su consideración y aprobación. Aproximadamente un mes después, el 28 de Enero de 2004, se aprobó el documento mediante resolución del Consejo de Gabinete.

La formulación de la EMN requirió realizar un extensivo reconocimiento de la situación marítima panameña y de los retos que esta nación enfrenta cuando se encuentra en su segundo centenario de vida republicana.

Dicha estrategia asume una visión para el "Panamá Marítimo" que sus autoridades desean construir: "Panamá: líder mundial en actividades y servicios de comercio, transporte y logística, industria y tráfico marítimo para maximizar el crecimiento y desarrollo económico sostenible del país."

El viernes 8 de octubre, se instaló la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Interinstitucional Consultiva de la EMN y se firmó un documento donde se acordó una primera reunión para el 17 de noviembre de 2010.

Roberto Linares, Administrador de la Autoridad Marítima Nacional de Panamá afirma que: "Queremos involucrar a todas las partes para lograr hacer de Panamá un centro de excelencia en el tema marítimo y logístico de América".

Gracias a su posición geográfica en Panamá convergen 144 rutas de transporte de comercio, lo que crea un acceso directo a un mercado mundial de 2,200 millones de personas.

Roberto Linares, destacó que actualmente las terminales portuarias igual que el Canal de Panamá, están en plena expansión; esto es un aspecto que favorecerá aún más el comercio marítimo mundial, de allí radica la importancia de implementar una Estrategia Marítima Nacional que involucre a todos los sectores (instituciones públicas y privadas) para maximizar las oportunidades económicas y geográficas en beneficio de todos los panameños y mejorar la actividad económica de dicho país.

Fuentes:
http://www.mundomaritimo.cl/noticias/constituyen-comision-de-estrategia-maritima-en-panama
http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/estrategia_maritima.pdf

11. Se lleva acabo el XV Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria en España

El presidente de Puertos del Estado de España Felipe González Laxe junto con el Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP-OEA) Carlos M. Gallegos y los directores del curso inauguraron la 15ava edición del Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria.

El Curso que inició el pasado lunes 4 de octubre tendrá una duración de 4 semanas por lo que concluirá el viernes 29 del mismo mes y se esta llevando acabo en el Edificio de Puertos del Estado, ubicado en Madrid. Un total de 22 técnicos cualificados de 11 países latinoamericanos (Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela) y de Marruecos componen el alumnado de curso.

Adicionalmente este curso consta de un total de 150 horas, 40 ponencias teóricas (en 80 horas lectivas), talleres, conferencias y una parte de prácticas que incluye la realización y defensa de un trabajo de fin de

curso. Además se realizarán visitas a las principales sedes del sistema portuario español tales como los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia, Puerto Seco de Madrid y CEDEX.

El programa del curso se ha estructurado en 10 módulos los cuales serán impartidos por técnicos de la OEA, CEPAL, profesores de las Universidades de A Coruña, Barcelona, Cádiz, Cantabria, Las Palmas, Madrid y Sevilla, así como por técnicos del CEDEX, CILSA, de Autoridades Portuarias, y Puertos del Estado.

El presidente de Puertos del Estado, Sr, González Laxe, destacó la voluntad de cooperación demostrada por las diversas administraciones y la repercusión que la formación tiene en el desarrollo de un país.

Fuentes:
http://www.empresaexterior.com/2010072231807/formacion/se-convoca-al-xv-curso-iberoamericano-de-gestion-portuaria.html
http://www.diariodelpuerto.com/noticia.php?not_id=39427

12. CEPAL, BID, OEA y Puertos del Estado auspician Seminario de Transporte Sostenible en Iberoamérica

Del 26 al 29 de octubre de 2010 tendrá lugar en Montevideo, Uruguay el Seminario de Transporte Sostenible en Iberoamérica. El mismo, es organizado por la CEPAL, AECID, Puertos del Estado y la CIP/OEA. Tendrá por finalidad presentar los temas más actuales de política de transporte a las Autoridades Portuarias del continente. Al mismo tiempo, se analizarán los vínculos entre los puertos y dichas políticas y se intercambiarán experiencias sobre instituciones y gobernabilidad, organización institucional de puertos, integralidad en las políticas de transporte y crisis.

La agenda del seminario tocará temas relacionados con las políticas integradas de infraestructura, transporte y logística; políticas portuarias y sostenibilidad; infraestructura baja en carbono; transporte ferroviario y urbano, entre otros. Estarán encargados de desarrollar estos puntos las autoridades de los Gobiernos de Uruguay, Chile y España; así como, expertos de la Universidad de la Coruña, especialistas de la CEPAL, BID, AECID y muy especialmente, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA, Sr. Carlos Gallegos.

Estos tipos de seminarios son cada vez más relevantes en las agendas de los países del hemisferio, debido a la indudable necesidad de vencer los obstáculos en materia de servicios de infraestructura de transporte para alcanzar el anhelado desarrollo sostenible. Según sus organizadores, los desafíos actuales son: engranar las diferentes concepciones de las políticas públicas en materia portuaria e infraestructura; vencer la burocratización y los obstáculos institucionales y regulatorios de los procesos comerciales; ausencia de criterios de sostenibilidad en las políticas públicas, y la escasez de infraestructura portuaria y de transporte.

Fuente:
http://www.puertos.es/export/download/revista/154_62_Internacional.pdf

13. Crecimiento del sector portuario en Latinoamérica

Como evidencia del gran dinamismo del sector portuario en Latinoamérica, se produjo un incremento del 17% en el movimiento portuario contenerizado durante el primer semestre del 2010. Según la CEPAL, este sector está recuperando los índices de crecimiento que tenía antes de la crisis económica mundial que empezó a finales del 2008.

Los puertos panameños de Colón, Balboa y Santos de Brasil, ocuparon los primeros lugares al registrar entre enero y junio de este año 1.127.553 TEUs., 904.953 TEUs., y 1.030.855 TEUs de carga contenerizada, respectivamente. Para completar la lista de los 10 puertos con mayor crecimiento,

tenemos los siguientes: puerto de Cartagena, Colombia, con 699.972 TEUs; el de Manzanillo, México con 669.500 TEUs; el Callao, de Perú, con 581.121 TEUs; el de Buenos Aires, Argentina, con 514.500 TEUs; el Puerto Limón-Moín, en Costa Rica, con 467.527 TEUs; el Puerto Valparaíso, con 442.474 TEUs; y en el décimo lugar, San Antonio con 441.550 TEUs.

Los puertos de Buenaventura, Colombia; Talcauhano/San Vicente y Lirquén en Chile; La Guaira, Venezuela entre otros fueron la excepción a la regla ya que presentaron crecimiento negativo. Sin embargo, expertos opinan que en la mayoría de los casos fueron los desastres naturales, fenómenos económicos internos, surgimiento de nuevos competidores locales y la congestión portuaria, las causas del decrecimiento.

Fuente:
http://www.freshplaza.es/news_detail.asp?id=43076

14. RIDEPORT: Red Internacional de Expertos Portuarios

RIDEPORT (Red Internacional de Expertos en Puertos y Costas) es una asociación civil sin fines de lucro, con personalidad jurídica propia e independiente de los miembros que la constituyen.

A través de una carta de presentación enviada a esta Secretaría, su presidente, el señor Jesús E. Martínez Marín explico que "El objetivo fundamental de esta nueva asociación es promocionar y desarrollar actividades e iniciativas de formación, investigación, y difusión de las relaciones entre el puerto, la ciudad y bordes costeros, con el fin de contribuir y favorecer la cooperación entre las Administraciones portuarias y el resto de las Administraciones, así como con los agentes públicos y privados. Así como mejorar la integración de los puertos en su entorno territorial, económico, social, cultural, medioambiental y la prosperidad y la calidad de vida de las ciudades portuarias."

Asimismo, dicha Asociación, que nace de la iniciativa de tres países fundadores: Argentina, Chile y España, tiene como misión construir una red internacional de expertos portuarios y de borde costero para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos, portuarios y costeros.

RIDEPORT cuenta con una organización sumamente detallada en las cuales resaltan cuatro comisiones principales de las cuales se derivan diferentes áreas. Estas son:

1. Comisión Puerto Ciudad
2. Comisión Transporte y Logística Portuaria
3. Comisión Planificación y Desarrollo Portuario
4. Comisión Bordes Costeros y/o Litorales

Esta naciente organización es muestra de las tendencias de globalización y unificación de los puertos Iberoamericanos. Ya que, conforme pasa el tiempo, se vuelve cada vez más imperativo crear una red global de internacional de información portuaria.

Fuente:
www.rideport.org

15. Actividades Portuarias:

- *Primera Convención Hemisférica sobre Logística y Competitividad.* Organizado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes de México, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, CIP/OEA. Se llevará a cabo en Ixtapa, México del 3 al 5 de noviembre de 2010.
  http://www.oas.org/CIP/docs/cursos/Boletin_Informativo_Ixtapa%20Version%201.pdf

- *Coloquio del Comité Marítimo Internacional (CMI),* organizado por el CMI y la Asociación Argentina de Derecho Marítimo (AADM). Se llevará a cabo en Buenos Aires, Argentina, del 24 al 27 de octubre de 2010.
  http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/es

- *Seminario Transporte Sostenible en Ibero-América.* Organizado por la CEPAL y el auspicio de la CIP/OEA. Se llevará a cabo en Montevideo, Uruguay del 26 al 29 de Octubre de 2010. Para más información contactar al Sr. Ricardo Sánchez vía email a ricardo.sanchez@cepal.org

- *Capacitación en Gestión de Terminales Marinas de AAPA/NAWE/MARAD*. Organizado por la AAPA, en Jacksonville - Florida, Estados Unidos, del 25 de octubre al 28 de octubre de 2010.
  http://www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=17215

- *XII Conferencia Internacional de Ciudades y Puertos,* organizado por AIVP. Se realizará en Buenos Aires-Rosario, Argentina, del 15 al 19 de noviembre de 2010.
  http://www.citiesandports2010.com/?rubrique1&lang=es

- *Los Desafíos de la Ciudad Portuaria Contemporánea: Desarrollo Urbano Portuario y Sostenibilidad Ambiental*. Organizado por el Centro Internacional de Tecnología y Administración Portuaria: Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo y Universidad de Cantabria, Puertos del Estado, Gobierno de Cantabria; RETE y CIP/OEA. Se llevará a cabo en Cartagena de Indias, Colombia, del 16 al 19 de noviembre de 2010.
  http://www.cifaeci.org.co/aeci_cartagena/on_line/index.jsp

- *Congreso Internacional sobre la Ciudad Puerto y sus tendencias futuras.* Organizado por La Asociación Colombiana de Ingenieros Mecánicos e Industriales. Se llevará a cabo en Cartagena de Indias, Colombia, del 27 a 29 de Abril del 2011
  www.jornadasinternacionalesdepuertos.com

- *Conferencia SmartRivers 2011.* Organizada por la PIANC, en New Orleans, Louisiana, Estados Unidos, del 13al 16 de Septiembre de 2011.
  http://www.smartrivers.org/