

Asia da nueva vida al puerto de Nueva York

Por ERIC LIPTON

NUEVA YORK — La cubierta del carguero *Hyundai Glory* estaba tan repleta de mercancía —hectáreas de contenedores apilados llenos de zapatos, juguetes y electrodomésticos— que era difícil entender cómo se mantenía el buque a flote mientras entraba en el puerto de Nueva York después de 23 días de travesía desde China.

La llegada del imponente barco, que tiene de largo lo que un rascacielos de alto, pasó prácticamente desapercibida, excepto para algunos pasajeros de cruceros que saludaron emocionados. Pero era la muestra de algo igualmente enorme, y quizá igualmente pasado por alto, que está ocurriendo en el puerto de Nueva York.

El inmenso puerto, que en la década de 1800 transformó a Nueva York en la capital comercial mundial, cayó en una humillante depresión en la segunda mitad del siglo XX, mientras otros puertos marítimos estadounidenses prosperaban, especialmente en la costa Oeste y en el sur. Pero la marea se ha invertido para Nueva York, gracias a la explosión del comercio con China, que cada año fabrica una buena parte de las mercancías que llenan las tiendas estadounidenses.

Tras reducir los costes salariales, Nueva York se está ganando la confianza de las navieras, los fabricantes y los comerciantes, convirtiéndose de manera efectiva en un satélite de la cuenca del Pacífico. El año pasado, cuatro siglos después de ser colonizado por los holandeses, se alcanzó un hito: Nueva York se convirtió en un puerto dominado por los asiáticos en lugar de los europeos.

El comercio en el puerto, que disminuía o se mantenía estancado hace una década, ha crecido más deprisa en los últimos cinco años que en cualquier otro momento desde que acabó la II Guerra Mundial. El ritmo de ese crecimiento —un aumento del 65% en el tráfico total de contenedores desde 1998— casi duplica la media nacional, y ha sido más rápido que el de cualquier otro puerto de la costa oriental, excepto el de Savannah, en Georgia. En 2003, pasaron por el puerto mercancías por valor de 100.000 millones de dólares, un ascenso del 12% en sólo un año.

Ese nuevo ajeteo indica un asombroso cambio en el transporte mundial. Buques como el *Hyundai Glory*, uno de los ocho almacenes flotantes que integran un servicio semanal llamado NYX, o



El puerto de Nueva York se ha convertido en un satélite de la cuenca del Pacífico. Jonhui Kim, arriba, capitán del *Hyundai Glory*, que viaja de China a Nueva York. Bob Nixon dirige uno de los ahora repletos diques de la ciudad.

New York Express, navegan directamente desde Asia, siguiendo lo que antes era una ruta prohibitivamente lenta a través del Pacífico y del Canal de Panamá, hasta llegar a la costa atlántica.

Estos servicios a Nueva York, denominados Ruta Completamente Marítima, han reducido el tiempo de transporte tan drásticamente que muchas mercancías antes descargadas en California y después transportadas por el país en tren se envían por barco directamente a Nueva York; en la actualidad hay casi 20 líneas de transporte, la mayoría creadas en los últimos cinco años.

No está claro que la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, que no estaba preparada para un resurgimiento tan rápido, pueda explotar o siquiera manejar todo el comercio que se dirige hacia allí. Pero se esfuerza por conseguirlo. La Autoridad y los operadores portuarios a los que alquila los terrenos han iniciado proyectos de expansión por valor de mil millones de dólares, para la introducción de nuevas y enormes grúas, la ampliación de los almacenes ferroviarios, y la construcción y ampliación de los muelles, inversión financiada en parte cada vez que alguien usa un puente, un túnel o un aeropuerto regional.

Además, dado que los buques aumentan de tamaño, la Autoridad Portuaria y el Cuerpo de Ingenie-

ros del Ejército se han embarcado en uno de los proyectos de dragado portuario más vastos y caros en la historia de EE UU, para permitir el paso de una nueva generación de cargueros aún mayores que el *Hyundai Glory*. Esos barcos no pueden entrar en Nueva York porque los canales tienen poca profundidad. El dragado, con un presupuesto de 2.250 millones de dólares, continuará, día y noche, siete días a la semana, durante la próxima década.

Mucho más alejados del puerto, en Nueva Jersey y Pennsylvania, se están construyendo inmensos almacenes y centros de distribución. Se están ampliando los almacenes ferroviarios y creando líneas de barcasas para transportar las mercancías a mercados distantes.

Y toda esta actividad revitaliza la economía de la región. En los últimos cinco años se han contratado unos 3.500 estibadores, y miles de trabajadores se han sumado a los más de 100.000 empleos directos que sostiene el puerto.

Nueva York no es el único puerto marítimo impulsado por la marea de importaciones asiáticas. Nadie espera que recupere su categoría como puerto de carga más activo del mundo —título que conservó hasta 1985. Hoy, ocupa el puesto 15 en el mundo, y el tercero en Estados Unidos. Pero el puerto se encuentra en un momento crucial, prometedor. Supone un gran reto.