



GEOGRAFÍA PORTUARIA - 1

Rosa Castejón Arqued

**UNIVERSITAT DE BARCELONA
FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA**

**DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA FÍSICA I
ANÀLISI GEOGRÀFICA REGIONAL**

INDICE

	Páginas
Introducción sobre Geografía Portuaria	3
Programa de la asignatura.....	4
Bibliografía	
Geografía del transporte - Transporte marítimo - Geografía del Mar.....	5
Geografía Portuaria: Obras generales, artículos y publicaciones colectivas....	7
Ciudad portuaria.....	8
Atlas - diccionarios.....	9
Revistas y publicaciones periódicas.....	9
Publicaciones no académicas.....	10
Internet - webs de referencia.....	11
Textos complementarios	
Tema 2º: Transformaciones técnicas del transporte marítimo.....	13
Tema 3º: El papel de los puertos en la economía desde la segunda mitad del siglo XX.....	15
Tema 4ª: Las profesiones dependientes de la actividad portuaria.....	18
Trabajos Prácticos	
Elementos de la Geografía Portuaria.....	29
Práctica de Bibliografía.....	31
Análisis del film: <i>ON THE WATERFRONT</i>	32
Análisis general de un Puerto comercial.....	33
Treinta años de evolución del puerto de Barcelona en imágenes.....	35
Puertos básicos en el tráfico de contenedores.....	36
Trabajo sobre conceptos, y análisis de publicaciones portuarias.....	37

GEOGRAFÍA PORTUARIA

Prof. Rosa Castejón

La asignatura **Geografía Portuaria** se ha impartido en el Departamento de Geografía F.-AGR desde finales de los años ochenta, como materia optativa de la Licenciatura en Geografía. El objetivo de esta disciplina es primero mostrar como se estudiaron tradicionalmente los puertos marítimos en Geografía, y en segundo lugar señalar los rasgos de identificación de la especialidad Geografía Portuaria o Geografía de Puertos (*Port Geography – Geographie Portuaire*).

Sin duda actualmente el estudio de los puertos ha de ser interdisciplinario, y en este contexto el tercer objetivo de la asignatura es destacar la aportación del geógrafo en el tratamiento espacial del tema. El propósito es por tanto, analizar el impacto de los centros portuarios y de las ciudades portuarias en el territorio.

Durante estos años el planteamiento de la asignatura y la metodología de trabajo han ido cambiando. La información que se aporta en estos documentos corresponde a la orientación dada a la asignatura en los últimos cursos. Cada año se ha facilitado al estudiante un dossier con material de apoyo a las clases teóricas y prácticas. El contenido del dossier ha sido variable, pero siempre ha incluido: a) el programa de la materia de estudio, b) referencias bibliográficas y electrónicas, c) lecturas obligatorias y textos explicativos complementarios, d) listado de trabajos prácticos e) esquemas presentados en clase para la exposición metódica de la materia tratada

El material docente procedente de esta asignatura está compuesto por una serie de documentos complementarios y de diferente orientación. El primer documento de la serie, titulado **GEOGRAFIA PORTUARIA -1** incluye:

- 1 El desglose de los cinco temas que componen el programa de la asignatura
- 2 La bibliografía general académica, sin referencia a estudios locales o regionales
- 3 Listado de revistas y publicaciones periódicas especializadas en temas portuarios
- 4 Publicaciones no académicas
- 5 Fuentes electrónicas: *webs* con información sobre temas portuarios
- 6 Textos complementarios explicativos
- 7 Algunos ejemplos de los trabajos prácticos a realizar por los estudiantes.

* No aparecen las lecturas obligatorias a efectuar durante el curso, ya que al ser por lo general de cariz aplicado han variado cada año.

El segundo documento de esta serie, **GEOGRAFÍA PORTUARIA -2**, aporta los esquemas y organigramas presentados en clase para el desarrollo de la materia de la asignatura. Está estructurado en los 5 temas que forman el programa.

Más adelante se editará otro documento, **GEOGRAFÍA PORTUARIA -3**, que incluirá información sobre los diversos casos aplicados que se han analizado en los diferentes cursos. Se trata de investigaciones propias o realizadas en equipo que están publicadas.

Ejemplos de Estudios de Casos:

- El sistema portuario español en el contexto mediterráneo
- Las relaciones puerto-ciudad en Sevilla
- Los puertos del estuario del Clyde: cambios de uso del suelo del puerto de Glasgow
- Cambios en el puerto de Point-a-Pitre: el puerto comercial y el puerto urbano
- Nuevas relaciones espaciales entre del puerto y la ciudad de Ajaccio
- El turismo de cruceros

- Las transformaciones recientes del litoral de la ciudad de Barcelona
- Barcelona, ciudad marítima y puerto internacional
- El Short Sea Shipping, una alternativa al transporte por carretera
- Los *ferries* de alta velocidad en Europa
- La conservación del medio ambiente en los espacios portuarios

PROGRAMA

TEMA 1º LA EVOLUCIÓN DEL ANÁLISIS PORTUARIO EN LA GEOGRAFÍA. LA IDENTIDAD DE LA GEOGRAFÍA PORTUARIA.

- Introducción: conceptos generales sobre transportes
1. Especialidades geográficas abiertas al estudio de los puertos
 2. El concepto de puerto
 - 2.1 Puertos mono y polifuncionales
 - 2.2 Las funciones de los puertos comerciales
 - 2.3 Definiciones de puerto
 - 2.4 El puerto comercial actual: centro económico dinámico
 3. Los rasgos de identificación de la Geografía de Puertos
 - 3.1 Los ámbitos espaciales y los elementos de estudio (Weigend – Vigarié - Hoyle)
 - 3.2 La evolución y los tipos de estudios portuarios (Bird)
 - 3.3 Las escalas espaciales (Robinson)
 - 3.4 El contenido temático de la Geografía de Puertos (Castejón)
 4. Puertos marítimos y desarrollo regional

TEMA 2º TRANSFORMACIONES TÉCNICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: LAS REPERCUSIONES EN LOS PUERTOS Y EN SUS TERRITORIOS DE INFLUENCIA

1. Situaciones y fenómenos que han influido en la evolución reciente de los puertos
 - La liberalización de los servicios de transporte
 - La expansión del transporte multimodal
 - Las políticas de los armadores
 - La especialización y el aumento del tamaño de los buques mercantes
 - Los cambios en el plano social y medioambiental
 - La gestión y la organización empresarial de los puertos
 - Las nuevas exigencias de los cargadores
2. Las cuatro generaciones de puertos
3. Transformaciones espaciales y organizativas de los transportes marítimos
4. La contenedorización: tendencia a la concentración
 - 4.1 - Portuaria
 - 4.2 - Regional
 - 4.3 - Empresarial
5. Características del transporte marítimo en la última década del XX
6. Temas del campo de estudio de la geografía del transporte marítimo

TEMA 3º EL PAPEL DE LOS PUERTOS EN LA ECONOMÍA DESDE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX: DE LA ETAPA INDUSTRIAL A LA GLOBALIZACIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

1. La diversificación del papel tradicional del puerto
2. El papel de los puertos en la etapa económica industrial
 - 2.1 La localización industrial portuaria
 - 2.2 La industrialización portuaria (las ZIP-MIDAS de los años 70)
3. El rol de los puertos en la estructura funcional y espacial del comercio internacional
 - 3.1 El análisis portuario en la Geografía del Comercio Internacional
 - 3.2 Evolución de la función comercial del puerto
 - 3.3 Plataformas logísticas y Z.A.L. portuaria. Definiciones.

TEMA 4º LAS PROFESIONES DEPENDIENTES DE LA ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS: LA COMUNIDAD PORTUARIA

1. La diversificación del terciario portuario, de las profesiones portuarias
2. Cambios en los colectivos de estibadores
3. Los agentes portuarios actuales: Autoridad Portuaria, Empresa Portuaria, Comunidad Portuaria, y Aglomeración Portuaria
4. La gestión de los puertos: pública *versus* privada

TEMA 5º LAS RELACIONES ECONÓMICAS Y TERRITORIALES ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD

1. Aclaraciones conceptuales:
Waterfront - Port-city interface – Friche Portuaire
2. La evolución histórica en las relaciones entre la ciudad y el puerto
3. Los cambios en el paisaje del puerto moderno: “nuevos espacios” de la ciudad portuaria, territorios marginales en el tejido urbano.
4. Los “antiguos espacios” portuarios, territorios integrados en la trama urbana.
5. El puerto urbano. Características comunes en los procesos de reconversión de los puertos urbanos

BIBLIOGRAFÍA

1. GEOGRAFÍA DEL TRANSPORTE - TRANSPORTE MARÍTIMO - GEOGRAFIA DEL MAR

ALEXANDERSSON, S. - NORSTROM, G. (1973): *World shipping. An Economic Geography of Ports and Seaborne Trade*, New York, Ed. Wiley.

BAUCHET, P. (1991) : *Le transport international dans l'economie mondiale*, Paris, Ed. Economica.

BERENGIER, J.- GIVRY, C. (1986): *Transport maritime et logistique des matières premières*, Paris, Ed. Economica.

- CASTEJÓN, R. (1993): *La geografía del mar: la nueva Geografía Marina y el análisis portuario*, en: "Geografía i Territori", Barcelona, Publ. Universidad de Barcelona (Colecció Homenatges), pp.17-22
- CASTEJÓN, R.-RUIZ, S.-TOBAL, T. (1998): *La introducción de ferries de alta velocidad en Europa. Una competencia al conflictivo transporte por carretera*, en: "Actas del III Congreso de Ingeniería del Transporte", Barcelona, Universidad Politècnica de Catalunya.
- COOPER, A.D. (1972): *The Geography of Sea Transport*, London, Hutchinson U.L.
- IORE, C. (1986): *Logique du conteneur dans le transport maritime*, Caen, Ed. Paradigme.
- FRÉMONT, A. (1996): *L'espace maritime et marchand: pour une problématique*, "L'Espace Géographique", nº 3, pp.203-213
- Geografía Económica del Océano Mundial** (1982), Moscú, Ed. Progreso.
- HAYUTH, Y. (1982): *Intermodal transportation and the hinterland concept*, T.E.S.G. ("Journal of Economic and Social Geography"), 73 (1), pp. 13-21.
- HAYUTH, Y. (1987): *Intermodality: concept and practice. Structural Changes in the Ocean Freight Transport industry*, London, Lloyd's of London Press.
- HERNÁNDEZ IZAL, S. (1982): *El régimen del transporte multimodal*, Barcelona, Ed. C.O.C.I.N.
- HOYLE, B.- KNOWLES, R.P. (eds.) (1992) : *Modern Transport Geography*, London, Belhaven Press.
- MIOSSEC, A.-MARROU, L. (coord.) (1998): *L'Atlantique : un regard géographique*, "Historiens et géographes", nº 363, París, (monográfico)
- LEONARD, P. (1989): *Les indicateurs économiques de la politique maritime*, Caen, Ed. Paradigme.
- LUCIA, M.G. (1990): *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, Ed. Franco Angeli.
- PESQUERA, M.A.- IBEAS, A. (1988): *Intermodalidad del transporte marítimo-terrestre como elemento de la logística. Implicaciones en una Europa sin fronteras*, INFOR. COMERCIAL ESPAÑOLA, nº 659, pp. 111-134.
- POULIZAC, M. (1985): *Les perspectives d'avenir des transports maritimes*, en: FRIBOURG, M. (dir.) "Enseignement superieur du transport", Caen, Ed. Paradigme, pp. 35.1-35.9.
- SHAW, S.J. (1994): *Transport Strategy and Policy*, Oxford, Ed. Blackwell Publishers.
- SUÁREZ DE VIVERO, J.L. (1985): *El nuevo orden oceánico. Consecuencias territoriales*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- SUÁREZ de VIVERO, J.L. y otros (2001): *Los océanos: medio ambiente, recursos y políticas marinas*, Barcelona, Ediciones del Serbal
- TOLLEY, R.D.-TURTON, B.J. (1995): *Transport systems, policy and planning: a geographical approach*, London, Harlow : Longman.
- VALLEGA, A. (1984): *Per una geografia del mare: trasport marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Ed. Mursia (Biblioteca del mare nº 199).
- VALLEGA, A. (1985): *Ecumene Oceano. Il mare nella cività : ieri, oggi, domani*, Milano, El Mursia (Biblioteca del mare).
- VALLEGA, A. (1990): *Ocean change in global change :introductory geographical analysis*, Genova, Università degli Studi di Genova.

VALLEGA A. (1993): **Governo del mare e sviluppo sostenibile**, Milano, Ed. Mursia (Biblioteca del Mare nº 341).

VALLEGA, A. (1997): **Geografia delle strategie maritime**, Milano, Ed. Mursia.

VALLEGA, A.-AGUSTINUS, P.-SMITH, H. (dirs.) (1998): **Geography, Oceans and coast towards sustainable development**, Milano, Ed. Franco Angeli (Ocean change publications).

VERLAQUE, CH. (1974): **Géographie des transports maritimes**, Paris, Ed. Doin

VIGARIÉ, A. (1963): **La circulation maritime**, vol 2 de la "Géographie de la circulation", Paris, Ed. Génin

VIGARIÉ, A. (1992): **Économie maritime et géostratégie des océans**, Caen, Ed. Paradigme

WHITELEGG, J. (1993): **Transport for sustainable future. The case for Europe**, Chichester, Wiley.

World Shipping (1978), GEOJOURNAL, vol. 2 (monográfico).

2. GEOGRAFIA PORTUARIA.

Obras generales, artículos y publicaciones colectivas

BIRD, J. (1971): **Seaports and Seaports terminals**, London, Hutchinson U.L.

CASTEJÓN, R. (1978): **Problemas conceptuales de las áreas de influencia de un puerto marítimo**, en: "Aportacions en homenatge al Dr. S.Llobet", Barcelona, Dep. Geografia, Universidad Barcelona, 55-62

CASTEJÓN, R. (1989): **Metodología geográfica para la delimitación de las áreas de influencia portuaria: aportación cualitativa al estudio del hinterland**, en : "El front maritim català", Barcelona, CIRIT, Generalitat de Catalunya, 117-134

CASTEJÓN, R. (1990): **El estudio de los puertos marítimos en la Geografía española**, "Revista de Geografía, Dep. Geografía, Universidad Barcelona, XXIV, pp.61-68.

CASTEJÓN, R. (1992): **Principios teóricos y metodológicos sobre Geografía Portuaria. La proyección exterior del puerto de Barcelona**, Barcelona, Tesis Doctoral, Servei Publicacions Universidad de Barcelona (ed. microfichada. nº1200. Actualmente en curso de publicación electrónica).

CASTEJÓN, R. (1996): **El medio ambiente en los espacios portuarios: cambios recientes**, en: Barragán, J.M.(ed.) "Medio ambiente en las zonas costeras", Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, pp. 55-70

CASTEJÓN, R. (1997) : **Reflexiones sobre Geografía Portuaria**, "Bóreas", Bilbao, A.E.P.M., pp. 2-3

CHARLIER, J. (ed.) (1986): **Ports et mers**, Caen, Ed. Paradigme.

HOYLE, B.- PINDER, D.A. (eds) (1981): **Cityports industrialization and regional development. Spatial analysis and planing strategies**, Oxford, Pergamon Press.

HOYLE, B.- HILLING, D. (eds.) (1984): **Seaports systems and spatial change technology, industry and development strategies**, Chichester, Ed. John Wiley and Sons.

VALLEGA, A. (1984) (1997) op. cit.

VIGARIÉ, A. (1979): **Ports de commerce et vie litoral**, Paris, Ed. Hachette.

VIGARIÉ, A. (1983): **Le navire, le port et la ville**. En : "Transports et mutations actuelles", Paris, SEDES (Col. Dossiers des Images Economiques du Monde, n° 4-5), pp. 70-113.

3. CIUDAD PORTUARIA

BAUDOUIN, T. - COLLIN, M.(ed.) (1991): **Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux**, Caen, Ed. Paradigme.

BAUDOUIN, T. (1994): **Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie**, Le Havre, A.I.V.P., (Rapports et Etudes Documentaires).

BAUDOUIN, T.-COLLIN, M.-PRÉLORENZO, C. (eds.) (1997): **Urbanité des cités portuaires**, Paris, Ed. L'Harmattan

BREEN,A.-RIGBY,D. (1996) : **The new waterfront: a worlwide urban succes story**, London, Thames and Hudson.

BRUTTOMESSO, R. (ed.) (1993): **Waterfronts: a new frontier for cities on water**, Venezia, Centro Internazionale Città d'Aqua.

CASTEJÓN, R. (1991): **La incidencia de las relaciones ciudad-puerto en la organización del espacio urbano**, en: Sociedad y Territorio", Valencia, Publicacioes de la Universidad de Valencia, pp. 431-435

CASTEJÓN, R. (20): **El turismo de cruceros un incentivo al desarrollo local**, en: "Actas del XVI Congreso de la A.G.E.", noviembre de 2001.

CASTEJÓN, R.-CHARLIER, J. (dirs.)(2000): **El renacer de los cruceros. La mundialización de los negocios turísticos y marítimos**, Madrid, Fundación Portuaria, Ministerio de Fomento.

CHALINE,C. (dir.) (1994) : **Ces ports que créèrent des villes**, Paris, Ed. L'Harmattan.

COLLIN, M. (dir.) (1994): **Ville et Port : XVIII-XX siècles**, Paris Ed. L'Harmattan.

DUPART, M.- CHALINE, C. (1993): **Le port, cadre de ville**, Paris, Ed. L'Harmattan.

Grandes villes et ports de mer (1993),"Les Annales de la Recherche urbaine", París, 55-56, (monografía)

HALL, P. (1991): **Waterfronts. A new urban Frontier**, Berkeley, Univ. California, Institut of Urban and Regional Development, WP n° 538.

HOYLE, B. (1989): **The port-city interface: trends, problems and examples**, "Geoforum", 20 (4), pp.429-35

HOYLE, B.- PINDER, D.A.- HUSAIN, M.S. (eds) (1988) : **Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment**, London-New York, Belhaven Press.

HOYLE, B.- PINDER, D.A. (eds) (1992): **European port cities in transition**, London-New York, Belhaven Press

HUDSON, B.J. (1996): **Cities on the shore : the urban littoral frontier**, London, Pinter.

Le patrimoine portuaire. Le port et la ville (1993), Le Havre, A.I.V.P. (Rencontres du Havre).

MALONE, P. (ed) (1996): **City, capital and water**, London, Routledge.

Métropoles portuaires en Europe (1992), "Les Cahiers de la Recherche Architecturale", Paris, n° 30-31 (monografía)

NORCLIFFE,G.-BASSETT,K.-HOARE,T. (1996) : *The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships*, "Journal of Transport Geography", 4 (2), pp.123-34.

PESQUERA,M.A.- RUIZ,J.R. (1996) : *Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos*, Ginebra-New York, UNCTAD (Serie Monografías).

Portes océanes et développement des territoires intérieurs (1996), Le Havre, A.I.V.P., Actes 5^o Conference Internationale à Dakar.

POZUETA, J. (1996): *Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas. Experiencia española y marco internacional*, "Urbanismo", Madrid, nº 27, pp. 7-17

TOBAL,T. (1999): *El terciario portuario como factor de innovación*, "Geocrítica-Internet", Universidad de Barcelona.

Villes et Ports (1988), Le Havre, A.I.V.P., Actes du Forum 1^oà Le Havre.

Ville Portuaire (1992), Le Havre. A.I.V.P., Actes 3^o Conference Internatioale à Genova.

Villes portuaires, acteurs de l'environnement (1994), Le Havre, A.I.V.P., Actes 4^a Conference Internationale à Montreal.

Villes portuaires, places d'affaires (1998), Le Havre, A.I.V.P., Actes 6^o Conference Internationale à Montevideo.

4. ATLAS - DICCIONARIOS

Le Grand Atlas de la Mer (1983), Paris, Encyclopaedia Universalis et A. Michel.

CAÑADA PORTILLO, J. (1979): *Diccionario de tráfico y comercio internacional*, Barcelona, Ed. Men-car.

CHALIAND,G.- RAGEAU,J.P.(1989): *Atlas Geopolítico*, Madrid, Editorial Aguilar.

LASTRA, J.M. de la y otros (1989): *Atlas de Puertos*, Madrid, Dirección Gral. de Puertos y Costas, M.O.P.U.

Lloyd's Maritime Atlas of World Ports and Shopping Places (2003), Colchester, Essex, Inf. Publishing Group.

Diccionari de Ports i Costes (1995), Barcelona,Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

Enciclopedia General del Mar (1992), Barcelona, 8 vols

JAL, A.: *Nouveau glossaire nautique*, Paris, Ed. du C.N.S.R.

SUÁREZ DE VIVERO, J.L. (2007): *Atlas de la Europa marítima.Jurisdicciones,usos y gestión*, Barcelona, Ediciones del Serbal

VIGARIÉ, A. (1963) op. cit., y VALLEGA, A. (1984) op. cit.: Glosarios al final de ambas obras.

5. REVISTAS Y PUBLICACIONES PERIÓDICAS (incluyen análisis portuarios)

- Aquapolis. Città d'Acqua
- Economic Geography
- Eria
- Estudios Territoriales
- Geoforum
- Geojournal
- Información Comercial Española
- Journal of transport Geography
- Notes de Synthèse. ISEMAR
- Ports and Harbours
- Portus.Città d'Acqua
- Progress in Human Geography
- T.E.S.G.Journal of Economic and Social Geography
- Rapports et Etudes Documentaires. A.I.V.P.
- Informes periódicos de organismos internacionales: UNCTAD, OCDE, COMISIÓN EUROPEA, etc.

6. PUBLICACIONES NO ACADÉMICAS (en general, útiles para casos españoles)

- *LA GACETA DE EL VIGÍA. Transporte, Logística, Medioambiente.* Barcelona, Grupo Zeta (diario, de lunes a viernes)
- *DIARIO DEL PUERTO DE BARCELONA MARÍTIMAS. Información Comercial.* Barcelona, Diario Marítimas S.A., Grupo editorial Men-car (diario, de lunes a viernes)
- *INTER TRANSPORT.* Semanario de Transporte Internacional, Barcelona, Ed. Men-car
- *PORTNEWSPAPER.* Publicación mensual, Barcelona, Ed. Men-car
- *GUÍA DE SERVICIOS DEL PUERTO.* Anuarios de varios puertos españoles: Barcelona Port-97, Valencia Port -97, Bilbao Port- 97, Algeciras Port-97, etc. Barcelona, Ed. Men-car
- *GUÍA PORTUARIA Y DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE ESPAÑA.* Anuario Barcelona, Editorial Margen.
- *LA ESTIBA. La Voz de los Puertos. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar* Barcelona, publicación semestral
- *PUERTOS.* Publicación mensual de "Puertos del Estado". Madrid, Ministerio de Fomento

INTERNET

WEBS DE REFERENCIA

- La información sobre las páginas *web* de referencia que se indican a continuación, procede del servicio de documentación de la Association International Villes et Ports. En julio de 1999 elaboró una "Selección Internet", que no pretende ser un recuento exhaustivo. Se puede encontrar esta selección completa, en la *web* de la AIVP:

www.aivp.com/infodoc/liens

La lista siguiente incluye solo las *webs* que tienen una presentación similar a la de los anuarios sobre los puertos del mundo. Son de gran utilidad para buscar un puerto en particular. Algunos sitios permiten acceder a las páginas *web* oficiales de los puertos.

CARGO PORTS LINKS

www.hal-pc.org/~nugent/port

Lista alfabética de los principales puertos mundiales con vínculos hacia sus *webs* oficiales.

FREIGHTWORLD

www.freightworld.com/ports

Búsqueda por orden alfabético o geográfico (por continente y por país), con vínculos hacia sus páginas *web* oficiales.

PORTS HARBOURS MARINAS WORLDWIDE

<http://portfocus.com>

Búsqueda de los puertos por países (lista alfabética o menú desplegable) y por ciudades. Lista bastante considerable de puertos. Fichas sobre los puertos, con sus proveedores y vínculos hacia sus páginas oficiales.

SEAPORTS OF THE AMERICAS

www.seaportsinfo.com/portmenu

Presentación de los puertos del continente americano, por regiones. También aporta la lista alfabética de los otros puertos mundiales.

WORLD PORTS

www.world-ports.com

www.harbours.com

Permite la búsqueda de los puertos por continentes y por países, con vínculos hacia sus *webs* oficiales. Indica unos índices para conocer la distancia entre dos puertos. Ofrece informaciones generales marítimas y portuarias.

OTRAS WEBS CON INFORMACIÓN SOBRE TEMAS PORTUARIOS

DIARIO MARÍTIMAS. Barcelona

www.men-car.com

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE LA U.E. Bruselas

www.europa.eu.int/en/comm/dg07/tif/index

GUIDE DES PORTS. Anuario de los puertos mundiales

www.portguide.com

I

INTERNATIONAL CENTRE CITIES ON WATER. Venezia

www.iuav.it/citiesonwater

MARITIME GLOBAL NET

www.mglobal.com

O.C.D.E. Sección de transporte marítimo

www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

www.imo.org

PUERTOS DEL ESTADO. Madrid

www.puertos.es

PORTS DE LA GENERALITAT. Barcelona

www.portsgeneralitat.org

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN INTERNET (TYLOG). Barcelona

www.TyLog.com

PUBLICACIÓN MONOGRÁFICA SOBRE DIRECCIONES DE INTERNET QUE HACEN REFERENCIA A TEMAS MARÍTIMOS Y PORTUARIOS

LACOSTE, R.- GEORGET, S.(2001) *Spécial Internet*, Nantes, ISEMAR, Notes de Synthèse n° 40, 4 págs.

UNIÓN EUROPEA – POLÍTICAS EN MATERIA DE TRANSPORTES

A modo de ejemplo, se indican a continuación documentos editados por la U.E. accesibles a través de Internet, que tratan cuestiones referentes a transportes marítimos:

La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad

http://europa.eu.int/comm/energy_transport/es/lb_es.html

Política de la U.E. para el Short Sea Shipping

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index_sss.html

Programa para la intermodalidad y programa Marco Polo

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/land/french/lt_28_fr.htm#polo

TEXTOS COMPLEMENTARIOS

TEMA 2º

TRANSFORMACIONES TÉCNICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

INFORME DE LA U.N.C.T.A.D. SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO (24 de febrero de 2004)

Una revolución se prepara en el ámbito de la seguridad del transporte marítimo, una vez que en julio de este año entren en vigor las nuevas disposiciones de SOLAS (siglas en inglés de Safety of Life at Sea) y el nuevo Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP, también conocido por sus siglas en inglés: ISPS). Se trata de dos paquetes de medidas que, en un tiempo récord, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha ultimado como respuesta a la preocupación internacional que existe por temor a atentados terroristas. Con estas medidas se reforzarán tanto la seguridad de los puertos como la de los 30.000 barcos que todos los días recorren el planeta.

La entrada en vigor de la normativa para los países firmantes del protocolo SOLAS, España entre ellos, tendrá lugar el día 1 de julio. Esta es la fecha límite para que todas las terminales portuarias españolas con tráficos internacionales cuenten con un responsable de protección. Estas medidas, junto con otros programas que ya están en marcha, como el CSI y el C-PAT estadounidenses, supondrán un gasto para los operadores marítimos y portuarios de alrededor de 1.300 millones de dólares, y un incremento anual de los costes operativos de 730 millones de dólares desde su aplicación, según cálculos realizados por la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico). Estas cifras astronómicas, y las nuevas exigencias en seguridad en el ámbito marítimo portuario hacen prácticamente obligatorio el reciclaje de los responsables en esta materia.

CONVENIO SOLAS

La primera conferencia internacional de SOLAS tuvo lugar en 1974. Desde entonces, un sólo hecho, el atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001, ha alterado por completo la importancia atribuida a la seguridad marítima. Bajo el impulso de Estados Unidos, el tráfico marítimo internacional se ha dotado de medidas de seguridad preventivas. Y es en este contexto que en una reunión de la OMI celebrada en diciembre de 2002, se modificó el convenio internacional SOLAS. Las nuevas disposiciones incluyen la modificación del capítulo XI, que ahora se subdivide en dos. En el primero, se recogen las enmiendas a SOLAS, mientras que el segundo prevé la obligatoriedad de adoptar el nuevo código PBIP, precisamente, aprobado en esa misma reunión.

NUEVAS NORMAS

Dos son las enmiendas al convenio SOLAS. La primera de ellas establece que en adelante los barcos deban llevar inscrito de manera visible en el casco su número de identificación de tal modo que éste no pueda ser borrado y substituido por otro, ya que ésta es una práctica habitual con los barcos de que se incautan los piratas. La segunda disposición añadida al convenio SOLAS instaura la creación de un documento, el CSR (siglas en inglés de Registro Continuo de Incidencias), que recoge toda la información legal relativa al barco. Dicho documento habrá de ser expedido por el Estado bajo cuya bandera navega el buque.

A su vez, el nuevo código PBIP, de obligatoria observación entre los países firmantes del convenio SOLAS, tal como especifica el nuevo texto, reconoce el terrorismo como la mayor amenaza que pesa sobre el transporte marítimo. En virtud de ello, el código define tres niveles de amenaza o riesgo: normal, alto e inminente. Para cada uno de estos niveles, tanto los puertos como los barcos habrán de tener diseñadas medidas oportunas de respuesta. En el caso de los barcos, se crea la figura de un oficial de seguridad, que será quien se encargue de supervisar dichos planes.

ANÁLISIS DE LA FLOTA MUNDIAL

Por su naturaleza exhaustiva (que requiere un tiempo largo de colección de datos), los informes de UNCTAD parten inevitablemente de valores no actualizados al momento de publicación. No obstante, ello no impide que dichos informes sean un reflejo fiel del estado del Transporte Marítimo en el año en curso. Así, en el caso del último informe, partiendo del análisis de 2002 se infiere cuál ha sido en 2003 el comportamiento mundial del sector.

La primera conclusión del estudio es que en 2002 el transporte marítimo creció hasta alcanzar los 5.890 millones de toneladas, merced al aumento de las exportaciones mundiales en un 2,5%.

De esta cantidad, cerca del 35% corresponde a exportaciones de crudo y derivados (ver gráfico 1); el 20% a graneles (categoría que el informe otorga al hierro, el carbón, el grano, el aluminio y el fosfato); y, por último, el 45% a otra carga seca (tercera categoría prevista en el estudio).

Traducido en tonelaje, el comercio mundial se apoyó en 2002 en una flota mundial que alcanzaba 844.235 toneladas de peso muerto, que corresponden a los 30.000 barcos citados más arriba. La flota más grande correspondió a Grecia (ver tabla 1), que en 2002 contaba 3.103 barcos: casi diez veces más que España (330 buques). Además de la griega, destacan en esa fecha las flotas japonesa (2.910 barcos), rusa (2.556), china y alemana (cerca de 2.300 cada una). No obstante, es preciso señalar que el cómputo incluye tanto los barcos con bandera nacional como los que navegan bajo un pabellón de conveniencia, pero cuya propiedad se conoce pertenece a un nacional de dicho país. Los principales países que ceden sus banderas en 2002 son, en primer lugar, Panamá (con 4.068 barcos), seguido de Liberia, Bahamas, Malta y Chipre (con cerca de 1.000 navíos cada uno).

La existencia de los pabellones de conveniencia se tradujo en 2002 en que los países desarrollados fueron origen o destino del 50,5% de las mercancías que se movieron en el mundo, pero sólo la mitad de éstas (25,7%) fue transportada en barcos estrictamente nacionales. Muy lejos queda este registro del 47,2% de la carga transportada en barcos panameños, liberianos, etc.

Relacionada con la bandera de los barcos subyace otra característica de la flota: su edad media. Ésta descendió en término medio entre los barcos de todas las regiones, excepto en los de Europa del Este, debido al efecto combinado de la fabricación y desguace de barcos. La flota más joven corresponde a los países desarrollados (11,7 años), seguida de la de los países de registro abierto (12,1). Por clases de buques, los más jóvenes son los buques graneleros y los de contenedores.

El crecimiento en 2002 del comercio mundial se tradujo notablemente en las tres principales vías: la transpacífica, la transatlántica y la correspondiente a Asia-Europa (ver tabla 2). Pero analizando el incremento por actores se observa que éste fue desigual. Un protagonista se elevó por encima de los demás: Asia (continente que acoge a un nuevo gigante: China). De este modo, las vías transpacífica y Europa-Asia vieron sus tráficos aumentar sobre todo desde Asia, fruto de las exportaciones chinas.

Por último, el importante número de barcos fabricados en los últimos años ha generado una notable sobrecapacidad de transporte, cuya primera consecuencia es la pérdida de competitividad de la flota (gráfico 2), seguida de la reducción del coste del transporte (gráfico 3): al ser la oferta de transporte mayor, la tarifas hubieron de ser consecuentemente menores.

**BOYER, Robert (1997) : *Les mots et les réalités*. En : "Mondialisation au-delà des mythes", Paris, Ed. La Découverte (Col. Les Dossiers de l'État du monde)
Traducción : R. Castejón**

GLOBALIZACIÓN: CUATRO DEFINICIONES PARA UNA PALABRA TABÚ

El término globalización tiene su origen en la literatura consagrada a las empresas multinacionales.

En principio designó un fenómeno limitado, una mundialización de la demanda, pero se ha enriquecido con el transcurso del tiempo hasta el punto de ser identificado en nuestros días con una nueva fase de la economía mundial. La noción se ha convertido tan proteiforme que lleva al colmo de la confusión. Cuatro definiciones merecen ser destacadas.

- En 1983, Théodore Levitt propone este término para designar la convergencia de los mercados en el conjunto mundial. Globalización y tecnología serían los dos principales factores en la conformación de las relaciones internacionales. En consecuencia "la sociedad global" produce con constancia y resolución, con costes relativamente bajos, como si el mundo entero (o las principales regiones) constituyesen una entidad única; ella vende lo mismo y de la misma forma en todas partes (Levitt, 1983). En efecto, la empresa debe ajustarse a las diferencias nacionales, pero siempre que haya conseguido delimitar o recomponer las demandas específicas que se le encarguen (definición 1).

En esta primera acepción, *la globalización de los mercados* se opone a la visión anterior sobre el ciclo del producto, que consistía en vender a los países menos avanzados los productos ya obsoletos para los países más ricos. El término se aplica sobretudo a la gestión de las multinacionales y concierne exclusivamente a los intercambios internacionales.

- En 1990, esta noción se aplicó por Kenicho Ohmae al conjunto de la cadena de creación del valor (I+D investigación/desarrollo), ingeniería, producción, comercialización, servicios y finanzas.

Si en una primera fase una empresa exporta a partir de su base nacional, establece en seguida servicios de ventas en el extranjero, después produce localmente, y finalmente concede una autonomía completa de la cadena del valor a su filial. Este proceso converge hacia una quinta etapa : la *integración global*, cuando las empresas pertenecientes a un mismo grupo dirigen su I+D, financian sus inversiones y contratan a su personal a escala mundial (definición 2). La globalización diseña entonces una forma de gestión, totalmente integrada a escala mundial, de la gran empresa multinacional.

- Desde que estas multinacionales representan una fracción importante de la producción mundial, los diversos espacios nacionales se han visto forzados a ajustarse a sus exigencias por la extrema movilidad que ellas disfrutaban (comercio, inversiones, finanzas, I+D). La globalización señala el proceso a través del cual las empresas más internacionalizadas intentan redefinir en su propio provecho las reglas del juego antes impuestas por los Estados-naciones (definición 3).

Se deja el campo de la gestión interna de las compañías para interesarse por la arquitectura del sistema internacional. Se pasa de la micro a la macro economía, de las reglas de la correcta gestión privada al establecimiento de las políticas económicas y a la construcción o la redefinición de las instituciones nacionales. Esta noción evoca las evoluciones en curso más que un estado final del régimen internacional que reemplazaría al de Bretton-Woods.

- Por último, la globalización puede designar una nueva configuración que marca una ruptura en relación a las precedentes etapas de la economía internacional.

Antes, la economía era internacional, pues su evolución estaba determinada por la interacción de procesos que operaban esencialmente a nivel de los Estados-naciones. El período contemporáneo verá la

emergencia de una *economía globalizada* en la cual las economías nacionales serán descompuestas y después rearticuladas en el seno de un sistema de transacciones y de procesos que operan directamente a nivel internacional (definición 4). Esta definición es la más general y sistémica; quiere subrayar una ruptura cualitativa en relación al conjunto de los regímenes internacionales que se han sucedido después de la emergencia del capitalismo comercial.

Por una parte, los Estados-naciones y, por consiguiente, los gobiernos perderían toda su capacidad de influenciar en las evoluciones económicas nacionales, hasta el punto que las instituciones centralizadas heredadas de la postguerra deberían ceder su sitio a las entidades regionales o urbanas, puntos de apoyo necesarios de la red tejida por las multinacionales.

Por otra parte, los diversos territorios sometidos a este nuevo modelo pasarían a ser muy interdependientes hasta el punto de manifestar evoluciones sincrónicas, en lugar de idénticas, en toda situación en vías de homogenización. Adiós pues a los compromisos políticos nacionales y a la propia noción de coyuntura local.

Estas diversas definiciones están lejos de ser equivalentes y se aplican muy desigualmente para caracterizar la situación.

**SAVY, Michel (1999), *Les échelles du fret. Géographie des lieux. Géographie des flux*, "Les Annales de la Recherche Urbaine", nº 82)
Traducción R.Castejón**

LOGÍSTICA

Es un término con varios significados.

Designa por una parte, un método de gestión de flujos (flujos de productos, flujos de información), para hacer funcionar los sistemas de fabricación y de distribución.

Designa además, una oferta de servicios más o menos compleja generalmente centrada en el transporte, pudiendo abarcar la manipulación, la preparación de pedidos, la gestión de *stocks*, y también las operaciones manufactureras de acabado, diferenciación y embalaje de productos.

En el conjunto de los costes logísticos, el coste de transporte supone la carga más pesada.

La logística es uno de los principales servicios prestados a la empresa. Es inimaginable no encontrar estos servicios en una gran metrópoli.

Se han formado redes de transportes de prestaciones logísticas. Los nudos principales de estas redes coinciden con las áreas metropolitanas, que son además nudos de comunicación.

Hoy día se constata que los servicios logísticos ejercen un poder de atracción sobre algunas actividades comerciales e industriales. Se reconoce la logística como un factor notable de desarrollo regional.

esumen de R. Castejón de informaciones procedentes de :

**Alemany,J, (1997), *Las áreas de actividades logísticas*, "BOREAS", Bilbao, nº 1
Autoritat Portuària de Barcelona (2000))**

* Más información en : <http://www.zal.es>

Z.A.L.

El ejemplo de la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Barcelona
Operaciones que se realizan:

- Almacenamiento, preparación de pedidos, organización del transporte
- Funciones complementarias de valor añadido, como controles de calidad, envasado de productos, etiquetaje, embalaje, etc.
- Actividades de información y administración (EDI con administración y clientes, facturación, seguimiento del transporte)
- Servicios administrativos públicos, especialmente Uduana y Autoridades del Transporte

En marzo de 1992 se creó el Centro Intermodal Logístico SA (CILSA), con capital del Puerto de Barcelona. El objetivo de esta empresa es desarrollar y gestionar la ZAL del puerto, de la que ya existían unos Primeros Proyectos y Esquemas de funcionamiento aprobados en 1991. La primera fase de la ZAL del puerto de Barcelona es de 60 ha. y en ella se habían instalado 33 empresas a finales de 1999. La segunda fase de la ZAL, que comprende 140 ha, entrará en funcionamiento después del desvío del curso del río Llobregat y la ordenación general del sector (Plà Delta), cuyas obras en parte ya se han iniciado. Se espera que en muy breve plazo de tiempo el territorio esté adecuado para la instalación de nuevas empresas. Las compañías actualmente instaladas en la ZAL son bastante heterogéneas. Destacan los operadores logísticos con importantes naves de almacenamiento y oficinas adjuntas. También se han instalado empresas de transporte más tradicionales, que van incorporando las funciones logísticas. Otros tipos de empresas son los transitarios, los almacenistas especializados, los consultores logísticos e incluso almacenes generales de empresas comerciales (Aldeasa, Sogo, por ejemplo) o industriales (Daewoo Electronics). La promoción de las parcelas y las naves se han hecho mediante dos sistemas : concesión de parcela a largo plazo o alquiler mensual de naves.

... El desarrollo de áreas logísticas en España tiene algunas limitaciones que en parte están determinadas por la situación geográfica y por las conexiones internacionales. Basta ver un mapa de Europa con las grandes redes de ferrocarriles, de carreteras y autopistas o con representaciones del sistema de ciudades, para comprobar la mucho mayor densidad de los ejes que parten de Hamburgo y Rotterdam y se adentran en el corazón del continente respecto a las redes del sur. En este sentido no serán posibles en España más que 2 o 3 grandes plataformas logísticas con unas ciertas posibilidades de competencia a nivel internacional.

Boletín Puertos del Estado, Madrid, nº 47, noviembre 1997

PUERTO SECO

Zona logística provista de terminal ferroviaria, con condiciones económicas, geográficas, logísticas y de infraestructuras adecuadas para desarrollar un proyecto de intermodalidad que puede ser utilizado por distintos puertos de un sistema portuario. A la vez ha de servir de enlace con modos y destinos terrestres estatales e internacionales.

TOBAL, Tòfol (2000): *El terciario portuario como indicador de innovación*, Universidad de Barcelona, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Nº 69 (66)¹

El terciario portuario como indicador de innovación (Resumen)

Este artículo trata en primer lugar sobre los intentos de definición del concepto de *ciudad portuaria*, y del conjunto de servicios agrupados en el llamado terciario portuario (comunidad portuaria). Se propone una nueva definición a partir de la cual, e introduciendo dos nuevos términos denominados *magnitud aparente* y *magnitud absoluta*, no solo podemos determinar su dinámica espaciotemporal, sino también establecer que el terciario portuario, puede ser muy útil como indicador básico de la capacidad de desarrollo marítimo y urbano de la ciudad. Esto implica que sea entendido como un subconjunto dependiente del total de la actividad transaccional.

Aunque la tendencia actual es la de la separación física entre puerto y ciudad, esto es solo un fenómeno aparente basado en la emigración de los servicios a pie de muelle. El verdadero motor, los servicios de gestión, siguen ocupando el centro urbano y las áreas administrativas. La existencia de la *ciudad portuaria* como objeto específico de estudio, no puede ser aceptada sin reservas.

Palabras clave: ciudad portuaria/ terciario portuario/ análisis locacional/ lugar transaccional

Las grandes ciudades litorales que han desarrollado puertos comerciales de gran envergadura han devenido uno de los motores de desarrollo fundamentales del territorio, no solo a escala nacional, sino alcanzando ya niveles supraestatales y continentales. La globalización de la economía mundial ha concentrado en algunas decenas de puertos estratégicamente repartidos por todo el planeta, la mayor parte del tonelaje transportado en contenedores, son los llamados puertos *hub*, convertidos hoy en verdaderos nodos del transporte internacional y su distribución, Rotterdam (Holanda), Honk-Kong (China), Algeciras (España) o Gioia Tauro (Italia) son ejemplos de esta clase. De ellos parten regularmente flotas de buques de menor desplazamiento, llamados *feeder* que se dirigen hacia las ciudades portuarias de segundo orden, desde las cuales los contenedores partirán en camiones o en ferrocarril hasta su destino final.

Desde principios de siglo hasta hoy, las ciudades portuarias han sufrido drásticos cambios de toda índole. Cuando los grandes puertos carboneros de Europa quedaron obsoletos frente al petróleo, buques e instalaciones tuvieron que adaptarse a las nuevas necesidades del transporte marítimo, mediante la incorporación de innovaciones tecnológicas para afrontar la reconversión de los espacios y de los servicios que aseguraban la actividad comercial. Este flujo de innovaciones no solo afectó las actividades estrictamente desarrolladas a pie de muelle sino que su impacto fue mucho mayor, abarcando todo tipo de servicios, incluidos los relacionados con su gestión y administración. Las ciudades se encontraron en unos pocos años con grandes superficies de suelo industrial desocupado y abandonado, donde se instalaron grupos sociales marginados, creándose bolsas de pobreza que generaban espacios urbanos poco atractivos. Poco a poco, además de las barreras físicas preexistentes (líneas de ferrocarril costero, grandes infraestructuras de carga, almacenes) fue acentuándose en buena medida una barrera social. El puerto era un espacio marginal y la población del resto de la ciudad dio la espalda al mar.

A mediados de los años setenta se iniciaron los primeros intentos de recuperar los espacios portuarios a la vida social de la ciudad. La regeneración de los llamados *waterfront* se inició en los EEUU, pasó a Gran Bretaña y finalmente en los años ochenta se afianzó en las políticas urbanísticas de Europa continental. En España, la reconversión del frente marítimo de Barcelona en los años noventa ha sido tomada a menudo como ejemplo paradigmático de este tipo de actuaciones. En definitiva, el *continuum* urbano de servicios llegó al mar.

Paralelamente, el puerto físico fue alejándose de la ciudad, no solo por la necesidad de mayores calados, sino también en cierta medida presionado por la necesidad de respetar la calidad medioambiental de las aguas costeras que los ciudadanos exigen en las proximidades de sus hogares. Las grandes urbes son también grandes receptores de viajeros, los cruceros de lujo son un codiciado producto que demanda ambientes sanos, ni contaminados ni contaminantes, lejos de aquellas imágenes clásicas de los puertos envueltos en humo, con los altos hornos quemando carbón y los buques

¹ Se han eliminado las figuras que ilustran el texto y también la bibliografía. Se puede acceder a esta información consultando **Scripta Nova** donde aparece publicado el artículo completo.

limpiando sus tanques de aceite junto a la costa. Una mirada retrospectiva a los cambios acontecidos en Bilbao en los últimos años supone una experiencia reveladora en este sentido.

Todo ello ha contribuido a que en las ciudades portuarias hayan tenido lugar notables fenómenos espaciales de gran interés para el geógrafo. La dinámica de la ocupación del suelo, los cambios funcionales de los distritos, la aparición de áreas especializadas de apoyo logístico, la concentración y expansión de innovaciones de todo tipo y la creación de nuevos espacios de ocio, están en las ciudades portuarias íntimamente relacionados con la evolución del tráfico marítimo que generan. Sus repercusiones en el espacio urbano han sido bien estudiados por las escuelas geográficas anglosajonas y europeas, hasta diferenciarse en una rama más de la Geografía, la *geografía portuaria* (port geography).

Este artículo trata en primer lugar sobre los intentos de definición del concepto de *ciudad portuaria*, resumiendo brevemente algunas de las opiniones más representativas. A partir de ello, se plantea la hipótesis de utilizar la magnitud del llamado *terciario portuario* (también *comunidad portuaria*) como una variable básica para definirlo, dado que este subconjunto de servicios no existe en ciudades sin puerto.

La localización de un conjunto de actividades conduce a formularnos una serie de preguntas concretas, en un intento de explicar porque allí y no en otro sitio, ha surgido aquel fenómeno que nos inquieta. Cuando estudiamos varios ejemplos de concentración espacial, advertimos que los mecanismos que conducen a ello se dan de forma similar en lugares muy diversos. Aunque siempre matizables, estos procesos suelen ser comparables entre sí. La industrialización de los espacios cercanos a los muelles en la primera mitad del siglo actual, fue un fenómeno paralelo en casi todas las sociedades urbanas fuertemente industrializadas. Lo mismo ha sucedido con el abandono de los grandes complejos siderometalúrgicos a finales de los años setenta instalados en esos mismos espacios, y lo está siendo en la actualidad su regeneración para otros usos. Lejos pues de plantear la existencia de fenómenos únicos, buscamos aquí una posible vía que permita extraer conclusiones generalizables a un número representativo de casos.

¿ Existe la ciudad portuaria?

Los geógrafos están llevando a cabo desde los años setenta un tratamiento conjunto de la ciudad y su puerto, de forma que el término ciudad portuaria ha ido consolidándose. Esto implica una clasificación de tipo funcional, muy utilizada entre los años sesenta y setenta, pero que se ha ido abandonando progresivamente al resultar muy difícil determinar la función real que ejerce tal o cual ciudad. Esta puede variar según la escala territorial y las variables utilizadas. El hecho de la existencia de un puerto comercial asociado a una ciudad parece que facilita esta cuestión, pero es posible que haya habido una excesiva tendencia a establecer que toda ciudad con un puerto es una ciudad portuaria. Quizás convenga empezar a desarrollar planteamientos menos exclusivistas cuando estudiamos una *ciudad portuaria*. Veamos algunas preguntas y opiniones básicas al respecto obtenidas de bibliografía reciente;

- ¿ Es la ciudad portuaria una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciencias humanas?. ¿Se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización?. (Chaline,1994).
- J.Konvitz (1) critica el hecho de que los análisis del desdoblamiento de la ciudad portuaria (*en ciudad y puerto diferenciados espacialmente y conceptualmente*) no ha sido tratada dentro de la geografía social, y que las actividades ligadas al puerto no han estado jamás percibidas como *cualquier otra variante de la ciudad comercial y de la estructura industrial*.
- Una cuestión de primer orden es saber si las ciudades portuarias, desde su tradición de apertura, se comportan como lugares particularmente propicios a la innovación procedente del exterior. La permanencia de relaciones internacionales, se sublima en lo urbano en toda su aceptación.
- La interface entre la ciudad y el puerto, es aún a finales de S.XX, tratado en función de los cambios de los sistemas productivos y sus efectos espaciales. Los datos son los más fáciles de conseguir en las estadísticas de flujos de transporte.
- Una distinción interesante es la aportada por L.Seassaro(2) entre las funciones materiales *hard* de la actividad portuaria, que efectivamente, se deslocalizan recientemente liberando los terrenos, y las funciones materiales ligeras (*soft*), constituyendo el terciario portuario. Si por una parte, la deslocalización de estas actividades no es clara ni evidente, su evolución puede, de otra parte, contribuir al refuerzo de la ciudad dentro de su rol de Lugar Central y de Lugar Transaccional. Existe una gran falta de investigaciones sobre la ecología social, y la geografía cultural, de tal suerte que frente a la disociación actual de ciudad y su puerto, solo podrá estudiarse en retrospectiva a partir de testimonios fragmentarios sino mitificados.
- Dado que las asociaciones entre ciudad y puerto devienen más y más eventuales, sino obsoletas, las aglomeraciones restan singulares. Su especificidad inconturbable parece relevar un verdadero código genético

propio de su lugar, de su cultura, que le confiere la capacidad de transformarse, quizás más fácilmente que otras ciudades, en función de los contextos cambiantes de los ambientes económicos y sociales. De ahí, de nuevo la cuestión: ¿las ciudades portuarias son los lugares más propicios que otros a la innovación o a la transferencia de la innovación?

- La reutilización contemporánea de los terrenos portuarios, ¿no pueden ser analizados como un episodio o una variante del proceso universal de todos los tiempos del reciclaje urbano?.

Es evidente que la importancia de una ciudad portuaria hay que establecerla en función de varios análisis específicos, y no únicamente por la magnitud de sus flujos de transporte. Mi modesta aportación en este sentido es llamar la atención al estudio de los servicios que están ligados a la actividad de todo puerto comercial. La ciudad impulsa al puerto y no viceversa, en la actualidad la existencia de abrigos naturales no es determinante, y los puertos salen ya al mar sobre grandes superficies artificiales, construidas ex profeso. En cambio, las ciudades han de adaptarse a los nuevos tiempos, han de tener un contenido económico social y cultural activo y dinámico, dispuesto a competir.

La magnitud de los servicios

La actividad comercial derivada de los puertos ha desarrollado un sector de servicios específicos, que en las grandes ciudades es cada vez más competitivo e imprescindible para la propia supervivencia de la actividad marítima. Una vez consolidado un puerto comercial, éste dependerá de la capacidad de las empresas e infraestructuras de todo tipo (a escalas urbana, regional e incluso estatal) para mantener su competencia, de forma que la rentabilidad de las transacciones económicas genere efectos multiplicadores, creando nuevos servicios, que permitan competir en el mercado internacional. Todo esto es inviable sin un nivel tecnológico adecuado, lo que implica incorporar las innovaciones (de gestión, de administración, de comunicación, de carga y descarga, de seguridad, etc.) en periodos de tiempo relativamente cortos y difundirlas dentro de su terciario portuario, lo cual depende de la capacidad de las empresas para recibirlo y utilizarlo adecuadamente para maximizar su rendimiento. Este bucle de realimentación se produce en todas las grandes ciudades portuarias del mundo y el potencial de competitividad depende en gran parte de esta adaptabilidad de los servicios.

Utilizando un símil astronómico voy a llamar *magnitud aparente* de una ciudad portuaria a los valores diversos que se obtienen a partir de los totales de tráfico, y totales de superficie de las instalaciones *hard*, y *magnitud absoluta*(3) a los índices que proporciona el estudio de concentración de su sector terciario CBD, SD y actividades ligeras (*soft*), y el valor añadido que generan éstas. Resulta evidente que una es expresión de la otra y por lo tanto pueden relacionarse entre sí. Una vez establecidas, dispondríamos de un indicador, que a priori presupongo de gran utilidad para valorar las relaciones puerto ciudad. Su desarrollo es motivo de investigación actualmente.

Definición del terciario portuario

No existe un acuerdo entre todos los autores de que se entiende por terciario portuario. Cheline (1994), habla de un nuevo *terciario marítimo*, este término tiene su origen en la reutilización de los espacios baldíos de los waterfront de los EEUU, que traspasó posteriormente al Reino Unido y se difundió por Europa occidental en los años ochenta. Aparecen entonces varias categorías de servicios:

- Actividades científicas: investigación y alta tecnología o enseñanza superior, orientadas a estudios marítimos y oceánicos (Dunkerke), creando polos tecnológicos, como por ejemplo el proyecto Marepolis (Seyne-sur-Mer) en los viejos astilleros.
- Actividades culturales y recreativas: centran su atractivo en el tema marítimo, siendo frecuente la instalación de grandes acuarios, parques temáticos, museos, etc. Ejemplos de este tipo son los muelles de St. Katharine a Londres o los viejos entrepuertos reconvertidos de Boston o Barcelona.
- Actividades comerciales: construcciones de edificios específicos para la instalación de oficinas (World Trade Center), con vocación internacional, o espacios multiusos de gran impacto visual o social, recintos feriales (muy comunes en los puertos de los EEUU) u otros. En Barcelona y Bilbao podemos encontrar buenos ejemplos de este tipo.
- Sedes sociales: reconversión de viejos edificios o construcción de nuevos, para albergar congresos y reuniones científicas, culturales o sociales, con una clara idea de revalorizar el espacio portuario, buscando una extensión de la centralidad de la propia ciudad.

El concepto de *terciario marítimo* es inadecuado y falto de contenido y solo aporta una vaga idea de localización en la ciudad. El propio autor ya dice que es un término más imaginativo que orgánico. Si en un principio, planteábamos la cuestión de que si una ciudad portuaria es un objeto diferenciado de estudio, ¿qué podemos decir al respecto de un terciario marítimo? En este sentido, creo que no es posible hablar de tal concepto formalmente, y de hecho, es mejor

tratarlo, como una extensión de la centralidad. La opinión de L. Seassaro es que el terciario portuario son las actividades portuarias ligeras (*soft*), desligándolas de las efectuadas a pie de muelle.

Por mi parte, cuando utilizo este término lo hago en siempre refiriéndome al *conjunto de empresas de servicios cuya existencia depende directamente de la actividad comercial portuaria, y cuya razón de ser no tendría sentido sin ésta*. Esta definición elimina por ejemplo complejos comerciales, culturales o de ocio, y no tiene un límite territorial, puesto que de hecho, existen empresas que distan cien kilómetros del puerto, y forman parte indiscutible de su actividad. Teniendo en cuenta que cada vez se opera más por medios telemáticos, resulta obsoleto definir un conjunto de servicios por su localización. En el World Trade Center de New York se ubican numerosísimas empresas ligadas a la actividad portuaria, pero también otras que no lo están ¿ Forma parte del terciario portuario el edificio del WTC?. El edificio estaría dentro del mal llamado *terciario marítimo* y las empresas específicas, en el terciario portuario según la definición que he propuesto anteriormente

Cuando estudiamos un fenómeno espacialmente tendemos a dejarnos llevar por un afán de delimitar un área estrictamente. Carter (1972) ya avisaba de no caer en esta trampa epistemológica. Nada nos impide estudiar la localización del terciario portuario, estableciendo dónde se encuentra su mayor concentración, las progresivas difusiones por la ciudad y su dinámica. Pero hemos de tener presente que cada vez es menos representativo la ubicación en sí, tal como se comprende fácilmente con los avances telemáticos.

Barcelona y Bilbao son posiblemente los casos más notables en España de renovación de sus frentes marítimos, eliminando viejas infraestructuras e incorporando innovaciones de todo tipo En Barcelona el puerto comercial necesita ganar espacio hacia el río Llobregat. En Bilbao, el gran puerto para contenedores se construye ganando terreno al mar, dejando una ría larga y plagada de industrias siderúrgicas obsoletas y viejos edificios a reconvertir o eliminar.

Densidad de servicios del terciario portuario por distritos postales en la ciudad de Miami, origen-destino del mayor número de cruceros turísticos del mundo. La concentración de actividades se localiza en dos pequeños distritos costeros y en el centro (107 empresas) urbano. Hay una periferia importante, con densidades del orden de 30 a 40 empresas. En esta sencilla cartografía se define bien la superposición existente entre el llamado *Shipping District* i el CBD. El análisis locacional del terciario portuario se completa con la construcción de dos diagramas básicos, el primero consiste en un diagrama de barras por distritos. El segundo es la construcción de una curva de Lorenz, en la que en el eje de ordenadas se representa la acumulación de distritos en función del número de empresas que incluyen. En el eje de coordenadas se representa la frecuencia acumulada de las empresas. Es fácil deducir entonces el grado de concentración y obtener un índice sintético (v. Tobal 1998). Varias series de este tipo nos revelaran la dinámica espaciotemporal de este subconjunto de servicios en la ciudad portuaria.

Central Bussines District, Shipping District y Terciario Portuario (CBD, SD, TP)

La bibliografía sobre la delimitación y definición del CBD es muy abundante, sobre todo la procedente de la llamada nueva geografía o geografía cuantitativa. Para técnicas y métodos apropiados (aunque ya desfasados en el tiempo) puede consultarse entre otros a Carter, Murphy y Vance. No ocurre lo mismo con la referida al SD. Ya he resumido en otro lugar. (Tobal 1998) las aportaciones de los geógrafos anglosajones sobre la delimitación del llamado Shipping District (SD), piedra angular de la localización del terciario portuario propiamente dicho, por lo que remito al citado artículo para más detalles.

Una vez establecida la entidad y localización del SD, hay que estudiarlo en su relación espacial conjuntamente con el CBD, de forma que el SD aparezca como un subconjunto de empresas específicas, que integran lo que hemos definido como terciario portuario. Cuando ciertos autores afirman que un puerto no puede transmitir por si solo un grado importante de centralidad, sin que ya exista esta misma centralidad en la ciudad, están apuntando al corazón del problema. Esta cuestión, que me parece de la mayor importancia, es muy ilustrativa de lo que sucede en las ciudades que albergan puertos secundarios. Una y otra vez se alzan voces locales argumentando que el puerto ha de ser un catalizador económico para la ciudad, pero casi nunca sucede. Esta cuestión pude desarrollarla y creo que demostrarla con cierta firmeza en el estudio sobre las relaciones puerto ciudad en el caso de Vilanova i la Geltrú encargado por el Consejo Comarcal del Garraf (Tobal 1999b). La centralidad de la ciudad se plasma en el puerto y no viceversa..

Ultimamente se postula que el puerto y la ciudad se separan, emigrando las instalaciones *hard* según la terminología de L. Seassaro, lejos del centro histórico y del puerto antiguo. La ineludible condición de que ciertos servicios, como la estiba (carga y descarga), han de estar a pie de muelle, hace que el estudio de localización de este tipo de empresas no proporcione un indicador adecuado. No sucede lo mismo con las actividades *soft* (gestión), cuya entidad y dinámica espacial nos acerca a la verdadera magnitud de la ciudad portuaria.

Dicho lo anterior, queda bastante claro que el aparente desdoblamiento puerto-ciudad es ante todo una cuestión únicamente de reutilización del suelo, pero no existe por el contrario, una emigración de cierto tipo de servicios

(dinámica espaciotemporal del terciario portuario). El desdoblamiento ciudad-puerto no me parece tan claro como pretenden algunos. Existe pues un doble nivel de análisis necesario si queremos demostrar realmente que existe ese desdoblamiento. ¿Es el puerto únicamente el puerto físico?, ¿Es el SD parte del puerto?. Si es así, el desdoblamiento no está ni mucho menos demostrado.

Para contrastar estas hipótesis de trabajo, he utilizado sencillos métodos de análisis locacional, demostrando que el SD, mantiene su entidad en el centro urbano y paulatinamente va ocupando espacios especialmente creados para la ubicación de sedes de gestión y logística en general, como son las ZAL (Zona de Actividades Logísticas) y los edificios WTC (World Trade Center). Estas nuevas superficies han aparecido en todo el mundo y en España, Barcelona, Bilbao, Tarragona y Valencia las presentan como uno de los factores claves para aumentar la competitividad de su tráfico marítimo.

Las figuras que les presento demuestran que a todo puerto le respalda un sector terciario portuario, cuya magnitud es directamente proporcional a su importancia en los rankings de tonelaje. Vemos así, que no solo podemos estudiar la cantidad de servicios, sino también su tipología y su evolución espaciotemporal. Pueden establecerse entonces, interesantes interrelaciones entre el CBD y el SD, donde quedarían incluidos las investigaciones de la reutilización del waterfront.

A modo de conclusión

Abordar las relaciones puerto-ciudad desde la geografía urbana está empezando a proporcionar interesantes conclusiones sobre la dinámica y evolución de ambas entidades espaciales, superando los enfoques analíticos que tendían a estudiar ambas cuestiones por separado. Por un lado parece claro que no existe en sentido estricto una razón convincente para diferenciar una ciudad portuaria de una gran metrópoli del interior. La existencia de un terciario específico es una variable fundamental pero dependiente de un CBD consolidado.

Para cuestiones de carácter aplicado, la centralidad es un buen indicador, entendida esta como capacidad de una ciudad de ejercer un rol territorial importante, la capacidad transaccional de la ciudad se proyecta en su puerto, y por lo tanto, dinamizar la ciudad es dinamizar el puerto como parte integrante de esa centralidad. Esto es así siempre que no exista una actividad comercial portuaria muy especializada (por ejemplo, únicamente hidrocarburos), pues entonces no hay diversidad de servicios ligeros (*soft*).

El tipo de análisis espacial que aquí he planteado solo alcanza su verdadera utilidad dentro de un enfoque interdisciplinar, puesto que hay factores decisivos que se escapan de estas técnicas de campo. Sin duda, el tipo de modelos de gestión de los puertos es uno de ellos para entender buena parte de las manifestaciones espaciales que tienen lugar en estas ciudades litorales. Los grandes puertos norteamericanos, como New York o Miami, gestionados a través de su correspondiente Autoridad Portuaria (Port Authority) incluyen ya los aeropuertos y los ferrocarriles, algo todavía poco habitual en Europa. Es decir, hay concentración espacial de servicios pero también la hay de los organismos que los gestionan. En los puertos secundarios juegan un papel determinante las relaciones sociales entre unos pocos agentes gestores, cuyos intereses suelen estar poco coordinados. En estos casos solo una progresiva municipalización de los puertos, puede quizás, situarlos en niveles de cierta competitividad regional (4).

Notas

1.J. Konvitz, *Journal of Urban History*, 1993.

2.L. Seassaro, *Annales de la Recherche Urbaine*, nº55-56, 1993.

3.La magnitud aparente de una estrella es el brillo observado sin tener en cuenta la distancia, la magnitud absoluta es la que tendría la estrella intrínsecamente a 10 parsecs (1 parsec = 3,26 a.L.).

4.Para una aproximación metodológica y análisis territorial al estudio de un puerto secundario ver: Castejón, R, A. Lista y T. Tobal, *Vilanova i la Geltrú: Port Segle XXI*, 1999.

LOS ACTORES O AGENTES PORTUARIOS

La eficacia de un puerto se basa en la coherencia en el reparto de funciones entre los diferentes actores portuarios. Existen 4 grupos según la regulación, las operaciones portuarias, cohesión de la localidad portuaria y las actividades mercantes del puerto.

LA AUTORIDAD PORTUARIA

Como mínimo tiene una responsabilidad sobre los temas náuticos, los de seguridad y los policiales. Una institución pública le confiere el poder. Las competencias de la autoridad portuaria a menudo exceden estas simples funciones y se extienden a la responsabilidad sobre la infraestructura (construcción y mantenimiento), e incluso a ciertas actividades comerciales como la manipulación. La autoridad portuaria asume el papel regulador y de coordinación del conjunto portuario y tiene la responsabilidad de promover su desarrollo.

LA EMPRESA PORTUARIA

Ejerce una actividad comercial en el dominio portuario y ofrece los servicios a los barcos o a las mercancías. La empresa es un eslabón en la cadena de servicios portuarios. Las categorías de las empresas son varias: empresas de capital privado o públicas, cooperativas, asociaciones, etc. Funcionan en un ámbito de concurrencia o protegido, a veces por la existencia de monopolios de hecho (mercado abierto a un único operador), o de derecho (la profesión de practicante, por ejemplo).

LA COMUNIDAD PORTUARIA

Es el conjunto que reúne a los operadores portuarios asociados por el interés común del puerto. Esta comunidad, dinamizada por un organismo independiente del puerto, es un instrumento para formular propuestas y contrapropuestas. Es un interlocutor privilegiado de la autoridad portuaria. Es un instrumento de cohesión entre partes con objetivos a veces divergentes. La finalidad de la comunidad portuaria en términos económicos, consiste en asegurar el coste mínimo del transporte de la mercancía, y en darle el valor añadido máximo durante su estancia en el puerto.

LA AGLOMERACIÓN PORTUARIA

Es un conjunto aún más amplio que incluye la comunidad portuaria, el tejido de empresas peri-portuarias y las instituciones locales o regionales asociadas a la vida económica del puerto (ciudad, consejos regionales o departamentales, cámaras de comercio, etc.). Constituye un conjunto económico indispensable para el puerto, por ejemplo, para las funciones de negocio. Además, el impacto del puerto en una región se destaca cada vez en los grandes proyectos de ordenación territorial.

EL REPARTO DE LAS FUNCIONES

El reparto de las funciones entre los cuatro grupos de actores o agentes cambia mucho según el tipo de puerto. Depende de factores históricos, geográficos (tamaño del mercado), políticos (elección de organización del sistema portuario) y económicos (dinamismo de los operadores).

La actividad del puerto se organiza, en primer lugar, alrededor de la autoridad portuaria que tiene la responsabilidad de dinamizar el centro portuario y de promover su desarrollo. Existen varios modelos de gestión portuaria atendiendo a las formas de propiedad, organización y administración:

PUERTO PUBLICO

La Autoridad Portuaria es pública y provee las infraestructuras (diques, muelles, explanadas y pavimentos, etc.), la superestructura (almacenes, grúas, etc.) y todos los servicios y operaciones dentro del puerto incluyendo la provisión de estibadores.

LANDLORD PORT

La Autoridad Portuaria es de carácter público y es quien facilita la infraestructura. La superestructura puede ser propiedad de la autoridad portuaria o de empresas privadas. Las operaciones y los servicios de explotación comercial están a cargo de las empresas privadas. El puerto realiza nuevas infraestructuras, pero también confía su construcción a compañías privadas portuarias, mediante contratos de concesión administrativa. La Autoridad Portuaria regula la competencia entre los operadores.

PUERTO PRIVADO

En su estado puro, tanto los terrenos, infraestructuras y superestructuras son propiedad de empresas privadas, que además gestionan las operaciones y prestan los servicios.

El modelo más generalizado es el de la Entidad Pública (Autoridad Portuaria), sujeta a la Administración Central, Regional o Municipal, que presta parte o todos sus servicios a través de empresas privadas, que actúan bajo el régimen de concesión administrativa o fórmula equivalente. En estos casos, la Autoridad Portuaria proporciona la infraestructura directamente o recibiendo para ello subvenciones de la administración correspondiente.

LA GESTIÓN DEL PUERTO

El modo de gestión del puerto se superpone a los actores y al reparto de las funciones. Es conveniente destacar las diferencias entre las formas de gestión pública y privada.

1 - La gestión pública

La naturaleza de la institución pública propietaria de los puertos es muy laxa, y va desde las instituciones nacionales (Estado) a las instituciones locales (provincia, región, ciudad).

En el marco de una gestión pública centralizada, las orientaciones de desarrollo, las decisiones sobre las inversiones, las opciones comerciales (políticas tarifarias), son impuestas por una autoridad de tutela. Las autoridades portuarias locales no tienen margen de maniobra para definir su propia política. Este tipo de gestión no parece compatible con un tipo de mercado cuyas características evolucionan rápidamente, ni con la necesidad de favorecer la iniciativa local en el marco de una política de desarrollo económico.

En el marco de una gestión pública descentralizada, la autoridad de tutela define una política global portuaria a escala nacional, pero prevé una amplia participación de los puertos en el marco local o regional.

2 - La gestión privada

En el puerto privado, la propiedad del capital es mayoritariamente privada. Son propiedad de inversores individuales, de *holdings* o de conglomerados. Algunos se cotizan en bolsa. Los ejemplos de puertos exclusivamente privados, son raros. Los encontramos en algunos países que quieren reducir la participación pública en la actividad portuaria (Reino Unido /Chile), y también cuando una empresa localizada junto al mar, financia las instalaciones (sector de graneles).

Es difícil delimitar la frontera entre público y privado. El puerto de Singapur está gestionado según las reglas del derecho privado, pero el Estado es el único accionista. En Hamburgo los operadores de terminales portuarias son empresas comerciales de gestión privadas, pero el capital es de naturaleza pública.

Al margen de la naturaleza de la propiedad, lo que importa es el modo de gestión.

La distinción puerto privado / puerto público no parece el criterio más pertinente para comprender el funcionamiento de un puerto. Es mejor analizar los modos de cooperación entre las empresas comerciales y la administración portuaria.

3 - La gestión comercial

Es la gestión intermedia. Se trata de una gestión dirigida hacia el cliente y se basa en la asociación entre el sector privado y el público, que puede adoptar varias fórmulas. Existen por lo tanto, categorías de contratos muy diversas. Algunos ejemplos:

- **Contrato de gestión.** Es una fórmula en la que el puerto delega a un operador la gestión de su propiedad (propiedad del suelo y/o del equipo) durante un período de tiempo (5 a 15 años)
- **Alquiler de terrenos o de utillaje (*leasing*).** Es también una fórmula habitual. Su duración oscila entre algunos meses y varias decenas de años.
- **La concesión.** Es un contrato que autoriza a un operador (privado, público o mixto) a construir y explotar una terminal portuaria o el utillaje. Su duración varía entre 40 y 90 años. Se trata por lo común de fuertes inversiones que no puede realizar la Autoridad Portuaria, y que confía a un operador comercial.
Los contratos BOT (*built-operate-transfer* : construir-explotar-transferir), utilizados en muchas operaciones de privatización en el mundo, son las formas actuales y más modernas de concesión.
- **La sociedad de economía mixta.** Es una forma avanzada de alianza entre los sectores públicos y privados, que les convierte en accionistas de una empresa. La función de la sociedad puede ser gestionar solamente una terminal o el conjunto del puerto.

Además de las disposiciones jurídicas se ha de tener en cuenta las prácticas locales. Por esta causa, no se debe aplicar ningún dogmatismo en el campo de la organización portuaria.

Los operadores privados pertenecientes a grandes grupos capitalistas disponen de medios para construir sus propias infraestructuras... En el sector de las industrias pesadas (energía, siderurgia), no es extraño que la empresa sea propietaria de las instalaciones.

De hecho, es el mercado quien determina cual es la mejor forma de organización... Es evidente que las iniciativas públicas y las privadas deben complementarse-

4 - Los factores de la evolución de la gestión del puerto

Varias circunstancias han acentuado la competencia inter-portuaria :

- La liberalización de los mercados de los transportes (carretera, aéreo, marítimo y progresivamente el ferroviario)
- la libre circulación de las mercancías
- las nuevas tecnologías
- la integración de las funciones de producción-transporte-distribución, para favorecer una mayor especialización del transporte para los cargadores

- las redes de distribución de carreteras y ferroviaria etc....

En numerosos puertos europeos se ha producido la concentración de empresas portuarias para afrontar la competencia. A corto plazo estas empresas pretenden participar en los puertos vecinos. A largo plazo, los puertos (autoridades portuarias y empresas) aplican estrategias ofensivas para atraer tráfico e integrarse en las redes terrestres, en las marítimas o en las de puertos.....

La competitividad de un puerto se basa en factores exteriores, como es el caso de la calidad de los servicios del transporte terrestre que permiten irrigar o drenar un hinterland más o menos grande. Ocurre lo mismo en el mar, con la entrada en funcionamiento del transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping), que une no solo el puerto sino a veces una región. Los grandes proyectos de desarrollo portuario tienen también una limitación "exterior" al puerto, como por ejemplo la financiación o el impacto ambiental.

Hay por tanto dos fuerzas que entran en juego:

- 1ª) una concurrencial que remite a la gestión comercial adaptada a la demanda
- 2ª) una que conduce a la ordenación de los puertos mediante una gestión concertada, que supone una recomposición de las relaciones entre los diferentes actores de la aglomeración portuaria y el poder público.

1ª - La gestión comercial

La respuesta a la competencia inter portuaria, es la concentración de la actividad comercial

El modo de gestión flexible de los operadores privados y su capacidad de adaptarse son grandes ventajas frente a un entorno en constante mutación. Además tienen un fácil acceso al mercado de capitales y pueden conseguir los medios financieros para las inversiones cada vez más costosas (nuevas tecnologías, necesidades crecientes de los armadores), o buscar alianzas con otras empresas marítimas o terrestres. El poder público tiene unos medios limitados en cuanto a inversiones y por otra parte las administraciones son muy rígidas frente a las innovaciones. Por esta razón los operadores comerciales resultan unos aliados ideales para el poder público.

2ª - La gestión concertada

El objetivo es generar factores externos al puerto, por ejemplo infraestructuras de servicio terrestre

El desarrollo de los puertos está todavía estrechamente vinculado a la intervención del poder público, que no se manifiesta directamente a través del puerto, sino a través de la capacidad de movilizar otros sectores (transporte ferroviario, telecomunicación, financiación, autorizaciones para grandes proyectos, etc.). El campo de intervención del poder público tiende a desplazarse. Su intervención en el ámbito local tiende a reducirse en provecho de una acción de coordinación sobre el plano nacional y sobre el plano internacional. Las negociaciones sobre la creación de corredores de flete son un ejemplo de esta nueva forma de intervención

Los dos tipos de gestión, la comercial y la concertada, van a la par. Son indisociables los dos tipos de gestión.

Es inútil desarrollar infraestructuras terrestres conectadas los puertos, si éstos no son eficaces. Se corre el riesgo de impulsar la huida de las mercancías hacia el otro extremo de la red de transporte.

Inversamente, aunque un puerto esté muy bien gestionado, se margina si no está integrado en las redes de transporte terrestre, ferroviario o de carretera.

LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS

Con frecuencia se plantean debates sobre si es más eficiente la gestión de los puertos por la iniciativa privada, o si debe continuar en manos del sector público. Pueden encontrarse argumentos de todo tipo, pero todos ellos tienen un denominador común : la eficiencia se logra a través de la competitividad.

Dado que existen diversos modelos de privatización, en los que se confiere tanto la propiedad como las funciones que corresponderían al sector público, se citan de una forma genérica, los pros y los contras de la privatización portuaria.

Argumentos a favor

Mejorar la gestión de los puertos :

Incentivando la toma de decisiones y acatando su responsabilización.

Los gobiernos buscan flexibilizar la industria portuaria para responder a los cambios en el mercado, introduciendo una dirección más agresiva en el sentido comercial, mejorando la calidad, incrementando la productividad y reduciendo los costes de los servicios prestados.

Reducir la inversión pública :

Liberando la carga financiera de los Estados.

Se pretende obtener inyecciones de capital privado. En algunos países en vías de desarrollo, el estímulo para la privatización ha sido la inviabilidad para continuar subsidiando servicios portuarios ineficientes y con altos costes, cuando tales subsidios se necesitan para cubrir otras necesidades

Incrementar los ingresos públicos :

El crecimiento de ingresos permite reducir el déficit público mediante la venta de activos y/o los flujos de rentas que genera la privatización

Eliminar barreras políticas y burocráticas :

Liberando a los nuevos gestores de razonamientos políticos a la hora de tomar decisiones, para que éstas se ajusten a motivos más racionales desde la óptica económica . Así se podrán planificar las inversiones con mayor grado de certidumbre.

Reducir el poder negociador de los sindicatos :

Sacando las negociaciones fuera del campo político

Argumentos en contra

Posible abandono de servicios:

Pueden abandonarse servicios que siendo social o ambientalmente esenciales, sean menos rentables.

La privatización aumenta el riesgo de que las funciones públicas asignadas a la empresa privada no sean cumplidas, dado que su objetivo es maximizar beneficios.

Creación de un monopolio privado:

Si no existe competencia inter o intra portuaria, el monopolio público puede convertirse en privado.

Tratamiento discriminatorio:

Puede producirse un trato discriminatorio tanto en precios como en estándares de servicio, con aquellos usuarios que se hallen en una posición más débil a la hora de negociar.

Reducciones de mano de obra:

Los objetivos maximizadores de beneficio y eficiencia de los servicios provocan reducciones de la fuerza laboral

Cambios de interés hacia otras actividades:

Se ha de tener presente que la empresa privada que tiene actividades diversificadas, puede tener la tentación de relativizar la actividad portuaria a favor de otros negocios (inmobiliarios, ingeniería, consultoría, etc.), y que aparezcan subsidios cruzados

Temor a los predadores :

Los intercambios accionariales pueden atraer a especuladores cuyo negocio no consista en el desarrollo de actividades portuarias, sino la generación de plusvalías. También puede ocurrir que el negocio sea el “no negocio”.

Infravaloración de activos :

La dificultad para establecer la valoración de un puerto incrementa Los riesgos de infravaloración por parte de los poderes públicos.

Reducción de las inversiones :

La aplicación de criterios de inversión exclusivamente conservadores, junto con la existencia de beneficios de un negocio en funcionamiento, puede derivar en una aversión al riesgo, que minimice las inversiones.

TRABAJOS PRÁCTICOS

ELEMENTOS DE LA GEOGRAFÍA PORTUARIA

Fuente: HOYLE, B. *Seaport System and spatial change*, 1984

Ver esquema en la página siguiente

Observa el dibujo de la página siguiente, elaborado por B.Hoyle.
Luego elabora tu comentario, respondiendo las siguientes cuestiones.

DISEÑO EXTERNO DEL MODELO GRÁFICO

1. ¿Qué partes componen el esquema o dibujo?
2. ¿Tienen relación entre sí las partes del dibujo? (círculo y óvalos)
3. ¿Qué simboliza la línea divisoria del círculo?
4. ¿Tienen relación con la parte central del esquema, los recuadros del margen superior izquierdo y del margen inferior derecho?
5. Los cuatro títulos del interior del círculo en mayúsculas, ¿Tienen una situación aleatoria o intencionada?

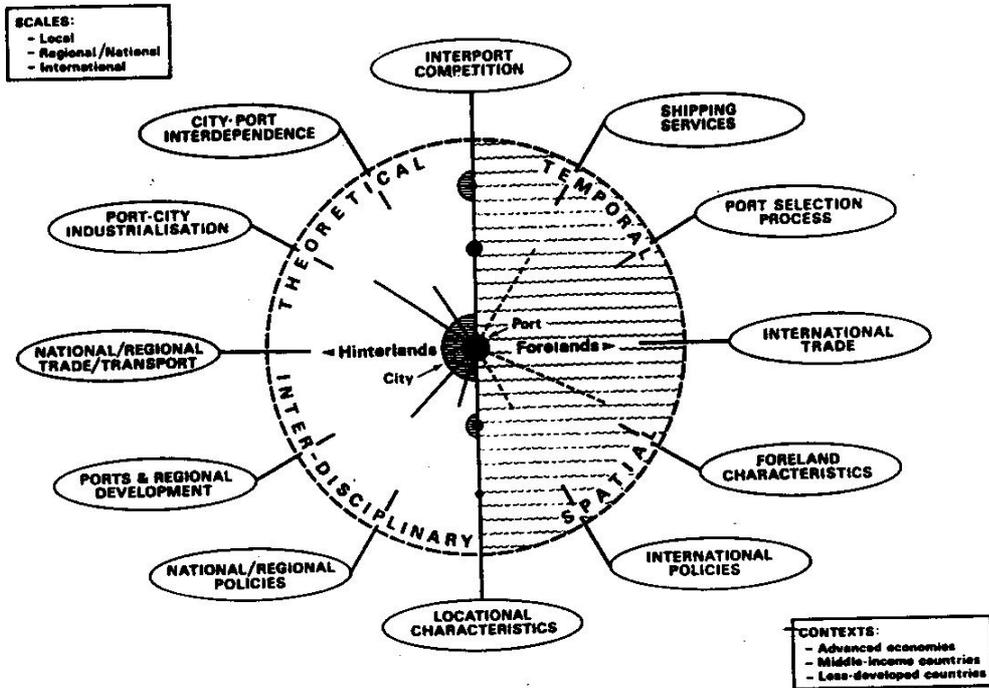
CONTENIDO CONCEPTUAL DEL MODELO GRÁFICO

Elementos de estudio

- ¿Cuál es el elemento principal o protagonista?
- ¿Qué ámbitos espaciales que se ponen en contacto?
- ¿Para qué se reservan los óvalos de la parte externa del esquema?. ¿Es aleatoria o intencionada la colocación de cada óvalo, en una parte concreta del dibujo?

Niveles de los estudios de los fenómenos portuarios

- ¿Enfoques?
- ¿Escalas?
- ¿Contextos económicos?



Rosa Castejón

PRÁCTICA de BIBLIOGRAFIA

1º - Busca en *internet* los dos artículos que se indican a continuación.

O

Elige dos artículos de la Bibliografía facilitada durante el curso.

2º - Enumera los epígrafes en que está estructurado cada artículo.

3º - Reseña y valora todas las informaciones que ilustran ambos textos: tablas estadísticas, fotografías, planos, gráficos, mapas, etc.

4º - Cita de forma completa las fuentes estadísticas o documentales que se usan en los dos artículos. Comenta su validez.

5º - Elabora un breve resumen del contenido

6º - Finalmente, expón de forma concisa, clara y completa tu opinión personal

Ejemplos de artículos:

1.

RODRÍGUEZ DAPENA, Alvaro (2005):
¿Pierden dinamismo los graneles frente a la mercancía general?.
Revista Puertos, Puertos del Estado, Madrid, nº 128, pp. 5-19

<http://www.puertos.es/resources/Revistas>

2.

El puerto de Barcelona (2004)
Revista Puertos, Puertos del Estado, Madrid, nº 128, pp. 15- 36

<http://www.puertos.es/resources/Revistas>

Análisis de un film comercial

ON THE WATERFRONT ("LA LEY DEL SILENCIO)- Elia Kazan

Aspectos que se han de observar en el transcurso de la proyección

1 - ESCENARIO DE LA ACCIÓN

- ¿Puerto de.....?
- Estrategias cinematográficas usadas para que el espectador se sitúe en un ambiente portuario.
- Marco cronológico de la acción. Indique los datos que le han permitido la delimitación.
- ¿Se percibe en el film una separación entre el territorio portuario y el urbano?. Cite ejemplos.
- ¿Existen pistas que muestren o que permitan deducir cómo se almacenaban las mercancías?.
- Indique si aparecen licencias cinematográficas (inexactitudes). En caso afirmativo coméntelas.
- ¿Se consigue identificar la presencia de un barrio portuario?.

2 - TRABAJO PORTUARIO

- Tipos de trabajos portuarios que presenta la película.
- Indique las situaciones recogidas en esta filmación, que ponen en evidencia la existencia de conflictividad laboral.
- Señale ejemplos sobre el corporativismo entre los estibadores.
- Exponga ejemplos sobre la difusión exterior (internacionalismo) de lo que ocurre en el contexto laboral portuario.

3 - CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJO REALIZADO POR LOS ESTIBADORES

Busque ejemplos de:

- riesgos laborales
- eventualidad e inseguridad del trabajo
- sistema de contratación
- forma de obtener el trabajo
- instrumentos usados por los estibadores para la manipulación de la carga
- tipos de cargas que se ven en esta película
- seguridad de la carga (existencia de robos)

4 - OTRAS APRECIACIONES PERSONALES SOBRE EL TEMA PORTUARIO

ANÁLISIS GENERAL DE UN PUERTO COMERCIAL

PROCEDIMIENTO

1. El trabajo consiste en el análisis de un puerto comercial, mediante una presentación sintética de sus características generales más destacadas .
2. La elección del puerto que se va a estudiar es libre, pero quedan excluidos el puerto de Barcelona y el de Tarragona.
3. Se ha de comunicar a la profesora el puerto que se ha decidido estudiar.
4. El texto que se elabore ha de ir ilustrado con figuras explicativas (mapas, planos, tablas, gráficos, fotografías, etc.).
5. A continuación se indica un guión orientativo sobre los puntos que se han de tratar.

I - Presentación del puerto:

- Breve referencia histórica
- Localización en el escenario europeo y/o mundial
- Emplazamiento respecto a la ciudad y su región
- Accesibilidad al transporte terrestre
- Otros aspectos de interés (por ejemplo,

II - Características de la infraestructura portuaria:

- Calados máximos y mínimos, longitud de los muelles, superficie del espejo de agua abrigada, superficie terrestre total, etc.
- Instalaciones y terminales especializadas
- Usos del suelo portuario

III- Análisis del tráfico de mercancías (último año y evolución reciente):

- Carga general, graneles, contenedores, etc.
- Balances: cabotaje/internacional (import/export)
- Servicios de tráfico: líneas regulares
- Principales destinos y orígenes del tráfico de mercancías

IV - Valoración de otros tráficos portuarios:

- Pasajeros, pesca, etc.

V - Presentación de los rasgos del terciario portuario :

- Tipo de gestión del puerto
- Estibadores
- Empresas portuarias

VI - Relaciones espaciales entre el puerto y la ciudad:

- Territorios portuarios de uso urbano (situación actual, planificación futura)
- Repercusiones de la actividad portuaria en la ciudad

VII - Papel que desempeña el puerto estudiado en el contexto del sistema portuario del Estado del que forma parte, en el contexto europeo, y si procede en el escenario mundial

- Competitividad con otros puertos estatales o extranjeros en la captación de tráficos de comercio internacional
- Dimensión territorial del *hinterland*

6. Es imprescindible incluir una introducción que explique el motivo de elección del puerto y los objetivos del análisis. Así mismo se deben elaborar unas conclusiones personales que muestren la importancia del enclave estudiado.
7. Finalmente se debe indicar de forma completa y correcta la documentación utilizada para la confección del trabajo (Bibliografía, *webs*, etc)

PRESENTACIÓN:

- No debe exceder las 15 páginas de extensión, incluyendo mapas, planos, gráficos, tablas estadísticas sintéticas, etc.
- Las fuentes de información utilizada para la elaboración del texto han de figurar en el anexo, como es el caso de la bibliografía y las direcciones de Internet consultadas. También se pueden incluir en el anexo documentos informativos (datos aportados por empresas, organismos públicos, etc.), fotografías actuales y antiguas, mapas y planos complementarios a los del texto, tablas estadísticas complejas, etc. En caso de incluir esta información adicional, el texto ha de hacer referencia explícita a la misma.
- Se ha de presentar mecanografiado y en Cd. El nombre y apellidos del autor ha de aparecer en ambos casos en las portadas.
- Puede escribirse en catalán o en castellano

IMÁGENES DEL PUERTO DE BARCELONA: Treinta años de evolución del puerto

Documentos.Videos:

- 1966: "Un día en el Puerto". J.L. Comeron
- 1992: "Barcelona Retalls : El Port". TV3
- 1996: "El Port de Barcelona", Autoritat Portuaria de Barcelona

Aspectos que se han de observar y analizar.

- 1 - Historia del puerto
- 2 - Infraestructura portuaria: características técnicas
- 3 - Datos generales de tráfico comercial.
- 4 - Tipos de mercancías, instalaciones especiales
- 5 - Tipos de barcos
- 6 - Utillaje para la carga y descarga de mercancías
- 7 - Tráficos de pasaje. Estaciones Marítimas
- 8 - Diversidad de trabajos portuarios. Tipos de empleos
- 9 - Planificación futura: previsión de nuevas obras, de incremento y diversificación de tráfico, de tecnificación, etc.
- 10 - Construcción y reparación naval
- 11 - Funciones portuarias no comerciales
- 12 - Relación puerto ciudad. Apertura al mar.

* Los comentarios han de ser individuales (uno para cada vídeo)

* Elabora un texto describiendo algunas características de la economía española de los años sesenta retratadas en el film de J.L. Comeron.

* Señala las diferencias entre los tres tipos de mensajes que ofertan las tres filmaciones (comparación)

PUERTOS BÁSICOS EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

En el apartado “Internacional” de la Revista **Puertos** que mensualmente edita Puertos del Estado (nº 127, Octubre 2005), se informa sobre los 100 puertos del mundo más importantes en tráfico de contenedores.

1. Las páginas siguientes incluyen las fotocopias del artículo. Antes de proceder a la realización del trabajo práctico, es conveniente leer el texto. No aparece ningún tipo de ilustración cartográfica.
2. La práctica consiste en la localización de los puertos básicos -TOP 100- en unos mapas de elaboración personal. De esta forma se complementa espacialmente la información que aparece en el artículo.
3. CARTOGRAFIA que debes realizar:
 - Mapa mundi 1º.
Localiza en él cada uno de los TOP-100 con un simple punto.
Junto a la señal escribe el nombre del puerto.
 - Mapamundi 2º.
Localiza con círculos a escala los puertos que superaron los 5 millones de TEUs en 2004. Escribe también los nombres de los puertos.
 - Mapa de Europa.
Ubica en el mapa, los 21 centros portuarios que figuran en la segunda tabla del artículo, usando círculos u otra figura a escala. Escribe los nombres.
4. TEXTOS de elaboración propia:
 - La cartografía ha de ir acompañada de un sencillo texto explicativo, que sin duda puede inspirarse en el artículo, pero que no ha de ser idéntico.
 - Es necesario terminar con unas breves reflexiones personales sobre el tema. Se acepta la inclusión de gráficos para ilustrar el texto.
5. Recomendaciones :
 - La cartografía puede efectuarse informática o manualmente. No se admiten mapas escolares ya impresos.
 - La rotulación de los mapas ha de ser cuidada y legible. Los mapas han de ir encabezados por un título, y ha de figurar la escala.
 - Los apellidos y el nombre han de aparecer en la portada de la práctica.
6. Observaciones :
 - Esta práctica es obligatoria para superar la asignatura.
 - Se ha de realizar individualmente.
7. Plazo de entrega:

TRABAJO DE CURSO

El trabajo que se ha de entregar consta de tres partes :

- 1 - Explicación de varios **conceptos** propios de los estudios de puertos
- 2 - Comentario de una de las **lecturas** sobre temas portuarios
- 3 - **Recensión**

1 - CONCEPTOS

- 1.1 Indique las semejanzas y las diferencias entre las dos concepciones de puerto: *gateway* y *load center*. Es indispensable poner ejemplos ilustrativos.
 - 1.2 Mencione de forma muy concreta y concisa las características más representativas de las Z.I.P. desarrolladas en algunos de los grandes puertos comerciales, hasta mitad de los años setenta. Indique ejemplos.
 - 1.3 Explique los siguientes conceptos de forma completa pero concreta. Es imprescindible poner ejemplos:
 - Puerto urbano
 - Zona de actividades logísticas portuaria
 - *Short Sea shipping*
 - Comunidad portuaria
 - Puerto base de líneas de barcos de cruceros
 - *World Trade Center*
 - *Shipping District*
 - Puerto *hub*
 - *Land lord port*
- Extensión máxima de los apartados 1.1 / 1.2 /1.3: 5 páginas

2 - DESARROLLO PERSONAL DE UN TEMA

Redacte de forma libre y personal, varias reflexiones sobre el siguiente tema :

“CONSECUENCIAS URBANAS DE LA TECNIFICACIÓN DE LOS TRANSPORTES . CAMBIOS DE USO DE LOS TERRITORIOS PORTUARIOS QUE HAN QUEDADO OBSOLETOS PARA SU USO COMERCIAL”

- Extensión máxima del comentario: 2 páginas

3 - COMENTARIO DE TEXTOS

Escoja una de las lecturas que se han distribuido durante el curso, e indique brevemente su contenido. Destaque el apartado que más le haya interesado y explique por qué razón.

- Extensión máxima del comentario : 2 páginas

4 – RECENSIÓN DE UNA DE LAS PUBLICACIONES INCLUIDAS EN LA BIBLIOGRAFÍA DE ESTA ASIGNATURA

Elija libremente una publicación sobre transporte marítimo o sobre puertos, de las incluidas en la Bibliografía.

En caso que prefiera otra publicación, por favor consúlteme.

- La recensión debe efectuarla según el modelo que se adjunta a continuación
- Extensión máxima : 5 páginas

- RECENSION -

FICHA BIBLIOGRAFICA (ejemplo)

CASELLI, M. - LEMAIRE. O. (eds) (1993) : **Cities and Ports**, Genova, Consorzio Autonomo del Porto di Genova and Association Internationale Villes et Ports, (Proceedings 3rd. International Conference of A.I.V.P., Genoa 19-22 november 1991), 175 pp.

AUTOR

- Personalidad, otras publicaciones, capacidad para escribir la obra.

PRESENTACION FISICA DE LA OBRA

- Aspecto externo -
- Bibliografía -
- Notas -
- Apéndices, índices, prólogos, introducciones, conclusiones -
- Láminas, dibujos, mapas, tablas estadísticas, esquemas, etc.-
- Comparación con el original, si es traducción -

EL TEMA

- Marco territorial que comprende -
- Período cronológico que abarca -
- Extracto del contenido -
- Propósito del autor -
- Punto de vista y tratamiento -
- Influencia que ejerce -
- Comparación con otras obras sobre el mismo tema -
- Novedades que aporta -
- Forma: manual, ensayo, obra de consulta, etc.-

FUENTES UTILIZADAS

Cartográficas, estadísticas, trabajo de campo, documentales, etc.

ASPECTO LITERARIO

Valoración de la exposición.

UTILIDAD PROBABLE

Tipo de público a que va dirigida.

OPINION PERSONAL DE LA OBRA

Juicios de valor de cariz personal

(Fuente: LASSO de la VEGA, J.(1952) : **Recensión**, "Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos", LVIII, fascículo 1, pp. 163-65.)