

*Fernando González Laxe\**

## **LAS CIUDADES PORTUARIAS DESPUÉS DE LA CRISIS**

Los puertos siempre se han mostrado sensibles a los cambios socioeconómicos y las ciudades portuarias fueron las pioneras en establecer las tendencias, tanto en lo que hace referencia a los ámbitos comerciales como sociales. Los puertos han venido luchando por mantener y mejorar su estatus de «nodo económico» y cada vez más pasan a depender de factores externos a la propia actividad portuaria. Esto es, forman parte de cadenas de suministro global.

En este trabajo se subraya cómo se llevan a cabo los procesos de expansión portuaria y cómo dichas dinámicas están relacionadas con la especialización de las ciudades en un contexto de mayor globalización y liberalización comercial; de avances tecnológicos; y de cambios en las expectativas de los actores de las cadenas de suministros.

**Palabras clave:** ciudades portuarias, evolución, tráfico, cadenas de suministro.

**Clasificación JEL:** L90, R40.

### **1. Introducción: los cambios en el comercio y la navegación internacional**

Los últimos años han sido de grandes y rápidos crecimientos en las operativas de las industrias portuarias y del transporte marítimo. Se han manifestado, asimismo, importantes variaciones en el campo de los agentes económicos y las compañías navieras; y hemos asistido a un intenso proceso de contenedorización y globalización de los intercambios y relaciones económicas.

Estas intensas transformaciones experimentadas en las últimas décadas significaron una excelente prueba de los desafíos y de las oportunidades del sector. Los cambios que se han producido vienen derivados de un incremento del comercio mundial de mercancías y de servicios; y de la mayor

integración de las economías nacionales. Los procesos de liberalización comercial han acelerado esa creciente tendencia y, la adopción por parte de las nuevas organizaciones regionales de políticas de fomento del comercio, han aunado a las nuevas economías en las reglas de la competencia y en la reducción de barreras y obstáculos tanto al comercio como a los flujos de capital.

Estas condiciones impulsaron la relocalización de las producciones en nuevos lugares y asistimos a una nueva recomposición de los espacios económicos a la luz de las transformaciones sectoriales y al fraccionamiento de los procesos productivos. Esto es, una tendencia hacia la sustitución de procesos de manufacturación simples, y con instalaciones de bajo valor, por la manufacturación de bienes de valor medio y alto que requieren de varios y múltiples componentes. Este incremento del comercio marítimo ha ido por delante del crecimiento de la propia economía lo que amplía ▷

\* Catedrático de Economía Aplicada. Universidade da Coruña. Presidente del Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

las oportunidades de las industrias navieras y de las actividades portuarias (Heaver, 1995).

En suma, la evolución del comercio y de la industria ha tenido importantes transformaciones en la organización de la producción y en los aspectos relativos a la relocalización e inserción territorial de los ámbitos económicos y logísticos. Dicho de otro modo, se han ajustado, bajo nuevas fórmulas, los centros de producción y de ensamblaje.

## 2. Primera hipótesis de trabajo: los puertos europeos y su inserción mundial

Una primera caracterización de los puertos europeos medida por el tráfico de mercancías generado y por el número de contenedores movidos nos permite explicar el papel del nuevo sistema portuario europeo.

La mayor inserción de la economía europea en los procesos de globalización ha desarrollado una más que intensa red y conexión de los intercambios comerciales. La creciente competencia portuaria ha impulsado la emergencia de ciertas áreas y ha provocado la existencia de significativas diferencias entre las zonas geográficas europeas. La conformación de determinadas áreas de influencia económica y de *hinterlands* muestra las magnitudes y la intensidad de los tráficos captados o de los factores de atractividad de los puertos (Notteboom *et al.*, 1997). En este sentido, las principales notas que caracterizan el dinamismo de los puertos del Norte europeo son: a) están ligados a áreas de alta concentración económica y demográfica; b) la existencia de fuertes ciudades que rivalizan y poseen en sus áreas económicas una clara orientación exportadora; c) son partícipes de un incremento progresivo de procesos de privatización en el ámbito de las instalaciones, equipamientos y servicios portuarios; y d) presentan una conexión y un desarrollo de la intermodalidad con servicios complementarios y con otros medios de transporte.

Por su parte, en los puertos del sur y del Mediterráneo europeo los rasgos principales son: espa-

cios económicos más abiertos y menos ligados a la rivalidad portuaria o a la competencia entre economías regionales próximas; escaso solapamiento entre las áreas económicas limítrofes, por tanto, están ligados casi en exclusiva a su propio *hinterland*; los servicios portuarios públicos están centralizados y presentan una reducida conexión intermodal.

De esta manera, el modelo portuario europeo se ha estructurado siguiendo las siguientes características: implantación de las grandes compañías navieras en un número reducido de puertos europeos; impulso de intermodalismo y conexión con las redes europeas del transporte y del ferrocarril; redefinición de los puertos en función del tamaño y carga de los barcos que pueden recalar; y teniendo en cuenta la reducción de los costes de los servicios, la disminución del tiempo de espera y facilidades administrativas, la conexión del transporte intermodal y mejoras de las redes de transporte terrestre, y el sistema de tarifas específicas y a la carta; y, por último, los acuerdos entre armadores y propietarios de barcos que tratan de formalizar nuevas alianzas al objeto de compartir espacios de los buques para rentabilizar los viajes.

La concentración de las escalas trasatlánticas marítimas en pocos y grandes puertos ha dado lugar a la creación de los *Mega Hubs Centers*. Esta nueva formulación y patrón de desarrollo portuario europeo, permite observar que el área norte, después de un intenso proceso de centralización de cargas, ha ido cediendo en el proceso de concentración de los tráficos exteriores por vía marítima, mientras que en el sur del Mediterráneo las instalaciones portuarias se encuentran iniciando una nueva fase de enorme competencia, resituándose los puertos y las terminales bajo nuevas y emergentes estrategias empresariales basadas en la oferta de amplias plataformas portuarias (Genet, 1999; Grindlat Moreno, 2002; Musso, 2002; Coutinho Duarte, 1999; CCRN, 2001).

El análisis de los tráficos portuarios de mercancías nos determina un reequilibrio de los flujos comerciales. De una parte, en lo que respecta al tráfico de graneles líquidos y sólidos, sufren diversas ▷

oscilaciones y quedan a expensas de los ciclos de la extracción y producción de los productos básicos. De la misma manera, muchos bienes continúan siendo dependientes de los procesos de reestructuración/modernización de las bases productivas de las áreas geográficas en las que se ubican los puertos.

De otra parte, estos flujos de mercancías están ligados y abiertos a la competencia entre puertos a pesar de la imprescindible inversión que se requiere y, en consecuencia, la movilidad de los mencionados tráficos queda a expensas de la localización de las distintas unidades de producción y de la relevancia que alcanzan los tránsitos portuarios y los flujos comerciales efectuados por los operadores privados.

Se asiste, por lo tanto, a una nueva reorientación muy tenue, pero relevante, de pérdida de la posición hegemónica del *Range Northern* en provecho de los puertos de la Europa del Sur, e incluso a favor de las regiones periféricas atlánticas. Este nuevo equilibrio pone de manifiesto la emergencia de ciertos arcos territoriales: ganan cuota de mercado las terminales mediterráneas y, sobre todo, debemos reseñar la consolidación de los nuevos *hubs*, como Gioia Tauro o Algeciras, o el aumento de los tráficos en los puertos de Génova, Barcelona, Valencia, y El Pireo, lo que manifiesta un fuerte crecimiento económico de las regiones del sur europeo que se benefician de las nuevas redes de infraestructuras que permiten interconectar las mencionadas instalaciones portuarias con los centros económicos europeos.

Los puertos del Atlántico, por su parte, ganan en volumen en lo que respecta a los tráficos de mercancías aunque ceden una parte de su concentración en equipamientos e instalaciones portuarias. Consolidan sus posiciones en la jerarquía portuaria europea y su vulnerabilidad viene dada por la limitación y los condicionantes que poseen algunos de sus propios *hinterlands*. Estos elementos restrictivos están muy ligados a las tasas de crecimiento de las regiones atlánticas.

El nuevo panorama portuario europeo posibilita la existencia de varios «puntos de entrada conti-

mentales». Esta nueva condición subraya el fenómeno de la localización de los lugares desde donde redistribuir las mercancías hacia sus puntos de destino. Los máximos exponentes son los puertos del norte europeo: Hamburgo, Róterdam, Amberes y Felixtowe; y en el Mediterráneo los recintos de Algeciras, Gioia Tauro, Malta, Génova, Valencia, Barcelona y El Pireo.

### 3. Segunda hipótesis de trabajo: la recomposición de los espacios portuarios

Los espacios portuarios están siendo objeto de un proceso de transformación y de valorización del espacio, ajustándose a un nuevo contexto socioeconómico. Asistimos al hecho de que las ciudades portuarias y los territorios costeros afrontan nuevos desafíos que se caracterizan por el uso de un triple abanico de elementos: una sociedad de servicios; una sociedad del tiempo libre y una sociedad de consumo. Por tanto, las ciudades y los puertos son espacios de una extrema complejidad, lugares de transformaciones permanentes sometidas a ritmos y tendencias en ocasiones imprevisibles de la vida marítima internacional en la que la planificación de las autoridades portuarias supone un factor clave a la hora de afrontar las nuevas condiciones de la ordenación territorial y económica.

Las autoridades portuarias están sometidas a una escala de decisiones en las que el factor tiempo constituye una importante referencia en lo que concierne a la eficiencia y a la oportunidad de diseño y de la especificidad de las mencionadas instalaciones portuarias y del rol que deseen y puedan desempeñar los recintos portuarios.

Los proyectos portuarios están delimitados por las iniciativas de los actores locales, por las estrategias empresariales y responden a dos lógicas, la correspondiente a la ciudad que busca un mayor avance en las condiciones de vida y que reclama un puerto urbano; y la que concierne a los agentes económicos que, pendientes del mercado y de la competencia, reclaman un conjunto de escenarios ▷

que les permitan un desarrollo combinado con el *hinterland* y con un nuevo posicionamiento competitivo en el escenario mundial.

Las primeras exigencias del proceso de maritimización resaltan las nuevas funciones relativas a este innovador entorno marítimo. Se caracterizan por el hecho de poseer relación indirecta y subjetiva con la proximidad del agua, al que se le unen otros aspectos relacionados directamente con los distintos modos de valorización de aspectos, disponibilidades y servicios portuarios.

Las preocupaciones actuales se centran en los problemas derivados del medio ambiente. De este modo, las ciudades deben responder a las expectativas y a la fuerte demanda de los habitantes por una mejora de sus condiciones de vida. El reordenamiento portuario es la mejor manera de valorizar un territorio que hasta el momento sólo era utilizado para una finalidad concreta. En la actualidad, el concepto «agua» es el elemento central de las actuaciones. De ahí que las actividades contemporáneas que se generan alrededor del recinto portuario: tales como zonas de esparcimiento, paseos peatonales, restaurantes, comercio, complejos cinematográficos, acuarios y nuevas funciones del entorno marítimo como marinas, muelles y estaciones para la actividad de cruceros, se convierten en objetivos y marcos estratégicos de muchas áreas costeras y portuarias.

Las funciones terciarias también son consideradas como elemento central para afrontar el desarrollo económico de determinadas áreas geográficas. Son los casos de instalaciones de World Trade Center, las direcciones administrativas, las sedes sociales, los palacios de congresos o los centros comerciales. Tratan estas acciones de potenciar la influencia comercial de las ciudades y los entornos portuarios para atraer los flujos tanto de turismo como de empresas; a la vez que refuerzan la vocación económica reequilibradora. Esta nueva función busca reemplazar los sectores productivos tradicionales abriendo el campo a los nuevos servicios y sectores de las actividades terciarias que, a la vez, son complementarias y generan sinergias de acompañamiento. Bajo este esque-

ma, podemos afirmar que las ciudades y los puertos tratarán de manera conjunta de articular un planteamiento de desarrollo común.

Por último, las ciudades portuarias culturales pueden llegar a ejercer como polo de atracción turística y ser consideradas como «herramientas económicas». Las especificidades culturales, la valorización de su patrimonio, la rehabilitación de los edificios y de los museos marítimos, los centros de cultura marítima y portuaria, son buenos ejemplos para efectuar el tránsito de los espacios portuarios abandonados y en declive hacia su conversión en soportes de distintos ejes y foros de la cultura.

Las principales dificultades de este proceso de reordenamiento tienen como obstáculo más claro la existencia o inexistencia de un marco propicio para implantar las citadas nuevas funciones. Los actores deben hacer frente a los nuevos desafíos y a los diferentes elementos que componen las estrategias en el marco del contexto general.

En consecuencia, la recomposición portuaria es un proceso a largo plazo y requiere una importante inversión financiera. Por eso, es relevante interrogarse sobre cuál debe ser la composición deseable de la capitalización y en qué contexto debemos situarnos. La nueva remodelación del espacio portuario debe contar con la inversión necesaria y con agentes comprometidos con esta transformación. De esta manera, si un puerto desea afrontar un nuevo desarrollo debe contar con los diferentes regímenes de propiedad y de uso de las áreas marítimo-terrestres; con las debidas especializaciones derivadas de las actividades económicas y de ocio; e integrado plenamente en las cadenas de suministro globales. En suma, un equilibrio entre las tres «p» más significativas: proyectos, productos y producción.

#### **4. Tercera hipótesis de trabajo: las relaciones puerto-ciudad**

Las ciudades portuarias configuran centralidades diferenciadas. Es decir, emergen distintas posibilidades de inserción; unas forman parte de la red ▷

de las ciudades globales; otras, de *hubs* distintos a dichas redes y, finalmente, unas terceras, quedan como ciudades costeras.

Las consecuencias de estas centralidades son las derivadas de su posicionamiento en las redes de flujos de mercancías y de distribución, así como de los propios cambios en la morfología urbana de cada aglomeración. Es decir, las ciudades-puerto configuran bien una red de ciudades interconectadas, bien se convierten en un archipiélago al estilo de los definidos por Veltz (1996); o simplemente, quedan desplazadas por las sucesivas formas de articulación del espacio urbano.

Las nuevas estrategias por la competencia y por la eficiencia portuaria, tanto por las empresas como por los territorios, subrayan dos dinámicas de relevancia. De una parte, se visualizan procesos de alta intensidad en lo que se refiere a la integración de las actividades económicas y, en segundo lugar, se asiste al desarrollo del intermodalismo. En este sentido, los sistemas de transporte abordan la eliminación de las rupturas de carga, para así facilitar un servicio de transporte más rápido, eficaz, fiable y seguro; brindan, además, unos nuevos servicios «puerta a puerta», sustitutivo del obsoleto «puerto a puerto», favoreciendo la mayor interconectividad, flexibilidad y alcance de los servicios prestados; y finalmente, refuerza el papel de las terminales marítimas como nodos de transferencia de flujos de mercancías hacia y desde la ciudad portuaria.

Las ciudades-puerto redimensionan sus esfuerzos. Se integran en cadenas logísticas e ilustran la desterritorialización del producto final; se revalorizan los puertos como «espacios vinculantes e interactivos»; se responde a intereses de las empresas enclavadas en el *hinterland*; y su organización interna queda determinada por la lógica de la valorización de los lugares fuera de los recintos portuarios, de las instalaciones existentes y de los entornos económicos próximos y vinculantes.

En consecuencia, las ciudades costeras pueden estar divididas entre aquellas que basan su crecimiento en las funciones marítimas; es decir, están

determinadas por las relaciones comerciales con el *foreland*; y aquellas otras ciudades, cuyas funciones están definidas por la existencia de vínculos con las relaciones comerciales del sistema urbano terrestre (Brocard, 1988, Pearson, 1998).

Sobre esta base, las ciudades-puerto muestran dos dinámicas muy relevantes: unas responden a una evolución funcional de las actividades y otras se adaptan a espacios próximos a las ciudades (Hoyle, 1992). Por eso, la trascendencia que adquiere este análisis de las ciudades-puerto, significa la existencia de una disociación de los aspectos económicos y los espaciales; o, lo que es lo mismo, debemos analizar los aspectos de centralidad (urbana); de la nodalidad (puertos); y de la reticularidad (marítimo); en la medida que las actividades marítimo portuarias están estrechamente relacionadas con los sistemas urbanos-fachadas marítimas y con las estrategias mundiales de las empresas marítimas (Alix, 2006).

Un repaso a la literatura académica afirma que los planificadores urbanos y los geógrafos tienden a considerar el puerto como una actividad separada y ajena de las ciudades (Bird, 1973, 1977; Boyer y Vigarié, 1982). Por su parte, ciertos especialistas portuarios resumen que la actividad portuaria y marítima tiene en cuenta el entorno urbano, pero le asignan una escasa intensidad (Gross, 1990). La UNCTAD (1995)<sup>1</sup> aprecia que el desarrollo portuario está condicionado por el desarrollo de la ciudad; es decir, por los límites de escala de una aglomeración. Posteriormente, Ducruet (2005) establece una matriz de relación matriz-ciudad basada en los conceptos de centralidad y de nodalidad, cuestión que fue desarrollada previamente por Fleming y Hayut (1994).

Dicho esquema presenta la siguiente secuencia: existencia de una proyección que sigue una línea constante desde la ciudad costera, la ciudad portuaria y la metrópolis portuaria; y, seguidamente, la existencia de situaciones más desequilibradas, que van desde la ciudad general a situaciones ▷

<sup>1</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

TABLA 1  
EVOLUCIÓN DE LAS GENERACIONES DE LOS PUERTOS

| Generación | Características   |
|------------|---|
| Primera    | <i>El puerto con funciones de intercambio entre dos modos de transporte:</i> no posee estrategia de desarrollo; no tiene organizadas labores de almacenaje y gestión; la actividad se desarrolla sobre el muelle; se superponen administraciones y organismos; domina la oferta.  |
| Segunda    | <i>El puerto como centro de transporte de las actividades industriales y comerciales de su entorno:</i> existen estrategias de desarrollo y expansión; se combinan actividades de transformación y prestación de servicios a los buques; ensanche de la zona portuaria; aproximación del puerto a los usuarios; relaciones puntuales entre la ciudad y el puerto. |
| Tercera    | <i>El puerto como centro integrado de transporte y plataforma logística:</i> estrategias de desarrollo con orientación comercial; distribución de mercancías, actividades logísticas y centros de distribución; espacios portuarios racionales; comunidad portuaria unida y activa, coordinación de actividades.  |
| Cuarta     | <i>Puertos en red:</i> estrategias de internacionalización y diversificación; organización de las prestaciones logísticas por los cargadores; búsqueda de espacios portuarios por el extranjero; cooperación entre comunidades portuarias.  |

**Fuente:** F. González Laxe y R. Sánchez (2006).

extremas, tales como los puertos *hub*, con centralidad limitada, o hacia el otro extremo, las ciudades generales, con nodalidad limitada. Sólo en los supuestos intermedios, la *cityport* (término acuñado por Hoyle y Pinder, 1992), mantiene una combinación equilibrada entre nodalidad y centralidad.

En la medida que los sistemas no se presentan homogéneos, sino que se advierten situaciones bien diferenciadas, los análisis de especialistas portuarios como Talley (1994, 2007); Tongzon (1995) y Brooks (2004) subrayan varios márgenes de actuación. En este sentido, convendría citar las siguientes consideraciones económicas. En primer término, los puertos *gateway*, donde domina el *hinterland* y el desarrollo de la logística, así como el emplazamiento de industrias pesadas (ejemplos como los puertos de Róterdam, Le Havre, ó Génova, lo atestiguan). En segundo lugar, las ciudades marítimas, en donde las funciones portuarias son tan importantes como las funciones del entorno urbano (los casos de Barcelona, Marsella, Buenos Aires, son buena prueba). La tercera característica son los puertos urbanos, en donde predominan las funciones urbanas sobre las actividades portuarias, que son a su vez bastante limitadas (Burdeos es muestra de ello). Finalmente, los *out-port* o puertos de salida, en donde el puerto es secundario ya que dependen de las ciudades próximas (son los supuestos de Fox, Felixtowe, por citar dos ejemplos).

Esta clasificación permite afirmar que las ciudades portuarias varían a lo largo del tiempo y están

relacionadas con la evolución urbana y esta última depende, a su vez, del tamaño de la población y de las funciones económicas. Por eso, en los estudios de centralidad se utiliza el parámetro de la población como elemento clave. Se referencian varios modelos, los llamados de primera, segunda, tercera y cuarta generación, atendiendo a las distintas especificaciones referidas a su desarrollo, especialización y alcance (Tabla 1).

Las ciudades-puerto requieren una base económica diversificada; creciente inversión para aprovechar las economías de escala y de aglomeración; sinergia entre los servicios; proceso de territorialización de la economía generando espacios de innovación; y abundantes líneas de conectividad. Estas apuestas son consideradas básicas pues los abundantes procesos de especialización provocan una fuerte presión hacia la externalización, una fragmentación de los procesos de producción, un desarrollo de pequeñas firmas asociadas a desarrollos tecnológicos y de innovación y, finalmente, una localización ventajosa de determinadas áreas territoriales específicas, tanto en un extremo como en otro del planeta. Tales procesos de integración y de desregulación de la actividad económica global nutren la competencia y la territorialización de las actividades portuarias.

Se contemplan, pues, cuatro principios: a) el puerto deja de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías para convertirse en activo, pues traza estrategias, planifica el desarrollo e integra la mayor área de influencia; b) el puerto deja de ser un ▷

territorio aislado para pasar a integrarse en espacios de ámbito logístico, fomentando la prestación de servicios de distribución y de operaciones que agregan valor a las cargas; c) el puerto se incorpora a alianzas estratégicas con otros puertos físicamente distantes a través de operadores comunes o por medio de acuerdos de asociación e intercambio; y d) el puerto deja de ser en exclusiva el punto nodal de coordinación de procesos y pasa a convertirse en lugar de concentración de producción e integrador de servicios avanzados para la formación de mercados.

### 5. Cuarta hipótesis de trabajo: mayor competencia y demanda de nuevos servicios

Las explicaciones anteriores ponen de manifiesto varias conclusiones de enorme trascendencia. Se aprecia, en primer lugar, una creciente y más intensa competencia portuaria que se manifiesta a partir de los distintos conceptos derivados de las ventajas comparativas para, a continuación, subrayar las diferencias derivadas de las decisiones administrativas o «niveles de gobernanza» de las autoridades portuarias al objeto de maximizar los tráficó y sus rendimientos. De esta forma, se observa cómo se lleva a cabo un aumento significativo de la demanda de instalaciones y de servicios portuarios que deben responder a las nuevas necesidades de los flujos comerciales. O sea, los puertos entran en el nuevo mercado de oferta. En segundo lugar, se asiste a una intensa y creciente movilidad de los operadores que requieren de instalaciones portuarias específicas y de terminales fijas en los puertos que son rápidamente amortizadas por aquellos que buscan una eficiente localización y/o resituación de sus bases de operaciones. Y, en tercer lugar, las nuevas condiciones de la competencia, que obedecen a novedosas estrategias de los operadores ubicándose en distintos puertos, subrayan una nueva jerarquía portuaria.

Estas consideraciones ponen de manifiesto los cambios sustanciales de los últimos años en lo que

conciene a los siguientes aspectos: el tamaño de los buques y al tráfico marítimo; en la organización de la industria del transporte marítimo, por medio de la potenciación de la integración vertical, el control de los ciclos logísticos e intermodales, y el *outsourcing* logístico; en el mercado portuario se asiste a una mayor competencia que se refleja en una mayor rivalidad entre puertos, precisando políticas encaminadas a reducir tarifas, menores tiempos portuarios, y reducción de los riesgos derivados de la sobrecapacidad; se presencia un desarrollo de las nuevas tareas y funciones ligadas a la redistribución de industrias orientadas al puerto; y se contemplan unas conexiones más estrechas del puerto con otros medios de transporte. Por tanto, la competencia portuaria lleva a una selección que define los nuevos actores, que diseña las nuevas ventajas competitivas y que subraya las condiciones que han de presentar los operadores portuarios bajo los nuevos elementos que definen las ventajas competitivas.

Este nuevo desarrollo portuario supone incidir sobre el tiempo del tránsito (mejor planificación del servicio y reducción de las incertidumbres sobre las llegadas de los buques) y sobre la fiabilidad de los servicios (servicios menos variables y estandarización de las operaciones de carga y gestión en tierra) lo que suponen una nueva herramienta competitiva para atraer y conservar a los usuarios del puerto y una racionalización de las cadenas de distribución. La apuesta por estas nuevas formas del «negocio» traslada una discriminación entre usuarios y provoca una nueva jerarquía entre puertos al vislumbrarse nuevas economías de escala y de red; una nueva penetración en los mercados; un interés de las partes; y una respuesta a la concentración de la industria marítima.

A medio plazo, las perspectivas del transporte marítimo dependerán de la evolución de la economía mundial y, por lo tanto, se pueden entrever diversos escenarios posibles. Habrá un nuevo reparto geográfico de los flujos de transporte entre zonas de consumo y zonas de producción. Esta concentración de escalas portuarias incide de manera directa en la organización portuaria. La logística se efectúa en ▷

TABLA 2  
CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS CONECTADOS Y PUERTOS EXCLUIDOS

| Características de un puerto conectado  | Características de un puerto excluido   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mueve carga diversa y predominantemente contenedorizadas.</li> <li>• Presenta altos niveles de eficiencia y competitividad; tiene solidez económica y financiera.</li> <li>• Se inserta en redes internacionales.</li> <li>• Sirve de nodo a las cadenas productivas y de servicios globalizadas.</li> <li>• Propicia la creación de una comunidad portuaria basada en el desarrollo de redes locales de agentes que participan, colaboran y generan servicios especializados.</li> <li>• Se dota de procesos innovadores en todas las actividades relacionadas al puerto.</li> <li>• Beneficia a su entorno local.</li> <li>• Dispone de buenas infraestructuras portuarias (terminales de contenedores, grúas pórtico, mano de obra cualificadas; accesos al puerto, estabilidad laboral, etcétera).</li> <li>• Está inserta en un entorno regulatorio e institucional lo suficientemente reglado para afrontar la competencia internacional y la incorporación de tecnología innovadora.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tienen poca carga (ya sea general, contenedorizada o petroleras).</li> <li>• Presenta dificultades en términos de eficiencia y competitividad.</li> <li>• Posee problemas económicos y financieros.</li> <li>• Presenta dificultades para insertarse en las redes globales.</li> <li>• Sus zonas de influencia son pequeñas y no se contabilizan empresas de elevado tamaño.</li> <li>• No beneficia el entorno local y sus repercusiones sobre el mismo son escasas; y no tienen fuertes implicaciones con los agentes locales al puerto.</li> <li>• Es deficitaria en infraestructura y en el transporte ligado al puerto (multimodal).</li> <li>• Pertenece a una región con entornos regulatorios e institucionales insuficientes, que no facilitan la competencia y retrasa la incorporación de tecnologías innovadoras.</li> </ul> |

Fuente: *Elaboración propia.*

pocos centros, lo que vehicula las oportunidades de determinadas áreas, puertos, ciudades y regiones, adquiriendo el puerto un papel clave en la transferencia de mercancías y de servicios. Esta nueva especialización convierte a los puertos en verdaderos centros de distribución, extendiendo su respectiva zona de influencia y acentuando la rivalidad entre instalaciones.

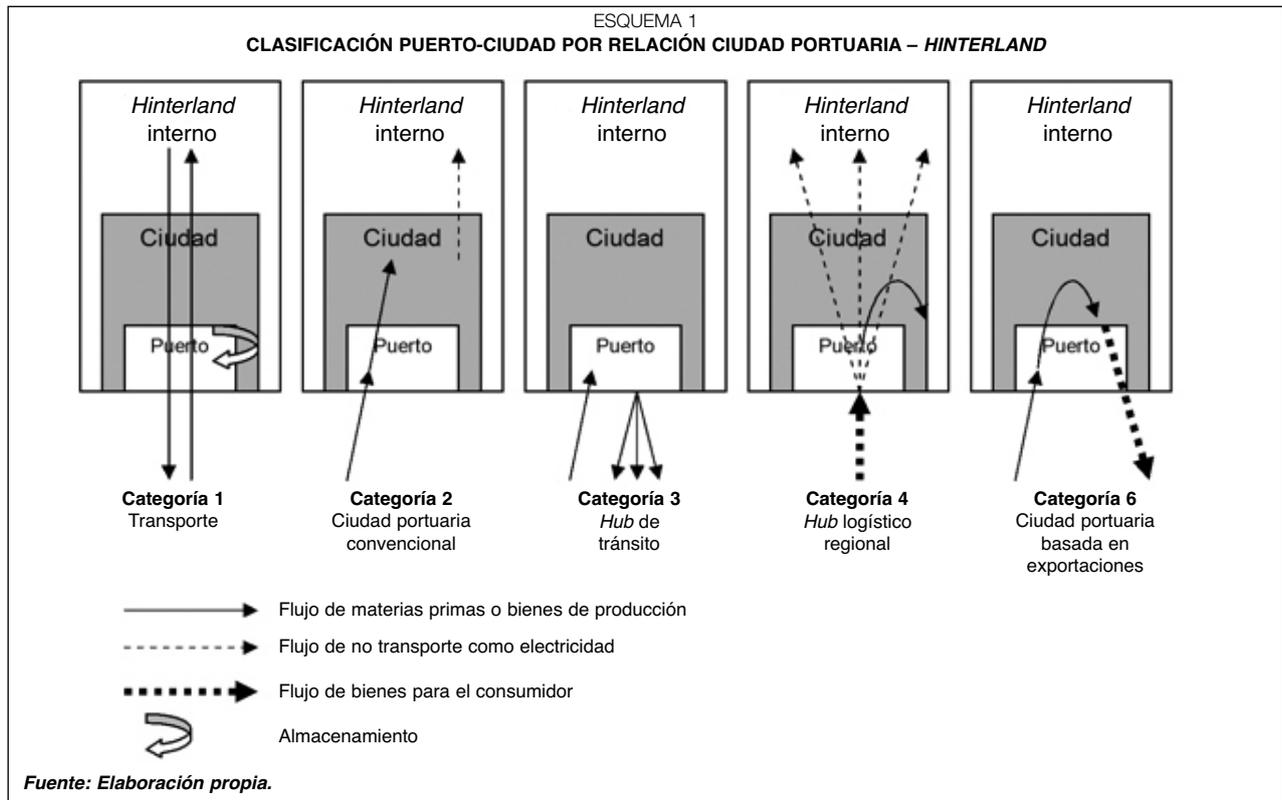
¿Cuál es, por lo tanto, el horizonte de los puertos? En primer lugar, adquirir altas tasas de productividad; y para ello deben: a) especializar las terminales portuarias para responder con eficiencia a la demanda de nuevos servicios; b) desarrollar una red de puertos secos para posibilitar la extensión de zonas influencia de cada puerto lo que exige poseer una buena conexión intermodal que reduzca los costes; c) afrontar la construcción de zonas de actividades logísticas, para aprovechar el intermodalismo y para aumentar el valor añadido de las mercancías; d) poseer planes de calidad que garanticen la fidelización de los clientes; y e) desarrollar sistemas de información electrónica.

Estas líneas de actuación son las mantenidas por los puertos europeos más dinámicos: Róterdam, Amberes, Hamburgo, Felixtowe, Algeciras, Valencia, Gioia Tauro, Marsella, Marsaxlokk, así como los asiáticos de Hong Kong, Singapur, Kaohsiung, Bussan, Port Keelang, que han permitido establecer

una auténtica jerarquía entre ellos. La forma de contabilizar dicha ordenación portuaria mundial se establece en función de la organización del transporte marítimo internacional (con sus economías de escala y de dimensión; con las embarcaciones e instalaciones portuarias; y sobre los fletes y costes portuarios). Esto es, los armadores buscan una capacidad de oferta portuaria capaz de cargar/descargar entre 20-25 por 100 de la carga, en tanto que los operadores de las terminales portuarias buscan la mayor concentración de cargas. En consecuencia, los puertos desean sostener y ampliar la interacción entre las actividades terrestres y las marítimas, dando respuesta a los servicios globales y estableciendo los corredores marítimos correspondientes que tienen que responder, como es obvio, a sus propios intereses económicos.

En este sentido, se observan las mega-alianzas que cubren las tres principales rutas mundiales (Transatlántica, Transpacífica y Extremo Oriente-Europa) y las líneas *feeder* que responden a la distribución de menores cargas y distancias. Ello ha permitido a Paul Turret (2003) afirmar que el desarrollo de las redes y de las conexiones interportuarias puestas en práctica por los grandes transportistas, promueven una mayor concentración de la actividad y contribuyen a marginar a otra parte del continente europeo.

Tales afirmaciones permiten establecer una relación en la que se pueden descomponer las ca-▷



racterísticas de un puerto conectado y uno no conectado o excluido (Tabla 2).

En la medida que la naturaleza de la producción ha cambiado hacia productos finales de mayor valor o de «mercancías intermedias» conviene esforzarse por mantener y por sostener todo cuanto haga referencia a las actividades de transporte, a las instalaciones dedicadas a la distribución y, finalmente, a la logística.

### 6. Quinta hipótesis de trabajo: las nuevas áreas logísticas portuarias

La emergencia de nuevas áreas logísticas-portuarias contribuyen al desarrollo de las economías locales y su magnitud es incluso más impresionante cuando tenemos en cuenta las divisiones espaciales, sociales y económicas que generan estos espacios, así como la red o cadena que los mismos sugieren. Estos nodos portuarios, así constituidos, funcionan bajo una lógica propia e interactúan, principalmente, dentro de un panorama global.

En el contexto de las ciudades-globales se introduce un nuevo y extenso vocabulario para describir el efecto dual resultante del aislamiento de estos espacios del entorno urbano donde tienen su sede. Son los nuevos conceptos de la «desconexión», de los «espacios fortaleza», de las «zonas de intensa articulación internacional», de los espacios hechos a medida, de los «territorios de circunvalación» y de los enclaves políticos, entre otros términos. Esta variedad conceptual sugiere que resta todavía mucho que tratar y que analizar respecto a la geografía social, económica y de transporte en lo que hace referencia a los nodos y a las fachadas portuarias.

Estos espacios se convierten en fundamentales para articular (o mediar) la lógica dual de espacios regionales-globales. Wang y Olivier (2006) sugieren cinco formas esenciales por las que los puertos; es decir, las terminales de transporte, pueden introducirse en los sistemas globales de producción, basándose en su carácter local y en sus relaciones geográficas con los *forelands* y los *hinterlands*.

Como podemos ver en el Esquema 1 las ciudades portuarias de la categoría 1 son puertos típicos de ▷

importación y exportación para el transporte de tránsito de mercancías desde el *hinterland* al *foreland*, o viceversa. La ciudad no participa demasiado en los procesos de valor añadido, excepto para funciones de almacenamiento. Por tanto, el puerto responde, únicamente, a comportamientos básicos necesarios para compensar la sincronización de los distintos modos de transporte.

Las ciudades portuarias de la categoría 2, dotadas de una base de producción para procesar materias primas importadas para el consumo, están dentro de la propia ciudad, y, alternativamente, producen productos finales no materiales (como electricidad u otros productos no transportados por tierra) para su distribución hacia el interior. En algunos casos, las importaciones pueden ser reprocesadas en mercancías de alto valor semiacabadas o finales para su re-exportación en volúmenes más pequeños. Los puertos de las categorías 1 y 2 se encuentran en todo el mundo y han existido durante siglos; son típicos de la era de preglobalización.

Las ciudades portuarias de la categoría 3 son aquellas que se desarrollaron a partir de una combinación de economías de escala en el transporte marítimo y de factores intermedios en la configuración de la red marítima (Fleming y Hayuth, 1994). Más concretamente, la década de 1990 fue testigo de la emergencia sin precedentes de plataformas exclusivamente de tránsito, basadas en una lógica de *hub-and-spoke/feeder* que prestaba servicios a las estrategias de las redes de los megatransportistas. Varios puertos, como Masrasklokk, Taranto y Algeciras en el Mediterráneo, y Dubai, Salalah, Aden y Khor Fakkan en el Medio Este, han adoptado estas funciones.

Las categorías 4 y 5 son puertos «flexibles» —llamados algunas veces puertos de cuarta generación—, caracterizados por la persecución de estrategias de diferenciación derivadas de las capacidades logísticas basadas en la Tecnología de la Información (TI). Surgen en conjunción con los cambios estructurales en la economía global, dirigidos hacia modos «flexibles» de circulación, en respuesta a una economía global cada vez más integrada. Su capacidad de manejo alcanza volúmenes enormes sin precedentes,

los mayores con registros de más de 20 millones de TEU<sup>2</sup> anuales. Surgieron a partir de una oleada de desregulación que recorrió los puertos de todo el mundo en la década de 1990, y, como consecuencia, son gestionados, en su mayoría, por iniciativas privadas y estándares de productividad global.

Las ciudades portuarias de la categoría 4 son *hubs* logísticos regionales localizados en los principales mercados de importación, como Róterdam y Los Ángeles-Long Beach. Grandes cantidades de importaciones manufacturadas procedentes de países en vías de desarrollo sufren un proceso de añadir valor, que normalmente tiene lugar dentro de los parques logísticos portuarios. Estos *hubs* generalmente tienen conexiones intermodales con el interior de gran calidad y elevadas capacidades de distribución.

Las ciudades portuarias de la categoría 5 son las que están localizadas en áreas costeras de países en vías de desarrollo, donde se ubican fábricas mundiales, y están integradas en zonas con elevados volúmenes de producción. A menudo se desarrollan dentro de zonas económicas libres autosuficientes. Naturalmente, el modelo reconoce la naturaleza híbrida de ciertos puertos que pueden ser difíciles de clasificar dentro de una categoría.

Los cinco tipos de ciudades portuarias no compiten de la misma forma entre ellas en su búsqueda de inserción activa dentro de las redes globales de producción. Los puertos de la categoría 1 compiten por el *hinterland*; los puertos *gateway* de la categoría 2 sobreviven en base a la relevancia que poseen sus mercados locales que sostienen las cargas bases; los puertos de la categoría 3 compiten duramente por conseguir el estatus de *hub* regional dentro de lo que se han ido convirtiendo en redes de transporte marítimo de tránsito; los puertos de la categoría 4 compiten por los mercados, mediante la mejora de competencias logísticas e intermodales; y los puertos de la categoría 5 compiten a nivel global con y por sus producciones base. ▷

<sup>2</sup> Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

## 7. Conclusiones

A modo de corolario señalamos como condiciones imprescindibles y como actuaciones estratégicas improrrogables las siguientes:

- Necesidad de contar con espacios de almacenamiento con infraestructura de apoyo para prestar servicios a las corporaciones transnacionales, que les permita establecer y acoger fábricas. Cada nodo portuario ha de poder contar con un espacio de producción per se. Dicho de otra forma, la competitividad se gana en tierra.

- Resulta básico contar con un puerto poseedor e integrado, con servicios adecuados de transporte marítimo (es decir, poder estar incluido en las rutas y con frecuencias regulares semanales) hacia los mercados apropiados y, a la vez, ser capaz de importar las mercancías necesarias para reprocesar o exportar.

- Instalaciones aduaneras eficientes capaces de racionalizar y estandarizar los procedimientos de importación–exportación, al objeto de evitar paralizaciones excesivas.

- Zona intermedia o interfaz, destinada al almacenamiento temporal de importaciones o exportaciones debido a retrasos en los procedimientos aduaneros. Normalmente se establecerá una zona de libre comercio o un depósito libre de impuestos (*duty-free*) para esta finalidad.

- Desarrollo de la multimodalidad con otros modos de transporte que permita garantizar la conectividad con los *hinterland* más alejados posibles, a pesar de solapamiento de los mismos.

En suma, dos son los aspectos considerados críticos a la hora de poner a funcionar de forma eficiente estos cinco elementos: su proximidad física y su distribución espacial para que el «proyecto portuario» sea una transición real desde un espacio nacional estrictamente regulado a un espacio internacional dentro del país o ciudad que lo alberga. Aunque esto pueda parecer sencillo, estos proyectos y dinámicas portuarias presentan complejidades inherentes.

Finalmente, la distribución de los principales puertos de contenedores revela una «economía de

archipiélago» (Veltz, 1996; Coutinho Duarte, 1999) en la que se aprecia: a) las nuevas posibilidades de crecimiento se perfilan en torno a las ligazones con las redes europeas; b) la concentración del armamento europeo prosigue, dando lugar a grandes compañías ligadas a grupos industriales y financieros; c) ciertos puertos, como Róterdam y Amberes debido al intenso problema causado por la congestión, pierden algunas condiciones indispensables para su desarrollo y expansión; y d) las perspectivas de futuro se modificarán con la desaparición de consorcios integrados en provecho de diferentes acuerdos de reparto entre las capacidades de las embarcaciones y las distintas formas de comercialización.

Las implicaciones y las estrategias atienden a una combinación de transportes y ello requiere de un nuevo cuadro de logística global que implique una mayor eficiencia (Freire y González Laxe, 2003). En consecuencia, se tiende a una nueva «geografía de centros logísticos» que subraye las instalaciones (localización y dimensión) de las nuevas plataformas. Éstas no son, ni responden a una suma de infraestructuras; sino que se asientan sobre la nueva organización espacial europea, ya desde la perspectiva de las relaciones económicas de proximidad a escala multiregional atlántica, ya sea como repuesta a la captación de nuevos tráficos marítimos y la consolidación de las ciudades e *hinterlands*.

## Bibliografía

- [1] ALIX, Y. (2006): «De l'atomisation à l'oligopolisation: strategies de concentration dans les industries maritimes et portuaires conteneurisées». École de Management de Normandie, *Cahier de Recherche* n° 43.
- [2] BIRD, J. (1973): «Ofcentral, cities and seaports», *Geography*, n° 58, pp. 105-118.
- [3] BIRD, J. (1977): *Centrality and cities*. Routledge D. Ed. London.
- [4] BOYER, J.C. y VIGARIE, A. (1982): «Les ports et l'organisation urbaine et regionale», *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 487, pp. 159-182. ▷

- [5] BROCARD, M. (1998): «Les relations fonctionnelles entre le port et la ville». Paper presented at the 1st International Conference of the International Association Cities and Ports. Le Havre.
- [6] BROOKS, M.R. (2004): «The governance structure of ports», *Review of Networks Economics*. vol. 3, nº 2, pp.168-183.
- [7] COMISSAO DE COORDINAÇÃO DA REGIAO NORTE (2001): Transporte marítimo no espaço atlântico: uma aproximação estratégica. Porto.
- [8] COUTINHO, J.E. (1999): «A fachada atlântica e as diversas vias de articulação multimodal dos transportes na Europa. Uma primeira aproximação. (I) e (II)», *Eurotendencias*.
- [9] DUCRUET, C. (2005): «Approche comparée du développement des villes-ports à l' échelle mondiale: problèmes conceptuels et méthodologiques», *Cahiers Scientifiques du Transport*, nº 48, pp. 59-79.
- [10] FLEMING, D.K. y HAYUT, Y. (1994): «Spatial characteristics of transportation hubs: Centrality and intermediacy», *Journal of Transport Geography*, nº 2, pp. 3-18.
- [11] FREIRE, M<sup>a</sup> J. y GONZÁLEZ-LAXE, F. (2003): Economía del Transporte Marítimo. Ed Netbiblo/ Instituto Universitario Estudios Marítimos. A Coruña.
- [12] GENET, B. (1999): «Conteneurs et nouvelle géographie portuaire», *Hérodote*. nº 93, pp.134-144.
- [13] GONZÁLEZ-LAXE, F. y SÁNCHEZ, R. (2006): Lecciones de Economía Marítima. Ed. Netbiblo. Instituto Universitario Estudios Marítimos. A Coruña.
- [14] GRINDLAY, A.L. (2002): Aproximación a la participación territorial de los tráficos portuarios. Aplicación a la fachada mediterránea española.
- [15] GROSS, R.O. (1990): «Economic policies and seaports: The economic functions of seaports», *Maritime Policy and Management*, nº 17, pp. 207-219.
- [16] HEAVER, T. D. (1995): «The implications of increased competition among ports for port policy and management», *Maritime Policy and Management*, vol. 22, nº 2, pp. 125-133.
- [17] HOYLE, B. S. (1989): «The port-city interface: Trends, problems and examples», *Geo-forum*, nº 20, pp. 429-435.
- [18] HOYLE, B. S. y PINDER, D. (1992): «Cities and the sea: change and development in contemporary Europe», in HOYLE y PINDER (Ed). European port cities in transition. *Bellhaven Press*, pp.1-19. London.
- [19] MUSSO, E. (2002): Competitivité portuaire, Perspective méditerranéenne. Antwerpen, noviembre.
- [20] NOTTEBOOM, T., COECK, C., VERBEKE, A., y WINKELMANS, W. (1997): «Containerization and the competitive potential of upstream urban ports in Europe», *Maritime Policy and Management*, vol. 24, nº 3, pp. 285-289.
- [21] PEARSON, N. M. (1998): Port cities and intruders. The John Hopkins University Press.
- [22] TALLEY, W. K. (1994): «Performance indicators and ports performances evaluation», *Logistics and Transportation Review*, nº 30, pp. 339-352.
- [23] TALLEY, W. K. (2007): «Port performance and economics perspectiva», in BROOKS, M.R. y CULLINAME, K.(Ed) Issues on Devolution, Port Gouvernance and Port Performance. *Research in Transport Economics*, vol. 17. pp. 499-516. Elsevier. London. .
- [24] TONGZON, J. (1995): «Determinants of ports performance and efficiency», *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*, vol. 39, nº 5, pp. 405-424.
- [25] TOURET, P. (2003): «Panorama des ports à conteneurs en Europa», Note de Synthèse. nº 59. ISEMAR, noviembre.
- [26] UNCTAD (1995): Comparative analysis of deregulation, commercialisation and privatisation of ports. Report by the UNCTAD Secretariat.
- [27] VELTZ, P. (1999): Mundialización, ciudades y territorios. Ed Ariel. Barcelona.
- [28] WANG, J. y OLIVER, J. (2006): Port-FEZ bundles as Spaces of global articulation: The case of Tianjing-China. *Environmental y Planning A*, vol. 38.