

PRINCIPIOS TEORICOS Y METODOLOGICOS

SOBRE GEOGRAFIA PORTUARIA

LA PROYECCION EXTERIOR DEL

PUERTO DE BARCELONA

**ROSA
CASTEJON
ARQUED**

**Aceptación de la Tesis Doctoral
Firmado: el Director de la Tesis**

Dr. JOAN VILA VALENTI

TESIS DOCTORAL

**DEPARTAMENTO DE ANALISIS GEOGRAFICO REGIONAL
Y GEOGRAFIA FISICA**

UNIVERSIDAD DE BARCELONA

SEPTIEMBRE DE 1990

INDICE GENERAL

V O L U M E N I

Página

1 INTRODUCCION

PARTE PRIMERA

7 EL ESTUDIO DE LOS PUERTOS MARITIMOS EN GEOGRAFIA

Capitulo Primero

11	1 - El análisis portuario en Geografía Económica
12	1.1- De la Geografía Comercial a las Geografías Comerciales
15	1.2- La asociación entre Geografía del Comercio y Geografía de los Transportes
16	1.3- La Geografía del Transporte
22	1.4- La Geografía del Transporte Marítimo. Bibliografía: Clasificación temática
26	A Obras generales
27	B Navegación Oceánica: organización del espacio marítimo
30	C Polos económicos mundiales y transporte marítimo
32	D Naturaleza de los intercambios marítimos: tipos de flujos
35	E Transformaciones actuales del transporte marítimo
45	F Organización económica y jurídica del transporte marítimo
56	G Aportaciones teóricas y metodológicas a la Geografía del Transporte Marítimo
59	H Puertos marítimos
60	1.5- La materia de estudio de la Geografía del Transporte Marítimo
63	1.6- Otras especialidades de la Geografía Económica interesadas por los análisis de puertos marítimos: Geografía Industrial, Geografía del Comercio Internacional y Geografía de las Actividades Económicas Terciarias

Capítulo Segundo

- 74 2- El Análisis Portuario fuera de la Geografía Económica
- 76 2.1- Relaciones entre ciudad y puerto: del estudio de la "ciudad portuaria" al estudio disgregado del puerto y de la ciudad
- 86 2.2- Los estudios portuarios desde el Análisis Geográfico Regional: las regiones portuarias mundiales y el papel del puerto en su región
- 104 2.3- El empleo portuario
- 108 2.4- El estudio portuario geopolítico
- 112 2.5- La Geografía del Mar: la nueva Geografía Marina y el análisis portuario
- 118 Referencias bibliográficas de la Primera Parte

PARTE SEGUNDA

- 121 LA ESPECIFICACION Y EL ESTADO ACTUAL DE LA GEOGRAFIA PORTUARIA

Capítulo Primero

- 124 1- Los rasgos de identificación de la Geografía de Puertos
- 124 1.1- Los ámbitos espaciales y los elementos de estudio
- 130 1.2- La evolución y tipos de estudios geográficos portuarios
- 136 1.3- Las escalas espaciales
- 142 1.4- El contenido temático de la Geografía de Puertos
- 152 1.5- La Bibliografía sobre la Geografía de Puertos

Capítulo Segundo

- 157 2- Los geógrafos y los centros universitarios especializados en Geografía Portuaria
- 158 2.1- Las escuelas clásicas de Geografía Portuaria
- 162 2.2- La situación actual de los estudios portuarios geográficos. Fuentes de información
- 164 2.3- La Geografía Portuaria en los Departamentos Universitarios actuales. Rasgos globales
- 169 2.4- Los geógrafos portuarios anglosajones
- 169 A Gran Bretaña
- 173 B USA
- 177 C Canadá
- 180 D Australia
- 183 E Israel
- 185 2.5- La Geografía Portuaria en Francia
- 200 2.6- Los geógrafos especialistas en puertos de otros países europeos
- 202 A Norte de Europa
- 206 B Polonia
- 208 C Holanda y Bélgica
- 210 D Alemania
- 212 E Italia
- 217 2.7- El estudio de los puertos en la Geografía Española

PARTE TERCERA

- 226 LA PROYECCION EXTERIOR DEL PUERTO DE BARCELONA

Capítulo Primero

- 227 1- Marco teórico y metodológico
- 227 1.1- El concepto de Proyección Exterior
- 231 1.2- Las áreas de influencia portuaria
- 235 1.3- Foreland y Espacio Marítimo
- 243 1.4- La metodología para estudiar la Proyección Exterior Espacial del Puerto de Barcelona

Capítulo Segundo

- 248 2- La elección del Puerto de Barcelona como caso de estudio de la Proyección Espacial Portuaria
- 249 2.1- Características del Puerto de Barcelona, como centro de transporte al servicio del comercio internacional
- 249 2.1.1- El Puerto de Barcelona polariza una parte importante del comercio internacional catalán
- 252 2.1.2- El tráfico comercial marítimo del Puerto de Barcelona es en su mayor parte internacional
- 256 2.1.3- El Puerto de Barcelona está especializado en tráfico de "mercancía general" y en el tráfico contenedorizado
- 263 2.1.4- El proyecto de instalación de una ZAL en el Puerto de Barcelona incrementará su competitividad
- 265 2.2- La información estadística del comercio exterior canalizado por el Puerto de Barcelona

Capítulo Tercero

- 273 3- El Foreland global del Puerto de Barcelona
- 275 3.1- La aplicación del Índice de Distribución del comercio exterior, para la medición del Foreland global
- 279 3.2- El cálculo del Índice de Especialización del Puerto de Barcelona
- 282 3.3- Resultados generales

Capítulo Cuarto

- 296 4- El Foreland sectorial del Puerto de Barcelona
- 297 4.1- Los criterios que han regido el análisis del Foreland sectorial del Puerto de Barcelona
- 303 4.2- Resultados generales
- 304 A El tráfico de mercancías por grupos macroeconómicos. Cambios desde principios de los años sesenta
- 313 B Países básicos en las relaciones exteriores del Puerto de Barcelona
- 326 C La cartografía del Foreland sectorial del Puerto de Barcelona

Capítulo Quinto

- 341 5- La limitación del Foreland de Barcelona según el tráfico de buques. La conectividad interportuaria
- 343 5.1- El procedimiento metodológico
- 347 5.2- Resultados generales

Capítulo Sexto

- 368 6- La organización del Espacio Marítimo del Puerto de Barcelona. La red de líneas regulares de navegación
- 371 6.1- La metodología para el análisis del Espacio Marítimo
- 373 6.2- Resultados generales

I-XI CONCLUSIONES

383 Bibliografía General

486 Apéndice

V O L U M E N I I

ESTADISTICAS

- 1 **Indices de especialización comercial
Puerto de Barcelona. Distribución por países y
regiones mundiales. 1980 y 1985**

- 22 **Comercio exterior de la Aduana Marítima de Barcelona.
Clasificación arancelaria por países. 1987**

- 247 **Tráfico exterior de buques en el Puerto de Barcelona.
Distribución mensual 1989.**

- 280 **Lineas regulares de navegación exterior del Puerto de
Barcelona. Distribución por regiones litorales
mundiales. 1989**

INDICE DE LA BIBLIOGRAFIA

- 384 1- Geografía del Transporte y Geografía del Comercio Internacional
- 391 2- Geografía del Transporte Marítimo
- 391 2.1- Obras generales
- 394 2.2- Navegación oceánica: organización del espacio oceánico
- 399 2.3- Polos económicos mundiales y transporte marítimo
- 401 2.4- Naturaleza de los intercambios marítimos. Tipos de flujos
- 403 2.5- Transformaciones actuales del transporte marítimo
- 409 2.6- Organización económica y jurídica del transporte marítimo
- 411 2.7- Aportaciones teóricas y metodológicas a la Geografía del Transporte Marítimo
- 412 3- Geopolítica del mar
- 416 4- Geografía Marina
- 420 5- Geografía Portuaria
- 420 5.1- Obras generales
- 421 5.2- Obras colectivas
- 423 5.3- Aportaciones teóricas y metodológicas a la Geografía Portuaria
- 428 5.4- Evolución reciente del puerto (infraestructura y tráfico)
- 433 5.5- Industrialización portuaria
- 437 5.6- Relaciones espaciales puerto-ciudad
- 442 5.7- Terciario portuario
- 444 5.8- Puertos y organización regional
- 448 5.9- Áreas de influencia portuaria
- 453 5.10- Sistemas portuarios regionales
- 462 5.11- Puertos españoles
- 462 5.11.1- Puertos y transporte marítimo en España
- 464 5.11.2- Conjuntos portuarios regionales españoles
- 467 5.11.3- Monografías de puertos
- 471 5.11.4- Puertos de Cataluña
- 473 5.11.5- Puerto de Barcelona
- 475 6- Fuentes estadísticas para el estudio portuario
- 475 6.1- Estadísticas mundiales
- 476 6.2- Estadísticas españolas
- 478 6.3- Estadísticas de Cataluña
- 479 7- Fuentes cartográficas
- 480 Relación de revistas citadas

INDICE DEL APENDICE

- 487 Documento nº1
Puntos en que se estructura la encuesta enviada a profesores de Geografía extranjeros
- 488 Documento nº2
Relación de Departamentos de Geografía receptores de la encuesta
- 490 Documento nº3
Comercio exterior de las Aduanas de Cataluña. 1987
- 501 Documento nº4
Puerto de Barcelona. Serie cronológica, 1975-1988. Tráfico total de mercancías
- 502 Documento nº5
Puerto de Barcelona. Serie cronológica, 1975-1988. Tráfico exterior de mercancías
- 503 Documento nº6
Comercio exterior del Puerto de Barcelona. 1987. Distribución por países
- 504 Documento nº7
Tráfico portuario mundial. 1988
- 509 Documento nº8
Ranking de los principales puertos españoles según: tráfico total, graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general. 1988
- 511 Documento nº9
Planos del Puerto de Barcelona
- 512 Documento nº10
Tráfico portuario mundial contenedorizado, por países. 1985-1988.
- 514 Documento nº11
Localización proyectada de la ZAL del Puerto de Barcelona
- 515 Documento nº12
Conflictividad política ante el proyecto de instalación de una ZAL en el Puerto de Barcelona
- 516 Documento nº13
Regionalización mundial para el análisis del foreland global

- 520 Documento nº14
Distribución del comercio exterior del Puerto de Barcelona por regiones mundiales (Foreland global)
- 522 Documento nº15
Comercio exterior. Clasificación de las mercancías según el Arancel de Aduanas
- 527 Documento nº16
Comercio exterior. Grupos macroeconómicos de mercancías. Reconversión de la clasificación del Arancel de Aduanas
- 537 Documento nº17
Regionalización mundial para el estudio del Foreland sectorial
- 539 Documento nº18
Comercio exterior del Puerto de Barcelona 1987. Distribución por grupos macroeconómicos de mercancías
- 540 Documento nº19
Comercio exterior del Puerto de Barcelona. 1987. Distribución por regiones comerciales mundiales y por grupos de mercancías
- 545 Documento nº20
Puerto de Barcelona 1989. Tráfico de barcos mercantes en navegación exterior. Movimiento mensual
- 546 Documento nº21
Clasificación de las áreas costeras para las estadísticas de transporte marítimo (ONU)
- 548 Documento nº22
Regionalización de los litorales mundiales, según la conectividad portuaria del Puerto de Barcelona
- 551 Documento nº23
Regionalización mundial para el estudio de la organización del espacio marítimo del Puerto de Barcelona

INDICE DE ESQUEMAS

- 10 Esquema 1
Partes de la Geografía abiertas al estudio de temas portuarios
- 37 Esquema 2
Transformaciones espaciales y organizativas de los transportes marítimos derivadas de las innovaciones tecnológicas
- 47 Esquema 3
Organización económica y jurídica del transporte marítimo
- 99 Esquema 4
Relaciones entre organización espacial, puerto y estadios económicos (VALLEGA)
- 128 Esquema 5
Elementos de la Geografía Portuaria (HOYLE)
- 132 Esquema 6
Desarrollo portuario según escalas temporal y espacial. Tipos de estudios asociados (RIRD)
- 138 Esquema 7
Escalas en los sistemas portuarios (ROBINSON)
- 229 Esquema 8
La proyección exterior espacial de un puerto marítimo
- 238 Esquema 9
Elementos que participan en la noción de Foreland portuario
- 267 Esquema 10
Los puntos de origen-destino de los tráficos portuarios exteriores

INDICE DE GRAFICOS

- 306 Gráfico 1
Comercio exterior total Puerto de Barcelona. Volumen mercancías. Distribución por grupos macroeconómicos 1961-1971-1987
- 307 Gráfico 2
idem. Importaciones
- 308 Gráfico 3
idem. Exportaciones
- 314 Gráfico 4
Comercio exterior del Puerto de Barcelona. 1987. Países básicos
- 315 Gráfico 5
Comercio exterior del Puerto de Barcelona. 1987. Volumen mercancías. Distribución por países.
- 316 Gráfico 6
Comercio exterior del Puerto de Barcelona. 1987. Valor mercancías. Distribución por países.
- 317 Gráfico 7
idem. Balance Import-Export (volumen mercancías)
- 318 Gráfico 8
idem. Balance import-export (valor mercancías)
- 325 Gráfico 9
idem. Valor por tonelada
- 380 Gráfico 10
Líneas regulares de navegación exterior del Puerto de Barcelona. 1989. Número de líneas regulares y número de escalas por tipos de barcos

INDICE DE MAPAS

- 292 Mapa 1
Areas de especialización comercial del Puerto de Barcelona. 1580
- 293 Mapa 2
Areas de especialización comercial del puerto de Barcelona. 1985
- 328 Mapa 3
Comercio internacional del Puerto de Barcelona 1987.
Distribución por regiones mundiales
- 333 Mapa 4
Comercio internacional del Puerto de Barcelona 1987.
Distribución por grupos macroeconómicos de mercancías. Grupo A: alimentos, bebidas, tabacos, etc.
- 334 Mapa 5
idem. Grupo B: Materias primas no combustibles
- 335 Mapa 6
idem. Grupo C: Combustibles minerales y lubricantes
- 336 Mapa 7
idem. Grupo D: Productos químicos
- 337 Mapa 8
idem. Grupo E: Maquinaria y material de transporte
- 338 Mapa 9
idem. Grupo F: Productos textiles
- 339 Mapa 10
idem. Grupo G: Metales y sus manufacturas
- 340 Mapa 11
idem. Grupo H: Otras manufacturas
- 346 Mapa 12
Regionalización de los litorales mundiales
- 350 Mapa 13
Ranking de las 11 regiones litorales mundiales
- 355 Mapa 14
Conectividad del Puerto de Barcelona con otros puertos del mundo

- 357 Mapa 14A
Conectividad del Puerto de Barcelona con puertos
europeos atlánticos
- 359 Mapa 14B
Conectividad del Puerto de Barcelona con puertos
mediterráneos
- 377 Mapa 15
Organización del espacio marítimo. Líneas regulares
de navegación exterior

INDICE DE TABLAS

- 25 Tabla 1
Clasificación temática de la Bibliografía sobre Geografía del Transporte Marítimo
- 62 Tabla 2
Temas que configuran el campo de estudio de la Geografía del transporte Marítimo
- 133 Tabla 3
Desarrollo de los estudios geográficos portuarios. Tipos de estudios
- 141 Tabla 4
La pluralidad de escalas en los estudios de Geografía de Puertos
- 143 Tabla 5
Los temas de estudio de la Geografía Portuaria
- 154 Tabla 6
La Bibliografía sobre Geografía Portuaria
- 166 Tabla 7
Formas de estudio de la Geografía Portuaria en los Departamentos Universitarios
- 245 Tabla 8
La proyección exterior espacial del Puerto de Barcelona
- 251 Tabla 9
Mercancías entradas y salidas en las Aduanas de Barcelona y de Tarragona. 1987
- 253 Tabla 10
Puerto de Barcelona. 1987-1988. Balance entre tráfico exterior y el de cabotaje
- 257 Tabla 11
Composición del tráfico de mercancías en varios puertos españoles y extranjeros 1988.
- 283 Tabla 12
Distribución del comercio exterior del Puerto de Barcelona por regiones mundiales. Índice de especialización. 1980-1985
- 284 Tabla 13
Ranking de las 15 regiones mundiales según el índice de especialización comercial del Puerto de Barcelona. 1980-1985

- 290 Tabla 14
Indice de especialización del Puerto de Barcelona.
Tipos de regiones según los índices de los países
- 305 Tabla 15
Comercio exterior del Puerto de Barcelona.
Distribución por grupos macroeconómicos de mercancías
1961-1971-1987
- 320 Tabla 16
Países básicos en el comercio exterior del Puerto de
Barcelona. Ranking según valor y volumen de las
mercancías. 1987
- 322 Tabla 17
idem. Participación porcentual en las regiones
comerciales mundiales
- 329 Tabla 18
Regiones comerciales mundiales para el análisis del
foreland sectorial. 1987
- 330 Tabla 19
Comercio internacional del Puerto de Barcelona. 1987.
Distribución por regiones mundiales.
- 332 Tabla 20
idem. Distribución por grupos macroeconómicos
- 348 Tabla 21
Interconexiones portuarias inmediatas de Barcelona.
Puertos básicos en 1989
- 351 Tabla 22
Conectividad del Puerto de Barcelona en 1989.
Distribución por regiones. Ranking de las regiones
litorales mundiales
- 352 Tabla 23
Conectividad inmediata del Puerto de Barcelona. 1989.
Distribución por regiones litorales (nº de puertos
conectados, nº de países y nº de contactos anuales).
- 361 Tabla 24
Principales puertos de las regiones litorales
mundiales (leyenda mapa 14).
- 364 Tabla 25
Principales puertos de la Europa Atlántica y de los
litorales mediterráneos (leyendas mapas 14A y 14B).
- 374 Tabla 26
Distribución por regiones litorales mundiales, de los
puertos conectados con Barcelona por línea regular.

- 375 Tabla 27
Puerto de Barcelona 1989. Periodicidad de las líneas regulares de navegación exterior y distribución por regiones (nº de líneas)
- 379 Tabla 28
Puerto de Barcelona 1989. Navegación regular exterior. Número de líneas y número de escalas anuales (periodicidad y tipo de barco)
- 381 Tabla 29
Puerto de Barcelona 1989. Número de líneas regulares por tipos de barcos. Distribución regional

INTRODUCCION

Esta Tesis de Doctorado es una reflexión sobre los fenómenos portuarios, gestada desde el campo disciplinario de la Geografía. Su propio título indica que se ha dado especial énfasis a los planteamientos teóricos del estudio geográfico de los centros portuarios. Pero el incentivo que siempre ha activado mi tendencia al estudio portuario, ha sido la presencia en mi ciudad natal, Barcelona, de un dinámico puerto comercial.

Muchos barceloneses han ignorado durante largo tiempo el mar, los barcos, el conflictivo mundo de las tareas portuarias, y el ambiente inhóspito de la parte marítima de la ciudad, que por sus rasgos populares y en parte degradados, no ha sido un medio apetecible para llenar las horas del ocio urbano. Esta no ha sido mi circunstancia, pues las profesiones de mis familiares han propiciado el conocimiento de los mecanismos laborales del puerto barcelonés.

A principios de los años setenta, cuando recién terminada la carrera comencé a trabajar en el Departamento de Geografía, decidí estudiar el puerto de la ciudad desde la Geografía. El motivo fue la elaboración de la Tesis de Licenciatura. Aquella investigación de juventud, fue el punto de partida de mi labor en el campo de la Geografía Portuaria, que posteriormente se ha materializado con la publicación de artículos especializados sobre temas marinos, en obras colectivas de Geografía y en revistas de geografía nacionales y alguna extranjera.

La tenue expansión de esta línea de trabajo entre el colectivo de geógrafos catalanes y españoles, en una primera etapa provocó en mi cierto desánimo. La investigación individual, las reflexiones en solitario y la carencia de

discusiones posibles sobre temas marítimos, fueron factores bastante negativos. Pese al entorno desfavorable, intenté promocionar este campo geográfico a nivel docente, iniciando a los estudiantes en cuestiones de economía marina y comercio internacional, en las clases impartidas durante todos estos años, sobre Geografía Económica, Geografía Humana y Geografía de España. Pero los cursos irregulares en el ritmo de las clases y la densidad de los programas, no fueron las condiciones de trabajo deseables.

Durante dos cursos, 1987-1988 y 1988-1989, como consecuencia de la reestructuración del Departamento de Geografía, tuve la oportunidad de dar las clases de dos asignaturas sobre Geografía Portuaria y Transporte Marítimo y sobre el sistema portuario catalán. He de reconocer que esta docencia especializada, ha sido el móvil decisivo que me ha llevado a emprender con brío las investigaciones sobre esta parte de la Geografía, que finalmente me han conducido a la elaboración definitiva de esta Tesis.

Justificados los motivos de la elección del tema general de mi trabajo, queda por explicar su contenido y el balance entre la parte teórica y la práctica o aplicada.

El contenido de la Tesis está estructurado en tres partes. La primera de ellas presenta las especialidades geográficas que han potenciado el estudio de los puertos marítimos. Se explica la influencia que han tenido en la expansión de los análisis de temas portuarios, la revolución técnica del transporte y la nueva organización económica, política y legal de los asuntos marinos, posteriores a la segunda guerra mundial.

Otros capítulos de la Parte Primera, muestran como dos hechos recientes han impulsado a muchos geógrafos actuales, a revalorizar el estudio de los puertos marítimos :

a) la incidencia de los grandes puertos comerciales en la organización territorial, y b) la conversión de las metrópolis portuarias en centros mundiales de comercio exterior.

Finalmente se valoran la orientación y los contenidos de la nueva Geografía Marina, que es una especialidad de reciente consolidación que integra las múltiples actividades que se relacionan con el mar. La actividad portuaria es una de ellas.

En la segunda parte se juzga la identidad de la Geografía Portuaria como especialidad independiente, y después de exponer sus principios y su contenido temático, se pasa a comentar el estado actual de la Geografía Portuaria en los Departamentos universitarios de los países que más han contribuido a su desarrollo (docencia, investigación, equipos de especialistas, etc.). Esta parte termina con la evaluación del estudio geográfico de los puertos marinos en España.

La Parte Tercera tiene una orientación completamente distinta, pues es un estudio aplicado. Comienza con una aportación conceptual sobre la idea de "proyección exterior", y sobre el "foreland" y el "espacio marítimo". Después de presentar el puerto de Barcelona en su faceta de centro de comercio internacional, se procede al análisis de su proyección exterior espacial, según su tráfico internacional de mercancías y de buques, y según la organización del espacio marítimo que sustenta los intercambios de flujos con otros países. Se llega a mostrar cual es el alcance de su foreland y el rango de sus redes de comunicaciones náuticas internacionales. La expresión cartográfica ha sido uno de los métodos usados para exponer la proyección exterior espacial de este puerto.

El Volumen II de la Tesis recoge las estadísticas empleadas en estos análisis. Son datos no publicados, y algunos sin ningún tipo de elaboración. La copia manual de

estos datos y su posterior entrada en un sistema de hoja electrónica de cálculo, han representado un esfuerzo considerable.

Mientras que las dos primeras partes de la Tesis satisfacen mi necesidad intelectual de plantear un estudio portuario en el marco teórico y metodológico de esta especialidad geográfica, la tercera parte, que aplica en el puerto de Barcelona varios métodos para delimitar su foreland, me permite continuar trabajando en el tema de las áreas de influencia portuaria, que he tratado en varias de mis investigaciones anteriores a la Tesis.

Los propósitos de este trabajo son varios. En primer lugar se quiere contribuir al desarrollo de los estudios portuarios, confeccionando una síntesis teórica sobre el cuerpo disciplinario de la Geografía Portuaria (origen, contenido temático, métodos de trabajo, discusiones conceptuales, estado actual en el mundo de los estudios geográficos de puertos, bibliografía significativa, etc.). En España no se han publicado trabajos en este sentido.

Para emprender este propósito se ha tenido que consultar gran cantidad de publicaciones extranjeras, pues en España solo en los últimos años han aparecido geógrafos especialistas en puertos. Se ha procurado ofrecer una información fidedigna de los enfoques y métodos de trabajo que actualmente sigue el colectivo mundial de geógrafos maritimistas.

Otro propósito de la Tesis es ofrecer al futuro investigador de temas marítimos y portuarios, una información bibliográfica sobre las obras y artículos recientes más significativos. Las citas están clasificadas temáticamente en siete amplios bloques, algunos de los cuales a su vez se subdividen, para facilitar la consulta. La Bibliografía que aparece al final es efectivamente muy extensa, pero no es una

recopilación arbitraria. Este hecho se puede comprobar por el nexo constante entre el texto y las referencias bibliográficas.

Tanto la síntesis teórica sobre el cuerpo disciplinario de la Geografía Portuaria, como la bibliografía pretenden ser instrumentos de trabajo útiles, que faciliten la tarea al estudiante que desee seguir esta línea de trabajo.

Con esta investigación se contribuye a las discusiones conceptuales sobre áreas de influencia portuaria. En este caso se trata la influencia exterior, que hoy es mucho más atractiva por la conversión de los grandes puertos comerciales en centros de comercio internacional. Hoy son puntos de engarce de la multimodalidad, más que núcleos gestores de transporte marítimo. Esta circunstancia es la que ha motivado este análisis.

El último propósito de la Tesis que es de tipo práctico, es experimentar la efectividad de los métodos de trabajo propuestos para calibrar la proyección exterior. El objetivo final es la confección de una serie de mapas que muestren a escala mundial el alcance, la intensidad y la cualificación de los elementos que definen su imagen exterior (foreland global, fotreland sectorial, conectividad real y red exterior de comunicaciones marítimas).

Los propósitos apuntados indican que ésta no es una investigación cerrada, sino todo lo contrario, quiere ser un incentivo a futuros trabajos sobre este campo que está poco explotado en nuestro país.

La información necesaria para la aclaración de algunas incógnitas sobre el estado de la Geografía de Puertos en otros centros universitarios del extranjero, se ha obtenido de una encuesta que envié a los geógrafos más representativos

de esta especialidad, o al menos más conocidos internacionalmente. El nivel de respuesta de la encuesta ha sido superior al cincuenta por cien y los resultados plenamente satisfactorios.

Para poder llevar a cabo este trabajo se han tenido que superar dificultades, como ocurre normalmente en cualquier trabajo de este tipo. Sin ánimo de enunciarlas, solo se quiere destacar el inconveniente que ha supuesto tener que trabajar casi exclusivamente con publicaciones extranjeras y salvar constantemente los escollos del idioma. Otro tipo de dificultades han sido las inherentes a la manipulación de estadísticas, que en nuestro país no son demasiado cualificadas en estos temas (problemas de fiabilidad, de obtención de datos elaborados, incoherencias entre las fuentes estadísticas, recuentos interminables, vaciados de datos no publicados, etc.). Pero sin duda la dificultad mayor ha sido no poder mantener cambios de impresiones frecuentes, con colegas interesados por la temática portuaria.

Finalmente he de agradecer la colaboración amable y desinteresada de todos los geógrafos especialistas en temas marinos que accedieron a responder la encuesta enviada. Sus informaciones han sido fundamentales.

Así mismo doy las gracias a todos aquellos que han colaborado materialmente en la elaboración de esta Tesis de Doctorado, y en especial a mi familia.

PARTE PRIMERA

**EL ESTUDIO DE LOS PUERTOS MARITIMOS
EN GEOGRAFIA**

EL ESTUDIO DE LOS PUERTOS MARITIMOS EN GEOGRAFIA

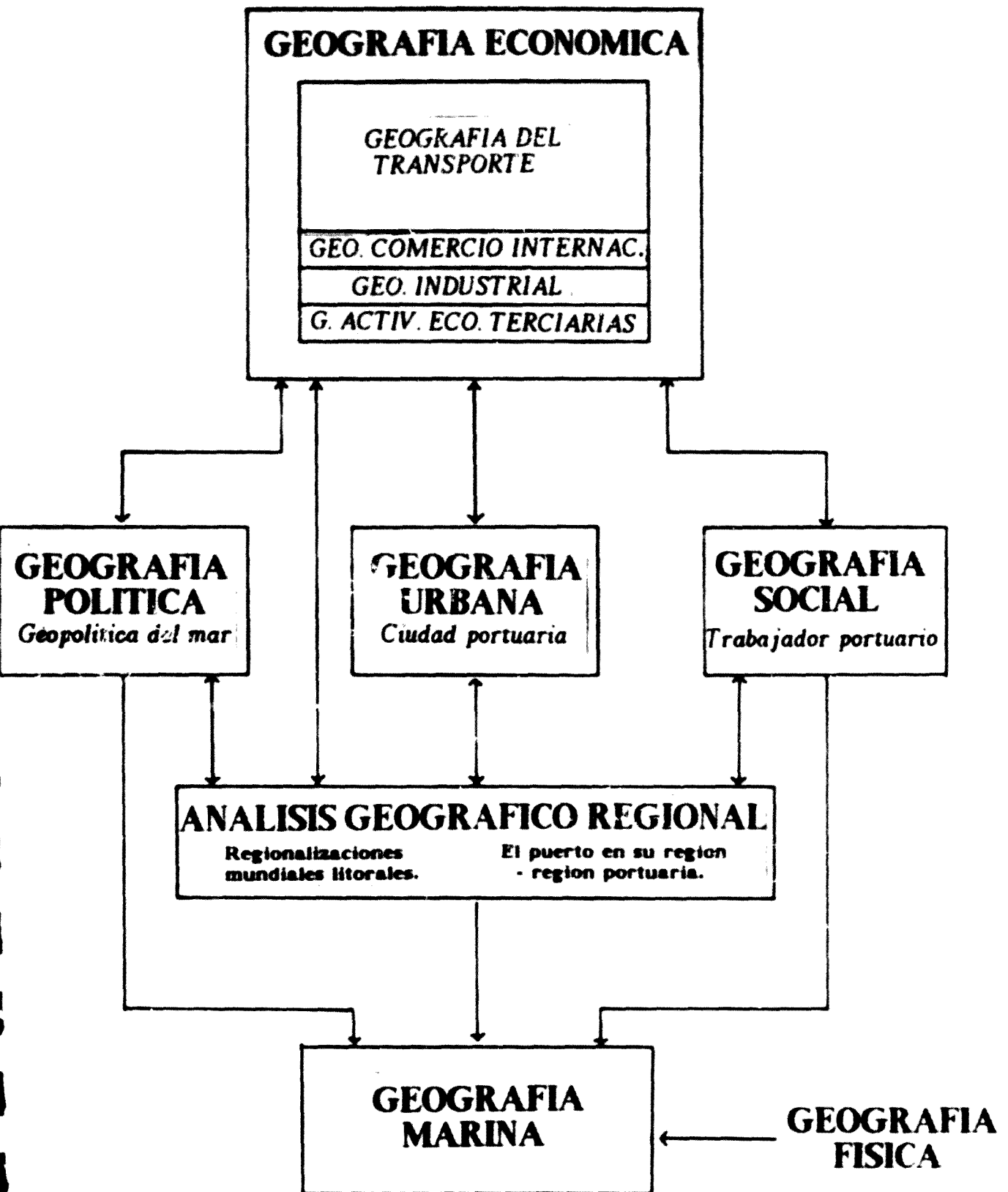
Hasta la segunda mitad del siglo actual el análisis de los puertos de mar por parte de los geógrafos, ha recibido un tratamiento secundario o marginal. Esto no significa que se haya menospreciado el papel de estos centros económicos, pues desde varias ramas de la Geografía se ha abordado su estudio durante más de un siglo. Los puertos de mar siempre han sido centros con un dinamismo muy complejo: enlaces entre transportes interior y marítimo, ejes de transacciones mercantiles internacionales, elementos activos en el funcionamiento urbano, centros terciarios especializados y evidentemente, puntos neurálgicos en la organización del territorio.

El "desdoble de personalidades" que presentan los puertos de mar, ha impedido que los geógrafos durante largo tiempo abordasen su estudio como un todo, como un organismo con personalidad propia. Sin duda la madurez de la ciencia geográfica, que ha conducido a una especialización e individualización temática de la disciplina, ha roto el esquema inicial, y en las últimas décadas se perfilan ya estudios consolidados de Geografía de Puertos en las diferentes escuelas geográficas.

Es necesario conocer y ponderar cómo ha evolucionado dentro de la Geografía Humana la atención prestada a los centros portuarios, para entender la diversificación actual de las investigaciones marítimas en varios bloques (Geografía del Mar, Geografía del Transporte Marítimo, Geografía Portuaria, etc.) .

El esquema N21 que va a servir de pauta para los comentarios que se desarrollan en las páginas siguientes, destaca las partes de la Geografía desde las que se han estudiado los distintos temas portuarios.

ESQUEMA I
PARTES DE LA GEOGRAFIA ABIERTAS
AL ESTUDIO DE TEMAS PORTUARIOS



CAPITULO 1

EL ANALISIS PORTUARIO EN GEOGRAFIA ECONOMICA

La Geografía Económica actual, perfilada en sus contenidos y con categoría individual consolidada y reconocida, comprende varios temas de estudio que de algún modo tienen relación con los puertos marítimos: la Geografía del Transporte, la Geografía del Comercio, la Geografía Industrial y la Geografía de las Actividades Económicas Terciarias.

El estudio de los puertos marítimos se ha emprendido desde estas cuatro cuñas de la Geografía Económica, porque un puerto es un centro u organismo polifuncional. Sin entrar ahora en consideraciones específicas sobre el concepto de puerto o sobre sus rasgos definidores, se ha de recordar que siempre han actuado como nexos activos en los procesos de intercambio (centros de transacciones comerciales, centros de contacto entre modos de transporte terrestres y marítimos, etc.), y que en las últimas décadas se han convertido en espacios muy cotizados para la localización industrial.

Además, en la segunda mitad del siglo actual, tanto por el incremento de los intercambios comerciales mundiales a gran distancia, como por la creciente tecnificación de los instrumentos de transporte marítimo y la gran extensión de la intermodalidad; los grandes puertos se han convertido en centros activos de gestión terciaria.

1.1- DE LA GEOGRAFIA COMERCIAL A LAS GEOGRAFIAS COMERCIALES

Cuando la Geografía Económica empezaba, durante los años en que sus contenidos comenzaban a diseñarse, hubo una fuerte identificación entre Geografía Económica y Geografía Comercial. Incluso en sus orígenes se denominó Geografía Comercial, hasta el punto de que el primer compendio general que se publicó a fines del siglo pasado (CHISHOLM, W.-1989. RB-PP), que sentaba las bases que otorgaban identidad propia a la Geografía Económica, siguió manteniendo la denominación inicial.¹

La explicación de esta situación está en que los primeros geógrafos económicos, dedicaron especial atención a los movimientos o procesos de intercambio de mercancías entre países. Aquella Geografía Comercial - Económica cultivada cien años atrás, abundaba en estudios que describían los mecanismos de importaciones y exportaciones entre naciones (McCARTY-LINDBERG, 1966, RB-PP); en aquellos años uno de los más venerados tópicos de la producción y distribución de la riqueza era el comercio internacional. Es evidente por tanto que la Geografía Comercial de los comienzos fue una Geografía del Comercio Internacional, pues se refería sobre todo a los flujos de mercancías a nivel planetario.

¹ Las citas completas de las referencias bibliográficas intercaladas en el texto, se indican en la Bibliografía General que aparece al final de la tesis.

Junto al nombre del autor y el año de edición de la obra, se indica el apartado a que pertenece de la Bibliografía General. Ejemplo: BEAVER, S.H.-1967, aptdo. 2.5, significa que esta obra se cita en el Apartado 2 (Transporte Marítimo), y dentro de él, en el subapartado 5 (Transformaciones del transporte marítimo).

En el caso de que se indique RB-PP (Referencias Bibliográficas Parte Primera de la Tesis), las citas no constan en la Bibliografía General, sino al final de la Parte Primera.

Resulta indispensable aclarar los contenidos de los distintos términos usados por los geógrafos económicos que trabajan sobre comercio, pues las traducciones castellanas de los términos originales ingleses o alemanes no se han efectuado siempre con rigor, lo que impide su validez universal. Aunque en los comienzos hubo una única denominación para aludir a los procesos de intercambio -"Commercial Geography"-, que como se ha comentado se tradujo por "Geografía Comercial", más tarde, ya en la mitad del siglo, surgirán otras en función de las especializaciones que irán apareciendo en el seno de la Geografía del Comercio.

Después de la Segunda Guerra Mundial proliferaron los trabajos de geógrafos económicos sobre mecanismos comerciales de corto alcance espacial y sobre centros de mercado (BELSHAW, 1965-CLAVAL, 1962, RB-PP). Así la Geografía del Comercio al por menor adquirió gran auge, por influencia sin duda de la gran profusión de estudios urbanos. Recuerdese que recientemente se había recuperado la olvidada "teoría de los lugares centrales" que CHRISTALLER había configurado en 1933, y que como indica BERRY (1967, RB-PP), inspiró y fue la base teórica de gran parte de la Geografía Urbana y de la Geografía del Comercio al por menor y de las empresas de servicios. Por esta causa la Geografía del Comercio minorista se convirtió en un campo de estudio inseparable de la Geografía Urbana y del Transporte.

Tal como indican McCARTY - LINDBERG (1966, RB-PP), en sus consideraciones sobre la materia de estudio de la Geografía Económica, la Geografía de los Centros de Mercado se ha preocupado casi exclusivamente de la localización de los establecimientos comerciales minoristas y mayoristas, de sus ventas, medios de transporte, áreas de mercado y facetas similares de las instituciones comerciales.

Por otra parte, durante la década de los cincuenta apareció otro tipo de Geografía Comercial, la "Marketing Geography" o Geografía del Marketing, siendo su principal impulsor APPELBAUM (1954, RB-PP). La Geografía del Marketing trasladaba a la práctica, dentro de las zonas metropolitanas, el interés del Geógrafo en el comercio al por menor, poniéndolo al servicio de las empresas comerciales privadas (BERRY, 1967, RB-PP). Con ella, los geógrafos económicos contribuyeron a enriquecer la llamada Ciencia del Marketing procedente de las escuelas de estudios empresariales y de las ciencias económicas.

Respecto a la evolución en las denominaciones y a la pluralidad de las Geografías del Comercio, se pueden sacar dos conclusiones:

- a) ha desaparecido totalmente la identificación original entre Geografía Económica y Geografía Comercial. La disociación no es reciente, sino que parte del primer cuarto de siglo.
- b) es necesario distinguir dentro de la Geografía Económica una rama única dedicada al estudio de las actividades comerciales, que puede seguir llamándose Geografía Comercial, pero que tiene varios niveles o escalas de estudio. Es evidente por tanto que la pluralidad de Geografías Comerciales depende de que los planteamientos se hagan a nivel micro o macro-económico.

1.2- LA ASOCIACION ENTRE GEOGRAFIA DEL COMERCIO Y GEOGRAFIA DE LOS TRANSPORTES

Por lo general la Geografía Comercial aparece asociada a la Geografía de los Transportes, en tanto que estos constituyen la base infraestructural que posibilita la movilidad de bienes. Existen abundantes ejemplos de los compendios generales de Geografía Económica, que agrupan ambas actividades productivas en un mismo bloque o conjunto -entiéndese capítulo o parte de libro-.

Unas veces Transportes y Comercio aparecen aglutinados en denominaciones globales como "procesos de interacción", "bases de la actividad económica" o "mecanismos de intercambio" (BERRY, B.-1976/HODDER,-1974/PATTERSON,-1972/TAACHER,-1968, RB-PP). En cambio otras veces, forman un bloque unitario pero manteniendo los dos elementos diferenciados, como "transportes y comercio" (ALEXANDER, 1963/BOESCH, 1974, RB-PP) o "comercio y circulación" (GEORGE, P.-1958, RB-PP).

Igual como sucede en los tratados generales de Geografía Económica, en las publicaciones monográficas sobre movilidad e intercambio también se sigue el mismo procedimiento de asociar ambas actividades productivas - Comercio y Transportes -, tanto en magnas obras de tipo clásico (OTREMBE, E, 1958, aptdo.1), como en publicaciones especializadas recientes (VIGARIE, A. 1987, aptdo.1) o en manuales de divulgación geográfica (MARTINEZ RODA, F. 1983, aptdo.1).

Es posible encontrar algunas aportaciones de geógrafos económicos meticulosos, en las que a la hora de agrupar transportes y comercio, diferencian dos tipos de comercio. Un buen ejemplo es el manual teórico sobre campo de acción, métodos y materia de estudio de la Geografía Económica de McCARTY-LINDBERG (1966, RB-PP). En esta obra el capítulo

dedicado a Comercio se refiere exclusivamente a la Geografía de los Centros de Mercado, mientras que el reservado a transportes incluye la movilidad mercantil internacional y la movilidad comercial interior.

1.3- LA GEOGRAFIA DEL TRANSPORTE

Ya quedó expuesto de forma gráfica en el esquema NQ1, que el estudio geográfico de los puertos marítimos se ha emprendido desde diversos ángulos o partes de la disciplina geográfica.

El estudio de los centros portuarios ha reclamado la atención de geógrafos especialistas en distintos temas, precisamente por las múltiples facetas que muestran estos centros marítimos. Pero tradicionalmente, la Geografía del Transporte ha sido el marco desde el que se han realizado la mayoría de investigaciones teóricas y de trabajos aplicados, sobre actividades portuarias.

En este epígrafe titulado Geografía del Transporte no se pretende exponer la evolución del contenido temático, ni mencionar los objetivos, ni enumerar o enjuiciar las tendencias en las investigaciones sobre Geografía del Transporte.

Existen aportaciones interesantes que siguen esta línea, sobretodo desde los años 50 cuando se individualiza el estudio de la Geografía del Transporte. Durante la primera mitad del siglo no hubo especialización, en este campo, y los transportes se estudiaban entonces como uno de los elementos de la Geografía Económica General.

El propósito concreto de este apartado es ofrecer información bibliográfica sobre Geografía del Transporte, y comentar las publicaciones recientes y más relevantes. Es necesario tener un conocimiento previo del estado de la investigación geográfica sobre el transporte en general, para poder comprender el valor de las publicaciones sobre un modo de transporte concreto, el marítimo, y para evaluar las obras sobre los puertos marítimos, que, como es bien sabido, hoy constituyen importantes nudos en los engranajes del transporte combinado.

Los geógrafos económicos que estudiaron los transportes durante la primera mitad de siglo, sólo contribuyeron al cuerpo teórico de esta parte de la Geografía con las experiencias individuales extraídas de sus trabajos. Aunque en los manuales generales de Geografía Económica o en las publicaciones sobre Geografía del Transporte, se acostumbraba a citar en las introducciones o preámbulos a los autores y sus contribuciones al desarrollo de la materia, fueron escasísimas las perspectivas historiográficas completas.

Se había de esperar a 1954 para que aparezca la primera historiografía crítica sobre transportes (ULLMAN-MAYER, 1954, aptdo.1). A partir de entonces se han sucedido en el tiempo varias contribuciones verdaderamente novedosas e interesantes sobre las fases o tendencias investigadoras (ELIOT HURST, 1973/74-WHEELER, 1973-RIMMER, 1978- TAYLOR-POTRIKOWSKI, 1984, aptdo.1).

Tal como indica GIMÉNEZ (1986, aptdo.1), en su completo artículo sobre la búsqueda de identidad de la Geografía de los Transportes, durante la década de los 60 las investigaciones sobre transportes se multiplicaron.

Este aumento de colaboraciones tuvo mucho que ver con la creación en 1968 de la Comisión de la Geografía del Trans-

porte dentro de la Unión Geográfica Internacional. La aparición de este grupo hizo que se institucionalizase una línea de trabajo. Fue un estrategia que sirvió para acrecentar el número de geógrafos especialistas en transportes.

Un método operativo y útil para estar al día en los avances y nuevas posturas en Geografía del Transporte, consiste en consultar los artículos que de forma regular aparecen en la revista PROGRESS IN HUMAN GEOGRAPHY, en el espacio reservado a la "Transport Geography". Geógrafos especialistas -por lo general anglosajones- de gran carisma, (HAY, A- 1977/78/79/80/81/87- LEINBACH, T-1976 -MULLER, P.O., 1976- RIMMER, P.J., 1985/86/88, aptdo.1), han colaborado en esta sección de la revista escribiendo sobre aspectos teóricos o informativos. Unas veces se comenta el camino seguido por el colectivo de geógrafos del transporte a lo largo del tiempo, otras se incluyen aportaciones personales innovadoras que son fruto de investigaciones y otras veces reseñas o recopilaciones de tipo bibliográfico sobre transportes en general.

Para poder evaluar el estado actual de la Geografía del Transporte en las diferentes comunidades geográficas del mundo, -autores, grupos de trabajo, temas tratados, publicaciones, etc.-, son interesantes tanto los artículos realizados a título individual, como las sinopsis elaboradas periódicamente por los Comités Nacionales de Geografía. En el caso de aportaciones individuales un buen ejemplo reciente es la reseña de SCHLIEPHARKE (1987, aptdo.1) sobre el estado de esta especialidad en Alemania, que establece una valoración de los trabajos publicados en su país. Otro ejemplo interesante y también reciente es la presentación de GIMENEZ CAPDEVILA (1986 b, aptdo.1) de la situación española.

Aunque existen otros buenos trabajos de este tipo, no es ahora el momento de citarlos, pues además de ser abundantes

son heterogéneos en el tiempo y según los países. En el caso de recopilaciones montadas por organismos de alcance nacional, se ha de recordar que los Comités Nacionales de Geografía o las distintas Sociedades Geográficas de los países que poseen una escuela geográfica consolidada, suelen ejecutar sinopsis sobre el estado de las investigaciones en este campo. Estos resúmenes que incluyen información sobre todos los ámbitos de la Geografía (Física-Humana-Regional), aportan datos completos y vigentes sobre transportes, si es que la especialidad tiene esguidores en la escuela. Uno de los objetivos de las síntesis es su difusión durante los congresos de la U.G.I. (CARALP, R.-1972/LASERRE, J.C.-1988/ VIGARIE, A.-1988/T.V.S.E.G.-1988, aptdo.1/DIETVORST, A.G.J.-KWAAD, F.J.-P.M.-1988/BENNETT, R.J.-THORNES, J.B.-1988, RB-PP/MERENNE, E.-1988, aptdo.1).

Es evidente por tanto que un instrumento importante para promocionar estudios de transportes ha sido los Congresos internacionales organizados por los geógrafos, ya que las comunicaciones presentadas se publican posteriormente en las actas de los congresos o en números especiales monográficos de revistas de Geografía. Estas publicaciones permiten obtener una visión de amplio alcance del estado de las investigaciones a nivel mundial. Unas veces los organizadores de los encuentros internacionales han sido los Grupos de Trabajo de la U.G.I. (Grupo de Geografía del Transporte de la U.G.I., desde 1968 a 1988), y otras veces los Institutos Internacionales de Transportes de tipo universitario (WACKERMAN, G.-1983, aptdo.1).

Paralelamente a los trabajos teóricos e informativos que como se ha indicado antes se publican casi siempre en revistas de geografía, (otros ejemplos serían: CLAVAL, P.-1980/WOLKOWITSCH, M.-1983, aptdo.1), los geógrafos también han escrito manuales y obras específicas sobre el tema.

Es interesante hacer referencia, aunque sea breve, a este tipo de obras porque en su contenido temático se observa la evolución de este sector productivo; los cambios económicos y políticos mundiales y los cambios de tendencia y métodos de trabajo en Geografía, quedan constatados en la estructura y planteamiento de las obras.

Junto a manuales de orientación clásica (OTREMBE, E.-1954/CLOZIER, R.-1963/RITTER, J.-1971/WOLKOWITSCH, M.-1973, aptdo.1), se han de mencionar aquellos que muestran una tendencia renovada en sus métodos de trabajo que por lo común consiste en aplicar el cuantitativismo al estudio de los intercambios (TAAFFE, E.J.-GAUTHIER, H.L.-1973/HAY, A.-1973/ROBINSON, H.-BAMFORD, C.D.-1978/WHITE, H.P.-SENIOR, M.L.-1983/TAYLOR, Z.-POTRIKOWSKI, M.-1983, aptdo.1).

Los geógrafos franceses, menos atraídos por los métodos cuantitativos, han publicado recientemente obras que muestran en sus contenidos los cambios producidos por el aumento de la movilidad de las mercancías entre áreas continentales alejadas (BAUCHER, P.-1972/VIGARIE, A.-1987, aptdo.1). En estos casos los flujos de mercancías, el comercio internacional y el transporte marítimo se convierten en los protagonistas.

Desde el momento que la distancia deja de ser un obstáculo para los desplazamientos, se multiplican los tráficós de mercancías entre áreas alejadas, que por lo común son de distinto nivel de desarrollo económico; ésto provoca que la relación desarrollo- transporte sea un tema revisado con frecuencia (HOYLE, B.S.-1973, aptdo.1).

Las obras específicas más recientes, consideran ante todo los cambios estructurales y técnicos del sector en el contexto de las estrategias políticas y económicas mundiales. Algunos autores atraídos por las mutaciones actuales, confeccionan sus obras de forma parecida a los trabajos de

los economistas y revisan el sector transportes a nivel planetario (BERNADET, M.-LASSERRE, J.C.-1985/LERAT, J.-1984, aptdo.1). En cambio en otras obras se analiza el comportamiento adoptado por cada modo de transporte frente a las transformaciones técnicas, sociales y políticas (VVAA, 1983, aptdo.1).

Quizás a nivel de manual sobre transportes, la tendencia menos desarrollada es la Geografía Social del transporte. No obstante existen interesantes artículos teóricos con este enfoque, sobretodo desde mediados de la década de los setenta, cuando en Norteamérica se produce la transición hacia una Geografía más humanista (MULLER, P.O.-1976/WHEELER, J.O.-1973/TAYLOR, Z.-1980, aptdo.1).

Para terminar este comentario general de la Bibliografía sobre Geografía del Transporte, se ha de decir que el grupo de geógrafos especialistas en estos temas, ha seguido las diferentes tendencias de pensamiento y métodos que se han ido sucediendo con el paso del tiempo en el seno de la Geografía contemporánea (GIMENEZ CAPDEVILA, R.-1986, aptdo.1).

La contraposición alternativa entre positivismo e historicismo tiñe también las investigaciones de Geografía del Transporte. Y esta diversidad de enfoques -idiográfico-descriptivos, explicativos, predictivos, sistematizadores, reedireccionales, etc.- como indica RIMMER (1978, aptdo.1), permite distinguir entre una "pluralidad de Geografías del Transporte": geografía de la circulación, geografía de la interacción espacial o de los sistemas de transporte, geografía sociopolítica del transporte y geografía social del transporte. A pesar de todo, el resultado final es que todos estos enfoques conviven paralelamente, incluso dentro de una misma comunidad geográfica nacional.

1.4- LA GEOGRAFIA DEL TRANSPORTE MARITIMO. BIBLIOGRAFIA: CLASIFICACION TEMATICA

Se ha de partir de la base de que el investigador del transporte marítimo es un profesional de la Geografía del Transporte, dedicado al análisis de los procesos de traslados en el espacio oceánico. Es un geógrafo especialista en un modo de transporte, al menos en origen, ya que en posteriores fases, con la implantación generalizada del transporte combinado -pluri o multimodalidad-, el horizonte se amplía a otros modos. Precisamente por su especialización, las obras monográficas sobre transporte o circulación marítima, no verán la luz hasta los años en que la madurez de la ciencia geográfica permite la consolidación de especialidades, hecho que no se produce hasta muy entrado el siglo actual.

Durante la primera etapa -primera mitad del siglo-, el tratamiento de los transportes marítimos se efectuaba en el contexto general de la Geografía del Transporte. No se reconocía la entidad y categoría propia del transporte marítimo y era concebido como uno de los varios modos de transporte utilizados para encaminar la mercancía o el pasaje. Sin duda las obras de carácter general sobre transportes reconocían su originalidad respecto a los otros "modos", pues siempre se ha caracterizado cada modo de transporte por el ámbito físico por el que circula, por el tipo de infraestructura y por la clase de vehículo que emplea. Así, los escenarios propios de este "modo" eran y siguen siendo, el mar, los puertos y los barcos.

Es innecesario entrar en reiteraciones y volver a citar obras de transporte en general, que sin duda aluden a los ámbitos oceánicos. Para esta primera aproximación al tema sirven los comentarios del apartado precedente, que ofrecía una información general bibliográfica tanto a nivel teórico

como descriptivo.

El comentario de la Bibliografía Geográfica sobre Transporte Marítimo que se va a exponer a continuación tiene dos objetivos:

- 1). establecer una clasificación temática explicando el contenido de cada tema
- 2). poner en evidencia los cambios recientes operados en el transporte marítimo

Para poder cumplir el segundo propósito, los apartados nos 5 y 6 (subrayados en el cuadro N22) se tratan con más detalle.

El método empleado para comentar la Bibliografía intenta abandonar la tendencia generalizada a confeccionar listas más o menos completas de publicaciones en orden alfabético, que resultan poco operativas cuando se consultan, que pueden llegar a abrumar a los posibles investigadores de temas marítimos y que además nunca llegan a ser del todo completas (siempre se puede criticar el período cronológico abarcado y el ámbito territorial comprendido). Este comentario bibliográfico pretende ser ante todo un instrumento de trabajo utilizable en futuros estudios.

La estrategia metodológica consiste en crear un armazón o esqueleto temático que estructure y ordene el complejo conjunto de publicaciones geográficas sobre transporte marítimo. Como se es consciente que el vaciado de obras no es exhaustivo, -de hecho tampoco se pretendía-, el armazón temático queda totalmente abierto a posteriores enriquecimientos.

Claro está que la confección del esquema obedece a criterios e intereses personales, y como se verá está en íntima relación con la clasificación que más adelante se va a plantear, sobre la materia de estudio de la geografía del Transporte Marítimo. Sin duda se pueden diseñar otros esquemas temáticos, por ejemplo de tipo regional o por escuelas geográficas.

TABLA N.1

CLASIFICACION TEMATICA DE LA BIBLIOGRAFIA SOBRE GEOGRAFIA DEL
TRANSPORTE MARITIMO (Apartado n. 2 de la bibliografia general)

- 2.1 - OBRAS GENERALES
- 2.2 - NAVEGACION OCEANICA. ORGANIZACION DEL
ESPACIO OCEANICO
- 2.3 - POLOS ECONOMICOS MUNDIALES Y
TRANSPORTE MARITIMO
- 2.4 - NATURALEZA DE LOS INTERCAMBIOS
MARITIMOS. TIPOS DE FLUJOS
- 2.5 - TRANSFORMACIONES ACTUALES DEL
TRANSPORTE MARITIMO
- 2.6 - ORGANIZACION ECONOMICA Y JURIDICA
DEL TRANSPORTE MARITIMO
- 2.7 - APORTACIONES TEORICAS Y METODOLOGICAS
A LA GEOGRAFIA DEL TRANSPORTE MARITIMO
- 2.8 - PUERTOS MARITIMOS

A). Obras generales sobre Geografía del Transporte Marítimo

Los transportes marítimos considerados en sí mismos tienen poco interés para el geógrafo. En realidad los rasgos generales de esta actividad de servicios han sido definidos y analizados por un amplio conjunto de profesionales de diversa procedencia. Normalmente los aspectos técnicos del transporte han atraído la atención de los ingenieros, las cuestiones financieras las de los economistas y los asuntos de derecho marítimo internacional la de los juristas. Al geógrafo le interesan los transportes marítimos por la interrelación que establecen entre el espacio marítimo y el territorio.

Las obras generales de Geografía del Transporte Marítimo por su amplio contenido temático tienden a la pluridisciplinariedad, no tanto por el modo de plantear el estudio, como por el conjunto temático vaciado. Esto ocurre porque intentan ofrecer un panorama global de todos los elementos que influyen en esta actividad de intercambio.

En el apartado de "obras generales" forzosamente quedarán incluidos distintos tipos de trabajos:

- publicaciones pioneras (MARIE, J.-DILLY, C.-1941- /RUSIER, P.-1930, aptdo. 2.1),
- obras clásicas fundamentales para el estudio geográfico de este tema (ALEXANDERSSON, G.-NORSTRÖM, G.-1963/ BENOIT, M.-PETTIER, F.-1961/COOPER, A.-D.-1972/OBENAU, H.-ZALESKY, J.-1979/VERLAQUE, CH.-1974/VIGARIE, A.-1968, aptdo. 2.1)
- publicaciones de concepción más innovadora (VALLEGA, A.-1984, aptdo. 2.1),
- ediciones de cursos universitarios (DEZERT, B.-1974/PERPILLOU, A.-1958, 1965, aptdo. 2.1).
- publicaciones resultado de Tesis Doctorales de

Geografía del Transporte Marítimo referidas a un país o conjunto espacial (CHARDON, J.P.-1984, aptdo. 2.1/ARACIL, J.C.-1989, aptdo. 5.11.1).

Aunque el propósito de esta Bibliografía sea reseñar sólo las aportaciones geográficas al estudio del transporte marítimo, no se pueden ignorar las publicaciones interesantes procedentes de otros ámbitos disciplinarios. Se han de tener en cuenta tanto los tratados de economía marítima (GROSS, R.O.-1968/HERNANDEZ YZAL-1968/LATTY, J.-1954/O'LOUGHLIN, C.-1967, aptdo. 2.1), como las publicaciones anuales de organismos internacionales (OCDE/ONU, aptdo. 2.1), las obras resultado de cursos sobre transportes (POULIZAC, M.-1985, aptdo. 2.1), e incluso manuales para gran público (BOYYER, A.-1973, aptdo. 2.1).

B). Navegación oceánica: organización del espacio marítimo

Este apartado se reserva para obras geográficas sobre las áreas de circulación marítima o de navegación oceánica, es decir, se incluyen publicaciones que analizan el espacio marítimo organizado en rutas y fachadas oceánicas. También quedan en el mismo grupo las obras que valoran los instrumentos náuticos utilizados para recorrer el océano: las flotas.

El tipo de transporte marítimo considerado es exclusivamente el comercial; por tanto quedan al margen las publicaciones sobre rutas de estrategia militar o sobre rutas y flotas pesqueras.

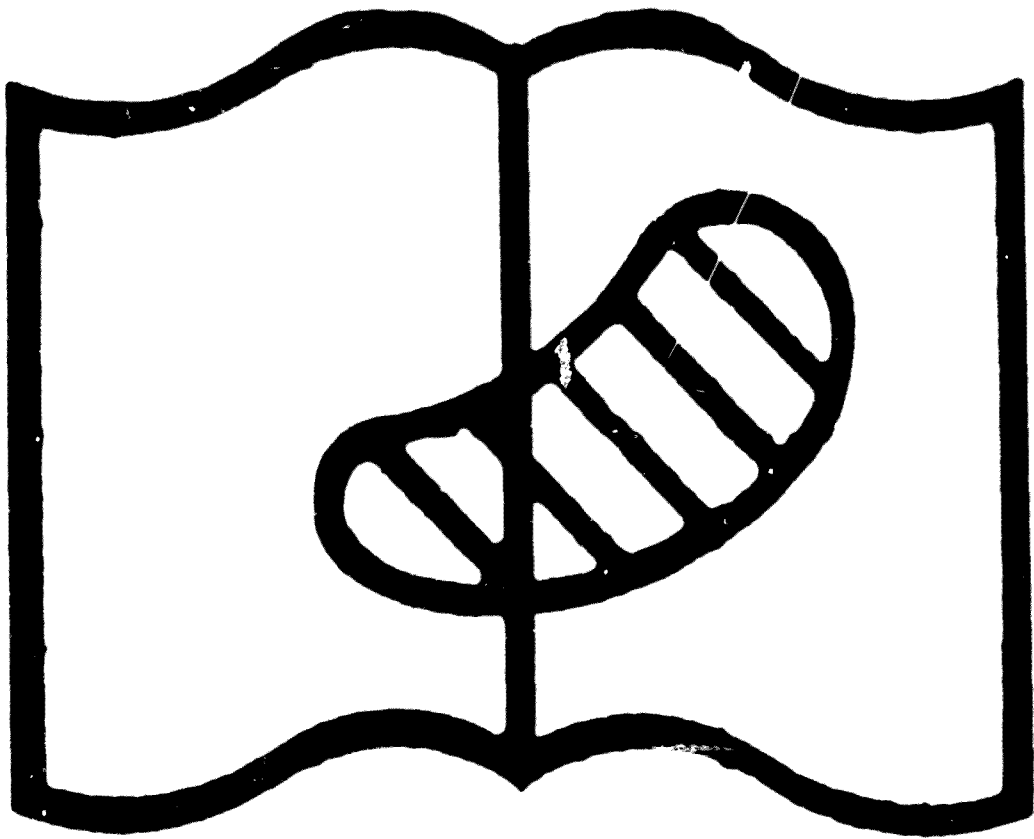
En los estudios marítimos la concepción clásica de la organización del espacio (VIGARIE, A.-1968, aptdo. 2.1), parte de la existencia de tres polos o dominios que explican la movilidad: el horizonte marino, el horizonte continental y

los puertos. Estos tres elementos forman parte del "tríptico portuario", según la terminología introducida por el citado autor francés.

El horizonte marino, el océano, está estructurado y organizado por la existencia de rutas oceánicas a través de las cuales circulan los flujos oceánicos. La aparición de las rutas que organizan el espacio marítimo no es espontánea, sino que refleja el estado del mundo en un momento dado. El diseño de las rutas oceánicas se ha ido modelando y remodelando en función de los estadios económicos de las civilizaciones y de las diversas hegemonías políticas. Hoy las rutas oceánicas establecidas, dado que son permanentes, forman áreas de navegación. Quienes determinan el uso y permanencia de las rutas marítimas no siempre son los gestores comerciales, sino también los estados, los grupos de estados y las compañías de transporte marítimo (DUBOIS, J.-1984/MORGAN, F.W.-1954/SIEGFRIED, A.-1945/TAVERNIER, B.-1970/VIGARIE, A.-1982,-1978, 1951, aptdo. 2.2).

Es evidente que el geógrafo ha de considerar el transporte marítimo en un plano dinámico, y ha de estudiar las mutaciones de la circulación oceánica en el tiempo. En la historia de la humanidad, como indica VALLEGA (1984, aptdo. 2.), se han sucedido diversos estadios de desarrollo económico y de dominio o hegemonía política. Cada uno de los estadios o periodos ha provocado cambios en los transportes marítimos, tanto en las técnicas de manejo náutico como en la organización de las rutas de navegación o en la promoción de espacios continentales litorales (fachadas oceánicas). (CELERIER, 1968-DE LOUTURE, R.-1952, aptdo. 2.2).

A partir de los años cincuenta la dinámica económica internacional inicia un cambio de rumbo espectacular: división internacional del trabajo, transformaciones de las economías industriales, mutaciones de los equilibrios



ORIGINAL ILEGIBLE



ESTUDIOS Y TRATAMIENTO DE LA DOCUMENTACION S.A

políticos mundiales, etc.), lo que provocará cambios sustanciales en la circulación marítima. En las décadas siguientes los transportes marítimos van a ser el instrumento básico de unos intercambios a nivel planetario cada vez más intensos y extensos.

Los años ochenta suponen la consolidación de las transformaciones comenzadas después de la segunda guerra mundial, y en la organización del horizonte marino se perfila la aparición de un nuevo orden oceánico internacional (VIGARIE, A.-1981, 1982 a, 1985, apdo. 2.2), en el que el Océano Pacífico, las regiones marítimas del Sudeste Asiático y las fachadas oceánicas atlánticas de Europa y Norteamérica, son los conjuntos espaciales más activos.

La Bibliografía sobre flotas de navegación comercial es abundante y heterogénea. Bastantes trabajos muestran un planteamiento técnico que no resulta demasiado atractivo para el geógrafo; en estos estudios se informa sobre tipos de barcos especializados o sobre la evolución de su tamaño y capacidad de carga. Otras publicaciones, mucho más cercanas a disciplinas jurídicas y empresariales explican la organización de los servicios de navegación y plantean el papel de los armadores y de las Conferencias y Consorcios de navegación en el marco institucional del derecho marítimo internacional. En ambos casos se trata de obras especializadas que generalmente han sido elaboradas por ingenieros, economistas o juristas.

Los estudios sobre evolución cualitativa y cuantitativa de las flotas comerciales mundiales abundan entre los geógrafos maritimistas y acostumbran a ser descriptivos (VIERS, G.-1952/VERLAQUE, CH.-1961, 1965, apdo. 2.2). Lo mismo puede decirse de los análisis de las flotas comerciales nacionales, que sistemáticamente se publican en revistas geográficas (L'information géographique, Notes et Etudes

Documentaires, Soviet Geography), o en revistas de información comercial o náutica (Marine Marchande, Información Comercial Española), y cuyo propósito esencial consiste en plantear las políticas marítimas de los estados.

A parte de las publicaciones geográficas específicas sobre flotas, (GREENWOOD, R.-1982, apdo. 2.2) comenta la importancia de las flotas nacionales en los países tercermundistas) es evidente que los instrumentos de la navegación-entiéndase barcos o flotas-, se analizan en cualquier trabajo sobre circulación marítima porque son los receptores directos de los avances técnicos que tanto han modificado la estructura actual de los transportes.

La conclusión general que se extrae de las diversas valoraciones ejercidas sobre la flota mercante mundial actual, es que el papel de las potencias marítimas tradicionales ha cambiado. Varias situaciones nuevas se establecen: se debilita la importancia de las flotas marítimas europeas, se produce un fuerte crecimiento del tonelaje de las flotas de los países comunistas, aparecen y adquieren relevancia las flotas nacionales de algunos "países nuevos" y el protagonismo de las flotas pertenecientes a pabellones de conveniencia hace que ocupen los primeros puestos en el ranking mundial de flotas por países.

C). Polos económicos mundiales y transporte marítimo

El segundo elemento o polo que interviene en la organización de la circulación marítima según la concepción clásica, es el "horizonte continental", esto es, las áreas terrestres que impulsan los intercambios por mar. Como indica VIGARIE en sus aproximaciones teóricas sobre circulación marítima, los centros de oferta y demanda son los responsa-

bles de la actividad de las rutas oceánicas, de la densidad de circulación, de la naturaleza de los intercambios (tipos de mercancías) y de la variedad y nacionalidad de los instrumentos náuticos. Estos planteamientos son parecidos a los de BOYER (1973, aptdo. 2.1) que insiste en la "ósmosis" cada vez más estrecha entre economía terrestre y economía marítima de nuestros días.

Es evidente por tanto que el tráfico marítimo comercial mundial, está gestado por los centros económicos dinamizadores de los flujos de mercancías. Dicho de otro modo, los rasgos de la circulación marítima se configuran según sean las políticas de transporte marítimo de los centros económicos activos.

Los transportes marítimos al ser la infraestructura material de los intercambios comerciales, son muy sensibles a las alteraciones económicas y políticas mundiales. Por ejemplo, se puede afirmar rotundamente que el auge del tráfico comercial marítimo actual (las tres cuartas partes del comercio internacional mundial se efectúa por vía marítima), es el resultado de las estrategias económicas mundiales iniciadas después de la segunda guerra mundial.

La fase económica neoindustrial o neotécnica (VALLEGA, - A.-1984, aptdo. 2.3) que caracteriza la segunda mitad del siglo, se basa en un gran crecimiento del comercio internacional, provocado por las necesidades crecientes de los países industriales de productos energéticos y materias primas. Por esta razón la expresión "internacionalismo de los intercambios", resume la idea de crecimiento, aceleración del crecimiento y aumento de las distancias de los transportes marítimos.

Todas estas cuestiones se debaten evidentemente en las obras de carácter general sobre transportes marítimos, pero

existen artículos que de un modo especial tratan sobre la relación transporte marítimo-economía internacional. La escala de los análisis va desde la evaluación de la política marítima en un país único (VERLAQUE, CH.-1984/COTO MILLAN, P.-1988/POTRYKOWSKY, MN.-TAYLOR, -1986/WILLINGALE, MC.-1984; todos en aptdo. 2.3), hasta consideraciones globales sobre grupos de países -por ejemplo países en desarrollo (AL JADIR, A.-1976, aptdo. 2.3), Europa (BAUCHE, P.-1986, aptdo. 2.3), Comunidad Económica Europea (CEE-1986/BOYER, A.-1972, aptdo. 2.3), etc.- o valoraciones a nivel mundial (REES, WS.-1976/-MUSCARA, C.-1982, todos aptdo. 2.3). Por el carácter y magnitud del tema es interesante tener en cuenta además de las aportaciones bibliográficas de geógrafos maritimistas o geógrafos económicos, las que proceden de otros campos profesionales, especialmente de la economía y de las ciencias políticas (LEONARD, P.-1989/MA, S.-1988, todos aptdo. 2.3).

D). Naturaleza de los intercambios marítimos: tipos de flujos

Por naturaleza del transporte marítimo se entiende la materia que se traslada por mar. La base material del tráfico marítimo no es uniforme. Las corrientes o flujos de tráfico están constituidas por dos tipos de categorías: las mercancías y el pasaje.

La importancia de los flujos de pasaje por mar ha quedado minimizada en los estadios actuales de desarrollo técnico, ya que otros modos de transporte han tomado la delantera por evidentes ventajas de calidad (rapidez, costos, frecuencia ...), y salvo contadas excepciones -flujos turísticos, insularidad-, su retroceso ha sido radical. A pesar de todo existen algunos estudios sobre flujos de pasajeros, particularmente aplicados a puertos especializados en pasaje (ERIKSSON, G.A.-1986, aptdo. 2.4).

El uso del transporte marítimo ha sido siempre preferentemente mercantil, y sobre todo mercantil internacional. Piénsese que ha sido y sigue siendo el modo de transporte más barato para traslaciones a gran distancia de mercancías de gran volumen y poco valor.

El espacio marítimo organizado para la circulación, además de estar estructurado (infraestructuras de la navegación: rutas, flotas, puertos, ...), ha de estar animado por corrientes o flujos de tráfico que recorran o usen las estructuras. Los ritmos y los volúmenes de los flujos son variables en el tiempo y en el espacio.

Durante mucho tiempo, los geógrafos estudiosos del transporte marítimo dedicaron su energía a efectuar complejos análisis de flujos comerciales. Se han publicado muchos estudios sobre el intercambio marítimo de los más diversos productos. Es más, muchos análisis de puertos marítimos se han focalizado exclusivamente hacia la cuantificación y cualificación de las mercancías que componen sus tráficos. Ahora sería poco operativo incluir citas por su gran dispersión y cantidad. No obstante en las últimas décadas la tendencia a estudiar los flujos marítimos mercantiles en sí mismos, se ha atenuado.

Analizar los tráficos marítimos de mercancías resulta difícil por la complejidad de las estadísticas. Aunque existen criterios universales para clasificar las mercancías que se comercian marítimamente, en grupos de significación económica -los de las N.U. serían un buen ejemplo-, la dispersión y heterogeneidad de las estadísticas de tráfico marítimo a nivel mundial, hacen muy difícil la tarea de conversión o reagrupación. No obstante tres grandes grupos de flujos de mercancías se han destacado tradicionalmente: graneles, productos petrolíferos y mercancía general. La división que tiene un escaso nivel de detalle y que está

basada en criterios de manipulación de carga, resulta insuficiente para analizar el tráfico comercial de un puerto, pero se ha usado con frecuencia para establecer generalizaciones sobre el panorama mundial de la circulación marítima.

Los geógrafos que han trabajado sobre flujos marítimos de mercancías, han advertido las dificultades de la documentación estadística; para contribuir a facilitar la tarea existen algunas aportaciones metodológicas interesantes (VERLAQUE, CH.-1986, apdo. 2.4).

La extraordinaria magnitud alcanzada por el tráfico mundial de hidrocarburos durante las últimas décadas -se pasa de unos 500 millones de Tm/año en 1955 a cerca de 1.900 millones a principios de los ochenta-, hace que una parte importante de los estudios de flujos marítimos intercontinentales trate sobre esta mercancía (LERAT, S.-1982/MASSERON, J.-1975/CHARLIER, J.-1974, todos apdo. 2.4).

Resumiendo, es fácil de ver que el análisis de las mercancías transportadas por mar se plantea de hecho a dos niveles de distinto rango. Por un lado están los flujos de mercancías consideradas como un conjunto, esto es, las corrientes que circulan y animan las rutas marítimas establecidas entre áreas terrestres distantes. Por otra parte están los tráficos de mercancías desarrollados interportuariamente. En el segundo de los casos el estudio del tráfico de mercancías pasa a ser un elemento más del análisis portuario.

E). Transformaciones actuales del transporte marítimo

Las transformaciones generadas en el modo de transporte marítimo después de la última contienda bélica mundial, han alcanzado una magnitud excepcional. Aunque los cambios técnicos han sido los más espectaculares, el proceso de transformación ha estado marcado por circunstancias diversas de tipo político y económico.

El nuevo equilibrio mundial de fuerzas políticas que se consolida recién acabada la guerra y la emersión en el mercado internacional de nuevas potencias económicas, introducen cambios en los modelos espaciales tradicionales del transporte marítimo y se gesta un nuevo orden oceánico.

No se puede olvidar que el transporte marítimo es una actividad económica internacional y precisamente por esta causa es sensible a cualquier barrera establecida por los hombres. Su diseño organizativo revela la existencia de bloques políticos, de zonas monetarias, de focos económicos, etc. (BRUNET, H.-1983 aptdo. 2.5). Al mismo tiempo la organización del espacio oceánico es un fiel reflejo del estado del mundo; la guerra y la paz modelan el trazado de la circulación marítima mundial (MARCADON, -1984, aptdo. 2.5). En este sentido se podría reflexionar simplemente sobre la influencia que han tenido las guerras árabes-israelíes en la apertura o cierre del canal de Suez, en la utilización generalizada de la ruta del Cabo para transportes de hidrocarburos y en la construcción de superpetroleros.

La segunda crisis económica mundial de nuestro siglo, que tuvo como detonante la crisis energética, hizo que durante los años setenta se produjera una alteración del sistema económico mundial. Esta situación ha reclamado la atención de los geógrafos maritimistas (ARNOLD, PH.-1974/MARCADON, J.-1984/MEESTER, W.J.-VAN DER BREMEN, W.J.-1986, todos

aptdo. 2.5), que en sus ensayos intentan mostrar la influencia de la crisis económica en los modelos espaciales del transporte marítimo.

El esquema N22 representa cómo las innovaciones tecnológicas aplicadas a los transportes marítimos desde los años 50, han provocado cambios organizativos tanto en el espacio marítimo, como en el territorio y en la estructura empresarial y laboral del servicio de transportes.

ECONOMIA NEOINDUSTRIAL
Internacionalismo de los intercambios
Auge del trafico comercial maritimo

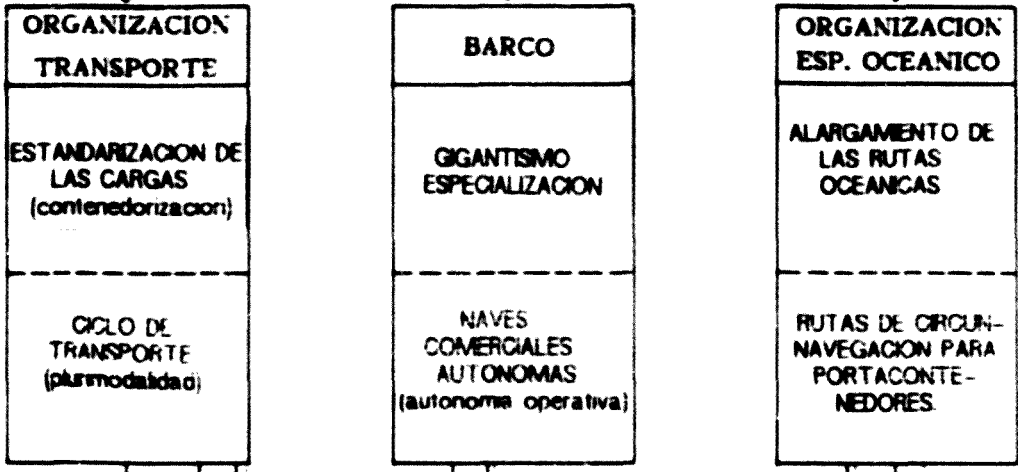
1960

REVOLUCION TECNICA
Transporte maritimo

TRANSFORMACIONES

FASE 1
1950-Finales
años 70

FASE 2
1980-



ESFACIO CONTINENTAL

Areas de Influencia Portuarias	Infraestructuras Portuarias	Regiones Litorales
--------------------------------	-----------------------------	--------------------

EXPLOTACION TRANSPORTE MARITIMO

Explotacion Navegacion	Explotacion Portuaria
------------------------	-----------------------

ESQUEMA 2
TRANSFORMACIONES ESPACIALES Y ORGANIZATIVAS DE LOS TRANSPORTES MARITIMOS DERIVADAS DE LAS INNOVACIONES TECNOLOGICAS. (SEGUNDA MITAD SIGLO ACTUAL)

Es evidente que la bibliografía sobre transformaciones tecnológicas del transporte marítimo recoge de modo parcial o de modo general los aspectos plasmados en el esquema. Las aportaciones sobre este tema son abundantes y, como no, heterogéneas.

La idea de "revolución" del transporte marítimo se repite en diversos artículos específicos sobre "transporte marítimo-progreso técnico", de un modo explícito o implícito (BEAVER, S.H.-1967/MAYER, H.M.-1973/VIGARIE, A.-1972, todos aptdo. 2.5). Además muchas obras de carácter general reservan algunos capítulos para comentar y evaluar el alcance de las transformaciones contemporáneas.

Resulta particularmente interesante la aportación de VALLEGA (1981, aptdo. 2.1) que considera las transformaciones del transporte marítimo en el marco de los estadios de desarrollo económico de la humanidad, y que intenta destacar las conexiones que la primera y la segunda revolución industrial han tenido con las respectivas revoluciones del transporte marítimo.

La revolución del transporte marítimo operada recientemente, y que se manifiesta en un conjunto de innovaciones tecnológicas y organizativas, es un acontecimiento provocado por una pluralidad de circunstancias propias del vigente estadio de desarrollo económico y que sirven para diferenciarlo de estadios anteriores. VALLEGA (1984, aptdo. 2.1) destaca como circunstancias decisivas: la división internacional del trabajo, las transformaciones de las economías industriales y las mutaciones de los equilibrios políticos mundiales. De este modo se justifica la instauración del internacionalismo de los intercambios que va acompañado de un extraordinario auge del tráfico comercial marítimo.

De la observación del esquema N22 se deduce que las aplicaciones de nuevas tecnologías de transporte marítimo, han sido indispensables para poder hacer frente al creciente comercio internacional. Las mejoras técnicas han afectado de modo directo al vehículo de la navegación, el navío, y de modo indirecto han transformado tanto la extensión y trazado de las rutas oceánicas tradicionales (espacio marítimo), como las características de las regiones litorales (espacio continental). Las industrias se emplazan junto al litoral o en áreas de gran accesibilidad, se produce un crecimiento sin precedentes de la urbanización costera y las ciudades portuarias registran crecimientos muy acelerados.

Pero el alcance de las transformaciones no sólo es instrumental y espacial, sino que tiene una proyección social (uniformización de la tripulación náutica y reducción del número de trabajadores portuarios) y repercusiones de tipo empresarial (cambios en la estructura comercial tradicional de los armamentos y creación de consorcios de navegación).

Desde los inicios del proceso de transformación técnica en los años cincuenta hasta el momento actual en que los cambios están ya consolidados, han aparecido numerosas publicaciones procedentes de diversos ámbitos disciplinarios, ya que los fenómenos resultantes interesan a distintos tipos de profesionales. Es más, la interdisciplinariedad en los estudios de transporte marítimo es un hecho frecuente.

Los geógrafos se han interesado preferentemente por las consecuencias espaciales de las transformaciones técnicas. Este interés se manifiesta a través de los análisis de los grandes complejos portuarios polifuncionales, que son sin duda los espacios más profundamente alterados por el proceso de tecnificación del transporte marítimo. La explicación puede hallarse en varias circunstancias que caracterizan a los grandes puertos de tráfico diversificados.

Una de las innovaciones técnicas que más ha alterado las estructuras portuarias ha sido la estandarización o unitización de las cargas, conseguida sobretudo por el uso del contenedor. La adopción de esta técnica de manipulación de mercancías ha provocado un gran consumo de espacio en los puertos adaptados para la recepción de tráficos contenedorizados. Según HAYUTH (1986, aptdo. 2.5) se han de distinguir dos fases en la que él llama "revolución del contenedor": la contenedorización y la intermodalidad que corresponden en el tiempo a los años 60-70 y a la década de los 80. Como indica FIORE (1986, aptdo. 2.5) el uso del contenedor en el transporte marítimo, en origen -primera fase: contenedorización-, se concibió para aumentar la productividad de los barcos, ya que el embalaje de la mercancía general en contenedores reduce los tiempos de escala portuarios y aumenta el volumen útil de los recintos de carga del barco. También se vio que con el contenedor se potenciaba la conexión intermodal del transporte, pues cada modo al coordinar los ritmos de rotación con los demás, mejora su propia productividad.

Los organismos internacionales relacionados con el transporte internacional, desde los comienzos percibieron la importancia del uso normalizado del contenedor, y periódicamente tanto la UNCTAD como la OCDE han ido editando monografías sobre la contenedorización del transporte marítimo (UNCTAD-1970, 1984/OCDE, 1971, todos aptdo. 2.5).

Los geógrafos especialistas en transportes marítimos han contribuido con variados estudios sobre el estado de la contenedorización y los problemas de su adaptación en diversos conjuntos regionales del mundo (BELLONI, E.-1981/-INNOCENTI, P.-1970/DOMINGO, J.-1986/CHARDON, J.P.-1986/ROBINSON, R.-1986, todos aptdo. 2.5).

La segunda fase desarrollada a partir de 1980, supone la sustitución del "transporte de contenedores" (esencialmente

marítimo), por el transporte "en contenedor" (que articula los distintos modos de tracción) (FIORE, CL.-1986, aptdo. 2.5). Desaparece el concepto de combinación de modos de transporte y se instaure la idea de ciclo de transporte o "sistema integrado de transporte intermodal", cuyo objetivo es transferir bienes en flujos continuos a través de una cadena completa de transporte, desde el origen hasta el destino final.

Por otra parte, a partir de los años ochenta cesa la preocupación por las mejoras tecnológicas de la manipulación de la carga y cesa también el crecimiento de los espacios portuarios dedicados a terminales de contenedores. En cambio se producen innovaciones en la estructura organizativa y logística que regula la cadena de transporte. La informática, la telemática y otros modos de comunicación sofisticados son los instrumentos que permiten llevar a cabo la función logística del transporte intermodal. En los recintos portuarios o en sus proximidades se emplazan las Z.A.L. (Zonas de Actividades Logísticas), que gestionan la circulación física de las mercancías intermodalmente.

Las publicaciones sobre la intermodalidad aumentan en los últimos años, y mientras unas tratan cuestiones de conjunto del ciclo de transporte integrado (CHARLIER, J.-1982/VALLEGA, A.-1985a, 1985b/PESQUERA, M.A.-IBEAS, A.-1988, todos aptdo. 2.5), otras obras tienen como propósito destacar el papel de los puertos como eslabón de la cadena de transporte único (ALEXANDERSSON, G.-1986/RIDOLFI, G.-1986/HAYUTH, Y.-1986, todos aptdo. 2.5).

Los dos fenómenos organizativos del transporte marítimo, contenedorización e intermodalidad, han influido profundamente en la estructura y en las operaciones de los grandes puertos especializados en tráfico de contenedores ("pivot ports" o "load centers" según BIRD y HAYUTH respectivamente).

También han modificado algunas de las funciones tradicionales portuarias y han introducido nuevos planteamientos de competitividad portuaria, de jerarquía y de delimitaciones de hinterlands (ROBINSON, R.-1971/HAYUTH, Y.-1981, 1982, 1988/-CHARLIER, J.-1982c-1982b-1988/THOMAS, J.P.-1981-1983 todos aptdo. 2.5).

Las transformaciones técnicas no sólo han alterado la infraestructura y la organización de los servicios y gestiones portuarias, sino que también han tenido consecuencias muy espectaculares en la configuración y fijación de redes de navegación en el espacio oceánico. La capacidad de los buques cargueros de materias primas y energéticas, inició una carrera ascendente desde finales de los años cincuenta hasta la mitad de la década de los setenta (los últimos superpetroleros -550.000 TRB- son de 1976). Este gigantismo naval fue debido a que, por la aplicación del modelo isodapánico en la organización del transporte marítimo², pasaron a explotarse los yacimientos no accesibles en el pasado por su lejanía de los centros industriales. El resultado fue que se produjo un alargamiento de las rutas de navegación, que sin duda era un fenómeno sin precedentes.

Estas rutas de largo recorrido establecidas en gran parte en relación a los transportes marítimos energéticos y por el gran desarrollo alcanzado por la siderurgia costera y por las industrias de refino periportuarias, siguieron alargándose hasta la primera mitad de los años setenta (la longitud media de las rutas era de 5.900 millas). En esos

²En el estadio económico actual y después de la revolución técnica del transporte marítimo, lo que determina la organización del transporte marino es el COSTE UNITARIO (modelo isodapánico).

En el estadio económico mercantil anterior a la revolución industrial, el transporte oceánico se establecía en base a la DISTANCIA (modelo isolíneo) y en el estadio económico industrial, el elemento discriminador era la DURACION (modelo isocrónico).

años, cuando se iniciaba la crisis energética, se cerró la serie de los grandes petroleros que en el futuro iban a permanecer permanentemente atracados en los muelles.

El alargamiento de las rutas oceánicas no sólo, ha estado ligado a la navegación "tramp" de grandes y especializados cargueros de materias primas y energía. La expansión de la navegación de línea para transportar mercancía general, también ha provocado la aparición de rutas de largo recorrido. En efecto, la introducción del contenedor para estandarizar las cargas y el uso generalizado de la navegación de línea regular -esto es, con establecimiento previo de itinerarios, tarifas y periodicidad-, y la construcción de barcos especializados portacontenedores, han permitido el nacimiento de dos tipos de rutas oceánicas muy especiales: los "landbridges" o puentes terrestres y las rutas de circunvalación mundial.

A partir de los años sesenta se desarrollaron unas corrientes de tráfico interoceánico y transcontinental de mercancías contenedorizadas, que combinaban dos modos de transporte, el marítimo y el ferroviario. A esta modalidad de circulación que partiendo de un océano y después de atravesar un espacio continental usando líneas férreas especializadas, continuaba su recorrido sobre otro océano, se le denominó "landbridge".

Es evidente que los "landbridge" son una muestra de la tendencia generalizada a considerar las rutas marítimas y las redes terrestres como parte de un mismo itinerario. Numerosas publicaciones comentan esta modalidad de ruta contenedorizada, aunque no sean obras específicas sobre el tema. Los ejemplos que comúnmente se citan son el "landbridge" de Estados Unidos que une los grandes puertos de la megalópolis atlántica -con New York a la cabeza-, con los del Pacífico presididos por el de San Francisco (MAYER, H.M.-1973, apdo.

2.5), y el "landbridge" que atraviesa la Unión Soviética. Este último es el más largo del mundo y conduce la carga contenedorizada desde Australia y Japón hasta Europa, utilizando la vía férrea del transiberiano (MOTTE, V.-1981/-TAVROVSKI, Y.-1983, todos aptdo. 2.5).

Las rutas alrededor del mundo o de circunnavegación son de creación muy reciente, siendo su detonador la creación en 1984 por Maclean de "U.S. LINES", el primer servicio de rotación mundial de barcos portacontenedores. La expansión posterior ha sido realmente asombrosa tanto por el número de compañías como por la emersión de nuevos centros de gestión en el sudeste asiático (Taiwan, Hong Kong, etc.). La aparición de estas rutas de circuito redondo es una de las más llamativas transformaciones de la organización del espacio oceánico, tanto por su circuito doble (E-O y O-E, frente a la circunnavegación tradicional que seguía el rumbo E-O), como por las características propias de estas líneas: gran regularidad en los trayectos, escalas en pocos puertos y sólo en los grandes, buques portacontenedores de gran capacidad y que navegan a plena carga, estrategias de itinerarios circumplanetarios impuestos por las grandes compañías de navegación, etc. (BRUNET, H.-1984-1986/SAMARA, P.-1985/PEARSON-, R.-FOSSEY, J.-1983/WU, Y.-1988, todos aptdo. 2.5)

Las transformaciones operadas en el funcionamiento del transporte marítimo después de la segunda guerra mundial, hayan sido de tipo tecnológico o hayan estado determinadas por circunstancias políticas y económicas, han remodelado todo el aparato infraestructural que sostiene la navegación oceánica. Los puertos marítimos y la organización de las áreas tributarias del tráfico portuario han registrado cambios ostensibles. La Bibliografía que recoge el alcance de estas mutaciones, será presentada y valorada posteriormente en el apartado reservado a la Geografía Portuaria.

F). Organización económica y jurídica del transporte marítimo

Se ha indicado en varias ocasiones que los geógrafos dedicados al estudio del transporte marítimo, mayoritariamente han centrado su interés en la organización espacial de la circulación.

Los trabajos monográficos sobre la organización económica, financiera y jurídica de los servicios marítimos no abundan entre los geógrafos especialistas en transportes. No cabe duda de que las obras generales sobre transportes marítimos, reservan parte de su contenido a presentar la explotación económica de los barcos o de las flotas, es decir, de los instrumentos de la navegación. Del mismo modo plantean la explotación económica de los puertos marítimos. Actualmente una parte importante de las flotas y de los organismos portuarios de las sociedades capitalistas son verdaderas empresas privadas con claros objetivos dirigidos a maximizar beneficios.

El compendio general sobre transportes marítimos de VERLAQUE (1974, aptdo. 2.1) en su epígrafe sobre la explotación de los puertos, presenta una valoración en este sentido³, en tanto que la obra de BOYER (1973, aptdo. 2.1), comenta las modificaciones producidas en las estructuras económicas de los armamentos⁴.

³el puerto ... "vasta empresa económica que debe tarifar los servicios rendidos a los usuarios lo mejor posible, pero que debe amortizar las inversiones indispensables para hacer frente a las mutaciones del tráfico y para provocar el desarrollo del tráfico comercial (tarifas, calidad, rapidez, etc.) y promover la competencia del puerto respecto a otros". (VERLAQUE, CH. Les transports maritimes. Paris, Doin, 1974)

⁴"... el armamento moderno se ha convertido en una sociedad comercial de tipo capitalista que controla un tonelaje elevado de navíos ..." "... un armamento hoy exige un gran capital que sólo las grandes sociedades comerciales son capaces de reunir." (BOYER, A. Les transports maritimes, Paris, PUF, 1973)

Los análisis geográficos de la organización económica y jurídica del transporte marítimo se basan en una bibliografía interdisciplinaria. Debido a las radicales transformaciones operadas en este sector durante las últimas décadas, las investigaciones y trabajos aplicados sobre transporte marítimo, se efectúan por equipos de profesionales pluridisciplinarios. En este contexto, es evidente que no han sido los geógrafos quienes han trabajado sobre la estructura empresarial del transporte marítimo, o sobre las variaciones del mercado mundial de fletes o sobre el papel de las administraciones portuarias.

El esquema N23 pone de manifiesto que el traslado de mercancías por mar precisa un entorno y un equipamiento tanto técnico como empresarial, financiero y jurídico. El tráfico marítimo mercantil, conducido por las flotas comerciales, enfrenta dos tipos de intereses: los de los cargadores o reclamadores de las mercancías (usuarios) que demandan y compran los servicios, y los de los transportadores marítimos que ofrecen y venden los servicios². La venta de servicios de transportes por mar es una operación comercial de tipo internacional, que se rige por una economía de mercado.

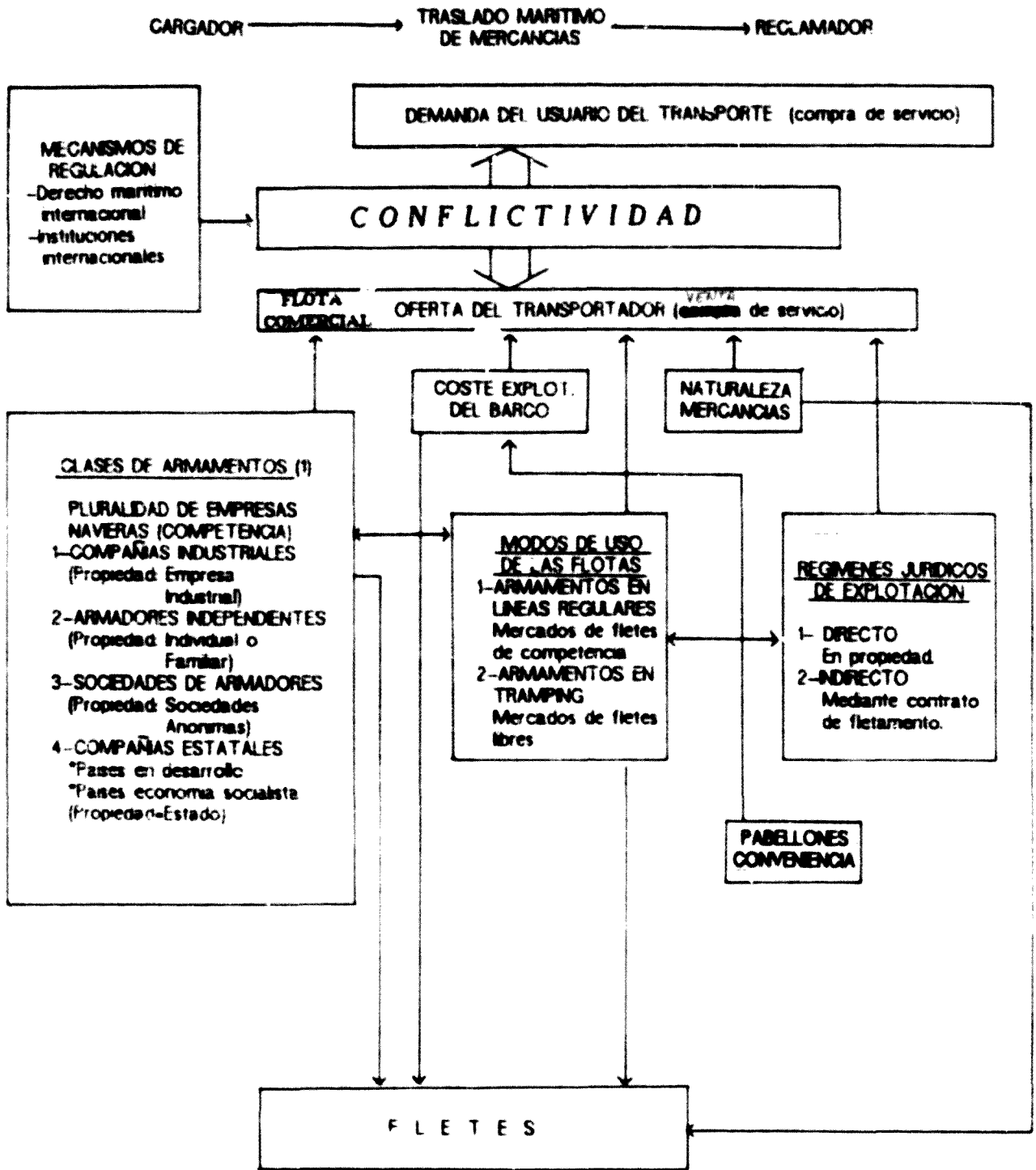
La oferta de servicios marítimos, que fluctúa coyunturalmente, depende también de varios hechos estructurales:

- a) en el mercado mundial coexisten varios tipos de empresas navieras que entran en competencia

²El esquema se refiere exclusivamente a los elementos que influyen en la organización económica y jurídica de los vehículos de transporte marítimo (flotas). No aparece destacado el puerto, que es efectivamente un activo centro económico organizativo del transporte.

El papel del puerto como empresa terciaria gestora de trámites económicos y las características del complejo mundo laboral portuario, se comenta en el epígrafe 3 del capítulo 2.

**ESQUEMA 3
ORGANIZACION ECONOMICA Y JURIDICA
DEL TRANSPORTE MARITIMO**



(1) Existe otro tipo de empresas de transporte que venden transporte pero que no son armadores. Se trata de los NON VESSELS OPERATORS (Empresas transitorias) regroupan a empresarios del transporte). Esta figura se desarrolla a raíz de la contenedorización. Son empresas de transporte propietarias de instrumentos de transporte (containers sobre todo), pero no de barcos. Se encargan de todo el proceso de traslado de la mercancía y en una de sus fases pasan a ser dueños de los armamentos.

- b) en las rutas oceánicas hay dos modos de uso de las flotas comerciales -"liners" y "tramp"- que suponen dos formas muy distintas de actuación por parte del armador
- c) la explotación económica del barco no siempre es directa, pudiendo establecerse relaciones contractuales entre propietario y alquilador -contratos de fletamiento "charte-partie"- .

En los análisis de enfoque económico, el tema prioritario es el de los precios del transporte marítimo (fletes). El mercado mundial de fletes presenta una gran complejidad y no se basa sólo en la interacción oferta-demanda. Las tarifas globales dependen de hechos muy concretos, como puede ser el coste de explotación del barco o las tasas de flete que deben satisfacer las mercancías según su naturaleza. También dependen de la estructura que presenta la organización económica y jurídica del transporte marítimo (pluralidad de empresas navieras, distintos pabellones nacionales, tipos de navegación comercial, contratos de fletamento, contratos de venta de mercancía, etc.).

Quien lleva a cabo la explotación económica del buque es el transportador o armador. Una multitud de elementos intervienen en la determinación del coste de explotación: construcción del barco, avituallamiento, seguros, cargas salariales del personal embarcado, tarifas portuarias, retribuciones de los intermediarios en tierra que gestionan la expedición marítima, etc. (DENISE, J.M.-1963, apdo. 2.6).

Las formas de utilización de los barcos en el espacio marítimo organizado para la navegación comercial, las perfila el armador. La tarea profesional del armador ha ido cambiando con el tiempo. Queda lejos la imagen del negociante-armador. La figura tradicional se desmoronó cuando se divorciaron las funciones de comerciante y armador, hecho que se produjo

entre 1850 y 1870. Estos cambios de actitud profesional han determinado mutaciones en el modo de usar los barcos mercantes (SKAYNE, R.-1982, aptdo. 2.6).

La navegación mercantil actual, diseñada desde finales del siglo pasado cuando aparecen las primeras líneas regulares, presenta dos ritmos de circulación: el regular (líneas) y el irregular (tramp)*. Ambos modos de uso de las flotas

*Los servicios de navegación de líneas regulares y el "tramping" son dos clases de transporte marítimo fundamentalmente opuestos. La navegación "tramp" (literalmente puede traducirse por "vagabundeaje"), no está sujeta a horarios ni a rutas o itinerarios determinados, y el barco va de puerto en puerto según la carga que traslada. Generalmente los buques que efectúan "tramp" son de tonelaje medio y tienen posibilidad de acceso a la mayoría de puertos, por no tener exigencias de "calados". La velocidad de los buques que navegan en "tramp" es relativamente baja -12 a 13 nudos-; su explotación resulta económica porque consumen poco combustible. Actualmente los buques son viejos, de más de 25 años por lo general.

Tradicionalmente el papel de los armamentos en "tramp" ha sido responder a las necesidades de los cargadores. Un buque "tramp" se arma en función de la demanda y por esta causa la naturaleza de las mercancías susceptibles de ser transportadas es muy variada.

Hoy este tipo de navegación ha perdido importancia, primero porque la tecnificación del proceso de transporte pide barcos especializados, y segundo porque las empresas industriales, grandes clientes antaño del "tramp", han dejado de serlo. La logística de las empresas industriales permite prever las necesidades de materia prima y en general las necesidades de transporte, en plazos de tiempo razonables; al estar poco sujetas a la improvisación usan preferentemente la navegación de líneas regulares.

Es evidente que la contenedorización y el transporte integrado han modificado los hábitos tradicionales.

Los servicios de navegación en líneas regulares, como su propio nombre indica, se basan en rotaciones regulares que realizan recorridos siempre idénticos. Las escalas portuarias están fijadas de antemano y los horarios son regulares. Los barcos que navegan en líneas regulares, aunque existen evidentemente grandes diferencias según el tipo de línea, son modernos, técnicamente bien equipados y adaptados a las nuevas exigencias impuestas por la revolución técnica del transporte.

Con la generalización de las líneas regulares, los cargadores conocen de antemano la capacidad del transporte

difieren notablemente en el establecimiento del precio de transporte y tienen un riesgo distinto en el mercado mundial de fletes (FLEMING, D.K.-1968, aptdo. 2.6).

La solicitud de servicios de navegación "tramp" que siempre se ha calificado como navegación de la demanda, es muy variable en el tiempo. Por eso los fletes en "tramp" dependen de los índices establecidos en las Bolsas de fletes que se calculan teniendo en cuenta las oscilaciones estacionales de la demanda (NORSTROM, G.-1961, aptdo. 2.6).

La estabilidad de los servicios de las líneas regulares es paralela a la que muestran otros modos de transporte, especialmente el ferroviario; el establecimiento de las tasas de flete depende mucho de los acuerdos establecidos por las agrupaciones de armadores (Conferencias/Consortios).

La explotación económica del barco comercial la puede desempeñar el propio propietario o bien éste puede cederla, previa extensión de un contrato de alquiler o arriendo. En la llamada explotación directa el armador es el propietario. La puesta en marcha o armamento de un barco para efectuar el servicio en línea regular, supone la explotación directa del mismo. Los fletes de los servicios regulares del transporte marítimo se establecen unilateralmente por las Conferencias Marítimas. Los mercados de fletes "liners" son de competencia, frente a los mercados de fletes de los "tramps" que son libres.

del que pueden disponer en un momento dado y en una dirección precisa, y los destinatarios pueden saber el momento exacto de la llegada de sus mercancías.

La contenedorización ha impulsado la proliferación de los armamentos de líneas regulares y la intermodalidad ha consolidado su universalización (ver: POULIZAC, M. (1985) Les perspectives d'avenir des transports maritimes, en: FRIBOURG, M. (dir) Enseignement supérieur de transport, Caen, Paradigme).

Las Conferencias, que son asociaciones de armadores propietarios, constituyen verdaderos "cartels y pools" económicos (CNUCED-1972, aptdo. 2.6). Son los resultados de los acuerdos entre armadores para fijar precios y evitar la competencia entre sus miembros. Intentan conducir a los armadores que las integran hacia la cooperación, frente a la competencia impuesta por los transportadores no miembros ("outsiders"). Las Conferencias Marítimas⁷ reúnen a los armadores que explotan una línea regular sobre los mismos recorridos marítimos.

Un tipo más reciente de proteccionismo entre los armadores, surgido a consecuencia de la contenedorización, son los Consorcios de Navegación. Son reagrupamientos de armadores con fuerte poder financiero, que efectúan las mismas rutas de navegación en líneas regulares de tráfico de contenedores. La organización general de las rotaciones y la fijación de las tasas depende de la totalidad de miembros del Consorcio (DOUET, M.-1986, aptdo. 2.6).

Los sistemas de proteccionismo entre los armadores han sido combatidos por los usuarios del transporte marítimo y por los estados, alegando que constituye un atentado a la libre competencia. Los estados que no tienen armamentos nacionales importantes no están representados en las Conferencias, y no pueden intervenir en la fijación de costes de transporte marítimo. El problema está en que el precio del transporte marítimo afecta a su comercio exterior. La CNUCED -Comisión de Transporte del Consejo de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo-, recogiendo las críticas

⁷Las Conferencias Marítimas o Conferencias de Fletes son "asociaciones no dotadas de personalidad civil, de explotadores de navíos que se hacen mutuamente competencia" (CNUCED, 1972b). Las Conferencias de Fletes nacen en 1875 -United Kingdom-Calcuta Conference-, y hoy el número total de conferencias mundiales es de 360.

Cada conferencia suele agrupar entre 4 y 6 armamentos (el máximo son 10), de nacionalidades distintas.

que los países en desarrollo lanzan contra los sistemas de proteccionismo de las compañías navieras, ha establecido mecanismos de regulación. Entre ellos destaca el Código de Conducta de las Conferencias que impide el establecimiento de acuerdos bilaterales (reparto 40/40/20 en el tráfico de Conferencia entre dos países).

Los usuarios del transporte marítimo también protestan por la fijación unilateral de las tarifas de fletes, que generalmente acostumbran a ser altas.

Como indica VIGARIE (1968, apdo. 2.1), por la existencia de intereses opuestos muy marcados en el complejo mosaico de la navegación comercial internacional que provoca conflictividad, desde finales del siglo pasado se han creado organismos internacionales reguladores*. Su papel es el de allanar las dificultades, ya que el Derecho Marítimo Internacional no puede por sí sólo resolverlas.

La otra modalidad de régimen de explotación del barco es la indirecta. En este caso el naviero propietario del barco lo alquila para que otro armador lo explote comercialmente†.

* algunos ejemplos:

Comité Marítimo Internacional (1897) - Organismo legislativo
International Shipping Federation (1909) - Asociación de armadores.

International Chamber of Shipping (1921) - Intereses de los usuarios de transporte marítimo.

British Shipper's Council - Posibilita discusiones directas entre armadores y clientes.

Lloyd's Register of Shipping - Salvaguarda de condiciones de navegabilidad.

† Quizás resulte interesante explicar escuetamente el significado de algunos términos que pueden plantear confusiones:

- ARMADOR o NAVIERO: empresario individual o colectivo que teniendo a su disposición una nave (por título de propiedad, usufructo o arriendo), la arma o equipa y nombra capitán para dedicarla al comercio marítimo

- ARMAMENTO: explotación comercial de un barco por parte del armador.

Los Tratados de Derecho Marítimo (CHORLEY, J.-1962, aptdo. 2.6), definen con exactitud el funcionamiento de los distintos contratos de fletamento o contratos de transporte por mar. Al contrato de alquiler se le denomina "charter-partie", y puede ser de varios tipos: a tiempo fijado, por viaje, etc. Los acuerdos adoptados en la "charter-partie" por parte de los dos miembros del contrato -fletador y fletante-, en lo que se refiere a tasas de fletamento (variables según el tipo de mercancía), se basan en los índices mundiales establecidos en las Bolsas de Fletes Marítimos.

La obra de BOYER, A. (1973, aptdo. 2.1) sobre transporte marítimo, da una información interesante y comprensible sobre el origen, funcionamiento y misión de las Bolsas de Fletes y sobre las variaciones recientes de las tasa de fletes, que como se sabe, han sido contrastadas en el periodo de crisis económica internacional.

Se ha de tener presente que las relaciones contractuales entre ambas partes, así como las obligaciones jurídicas entre transportador y usuario se explicitan en la documentación que lleva el buque en cada expedición -"manifiesto del barco"- . Este manifiesto es el conjunto de todos los "conocimientos" o contratos de transporte establecidos: por viaje y por barco, entre armador y alquilador y entre cargador y destinatario.

En las relaciones jurídicas entre transportador y usuario (expedidor o receptor de las mercancías), las cláusulas legales son complicadas y obedecen en algunos casos a planteamientos consuetudinarios. Por ejemplo en los contratos de compra-venta de mercancías transportados por mar (FOB/CIF) se estipulan las responsabilidades y las cargas que

ha de soportar cada una de las partes contratantes¹⁰ y el armador. Los tipos de contrato influyen en el precio final del transporte marítimo.

Se han de destacar todavía dos circunstancias que pueden tener consecuencias en la configuración del precio final del transporte: la explotación de flotas comerciales por parte de empresas industriales y la matriculación de armamentos en pabellones de conveniencia.

Por lo común las empresas navieras son compañías comerciales que ofrecen diversos servicios al cliente, según sean privadas o públicas, especializadas o no. Caso aparte es el de empresas industriales que explotan su propia flota de barcos comerciales. Al tratarse de armamentos constituidos para satisfacer las propias necesidades de transporte, los mecanismos para establecer los fletes son diferentes. Las empresas industriales que poseen flotas de gran tonelaje, son principalmente las compañías petroleras (por ejemplo la Royal Dutch-Shell o la Standard Oil of New Jersey -ESSO-) y también

¹⁰ C. I. F. (Cost, Insurance Freight). Modalidad de venta de una mercancía en el precio de la cual van incluidos su coste, el flete y el seguro de transporte.

La mercancía es entregada en el puerto de descarga sin que en teoría queden incluidos los gastos de manipulación.

F. O. B. (Free on Board) Tipo de contrato en el cual, en el momento del embarque la mercancía es entregada al armador, en las dependencias de carga del barco. El cargador asume los gastos y los riesgos hasta ese momento. El armador asume los gastos de manipulación y asegura las tareas del desembarque, hasta entregar la mercancía en el muelle al reclamador. El precio de la mercancía cubre sólo el valor de los bienes y excluye el seguro y el flete.

Resumen: Venta CIF : el vendedor ha de buscar el barco

Compra CIF: el comprador paga todos los gastos y no se ha de ocupar de buscar el transporte

Venta FOB : el vendedor sólo cobra el valor de la mercancía

Compra FOB: el comprador paga el precio de la mercancía y ha de buscar el barco (resulta ventajoso en caso de poseer flota propia).

las empresas siderúrgicas (Thyssen, Krupp, ...).

Cada vez más los armadores matriculan sus barcos en otros países para obtener una serie de ventajas, sobre todo de tipo fiscal y financiero. Mientras que en 1939 los "pabellones de conveniencia"¹¹ sólo suponían un 1,2% del tonelaje de la flota mundial, hacia la mitad de los años ochenta el porcentaje alcanza un 30%. Los armamentos, usan los pabellones de conveniencia para evadir problemas sociales y controles fiscales, y de ese modo ser más competitivos en mercados muy concurridos. La explotación de los barcos matriculados en estos pabellones se efectúa con costes inferiores porque:

- a)- las cargas salariales son menores por enrolar a una tripulación no cualificada procedente de países tercermundistas
- b)- hay menor rigidez en la legislación social: horas de trabajo al día, calidad de vida a bordo, vacaciones, etc.
- c)- los impuestos sobre los beneficios obtenidos de la explotación del barco son bajos.

¹¹ Pertencen a los llamados "Pabellones de Conveniencia" todos aquellos barcos que se matriculan en un país que no es el mismo del armador, para obtener ventajas en su explotación comercial.

Hay algunos países en el mundo -Liberia, Panamá, Singapur, Bahamas, Chipre, etc.-, que han permitido o siguen permitiendo la matriculación de buques extranjeros en su pabellón. Se trata de países que no tienen el deseo ni el poder de controlar a las compañías navieras, ni de imponerles reglamentaciones internacionales. Los impuestos que gravan los beneficios obtenidos por los armadores de la explotación del barco, son bajos.

El resultado es que un porcentaje alto del tonelaje de la flota mundial pertenece a pabellones de conveniencia. Según las estadísticas del LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, hacia la mitad de los años ochenta el tonelaje de las flotas matriculadas en Liberia y Panamá suponía un 23,7% del total mundial. En 1989, las dos flotas con mayor T.R.B. del mundo son las de Liberia (89,4 mill. TRB) y Panamá (73,3 mill. TRB), que van seguidas de Japón (41,6 mill. TRB).

Estos navios que se dice popularmente que navegan "bajo normas", en general no respetan la normativa internacional ni en materia social ni técnica, y constituyen un peligro para el medio marino. Este fenómeno afecta sobre todo a buques petroleros y mineraleros. Pero tambien se acogen a pabellones de conveniencia barcos modernos y técnicamente bien equipados. Los armadores suelen ser de países occidentales: Estados Unidos, República Federal de Alemania, Reino Unido, Noruega, Grecia, etc.

Ya se indicó al comienzo de este apartado que la bibliografía geográfica sobre la organización económica y jurídica de las empresas marítimas no abunda. Existen algunos artículos escritos por geógrafos maritimistas sobre aspectos sociales derivados de las organizaciones económicas de las flotas (MARCADON, J.-1986, aptdo. 2.6). Los tratados generales sobre sociología marítima (HERNANDEZ IZAL, S.-1988, aptdo. 2.6), estudian a fondo el comportamiento social de las tripulaciones náuticas, pero este ha sido un tema que ha atraído poco la atención de los geógrafos.

En cuanto a aportaciones geográficas sobre la base legal del funcionamiento del negocio marítimo, no se han publicado trabajos monográficos originales de conjunto, aunque existen colaboraciones interesantes focalizadas hacia situaciones nacionales (LUZON, J.L.-1986, aptdo. 2.6).

G). Aportaciones teoricas y metodológicas a la geografía del transporte marítimo

Después de la segunda guerra mundial y como consecuencia de la aplicación de nuevos avances tecnológicos en los instrumentos de transporte, el estudio de este sector se puso de moda.

las empresas siderúrgicas (Thyssen, Krupp, ...).

Cada vez más los armadores matriculan sus barcos en otros países para obtener una serie de ventajas, sobre todo de tipo fiscal y financiero. Mientras que en 1939 los "pabellones de conveniencia"¹¹ sólo suponían un 1,2% del tonelaje de la flota mundial, hacia la mitad de los años ochenta el porcentaje alcanza un 30%. Los armamentos usan los pabellones de conveniencia para evadir problemas sociales y controles fiscales, y de ese modo ser más competitivos en mercados muy concurridos. La explotación de los barcos matriculados en estos pabellones se efectúa con costes inferiores porque:

- a)- las cargas salariales son menores por enrolar a una tripulación no cualificada procedente de países tercermundistas
- b)- hay menor rigidez en la legislación social: horas de trabajo al día, calidad de vida a bordo, vacaciones, etc.
- c)- los impuestos sobre los beneficios obtenidos de la explotación del barco son bajos.

¹¹ Pertenecen a los llamados "Pabellones de Conveniencia" todos aquellos barcos que se matriculan en un país que no es el mismo del armador, para obtener ventajas en su explotación comercial.

Hay algunos países en el mundo -Liberia, Panamá, Singapur, Bahamas, Chipre, etc.-, que han permitido o siguen permitiendo la matriculación de buques extranjeros en su pabellón. Se trata de países que no tienen el deseo ni el poder de controlar a las compañías navieras, ni de imponerles reglamentaciones internacionales. Los impuestos que gravan los beneficios obtenidos por los armadores de la explotación del barco, son bajos.

El resultado es que un porcentaje alto del tonelaje de la flota mundial pertenece a pabellones de conveniencia. Según las estadísticas del LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, hacia la mitad de los años ochenta el tonelaje de las flotas matriculadas en Liberia y Panamá suponía un 23,7% del total mundial. En 1989, las dos flotas con mayor T.R.B. del mundo son las de Liberia (89,4 mill. TRB) y Panamá (73,3 mill. TRB), que van seguidas de Japón (41,6 mill. TRB).

Estos navios que se dice popularmente que navegan "bajo normas", en general no respetan la normativa internacional ni en materia social ni técnica, y constituyen un peligro para el medio marino. Este fenómeno afecta sobre todo a buques petroleros y mineraleros. Pero tambien se acogen a pabellones de conveniencia barcos modernos y técnicamente bien equipados. Los armadores suelen ser de paises occidentales: Estados Unidos, República Federal de Alemania, Reino Unido, Noruega, Grecia, etc.

Ya se indicó al comienzo de este apartado que la bibliografía geográfica sobre la organización económica y jurídica de las empresas marítimas no abunda. Existen algunos artículos escritos por geógrafos maritimistas sobre aspectos sociales derivados de las organizaciones económicas de las flotas (MARCADON, J.-1986, aptdo. 2.6). Los tratados generales sobre sociología marítima (HERNANDEZ IZAL, S.-1988, aptdo. 2.6), estudian a fondo el comportamiento social de las tripulaciones náuticas, pero este ha sido un tema que ha atraído poco la atención de los geógrafos.

En cuanto a aportaciones geográficas sobre la base legal del funcionamiento del negocio marítimo, no se han publicado trabajos monográficos originales de conjunto, aunque existen colaboraciones interesantes focalizadas hacia situaciones nacionales (LUZON, J.L.-1986, aptdo. 2.6).

G). Aportaciones teóricas y metodológicas a la geografía del transporte marítimo

Después de la segunda guerra mundial y como consecuencia de la aplicación de nuevos avances tecnológicos en los instrumentos de transporte, el estudio de este sector se puso de moda.

La aplicación de los métodos de trabajo cuantitativos en el estudio del transporte, hizo que proliferasen las publicaciones metodológicas tanto entre los profesionales de las ciencias técnicas -ingeniería-, como en las sociales-economía sobre todo-. Por su parte los geógrafos respondieron a esta tendencia generalizada, ahondando en la visión espacial de la cuestión.

En esta imagen global, el modo de transporte marítimo ha tenido un comportamiento excepcional. Se ha de recordar que el mar es un espacio en el que las infraestructuras de transporte dejan poca huella. La única es la instalación portuaria.

La permanencia o mutación de las redes de transporte marítimo depende de muchos menos factores que en el caso del transporte terrestre. Por eso en el estudio de estas redes móviles se han aplicado en escasa medida los métodos de trabajo de los restantes modos viarios (modelos estáticos y de simulación de redes de transporte, análisis topológicos de la estructura espacial de las redes, modelos gravitatorios, etc.).

Otros fenómenos a tener en cuenta para entender el carácter distinto del transporte marítimo son: su dedicación casi exclusiva al transporte de mercancías y su fuertísima participación en los intercambios internacionales.

Los datos estadísticos necesarios para el estudio de flujos mercantiles son muy heterogéneos por su procedencia, pues siempre las fuentes primarias de información son las diversas naciones que integran la comunidad mundial. La gran diversidad de datos y su dificultad de obtención en algunos casos, -recuérdese que la fiabilidad y el grado de perfección de las estadísticas depende del estadio económico de cada país-, ha hecho que no existan metodologías universales,

salvo las establecidas para la confección de índices muy generales (por ejemplo, el índice de Circulación de VIGARIE, o el índice de Comercio Internacional de BIRD). Lo más frecuente es que los métodos de trabajo los creen los autores en base a la disponibilidad de datos para un estudio puntual, y según los objetivos perseguidos.

Se ha de destacar que existen diferentes clasificaciones de las mercancías, gestadas para el estudio de flujos marítimos. Unas veces parten de reconversiones arancelarias y otras de reconversiones de los grupos de mercancías creados por la C.E.E. o por las N.U.

Para presentar un análisis de transporte marítimo desde un punto de vista espacial (regiones mundiales impulsoras de tráfico marítimo, "fachadas" oceánicas, rutas de navegación comercial, áreas de influencia portuaria, etc.), se ha de diseñar una regionalización mundial. No existe uniformidad de criterios a la hora de establecer divisiones regionales. Mientras que unas veces se usa la división oceánica del globo, otras veces se emplea la compartimentación continental. Esta dualidad representa la perenne controversia entre los geógrafos maritimistas y los continentalistas.

Ha habido algunos esfuerzos metodológicos para adaptar las regionalizaciones macroespaciales, a las divisiones de las áreas costeras del globo creadas por organismos internacionales (VAN DEN BREMEN, W.J.-DE JONG, B.-1986, apdo. 2.7).

No es exacto decir que existen pocos trabajos teóricos sobre la Geografía del Transporte Marítimo, porque tanto las introducciones de artículos descriptivos, como determinados artículos de obras generales o los preliminares de muchas tesis doctorales, incluyen consideraciones teóricas interesantes. Lo que no abunda son las reflexiones generales a nivel disciplinario sobre el alcance, las manifestaciones,

las direcciones y el campo de estudio de esta rama de la Geografía, que ponderen el papel actual y la evolución de actuación de las diferentes escuelas geográficas. Ya en los años sesenta LE CANNOU (1962, aptdo. 2.7) insistía en la necesidad de obtener el reconocimiento dentro de la Geografía, de la rama de Transporte Marítimo, para que no se la tratara durante más tiempo como un campo de estudio marginal. Los geógrafos de la escuela francesa y en especial VIGARIE, A. (1972-1984, aptdo 2.7), han contribuido con producciones de calidad a enriquecer las concepciones de la Geografía Marítima.

La mayoría y las mejores colaboraciones teóricas y metodológicas sobre transporte marítimo, estudian el papel de los puertos en el intrincado proceso de circulación. Los análisis portuarios han sido el marco elegido por los geógrafos para comentar y explicar todos aquellos fenómenos que repercuten en el proceso de traslado de mercancías por mar.

Con todo lo dicho se pone de manifiesto la dificultad de ofrecer ejemplos bibliográficos monográficos, que sean representativos de los avances teóricos y metodológicos de la Geografía del Transporte Marítimo.

H). Puertos marítimos

Una división temática que dé cabida a todas las manifestaciones bibliográficas que existen hoy en Geografía sobre la circulación oceánica, resultaría incompleta si no se reservase un epígrafe para incluir las obras publicadas sobre los puertos de mar y sus áreas de proyección interior y exterior.

Los enclaves portuarios y sus entornos de influencia son

y han sido siempre objeto de estudio de los geógrafos dedicados al transporte marítimo.

Pero dado que uno de los objetivos de esta Tesis es destacar la identidad propia de la Geografía Portuaria, los comentarios bibliográficos y los temas que componen su materia de estudio se tratan separadamente en la Segunda Parte.

El campo de estudio de la Geografía Portuaria no sólo es tributario del transporte marítimo, pues se configura también en base a concepciones procedentes de otras especialidades de la Geografía Económica y en base a planteamientos procedentes de la geografía Social, de la Geografía Urbana o del Análisis Regional.

1.5.- LA MATERIA DE ESTUDIO DE LA GEOGRAFIA DE TRANSPORTE MARITIMO

Los comentarios bibliográficos han insinuado el campo de estudio de esta parte de la Geografía Económica. A continuación se va a exponer de forma sistemática.

Se ha rechazado la confección de una lista más o menos exhaustiva de los fenómenos que se producen con el uso comercial del océano. La lista sería siempre parcial, porque ha habido constantes mutaciones temporales y espaciales en los modos de utilizar el océano por la humanidad. Recuérdese la sucesión de diversos estadios económicos, técnicos, políticos y sociales en la historia de las civilizaciones y la coexistencia en un mismo periodo de tiempo de diferentes políticas marítimas según las naciones.

Se ha preferido exponer el contenido temático de la Geografía del Transporte Marítimo estructurado en temas muy amplios, que desde siempre han atraído el interés de los geógrafos económicos que han analizado los intercambios marítimos. Este es el método expositivo elegido para confeccionar la Tabla N^o2.

Cada uno de estos amplios temas se puede estudiar desde el punto de vista de la evolución cronológica y según un enfoque regional, pues existe una disparidad de comportamientos respecto al transporte marítimo en los diversos conjuntos regionales mundiales.

El tono general que tienen los enunciados de los temas, tiene por objeto dar cabida a todas aquellas compartimentaciones que se quieran crear, en función de las opciones personales elegidas por cada autor. No se pretende ni mucho menos ofrecer un "índice" temático, sino destacar las grandes líneas de actuación. El contenido de cada tema queda abierto a cualquier tipo de interés subjetivo.

TABLA N.2

TEMAS QUE CONFIGURAN EL CAMPO DE ESTUDIO
DE LA GEOGRAFIA DEL TRANSPORTE MARITIMO

- 1- ESPECIFICIDAD DEL MODO DE TRANSPORTE MARITIMO.
CARACTERISTICAS DE LA NAVEGACION OCEANICA.
- 2- LOS FLUJOS DE TRAFICO MARITIMO.
- 3- LOS VEHICULOS DEL TRANSPORTE MARITIMO.
LAS FLOTAS.
- 4- LA INFRAESTRUCTURA CONTINENTAL DEL
TRANSPORTE MARITIMO. LOS PUERTOS.
- 5- LA ORGANIZACION DEL OCEANO COMO ESCENARIO
DE TRANSITO.
- 6- EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL CONTEXTO POLITICO,
ECONOMICO Y SOCIAL MUNDIAL.
- 7- LA GEOGRAFIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL
AMBITO DISCIPLINARIO GEOGRAFICO.

**1.6.- OTRAS ESPECIALIDADES DE LA GEOGRAFIA ECONOMICA
INTERESADAS POR LOS ANALISIS DE PUERTOS MARITIMOS:**

Geografía Industrial

Geografía del Comercio Internacional

Geografía de las Actividades Económicas Terciarias

El interés de los geógrafos económicos por los puertos marítimos se basa en la polifuncionalidad de los grandes organismos portuarios. Estos, concentran la producción de diferentes actividades económicas, y son por tanto objeto de estudio de varias especialidades de la Geografía económica (véase esquema Nq 1).

Las páginas precedentes han mostrado que son parte de la materia de estudio de la Geografía del Transporte, por su papel activador de las cadenas de transporte. Pero al mismo tiempo los grandes puertos pueden ser centros de producción secundaria (Geografía Industrial). Son también la puerta de entrada y salida de gran parte de las mercancías traficadas en comercio internacional, e incluso algunos de ellos son centros activos de transacciones comerciales de alcance mundial -Bolsas de Comercio para algunas mercancías-, (Geografía del Comercio). Sus ubicaciones inmediatas a las ciudades, pueden actuar como potentes centros financieros y de gestión de negocios marítimos y de transporte en general (Geografía de las Actividades Económicas Terciarias).

Geografía Industrial

La Geografía Industrial de la segunda mitad del siglo ha dedicado una atención especial a los análisis espaciales de las actividades industriales y ha aplicado las Teorías

Generales de localización en los estudios de este sector productivo. Tanto para geógrafos como para economistas la localización industrial se ha convertido en un tema prioritario.

En este ambiente de estudio, los puertos aparecen como centros atípicos para la localización de industrias según la concepción clásica, pero que poseen las condiciones precisas para satisfacer las necesidades que provoca la puesta en marcha del proceso productivo industrial. Varios factores de localización influyen en la instalación de industrias en zonas portuarias o en franjas litorales de acceso libre al tráfico marítimo:

- a) la disponibilidad de mano de obra y de capital queda resuelta dado que los complejos portuarios con instalaciones industriales suelen ser apéndices de la ciudad contigua,
- b) la accesibilidad a las materias primas y a los combustibles precisos para el proceso productivo, no plantea problemas desde el momento que la internacionalización de los intercambios comerciales aporta una gama amplia de proveedores,
- c) el menor coste del transporte marítimo respecto a otros modos de transporte para el transporte de mercancías de gran tonelaje y de procedencia distante.

Los estudios locacionales de Geografía Industrial siempre han valorado el papel del transporte en la organización del espacio industrial (DEZERT, B.-1983/FISCHER, A.-1978/GACHELIN, CH.-1977-1983, todos aptdo. 5.5). Cuando se trata de análisis especializados de espacios industriales portuarios, se insiste sobre todo en la influencia que tiene el acceso al transporte marítimo en las nuevas localizaciones de centros industriales junto al mar (DEZERT, B. 01972, aptdo.

2.5).

Los puertos han sido un excelente centro de estudio para los geógrafos interesados tanto por la industria como por los temas marítimos, porque entre 1950 y 1975 en el que se inicia la crisis económica mundial, el fenómeno de la localización industrial portuaria se produce de un modo intensísimo en Europa Occidental y en Japón y en menor grado en la costa oriental de Estados Unidos (RODGERS, A.-1960/TAKEL, R.E.-1974/TOSCHI, U.-1951/VERLAQUE, CH.-1970-1981/AUJAC, H.-1971, todos aptdo. 5.5).

Tal como indican MALEZIEUX Y FISCHER (1986, aptdo 5.5) la expansión industrial portuaria es el símbolo de la reestructuración de estos países, de la renovación de su sistema productivo y de su reinserción en el sistema económico. Este se basa en la división internacional del trabajo y se extiende a la casi totalidad de países provocando una densificación de los intercambios.

Las Z.I.P. o M.I.D.A.S.¹² que aparecen después de la segunda guerra mundial, tienen más características diferentes a las de las áreas industriales portuarias tradicionales, que siempre han existido en los grandes puertos. Constituyen vastas extensiones de terreno ubicadas junto al mar, ocupando a veces la zona de servicio del puerto y otras veces formando polígonos inmediatos al mismo. Las industrias emplazadas en las Z.I.P., que dinamizan gran parte del tráfico portuario por sus demandas de mercancías energéticas o de materias primas, son sobretudo industrias pesadas e industrias de base: construcción y reparación naval, refinerías de petróleo, industrias petroquímicas, siderúrgicas, químicas de base, etc. (BIENFAIT, J.-1983/DEZERT, B.-1981/MALEZIEUX, J.-1971-1981, aptdo. 5.5).

¹² ZIP - Zonas Industriales Portuarias
MIDAS - Maritime Industrial Development Areas

La localización de plantas industriales en estas zonas extensas ha supuesto tanto en el plano financiero como en el técnico, una planificación integrada en operaciones de ordenación del territorio, que han influido en la organización y en el desarrollo regional. Las economías externas creadas por las industrias portuarias y el efecto multiplicador de las inversiones, han convertido los puertos en elementos decisivos en el planeamiento del desarrollo regional (VIGARIE, A.-1981-1984/HOYLE, B.S.-1981, todos aptdo. 5.5).

Desde 1975 la localización industrial portuaria entra en una crisis profunda, que es el resultado de la ruptura del dinamismo industrial que conducirá al retroceso del sistema industrial mundial (MALEZIEUX, J.-FISCHER, A.-1986, aptdo. 5.5). Sobre el origen de las Z.I.P., su evolución y futuro resultan interesantes las reflexiones de A.VIGARIE (1980-1981-1982, aptdo. 5.5) que llega a distinguir cuatro fases o generaciones en su evolución. Por otra parte la reseña de VALLEGA, A. (1982) sobre la obra "Cityports Industrialization and Regional Development"¹³, además de ser una síntesis excelente del contenido de la obra, aporta sus reflexiones personales sobre los problemas que suscitan las relaciones entre funciones portuarias, ciudades e industrialización del

¹³ HOYLE, B.S.-PINDER, A.D. (eds) (1981) Cityport industrialization and regional development: spatial analysis and planning strategies. Oxford, Pergamon Press, 350 pp.

Esta obra recoge las contribuciones de un grupo numeroso de profesionales de diversas disciplinas sobre transportes marítimos y puertos, presentadas al seminario internacional celebrado en Southampton en 1979 sobre la industrialización de las ciudades portuarias.

En esta misma línea está la obra de PINCHEMEL, PH.-VIGARIE, A. (eds) (1979) Villes et ports, Paris, ed. CNRS, que es el resultado del Segundo Coloquio Franco-Japonés de Geografía. Colaboraciones muy interesantes, como por ejemplo la de TANABE, H. que estudia el proceso de industrialización de la bahía de Tokyo, plantean los cambios de orientación en las planificaciones de las ZIP de finales de los setenta respecto a las iniciadas en las primeras fases del proceso de expansión industrial

litoral.

Geografía del Comercio Internacional y de las Actividades Terciarias

La Geografía del Comercio Internacional es otra parte de la Geografía Económica que ha incluido dentro de su materia de estudio, los análisis de centros portuarios. La explicación está en que el puerto marítimo es uno de los elementos que forman el complejo sistema que canaliza, dirige y controla la corriente internacional de bienes establecida por el comercio entre los distintos países del mundo (THOMAS, R.S.-CONKLING, E.C.-1967, RB-PP).

El movimiento de mercancías a través de fronteras internacionales requiere la asistencia de gran número de empresas privadas, utiliza las instalaciones de varios tipos de servicios que suministran los centros comerciales y además se regula por las normas de numerosas organizaciones nacionales e internacionales. Los puertos marítimos tienen un doble papel en el escenario del comercio internacional: son puertas de entrada y salida de los flujos mercantiles marítimos internacionales y algunos de ellos, los de mayor rango, son centros de comercio internacional dotados de empresas de gestión y de infraestructura especializada en transacciones comerciales mundiales.

Los estudios de movilidad de mercancías entre países fueron muy frecuentes entre los geógrafos económicos de los primeros tiempos. Hubo una predilección especial por contabilizar los flujos de importación y exportación de países o de conjuntos regionales. Esta tendencia estuvo basada en la facilidad de obtención de datos estadísticos, pues las

mercancías trasladadas internacionalmente siempre se han contado y registrado con gran detalle a efectos de satisfacer los impuestos aduaneros (Arancel de Aduanas)¹⁴. El enfoque primitivo del estudio del comercio internacional, que tenía como principal punto de análisis el tráfico exterior portuario, se ha mantenido durante muchos años. Muchas obras clásicas de Geografía Económica sobre comercio internacional y transporte marítimo tratan la actividad portuaria en el marco del intercambio de mercancías, como un elemento dependiente (ALEXANDERSSON, G. - NORSTROM, G. - 1963 aptdo. 2.1).

La revolución técnica del transporte producida en la fase postindustrial, opera mutaciones radicales de diversa índole que dinamizan los intercambios internacionales: el gigantismo y la especialización naval, la unitización de las cargas, el intenso consumo de espacio en las áreas de servicio portuario, las ubicaciones industriales en los frentes litorales, la consolidación del transporte combinado o ciclo de transporte, el nacimiento de líneas marítimas regulares "round the world", etc.

Los investigadores de la geografía del comercio internacional en respuesta a los cambios técnicos que han provocado el aumento y la mundialización de los intercambios, han dado un nuevo rumbo a sus estudios. Hoy se presta especial atención a la forma como se distribuyen en el espacio, todos aquellos elementos que forman parte de la organización del comercio internacional. Los puertos marítimos contribuyen a la organización de los intercambios.

¹⁴ ARANCEL - Lista de impuestos o derechos que un país impone a las mercancías que se transportan a través de sus fronteras. Derecho que debe pagarse por una determinada mercancía que se importa. Se conoce también por "Arancel de Aduanas". El término "aranceles" en plural, tiene otro significado y se usa en otros contextos (p.ej. "aranceles proteccionistas" o "aranceles fiscales")

Los términos "intercambio" y "comercio" que difieren entre sí en matices sobre los que no siempre los autores están de acuerdo¹⁰, hacen referencia a las relaciones mutuas entre grupos políticos, países, sociedades o individuos que provocan la movilidad de flujos. Estos pueden ser de dos tipos: de mercancías y de imponderables (bienes invisibles o inmateriales: información, capital, ideas, etc.).

La Geografía del Comercio Internacional en sus fases iniciales estudió la circulación de bienes materiales, los tipos de flujos de mercancías y el emplazamiento de las redes de estos flujos en el mundo (ULLMAN, E.L.-1957, aptdo. 1). Actualmente el campo de estudio ha quedado abierto al análisis de los flujos de bienes inmateriales, y en conjunto se aspira a conocer cada uno de los múltiples elementos que intervienen en la organización del comercio mundial:

- a) papel de los actores del comercio internacional (empresas individuales mercantiles o de servicios auxiliares, multinacionales, establecimientos financieros, sociedades bancarias, estados, ministerios estatales, etc.)
- b) políticas comerciales gubernamentales (asistencia, control y restricción del comercio, control de cambios, etc.)
- c) acuerdos y organizaciones internacionales para el

¹⁰ VIGARIE (1987) destaca que la propia definición clásica del comercio confeccionada por BEAUJEU-GARNIER-DELOBEZ (1977), como "transmisión de una propiedad mediando una contrapartida", tiene implicaciones jurídicas (diversos regímenes de propiedad) y económicas (diversos tipos de contrapartidas: en especies, en metálico, etc.). Para este autor la definición general de comercio lleva implícita la idea de ganancia o interés. El concepto de intercambio, aunque no elimina la idea de beneficio o provecho, es más amplio; supone la existencia de varias modalidades de transmisión de flujos (modo de transporte, canales de comunicación ...), y se fundamenta en el balance de las operaciones entre ambas partes (equilibrio o desequilibrio).

fomento del comercio internacional (agrupaciones de sociedades, bloques monetarios, multilateralidad, etc.)

d) centros gestores e impulsores del comercio internacional (centros de mercado, centros de demanda, puertos marítimos, etc.).

La nueva fase económica mundial postindustrial muestra una estructura funcional y espacial del comercio internacional profundamente alterada respecto a períodos precedentes. La atenuación del tripolarismo económico dominante de la Europa occidental, de América del Norte y del Japón, y los cambios en la división del trabajo a escala planetaria, son hechos significativos de la nueva situación. En esta etapa final se consolida un intercambio comercial mundial multipolar; emergen nuevas potencias como es el caso del Sudeste Asiático.

Las innovaciones tecnológicas aplicadas al campo de las comunicaciones potencian la transmisión instantánea, en tiempo real, de los flujos de bienes imponderables. La transmisión de informaciones económicas y las transferencias de capitales y de todo tipo de documentación de validez comercial, se efectúan mediante soportes materiales continuos o cables (telégrafo, teléfono, telefax, telemática, etc.) o a través de ondas hertzianas para radiocomunicaciones; los satélites artificiales han potenciado el perfeccionamiento de las telecomunicaciones y de las transmisiones a distancia.

Esta nueva situación descrita altera la función comercial portuaria. Los puertos que antes eran nudos de distribución del transporte marítimo de mercancías entre nación y nación, hoy se han convertido en centros gestores de transacciones comerciales internacionales. Sólo los puertos muy grandes han tenido capacidad de reacción ante las nuevas

necesidades del comercio internacional. Así, el declive de la industrialización portuaria, junto con la generalización del transporte multimodal, han provocado la reconversión de las metrópolis portuarias en activos centros terciarios al servicio de los intercambios planetarios.

La progresiva transformación de los grandes puertos mundiales en centros impulsores de comercio exterior, ha hecho que los organismos portuarios metropolitanos adquieran la categoría de empresas terciarias, de empresas al servicio de los usuarios del transporte multimodal. Tanto el puerto como la metrópoli portuaria se convierten en atractivos objetos de estudio para los geógrafos especialistas en actividades económicas terciarias. En la ciudad inmediata al gran puerto comercial se ubican empresas de servicios de varios tipos: negocios relacionados con el transporte (transitarios, transportistas, comisionistas), negocios dependientes de la navegación (consignatarios, navieros, provisionistas, etc.) y otros unidos a la circulación de las mercancías (agentes de aduanas, empresas estibadoras, etc.).

Otros tipos de actividades económicas terciarias ligadas a la dinámica comercial portuaria, son los servicios de operaciones monetarias: las entidades bancarias, las empresas financieras, las compañías de seguros, las bolsas de comercio, las bolsas de fletes, etc. contribuyen al montaje del proceso de transporte y del comercio internacional y provocan la aparición de demás corrientes de flujos inmateriales hacia o desde el puerto a que sirven.

El terciario superior portuario, o mejor, su cualificación y diversificación, es un buen indicador de la potencia comercial exterior de un puerto. Este terciario superior sólo se desarrolla en aquellos centros marítimos, que están dotados de una infraestructura de comunicaciones adecuada a las necesidades de la circulación de información

No se puede olvidar que el mismo puerto es una empresa de servicios, un negocio de actividad económica terciaria. La explotación del puerto como empresa de servicios, muestra la faceta económica y financiera de la actividad portuaria. El grado de competitividad portuaria depende de la calidad de la gestión en la explotación. El puerto es una vasta empresa económica que debe tarifar los servicios rendidos a los usuarios lo mejor posible, pero que debe amortizar las inversiones indispensables para hacer frente a los cambios en las técnicas de transporte, y para provocar el desarrollo del tráfico comercial (tarifas, calidad, rapidez, seguridad, etc.), y promover la competencia del puerto respecto a otros (VERLAQUE, CH.-1974, aptdo. 2.1).

Por lo general un organismo administrativo del puerto rige la explotación. Existen varios modos de explotación, que dependen de la propiedad del puerto; ésta puede ser privada, estatal y municipal. Los puertos privados que suelen ser muy especializados, pertenecen casi siempre a empresas industriales. En el caso de los puertos de propiedad municipal y estatal, acostumbra a existir concesiones. A nivel estatal pueden existir varias formas de explotación, pero lo que cuenta es el grado de intervención estatal.

El funcionamiento del puerto se apoya además en otras administraciones, (Aduanas, por ejemplo) y se complementa con los servicios aportados por un número elevado de empresas privadas, que, como antes ya se indicó, son gestoras del transporte marítimo, de los trabajos de manipulación portuaria de mercancías, del movimiento financiero imprescindible en el comercio internacional, o de la información precisa para el funcionamiento del conjunto.

El nacimiento de las líneas regulares marítimas de circunvalación, el establecimiento de puentes terrestres que

unen los océanos -landbridge- , y la instalación de redes de comunicación informatizadas -World Trade Centers, Zonas de Administración Logística, etc -, han provocado una intensa circulación de bienes materiales y de bienes invisibles, entre los centros portuarios de categoría internacional, que controlan y redistribuyen estos flujos (BAUDOIN, T.-1989, aptdo. 5.6). Las metrópolis portuarias son sede de heterogéneas actividades terciarias.