

PRINCIPIOS TEORICOS Y METODOLOGICOS

SOBRE GEOGRAFIA PORTUARIA

LA PROYECCION EXTERIOR DEL

PUERTO DE BARCELONA

**ROSA
CASTEJON
ARQUED**

2.4.- LOS GEOGRAFOS PORTUARIOS ANGLOSAJONES

Bajo esta denominación se agrupan geógrafos pertenecientes a cuatro países -Reino Unido, U.S.A., Canadá y Australia que tienen en común el idioma, los métodos de trabajo, la concepción teórica y a menudo los espacios portuarios estudiados.

Este grupo en un sentido más amplio, también acoge a los geógrafos de otros países, que han recibido la influencia de los trabajos realizados en Inglaterra y Norteamérica, sobre Geografía de Puertos. Algunos geógrafos de estos países del círculo de influencia anglosajona, estudiaron en universidades norteamericanas o de Gran Bretaña, hicieron sus doctorados y trabajaron incluso en ellas durante unos años. Es el caso de HAYUTH (Israel) y CHU (Hong-Kong), por citar algunos. A pesar de que son bastantes los países que detectan influencias -Israel, Hong-Kong, Egipto, India, Sudáfrica, etc.-, sólo se va a comentar la situación de los que poseen investigadores sobresalientes o Institutos especializados en temas portuarios.

A - GRAN BRETAÑA

En Inglaterra en general hay pocos especialistas en Geografía Portuaria y en general en transporte marítimo. No obstante algunos departamentos universitarios tienen profesores que trabajan a título personal, que han realizado interesantes aportaciones a este campo de estudio. Actualmente existe un creciente número de geógrafos interesados en reutilizaciones de puertos obsoletos, pero a menudo son geógrafos sociales y urbanos que no tienen como interés primario la Geografía Marítima o Portuaria.

Algunos ejemplos representativos de este trabajo individual son:

- David Hilling, del Departamento de Geografía de la Universidad de Londres, es el único geógrafo de su departamento que trabaja sobre temas portuarios. Siempre se ha dedicado al análisis portuario de países en desarrollo, especialmente en Africa Occidental, Asia, América del Norte y Caribe. Su Tesis Doctoral trató sobre el desarrollo del sistema portuario en Ghana. Pero actualmente se interesa sobre todo por el redesarrollo de áreas portuarias británicas en desuso comercial?

- J.N. Tuppen del Departamento de Geografía de la Universidad de Salford. Aunque no se potencie esta línea en su departamento, ha trabajado individualmente sobre puertos de Francia, a raíz de colaboraciones mantenidas años atrás entre el Departamento de Geografía de Southampton, al cual estuvo adscrito, y grupos de geógrafos franceses.

- En el Departamento de Geografía de la Universidad de Keele, B.J. Turton es el único geógrafo que ha trabajado sobre puertos, pero esta es una corriente de investigación no seguida institucionalmente.

-Centros de estudios marítimos-

En Gran Bretaña, aparte de las colaboraciones individuales, existen Institutos Universitarios que acogen diversos especialistas en temas marítimos, entre los que figuran geógrafos. Por ejemplo, en el Instituto de Ciencias y Tecnología de la Universidad de Gales, en Cardiff, existe un

? Si interesa conocer las publicaciones de los geógrafos que se citan en este capítulo, consúltese la Bibliografía que aparece al final de la Tesis (n25)

Departamento de Estudios Marítimos, del cual forman parte geógrafos que han trabajado sobre cuestiones portuarias, como es el caso de Beresford. En 1987 el Grupo de Trabajo de la I.G.U. sobre Geografía Marina, efectuó en este Departamento una de sus reuniones periódicas. También en el Instituto Politécnico del South West, de la Universidad de Plymouth existe un equipo de especialistas sobre temas marítimos. En ambos casos -Cardiff y Plymouth-, se trata de centros de estudio pluridisciplinarios. En el caso del Centro de Transporte Marítimo (Marine Transport Center) de la Universidad de Liverpool, la representación de los geógrafos especialistas en puertos es escasa, pero existen interesantes investigaciones procedentes de campos afines como la de PEARSSON-FOSSEY (1983, aptdo. 2.5)

- Departamento de Geografía de Southampton -

El principal centro de Geografía Portuaria del país y uno de los fundamentales del mundo actual, es el Departamento de Geografía de Southampton. Desde hace años la Universidad de Southampton ha mantenido un interés sustancial por la investigación portuaria, que va más allá del ámbito geográfico, y que se ha manifestado en investigaciones de diversos campos, como economía, leyes, ingeniería y ciencia náutica, transporte, navegación y planificación urbana y regional.

El estudio de los puertos se ha identificado como "uno de los principales temas de investigación de la Geografía Humana del departamento", según indica Hoylo, que es una de las figuras más activas de este centro y un excelente e incansable investigador en temas portuarios y que actualmente ocupa el cargo de director del Transport Geography Study Group del Institute of British Geographers. En los programas de docencia e investigación de este departamento se ha

concedido atención especial a los estudios portuarios.

Los geógrafos de Southampton han contribuido significativamente al enriquecimiento de la Geografía Portuaria. La moderna Geografía Portuaria de Southampton deriva fundamentalmente de J. Bird que en 1967 ocupó la cátedra de Geografía y que impulsó los estudios teóricos portuarios; ha sido el principal teórico sobre Geografía Portuaria del mundo anglosajón. Hoyle se incorporó en 1969 e incrementó el interés por el estudio de puertos. Durante la década de los setenta contribuyeron en estos trabajos numerosos estudiantes y "staffs" y hoy completan el equipo:

- Pinder, preocupado por el papel de los puertos en la planificación del desarrollo regional y en el moderno crecimiento industrial

- Wagstaff, J.M. que trabaja especialmente sobre Grecia y Oriente Medio

- Witherick y Husain especializados en las relaciones entre puerto y ciudad, Southampton

- Willingale, cuyas investigaciones teóricas sobre puertos se plantean bajo los criterios de la Geografía del Comportamiento.

Este es uno de los pocos Departamentos Universitarios de Geografía, que tienen fuerte arraigo de los estudios portuarios (tanto en docencia como en investigación), y uno de los pocos que están interesados en los puertos de países avanzados y en los de países en desarrollo.

Aunque pocos miembros de este Departamento de Geografía se autocalifiquen de geógrafos portuarios puros, es decir,

sólo dedicados al estudio de puertos, como colectivo han contribuido significativamente al enriquecimiento de la Geografía Portuaria, desarrollando conceptos teóricos, analizando morfológica y evolutivamente los sistemas portuarios y estudiando las relaciones entre el puerto y la ciudad y entre el puerto y la región.

El Departamento de Geografía de la Universidad de Southampton es por tanto, uno de los principales focos de Geografía Portuaria de nuestros días.

B - U.S.A.

Después de la segunda guerra mundial hubo unos años durante los cuales las investigaciones sobre puertos tuvieron una prioridad entre los geógrafos estadounidenses. El estudio del tráfico comercial internacional que despegaba de forma espectacular en aquellos años, provocó el interés por los centros portuarios dinamizadores de los intercambios. De esta forma, se pasó a una nueva orientación del estudio portuario, que abandonaba la fuerte tendencia a estudiar las ciudades marítimas -ésta era la dirección dominante durante el período anterior a la guerra-, y que iba a tener especial atracción por el análisis de las áreas de influencia portuarias.

La tendencia a estudiar las áreas de influencia portuaria se generalizó entre los especialistas norteamericanos, y fue un vehículo usado para establecer comunicación con otros especialistas europeos (controversias teóricas, estudios puntuales, métodos de análisis de hinterlands, etc. publicados en la revista T.V.E.S.G. de Rotterdam y en la revista La Porte Oceane, de Le Havre). En este ambiente hay que situar las publicaciones de WEIGEND (1951, apéndice 5.3, 1952, 1955, -

1956 , aptdo, 5.9 Bibli. Gral.), de PATTON (1957, aptdo. 5.3-1958, aptdo 5.9) y KENYON (1970, aptdo. 5.3).

La creación de una comisión de la U.G.I. interesada por los puertos industriales, en el Congreso Internacional de Geografía de Washington⁹, dió impulso a los estudios portuarios. Un buen ejemplo del nuevo interés por el análisis de puertos, son los trabajos del Departamento de Geografía de la Universidad de Chicago realizados por Mayer en 1957.

Pero desde el momento en que la llamada revolución técnica del transporte, produjo una radical mutación del comportamiento del transporte marítimo, las investigaciones de los geógrafos pasaron a segundo plano, precisamente por el énfasis dado a los trabajos de contenido técnico. El resultado fue la disminución del interés de los geógrafos por los fenómenos portuarios. Se da el caso de que algunos geógrafos que veinte años atrás estuvieron plenamente dedicados al estudio de puertos, y que han contribuido al avance de esta disciplina con buenas aportaciones teóricas, influyendo en investigaciones posteriores, han abandonado totalmente la temática portuaria.

Actualmente no existe ningún equipo de geógrafos universitarios trabajando colectivamente sobre Geografía Portuaria. En realidad los geógrafos que se dedican a este tema son muy pocos. Según estimaciones establecidas por uno de los seguidores activos de esta línea geográfica -W. STANLEY, del Department of Geography of the University of South Carolina (Columbia)-, no existe más de una docena de

⁹ Los objetivos de esta Comisión, quedaron explicitados en artículos publicados en 1952:

Preliminary Report of the Comission on Industrial Ports (IGU). TVESG, 1952

Colaboran en esta Comisión: DAYSH, G.H.J. -BOERMAN, W.E. -GOTTMAN, J. -MORGAN, F.W.

geógrafos portuarios en U.S.A.. La Geografía de Puertos se fundamenta por tanto en el trabajo individual, tanto desde el punto de vista docente como investigador.

Los geógrafos estadounidenses en general en este campo marítimo tienen una doble proyección profesional, pues paralelamente a las investigaciones particulares desarrolladas en el marco académico universitario, suelen realizar otras investigaciones sobre puertos para el sector privado (compañías de navegación, por ejemplo), para departamentos estatales (de transporte, de administración marítima) o para autoridades públicas gestoras del funcionamiento portuario.

Por lo que se refiere a la docencia de la Geografía de Puertos en universidades de este complejo país, la situación es muy heterogénea. La existencia de cursos de post-grado o de grado medio o superior, sobre Geografía del transporte Marítimo o sobre puertos, no depende de las especializaciones organizadas por el Departamento, sino del empuje y carisma del geógrafo que individualmente sigue este camino.

En U.S.A. el futuro de la investigación geográfica portuaria, concebida en un contexto disciplinario aislado, tiene un porvenir inviable. En cambio las concepciones de la Geografía Portuaria, y la tarea del geógrafo, se valoran positivamente en los equipos interdisciplinarios que trabajan acerca del mundo oceánico, tanto si son de centros docentes universitarios como si son centros de gestión pública o privada de las tareas comerciales marinas.

- El Instituto de Estudios Marinos de Seattle -

En la Universidad Washington de Seattle, existe un centro interdisciplinario sobre estudios marinos: Institute of Marine Studies. Este instituto especializado, ofrece

varios programas de estudio. Uno de ellos se titula "Port and Marine Transportation Management" y es el único de este tipo en U.S.A. y uno de los tres existentes a nivel mundial. Cuando se completa el programa con éxito se obtiene el Master of Marine Affairs.

El objetivo del programa es llegar a comprender los aspectos teóricos de las actividades portuarias y del transporte marítimo, y adquirir familiaridad con la terminología y las operaciones. Para cumplir este propósito, el programa consta de tres componentes: los cursos teóricos impartidos*, la estancia en régimen de prácticas en un organismo portuario, empresa naviera o de transportes o en otras empresas de servicio marítimo, y la elaboración de una tesis sobre algún aspecto de la gestión portuaria.

* Tipos de cursos impartidos a los alumnos del Programa "Port and Marine Transportation Management" en el Institute for Marine Studies de la Universidad Washington de Seattle:

1	gestión portuaria	6	geografía
2	negocios y empresas intern.	7	ciencia política
3	transporte marítimo	8	economía
4	sistemas de trans. intern.	9	administr. empresas
5	ingeniería marítima	10	planif. zona litoral

Cursos concretos del programa impartidos por profesores universitarios:

- 1 Dirección y administración de puertos. (Prof. M.HERSHMAN, especialista en leyes, y T.DOWD, en gestión portuaria y finanzas)
- 2 Usos del mar. Transporte y comercio. (Prof. D.FLEMING, geógrafo especialista en puertos)
- 3 Puertos y sistemas de transporte marítimo. (por T.DOWD)
- 4 Geografía y transporte oceánico. (Prof. D.FLEMING)
- 5 Aproximaciones sobre el gobierno subnacional (Prof. D.OLSON, ciencias políticas y especialista en empresas públicas portuarias)
- 6 Transporte intermodal internacional. (Prof. R.FORD, especialista en empresas internacionales)
- 7 Legislación del almirantazgo. (Prof. D.HENDERSON, especialista en leyes)

En este Instituto de Estudios Marinos, parte de las clases corren a cargo de profesores universitarios de procedencias varias. Como se trata de un programa interdisciplinario, supone el esfuerzo conjunto de escuelas y departamentos de: leyes, administración pública, geografía, ingeniería, economía, oceanografía, ciencias políticas, administración de empresas, etc. El Profesor Douglas Fleming que pertenece al Departamento de Geografía de aquella Universidad, y que es uno de los geógrafos norteamericanos actuales especialista en Geografía Portuaria, forma parte de este Instituto.

El Departamento de Geografía de la Universidad Washington siempre ha sido un centro destacado en Geografía del Transporte. Años atrás, Edward Ullmann impartió clases sobre transportes, y en 1978, Yehuda Hayuth, otra de las figuras mundiales en temas portuarios y de transporte marítimo, presentó su doctorado después de trabajar estrechamente con el Prof. Fleming. Actualmente, este último, es el único profesor del Departamento de Geografía que trabaja sobre el tema, pero se han presentado doctorados de Geografía Portuaria de forma habitual (desde 1971, nueve), lo que muestra un mantenimiento de esta línea de investigación.

C - CANADA

La Geografía de Puertos canadiense ha evolucionado de forma paralela a la estadounidense, y su situación actual es también similar a la de su país vecino.

En el conjunto universitario del Canadá destacan hoy varios Departamentos de Geografía por su contribución a la

Geografía Portuaria. Pero su importancia procede de la labor efectuada de forma individual por alguno de sus profesores, más que de los resultados del trabajo en equipo. En general no hay grupos de investigadores o docentes especializados en Geografía de Puertos o en Transporte Marítimo.

Las cuestiones de navegación marítima se tratan específicamente en departamentos universitarios de ingeniería, donde se imparten cursos de transporte y navegación oceánica. Algunas universidades poseen además Institutos de Ciencias Náuticas, como ocurre en la Memorial University situada en la ciudad portuaria de Saint-John's. En esta universidad existe un centro de estudios marítimos especializado en Historia Marítima, que edita una interesante y conocida publicación de orientación histórica (International Journal of Maritime History).

No hay que olvidar que los centros de estudios del transporte, que son interdisciplinarios, trabajan sobre aspectos relacionados con los puertos; tal es el caso del Centre for Transportation Studies de la University of British Columbia de Vancouver. Y así se podrían ir citando otros centros universitarios no geográficos, que trabajan sobre fenómenos portuarios, pues como es sabido, éstos pueden ser abordados según planteamientos técnicos, jurídicos, medioambientales, financieros, etc.

Volviendo al campo de la Geografía, y continuando con la mención de las colaboraciones "indirectas" a la Geografía Portuaria, se ha de comentar la labor de Peter Ricketts y Douglas Day, en el estudio del proceso de explotación de recursos energéticos de los fondos marinos y sobre límites marinos. Ambos son los impulsores del grupo de especialistas sobre "Marine and Coastal Zone Managements" de la Asociación Canadiense de Geógrafos.

Respecto a geógrafos especialistas en puertos las figuras más representativas son: R. McCalla de la Saint Mary's University de Halifax y B. Slack de la Concordia University de Montreal. Este último, que es el único de su departamento que sigue esta línea, actualmente está trabajando sobre los impactos económicos locales de los puertos, y sobre las redes intermodales en Norteamérica. Es uno de los pocos especialistas portuarios que ha investigado sobre las actividades terciarias portuarias y ha publicado numerosos artículos sobre las empresas de servicios marítimos.

McCalla, también es el único de su departamento interesado en estos temas, y suele investigar sobre redesarrollo del frente marítimo, redes de navegación costera y cartografía de la infraestructura del transporte por agua en Canadá. Está trabajando en una obra sobre transporte marítimo en Canadá, y en ella de forma secundaria se hace referencia a los puertos y sobre todo a su tráfico.

Ambos son geógrafos académicos y especializados en temas portuarios; junto a ellos se debería mencionar a Ch. Forward de la Universidad de Victoria, en British Columbia, hoy menos activo en esta línea, pero que comenzó a publicar sobre navegación oceánica y puertos en la década de los cincuenta.

A parte de los especialistas en puertos, han publicado sobre temas de Geografía Portuaria, pero sin que sea su especialidad: I. WALLACE de la Carleton University of Ottawa, G. NORCLIFFE de la York University de Toronto y FARMER de la Memorial University de Newfoundland.

La docencia sobre Geografía de Puertos en Canadá tiene poca importancia. Se reduce en líneas generales a cursos opcionales de breve duración, impartidos en los últimos años de estudio, y que unas veces son sobre puertos y otras, sobre materias afines que de algún modo tratan el tema portuario.

La proyección profesional extraacadémica de los geógrafos portuarios de este país, depende de su grado de especialización, entre muchos otros factores. En el caso concreto de B. Slack, ha actuado frecuentes veces como consultor en organismos oficiales relacionados con el transporte marítimo y desde 1966 ha firmado más de nueve contratos para investigar sobre temas portuarios. En efecto, es uno de los geógrafos más sobresalientes a nivel mundial, y la difusión de sus investigaciones se realiza en revistas especializadas de diversos puertos del mundo.

D - AUSTRALIA

En Australia sobresalen en investigaciones portuarias, dos departamentos de Geografía universitarios: el de la Australian National University de Canberra y el de la Universidad de Wollongong. En los dos casos el impulso de esta línea de investigación procede del esfuerzo personal de geógrafos que han trabajado individualmente.

Rimmer, que es uno de los geógrafos que desde hace años ha promovido este tipo de estudios, actualmente es profesor del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Canberra. Tanto las aportaciones teóricas de Rimmer, como sus trabajos aplicados casi siempre a puertos del Pacífico Asiático (RIMMER, P.J.-1966 a y b, aptdo. 5.3-1978, 1985, 1986, -1988, aptdo. 1, Bibl.Gral.), han constituido interesantes contribuciones al cuerpo disciplinario de la Geografía Portuaria. Es un "clásico" de la Geografía de Puertos y al mismo tiempo un reconocido profesional de la Geografía del Transporte, como muy bien muestran sus escritos aparecidos

periódicamente en la sección de la revista PROGRESS IN HUMAN GEOGRAPHY, sobre el estado de la Geografía del Transporte. Otro geógrafo del mismo departamento dedicado a estudios portuarios es BROOKFIELD, que está interesado especialmente por los impactos de los cambios técnicos del transporte marítimo en los espacios portuarios de la costa del Pacífico.

Robinson, de la Universidad de Wollongong, es un geógrafo que ha pasado de la tarea académica convencional del Departamento de Geografía, a la dirección del "Centre for Transport Policy Analysis", creado en 1986. Su trayectoria académica, sus publicaciones y su reciente papel como director del Centro de Transporte de la Universidad de Wollongong, le han convertido en un representante importante de la Geografía Portuaria en el Sudeste Asiático y en Australia. Ha publicado obras de corte teórico y posee interesantes aproximaciones metodológicas sobre el estudio de los puertos marítimos (ROBINSON, R.- 1986, aptdo. 2.5/1970,- 1973, 1976, aptdo. 5.3/1971, 1978, 1985, aptdo. 5.4/1985, aptdo. 5.5).

La labor desempeñada por el "Centre for Transport Policy Analysis", que actúa como una consultoría, sobrepasa los límites académicos y tiene una proyección aplicada de amplio radio de acción en el Área del Pacífico; coordina las actuaciones de diversos tipos de profesionales del transporte. Varios son los proyectos sobre cuestiones portuarias y de tráfico marítimo encargadas a este centro desde el año de su creación, pues mantiene estrechas relaciones con organismos internacionales especializados en asuntos marítimos¹⁰.

¹⁰ Cuantificación de los proyectos encargados al "Centre for Transport Policy Analysis", desde su año de creación:

1986- 9 proyectos. 3 de ellos sobre puertos y transporte oceánico
1987- 8 proyectos. 5 de ellos sobre puertos y transporte oceánico

La difusión de las investigaciones portuarias realizadas en estos dos Departamentos de Geografía australianos es internacional y ejercen gran influencia en el colectivo mundial de geógrafos portuarios. Es frecuente encontrar sus publicaciones en revistas especializadas de Geografía Económica norteamericanas y europeas.

1988- 10 proyectos. 8 de ellos sobre puertos y transporte oceánico. Encargados por grupos de navegación internacionales, por la Comisión Interestatal Australiana, por la Oficina de Transportes y Comunicaciones de Canberra y por las Naciones Unidas

1989- 6 proyectos definitivos más 3 en curso de confirmación. De ellos, 7 son sobre transporte marítimo. Encargados por organismos internacionales: ESCAP, Banco Mundial y por Oficinas Gestoras de la Administración Portuaria, Institutos Australianos de Transporte y Compañías privadas.

A parte de mencionar esta cuantificación global, que da idea de la magnitud adquirida por el Centro, resulta interesante añadir algunos comentarios.

Además de proyectos puntuales el centro está elaborando tres grandes proyectos de larga duración sobre puertos australianos y sobre las políticas portuarias del país.

La E.S.C.A.P. (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, de las Naciones Unidas), cuya área de acción llega hasta el Norte de Korea, el Oeste del Irán e incluye países del Sudeste Asiático y las islas del Pacífico, está efectuando un estudio sobre su estrategia marítima regional. La ESCAP ha encargado al Centro de Transporte de la Universidad de Wollongong, la confección del modelo de red de navegación.

Otra faceta de este Centro ha sido su papel activo en las dos Conferencias Asiáticas de Transporte Marítimo, celebradas en Hong Kong y Taipei, que han reunido a investigadores y especialistas en navegación oceánica.

E - ISRAEL

País mediterráneo del círculo de influencia anglosajón

La tradición del estudio geográfico de los puertos en un estado nuevo como es Israel, forzosamente es débil. Esto explica que la especialización en este campo se haya obtenido en universidades extranjeras.

El motivo que ha llevado a destacar este estado como ámbito territorial importante en investigaciones de Geografía Portuaria, ha sido porque a él pertenece Yehuda Hayuth, uno de los geógrafos más sobresalientes en este campo de estudio.

Su proyección profesional como geógrafo especialista en puertos y transporte marítimo tiene dos vertientes, una académica y otra técnico-política: es profesor del Departamento de Geografía de la Universidad de Haifa y director del Instituto Israelita de Investigaciones Marítimas y Aéreas. Su relación con los geógrafos portuarios anglosajones se establece como consecuencia de su estancia en el Departamento de Geografía de la Universidad Washington en Seattle, donde trabajó estrechamente con el prof. Fleming y presentó su doctorado en 1978.

El tema de aquella investigación fue la incidencia de las nuevas técnicas de transporte en la organización portuaria ("Containerization and the Load Center concept"). La difusión de sus investigaciones es internacional. Ha publicado en la mayoría de revistas especializadas en temas portuarios, y sus aportaciones al cuerpo teórico de la Geografía Portuaria, que tienen una validez universalmente reconocida, son citas obligadas en los estudios de otros investigadores. Los temas sobre los que ha trabajado comprenden varios aspectos portuarios, pero se ha interesado especialmente por las consecuencias espaciales de las

transformaciones técnicas operadas en los transportes, y más recientemente por las remodelaciones del frente marítimo de la ciudad portuaria (HAYUTH, Y.-1987, aptdo. 2.5/1981, 1985,-1986, 1988, aptdo. 5.4/1982, 1988, 1989, aptdo. 5.6).

En Israel la cantidad de geógrafos dedicados al estudio portuario es mínima, y por supuesto no existen equipos de geógrafos que trabajen colectivamente. A parte de Hayuth no hay otros geógrafos totalmente especializados en Geografía de Puertos. E. Stern, actualmente profesor en la Universidad Ben Gurion de Negev (Beer Sheva) y que se doctoró en 1976 en la Universidad de Minesotta, tiempo atrás colaboró en investigaciones portuarias, pero ya no sigue esta línea (GRADUS, Y.-STERN, E., 1977, aptdo. 5.9/STERN, E.-HAYUTH, Y., 1984, aptdo. 5.8). Por otra parte, Yehuda Karmon, que es profesor emérito del Departamento de Geografía de la facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Hebrea de Jerusalén y que está adscrito al Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte de la U.G.I., ha trabajado complementariamente en temas relacionados con puertos²².

²² Karmon ha publicado algunas monografías sobre puertos del Mediterráneo. No figuran en la Bibliografía General del final de la Tesis, pues no se citan obras ni artículos sobre un puerto concreto, a menos que sean ejemplos de algún fenómeno original o muy interesante.

Algunos ejemplos de las investigaciones de Karmon, que tiende a considerar los fenómenos portuarios en planteamientos históricos, serán:

KARMON, Y. (1976) Eilat, problems of a port on a desert coast. En: AMIRAM, D.K.H.-BEN AIRE, Y. (eds), "Geography in Israel", Jerusalem, pp. 106-137

(1979) Eilat, the gateway to the south. En: SHMUELI, A.-GRADUS, Y. (eds), "The land of the Negev", Tel Aviv, Ministry of Defence Publishing House, pp. 557-572

(1986) Malta: a port without hinterland. A study in historical geography. En: CHARLIER, J. (ed) Ports et Mers, Caen, Paradigme, pp. 129-136

(1986) Problems of physical port development at the

De este mismo Departamento, S. Reichman que se doctoró en Liverpool, de algún modo mantiene relación con el transporte marítimo pues es miembro del Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte de la U.G.I..

2.5.- LA GEOGRAFIA PORTUARIA EN FRANCIA

Los geógrafos franceses tradicionalmente se han dedicado de forma muy activa al estudio de los puertos. Varios Departamentos de Geografía de universidades del país tienen como líneas de investigación consolidadas las actividades portuarias y el transporte marítimo; unas veces el impulso procede de la labor individual de algunos profesores y otras del trabajo conjunto de un equipo de geógrafos maritimistas.

En Francia existen Institutos o Centros interdisciplinarios de estudios marítimos en los que los fenómenos portuarios se analizan desde varios campos profesionales y que forman parte de las universidades (por ejemplo el CIRTAI de la Universidad de Le Havre, el ISHMER de la Universidad de Nantes y el Institut Méditerranéen du Transport Maritime creado por la Cámara de Comercio e Industria de Marsella pero que está en íntima relación con la Universidad de Aix-en-Provence).

El Comité Nacional Francés de Geografía, estructura las

Mediterranean and Atlantic coast of Europe. En: Actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la UGI "Geografía del Transporte, Conferencia Regional Países Mediterráneos", León. Dep. Geog. Univ. León, pp. 89-103

En este mismo Departamento, en 1990, GABRIEL, K.N., presentó su tesis sobre el puerto de Eilat, y su papel en el comercio con países asiáticos y africanos. Se escribió en hebreo.

líneas de investigación que existen en el país en base a 29 comisiones y 8 Grupos de Trabajo. De este conjunto, dos Comisiones, la de Geografía del Mar cuyo director es A. VIGARIE y la de Geografía del Transporte dirigida por J.C. LASSERRE, son el marco de los estudios de Geografía de Puertos, que hoy no constituye un campo de investigación con entidad propia ni con denominación individual.

- La Geografía Marina -

Un nuevo marco para los estudios portuarios

Ya se indicó en capítulos anteriores (Parte 1ª, cap. 2.5) que la Geografía Marina o Geografía del Mar es una línea de investigación en expansión, hecho que queda corroborado por la creación en 1986 de un Grupo de Trabajo en el seno de la U.G.I. (Barcelona, Reunión Regional de la U.G.I. sobre países mediterráneos), que en el plazo de dos años pasó a convertirse en Comisión (Congreso Internacional de la U.G.I., Sydney, 1988).

El amplio marco de la Geografía Marina diseñado recientemente, supone la conjunción entre hechos litorales y marinos y se fundamenta en la colaboración entre geógrafos físicos y humanos; la investigación portuaria queda incluida en su materia de estudio. Recuérdese que los principales conjuntos temáticos de la Geografía Marina son, a grandes rasgos:

- a) la circulación marítima y la economía portuaria
- b) la explotación de los recursos del medio marino
- c) la planificación y gestión del litoral y del mar
- d) la geopolítica y las estrategias espaciales marinas

Los temas de estudio de la Geografía Marina en Francia se debatieron en dos coloquios específicos celebrados en el año 1986, sobre: "La integración de las actividades humanas en el medio marino" (Niza, enero-febrero) y "Espacios costeros y sociedades litorales" (Nantes, noviembre). La realización de encuentros científicos sobre estos temas no es un planteamiento nuevo; el grupo de geógrafos de la Universidad de Nantes organizaba ya en 1983 una Conferencia Internacional sobre Oceanografía. Los resultados de los Congresos se han publicado regularmente en números especiales de revistas de Geografía¹².

A. VIGARIE, consagrado especialista en el estudio portuario, y hoy uno de los impulsores más activos de la Geografía Marina, en su artículo aparecido en la publicación informativa sobre el estado de la investigación geográfica francesa, presentado en Sydney con motivo del 26 Congreso Internacional de la U.G.I. (VIGARIE, A.-1988, aptdo. 4), exponía cuales eran las estructuras universitarias francesas que potenciaban la expansión de la Geografía Marina (cursos de post-grado, actividades en Institutos y Laboratorios especializados, CNRS, etc.). También destacaba en su artículo

¹² Las comunicaciones presentadas en los Congresos sobre temas marinos se editan en revistas de geografía francesas. Algunos de los ejemplos más recientes son:

Congreso de Niza 1986: CAHIERS NANTAIS n29, enero 1987
ANALYSE SPATIALE QUANTITATIVE ET
APPLIQUEE, n20, Junio 1987. Niza

Congreso de Nantes 1986 NOROIS, octubre 1987

Otra forma de difundir las investigaciones geográficas sobre la mar, es la dedicación de números monográficos de revistas al desarrollo de un tema marino. Por ejemplo:

NOROIS, 1984, 121, : "La France et la gestion du milieu marin et cotier". Se tratan temas de pesca, turismo, geografía física del mar, puertos de comercio, transporte marítimo, etc. Incluye además la crónica oceanográfica mundial (estado de los estudios, bibliografía, etc.)

la participación francesa en las actuaciones de carácter internacional sobre Geografía del Mar, básicamente canalizadas a través de la Comisión de la U.G.I.

- Los puertos y los transportes marítimos -
Dos temas importantes de la Geografía del Transporte

En el informe de J.C. LASSERRE sobre el estado de la investigación de la Geografía del Transporte en Francia (LASSERRE, J.C.-1988, aptdo.1), señala las tres direcciones fundamentales potenciadas:

- a) transporte urbano y regional
- b) transporte marítimo
- c) transporte y cambios recientes

Hace notar que el transporte marítimo ha sido y continúa siendo un tema muy desarrollado por los geógrafos franceses.

La investigación sobre Geografía del Transporte que está consolidada en Francia desde hace tiempo, comprende los análisis portuarios de los especialistas en transporte marítimo. También en este caso acostumbran a editarse números monográficos de revistas de Geografía, para publicar las comunicaciones presentadas en los coloquios, seminarios o congresos de Geografía del Transporte celebrados en Francia, tanto nacionales como internacionales; en ellos se pueden hallar interesantes aportaciones a la Geografía Portuaria¹³.

¹³ Pueden servir de ejemplos:

1- REVUE DE GEOGRAPHIE DE LYON, 1983, 58, 2.
Nº monográfico sobre "Rhône-Alpes, la région et la mer,

La adaptación del transporte a las nuevas tecnologías es un hecho que ha atraído a los geógrafos especialistas. Dos reflexiones se han de formular en este sentido:

- a) las relaciones comerciales internacionales suponen una concepción global del transporte; se tiende a eliminar la separación tradicional entre modos de transporte, en favor de la inter o plurimodalidad.
- b) las investigaciones sobre transporte cada vez son más interdisciplinarias.

Por tanto se ha de tener presente que en Geografía del Transporte el acercamiento a otras disciplinas es muy acusado, más que en otros campos geográficos. Estos planteamientos son los que se siguen en muchas publicaciones generales de geógrafos franceses sobre transportes (V.V.A.A.-1983, aptdo. 1/LERAT,S.-1984, aptdo. 1/BERNARDET,M.-LASSERRE-,J.C.-1985, aptdo. 1), y los que han inducido a la celebración de seminarios y encuentros sobre transportes¹⁴. Tanto

le fleuve, les ports". Incluye artículos interesantes sobre transporte marítimo, pero todos ellos referidos a la región Rhône-Alpes. Autores: CHARLIER,J.-THOMAS,J.P.

2- MEDITERRANEE, 1984, 4

Se publica el resultado del coloquio celebrado en Aix-en-Provence en 1983, sobre "Transports et aménagement de l'espace littoral, dans le domain méditerranéen", organizado por el Comité National de Géographie (Comisión de Geographie des Transports et Comisión de Geographie de la Mer), por iniciativa del profesor Wolkowitsch. Incluye artículos sobre puertos mediterráneos franceses (CARALP/LAFERRERE) e italianos (DALLARI). En la introducción H.FABRE que es el presidente del IMTM -Institut Méditerranéen des Transports Maritimes-, hace una presentación del mismo.

¹⁴ Algunos ejemplos de números especiales de revistas de geografía, que publican los resultados de encuentros sobre innovaciones en el sector transportes:

en las obras generales sobre cambios en los transportes, como en los congresos, la participación de especialistas en cuestiones marítimas, ha sido activa e interesante.

- Institutos de Geografía de las Universidades francesas -
La Geografía Portuaria

Varias Universidades destacan por su contribución a la promoción de investigaciones geográficas sobre puertos y transporte marítimo, unas veces porque alguno de sus profesores se ha especializado en temas marítimos a título individual, y otras por la tarea programada en equipo por un grupo de especialistas. Este hecho no es nuevo, sino que es un

-
- ANNALES DE GEOGRAPHIE, 1983, n°509
Los artículos se refieren a los cambios contemporáneos en los transportes. Autores: VIGARIE, WOLKOWITSCH, DAMAIS, LASSERRE.
 - BULLETIN DE L'ASSOCIATION DE GEOGRAPHES FRANÇAIS, 1983, n°492-493. Resultados del seminario sobre "Transports internationaux et strategie spatiales". Organizado por WACKERMANN, director del Institut International des Transports de la Universidad de Haute-Alsace.
 - REVUE DE GEOGRAPHIE DE L'EST, 1983, n°2.
Comunicaciones presentadas al Seminario sobre "Mutations des transports en Europe Rhénane et Central", celebrado en Mulhouse y organizado por el Institut International des Transports (Dir. WACKERMANN)

En noviembre de 1988 la Comisión Francesa de Geografía Aplicada junto con la Comisión de Geografía del Transporte, celebraron una conferencia sobre "Axes et modes de transports dans les relations de niveau international, et particulierment dans le cadre europeen". Este es realmente un tema atractivo y vigente, por la inminente integración en 1992 del Mercado Unico Europeo.

fenómeno común en muchos otros colectivos geográficos universitarios del mundo.

Aunque de una forma general el tratamiento de los temas marítimos se potencia en muchos centros universitarios franceses, el país dispone de focos básicos de promoción de los estudios portuarios:

- a) el Instituto especializado en estudios marítimos, creado institucionalmente a finales de la década de los setenta, y dependiente de la Universidad de Nantes
- b) el centro interdisciplinario creado en 1985 en la Universidad de Le Havre

A) El ISHmer de la Universidad de Nantes

El "Institut des Sciences Humaines de la Mer", que es uno de los dos departamentos que componen el I.G.A.R.U.N. (Institut de Géographie et Aménagement Régional) de esta Universidad, es el principal centro francés de estudios marítimos.

El despegue de la tendencia al estudio portuario y marítimo parte fundamentalmente de las investigaciones iniciadas por A.VIGARIE durante la década de los cincuenta, y que han continuado sin interrupción hasta el momento vigente. Los estudios marítimos de Nantes durante muchos años han estado ligados a la actuación de este geógrafo que ha sido el creador de una escuela. Tal como indican C.CABANNE y J.CHAR-

LIER¹⁰ la tarea profesional de mayor éxito y trascendencia de A.VIGARIE ha sido "desarrollar en el propio seno de la Universidad de Nantes una docencia y una investigación marítimas de alcance nacional y también sobre todo, internacional".

VIGARIE hoy está retirado de su tarea docente, es profesor emérito de la misma Universidad en la que siempre ha trabajado, y continúa su labor de geógrafo maritimista desde el I.F.M. (Institut Français de la Mer). Su aportación a la Geografía Portuaria ha sido fundamental, tanto desde el punto de vista teórico y metodológico como por sus investigaciones aplicadas. La influencia de sus publicaciones se ha extendido a toda la comunidad geográfica mundial, y su participación como especialista en puertos en los organismos geográficos internacionales ha sido muy activa y cualificada. Se ha de subrayar que ha sido uno de los gestores de la expansión de la Geografía del Mar, de cuya Comisión de la U.G.I. es vicepresidente.

Los geógrafos maritimistas de Nantes desde hace tiempo persiguen el ambicioso proyecto de fundar un Centro Universitario del Mar, concebido como una estructura interdisciplinaria abierta a la colaboración con otros organismos no universitarios de investigación o de formación. El germen de este objetivo programado fue la creación en 1976 de un DESS (Diplomatura Profesional) sobre "Actividades litorales y marítimas", y el primer organismo del futuro Centro Universitario del Mar fue el ISHmer que se creó en 1979.

¹⁰ Para presentar la obra "Ports et mers. Melanges maritimistes offertes à A.VIGARIE. (1986, aptdo. 5.2), editada en el homenaje a este geógrafo en el momento de su jubilación, los dos autores citados -CABANNE y CHARLIER-, elaboraron una Bio-Bibliografía de VIGARIE, que informa de la evolución de su actividad como profesor de Geografía (docente y investigadora), y reseña completa y minuciosamente, sus publicaciones sobre puertos, transporte marítimo y Geografía del Mar.

El ISHmer de Nantes es un instituto de investigación y enseñanza cuya ambición es "abarcar todo lo que concierne al hombre en el dominio del mar, sean los transportes marítimos, la ordenación litoral, la pesca y los cultivos marinos, o también la sociología de los hombres del mar, la medicina, el derecho, la economía, etc." (CABANNE-CHARLIER, 1986, aptdo. 5.2).

El equipo de geógrafos actual del ISHmer está compuesto por cinco especialistas en puertos, transporte marítimo y Geografía Marina:

- C.CABANNE - Medio ambiente litoral y planificación
- J.P.CORLAY- Pesca
- J.CHAUSSADE- "
- J.MARCADON - Actividades económicas comerciales.
Puertos. Transporte marítimo
- A.MIOSSEC - Aspectos de Geografía Física Marina

Este instituto de Ciencias Humanas del Mar tiene una proyección en las enseñanzas universitarias de segundo y tercer ciclo. Desde 1985 se pueden obtener dos diplomaturas superiores:

- D.E.A. (Diplôme d'Etudes Approfondies) de "Ciencias Humanas y Jurídicas del Mar". Equivale a un Master efectuable en 5º curso de carrera. Este D.E.A. ofrece la posibilidad de acogerse a tres opciones distintas:

- 1 - Preparación profesional. Formación pluridisciplinaria sobre aspectos litorales y marítimos
- 2 - Orientación a la investigación. Especialización en Geografía Marina. (clases teóricas sobre áreas costeras, recursos costeros, ordenación litoral,

etc.) seminarios de investigación sobre Geografía Portuaria y Geografía Marina).

3 - Orientación a la investigación. Especialidad en Derecho Marítimo

Aproximadamente las dos opciones de este Master orientadas a la investigación, acogen anualmente a 40-50 estudiantes

- D.I.D.U. (Diplôme de la Mer de l'Université de Nantes). Se obtiene al terminar el segundo ciclo de enseñanza universitaria. Además está pensada esta titulación para que estudiantes del medio marino de procedencia extranjera, puedan reorientarse durante un curso, para luego poder acceder al D.E.A. antes mencionado.

B - El C.I.R.T.A.I. de la Universidad de Le Havre

El "Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affairs Internationales" es de creación mucho más reciente -1985-. Los motivos que llevaron a su constitución difieren de los expuestos en el caso del ISHmer de Nantes. La creación del CIRTAI no supone la culminación de un largo trayecto docente e investigador de geógrafos especializados en el estudio portuario y marítimo. Es más una respuesta de la institución universitaria a las nuevas necesidades de formación de profesionales expertos, impuestos por los cambios producidos en los mecanismos comerciales internacionales y en el propio transporte.

Es un instituto interdisciplinario que pretende ser un ámbito de reflexión colectiva. El objetivo general es en primer lugar analizar las mutaciones que se están detectando en la circulación y los intercambios internacionales, y en

segundo lugar conocer las estrategias que han de seguir los centros marítimos para dirigirlos.

El CIRTAI asocia a investigadores de orígenes diversos—derecho, economía, geografía, historia, lenguajes matemáticos, sociología, etc.—, con profesionales del mundo marítimo y con estudiantes de la Universidad de Le Havre. Además promueve los intercambios con centros de investigación extranjeros que trabajan en los mismos temas.

A nivel práctico, la difusión de las reflexiones se efectúa a través de seminarios mensuales y mediante la organización de dos conferencias anuales abiertas a los estudiantes y a los profesionales. Los temas tratados en líneas generales son:

- a) el papel de los gobiernos en la financiación portuaria
- b) concepto de centro marítimo o portuario
- c) las conferencias marítimas de líneas regulares

Desde el punto de vista de la investigación, este centro universitario de postgrado, articula los temas de estudio en base a dos ejes:

- .- la organización de las ciudades marítimas
- .- la competencia internacional entre los centros marítimos

Anexionadas a estas dos líneas de investigación se han iniciado numerosos estudios^{1*}

^{1*} Algunos ejemplos de estudios portuarios comenzados:

ORGANIZACION DE PUERTOS

- La noción de comunidad portuaria. Responsable T. BAUDOUIN
- Los centros marítimos franceses y la descentralización. Comparaciones internacionales. C. SAYARET
- Los oficios portuarios. B. RAME

COMPETENCIA INTERNACIONAL ENTRE PUERTOS

C - Contribución a la Geografía Portuaria de otros centros universitarios franceses

Las materias de primer ciclo de la enseñanza universitaria de este país, suelen dar nociones generales sobre puertos y transporte marítimo, unas veces en el contexto de la Geografía Económica y otras como consecuencia del análisis urbano de las ciudades portuarias.

Por otra parte existe un número considerable de geógrafos, que sin ser especialistas, han realizado interesantes estudios sobre temas portuarios. También se ha de subrayar que la presencia en un Departamento de Geografía de un profesor dedicado al estudio portuario, influye en la inclusión de materias sobre puertos en las enseñanzas de tercer ciclo y en la realización de trabajos de investigación de licenciatura sobre estos temas.

La conclusión general es que la difusión de la Geografía de Puertos en Francia alcanza niveles superiores a los de otros países. Ante la imposibilidad de hacer un vaciado global de las diferentes casos, se van a comentar algunos casos que pueden servir de ejemplos ilustrativos de algunas de las situaciones.

La contribución a la Geografía Portuaria del Instituto de Geografía de la Universidad de la Alta Normandía, de Rouen, procede del trabajo personal de F. GAY, pues en este

-
- Economía del transporte marítimo en un encuadre multimodal. J.C.BUNEL
 - Evolución de las relaciones interportuarias a través de la cartografía dinámica de las líneas regulares. M.BROCARD
 - La competición y la posición estratégica de las líneas regulares. J.GRIEU

centro no existe un grupo de investigadores especialistas en temas portuarios ni marítimos. Este profesor ha publicado diversos trabajos sobre temas portuarios, pero se ha dedicado con más interés al análisis de las relaciones entre puerto y ciudad; ha investigado sobre la influencia de los centros portuarios en la organización territorial y recientemente se decanta por los problemas de las rehabilitaciones urbanas de los espacios portuarios comerciales obsoletos (GAY, F.-1982, aptdo. 5.10/1986, 1988, aptdo. 5.6). La difusión de sus aportaciones a la Geografía Portuaria llega a otros colectivos geográficos extranjeros, porque ha mantenido frecuentes contactos con otros geógrafos anglosajones. La influencia de sus trabajos en el contexto académico de la Universidad de Rouen se ha materializado en la dirección de trabajos de licenciatura; algunos se han publicado en la revista ETUDES NORMANDES, de la que es él director.

Los comentarios expuestos hasta ahora podrían inducir a pensar que los Departamentos de Geografía abiertos al estudio portuario, se ubican en Francia en las inmediaciones de la fachada atlántica. Sería una apreciación inexacta. Pero si es cierto que la actividad portuaria del Atlántico francés es muy superior a la del Mediterráneo, y este hecho ha provocado la proliferación de teóricos portuarios de la geografía en las universidades cercanas a los grandes complejos portuarios.

Siguiendo esta reflexión, sería lógico pensar que los geógrafos que están en contacto con el gran enclave comercial e industrial portuario de Fos-Marsella, tendrían que haber contribuido al enriquecimiento de la Geografía Portuaria. Efectivamente éste es el caso del Departamento de Geografía de la Universidad de Aix-en-Provence (Marsella III). En realidad es un centro universitario especializado en Geografía del Transporte, actividad que ha sido especialmente expansionada por el profesor M. WOLKOWITSCH (1982, 1983,

aptdo. 1/1982, aptdo. 2.2). En este contexto se trata el transporte marítimo. Los temas sobre los que se ha trabajado en líneas generales han sido:

- a) los estudios de los puertos en relación con las ciudades marítimas
- b) los análisis económicos de los tráficos comerciales portuarios
- c) la ponderación de los transportes marítimos en la cadena logística

El área de aplicación de las investigaciones comprende normalmente la ribera mediterránea y Africa francófona. Los profesores de este Departamento participan en el "Institut Méditerranéen du Transport Maritime", creado por la Cámara de Comercio e Industria de Marsella", con profesionales expertos en Geografía de Puertos y transporte marítimo. Como consecuencia del impulso dado a los estudios marítimos por el Departamento, los estudiantes han llevado a cabo interesantes investigaciones en sus trabajos de licenciatura y diplomaturas; así mismo se han realizado Tesis de doctorado que en gran proporción se han publicado¹⁷.

¹⁷ Algunos ejemplos de Tesis de Doctorado:

- 1978- GIRAUD, A.L., sobre construcción naval en el mundo
- 1979- LA SAPONARA, F.: Trasporti maritimi e regionale italiana. Publicada por el Istituto Universitario Navale de Napoli
- 1985- DOUET, M.: Les consortiums maritimes de lignes régulières. Pub. Caen, Ed. Paradigme
- 1987- Le Rhône et la mer: la navigation fluvio-maritime rhodanienne

Ejemplos de trabajos de licenciatura:

- 1985- ABDEFETTAN, D. sobre el tráfico marítimo exterior de Argelia
- 1988- KAHAOJANI, A. sobre puertos de Argelia
- 1988- MENDEZ, P. sobre el puerto de Barcelona
- 1988- KAKOS, M. relaciones entre Marsella y los puertos de oriente próximo

Otro centro universitario que tradicionalmente ha destacado por su dedicación a los estudios portuarios y del tráfico marítimo es el Instituto de Geografía de la Universidad Paul Valery (Motpellier III). La permanencia del profesor CH. VERLAQUE en este instituto determinó la intensificación de este campo de estudio geográfico. Ha sido un especialista clásico en transporte marítimo y Geografía Portuaria conocido internacionalmente, tanto por la difusión de sus investigaciones como por su participación activa en debates, coloquios y seminarios internacionales sobre esta materia. En la actualidad está retirado de su cargo de profesor universitario, pero durante muchos años se ha dedicado al estudio de las actividades portuarias, especialmente del área mediterránea (su Tesis de doctorado fue sobre la industrialización de los puertos del Mediterráneo Occidental -1970), y también ha analizado con rigor teórico los mecanismos del transporte marítimo (VERLAQUE, CH.- 1974, aptdo. 2.1/1961, 1965, aptdo. 2.2/1984, aptdo. 2.3/1986, aptdo. 2.4/1980, 1981, aptdo. 5.5).

El único profesor especialista que trabaja hoy en este instituto es J. CHAPMAN, pues no existe un equipo que colabore colectivamente en la expansión de esta línea de la Geografía. CHAPMAN investiga sobre este campo desde 1970, siendo sus temas prioritarios, las operaciones portuarias, la planificación litoral y los análisis de tráfico marítimo; los conjuntos espaciales analizados son Latinoamérica (su Tesis doctoral, 1974, fue sobre la organización portuaria peruana y nortechilena), Oeste de Europa y parte de África. Su especialización en cuestiones portuarias y marítimas de los países en desarrollo, le ha llevado a constantes desplazamientos y estancias en el extranjero: ha participado como experto en proyectos de la UNCTAD en África desde 1979, estuvo dos años en Latinoamérica como director de un grupo de trabajo sobre enseñanza de puertos y navegación a los usuarios, entre 1987-88 hizo la misma labor en Argelia y recientemente ha estado en Etiopía y Costa de Marfil dando clases como experto de

estos temas.

En el Instituto de Geografía de Montpellier, CHAPMAN es el responsable de un curso sobre puertos y navegación, dirigido a alumnos de tercer ciclo (nivel post-grado: D.E.S.E. -Diplôme Etudes Supérieures Spécialisées). Los temas desarrollados tratan de planificación litoral desde varias ópticas: geográfica, jurídica, medioambiental, económica, etc. No obstante pocos estudiantes eligen esta especialización -este curso unos quince aproximadamente-, pues el conocimiento general de los temas de la Geografía Portuaria es superficial; sólo se dan nociones elementales sobre puertos en el primer curso de Geografía.

2.6.- LOS GEOGRAFOS ESPECIALISTAS EN PUERTOS DE OTROS PAISES EUROPEOS

Las investigaciones de los geógrafos franceses y de los ingleses han influido de manera muy notable en el conjunto europeo, porque sus aportaciones fueron trabajos pioneros en aquellos años de despegue de la Geografía de Puertos, y porque sus maduras reflexiones teóricas han permitido la consolidación de esta línea de trabajo geográfico.

No es extraño que el interés por los fenómenos marítimos se manifieste exclusivamente en los países litorales. Es una consecuencia del determinismo del medio natural, que del mismo modo que durante siglos ha impulsado a las sociedades costeras a abrirse a la mar y a basar sus actividades económicas en los recursos del océano, en el plano intelectual ha llevado a los profesionales de la geografía, primero a juzgar, evaluar y descubrir los fenómenos marítimos y más

tarde a teorizar sobre el comportamiento del hombre respecto al mar. Esto explica que los geógrafos atraídos por el océano, los puertos y la movilidad marítima, siempre son de naciones litorales y acostumbran a residir en ciudades portuarias.

Gran parte de los geógrafos de países costeros mediterráneos forman parte del círculo de influencia francesa, hecho que queda clarísimo en el caso de Italia y España; también han recibido esta influencia los países norteafricanos de formación cultural francesa. En los comentarios que siguen, no se considera la situación de la Geografía Portuaria ni en Grecia ni en Portugal, porque ha tenido poco eco a nivel internacional. Y en cuanto a los países mediterráneos del bloque oriental, es interesante la aportación de los geógrafos yugoeslavos que se han incorporado en las últimas décadas al grupo de países activos en estos estudios.

Pero la fuerte corriente nacionalista característica de Yugoslavia, ha hecho que la mayoría de sus publicaciones sean en servocroata y por eso han tenido poca difusión internacional¹⁰. En general el estudio de los puertos marítimos se efectúa desde el punto de vista económico, y la concepción teórica y metodológica que orienta sus investigaciones es de corte anglosajón. J.DINIC, del Seminario de Geografía de la Facultad de Economía de la Universidad de Belgrado ha participado en los Congresos Internacionales de Geografía de la U.G.I.

¹⁰ En el Departamento de Geografía de la Facultad de Economía de la Universidad de Belgrado, entre 1971 y 1984, se han publicado 7 obras sobre temas relacionados con Geografía Portuaria.

Los profesores: DINIC, J.-BELEC, B.-PRIKRIL, B.-STRAZICIC, N.-GLAVAN, B. y JELINOVIC, Z. son autores de obras de este tipo. Se han publicado en varios centros: Zagreb, Rijeka, Beograd y Maribor.

Existen además dos revistas especializadas con artículos sobre la temática portuaria. Se publican en Rijeka

A continuación se exponen informaciones sobre el estado de la Geografía de Puertos en otros países europeos relevantes en este campo

A - NORTE DE EUROPA

Los geógrafos del norte europeo que mayor influencia han tenido en el desarrollo de los estudios de Geografía Portuaria, pertenecen a Departamentos de Geografía de Universidades suecas y finlandesas.

La primera manifestación de la dedicación de los geógrafos de estas regiones a temas portuarios y marítimos, fue la publicación, innovadora en aquellos años, del excelente compendio general de Geografía de Puertos de ALEXANDERSSON, G. y NORSTROM, G. (1963, aptdo. 5.1 bibl. gral.), que ha tenido una enorme difusión internacional y que es sin duda, una obra clásica en este campo.

El estudio de puertos marítimos de nivel universitario, en Suecia se lleva a cabo en los Departamentos de Geografía, y como es habitual en otras partes del mundo, su existencia, desarrollo y expansión dependen sobre todo del empuje que tengan las aportaciones individuales de los profesores. Parte de ellos están especializados en temas de comercio internacional y transporte marítimo, y por otra parte son profesores no especialistas, pero interesados en algunos de los temas que forman la materia de esta disciplina.

Una peculiaridad de los Departamentos de Geografía suecos, es que algunos están adscritos a Escuelas de Economía, como ocurre en la Universidad de Gothenburg y en la de Stockholm. A ellos pertenecen respectivamente los profesores

Göran Alvstam y Gunar Alexandersson. Es bastante frecuente que las orientaciones de sus trabajos utilicen métodos y sigan enfoques propios del análisis económico; temáticamente muestran gran interés por la relación entre el comercio internacional y el tráfico marítimo.

En general son pocos los geógrafos que de algún modo-especializadamente o de forma secundaria-, analizan los puertos. En ningún centro universitario existen grupos de geógrafos que trabajen colectivamente promocionando esta línea de investigación.

Actualmente I.Layton es uno de los profesores universitarios que participan más activamente en la elaboración de estudios portuarios, y pertenece al Departamento de Geografía de la Universidad de Umea. Hizo su Tesis doctoral (LAYTON, I.- 1981, aptdo. 5.10 bibli. gral.) sobre la evolución de los puertos del norte de Suecia durante el periodo 1750-1976. En ella analizaba cómo el desarrollo económico de los hinterlands y forelands había afectado la localización, la función y la organización de los puertos de esta parte de su país.

Con anterioridad a su Tesis, publicó artículos sobre puertos suecos pero de orientación teórica (LAYTON, I.- 1978 a y b, aptdo. 5.3), y ahora él mismo reconoce que se ha convertido en un geógrafo económico-histórico, poco interesado por los puertos actuales y la situación de la navegación marítima. De todos modos, los trabajos que se han publicado durante los años ochenta (LAYTON, I.- 1986, 1988, aptdo. 5.10, bibli. gral.), siempre muestran que está interesado en analizar los procesos de cambio a largo plazo; sus enfoques históricos de los temas portuarios, tienden a demostrar que el comercio y el transporte marítimo han tenido un papel esencial en el desarrollo socioeconómico regional. Layton es el único profesor de su departamento dedicado a temas de Geografía Portuaria; su trayectoria investigadora se ha difundido internacionalmente, en parte por su participación

en el Grupo de Trabajo de la U.G.I. sobre Geografía del Transporte.

Los geógrafos de Estocolmo han tratado los temas portuarios desde ópticas diversas, y han evolucionado con el paso del tiempo hacia un paulatino desinterés por los centros marítimos. Las investigaciones que Alexandersson ha efectuado en el Departamento de Geografía de la Escuela de Economía, han sido sobre puertos marítimos pero considerados en su faceta de nudos de transporte y de centros activadores de flujos de tráfico comercial. Por su parte los geógrafos profesores del Departamento de Geografía Humana de la Kulturgeografiska Institutionen de esta Universidad, no han sido especialistas portuarios, aunque existen algunos doctorados sobre el puerto de Estocolmo.

A finales de los años cincuenta, siguiendo la tendencia habitual en los años de expansión de la Geografía Portuaria inmediatamente posteriores a la guerra mundial, hacia el estudio de las áreas de influencia portuaria, O.HÖLCKE publicó su Tesis Doctoral sobre el puerto de Estocolmo y su hinterland.

En 1984, I. Ström-Billin (historiadora) publicó su Tesis de doctorado sobre el puerto de Estocolmo en el período 1909-1939; El propósito de este estudio era relacionar la influencia de los negocios marítimos en la gestión de la administración portuaria y las políticas municipales. Se trata de una investigación interesante de Geografía Histórica. Actualmente en el Departamento de Geografía Humana del Instituto de Geografía Cultural de Estocolmo, no existen ni investigadores ni docentes sobre Geografía Portuaria.

Como última observación referida a la investigación geográfica sueca del transporte marítimo, pero que poco tiene que ver con la Geografía Portuaria, se ha de resaltar que un

grupo de geógrafos de la Universidad de Linköpin está desarrollando un trabajo sobre los canales Göta y Kinda, ubicados al sur del país.

Finlandia es el otro país báltico que ha destacado en Geografía Portuaria, en base principalmente a las investigaciones del geógrafo GÖSTA ERIKSSON y al equipo de economía marítima del Departamento de Geografía Económica y Marketing Internacional de la Academia de Åbo (turku).

Eriksson durante los años que fue profesor de Geografía Económica y Comercio Internacional en su departamento, impulsó los estudios portuarios desde el marco académico (ERIKSSON, G.A.-1969. aptdo. 5.4/1986, aptdo. 2.4). Actualmente trabaja por su cuenta, pero en el Departamento del que formó parte continúa funcionando un grupo de profesores que trabaja sobre economía marítima, y cada año tienen un promedio de 30-40 estudiantes. Las áreas de estudio son básicamente Finlandia, Europa Norte, OCDE y Escandinavia, y los temas sobre los que se imparte docencia son: logística, transporte y comercio internacional y navegación (sobre todo estructura de las compañías navieras). De las Tesis de doctorado que se efectúan sobre Geografía Económica, un número considerable son sobre transporte marítimo y cuestiones portuarias (14 Tesis entre 1985 y 1989).

El propósito que tiene Eriksson en el momento presente, es promocionar entre los geógrafos maritimistas el estudio de la logística. Los dos flujos básicos que componen el proceso logístico, (el transporte físico de las mercancías y los flujos de información que permiten esa movilidad física), están en una fase de transformación radical. En base a estas nuevas circunstancias las teorías de localización están en completa mutación. Estos son los temas que Eriksson cree que se debe promocionar en el Grupo de Trabajo de la U.G.I. de Geografía de Transporte.

B - POLONIA

El papel de Polonia en la Geografía Portuaria hoy es realmente interesante, pero su incorporación ha sido tardía. Las circunstancias políticas de las últimas décadas han provocado una escasa difusión de su labor docente, y de su publicaciones -mayoritariamente editadas en polaco-, entre los profesionales de la Geografía Portuaria del mundo occidental.

Los estudios portuarios se potencian esencialmente en dos centros universitarios del país: la Universidad de Gdansk y la Academia de Ciencias de Polonia ubicada en Varsovia. En el primero de ellos trabajan geógrafos especialistas en puertos, en tanto que en el segundo sólo existen investigadores especializados en transportes, que de forma secundaria han colaborado individualmente al desarrollo de estudios sobre temas portuarios.

La Universidad de Gdansk tiene dos departamentos en los que se investiga sobre esta temática: el Departamento de Geografía del Transporte Marítimo, de la Facultad de Economía del Transporte y el Departamento de Geografía Económica del Mar de la Facultad de Biología, Geografía y Oceanología, que está en la ciudad de Gdynia. El despegue de los estudios portuarios se produce a partir de 1980, cuando se crea el segundo de los departamentos mencionados. Sin duda hoy constituye un importante centro especializado en Geografía Portuaria, tanto por su proyección docente como por las investigaciones que se llevan a término.

En el Departamento de Geografía Económica del Mar, cinco profesores especialistas son los responsables de la docencia de diversas materias:

Dr. M. Roznadowski	Geografía de la Navegación
Dra. S. Morawska	Ecología Social de las aglomeraciones urbanas marítimas
T. Palmowski	Geografía de Puertos Marítimos
M. Pacuk	Problemas de interacción medioambiental en transporte marítimo
Dr. J. Zaleski	Geografía del Transporte Marítimo. Cuestiones generales, teoría y método.

(Zaleski antes de la creación de este Departamento era profesor de la Facultad de Economía del Transporte)

Los temas sobre los que investiga este colectivo de profesores desde el punto de vista teórico y práctico son:

- a) efectos de la navegación y de la actividad portuaria en el medioambiente
- b) contaminación oceánica
- c) organización espacial de las regiones litorales

En cuanto a las áreas de aplicación de sus análisis son el conjunto mundial en general y de modo específico el Báltico.

Actualmente uno de los profesores del equipo, Tadeusz Palmowski, está elaborando su Tesis Doctoral sobre Geografía Portuaria, que trata las relaciones de las ciudades portuarias con pequeños "forelands" instalados en las embocaduras fluviales. Sus publicaciones son numerosas, pero escritas en polaco.

Tienen incluso una revista especializada que se edita en Gdansk : "Technika i Gospodarka Morska" (Técnicas y Economías Marítimas). Los profesores de Geografía Portuaria de este

Departamento, actúan además como asesores y expertos en varios organismos oficiales (líneas oceánicas polacas de Gdynia, Autoridades portuarias, etc.).

En el Instituto de Geografía y Organización de la Academia de Ciencias Polaca, de Varsovia, que desde hace años es centro activo y sobresaliente en estudios de Geografía del Transporte, hay tres profesores especializados en esta materia, pero ninguno de ellos investiga monográficamente sobre transporte marítimo y puertos. Z. Taylor ha publicado algunos artículos sobre puertos polacos y con él ha colaborado M. Potrykowski (TAYLOR, Z., 1984-1988/POTRYKOWSKI, M.-TAYLOR, Z., 1986, aptdo. 5.10 bibli. gral.). Se trata de trabajos efectuados a título individual y como temas marginales a sus líneas habituales de investigación.

C - HOLANDA Y BELGICA

En los Países Bajos se localizan los puertos más dinámicos y de más alto rango del "Northern Range", que son la puerta oceánica de la más importante vía de navegación interior europea. Pero esta circunstancia coyuntural no ha impulsado especialmente el estudio portuario en los Departamentos de Geografía universitarios.

El renombre que pueda tener la Geografía Portuaria de los Países Bajos a nivel internacional, procede fundamentalmente de los trabajos efectuados de forma individual por el geógrafo belga J.CHARLIER. Actualmente es profesor investigador del Instituto de Geografía de la Universidad Católica de Lovaina, donde es el único especialista en esyos temas. En este instituto universitario no existe grupo de especialistas

maritimistas ni se importe docencia sobre esta materia; en todo caso la proyección docente de sus conocimientos de Geografía Portuaria, la ejerce impartiendo cursos a tiempo parcial sobre economía portuaria en organismos extrauniversitarios (por ejemplo, durante este curso, dio clases a alumnos de países en desarrollo en el Antwerp Port Engineering and Consulting -APEC-).

J.CHARLIER, de formación maritimista francesa, ha estado muy unido a las actividades del grupo de geógrafos portuarios de la Universidad de Nantes, donde fue alumno de A.VIGARIE. La difusión de sus investigaciones portuarias, casi siempre sobre la franja marítima del oeste europeo y Norteamérica, es internacional. Sin duda hoy es una de las figuras mundiales de Geografía Portuaria, y como se puede comprobar por sus abundantes citas en la Bibliografía General, ha publicado escritos sobre una pluralidad de temas de esta disciplina.

La aportación de los geógrafos holandeses al avance de la Geografía de Puertos también procede del campo de la investigación universitaria. En el Departamento de Geografía de la Facultad de Ciencias Espaciales de la Universidad de Groningen, la investigación se estructura en torno a tres programas. Uno de ellos -Sistemas Regionales-, que incluye diversos aspectos de Geografía Económica y planificación, está dedicado a potenciar las investigaciones geográficas sobre puertos y comercio internacional. En este contexto se han de valorar las interesantes aportaciones de los profesores BREMEN, W Van der, y JONG, B.L. (1986, aptdo. 2.7/BREMENW-1986, aptdo. 2.3/1986, aptdo. 5.10).

Por otra parte en los Departamentos de Geografía Económica de la Universidad Erasmus de Rotterdam y de la Universidad de Amberes, aunque no existen especialistas en Geografía Portuaria, algunos profesores -Knaap, G.A. van der y Lambooy, j.g. por ejemplo-, han publicado artículos descripti-

vos sobre el valor económico de la actividad comercial de los grandes puertos del país.

D - ALEMANIA

La Geografía Portuaria tiene pocos seguidores entre los profesores alemanes de los Departamentos de Geografía universitarios. Aunque de forma individual algunos han contribuido al estudio portuario elaborando monografías sobre los grandes puertos comerciales alemanes -Hamburgo sobre todo-, e incluso estudiando sistemas portuarios de otros países (WIESE, B.-1981, 1984, aptdo. 5.5/NUHN-1986, aptdo. 5.5), no se ha llegado a consolidar una línea de trabajo colectivo.

El tratamiento de los temas marítimos y portuarios se plantea a nivel de iniciación desde la Geografía Económica. También los especialistas en Geografía del Transporte tratan secundariamente el modo de transporte marítimo en el plano docente, pero no en el plano investigador.

Pero se ha de tener presente que sí existe entre los geógrafos alemanes un interés por los temas marinos (GIERLOFF-EMDEN, H.G.-1980, aptdo. 4); éste, no obstante, se manifiesta sobre todo en el marco de la geografía Física Marina, como un estudio integrado del mar que conecta planteamientos multidisciplinarios, potenciará el interés de los geógrafos alemanes por los aspectos humanos de la Geografía del Océano.

Los geógrafos interesados en el funcionamiento de las actividades portuarias y del transporte marítimo, en muchos países industriales tienen salidas profesionales que no tienen que ver con el mundo académico universitario. En los

comentarios que se han hecho sobre la situación de la Geografía Portuaria en Norteamérica, Australia y Gran Bretaña, ya se expuso que muchos geógrafos profesores de universidad, desempeñan paralelamente trabajos de asesoramiento profesional en diversos organismos oficiales o privados relacionados con la actividad portuaria.

A pesar de que este estudio sólo pretende mostrar la situación de los departamentos universitarios, no se puede ignorar el trabajo de los geógrafos de entidades o corporaciones que realizan servicios de estudio para la navegación marítima y el funcionamiento portuario. Estas son muy heterogéneas tanto por la función que desempeñan (asesoramientos económicos, técnicos, jurídicos y sobre seguridad, informaciones estadísticas mundiales, estudios de mercado, etc.) como por su forma legal (institutos u oficinas nacionales, organismos paraoficiales, oficinas de organismos internacionales, empresas privadas, etc.).

El "Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistic" (Instituto de Economía de la Navegación y Logística), que es una fundación creada en 1954 por el Estado de Bremen, es un buen ejemplo de organismo paraoficial al servicio de las actividades económicas marítimas. Arnulf Hader, después de su licenciatura en Geografía (su investigación terminal fue sobre transporte marítimo: navegación en "ferrys"), ha trabajado como geógrafo en este instituto, colaborando con economistas, analistas de sistemas y científicos de la información. Ha estado trabajando en estudios de viabilidad o en análisis de mercado para servicios de transbordadores "ferry" en el Mar Báltico y Mar del Norte. Otros campos sobre los que ha investigado han sido: astilleros y navegación de cruceros.

E - ITALIA

La aportación de los geógrafos universitarios italianos a la Geografía Portuaria, durante bastantes años ha procedido de las investigaciones efectuadas individualmente. El estudio de los puertos se ha planteado a menudo como una manifestación dependiente de la Geografía del Transporte. En este sentido se ha de subrayar la labor del profesor C. MUSCARA de la Universidad de Roma, cuya participación activa en el Grupo de Trabajo de la U.G.I. de Geografía del Transporte (W-11), del que es presidente, ha influenciado en la proliferación de estudios sobre transporte marítimo en Italia (MUSCARA, C.-1983, aptdo.1/ MUSCARA, C.-SORICILLO-VALLEGA, A. (eds)-1982, aptdo.2.5).

Las actividades portuarias comerciales han sido estudiadas en el contexto de las investigaciones de los especialistas en Geografía Económica, como es el caso del equipo de profesores de la Sección de Geografía Económica de la Universidad de Venecia, formado por doctores en Economía y Comercio.

La publicación de las actas de los congresos nacionales e internacionales organizados por la Società Geografica Italiana, han posibilitado la difusión de los trabajos de los geógrafos del país sobre temas portuarios y de transporte marítimo y de Geografía Marina ("Coloquio Internacional sobre la evolución de los puertos y del litoral". Venecia, abril 1972, aptdo. 5.4/"Mare e litorali: nuovi spazi funzionali". Génova, febrero 1985, aptdo. 4-MURA, P.M.). Por otra parte la existencia en Italia de un conjunto importante de revistas especializadas ¹⁹, ha permitido la publicación de las

¹⁹ Algunos ejemplos de revistas especializadas en temas marítimos editadas en Italia:

PORTI MARE TERRITORIO (Roma) - LA MARINA MERCANTILE (Roma)-

investigaciones de los profesionales universitarios interesados en estos temas, bien marginalmente o como especialistas.

Pese a esta infraestructura favorable a la difusión de las investigaciones, lo cierto es que sólo existe en el país un centro universitario especializado en estudios marítimos: el Instituto de Ciencias Geográficas de la Universidad de Génova, adscrito a la Facultad de Educación, e impulsado y promocionado por el profesor A. VALLEGA que es el director desde 1976.

- El equipo de geógrafos maritimistas de Génova -

Desde finales de los años sesenta en el Instituto de Geografía de Génova funciona un equipo que investiga sobre la Geografía del Transporte Marítimo y Geografía Portuaria. El grupo está integrado por: A. VALLEGA, profesor de Geografía Regional y especialmente interesado en la planificación litoral; G. RIDOLFI (1986, 1987, apdo. 5.4), especialista en actividades económicas portuarias y tráfico marítimo comercial; M. G. LUCIA interesada por planteamientos teóricos y metodológicos de la Geografía de Puertos y N. VARANNI que ha trabajado sobre la relación entre la revolución de los transportes y la regionalización.

El equipo de geógrafos genoveses en la actualidad está particularmente interesado por las relaciones entre el transporte marítimo y el medio ambiente, siendo el marco

RIVISTA INTERNAZIONALE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI (Roma) -
RIVISTA MARITTIMA (Roma) - STUDI MARITTIMI (Napoli) - TRAS-
PORTI (Trieste).

La Cámara de Comercio de Savona edita una colección de obras
dedicada a temas marinos: COLLANA STRUMENTI

espacial estudiado, el Mediterráneo. Los planes de estudio de la Facoltà di Magisterio de Génova, no incluyen el estudio de los puertos y el transporte marítimo en sus contenidos docentes. Se trata por tanto de un departamento universitario dedicado al tema marítimo exclusivamente a través de la investigación; durante esta época se ha presentado un número considerable de Tesis Doctorales sobre puertos y transporte marítimo²⁰ que corroboran este interés por el trabajo de investigación.

La constitución del equipo de geógrafos maritimistas de Genova, ha sido el resultado de la dedicación de A. VALLEGA durante muchos años al estudio de los sistemas portuarios; hoy es uno de los representantes más cualificados de la Geografía Portuaria mundial. Sus artículos teóricos, que son fruto de una madura reflexión y que muestran constantemente su conocimiento de las obras de sus colegas anglosajones y franceses, han tenido difusión internacional y son citas habituales en las investigaciones sobre temas portuarios. (VALLEGA, A. - aptdos. 5.3, 5.8 y 5.10).

De otro lado, VALLEGA ha sido uno de los impulsores básicos del resurgimiento de la nueva concepción integradora de la Geografía Marina (VALLEGA, A. - 1987, aptdo. 4/POZZO, C. - FABRI, P. - VALLEGA, A. (eds) - 1987, aptdo. 4).

²⁰ Últimas Tesis Doctorales presentadas en el Instituto de Geografía de Génova:

CORSI, O. - La riapertura del canale di Suez e i traffici nel Mediterraneo con particolare riferimento al porto di Genova

SCHERONE, M.A. - I sistemi portuali Nordtirrenico e Nordadriatico. Ricerca di Geografia comparata

LOREDANA, O. - Le funzione petrolifere del porto di Genova

VARANI, N. - I contenitori nel Mediterraneo. Rivoluzione dei trasporti e regionalizzazione

El Grupo de Trabajo de la Asociación de Geógrafos Italianos, UMAR (Umanizzazione del Mare), que está coordinado por DA POZO y VALLEGA, organizó en febrero de 1985 el Segundo Congreso Nacional. Bajo el lema "Mares y Litorales: nuevos espacios funcionales", se debatieron los problemas que afectan actualmente al litoral:

- a) la nueva perspectiva económica e industrial en utilización del espacio marino
- b) la revolución del transporte
- c) la organización portuaria
- d) los criterios geopolíticos y legales en la utilización de las nuevas reservas marinas

El cargo que tiene A. VALLEGA de presidente de la Comisión de Geografía Marina de la U.G.I. (C88-19) constituida en Sydney en Agosto de 1988, ratifica el valor de su trabajo en esta línea del estudio geográfico.

- Otras Universidades italianas -
Contribuciones a la Geografía Portuaria

De una forma individual muchos geógrafos italianos han contribuido a la Geografía Portuaria, elaborando estudios puntuales sobre puertos italianos o sobre la situación portuaria italiana y mediterránea. Un ejemplo de estas aportaciones son los estudios efectuados por BIAGINI que es

investigador de la Universidad de Trieste, sobre la competitividad portuaria del Norte Italiano (1984, aptdo. 10). Pero tambien se da el caso de que en algunos departamentos son varios los profesores dedicados marginalmente a temas portuarios.

En el Dipartimento di Scienze dell'Ambiente e del Territorio de la Universidad de Pisa, aunque no existe un equipo que trabaje colectivamente en el campo de la Geografia Portuaria, se ha contribuido a su enriquecimiento por medio de la publicación de articulos monográficos de puertos de la Toscana, y con las colaboraciones regionales en obras generales sobre el transporte maritimo italiano o sobre el sistema portuario²¹. Los profesores B.CORI y G.CORTESI, interesados por los enfoques urbanos del tema portuario, han analizado las relaciones entre el puerto y la ciudad maritima en Italia (1985, aptdo. 5.6), y han trabajado sobre la interrelación entre sistemas de ciudades y sistemas de puertos de su pais (1986, aptdo. 5.6).

²¹ Bibliografia orientativa de las aportaciones al estudio portuario del Departamento de Geografia de la Universidad de Pisa

RIDOLFI, G. (1974) I porti e i collegamenti marittimi. En: "La relazione de la Corsica con il continente", Pisa, Dip.Sc.Amb.Territ., pp. 73-150

CORI, B. (1974) Industrializzazione agevolata e sviluppo portuale. En: "Verso una nuova organizzazione portuale", Venecia, Sez.Geog.Econ.Univ.Venezia

POZO, C.da, (1982) Il porto di marina di Carrara. Pisa, Dip.Sc.Amb-Terr., 59 pp.

PINNA, M. (1983) I traffici per via d'acqua e la proiezione marittima della citta di Pisa. En: "Traffici e flussi in provincia de Pisa". Pisa, pp. 125-188

POZO, C.da-MACCIONE, F. (1985) I porti della Toscana. En: SORICILLO, M. (ed) "I trasporti marittimi e la portualita in Italia", Napoli, IST.UNIV.NAVALE, pp. 339-366

Actualmente en Italia el estudio de los puertos, del transporte marítimo y en general de los temas marinos, constituye un campo de investigación geográfica en expansión. Esta circunstancia no se produce en la docencia, pues las universidades no tienen programados en las enseñanzas de tercer ciclo, ni cursos de postgrado ni de perfeccionamiento en este campo de la Geografía

2.7.- EL ESTUDIO DE LOS PUERTOS EN LA GEOGRAFIA ESPAÑOLA

Desde hace años en España se han ido publicando trabajos geográficos sobre puertos, pero no ha habido hasta hace poco tiempo especialistas en Geografía Portuaria.

Es un tema muy poco desarrollado por los geógrafos españoles. Hay escasa tradición de estudios de puertos, a pesar de la configuración peninsular del país y del gran número de puertos que existen a lo largo de sus costas.

Durante los últimos veinte años que han sido los del despegue académico de la Geografía española, se ha registrado un fuerte crecimiento y diversificación de las investigaciones geográficas universitarias, pero la Geografía Portuaria no se ha promocionado desde los Departamentos de Geografía universitarios y muy pocos han sido sus seguidores. Hoy día todavía ningún Departamento de Geografía del País se ha especializado en esta línea, ni existen equipos de geógrafos que trabajen colectivamente en trabajos de puertos, ni tiene cabida en la planificación docente.

El estado actual de esta parte de la Geografía es el resultado de la trayectoria seguida por las investigaciones sobre temas marítimos. La valoración del estado de la Geografía de Puertos se ha de formular a dos niveles, el docente y el investigador, pero uno no es el resultado del otro. Esto quiere recordar que en España la planificación docente de la Geografía universitaria ha estado muy influenciada por la existencia de líneas de investigación consolidadas y que han sido desarrolladas por mayor número de geógrafos.

- Las investigaciones portuarias de los geógrafos españoles-

En el campo de la investigación portuaria ha habido aportaciones interesantes de geógrafos que sin ser especialistas, han tratado estos temas de forma secundaria a su trabajo habitual. En la mayoría de los casos los geógrafos han sido profesores de Departamentos de Geografía universitarios, pero en algunos casos se ha tratado de geógrafos adscritos al Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Desde épocas tempranas los geógrafos españoles se han sentido atraídos por las actividades desempeñadas en los centros marítimos. Prueba de ello son los estudios publicados en el Boletín de la Real Sociedad Geográfica ya en los años cuarenta (por ejemplo, CAITANA DE AYALA, 1946-TORROJA, 1946, aptdo. 5.11.1 -AYUSO, F., 1945, aptdo. 5.11.2), y en la Revista de Estudios Geográficos (SERMET, J. 1948-TERAN, M de. 1947, aptdo. 5.11.3). Fueron aportaciones pioneras en una época que la Geografía Portuaria todavía no estaba totalmente consolidada en el colectivo mundial de geógrafos.

Después de la guerra civil y hasta los años setenta en que se produjeron las radicales transformaciones del transporte marítimo, y de los equipamientos e infraestructuras de los grandes puertos comerciales, los geógrafos españoles interesados por estos temas elaboraron sus estudios con una metodología muy influenciada por las pautas regionales francesas. Se trataba de monografías portuarias descriptivas que valoraban la evolución de los tráficos portuarios. Definían las funciones económicas del puerto y señalaban su influencia en el dinamismo económico de la región o comarca donde se ubicaba. El enfoque histórico se magnificaba en muchos casos (ejemplos: BOSQUE MAUREL, J., 1962-BURRIEL, E., 1973-FONTAVELLA, V., 1954-GARCIA PRADO, J., 1950-GIL CRESPO, A., 1968-LOPEZ GOMEZ, J., 1968-QUINTANA, A., 1974-QUIROS, E., 1975-MARTINEZ-CONDE, R., 1973-RUIZ GALLEGU, M., 1966-VICENT CORTINA, 1954, todos aptdo. 5.11.3).

Existen diferencias cualitativas notorias en el contenido de estos estudios, tanto por su extensión como por la información aportada, por la forma de tratar los temas y por las conclusiones extraídas. La tendencia a efectuar monografías portuarias no ha desaparecido, y durante las dos últimas décadas se han seguido publicando artículos con esta concepción (ver aptdo. 5.11.3).

Los análisis individuales de un puerto no siempre se han planteado por los geógrafos españoles como estudios globales. Se puede encontrar interesantes ensayos sobre aspectos parciales, tales como la relación entre la localización industrial y el espacio portuario (ALVARGONZALEZ, R., 1985, aptdo. 5.11.3), el tráfico comercial (CASTEJON, R., 1974, aptdo. 5.11.5), o la estructura del tráfico portuario (DIEGUEZ, A-MARTINEZ RODA, F., 1983-CANO GARCIA, G., 1974-LARA VALLE, 1978-MARTIN LOU, M.A., 1981, aptdo. 5.11.3).

A parte de las monografías portuarias, los geógrafos españoles han publicado artículos sobre el conjunto del sistema portuario del país. En estos se trata la estructura del tráfico comercial (ALVARGONZALEZ, R., 1983-BENITO ARRANZ, J., 1963-BARCIA LORCA, A.M., 1980, aptdo. 5.11.1) y los tipos de actividades y funciones económicas desempeñados (BOSQUE MAUREL, J., 1952-1963-MARTIN, J.L.-MARTIN LOU, M.A.-UREÑA, J.M., 1983-ALVARGONZALEZ, R., 1985, aptdo. 5.11.1). Los artículos sobre funciones económicas del sistema portuario español tienen cierto contenido teórico que no suele aparecer en las publicaciones descriptivas sobre puertos individuales y sobre frentes portuarios regionales.

Estos últimos, que tratan conjuntamente la actividad portuaria de una región marítima española, lo único que tienen en común es su escala de análisis, pues sus contenidos son bastante heterogéneos (véase aptdo. 5.11.2). Por ejemplo, unos comentan el tráfico portuario pesquero de un frente litoral del país, otros valoran el tráfico comercial del frente portuario mediterráneo, y otros son comunicaciones presentadas en Congresos, Simposios y cursos monográficos sobre una determinada región²².

El peor defecto de los estudios sobre puertos hechos por geógrafos españoles es la desconexión absoluta que ha existido y sigue existiendo en la mayoría de casos, de los

²² Por ejemplo en Agosto de 1985, la Univ. Int. Menéndez Pelayo dedicó un curso a la configuración de la Estructura Económica y Social de Cantabria. En él se trató el papel del Puerto de Santander.

Ejemplos de Congresos que han influido en la aparición de estudios portuarios regionales:

- II Conference Mediterranean regions. Council of Europe. Málaga. 1987 (BARRAGAN, J.M., 1987, aptdo. 5.11.2/SUAREZ DE VIVERO, J.L., 1987, aptdo. 5.11.2)
- Symposium Territorio Puerto Ciudad. Sevilla, Nov. 1986 (ZOIDO, F., 1986, aptdo. 5.11.2)
- Conference of European Regions and Towns with port facilities. Vigo, 1986

métodos de trabajo y de los postulados teóricos de los geógrafos especialistas portuarios de otros países. Hay excepciones, pero raras (véase aptdos. 5.3 y 5.9). Durante la última década la participación en Congresos Internacionales de Geografía ha incentivado los contactos con especialistas extranjeros.

La pluridisciplinariedad en los estudios portuarios, que es una tendencia generalizada universalmente, se ha planteado apenas entre los geógrafos españoles. Todavía se está en el estadio de "trabajos paralelos". Lo cierto es que los estudios de puertos hechos por economistas han influido notablemente en los actuales geógrafos portuarios españoles.

En nuestro país el estudio de los puertos constituye una parcela de propiedad casi exclusiva de economistas e ingenieros²³. Los geógrafos nacionales interesados o especializados en puertos, conocen y admiran sus técnicas de trabajo y han prestado más atención a los métodos usados por estos profesionales, que a los gestados por sus colegas extranjeros. Y

²³ Casi todos los artículos publicados en la revista INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA (citas aptdos. 5.11.2 y 5.11.3) están hechos por economistas. Los organismos administrativos portuarios que han publicado obras de conjunto sobre el puerto que regentan, han encargado su confección a economistas, y lo mismo han hecho las Cámaras de Comercio. La Bibliografía sobre puertos españoles -aptdo. 5.11-, incluye muchas de estas aportaciones. Resultan muy interesantes los trabajos sobre el puerto de Santander de PESQUERA, IBEAS, POZUETA y LASTRA. Algunos de estos autores son profesores de Transportes en la Universidad de Cantabria. Los puertos catalanes han sido estudiados por ALEMANY, que es profesor de Economía Urbana y Regional de la Universidad de Barcelona. Este grupo de profesionales ha realizado Tesis Doctorales sobre los transportes marítimos y el sistema portuario español (ALONSO-PASTOR PRIETO-COTO MILLAN-ZUBIETA, aptdo. 5.11.1) que son investigaciones muy interesantes y que conocen y citan los geógrafos especialistas en puertos de nuestro país.

Los Congresos interdisciplinarios, como por ejemplo los de la Asociación Española de Ciencia Regional, cuando han tratado temas portuarios, han servido para contactar los enfoques de ambos grupos de profesionales.

lo más curioso es que el enfoque y contenido de bastantes trabajos de economistas, indica el conocimiento y consulta de las obras básicas de Geografía Portuaria publicadas por autores extranjeros.

Los geógrafos españoles no han escrito obras generales sobre Geografía Portuaria. Los trabajos de mayor envergadura son las Tesis Doctorales hechas recientemente (ARACIL, J.C. 1989-BARRAGAN, J.M., 1987-PETRUS, J. s.a., aptdo. 5.11.2-MARTINEZ RODA, F., 198 aptdo. 5.11.3), que son escasas en relación a las efectuadas en otras especialidades geográficas. Algunas de estas Tesis se han publicado. Su difusión en Departamentos de Geografía universitarios debería ser un estímulo a futuras investigaciones en este campo.

La creación del Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte en el seno de la A.G.E., ha supuesto un avance en el plano corporativo para establecer contactos entre los geógrafos interesados en la circulación marítima, y difundir las investigaciones efectuadas sobre actividades económicas marinas, potenciando además las futuras.

En el plano internacional la participación de geógrafos maritimistas españoles en Congresos Internacionales de la U.G.I. y sus contactos con las Comisiones y Grupos de Trabajo (por ejemplo SUAREZ DE VIVERO en la Comisión de Geografía Marina y BARRAGAN en el Grupo de Trabajo de Geografía del Transporte), ha constituido una interesante apertura a la colaboración con el exterior.

- La docencia universitaria de la Geografía Portuaria
en España -

Hasta el momento no ha existido docencia regularizada de Geografía de Puertos ni de Transporte Marítimo, en los Departamentos de Geografía de las Universidades Españolas.

Los Planes de Estudio Universitarios homogeneizados a nivel estatal, no han incluido nunca materias específicas sobre esta parte de la Geografía. El único incentivo que se haya podido dar a esta temática ha tenido que ser desde la materia de Geografía Económica. El más o menos profundo tratamiento de los temas de circulación marítima y actividades económicas portuarias, ha dependido del voluntarismo de los profesores universitarios responsables de la docencia de materias de Geografía cercanas al contenido marítimo-portuario.

La planificación docente de la Geografía Universitaria nacional ha homogeneizado las materias fundamentales, aunque los centros pequeños de reciente creación se han distanciado de las normas generales por carencia de medios humanos para llevarlas a cabo. También se da el caso de algunas universidades del país que han gozado de cierta libertad de acción, y han incluido en sus propios planes docentes asignaturas optativas de orientación marítima. Es del caso del Departamento de Geografía -Área de Geografía Regional-, de la Universidad de Barcelona, que durante los dos últimos cursos ha impartido docencia especializada sobre Transporte Marítimo y Geografía Portuaria. Un recurso adoptado en otros centros para paliar la rigidez de las normas universales docentes, ha sido la organización de Seminarios y Cursos monográficos complementarios, sobre temas varios del campo geográfico marino.

Los planes de estudio que pronto van a entrar en vigencia, de acuerdo con los principios de autonomía universitaria regulados por la L.R.U., permiten por primera vez que cada Departamento de Geografía elija una parte de las asignaturas optativas, que pueden llegar a suponer un 50%. Esta nueva normativa educativa nacional, en breve va a permitir que cada Departamento potencie los campos geográficos que desee. Es una buena expectativa para la promoción de la Geografía Portuaria, de la Geografía del Transporte Marino y de la Geografía Marina.

Para terminar este comentario sobre el estado de la investigación y de la docencia de los temas portuarios en España, se cree interesante hacer una sugerencia sobre la futura programación de cursos de postgrado y de Tercer Ciclo Universitario. Sería deseable la integración del estudio de los puertos marítimos en el amplio marco de la Geografía Marina, pues permitiría la colaboración entre especialistas de varios campos de la Geografía y los de otras ciencias sociales y naturales. De hecho, ésta es la tendencia que se sigue en muchos centros universitarios de tradición maritimista.

PARTE TERCERA

LA PROYECCION EXTERIOR DEL

PUERTO DE BARCELONA

LA PROYECCION EXTERIOR DEL PUERTO DE BARCELONA

Esta última parte de la Tesis tiene un propósito diferente a las dos precedentes, que, como se ha podido comprobar, tenían una orientación teórica. Ahora se va a proceder a la aplicación práctica de varios métodos de trabajo, con el objeto de mostrar la proyección exterior espacial del Puerto de Barcelona en el resto del mundo.

Interesa poner de manifiesto la relación comercial que existe entre este puerto y otras áreas terrestres del extranjero separadas de él por la interposición del espacio oceánico. Los elementos empleados para evaluar la relación son:

a) el tráfico comercial marítimo, considerado en dos sentidos: tráfico internacional de mercancías y tráfico exterior de barcos comerciales

b) la organización del espacio marítimo de cara a la navegación comercial (líneas regulares de navegación)

Antes de pasar a la aplicación práctica del análisis, se exponen en primer lugar, varias reflexiones teóricas sobre el concepto de proyección exterior portuaria y sobre áreas de influencia portuaria; y en segundo lugar la base metodológica utilizada para el estudio de la proyección exterior del Puerto de Barcelona.

CAPITULO 1

MARCO TEORICO Y METODOLOGICO

1.1.- EL CONCEPTO DE PROYECCION EXTERIOR

Hasta ahora no se ha utilizado en Geografía Portuaria el concepto de proyección exterior, en la acepción teórica que se va a explicar seguidamente.

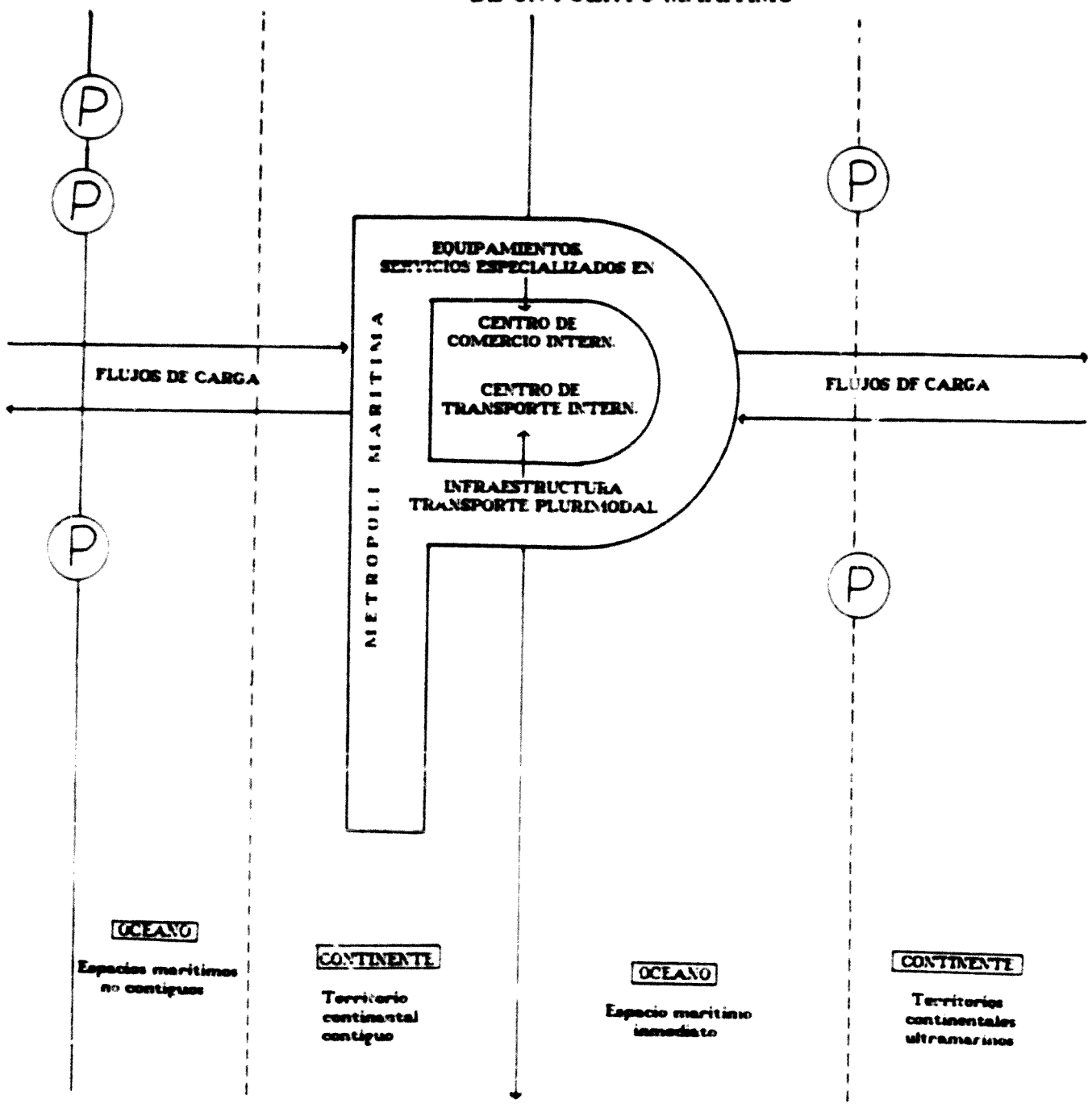
En líneas generales la proyección exterior de un puerto es la "imagen" que de él se tiene en el conjunto marítimo-portuario mundial, como centro activador del comercio internacional. Por tanto sólo tienen una proyección exterior sobresaliente, los grandes centros portuarios que gestionan intercambios internacionales y que dinamizan tráfico mercantiles diversificados.

La génesis del concepto "proyección exterior portuaria" se hace necesaria cuando los puertos marítimos se reconvierten en centros protagonistas del transporte internacional. Este hecho corresponde a la última fase del proceso de evolución portuaria, seguido en los países industrializados durante la segunda mitad del siglo actual. Se produce después del declive de la expansión de las M.I.D.A.S. o Z.I.P. en los espacios portuarios y periportuarios de las grandes ciudades marítimas.

La revalorización del puerto marítimo como centro de comercio y de transporte internacionales supone una adaptación a las nuevas técnicas de transporte, es decir, un acondicionamiento de los accesos náuticos y terrestres, que permita convertirlo en un enclave atractivo en el continuum espacial océano-continente.

Estas remodelaciones que presentan al puerto como un eslabón importante en la cadena de transporte multimodal, suponen además la existencia de equipamientos de servicios especializados (tanto los ubicados en las Zonas de Actividades Logísticas portuarias -ZAL-, como las múltiples empresas de servicios emplazadas en la ciudad marítima). El esquema N28 expone de forma gráfica y simplificada la noción de proyección exterior espacial portuaria.

**ESQUEMA 8
PROYECCION EXTERIOR ESPACIAL
DE UN PUERTO MARITIMO**



El puerto concebido como centro de comercio y transportes internacionales, es un organismo dependiente de los servicios especializados de las "metrópolis marítimas"¹. Existe por tanto una relación intensa entre la "proyección exterior portuaria", en el sentido que se ha expuesto, y la existencia de una metrópoli marítima.

La configuración de la proyección exterior de un puerto es aleatoria y depende de una multiplicidad de factores que fácilmente se pueden intuir; por ejemplo, depende de situaciones coyunturales planetarias, como pueden ser el ambiente económico o la situación política mundiales. Pero, la imagen o proyección exterior de un puerto, está también determinada por otras circunstancias locales también sujetas a cambios. A modo de ejemplo se pueden citar algunas de estas circunstancias que influyen en la modelación de la proyección exterior portuaria:

- a) la potencia productiva, la dinámica económica y la necesidad de intercambios comerciales internacionales del país o región donde se ubica el puerto
- b) la categoría económica y la cantidad de equipamientos de servicios de la ciudad marítima que sustenta al puerto
- c) la proximidad o accesibilidad a las rutas activas del tráfico marítimo mundial y la participación como punto de escala en las líneas de navegación regular que organizan el océano
- d) los niveles de conectividad con áreas continentales situadas a la espalda del puerto, que dependen de la existencia de infraestructuras eficaces viarias o fluviales, etc.

¹ Véase Parte Primera, Capítulo 2, apartado 2.1

En resumen, la proyección exterior portuaria depende del volumen, de la cualificación y del alcance espacial del comercio exterior que gestiona.

En esta Tercera Parte de la Tesis se estudia la proyección exterior espacial del Puerto de Barcelona, pero se es consciente de que las proyecciones exteriores portuarias se pueden analizar con objetivos no espaciales. Puede interesar conocer, por ejemplo, la proyección exterior financiera, o la proyección exterior desde la óptica de las técnicas náuticas, o la proyección exterior socio-profesional del terciario portuario, etc.

Se ha optado por el análisis de la proyección exterior espacial porque en Geografía tradicionalmente se ha concedido prioridad al enfoque espacial. Además dado que uno de los indicadores usados en este trabajo para medir la dimensión de la proyección exterior espacial, es el Foreland, se contribuye al estudio de las áreas de influencia portuaria, tema sobre el que desde hace tiempo he estado investigando.

1.2.- LAS AREAS DE INFLUENCIA PORTUARIA

Tradicionalmente se ha reconocido la existencia de dos tipos de área de influencia portuaria. Un tipo está constituido por los territorios próximos al enclave portuario; esta área de influencia que ha recibido diversas denominaciones en castellano y en otras lenguas -área de influencia interior o continental, traspais, "arrière pays", "retroterra", , etc.-, hoy internacionalmente se conoce como hinterland. El otro tipo de área de influencia portuaria está formado por los territorios alejados del puerto y separados de él por la interposición del mar; esta área de influencia que es la

exterior o ultramarina (avant-pays, en francés), se denomina internacionalmente foreland. Los territorios servidos por un puerto marítimo se conocen universalmente por hinterland y foreland, según sean continentales o estén allende los mares.

Mis primeros trabajos sobre Geografía Portuaria -Tesis de Licenciatura, 1972-, me condujeron hacia el campo de la reflexión conceptual sobre las áreas de influencia de los puertos marítimos. Es un tema que me ha interesado siempre y su estudio ha dado luz a dos publicaciones. Una de ellas (CASTEJON,R.-1978), en el momento de su aparición fue bastante excepcional entre los geógrafos españoles especialistas en puertos. Como se puede observar en las citas reseñadas en la Bibliografía que se incluye al final de esta Tesis (aptdo. 5.9), los geógrafos españoles se han incorporado tardíamente a estas discusiones teóricas (BARRAGAN,J.M.-1986,1987, aptdo. 5.9/MARTINEZ RODA,F-1981' aptdo. 5.11.1). El primer artículo que publiqué sobre este tema (1978. aptdo. 5.9), analizaba el concepto de hinterland, su origen y evolución posterior y trataba también sobre el origen y aceptación del concepto foreland, basándose en las reflexiones de los principales especialistas mundiales en estos temas. Recientemente ha aparecido otra publicación (CASTEJON-,R.-1989), que constituye una aportación cualitativa al estudio del hinterland; comienza con una definición genérica de esta área de influencia y termina con el establecimiento de una tipología de hinterlands. La bibliografía citada en el texto de este artículo y la reseñada al final, recogen los últimos trabajos efectuados en este campo, a nivel mundial.

No se van a incluir aquí, en esta Tercera Parte de la Tesis que es aplicada, reflexiones conceptuales sobre las áreas de influencia portuaria que se desarrollan en las dos publicaciones que se han comentado. En todo caso para matizar el concepto de foreland, ya que es el ámbito espacial sobre el que se proyecta exteriormente la actividad comercial

portuaria, se expondrán nuevos puntos de vista. Tambien se introducirán algunos comentarios sobre el "espacio marítimo", otra de las áreas tributarias de las actuaciones de la actividad portuaria.

Antes de pasar a valorar específicamente el Foreland, es interesante comentar la importancia concedida por los geógrafos a los espacios tributarios de la actividad portuaria. El estudio de las áreas de influencia ha sido uno de los temas que más ha atraído a los geógrafos interesados por las actividades de los centros comerciales marítimos. En la tipología de estudios geográficos portuarios creada por BIRD (véase Tabla N23), se percibe que esta tendencia a delimitar y conocer las áreas dependientes de puertos, se manifiesta desde los comienzos de la Geografía Portuaria y no se ha abandonado con el paso del tiempo. Lo que ha cambiado es la importancia concedida por los especialistas en puertos a las dos áreas tradicionales de influencia. En el transcurso de los últimos cuarenta años se producen tres hechos sobresalientes:

- 19) se va abandonando la moda que hubo en los primeros años, de estudiar los hinterlands portuarios de forma parecida a los estudios de áreas de influencia urbana
- 29) la gran expansión del comercio internacional marítimo, hace que la delimitación de los forelands cobre un nuevo atractivo
- 39) la nueva organización de la navegación oceánica, derivada de la aparición de líneas regulares de circunnavegación, y de la tecnificación de las técnicas de transporte marítimo, despierta el interés por el estudio de otro ámbito espacial de la influencia portuaria: el espacio marítimo.

La irrupción de las nuevas técnicas de transporte y el uso generalizado de la plurimodalidad, han provocado serias dificultades para la limitación de los hinterlands. Esta situación se da particularmente en los grandes puertos de comercio, que movilizan internacionalmente cuantiosos flujos de mercancías, y que se han convertido en centros de transportes combinados. Algunos organismos portuarios de rango mundial pueden llegar a tener hinterlands que rebasen los límites de un continente (piénsese en los "landbridges" de largo trayecto, tipo norteamericano o transasiático que parten de centros portuarios). De hecho, en los últimos años han disminuido notoriamente los estudios sobre hinterlands de los grandes puertos de comercio de los países industriales.

Muchos autores maritimistas opinan que hoy estamos en una nueva era marítima caracterizada por las nuevas dimensiones del comercio marítimo, por las nuevas tecnologías de los transportes y por la búsqueda de un nuevo orden marítimo internacional. Este contexto propicia la aparición de un nuevo protagonismo portuario. Actualmente se tiende a reconvertir los puertos de las metrópolis marítimas en centros activadores de comercio internacional, dotándoles de una infraestructura terciaria especializada (financiera y logística). Esta situación propicia el estudio de los forelands portuarios, pues en parte son la presentación de la dimensión espacial del comercio internacional.

1.3.- FORELAND Y ESPACIO MARITIMO

El uso del término Foreland como "área de influencia exterior de un puerto" es relativamente reciente. Según indica BIRD (1970, aptdo. 5.1), el primer geógrafo que lo emplea es el polaco BEREZOWSKI en 1949 (aptdo. 5.9). El concepto Foreland se aplica exclusivamente para hacer referencia a áreas de influencia portuaria; en cambio, Hinterland, que es el complementario en las designaciones de áreas de influencia portuaria, se ha usado frecuentemente aplicado a áreas de influencia espaciales no portuarias.

Pese a que la aparición de la palabra Foreland acaece a finales de la década de los cuarenta, su contenido conceptual no se expresa formalmente hasta la mitad de los cincuenta. El geógrafo norteamericano G.WEIGEND (1952,1955,1956, aptdo. 5.9) comenzó a usarlo sistemáticamente desde 1956, y en 1958 elaboró la primera definición:

"los forelands son las áreas terrestres con las que un puerto contacta, que están alejadas de él y separadas por la interposición del espacio marítimo; con esas áreas el puerto está comunicado por líneas de transporte oceánico"

Así pues, la carga que sale-hacia o llega-de un puerto en barco, se dirige-hacia o procede-de otra área terrestre ultramarina que recibe la denominación de foreland ².

² En otros idiomas se usan términos sinónimos de Foreland:

Área de influencia exterior (castellano)

proiezione marittima (italiano)

avant-pays (francés)

meerslage (alemán)

El uso de Foreland es el más generalizado. Por esta causa en esta Tesis se usa dicho término inglés.

El Foreland está formado por un conjunto de territorios discontinuos. Puesto que en el estadio técnico actual la distancia ha dejado de ser un factor determinante de los intercambios, la proximidad o lejanía de los territorios que componen el Foreland de un puerto, dependen de otras circunstancias: en parte de la dimensión y estructuración de los acuerdos comerciales internacionales, y en gran manera de su localización en el esquema mundial de las líneas regulares de navegación oceánica.

Con posterioridad a WEIGEND, los geógrafos portuarios interesados en reflexiones teóricas han contribuido a enriquecer y matizar el contenido del concepto Foreland (véase citas aptdo. 5.9). En general los teóricos de estos temas coinciden en el reconocimiento de las características definidoras del área de influencia exterior portuaria, pero se plantean algunas divergencias.

La teoría clásica del "triptico portuario" de VIGARIE³, que en cierto modo identifica el Foreland con el espacio marítimo -siempre se habla de "...avant-pays océanique..."-, ha influido en muchas investigaciones de Geografía Portuaria, particularmente en las que tratan sobre áreas de influencia.

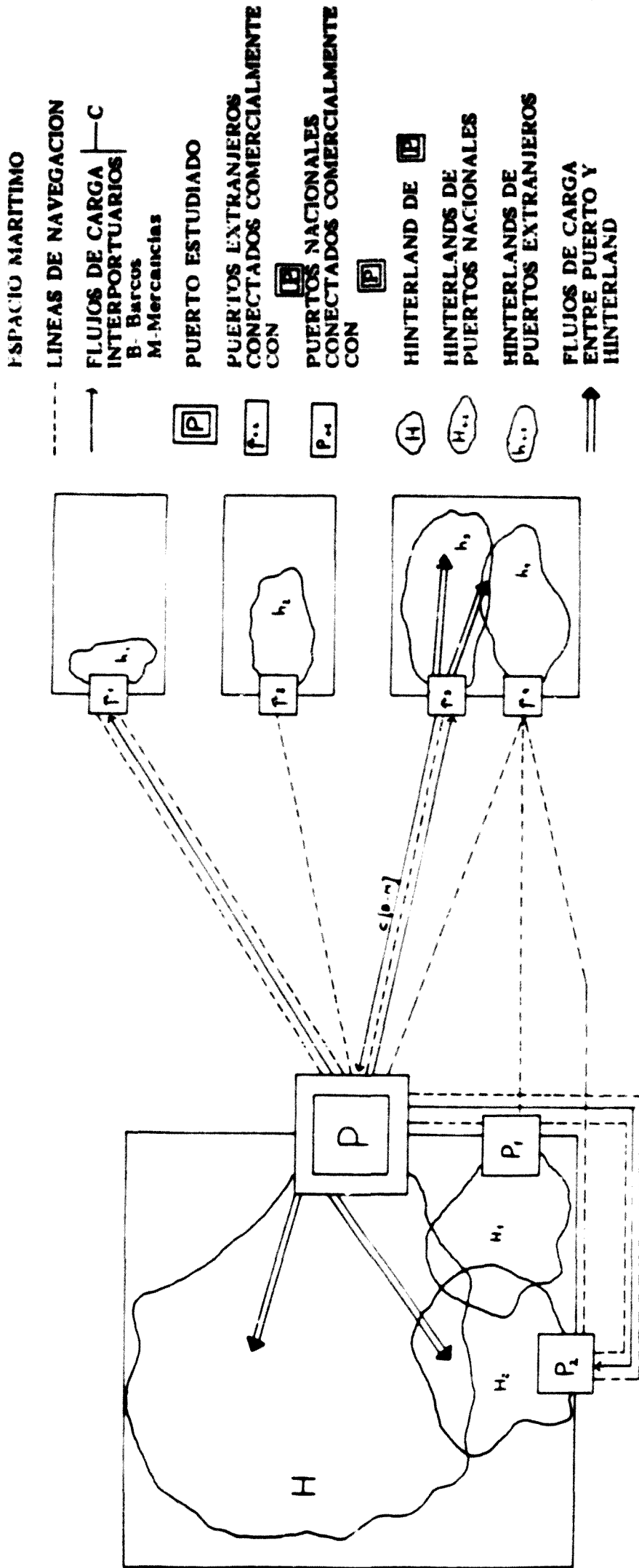
Por lo general los trabajos de los geógrafos anglosajones separan las dos unidades espaciales -Foreland, espacio marítimo-, pero las aportaciones clásicas de VIGARIE han transmitido confusionismos a sus seguidores, que todavía recogen los trabajos recientes de geógrafos de su propia

³ Para este geógrafo las corrientes de tráfico marítimo atraviesan tres dominios: el puerto, el horizonte marino o "avant-pays" oceánico, y el horizonte continental o "arriere-pays". Siguiendo sus propias palabras "...en realidad en el otro extremo del trayecto oceánico, el puerto con el que se mantiene relación, forma parte de un triptico similar" (1979). Para él el "avant-pays" es una noción esencialmente oceánica. (VIGARIE, A.-1968, aptdo. 2.1-1979, aptdo. 5.1-1972, aptdo. 2.7)

escuela (por ejemplo, MARCADON, J.-1986, 1988. aptdo. 5.9), y las investigaciones de geógrafos españoles (BARRAGAN, J.M.-MARTINEZ RODA, F, 1980, aptdo. 5.11.3).

El esquema N29 muestra gráficamente los elementos que participan en la noción general de foreland portuario. Tomando como referencia este modelo gráfico, se van a exponer de forma sistemática varias reflexiones sobre el contenido conceptual de Foreland, que explican y justifican los criterios adoptados por esta Tesis, para la confección de una metodología de forelands.

ESQUEMA 9
ELEMENTOS QUE PARTICIPAN EN LA NOCION DE
FORELAND PORTUARIO



A - Según se observa en el esquema, el Foreland del puerto estudiado, en sentido amplio comprende el Hinterland de los puertos con los que conecta comercialmente. En cambio en sentido estricto, los territorios que forman el Foreland portuario son los espacios terrestres ultramarinos que están comunicados mediante navegación oceánica.

Desde los inicios de la utilización del término Foreland, los teóricos de la Geografía Portuaria han insistido en que existe una dependencia total entre configuración de forelands y uso del modo de transporte marítimo. Efectivamente, en su día WEIGEND (1958, aptdo. 5.9) comentaba que una de las distinciones entre Hinterland y Foreland estaba en el modo de transporte usado para entrar o sacar la carga de los espacios continentales. Un caso extremo sería el de los puertos ubicados en las embocaduras de las arterias fluviales de penetración interior; el uso de buques oceánicos o de barcazas de transporte interior constituye en ese caso el elemento de distinción entre Foreland y Hinterland.

A nivel pragmático los estudios concretos de forelands que se han ido efectuando en las últimas décadas han sido de dos tipos:

- 1º- El estudio del Foreland queda restringido a los espacios portuarios ultramarinos. La razón está en la explotación de la información estadística, que cubre la relación interportuaria. En la mayoría de casos la relación se pondera en función del tráfico de buques comerciales entre el puerto estudiado y sus "partners" de allende los mares.
- 2º- La localización de los Forelands de un puerto se estima no en función de los puertos conectados, sino en relación al país "partner" en comercio por vía marítima. Esta solución se adopta cuando se analiza

la composición de los flujos de carga transportada (tonelaje total, valor, tipos de mercancías, etc). En estos casos la información estadística sólo permite averiguar el país de origen o destino de la carga movida por mar, sin que se especifique el puerto de entrada o salida de la misma.

B - El Foreland es un concepto de carácter comercial. Recuérdese que es un área de influencia portuaria cuyos límites quedan establecidos por la dimensión espacial de las relaciones comerciales que un puerto mantiene con el exterior valiéndose del modo de transporte marítimo.

La idea de relación comercial marítima exterior es ambigua, y esta ambigüedad conduce al reconocimiento de la existencia de varios tipos de Forelands. Se puede idear diversas tipologías según el hecho que se quiera resaltar (clases de comercio, variedades de mercancías, dirección de los flujos de carga -embarque, desembarque-, valor o tonelaje total de la carga, exclusividad en los servicios de transporte o competitividad con otros puertos, etc.), y según la escala (puerto, región, país, continente, fachada marítima, etc.).

Es evidente la existencia de una pluralidad de tipos de Forelands. Del mismo modo que se han creado tipologías de Hinterlands portuarios (CASTEJON, R.-1989, aptdo. 5.9), se pueden crear para esta otra área de influencia portuaria. Pero al margen de estos planteamientos teóricos, lo cierto es que los tipos de Forelands comúnmente estudiados por los geógrafos portuarios, se pueden agrupar en tres amplias categorías espaciales:

1. - Foreland global, total o general

Comprende todos los territorios conectados marítimamente por flujos de carga comercial, sean del propio país o

del extranjero

2. - Foreland nacional

Delimitado según los contactos de navegación comercial establecidos con los puertos del propio país. Está basado en los intercambios de comercio interior. Se denomina también Foreland de cabotaje

3. - Foreland internacional

Incluye los territorios del extranjero con los que existe intercambio comercial oceánico. Constituye el indicador fundamental para medir la dimensión espacial del comercio internacional marítimo

Volviendo a considerar el esquema N29 que recoge los elementos que participan en el concepto Foreland, es preciso comentar las características generales del espacio marítimo, que es el escenario de los desplazamientos de la navegación oceánica que comunica comercialmente el puerto con su Foreland.

Entre ambos elementos, puerto y foreland, se extiende el espacio marítimo que está organizado y estructurado por rutas, que son áreas de navegación de utilización permanente. La organización de las rutas depende de la actividad económica de las áreas terrestres adyacentes al océano. Esta circunstancia implica que algunas partes de la superficie del mar se usen más que otras, y también determina la aparición de sectores con frecuencias de uso más acusadas. Las disparidades de uso y frecuencia de circulación en la superficie oceánica, sean por razones físicas o por intereses económicos, permiten el diseño de las rutas.

Como indican los geógrafos expertos en circulación marítima (VIGARIE, A.-1965/VERLAQUE, CH.-1974, apdo. 2.1/WEIGEND, G.-1958, apdo. 5.9), la aparición de las rutas oceánicas que canalizan los flujos de intercambio, no es fortuita ni espontánea. Reflejan el estado del mundo en un momento

dado, pues dependen de la coyuntura económica y de la política internacionales.

Antes de los años cuarenta se hicieron pocos trabajos sobre el contenido económico y técnico del espacio marítimo. Entonces interesaban sobre todo los puertos y su proyección continental (VALLAUX, L.-1933, aptdo. 4). La obra de SIEGFRIED (1945, aptdo. 2.2) fue el primer análisis de la noción de ruta marítima.

WEIGEND recuerda que la distribución y naturaleza de las rutas de navegación ha sido repetidamente discutida en la literatura geográfica y económica. Pero como resultado de estos debates un hecho queda claro, y es que con la instauración de la navegación en líneas regulares se opera un nuevo diseño de las rutas mundiales que estructuran el espacio marítimo; las empresas multinacionales que participan en el proceso de la navegación marítima tienen hoy un papel decisivo en las configuraciones generales y eslabones de trayectos de las rutas mundiales. Un ejemplo representativo de esta situación es la aparición de las rutas de circunnavegación en la década de los setenta.

La expansión actual del tipo de navegación en líneas regulares, a parte de influenciar notoriamente en la organización de las rutas náuticas, ha provocado mutaciones en los puertos. Desde la óptica portuaria, y en relación a la organización del espacio marítimo, se han de destacar dos hechos:

- 10- los puertos que tienen acceso a las "avenidas" de tráfico -entiéndase líneas regulares internacionales-, tienen más ventajas que los que carecen de accesibilidad; surge por las diferencias de ubicación, la competitividad entre los puertos de litorales próximos

22- el equipamiento de un puerto ha de estar adecuado a las necesidades impuestas por la organización de la navegación, del mismo modo que su infraestructura se adapta a las técnicas de transporte.

El puerto ha de estar dotado tanto en su organización humana, como en el trazado de su infraestructura material, de los instrumentos que posibiliten sus servicios al Foreland y que permitan el funcionamiento de la navegación en el espacio marítimo. Así pues, la complejidad de su infraestructura, de las instalaciones técnicas, de sus organismos administrativos y de las empresas de servicios comerciales y de navegación, creced a medida que aumenta el rango del Foreland.

El puerto ha de poseer un equipamiento humano, económico e institucional que gestione la circulación en el espacio marítimo entre los puertos conectados comercialmente.

1.4.- METODOLOGIA PARA ESTUDIAR LA PROYECCION EXTERIOR ESPACIAL DEL PUERTO DE BARCELONA

La estrategia seguida en esta investigación sobre la proyección exterior espacial del Puerto de la ciudad de Barcelona, se basa en el conocimiento de la distribución en los territorios del mundo de su comercio internacional marítimo.

Los caminos para establecer el alcance de la difusión espacial de sus intercambios comerciales internacionales, han sido:

- 19 - El análisis de la dimensión, cualificación y dirección de los flujos de mercancías de procedencia o destino exterior ultramarino.
(análisi del tráfico de mercancías importadas y exportadas en y desde el Puerto de Barcelona, de y hacia otros países del mundo)
- 20 - El análisis de la movilidad náutica de barcos comerciales y de los contactos interportuarios provocados por los transportes internacionales de mercancías.
(análisis del tráfico de buques entre Barcelona y otros puertos del mundo)
- 30 - El análisis del acceso a las redes de comunicaciones marítimas regulares mundiales.
(análisis de las líneas internacionales de navegación regular comercial de las que Barcelona es puerto de escala)

En la Tabla N28 se relacionan estos indicadores, con los conjuntos espaciales de influencia exterior portuaria conocidos tradicionalmente por los teóricos de la Geografía Portuaria.

TABLA N.º 8
LA PROYECCION EXTERIOR ESPACIAL DEL PUERTO DE BARCELONA

CONJUNTOS ESPACIALES	INDICADORES	ESCALAS
<p>1</p> <p>FORELAND</p>	<p>TRAFFICO MARITIMO</p> <p><u>MERCANCIAS</u></p> <p>COMERCIO EXTERIOR</p> <p>L1 GENERAL [INDICE BIRD]</p> <p>L2 SECTORIAL [8 GRUPOS SIGNIF ECONOMIA]</p>	<p>PAISES / GRUPOS PAISES [REGIONALIZACION: 'A' DEL APENDICE]</p> <p>PAISES / GRUPOS PAISES [REGIONALIZACION: 'B' DEL APENDICE]</p>
<p>2</p>	<p>TRAFFICO</p> <p><u>BUQUES DE CARGA</u></p> <p>NAVEGACION EXTERIOR</p> <p>[CONECTIVIDAD INTERPORTUARIA]</p>	<p>PUERTOS / PAISES / REGIONES LITORALES [REGIONALIZACION: 'C' DEL APENDICE]</p>
<p>3</p> <p>ESPACIO MARITIMO</p>	<p><u>LINEAS INTERNACIONALES</u></p> <p>DE <u>NAVEGACION COMERCIAL</u></p> <p><u>REGULAR</u></p> <p>[RED DE COMUNICACIONES MARITIMAS]</p>	<p>PUERTOS / PAISES / REGIONES LITORALES [REGIONALIZACION: 'D' DEL APENDICE]</p>

La parte central de la Tabla N2B señala los indicadores que se usan en esta investigación, para averiguar hasta qué territorios del planeta llegan los flujos de tráfico impulsados y atraídos por el puerto de Barcelona (tráfico de mercancías, N21/1.1-1.2; tráfico de buques de carga, N22), y el utilizado para ponderar la dimensión de la red marítima regular conectada con el puerto de Barcelona (líneas internacionales de navegación regular, N23).

En el margen izquierdo se hace referencia a dos conjuntos espaciales de influencia portuaria: el Foreland, reconocido tradicionalmente en Geografía Portuaria como área de influencia exterior portuaria, y el espacio marítimo que es el escenario de los desplazamientos mercantiles entre el Puerto de Barcelona y sus territorios exteriores de influencia.

La tabla pone de manifiesto que la limitación del Foreland de un puerto se basa en flujos de tráfico reales y que el estudio del espacio marítimo, que es de cariz topológico, permite conocer las posibilidades de acceso marítimo a territorios distantes. El rango de la red de comunicaciones marítimas regulares del Puerto de Barcelona, tiene íntima relación con el rango de su Foreland.

La tabla adjunta alude a la cuestión de las escalas. Tanto el análisis sectorial del tráfico de mercancías, como el general y la conectividad interportuaria y la evaluación de la red de comunicaciones marítimas, se pueden plantear en diferentes niveles espaciales: a escala portuaria, por países, regionalmente, etc. Las regionalizaciones que se han creado en esta Tesis para estudiar los fenómenos de tráfico, que son varias, constan en el Apéndice.

Finalmente se ha de explicar que las fuentes estadísticas, los periodos temporales considerados, los cálculos y

demás criterios metodológicos, puestos en práctica para analizar cada flujo de tráfico, se exponen de forma individual al principio de cada capítulo.

CAPITULO 2

LA ELECCION DEL PUERTO DE BARCELONA COMO CASO DE ESTUDIO DE LA PROYECCION ESPACIAL PORTUARIA

El destacado lugar que ocupa hoy el Puerto de Barcelona como centro de comercio internacional, en el conjunto catalán, español y mediterráneo es una razón objetiva suficiente para justificar su elección. Pero existen además razones de tipo personal.

Entre ellos cabe destacar en primer lugar el conocimiento familiar del funcionamiento del puerto de la ciudad; varios familiares, y entre ellos mis padres, han sido y son profesionales de la gestión portuaria barcelonesa. Una parte de mi actividad como geógrafa ha estado dedicada a temas portuarios; el estudio del Puerto de Barcelona desde la Geografía lo inicié justamente al comenzar a trabajar en el Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, hace ahora veinte años. (la Tesis de Licenciatura trató ya la problemática portuaria aplicada al caso de Barcelona). Por otra parte mis publicaciones sobre actividades económicas marinas y portuarias, de forma monográfica o secundaria siempre han hecho referencia a mi ciudad natal. Y sin duda una última razón, muy importante que ha motivado que elija el Puerto de Barcelona como ejemplo de aplicación de la metodología de estudio de la Proyección Exterior portuaria, ha sido la rentabilización de esfuerzos realizados por grupos de estudiantes. Ellos han analizado algunas características del puerto barcelonés, a través de los trabajos de curso y de las colaboraciones cotidianas en clase, dentro de la programación de las asignaturas que impartí durante los últimos dos años, sobre Transporte Marítimo y Geografía Portuaria.

2.1.- CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO DE BARCELONA, COMO CENTRO DE TRANSPORTE AL SERVICIO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Es imprescindible una presentación previa de los rasgos más sobresalientes que presenta actualmente el puerto barcelonés como centro de comercio internacional, para luego poder valorar en su justa medida el alcance de la proyección espacial en el resto del mundo.

En aras de la operatividad se exponen a continuación de forma esquemática las características definidoras de su función comercial exterior.

2.1.1.- El puerto de Barcelona polariza una parte importante del comercio internacional catalán

Casi las tres cuartas partes de los flujos de mercancías intercambiados entre Cataluña y el resto de países del mundo se canalizan por vía marítima. De los dos grandes puertos que tramitan el comercio internacional marítimo catalán, el de Barcelona está especializado en tráficos de mercancía general altamente heterogénea y el de Tarragona en movimiento comercial de hidrocarburos y productos derivados del petróleo.

Así pues, mientras que este último aporta las materias primas para las industrias de refinado de hidrocarburos y para las petroquímicas ubicadas en sus inmediaciones, el Puerto de Barcelona es la puerta oceánica del comercio exterior de materias primas y bienes de equipo imprescindibles para el funcionamiento industrial y demográfico de su área metropolitana, y en general del conjunto catalán.

Recuérdese que, tal como se indica en el estudio del Institut del Transport de la Generalitat de Catalunya sobre el estado de este sector en el conjunto catalán (VVAA- 1988, aptdo. 5.11), el Hinterland inmediato del Puerto de Barcelona constituye el Área de mayor densidad industrial y poblacional del conjunto mediterráneo; eso explica que el 75% del tráfico marítimo tenga los puntos de origen y destino terrestre ubicados a una distancia que no supera los 100 Km. desde las instalaciones portuarias.

La afirmación de que el Puerto de Barcelona es un centro importante de transporte al servicio del comercio internacional, está justificada no sólo por la dimensión y cualificación del tráfico exterior marítimo, sino también porque en el propio espacio portuario o en sus inmediaciones se ubican cuatro Aduanas más, además de la Marítima, que controlan el comercio exterior transportado por carretera y ferrocarril.

La gestión de los trámites y requisitos burocráticos de las importaciones y exportaciones transportadas por tierra, y la organización del proceso de transporte posterior, se llevan a cabo por los mismos profesionales que gestionan el tránsito exterior marítimo.

La existencia de una infraestructura económica y humana común para tramitar el comercio exterior marítimo y terrestre, y la concentración espacial de cinco de las nueve aduanas catalanas en el distrito marítimo de la ciudad de Barcelona, convierte a este puerto en el centro de comercio exterior más dinámico de Catalunya, y en uno de los fundamentales de España. Los datos que se exponen en la Tabla Nº9, dan idea de la situación ejemplificada en el año 1987* .

* Se ha elegido el año 1987, porque el estudio de la distribución del comercio exterior del Puerto de Barcelona por países y regiones mundiales, según tipos de mercancías, que se realiza en el capítulo 4 (Foreland sectorial), corresponde a este año. En el momento de la toma y elaboración de datos era el último disponible.

Si interesa conocer el desglose del comercio exterior de las aduanas catalanas, según secciones y capítulos arancelarios, consúltese el documento nº3 del Apéndice que aparece al 250

TABLA N.º 9

MERCANCIAS ENTRADAS Y SALIDAS POR LAS ADUANAS DE BARCELONA Y DE TARRAGONA. (DATOS %) - 1987 -

	V O L U M E N			V A L O R		
	IMP.	EXP.	Total	IMP.	EXP.	Total
BARCELONA MARITIMA	24.44	27.68	25.51	18.19	18.77	18.43
BARCELONA DEPOSITO FRANCO	0.39	0.25	0.34	1.50	0.10	0.94
BARCELONA T.I.R.	5.41	5.64	5.49	38.03	31.37	35.35
BARCELONA FF.CC. LA SAGRERA	0.42	0.06	0.30	1.07	0.15	0.70
BARCELONA FF.CC. MORROT	0.78	0.83	0.57	0.92	2.21	1.44
TOTAL BARCELONA	31.04	34.46	32.18	59.71	52.60	56.86
TARRAGONA MARITIMA	4.15	26.45	44.99	9.69	7.47	8.80
TARRAGONA T.I.R.	0.09	0.77	0.18	0.43	0.96	0.64
TARRAGONA FF.CC.		0.07	0.01		0.09	0.04
TOTAL TARRAGONA	54.24	26.85	45.18	10.12	8.52	9.48
RESTANTES ADUANAS CATALUÑA	14.71	18.69	23.64	30.17	38.88	33.66
TOTAL ADUANAS CATALUÑA	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración personal datos COCIN, Barcelona. (documento n.º 3 del Apéndice)

La información de la Tabla N29 es sobre la distribución porcentual del volumen y del valor comercio exterior catalán, entre los dos grandes conjuntos aduaneros, que están situados en el frente litoral. Se puede observar que el centro barcelonés reúne una tercera parte del volumen total de mercancías intercambiadas con el exterior (32,18%), y más de la mitad del valor de las mismas (56,86%). En la comparación con el conjunto tarragonés se advierte un desequilibrio acusado en la relación volumen-valor; la explicación está en los tipos de mercancías que componen los tráficos exteriores de uno y otro centro.

2.1.2.- El tráfico comercial marítimo del Puerto de Barcelona es en su mayor parte internacional

Actualmente el puerto de la Ciudad Condal reúne las condiciones precisas para captar tráficos internacionales, tanto por la especialización de sus instalaciones de la infraestructura como por su capacidad de gestión y su apertura a las mejoras logísticas. Lo que con mayor frecuencia se subraya por los técnicos portuarios, es la necesidad que tiene de ampliar su superficie terrestre para la manipulación de la carga. Pero esta situación actual es el último estadio de un largo proceso.

En España a partir de los años treinta los puertos comenzaron a canalizar tráficos marítimos comerciales de escala nacional, pero se tuvo que esperar hasta la década de los años sesenta, para que los grandes puertos comerciales del país participasen de una forma activa en la movilidad mercantil internacional. El Puerto de Barcelona a mediados de los sesenta experimentó un fuerte incremento de tráfico, fruto sin duda del despegue económico español posterior a la

etapa de autarquía postbélica, y motivada por la puesta en marcha de los Planes de Desarrollo económico; la liberalización del comercio exterior comenzada con el Plan de Estabilización de 1959 fue el detonante de la expansión internacional.

A nivel infraestructural el auge del comercio exterior marítimo barcelonés supuso una ampliación de las instalaciones portuarias y mejoras en los accesos viarios. La estrategia comercial se orientó a partir de entonces a la atracción de tráficos especializados, que provocan la ubicación en el área de servicio portuario de depósitos específicos y silos para el almacenamiento de cementos, cereales, grasas, productos petrolíferos y gas natural y sin duda determinaron también la adopción de nuevas técnicas para la manipulación de la carga general. Todo ello incrementó el consumo de espacio portuario.

Varios tipos de datos se pueden usar para juzgar de forma pragmática el grado de internacionalismo del tráfico comercial del Puerto Barcelona. Uno de ellos es el balance entre el volumen de mercancías movidas en comercio exterior y el volumen de las intercambiadas con puertos del Estado Español.

TABLA N.º 10
 PUERTO DE BARCELONA
 BALANCE ENTRE LOS DOS TIPOS DE TRAFICO DE MERCANCIAS

	TRAFICO EXTERIOR	CABOTAJE	TOTAL
1987	10.745.491 (63'68)	6.128.805 (36'32)	16.874.296
1988	11.824.579 (64'71)	6.338.447 (35'29)	17.963.026
	Tm %		

Los datos correspondientes a los dos últimos años muestran un claro predominio del comercio exterior (incrementado en un 8,2% en 1988) frente al nacional (+3,4%). Durante los años setenta se operó el cambio en el balance entre tráfico exterior y tráfico de cabotaje nacional, según se puede deducir de las cifras absolutas expuestas en los documentos 4 y 5 del Apéndice (series cronológicas desde 1975 a 1988 del tráfico total de mercancías del puerto de Barcelona y del tráfico exterior). En 1975 el tráfico exterior comercial suponía ya más de la mitad del total -52,08%, pero cuatro años antes, en 1971, era todavía de un 44% (CASTEJON, R.-1974, aptdo. 5.11).

Otro indicador es el tráfico de buques mercantes, que se puede expresar en número de barcos cargueros (6.495 entraron en el Puerto de Barcelona en 1988) o según su tamaño o capacidad (la cifra total de T.R.B. -tonelaje de registro bruto-, de los buques entrados en ese año fue 44.683.228). En este caso el balance fue también favorable al tráfico exterior: el 55.2% del nº total efectuaron navegación exterior, que supuso un 72.6% del TRB total. Es evidente por tanto que los grandes buques cargueros especializados (portacontenedores, cerealeros, butaneros, transportes de gas licuado, etc.) atracan en el Puerto de Barcelona procedentes del exterior o con destino a otros países.

Los flujos de importación y de exportación conectan al puerto con espacios continentales ultramarinos. El nº de países o el nº de puertos contactados es otro dato interesante para evaluar el internacionalismo en la vertiente espacial. En 1987, el Puerto de Barcelona mantuvo relaciones comerciales por vía marítima con 174 países, según datos extraídos del análisis del Forelano sectorial que se expone más adelante (cap. 4) y que proceden por la información aportada por la Aduana Marítima de Barcelona. De este conjunto de países que roza las dos centenas, 18 son los

fundamentales, pues el tonelaje comercializado con ellos es el 78,2% del total y el valor de las mercancías intercambiadas es el 58,76% del valor total (véase documento N26 del Apéndice).

La conectividad hipotética que posee el Puerto de Barcelona con otros centros marítimos mundiales es cuantiosa, pues se evalúa según el número de líneas de navegación regular que lo incluyen como punto de escala de sus trayectos. Y el nº de líneas regulares conectadas es de 250. Pero los contactos no llegan a ser reales si no existe demanda de servicio. Por esta causa se ha optado en esta tesis por efectuar el estudio de conectividad interportuaria en base al tráfico real de buques (puerto de procedencia o de destino del barco mercante entrado o salido de Barcelona, en navegación exterior tanto "tramp" como de línea). Como resultado del análisis se constata que en 1989, el Puerto de Barcelona ha conectado real y directamente con 256 puertos del extranjero, efectuando operaciones comerciales.

Una última cuestión a tratar es el signo del comercio exterior marítimo del puerto. En el balance entre importaciones y exportaciones, según los datos de Aduanas de 1987, el 64.55% del volumen del comercio exterior corresponde a importaciones y el 35.45% a exportaciones. En valor, la situación de desequilibrio se da igualmente, pero más atenuada: 59.63% importaciones y 40.15% exportaciones.

2.1.3.-El Puerto de Barcelona está especializado en tráfico de "mercancía general" y en el tráfico contenedorizado

El estudio de la composición del tráfico de mercancías puede dar origen a tipologías cualitativas muy variadas, según sean económicos o técnicos los criterios que se usen para establecer las clasificaciones.

Para el estudio de ciertos puertos -los especializados en pocos tráficos de mercancías-, no es precisa la adopción de clasificaciones complejas, pero para el estudio del tráfico mercantil del Puerto de Barcelona, es imprescindible, dada la extrema heterogeneidad de las mercancías que lo componen. Una aportación en este sentido se ofrece en el estudio del Foreland sectorial (cap. 4).

Pero de momento para subrayar la diversidad, es suficiente la clasificación simple de las cargas, establecida según criterios de manipulación portuaria: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general. Además tiene la ventaja de que es de validez internacional; los anuarios estadísticos generales de tráfico portuario y navegación mundial, usan esta división tripartita para diferenciar las cargas.

Según los últimos datos disponibles del tráfico de mercancías del Puerto de Barcelona -1988-, el 36.03% corresponde a la carga general. El porcentaje es realmente alto si se compara al de otros puertos nacionales y extranjeros (véase también el documento N27 del Apéndice).

TABLA N.11

COMPOSICION DEL TRAFICO EN VARIOS
PUERTOS ESPAÑOLES Y EXTRANJEROS.
1988 [Datos en 1000 Tm y %]

	TRAFICO TOTAL DE MERCANCIAS	% MERCANCIA GENERAL	% HIDRO- CARBUROS	% PRODUCTOS PETROLIFEROS	% RESTANTES GRANELES
ROTTERDAM	272.778'7	19'61	31'37	11'57	37'45
AMBERES	96.906'6	44'18	5'84	16'28	33'70
MARSELLA	95.761'0	9'90	58'70	12'48	18'92
HAMBURGO	58.740'0	41'52	12'24	14'23	32'01
LE HAVRE	49.850'9	21'77	52'77	10'13	15'35
GENOVA	41.373'0	16'38	-----	-----	63'12 (1)
BILBAC	26.372'7	12'40	34'74	21'62	25'24
TARRAGONA	22.761'7	5'36	38'94	32'31	27'39
ALGECIRAS	21.915'9	25'03	-----	-----	74'97 (2)
BARCELONA	17.963'0	36'06	—	17'65	46'29
LA CORUÑA	11.762'8	0'42	44'67	34'91	20'00
SIJON	10.918'9	4'27	—	—	95'73
VALENCIA	10.834'3	52'13	—	11'56	36'31
HUELVA	10.767'1	3'79	26'65	18'33	51'23

Fuente: Elaboración personal datos publicados en :
INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS : Shipping
statistics, Sremsen, ISL, 1990 (documento nº7 del Apéndice)

(1) Total del tráfico de graneles, incluidos hidrocarburos y productos petrolíferos. Aunque en el anuario estadístico no aparezca el desglose del tráfico de estos dos tipos de materias primas energéticas, es bien sabido que en el puerto de Génova supone más de la mitad de todo el tráfico de mercancías. Recuérdese que aprovisiona de crudos a refinerías europeas, sobre todo alemanas y suizas.

(2) Total del tráfico de graneles incluidos hidrocarburos y productos petrolíferos. La mayoría de los graneles líquidos movidos en Algeciras, - 14.993'8 miles de Tm., en 1988 que suponen un 68'41% del total de mercancías -, están constituidos por crudos de petróleo que abastecen la refinería ubicada en sus proximidades y por productos derivados del petróleo que son la materia prima del complejo petroquímico también cercano al puerto.

La tabla anterior indica la proporción de la "mercancía general" respecto al tonelaje total de mercancías, en los principales puertos del sistema portuario español, en los otros dos grandes complejos portuarios del Mediterráneo-Marsella y Génova-, en Rotterdam que es el puerto europeo de mayor tráfico y en Hamburgo que es uno de los puertos más activos del Atlántico Norte europeo.

Es importante fijar la atención en que la mayoría de estos puertos tiene tráfico de crudos de petróleo, pues son centros abastecedores de materia prima para industria de refino. Esta circunstancia que incrementa notoriamente la cifra del tráfico general comercial, no se da en el caso de Barcelona. Cuando se establecen jerarquías de puertos según el volumen de su tráfico global de mercancías, es interesante tener en cuenta que el dato general de tráfico no sirve como indicador económico; siempre se ha de atender a la composición del tráfico. Los rankings siempre son relativos. Deben poderarse en su justa medida. (véase documento N28 del Apéndice).

En el Puerto de Barcelona desde finales de los años sesenta se ha producido un incremento ininterrumpido de tráfico de la "mercancía general". La adopción de nuevas técnicas en la manipulación de mercancías, junto con la reserva de sectores del área de servicio portuario -muelles, terminales, depósitos, etc.-, exclusivamente dedicados a la recepción y expedición de tráficos de "carga general", han favorecido el mantenimiento de altos porcentajes de este tipo de tráfico. La búsqueda de especialización en movilidad de este grupo, ha sido una tendencia mantenida en otros grandes puertos comerciales europeos. La racionalización de los trabajos portuarios ha agilizado las operaciones portuarias y ha aumentado el rendimiento de los muelles especializados.

Estas estrategias de servicio se han emprendido fundamentalmente para hacer frente a la competitividad de otros centros marítimos en la atracción de flujos de tráfico cualificados y de alto valor.

De la distribución de los muelles del puerto barcelonés entre los distintos tipos de carga se deduce la magnitud de la "mercancía general" movida: de los casi veinte kilómetros de muelles que posee el puerto habilitados para el servicio, el 34,45% está reservado para la "mercancía general" y el 9,4% para la acogida de tráfico de contenedores. (véase el plano del Puerto de Barcelona. Documento N29 del apéndice).

El tráfico contenedorizado del puerto es actualmente importante, y tiende al incremento (el aumento de la carga bruta transportada en contenedores entre 1987 y 1988 ha sido de un 9,2%). La "mercancía general" movida en el puerto presenta un grado de contenedorización alto -67,1%- , pues es la que más se ha adaptado a la técnica del transporte sin ruptura de carga.

La calidad y la especialización de las instalaciones y del utillaje, ha hecho que se sitúe a la cabeza de los puertos españoles en este tipo de tráfico: la cifra de 409.542 T.E.U. registrada en el último año ha supuesto un 23,74% del total nacional[•].

La dimensión actual del movimiento de contenedores es el resultado de la adaptación pionera a esta técnica del transporte de mercancías. Ya a mediados de los años cincuenta se percibieron las ventajas que suponía el contenedor para el transporte de "carga general"; la información llega a España con el comienzo de la construcción de bases norteamericanas.

• T.E.U.- Twenty Equivalent Unit
Unidad de medida equivalente a un contenedor de 8x8x20 pies
(pie inglés internacional: 30,48 cm.)

En Europa los inicios del proceso comenzaron durante los años cuarenta en las costas irlandesas, y en 1956 se instauró una línea RO-RO entre Tilbury, Amberes y Rotterdam. Los hitos más significativos del comienzo del proceso de renovación de técnicas de transporte en el Puerto de Barcelona son:

- a). la inauguración en 1968 de una línea de navegación regular containerizada entre Barcelona y USA, vía Cádiz, de frecuencia semanal. El Export Challenger fue el primer barco de 444 TEU
- b). la llegada a Barcelona en Agosto de 1969 del primer buque celular de gran magnitud. Su capacidad de carga era de 632 TEU, y no formaba parte de un servicio regular
- c). la inauguración del servicio regular de contenedores Barcelona-Valencia-Liverpool con un barco con carga convencional y contenedores de frecuencia quincenal, en la primavera de 1970 (McAndrews)
- d). En Mayo de 1970 la compañía Sealand, pionera a nivel mundial en tráfico de contenedores, instaura su servicio con España, y la primera escala en Barcelona fue en Enero de 1972.

La movilidad de contenedores en el puerto barcelonés fue en 1970 de 16.000 TEU. Desde entonces el crecimiento del tráfico no ha cesado.

España destaca en el conjunto mundial por su tráfico marítimo contenedorizado. En 1988 ocupaba el décimo lugar según las estadísticas mundiales de navegación marítima (véase documento N210 del Apéndice). En nuestro país cuatro puertos comerciales -Barcelona, Algeciras, Valencia y Bilbao-, han concentrado en los últimos años entre el 62 y el 65% de estos tráficos especializados. Varios factores explican el hecho:

- a). las altas proporciones de "mercancía general" en el tráfico global de los puertos de Barcelona y Valencia, resultante de la movilidad desencadenada por sus hinterlands de economía diversificada. Téngase presente que esta categoría de mercancía es la que detecta el más alto grado de contenedorización.
- b). la gran cantidad de líneas regulares de navegación que tienen escala en esos cuatro centros marítimos, los convierte en puntos de transbordo de contenedores de nivel nacional. Por ejemplo en el puerto de Barcelona se transborda mercancía con destino a Bilbao, procedente de Extremo Oriente y del S.E. Asiático.
- c). el papel del puerto central para el transbordo internacional de contenedores que tiene Algeciras por su situación estratégica en el Estrecho de Gibraltar. Según estudios especializados que se han efectuado sobre la contenedorización mundial, pocos puertos internacionales europeos pueden ser considerados como centrales de transbordo oceánico de contenedores: Rotterdam, Algeciras, Hamburgo, Bremen, Fos y Génova.

Los motivos de concentración de transbordos de carga unitaria no son los mismos en esos puertos. Por ejemplo, en el caso de Rotterdam los transbordos en su mayoría se originan porque es el centro básico de Europa con escala de los grandes portacontenedores que efectúan las RTW (Rutas de navegación regular alrededor del mundo o circuitos de circunnavegación); desde Rotterdam se redistribuyen las cargas entre otros puertos de menor rango en buques "feeder". En Algeciras el transbordo internacional de contenedores se produce porque es el puerto de escala de la mayoría de barcos comerciales que integran las líneas regulares transatlánticas, procedentes del Mediterráneo, Mar Rojo, Golfo Pérsico y S.E. Asiático.

Aunque la cifra de más de 400.000 TEU movidas anualmente en Barcelona sobresale entre las conseguidas en puertos españoles y de otros países europeos mediterráneos (Génova en 1988: 288.393 TEU), queda lejos de las cifras alcanzadas por los grandes puertos contenedorizados mundiales; Hong-Kong, que es el primero del mundo en este tipo de tráfico, movió 4,03 millones de TEU en 1988, y Singapur, Rotterdam y Kaoshiung superaron los tres millones el mismo año.

La contenedorización portuaria es más acusada y tiende al dinamismo, cuando existe una continuidad de transporte entre espacio marino y territorio, o lo que es lo mismo, cuando la multimodalidad está idóneamente implantada y dispone de engarces racionales entre los diversos modos-marítimo, terrestre y aéreo-. En el Puerto de Barcelona el principal inconveniente para la fluidez intermodal, es la deficiente capacidad de las instalaciones ferroviarias portuarias, y sin duda la diferencia del ancho de vía impide la integración eficaz en los corredores de tráfico internacional que penetran hacia el centro europeo.

Desde comienzos de los años setenta existe en el Puerto de Barcelona una terminal de transportes combinados, que se basa en la conexión entre barco y camión. La entrada y salida de cargas contenedorizadas desde el puerto hacia las áreas de influencia interior -hinterlands-, se efectúa principalmente por carretera.

2.1.4.- El proyecto de instalación de una ZAL en el Puerto de Barcelona incrementará su competitividad

El Puerto Autónomo de Barcelona tiene proyectada la instalación de una Zona de Actividades Logísticas de 150 Has., que una vez efectuados los correspondientes viales supondrá la oferta de 75 Has netas, en terrenos portuarios localizados en el margen derecho del actual cauce del río Llobregat. La instalación de esta nueva infraestructura logística portuaria supone el desvío del cauce del tramo final del río hacia el sur.

Los técnicos y directivos del Port Autònom insisten en que es indispensable la instalación de la ZAL para que el puerto de la ciudad pueda ser competitivo en el marco internacional y pueda convertirse en el centro distribuidor de mercancías del sur europeo.

Una ZAL es un área en la que se llevan a cabo las operaciones corrientes en el intercambio modal de transporte y donde además se ofrecen servicios de almacenaje, de ruptura de carga y transformación de la mercancía (etiquetado, embalaje, grupaje, etc.), y de distribución. El correcto funcionamiento de las operaciones llevadas a cabo en estas zonas, se basa en la informatización del proceso de circulación física de las mercancías.

Dado que las ZAL han de tener acceso a varios modos de transporte, resulta idónea la localización proyectada: a unos 2 Km del Aeropuerto del Prat, conectada a la red de autopistas a través de los cinturones de circulación que circundan la ciudad e inmediata a los puntos de carga y descarga portuaria. (Véase documento nº11 del Apéndice)

El proyecto de la Z.A.L. del puerto barcelonés se plantea como una estrategia de captación de flujos de tráfico

comercial internacional, y con vistas a las transformaciones que en breve se producirán en la gestión de los mecanismos del intercambio de mercancías intereuropeo. La entrada en vigor del mercado único en 1993, va a ser una oportunidad para que la ciudad de Barcelona atraiga los mayores flujos comerciales del suroeste europeo, y se convierta en el centro logístico internacional del extremo meridional del continente.

En 1986, seis de las más dinámicas ciudades de Europa- Rotterdam, Birmingham, Frankfurt, Lyon, Milán y Barcelona-, a raíz de la celebración de la conferencia sobre "Ciudades, motores de la recuperación económica", establecieron las bases para una organización de 'eurociudades'. El objeto de la organización es la cooperación e intercambio de experiencia entre las metrópolis europeas, de cara a la instauración del mercado único a partir de 1992.

No quedan completos estos comentarios sobre el futuro del puerto y su proyecto de adecuación a sistemas de gestión nacional del convenio internacional, si no se plantean las controversias provocadas a distintos niveles. El proyecto de la Z.A.L. del Port Autònom choca con el tradicionalmente polémico asunto del desvío del tramo final del Llobregat. Desde 1970 los proyectos de ampliación del espacio portuario han planteado insistentemente pero sin éxito, el tema del desvío del cauce.

La prensa ha intentado en muchas ocasiones despertar la sensibilidad de los barceloneses ante esta obra de gran magnitud (véase doc. nº12 del Apéndice), apuntando las discrepancias de opiniones de diversos colectivos afectados. Como resultado del enfrentamiento de intereses y de conflictividades de origen político, están estancados los proyectos de ampliación de las áreas de servicio portuario.

2.2- LA INFORMACION ESTADISTICA DEL COMERCIO EXTERIOR CANALIZADO POR EL PUERTO DE BARCELONA

Los datos útiles para medir los límites del foreland portuario son de dos tipos:

- a) datos de tráfico exterior de mercancías
- b) datos de tráfico exterior de buques de carga

Ambos aportan información sobre el destino y la procedencia de los flujos internacionales que atraviesan el puerto.

La limitación del Foreland según el tráfico de mercancías, total o por categorías, se obtiene cuando se conocen certeramente los puertos de destino y los puntos de origen de las cargas ultramarinas. El problema está en cual es la unidad espacial que se ha de aceptar como "punto de origen o destino" de las mercancías movidas.

En un sentido estricto ya se comentó que el punto de origen o destino final de los tráficos exteriores de un puerto, eran los hinterlands de los puertos con los que intercambia flujos comerciales. Pero a nivel operativo esta situación tan compleja se solventa estableciendo tres clases o categorías de "puntos de origen-destino".

- el puerto extranjero contactado por operaciones de carga-descarga de la mercancía
- el país al cual pertenece el puerto contactado por operaciones de manipulación de carga
- el país de origen o de destino final de los intercambios de mercancías (que no ha de ser forzosamente costero)

El uso de uno u otro tipo de "punto de origen-destino" de los tráficos de carga para la limitación de Foreland, depende del nivel de información de las fuentes estadísticas disponibles. Su fiabilidad, la cualificación de los datos y su accesibilidad -que estén publicadas, por ejemplo, o que no tengan carácter confidencial-, influyen en la elección de una u otra categoría.

El camino más correcto para limitar el Foreland es seguir la pista a las mercancías traficadas internacionalmente, pero una vía complementaria es averiguar el itinerario real seguido por los barcos cargueros que transportan las mercancías comercializadas, para conocer la conectividad portuaria. Esta presenta dos modalidades:

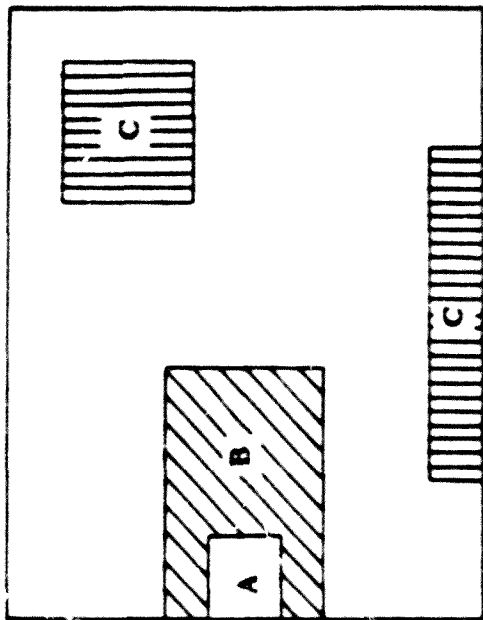
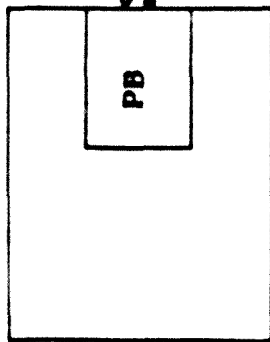
- la conectividad final, que indica los contactos entre el puerto estudiado y los puertos que son los puntos finales del itinerario
- la conectividad inmediata, que indica los puertos de escala inmediata, de origen o destino

La existencia de dos formas de conectividad se explica por las características que tienen los itinerarios seguidos por los cargueros para la distribución de las mercancías. Dichos itinerarios son muy diferentes según la modalidad del tráfico de buques adoptada para el transporte:

- a) la navegación en tráfico regular está regida por un trazado fijo de los itinerarios y de los puertos de escala, que son numerosos cuando es un largo recorrido (línea intercontinental)
- b) los buques "tramp" adaptan los itinerarios y las posibles escalas a las necesidades de los usuarios del servicio de transporte.

LOS PUNTOS DE ORIGEN-DESTINO DE LOS TRAFICOS PORTUARIOS EXTERIORES

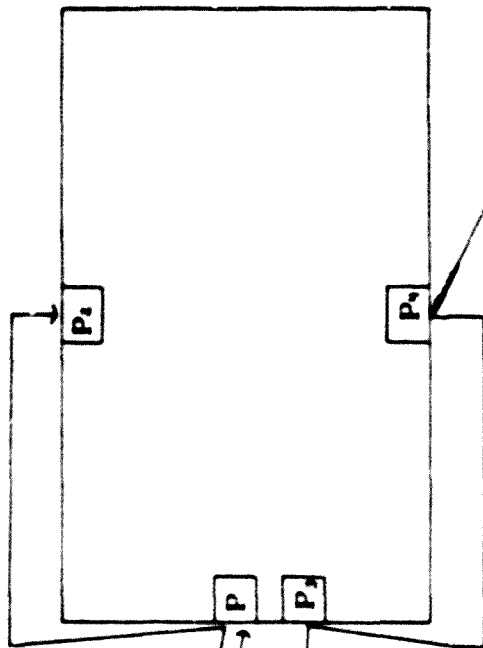
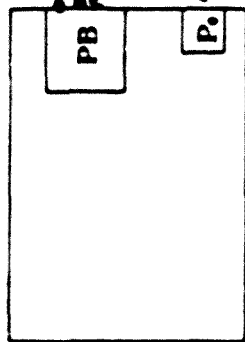
A



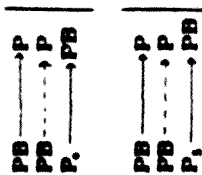
TRAFICO DE MERCANCIAS

- A - Puerto origen - destino
- B - País del puerto de origen - destino
- C - País de origen - destino final

B



TRAFICO BUQUES



Conectividad inmediata
(puerto origen-destino inmediato)



Conectividad final
(puerto origen-destino final)

El esquema N210 muestra gráficamente los tipos de "puntos de origen-destino" de los tráficos de mercancías, y en la parte inferior (B), señala la diferencia entre la conectividad directa y la conectividad inmediata del puerto estudiado, generadas por el tráfico de buques mercantes.

Para analizar el Foreland global, el Foreland sectorial y la conectividad portuaria generada por el tráfico de buques del Puerto de Barcelona, se necesitan datos generales de tráfico internacional de mercancías (cantidad total de comercio exterior, volumen de las importaciones y las exportaciones, valor total del comercio exterior marítimo del puerto y valor de las importaciones y de las exportaciones), datos de tráfico exterior comercial desglosados por categorías de mercancías, en volumen y en valor, y datos de movimientos de buques mercantes entrados y salidos de Barcelona efectuando operación de comercio exterior.

Estos datos según las fuentes estadísticas que se consultan aparecen referidos a los diferentes tipos de "puntos de origen y destino".

La información precisa no aparece en una única fuente estadística. Las que se han usado en este estudio por su mayor fiabilidad, accesibilidad y desglose son las siguientes:

- 1.- MEMORIA ANUAL DE LA DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
Años: 1980-1985 (último año publicado cuando se tomaron los datos)

Aplicación de los datos: FORELAND GLOBAL DEL PUERTO DE BARCELONA

Informaciones extraídas :

Clase de tráfico: tráfico exterior de mercancías

Nivel de desglose de los datos expresados en volumen (toneladas de mercancías)

- cantidad total del comercio exterior de mercancías
- importaciones y exportaciones de mercancías (ambos indicados para el puerto de Barcelona y el total de puertos españoles)

Puntos de origen y destino de las mercancías

- país del puerto de origen-destino (tipo B del esquema nº10)

Características de la fuente estadística: Sintetiza los datos aportados en las Memorias Anuales de las J.O.P. de los puertos españoles y de las Memorias Anuales de los Puertos Autónomos españoles. Publicada anualmente por el M.O.P.U.

2.- RESULTADOS DEL COMERCIO EXTERIOR DE LAS ADUANAS CATALANAS. COCIN de Barcelona (aptdo. 6)

Años 1987 (último año disponible cuando se tomaron los datos).

Aplicación de los datos FORELAND SECTORIAL DEL PUERTO DE BARCELONA

Informaciones extraídas:

Clase de tráfico: Tráfico exterior de mercancías
Nivel de desglose de los datos expresados en volumen (kilos de mercancías) y en valor (pts):

- totales del comercio exterior de mercancías
- importaciones y exportaciones de mercancías
- cantidades correspondientes a cada tipo de

mercancía según la clasificación arancelaria

Puntos de origen-destino de las mercancías:

país de origen-destino final (tipo C del esquema nº10).

Características de esta fuente estadística: Recoge los datos de las mercancías movidas en comercio exterior por las Aduanas Catalanas marítimas, aéreas y terrestres. No se publican los datos íntegramente. Sirve de base para la síntesis efectuada anualmente en la memoria de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Economía y Hacienda

3.- MARITIMAS. Información comercial. DIARIO DEL PUERTO DE BARCELONA

Año: 1989 (último año completo cuando se toman estos datos)

Aplicación de los datos: CONECTIVIDAD PORTUARIA INMEDIATA DEL PUERTO DE BARCELONA GENERADA POR EL TRAFICO EXTERIOR DE BUQUES

Informaciones extraídas

Clase de tráfico: tráfico de buques de carga en navegación exterior

Nivel de desglose de los datos expresado en unidades de barco: movimiento diario de los barcos comerciales entrados y salidos en el Puerto de Barcelona

Puntos de origen-destino de los barcos: Puertos de contacto inmediato, en los itinerarios de comercio exterior

Características de esta fuente estadística: Difunde diariamente para uso de los profesionales del negocio maríti-

mo, el movimiento de barcos que se recoge en el Registro de Buques del Port Aut6nom de Barcelona. Estos datos no se publican desglosando los contactos interportuarios

Para estudiar la proyecci6n exterior espacial del Puerto de Barcelona, seg6n su Foreland global y sectorial, y seg6n su conectividad, se ha trabajado en un marco temporal no coincidente: los a6os analizados son respectivamente 1980 y 1985, 1987 y 1989.

Se podria haber uniformizado el marco cronol6gico, tomando como referencia el 6ltimo a6o con informaci6n completa sobre todos los datos precisos. Pero no se ha creido necesario, porque el prop6sito de esta Tesis no es "fotografiar" la proyecci6n exterior espacial del puerto en un a6o concreto, sino comprobar si la aplicaci6n de los m6todos elegidos es viable y aporta resultados satisfactorios.

La direcci6n, la intensidad y la cualificaci6n de los flujos exteriores de tr6fico entre el Puerto de Barcelona y otros puertos y paises, puede cambiar interanualmente. Pero cuando la unidad espacial de referencia es mayor, por ejemplo una regi6n comercial mundial extensa, la permanencia y direcci6n de los flujos es mucho m6s estable en el tiempo. Como se ver6, se ha dise6ado varias regionalizaciones mundiales para diferenciar los grados de intensidad de las relaciones comerciales exteriores, a nivel universal.

Para terminar este apartado dedicado al comentario las fuentes estadísticas usadas, se quiere subrayar que el origen de los datos de comercio exterior marítimo, est6 en dos tipos de documentaciones que se han de cumplimentar jurídicamente y administrativamente para que pueda funcionar el mecanismo del intercambio internacional:

- el sobordo o manifiesto de carga del barco
- las declaraciones de Aduanas

En los archivos estadísticos del Port Autónom se recogen las declaraciones de las cargas transportadas por los barcos (sobordo que entrega cada barco), que indican el puerto de procedencia-destino de la carga, el tonelaje de la misma y el tipo de carga según una clasificación convencional no unificada. Esta información se aprovecha escasamente, y sólo se publica en parte, en las Memorias Anuales del Puerto.

La información recogida en la Aduana Marítima de Barcelona que se obtiene de las declaraciones de importación o exportación de la carga comercializada, y que posee un nivel de desglose de las mercancías arancelario, permite comparaciones universales y es la que se ha utilizado para el estudio del Foreland Sectorial. Aunque no se publica, se recopila por el Servicio de Estadística de la COCIN de Barcelona