
recursos naturales e infraestructura

Ciudades puerto en la economía
globalizada: la arquitectura
organizacional de los flujos
portuarios

José Granda V.



División de Recursos Naturales e Infraestructura

Santiago de Chile, noviembre del 2005

Este documento fue preparado por José Granda V. Consultor, bajo la supervisión de Fernando Sánchez-Albavera, Director de la División de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN impreso 1680-9017

ISSN electrónico 1680-9025

ISBN: 92-1-322787-6

LC/L.2407-P

Nº de venta: S.05.II.G.154

Copyright © Naciones Unidas, noviembre del 2005. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Introducción	7
II. Marco teórico	9
A. Ciudades y globalización	9
III. El espacio de la globalización	19
A. Los puertos en la economía global.....	19
IV. Recomendaciones en materia de investigación	41
A. Una agenda para la investigación	41
V. Síntesis y conclusiones	43
A. Síntesis	43
B. Conclusiones	46
Bibliografía	49
Serie Recursos naturales e infraestructura: números publicados	53

Índice de cuadros

Cuadro 1	Deslocalización y externalización de funciones	17
Cuadro 2	Variación del comercio intraregional e interregional de mercancías entre regiones geográficas 1999-2003	27
Cuadro 3	Variación del espacio temporal en el comercio intraregional e interregional de mercancías entre regiones geográficas (días), 1980-2014 (ver gráfico 10)	28
Cuadro 4	Los veinte puertos más importantes: participación en el movimiento contenedorizado mundial (TEU'S), 1995-2004.....	35

Índice de gráficos

Gráfico 1	El paradigma tecnoeconómico	10
Gráfico 2	Representación de la nueva geografía del capitalismo global	11
Gráfico 3	Cambios socioeconómicos y sus efectos en la organización del territorio	12
Gráfico 4	La globalización en el ámbito interempresarial.....	14
Gráfico 5	Redefinición del modelo de negocio y nueva configuración de actividades	15
Gráfico 6	Teorías de crecimiento, evolución portuaria y competitividad	21
Gráfico 7	La competencia interportuaria	23
Gráfico 8	El puerto y los servicios marítimo – portuarios.....	24
Gráfico 9	Exportaciones e importaciones mundiales de mercancías, 1992-2002	25
Gráfico 10	Variación del espacio temporal en el comercio intrarregional e interregional de mercancías entre regiones geográficas (días), 1980-2014.....	29
Gráfico 11	Flujos del comercio mundial por región geográfica, 2003.....	31
Gráfico 12	Participación de los 20 puertos más importantes en el comercio contenedorizado mundial. Participación por región geográfica, 1995-2004.....	34
Gráfico 13	Arquitectura organizacional y tendencias de los flujos portuarios.....	36
Gráfico 14	Servicio norte sur / este oeste de las empresas navieras Maersk y Hapag Lloyd en la costa oeste del Pacífico Sur (2001).....	37
Gráfico 15	Ciudades globales y territorialización de las principales agencias de servicios a la producción	39

Resumen

Las transformaciones económicas de las últimas décadas han alterado la relación entre las ciudades y la economía mundial. Las ciudades puerto no han escapado a este proceso. Han adquirido mayor relevancia al constituirse en nodos de articulación de las redes de producción y distribución crecientemente globalizadas, y varían sus características y funciones en la medida en que las regulaciones interiores de sus países se modifican para integrarse más aun a este nuevo escenario.

A nivel global, este proceso ha configurado y consolidado una geografía de centralidad para la actividad portuaria coincidente con las áreas más dinámicas del comercio global de mercancías.

Por otro lado, este proceso también ha convertido a estas ciudades en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local. En esta pugna, las Ciudades Puerto identifican algunos modelos y estrategias para consolidar su competitividad, pero por más complementarios que sean estos modelos a nivel de las cadenas logísticas globales, a nivel local, ellas indicarían estrategias y oportunidades diferenciadas.

En ambos ámbitos, el global y el local, la Ciudad Puerto como territorio estratégico participa de una nueva arquitectura organizacional de la actividad portuaria, la cual es producto de los re escalamientos, tanto en la escala supranacional como en la subnacional, y por ello se enfrenta en cada una de estas escalas a procesos de exclusión como consecuencia de la pugna por constituirse en un nodo de articulación del comercio mundial y en la geografía global.

I. Introducción

La denominada economía global está propiciando cambios de tendencias en la relación entre el espacio y la producción, teniendo como protagonistas a los grandes espacios metropolitanos, además de convertirlos en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local.

Así, los territorios nacionales, se vuelven el espacio geográfico nacional de la economía mundial, pudiendo ocasionarles este proceso, una considerable pérdida de control sobre los procesos económicos, sociales y territoriales. Aunque este proceso, siempre sería dinámico e interactivo, en algunos casos favorecerían su inserción o su ascenso en las redes globales, y en otras, su exclusión.

El punto de partida de este estudio, es que la combinación de dispersión espacial e integración global de la actividad económica, ha creado un nuevo rol “estratégico” para las ciudades en general, y las Ciudades Puerto no estando ajenas a este proceso, para asumir dicho rol, tendrían que reestructurarse modificando la geografía de su espacio económico, lo que les permitiría participar en la jerarquía de centros globales, con la seguridad de que esto redundará en su desarrollo.

El propósito de esta investigación es analizar los impactos de la organización de la actividad portuaria resultante de la combinación de dispersión espacial e integración global de la actividad económica en las Ciudades Puerto, y se formula a partir de afirmar que, estas ciudades siendo parte de este proceso, son parte de una nueva arquitectura organizativa resultante de los re escalamientos y articulaciones entre dichas ciudades, donde algunas serían excluidas, y

se pregunta porque ocurre esto; además cuestiona ¿que funciones les exige la economía global?, ¿qué dificultades y transformaciones deberán asumir para poder reestructurarse territorialmente y asumir dichas funciones?

Una respuesta al problema de investigación, plantea como hipótesis, que las Ciudades Puerto en el contexto de creciente globalización económica, serían incluidas en esta nueva arquitectura organizativa, dependiendo primordialmente de la integración de sus mercados regionales de referencia en el comercio global de mercancías.

La investigación, de carácter exploratorio, intenta articular una serie de preguntas y respuestas que el tema suscita en un marco interpretativo general, a partir del cual sea posible deducir hipótesis explicativas, referidas a los impactos territoriales del proceso de globalización en estas ciudades en particular. Y constituyen un esfuerzo por dibujar, parafraseando a Michael Cohen, algunas de las dimensiones de la “huella global” (Cohen, 2002) en dichos territorios, cuyos re escalamientos y articulaciones en la geografía global, son cada vez más distantes de las de sus Estado – Nación.

Distante de ser una investigación regional, este tipo de análisis de la globalización busca ubicar lugares estratégicos con una gran concentración de recursos en la actividad portuaria, así como redes transfronterizas que vinculan estos lugares con otros, y nos ayudará a comprender hasta que punto hay una geografía específica de la globalización, donde se reconoce un sistema urbano mayor y sus relaciones, lo global, así como las partes menores de este, lo local.

Por ello se brindará una descripción teórica breve, y otra empírica más extensa, pero sencilla, de la composición y dirección de los flujos comerciales transnacionales en las Ciudades Puerto, además de las transacciones de servicios que giran en torno a ella. Se intenta trabajar con una vasta cantidad de información cuantitativa, inferir y desagregarla con el propósito de captar dimensiones de interés para el análisis posterior y reagregándola de manera de facilitar la comprensión.

La Primera Parte, constituye el Marco Teórico de la investigación. En ella, se reconoce el nuevo paradigma tecnoeconómico, así como sus connotaciones territoriales, discutiéndose las grandes tendencias en la dispersión espacial de la producción y la reorganización de la actividad económica y como la globalización genera nuevas formas de centralización y exclusión territorial.

En la Segunda Parte, se establece una correlación entre algunas teorías de crecimiento y la evolución portuaria y su incidencia en la mayor competencia y competitividad, para a partir de esto conocer como se configura una nueva geografía de centralidad y exclusión territorial en dicho ámbito. Aquí, también se establecen las diferencias esenciales entre los puertos del período de sustitución de importaciones, y los de actual fase de liberalización, apertura comercial y fragmentación global de la producción.

La Tercera Parte, constituye la parte final del documento, y organiza las recomendaciones a partir del análisis teórico, y presenta una agenda para la investigación.

II. Marco teórico

A. Ciudades y globalización

Los cambios estructurales de las últimas décadas, institucionalizados como un nuevo saber convencional dominante, estimularon el cambio de estrategia macroeconómica en los países. Esta nueva estrategia basada ahora en una creciente desregulación económica consistente con la aplicación de los principios de subsidiaridad estatal, como de una amplia apertura externa, ha conllevado finalmente al proceso de globalización.

Los impactos de este proceso ejercen una notable influencia en la organización del territorio y tienden a concentrarse en ámbitos locales hegemónicos como las Ciudades Puerto u otros nodos privilegiados de las redes globales, convirtiéndolos en escenarios protagónicos de la pugna entre las tendencias globalizadoras y la revitalización de los localismos, donde pueden constituirse en elementos relevantes.

En esta primera parte se hace referencia a tres elementos que coincidiendo en un Territorio¹ como la Ciudad Puerto, configuran una centralidad o Hub, el Espacio Geográfico² donde se manifiesta el desarrollo de un nuevo modelo de crecimiento urbano que se ajustaría a esta nueva lógica funcional del sistema, así como para su

¹ El concepto nos habla del poder sobre el espacio, al referirnos a un territorio estamos hablando de los diferentes poderes que se ejercen sobre un espacio, delimitándolo y diferenciándolo de otros espacios. Cuando hablamos de territorio nos referimos a límites.

² En principio el espacio geográfico es el espacio accesible a la sociedad, es cualquier punto de la superficie terrestre que se vea afectado o que afecte de alguna manera a la humanidad. Visto así, el espacio no abarca solamente las áreas habitadas del planeta; los mares y zonas polares son también un espacio geográfico que se ve afectado por la actividad humana sobre el planeta.

interrelación con un sistema urbano mayor, y para la localización de la producción de innovaciones. Estos elementos, individualmente son importantes en la transformación de las formas de producción, pero, conjuntamente, revalorizan el territorio, y repercuten en la reestructuración del espacio geográfico de la Ciudad Puerto.

1. Una nueva alianza una nueva geografía

La redefinición del espacio portuario, y sus implicancias territoriales, difícilmente es posible sin la reestructuración capitalista y la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación, apoyado en los cada vez más recientes avances científico – técnicos. De esta conjunción ha resultado en un nuevo paradigma tecnoeconómico (ver gráfico 1).

En este proceso, las ideas de ciencia, tecnología y mercado global, son encaradas conjuntamente. Y como señala Sassen, se maximiza el potencial para la dispersión geográfica así como los beneficios de tal dispersión (Sassen, 1998). Esto se logra propiciando la fragmentación de la producción a nivel mundial, diversificando la localización de las etapas que integran el proceso productivo, y distributivo, con la finalidad de encontrar ventajas para cada una de ellas. Esto, complementado con la apertura comercial y la desregulación económica auspiciada por los países centrales, otorgan a las ciudades en general, y a las Ciudades Puerto en particular, nuevas características, para la integración de la actividad económica.

Gráfico 1
EL PARADIGMA TECNOECONÓMICO



Fuente: Elaboración Propia sobre la base de Castells, 1995.

De este proceso, surgen nuevas formas sociales y procesos espaciales en el territorio, que van desde la virtualización espacial de un número creciente de actividades económicas, la reconfiguración de la geografía del ambiente construido para la actividad económica (Sassen, 1998), hasta una nueva etapa de concentración territorial (Veltz, 1994).

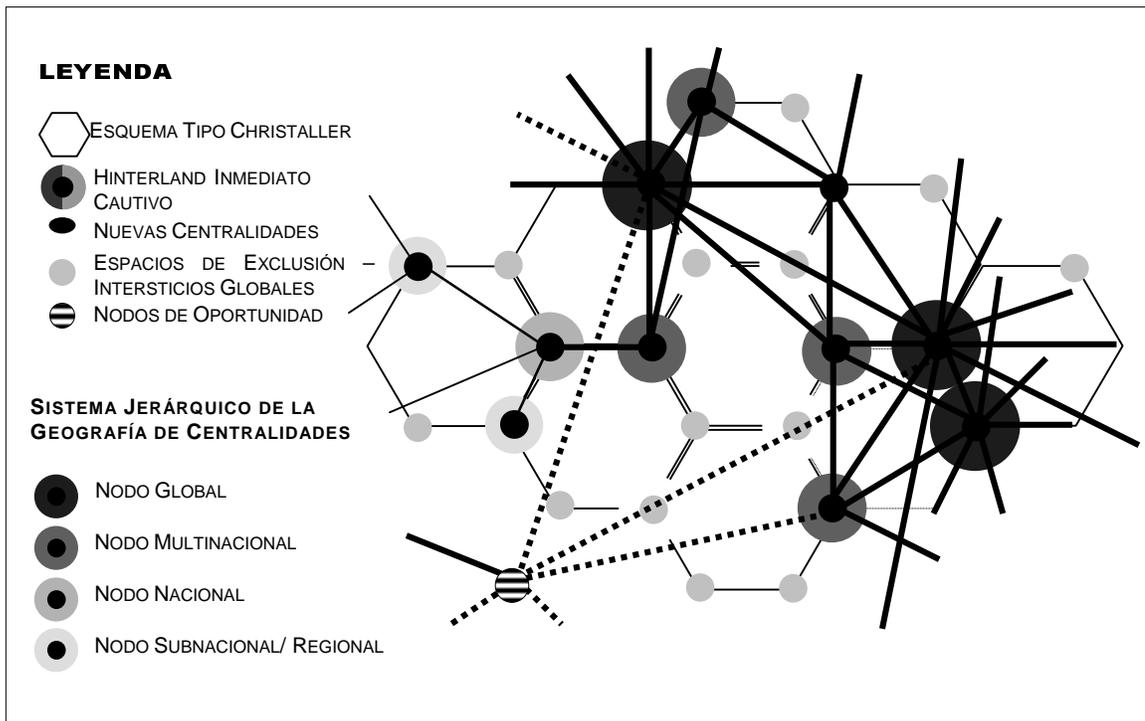
En este sentido, la integración global requiere de nuevas centralidades (ver gráfico 2), porque ellas comandarán el sistema global de producción dispersa, constituyéndose en centros de control, coordinación y gestión caracterizándose por ser centros de alto nivel de innovación, y que

ofrecerían economías de aglomeración y de escala, atractivos a la hora de evaluar la localización de las grandes corporaciones.

Estas centralidades, adquieren un rol estratégico, y el carácter de “Ciudad Global”, participando de una red de ciudades que funcionan como sitios estratégicos para las operaciones globales conformando sistemas urbanos globales y cuya posición en el sistema, refleja su importancia relativa en la articulación espacial de actividades económicas o su poder económico relativo con respecto a la globalidad o a una región específica. Friedmann señala: “El poder económico de una ciudad global está en directa relación con la productividad de la región en la cual se articula” y, “cuanto más productivo es su espacio de articulación, mayor será su poder económico” (Friedmann, 1997:43).

Gráfico 2

REPRESENTACIÓN DE LA NUEVA GEOGRAFÍA DEL CAPITALISMO GLOBAL



Fuente: Elaboración propia. El esquema tipo Christaller que había sido por mucho tiempo la referencia dominante para explicar una distribución espacial jerarquizada de ciudades, pierde un poco su pertinencia con la emergencia de un sistema urbano polarizado alrededor de metrópolis y funcionando en redes a una escala internacional y regional.

Al respecto, las Ciudades Puerto, al participar en este proceso, también configurarían centralidades, siendo parte de una Ciudad Global, o como un Hub distinto de esta red, y como parte de otra red de ciudades, pues estas centralidades pueden corresponder a cualquier actividad como fase de producción y participar de numerosas redes.

Pero tan importante como participar de este proceso, son las consecuencias del mismo. A juicio de los investigadores, estas áreas ven alterar su morfología, aunque con una clara diferencia entre ellas de acuerdo a su posicionamiento en la red y la red o redes de las cuales son partícipes. Uno de los cambios en la morfología urbana, es la tendencia hacia un escenario metropolitano en forma de red o archipiélago (Veltz, 1999), desplazando a otras formas de articulación del espacio más compactas o con crecimiento en forma de mancha de aceite, donde se observa un triple

proceso: densificación, concentración expandida en términos de Carlos De Mattos,³ y la aparición de sub centros en la periferia de la aglomeración.

En el caso de las Ciudades Puerto podrían esperarse formas similares en la morfología urbana al margen de la infraestructura portuaria, e indistinto de un modelo territorializador que funcione como un instrumento de desarrollo local, o frente a un modelo desterritorializador, respondiendo solamente a lógicas globales como enclaves de las empresas transnacionales. Pues estos cambios en la morfología urbana resultarían de una dialéctica entre centralización y descentralización, donde juegan un rol clave, primero, el desarrollo de los servicios, al constituirse en si mismos en factores de atracción de grandes inversiones; y segundo, a la información y la capacidad de movilidad y deslocalización que le permite la infraestructura comunicacional a estos servicios en particular y a la actividad económica en general, vinculada en ambos casos a la actividad marítimo portuaria.

Gráfico 3

CAMBIOS SOCIOECONÓMICOS Y SUS EFECTOS EN LA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO



Fuente: Elaboración propia en base a Caravacca, 1998.

³ Desde el punto de vista morfológico, Carlos De Mattos utiliza los términos “concentración expandida” para diferenciar el modelo de crecimiento urbano surgido como consecuencia de un nuevo modelo de acumulación capitalista, y que adopta una tendencia lineal o de corredor del crecimiento del área central o área metropolitana de una ciudad, configurando una metrópolis – región de fronteras difusa y en permanente expansión, estructurada a manera de verdaderos archipiélagos urbanos; muy diferente de la anterior, que era mas compacta y central.

Estas transformaciones territoriales, centrándonos en las Ciudades Puerto, conllevarían a una revalorización del territorio como dinamizador económico, más aún si existe el interés por potenciar éstas como ventajas competitivas frente a las comparativas, considerando el dinamismo de las primeras frente al carácter estático de las segundas. Pero, finalmente, y en general, estas transformaciones también terminan generando nuevos desequilibrios territoriales, la dualización, en términos de Castells, que se manifiesta en espacios bien conectados a las redes, innovadores o ganadores, servidos por los medios del conocimiento, frente a los mal conectados o excluidos, considerados marginales o perdedores, como menciona Benko y Lipietz⁴ (Benko y Lipietz, 1994).

2. Lo local y lo global

El proceso de Globalización exige nuevas estrategias para la competencia y la competitividad, tanto para las empresas como para los territorios. En este sistema donde la actividad económica se dispersa geográficamente pero se integra globalmente, los menos conectados al circuito de redes globales o débiles son excluidos y los más se favorecen (ver gráfico 2). Esta disyuntiva, entre exclusión e inclusión frente a lo global, esperaría un reposicionamiento de lo local.

Milton Santos afirma que cada lugar existe producto de una razón global y una razón local que conviven dialécticamente en un espacio geográfico (Panadero – Cebrian, 1999), y son el resultado de la convergencia y evolución de una serie de fuerzas a lo largo del tiempo, y que no operarían ahora como un proceso de continuidad con etapas anteriores, sino como una relación de discontinuidad. Territorialmente, ésta se manifiesta como la separación de dos conjuntos espaciales vecinos y diferentes, o una marcada heterogeneidad entre unidades territoriales. En nuestro caso, esta se manifestaría al interior de la Ciudad Puerto, entre el espacio del Puerto y el espacio de la Ciudad, o con respecto a otras ciudades.

Igualmente, la simultaneidad también aparece como un rasgo distintivo de los anteriores procesos, de esta manera las decisiones en cualquier lugar del planeta tienen impactos significativos en lugares muy distantes. Ahora, los territorios nacionales se transforman en espacios nacionales de la economía internacional, y en ellos, los factores externos se vuelven internos a escala del sistema mundial.

Estas consideraciones de lo Global y lo Local, constituyen ahora uno de los elementos para la discusión acerca de la modelización del desarrollo de la Ciudad Puerto. Pues, para corresponder con la misma celeridad de los flujos financieros,⁵ y la integración global de la actividad económica, deben pasar de brindar un servicio Puerto a Puerto, a otro Puerta a Puerta, siendo clave para esto el desarrollo del intermodalismo. Entonces se integran los sistemas de transporte eliminando las rupturas de carga, creando la posibilidad de que las terminales marítimas se conviertan en nodos de transferencia de flujos hacia y desde las regiones interiores.

La Globalización también deja entrever otro aspecto considerado esencial en el desarrollo de las Ciudades Puerto, distinto de los flujos de mercancías que allí se dan, y se relaciona con los servicios vinculados a la actividad marítimo – portuaria, que como en cualquier otra tiene un gran componente transnacional. Para dichas empresas de servicios, la Globalización es vista como un concepto estratégico, organizacional, como geográfico (ver gráfico 4), y para su localización como para sus emprendimientos, desarrollan estrategias globales para incrementar sus beneficios dada la

⁴ Benko y Lipietz menciona, que los espacios ganadores son valorados para la localización de las actividades económicas más dinámicas, no solo por contar con recursos, infraestructuras y equipamientos, así como mercados de trabajo y consumo, sino por la existencia de un entorno social que contribuye a potenciar la generación de conocimientos, el intercambio de información y la capacidad de innovación; son como se menciona, ventajas competitivas (dinámicas), más que comparativas (estáticas).

⁵ Los flujos monetarios y financieros están asociados al comercio de bienes y servicios, por ejemplo transacciones de importación y exportación.

libertad para seleccionar insumos, bienes terminados, servicios, capitales, mano de obra, en una red muy amplia y común, y donde la misma es una más dentro de la cadena logística.

Reconocer esta diferencia, desde el punto de vista de las empresas y con respecto a procesos anteriores, es fundamental, pues redefine el modelo de negocio y la configuración de actividades ahora para empresas de tipo Red (ver gráfico 5), por lo que la Ciudad Puerto debe redireccionar sus esfuerzos, e integrarse a estas cadenas logísticas crecientemente globalizadas, al ser la producción cada días mas como “fabricado en el mundo”, ilustrando la desterritorialización del producto final.

Si bien Martner, señala que a partir de estas consideraciones se revaloriza al puerto como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y global, lo que difícilmente podría ser en el periodo anterior por la condición de borde que resalto el puerto siempre frente al exterior (Martner, 1999); también se podría esperar todo lo contrario, procesos de exclusión, entre la Ciudad y el Puerto, y entre lo local y lo global. Esto último se daría con la construcción de infraestructuras portuarias fuera de las áreas tradicionales de dichas actividades, donde dichas localizaciones responderían solo a lógicas globales de las grandes empresas mundiales de navegación marítima y los grandes conglomerados industriales de importación y exportación.

Gráfico 4

LA GLOBALIZACIÓN EN EL ÁMBITO INTER EMPRESARIAL



Fuente: Elaboración propia en base a Veltz, 1999.

Las afirmaciones anteriores, agregan nuevos elementos a la discusión del desarrollo de las Ciudades Puerto actualmente, pues frente a un modelo que surgiría vinculado al desarrollo local, generalmente antiguas infraestructuras portuarias en ciudades centrales o intermedias, existe otro modelo que respondiendo a lógicas globales, sirve a los intereses de las grandes firmas localizadas en el *hinterland*.⁶ En ambos casos, sus operaciones son determinadas por lógicas de valorización que se sitúan fuera del puerto y de sus instancias territoriales o locales, administrativas y empresariales. Y según como se presenta el modelo, de la productividad de la región en la cual se articula, como su posicionamiento en la red global, se desarrollaría un proceso de transformaciones

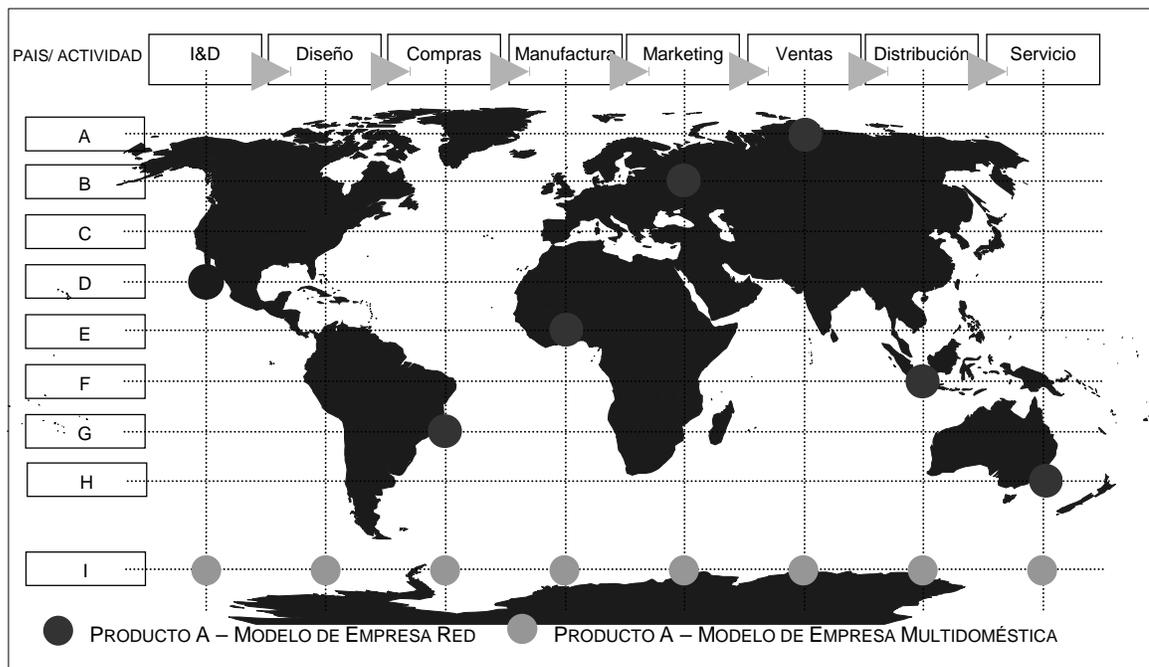
⁶ Anglicismo que se refiere al territorio que se comunica con un puerto, sirviéndole como vía comercial y que se considera dentro de su área de influencia terrestre.

territoriales, en correlación con la simultaneidad exigida por la Globalización a las Ciudades Puerto. Esto se debería a que la integración global requiere de nuevas centralidades, ahora de carácter transnacional, los cuales serían entornos muy selectos, exclusivos y excluyentes.

En términos generales, indiferente de las especificidades y circunstancias de la Ciudad Puerto, pareciera ser que la Globalización nos conduce directamente hacia una economía desligada de territorios concretos, reduciéndolos a una serie de elementos intercambiables en un juego de equivalencias muy pragmático, y donde primaría una relación vertical de lo Global sobre lo Local, y un distanciamiento entre el espacio de las grandes empresas y las sociedades locales.

Gráfico 5

REDEFINICIÓN DEL MODELO DE NEGOCIO Y NUEVA CONFIGURACIÓN DE ACTIVIDADES



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Yip, 1997. En el enfoque de Empresa Red, la localización global de actividades, establece una cadena o red de valor integrada pero globalmente dispersa, que sirve a todo el negocio mundial; distinto del Modelo Multidoméstico, donde se establecen cadenas para cada país o una cadena con sede en el país de origen.

Pero esta afirmación no resultaría sostenible, debido a la creciente polarización geográfica de las actividades y a la creciente especialización de los espacios (Veltz, 1999), sustentado en las ventajas comparativas propias de cada lugar, y en el desarrollo de las ventajas competitivas de los espacios locales, las cuales son indudablemente aprovechadas por las transnacionales para ampliar su gestión.

Desde un punto de vista de lo Local, los lugares se distinguirán por su capacidad de ofrecer rentabilidad a las inversiones, y tal diferencia será en virtud de condiciones de orden técnico (equipamiento, infraestructura, accesibilidad, muy importantes en la actividad marítimo – portuaria) y organizacional (leyes, relación con los trabajadores, con otros stakeholders⁷, etc.), entre otras. En esa medida, la productividad del territorio será una ventaja competitiva desde el punto de vista empresarial para su localización, variable de la cual también dependerá el éxito de la empresa. Simultáneamente, como en un círculo virtuoso, esto permitirá una mayor especialización

⁷ Anglicismo que se refiere a las personas que están involucradas en un proyecto o bien son afectadas por el mismo.

territorial, e incrementará más aún su competitividad y productividad. El dogma de la competitividad no solo se impone a la economía, ahora también a la geografía,

La investigación, coincidente con Borja y Castells (Borja y Castells, 1997), también encuentran que esta dualidad Local – Global, más que oposición, es una complementariedad, donde lo global se apropia de las externalidades preexistentes en lo local. La gran empresa actúa como sustancia transformadora del proceso de desarrollo, atraída por el activo local; y la estrategia de desarrollo local activa el potencial endógeno en la ciudad. Mientras más armonía y complementación surja en este complejo enlace local–global, menos conflictivo y tensionada será la nueva realidad.

Fisher, menciona que más que oposición se trata de buscar convergencias entre las estrategias territoriales de la gran empresa y las de las organizaciones locales, donde ambas coincidan impulsando un mismo proceso de desarrollo. Esta convergencia, contribuiría a ampliar la competitividad de la gran empresa y del territorio y, por lo tanto, incitaría a un proceso de desarrollo autosostenido (Vázquez, 1997).

Por lo tanto, la elección de una localidad para el emplazamiento de un centro de actividades empresariales vinculados a la actividad marítimo – portuaria o para el flujo de mercancías por ejemplo, se podría producir cuando los factores de competencia espacial de un determinado territorio, resultantes de su estrategia territorial, son conocidos y valorizados por una empresa o grupo de empresas considerando que tales características del territorio le otorgan ventajas competitivas a su estrategia actual y/o futura.

Finalmente, al margen de las complementariedades mencionadas entre lo local y lo global, estas nuevas formas de relación de la actividad económica, plantean problemas territoriales conocidos, pero con un mayor sentido de exclusión y fragmentación territorial, incentivada por una cada vez más creciente competitividad, y donde no necesariamente lo que contribuiría al crecimiento de estas centralidades, para nuestro caso, Ciudades Puerto, contribuiría al crecimiento y fortalecimiento de sus Estados – Nación.

3. Los espacios de innovación y los servicios a la producción

El comercio internacional como los flujos de inversiones transfronterizas se han convertido en elementos centrales en la integración global, y con ello, una expansión paralela del desarrollo de los Servicios a la Producción, como por ejemplo del transporte de bienes, la transferencia de fondos, seguros, servicios de telecomunicaciones o legales, u otros que participan también en la actividad marítima portuaria.

Los Servicios a la Producción son ante todo producidos para empresas, no para individuos, y son diseñados y dirigidos para apoyar la producción. El término como se utiliza en la investigación, no solo incluye los servicios a las firmas productoras, sino también a cualquier tipo de organización sean firmas del sector privado o entidades gubernamentales, pero no para consumidores finales, lo que equivaldría a afirmar que son productos intermedios. Las áreas que cubren son las siguientes: finanzas, legales, gestión general, innovaciones, desarrollo, administración, personal, tecnología de producción, mantenimiento, transporte, comunicaciones, distribución, seguridad y almacenamiento (Sassen, 1999). Y dada su especialización, para su localización requerirían de un entorno físico específico e integrado a la nueva dinámica globalizada, y que posibilite el desarrollo de actividades altamente especializadas e informatizadas, en relación con la máxima jerarquía en la gestión y control de la producción que participan.

Estas condiciones favorecerían su concentración en los lugares centrales como la Ciudad Puerto, pues, tienden a requerir de una base de recursos diversificada y, en ciertas actividades, una considerable inversión, por lo que aprovechan las ventajas de las economías de escala que les

pueden ofrecer estos lugares y de aglomeración que puedan crear dado el entorno, su tamaño e infraestructura. Y como un círculo virtuoso, la propia aglomeración vuelve cada vez más viable económicamente la instalación de nuevas empresas especializadas, como consecuencia de esto, los lugares centrales se vuelven cada vez más especializados en Servicios a la Producción en general, y en determinados servicios en particular. La sinergia entre los servicios es clara, estos requieren de servicios igualmente especializados, logrando finalmente la concentración territorial y una fuerte territorialización de la economía, generando espacios de innovación.

Asimismo, la especialización es el factor clave de presión hacia la externalización.⁸ Las empresas especializadas están en posición de vender sus servicios a una variedad de firmas y de continuar desarrollando sus productos incorporando las últimas innovaciones. Como resultado de esta especialización y la mayor externalización, se obtiene una mayor fragmentación de la actividad. Esto deja vislumbrar que el desarrollo de pequeñas firmas no es simplemente un proceso de desintegración vertical, pues esta asociado también con el adelanto tecnológico e innovación. La especialización alimenta la innovación, y esta a su vez a la especialización, y ambas sustentan la fragmentación.

Igualmente, dada la naturaleza de estos servicios, también se puede afirmar, que el hecho de que sean relativamente independientes de la proximidad de los compradores, combinado con la existencia de economías de aglomeración, hace posible tanto la concentración de la producción en localizaciones ventajosas como la exportación hacia otras áreas, tanto del interior como del exterior del país de origen (cuadro 1). Si a esto sumamos que la capacidad para servir clientes en el país de origen esta cada vez más asociada a la capacidad de servir en iguales condiciones a las empresas en sus localizaciones extranjeras, esto incrementaría el número de lugares centrales o globales, alimentando por un lado la multilocalización y la deslocalización simultáneamente, por lo tanto el círculo se transforma en una espiral que aglutina en red a todas estas áreas.

Cuadro 1
DESLOCALIZACIÓN Y EXTERNALIZACIÓN DE FUNCIONES

Localización de la producción	Internalizada	Externalizada ("externalización" o subcontratación)
País de origen	La producción se realiza en la misma empresa, en el país de origen.	La producción se subcontrata a terceros, en el país de origen.
En otro país (deslocalización)	Producción por una filial extranjera (deslocalización cautiva), por ejemplo: Centro de Infineon en Dublín. Centro de TI de DHL en Praga. Centros de llamadas de British Telecom en Bangalore e Hyderabad.	La producción se subcontrata a un tercer proveedor de servicios extranjero: A una Empresa Local, por ejemplo: Externalización por el Bank of America del desarrollo de programas informáticos a Infosys en la India. A una Filial Extranjera de otra ETN, por ejemplo: Una empresa de los Estados Unidos externaliza servicios de procesamiento de datos a ACS en Ghana.

Fuente: UNCTAD, 2004.

⁸ Como parte de sus estrategia para promover la competitividad internacional, las empresas deciden concentrarse en las "competencias fundamentales", lo que significa que se externaliza la producción de diferentes servicios (contabilidad, facturación, desarrollo de tecnologías, diseño, entre otros), confiando estas tareas a empresas especializadas.

Es posible imaginar que tal selectividad espacial de los Servicios a la Producción conduzca a cambios rápidos en la división territorial del trabajo, con las firmas más dotadas desde el punto de vista técnico y financiero tendiendo a buscar una localización donde el lucro potencial será mas fuerte, dejando el resto del territorio, aunque con virtudes naturales similares, a firmas menos potentes.

Para el caso de las Ciudades Puerto, el mayor volumen de carga podría ser un factor importante para la configuración de áreas centrales privilegiadas para la localización de servicios a la producción vinculados a la actividad marítima portuaria, pero dependerá de la conectividad del territorio y de los factores que determinan la localización de las empresas. Esta coincidencia de centralidad portuaria con centralidad global, seria parte de un modelo territorializador, cuya integración entre el Puerto y la Ciudad promovería el desarrollo local y su integración global.

Finalmente, Benko y Lipietz (Benko y Lipietz, 1994) diría que las regiones que ganan son regiones urbanas, y sus áreas centrales son las preferidas para la localización de estos servicios, los que se ubican preferentemente en las grandes regiones metropolitanas mundiales, y los nodos más importantes de los países emergentes, en algunos casos coincidentemente estas serán Ciudades Puerto y en otros, se podría aprovechar esta condición para que así suceda.

III. El espacio de la globalización

A. Los puertos en la economía global

Las Ciudades Puerto, no han escapado a las transformaciones de la economía mundial, teniendo que reorganizarse, estos espacios han adquirido mayor relevancia debiendo constituirse en nodos principales de articulación de las redes productivas crecientemente globalizadas, variando sus características y funciones, en la medida en que las formaciones económicas – sociales, y las regulaciones interiores de sus países, se han modificado ante la necesidad por insertarse o mantenerse en la competitividad mundial.

En este capítulo, se presenta brevemente la forma en que los anteriores conceptos alteran la configuración del espacio portuario, y sobre las condiciones que impone la formación de redes globales en su desarrollo, y como estas ciudades ahora deben trazar verdaderas estrategias para movilizar sus diversos recursos tanto humanos como espaciales, constituyéndose en verdaderos emprendedores, con el fin de ser un nodo en la red de producción global y de la geografía de la globalización.

Un primer paso para captar esta geografía es examinar los patrones de los flujos transfronterizos de comercio de mercancías, que a menudo pueden ser utilizados entre otros, como indicadores parciales de globalización económica. Otro patrón importante es el crecimiento significativo en el nivel absoluto de flujos de mercancías que se dirigen a otras partes del mundo. Desagregando estos patrones,

se deja en claro que se trata de un número selecto de lugares a los que en realidad se dirige el flujo del comercio de mercancías, y que a partir de estos, se redistribuye. Ambos patrones se analizarán desde la perspectiva del comercio de mercancías, como de la dinámica de la Ciudad Puerto.

1. Evolución portuaria: globalización y competencia como factores de cambio

La Ciudad Puerto, el territorio de entrada y/o salida de una región o país no ha escapado a las transformaciones de la economía mundial, menos aún al pasar de un régimen de acumulación, basado en la gran fábrica, a otro que se presenta como una red difusa, reticulada y flexible de empresas de tamaños altamente diferenciados y dispersas en el espacio geográfico de la nueva economía global.

Si bien Naciones Unidas distingue cuatro generaciones muy bien definidas por las funciones y actividades que ellos cumplen en cada caso (ver gráfico 6), tan importante como esto, es la correlación existente entre modelos de acumulación y desarrollo capitalista y los modelos de desarrollo portuario, pues determinan un cambio profundo de las redes logísticas y el papel que los puertos pueden desempeñar en ellas, pero también en sus relaciones e implicancias territoriales, y además en el incremento de la competitividad.

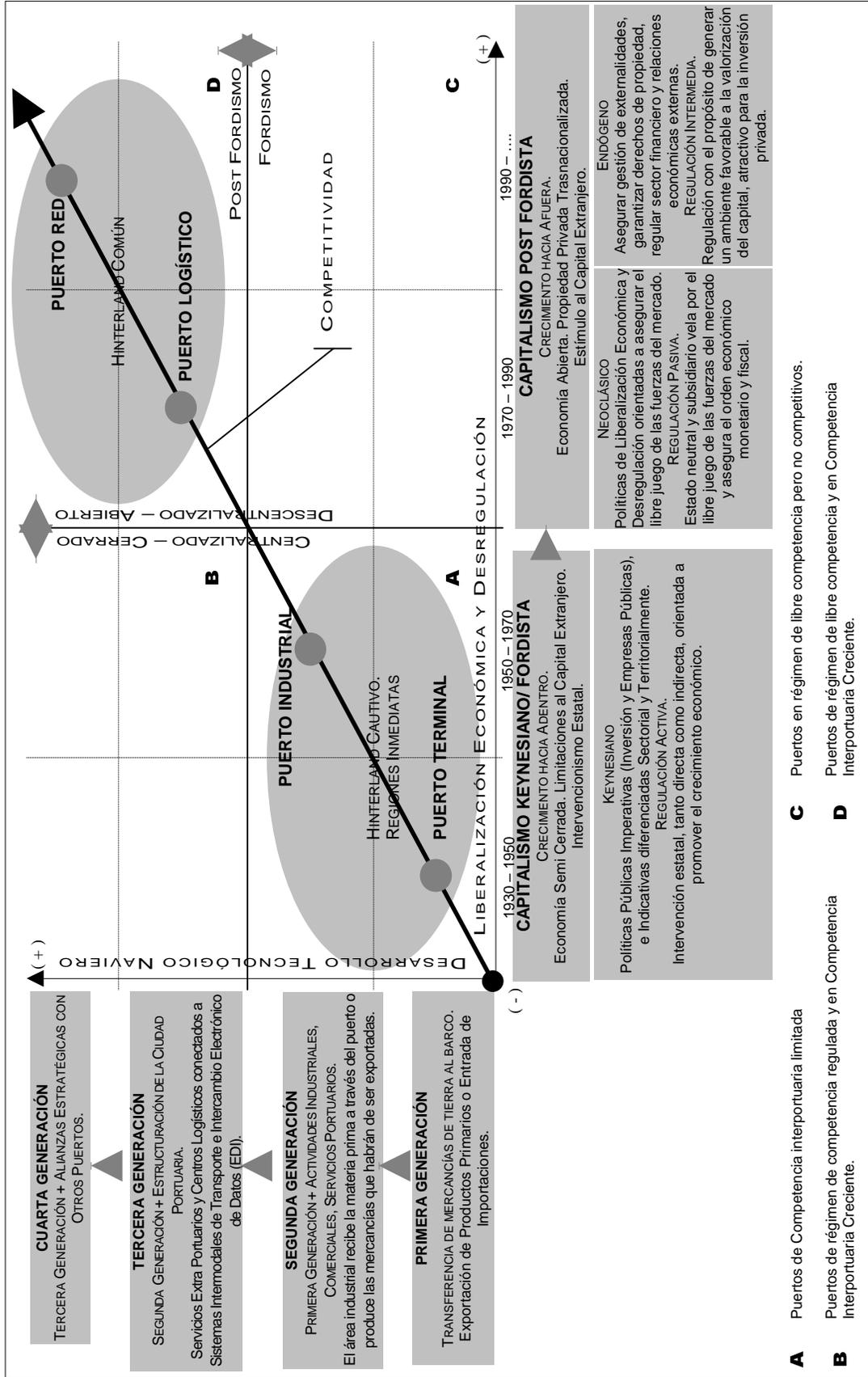
Siendo los puertos un importante elemento dentro de la cadena de transporte y del comercio internacional la relación con su *foreland*⁹ y *hinterland* se altera en ambos casos, y siendo restringido y cautivo en principio, con una articulación territorial de tipo zona o área inmediata (dada su falta de integración a los sistemas de transporte), se vuelve común, y de tipo red (Martner, 1999). En un modelo centralizado, donde los puertos difícilmente conocían de la competencia interportuaria, no existía razón alguna para hacer las cosas de manera diferente, pero ahora, en un modelo de descentralización portuaria la competencia se hace presente, obligando a un puerto a diseñar estrategias comerciales que le permitan obtener nuevos clientes así como generar procesos de desarrollo local, regional y nacional.

Esta competencia por ampliar el *hinterland* en el pasado era imposible, pues los países trataban de evitar que el comercio exterior de los países vecinos se beneficiase de los puertos nacionales, los exportadores opinaban que los productos nacionales se exponían a competir con productos foráneos, además de los numerosos riesgos, pues se consideraba a los puertos como lugares estratégicos que no debían exponerse a países con los cuales eventualmente podrían tener conflictos. Ahora, esta situación ha cambiado, los puertos compiten por el comercio incluso de los países vecinos (ver gráfico 7).

Frente a estos cambios, esta correlación, actualmente distingue dos modelos de gestión portuaria, donde, por más complementarios que estos modelos sean a nivel de las cadenas logísticas globales, o a nivel local, ellas indican estrategias y oportunidades fuertemente diferenciadas territorialmente. Por un lado aparece, el Hub Port y, por otro, una nueva integración entre el tejido metropolitano y la infraestructura portuaria. En ambos casos, como se mencionó anteriormente, sus lógicas operacionales escapan del entorno geográfico, administrativo y empresarial portuario.

⁹ Anglicismo, que en contraste con el *hinterland*, se refiere al territorio comprendido desde el puerto hacia el exterior, y está definido por las vías de comunicación generadas por los tráficos marítimos vigentes y potenciales, incluyendo sus conexiones o puertos de trasbordo, y por lo tanto se consideran dentro de su área de influencia marítima.

Gráfico 6
TEORÍAS DE CRECIMIENTO, EVOLUCIÓN PORTUARIA Y COMPETITIVIDAD



Fuente: Elaboración propia sobre la base de diferentes fuentes.

Esta diferenciación de estrategias y oportunidades es alimentada por una mayor desregulación e integración global de la actividad económica, determinando distintos niveles de competencia y territorialización de la actividad portuaria, generando procesos de concentración, multiplicación de flujos materiales e inmateriales, como espacios de exclusión, tanto local como global.

En ambos modelos de gestión portuaria se considera que para ser parte de esta competencia y no ser excluido, el puerto ahora debe dejar de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo, trazar estrategias y planificar un desarrollo integral de su área de influencia, dejando de ser un territorio aislado. Incursionar en el negocio de la logística, mediante asociaciones estratégicas, resulta una necesidad, combinando la prestación de los servicios convencionales de manipulación de carga, con centros de distribución, control de inventario vía telemática y demás operaciones que agregarán valor a la carga,¹⁰ además de incorporar también alianzas estratégicas con otros puertos físicamente distantes, conectados a través de operadores comunes o bajo una administración común.¹¹

Esta situación, revalida la tesis que plantea Sassen (Sassen, 1999), y parafraseando para nuestro caso y en el contexto del incremento de la competitividad, los puertos ahora, no son sólo puntos nodales de coordinación de procesos, sino también sitios particulares de producción y concentración de servicios avanzados y de innovaciones, y para la formación de mercados, ambos centrales en la internacionalización y expansión de la actividad. De esta manera, ahora los puertos reposicionan los elementos de la estructura urbana por un lado, y por otro, su base económica, al producir una lógica localizacional para dichas actividades, el desarrollo de las innovaciones y la consolidación de estos centros, superando la dicotomía entre la industria y los servicios.

De esta manera, a lo largo de su evolución, los puertos se articulan con otros territorios, y han dejado de ser solo puntos de conexión Agua – Tierra – Agua, debido a los cambios tecnológicos, que permitieron el desarrollo de la industria naval, la unitización y la contenedorización así como los cambios en la logística del transporte, y por otro lado, a las corrientes económicas que vieron en la "libre competencia", una herramienta fundamental para impulsar el desarrollo de los países, y que desencadenaron en la Globalización.

Estos elementos han sido determinantes para que actualmente los servicios navieros se hayan vuelto muy semejantes, sustituibles y aparentemente intercambiables, de innumerables, rápidas y sincronizadas transacciones comerciales, y compitan solamente en términos de precios, rutas, tecnologías y plazos de entrega. En los puertos, dichos servicios juegan un papel fundamental, dándole ya no solo un valor comercial sino también territorial, donde la ciudad adosada al puerto, marcaría una diferencia con procesos anteriores, al redefinir su rol, repotenciar el conjunto de la Ciudad Puerto, y creando un entorno favorable para la localización y desarrollo de los servicios vinculados a la actividad portuaria.

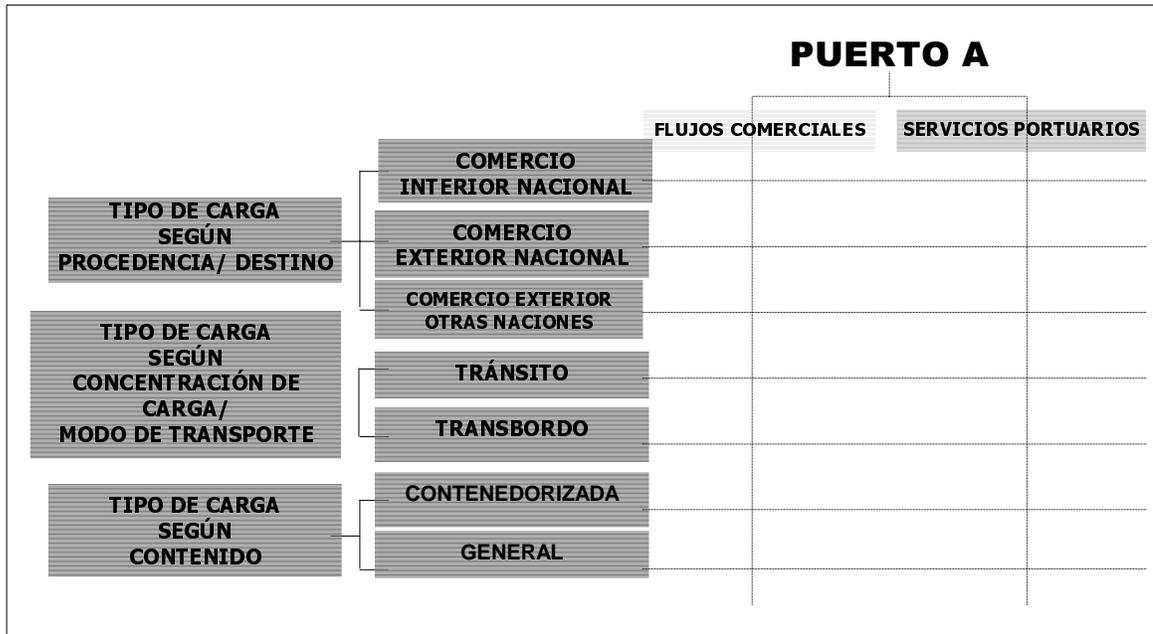
Pero refiriéndonos a la competencia interportuaria (ver gráfico 7) ésta se debe, a que en la economía globalizada, un número creciente de manufacturas ya no se producen en un determinado país para enviarlas a otro. Por el contrario, los fabricantes buscan los insumos menos costosos en todas partes del mundo, inclusive los servicios de transporte, y producen y montan los artículos en los lugares que ofrecen las mayores ventajas en términos de las capacidades laborales y el acceso a

¹⁰ Un ejemplo de esto, señala Rezende (Rezende, 1998), lo tenemos hoy en el PSA - APP Distribution Pte. Ltd (PAD), un joint venture entre Asia Pulp & Paper Company Ltd. (APP) y el PSA por medio de la cual administran y operan un centro de distribución en el terminal de Pasir Panjang, el cual controla la re - exportación de productos de pulpa y papel desde la planta de APP en Indonesia, hacia Asia y Europa.

¹¹ Estos son los Puertos de Cuarta Generación, puertos q operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global. Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmo (Suecia); y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Rezende, 1998).

los mercados finales, para permitirles obtener mayores utilidades. Las decisiones ahora se adoptan en un plano mundial. Esto ha hecho necesario integrar los puertos en los sistemas de manufactura y distribución, desatando una competencia entre ellos por su articulación con las extensas redes de producción.

Gráfico 7
LA COMPETENCIA INTERPORTUARIA



Fuente: Elaboración Propia sobre la base de diferentes fuentes. La competencia interportuaria permite la especialización de los puertos, tanto en los flujos comerciales como en los servicios portuarios. La concentración de carga puede implicar uno o más modos de transporte. Si se usa únicamente el modo marítimo, se habla de "tráfico de trasbordo". Si la carga llega de otro país por vía terrestre y sale del puerto por vía marítima, se usa el término "tránsito" (Hoffmann, 2000).

Así, las inversiones portuarias para enfrentar esta competencia interportuaria (ver gráfico 7), y su integración en las redes producción y distribución, tendrían un doble propósito; primero, modificar los flujos comerciales, pues la mejora de los puertos podría contribuir a revertir las desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional o regional, y por lo tanto serían parte de la política comercial de un país o una región; y segundo, como consecuencia de lo anterior, serían la oportunidad para la generación de ingresos con el suministro de servicios portuarios y la exportación de estos servicios.

Con estos dos propósitos, se pretendería también reducir los costos del transporte, al generar economías de escala en ambos sentidos, lo que atraería carga adicional de países vecinos, ampliando con ello el *hinterland* portuario. En los dos casos, la infraestructura de transporte juega un rol primordial; por un lado, crea el entorno adecuado para el desarrollo de los Servicios Marítimo – Portuarios en la Ciudad Puerto (ver gráfico 8) como en su entorno inmediato; y por otro, facilita el flujo expedito de la carga; configurando en el primer caso, locaciones estratégicas para los Distritos de Negocios Portuarios y estos servicios, y en el segundo, la articulación con áreas especiales para el tratamiento de la carga.

EL PUERTO Y LOS SERVICIOS MARÍTIMO – PORTUARIOS

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Corvalán (1998).

De esta forma, en un mundo donde la competencia es a todo nivel, el puerto para cumplir las funciones que la economía globalizada le exige debe tener en cuenta otros aspectos además del físico, el comercial, social o incluso el estratégico, pues la Globalización exige nuevas estrategias para la competencia y la competitividad.

En este último plano, el estratégico, adquiere mayor relevancia la noción de competitividad sistémica, es decir, aquella que no está solamente referida a lo que ocurre al interior de un territorio, elemento o componente de un sistema, sino con el contexto global o el todo al que pertenece. Así, un puerto eficiente ubicado o inserto en medio, sea una ciudad, región o país ineficiente, terminará siendo ineficiente y no podría aspirar a un futuro promisorio.

La ineficiencia del medio, para el desarrollo portuario, puede tomar múltiples formas, desde las organizaciones políticas y económicas orientadas hacia el desarrollo portuario (capacidad de formular estrategias y políticas), las condiciones marco macroeconómicas (política comercial, de competencia, fiscal, presupuestaria, etc.), o las políticas concretas para el aumento de la competitividad de determinados sectores que dependen de esta actividad (política de importación, fomento de las exportaciones, de infraestructura, ambiental, tecnológica, laboral, etc.).

Finalmente, todas estas condiciones pueden influir en el desarrollo de la infraestructura portuaria propia o la escasez de la misma, también en las inversiones en accesos y accesibilidad adecuada tanto de transporte en general, como de comunicaciones en particular, que dificultarían la articulación con las redes de distribución, y por último, hasta en la mala decisión de la localización del puerto, lo que indudablemente impactarían en el hinterland como del foreland portuario.

2. ¿Cuán grande es el mundo ahora? La génesis de la geografía portuaria

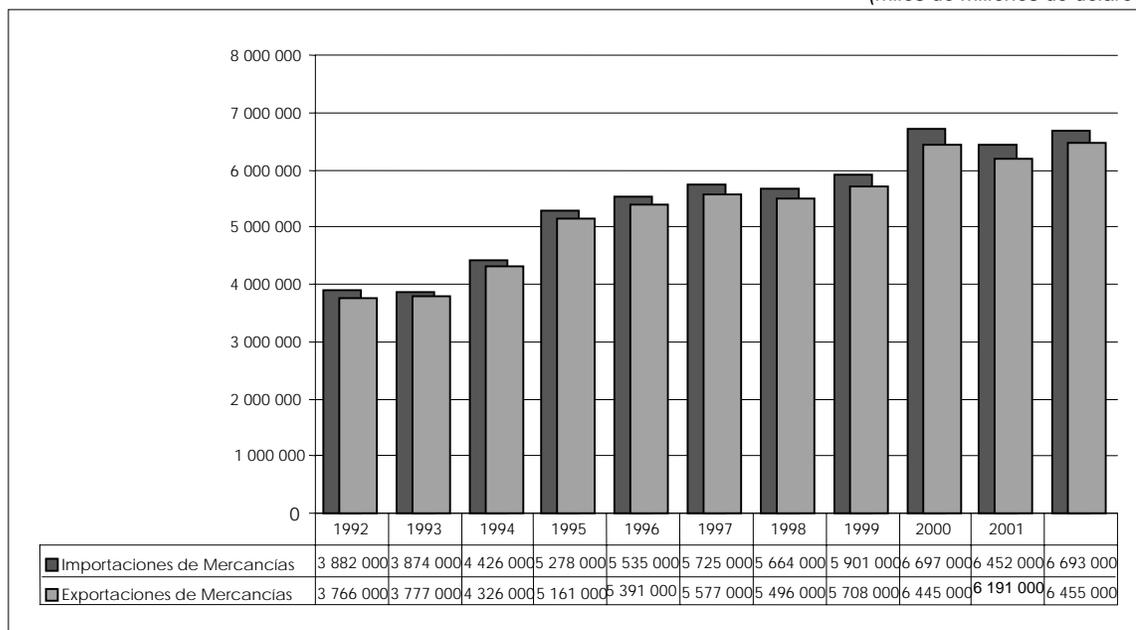
La evolución portuaria no solo ha significado el incremento de la competencia, sino que derivado de esta, existiría una nueva geografía a partir de la misma. En esta parte, se examinará uno de los patrones de los flujos del comercio de mercancías dentro del proceso de Globalización, y como éste ha ido generando procesos de concentración de flujos, y con ello, alterando la relación del espacio tiempo entre algunos lugares, configurando una nueva geografía de centralidad en términos de Sassen.

De acuerdo a la OMC, el flujo del comercio mundial se ha casi duplicado en el último decenio acentuándose entre algunas regiones geográficas (ver gráfico 9). Esto se debe a la mayor liberalización del comercio entre dichos mercados, al tamaño del mercado, y a la facilitación para este comercio, que incluye no solo acuerdos, sino también a los cambios tecnológicos para el mismo, como el que se ha dado en el sector marítimo.

Gráfico 9

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES MUNDIALES DE MERCANCÍAS, 1992 – 2002

(miles de millones de dólares)



Fuente: OMC (www.wto.org). En la década del 1970–1980, la tasa de crecimiento promedio de las exportaciones/importaciones de mercancías fue de 20,40%, mientras que en las siguientes décadas, 1980-1990, como 1990-2000, descendió a 6,01% y 6,41% respectivamente. El 2000-2001, la tasa promedio resulta negativa (-4,01), y al siguiente año se recupera (4,20%). Aun así, en el decenio 1992-2002, el volumen de comercio casi se duplicó.

Esta dependencia e incremento del comercio de mercancías de estas áreas geográficas, altera la relación espacio tiempo relativo entre ellas, lo que está impactando en las distancias económicas entre las ciudades puerto en general, y entre algunas en particular. Como mencionáramos antes, las inversiones en infraestructura portuaria, como en transporte en general, apuntarían a redirigir estos flujos comerciales, o acentuarlos, de tal manera de obtener ventajas con estas distancias, respecto a otras regiones.

Las ciudades puerto, como receptoras o emisoras reciben mayor presión para mejorar su infraestructura al reducirse las distancias entre ellas, y como un círculo virtuoso, esto más aun ha contraído las distancias. Concluyendo en una poderosa concentración en algunos lugares específicos del planeta, para los cuales, las distancias geográficas no cuentan por la presión y dependencia del volumen del comercio existente entre ellas y por las economías de escala que se generan.

Por otro lado, al incrementarse la distancia, igualmente, estas ciudades son presionadas para mejorar su competitividad, pues de lo contrario serían excluidas de las redes del comercio global.

De acuerdo a la evolución del comercio, y refiriéndonos específicamente al comercio interregional e intraregional de mercancías, se deduce que en las dos últimas décadas (1980 – 2003), Europa Occidental se consolida como la región geográfica más grande del mundo (ver cuadro 2). Hoy en día su volumen es casi el de América Latina, Europa Oriental y Central, África, Oriente Medio y Asia juntos, y aproximadamente es diez veces América Latina. Y para la próxima década, podría duplicar el volumen de su comercio, y aun mantener similar ventaja, lo que significaría una mayor concentración intraregional.

A partir de la información es posible deducir el crecimiento y la tendencia desde la década de los 80's y los años posteriores. Y se infiere que al incrementarse los flujos de comercio, para un

mismo espacio tiempo, y considerándose como línea base las condiciones de desarrollo tecnológico e integración económica de la década de los ochenta, el exceso o el defecto expresarían que las distancias económicas y comerciales se contraen o dilatan, respectivamente, entre estas regiones geográficas. Entonces, las Ciudades Puerto habrían reducido o incrementado su distancia comercial unas a otras al, variar la brecha espacio tiempo, entre ellas, y respecto de las regiones a las que pertenecen, y por ende, tendrían distintos razones para reconfigurar su espacio geográfico.

En términos de espacio tiempo, estas variaciones anuales oscilan en la primera década (1980 – 1990), entre un incremento máximo de la distancia comercial entre América del Norte y Medio Oriente (14% aproximadamente), hasta una reducción de la misma entre Asia y Europa Central y Oriental (597%). Para la década siguiente este incremento máximo se daría entre África y Europa Central y Oriental (68%), hasta una reducción máxima entre este último y Asia (5962 %).

Y para los próximos años, infiriendo una tendencia lineal del crecimiento del comercio interregional e intraregional, esta última tendencia se incrementaría (ver cuadro 3). Pero, si bien las mayores disminuciones de la distancia comercial se dan en algunos casos entre regiones no muy dinámicas, esto no evitaría consolidar a futuro la región de la Euro – Asia mas que otras, debido a la menor distancia comercial existente entre ellas debido al volumen de su comercio, y la mayor distancia alcanzada con respecto a las demás.

De acuerdo al cuadro 3 y el gráfico 10, se puede mencionar por ejemplo que el comercio de mercancías de América de Norte hacia África, en el periodo 1980 – 1990, tuvo una variación positiva del espacio temporal (43 días), y para la siguiente década sería mayor (64 días). Esto significa que para el año 1990 como el año 2000, América del Norte estaría mas cerca en estas proporciones de tiempo, de África.¹² Un caso distinto resulta el comercio de América de Norte hacia Europa Occidental, donde debido a la reducción del comercio hacia esta región, el espacio temporal se incrementa en estas dos décadas (45 y 28 días respectivamente).

Y haciendo referencia al caso de América Latina, sin entrar en la especificidad del detalle del comercio intraregional (ver cuadro 2 y gráfico 10), se puede mencionar que la variación del espacio tiempo en el periodo 1980 – 1990 es positiva (112 días), y en la siguiente década se duplica (254 días), lo que indicaría una mayor integración regional. Pero, si bien esto es positivo, las mayores variaciones positivas apuntarían hacia otras regiones económicas, lo que dejaría entrever una estrategia territorial y comercial que incentiva el desarrollo del foreland regional.

¹² Estos valores se obtienen de la diferencia del valor del comercio de mercancías en MM US\$ entre estas dos regiones, en los años 1990 y 1980, convirtiendolos en unidades de tiempo (días). Se considera en el supuesto, que la unidad de referencia es el movimiento del comercio intraregional e interregional de mercancías en MM US\$ del año 1980. Al mover un mayor o menor valor de mercancías en el mismo tiempo (365 días), se estima que la distancia se reduce o se incrementa respectivamente.

Cuadro 2

VARIACIÓN DEL COMERCIO INTRARREGIONAL E INTERREGIONAL DE MERCANCIAS ENTRE REGIONES GEOGRÁFICAS 1999 – 2003
(miles de millones de dólares),

	América del Norte	América Latina	Europa Occidental	Europa Central y Oriental	África	Medio Oriente	Asia	Total mundial
AMÉRICA DEL NORTE								
1999	37 019	14 576	18 095	609	1 102	2 222	19 741	93 364
2000	42 056	17 406	19 532	636	1 200	2 000	22 900	105 730
2001	39 100	16 400	18 800	700	1 300	2 100	20 700	99 100
2002	38 169	15 234	16 978	707	1 171	1 990	20 356	94 605
2003	40 372	15 300	18 045	789	1 187	2 052	21 896	99 641
AMÉRICA LATINA								
1999	18 304	4 744	3 834	256	282	285	1 778	29 483
2000	22 000	6 200	4 500	300	300	300	2 100	35 700
2001	21 100	5 900	4 200	300	400	400	2 200	34 500
2002	21 471	5 411	4 424	338	435	452	2 342	34 872
2003	21 823	5 890	5 138	449	547	440	2 879	37 165
EUROPA OCCIDENTAL								
1999	23 188	5 682	162 498	12 025	5 898	5 745	17 588	232 624
2000	26 300	5 500	165 400	12 900	5 900	6 000	19 900	241 900
2001	25 500	5 800	167 700	14 700	6 300	6 500	19 500	246 000
2002	27 019	5 473	178 739	16 791	6 623	6 807	20 802	262 254
2003	29 825	5 733	213 027	21 434	7 986	8 275	24 836	311 117
EUROPA ORIENTAL Y CENTRAL								
1999	934	399	11 979	5 592	264	410	1 593	21 171
2000	1 200	600	14 700	7 200	300	700	2 000	26 700
2001	1 200	600	15 800	7 600	300	800	1 900	28 200
2002	1 420	593	17 638	7 990	376	744	2 432	31 193
2003	1 865	693	22 779	9 840	440	933	3 031	39 580
ÁFRICA								
1999	1 672	336	5 718	138	1 112	172	1 544	10 692
2000	2 600	400	7 200	100	1 100	200	2 500	14 100
2001	2 500	500	7 300	100	1 100	300	2 100	13 900
2002	2 378	463	7 133	92	1 137	316	2 353	13 872
2003	3 276	427	8 374	110	1 767	266	3 063	17 284
ORIENTE MEDIO								
1999	2 522	222	3 438	114	802	1 404	7 292	15 794
2000	4 100	300	4 800	200	1 000	1 700	12 600	24 700
2001	3 900	300	3 900	200	900	1 800	11 200	22 200
2002	3 776	340	3 996	204	939	1 725	11 575	22 555
2003	4 633	282	4 773	247	1 044	2 188	14 522	27 689
AS								
1999	36 661	3 460	25 164	1 276	2 133	3 686	64 958	137 338
2000	42 300	4 100	27 800	1 500	2 200	4 200	80 700	162 800
2001	37 600	4 000	25 200	1 700	2 400	4 500	72 200	147 600
2002	39 402	3 939	25 955	2 106	2 587	4 846	79 232	158 067
2003	42 798	4 095	31 944	3 167	3 147	5 646	94 919	185 716

Fuente: Elaboración propia sobre la base de OMC.

A continuación, a partir de la información presentada anteriormente, se presenta la variación del espacio tiempo por región geográfica y con respecto a otras regiones geográficas, considerando como línea base la década de los ochenta.

Cuadro 3

VARIACIÓN DEL ESPACIO TEMPORAL EN EL COMERCIO INTRARREGIONAL E INTERREGIONAL DE MERCANCÍAS ENTRE REGIONES GEOGRÁFICAS (DÍAS), 1980 – 2014¹³ (ver gráfico 10)

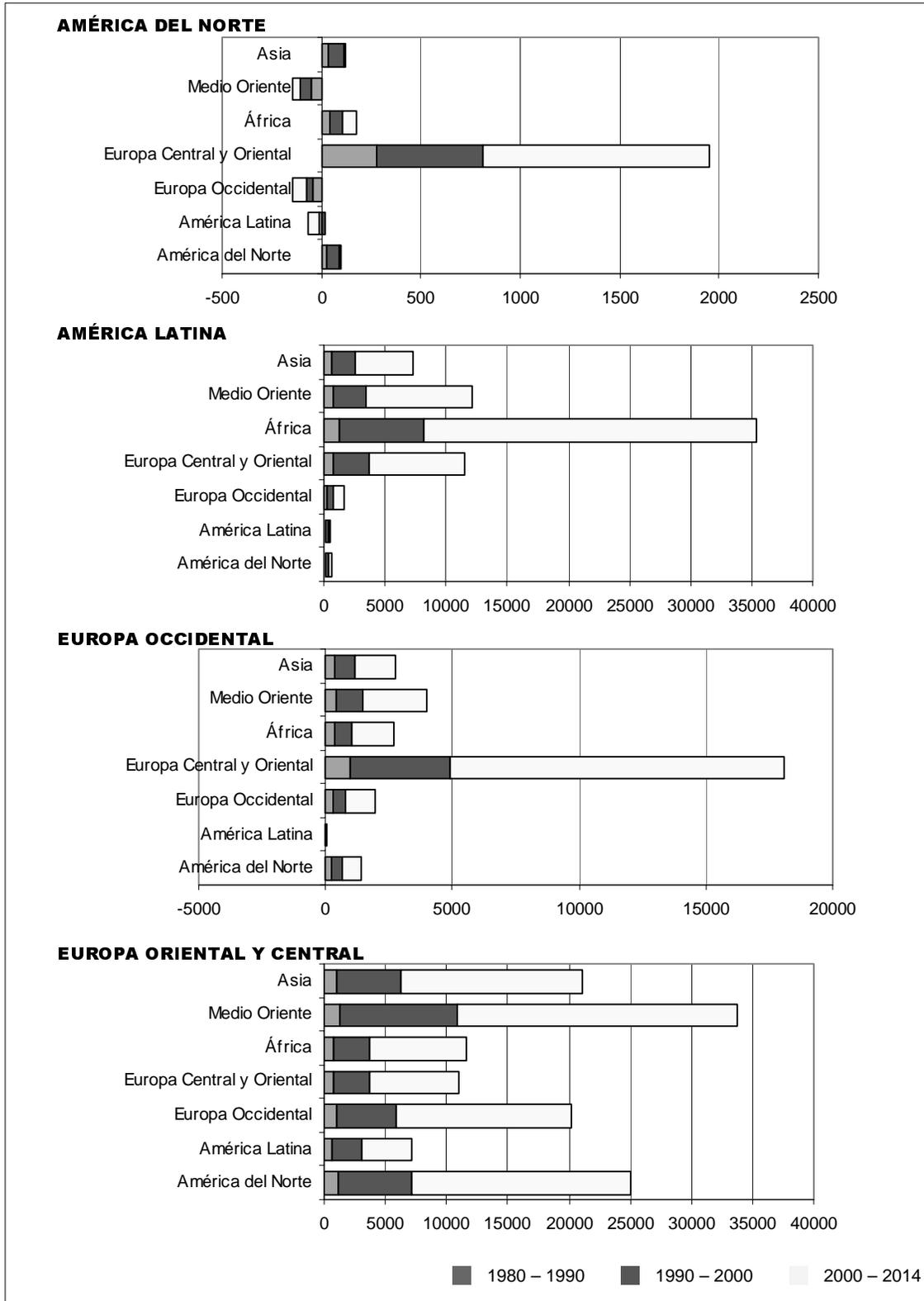
	América del Norte	América Latina	Europa Occidental	Europa Central y Oriental	África	Medio Oriente	Asia
AMÉRICA DEL NORTE							
1980 – 1990	26	-12	-45	275	43	-50	31
1990 – 2000	64	22	-28	538	64	-61	78
2000 – 2014	10	-55	-70	1134	69	-32	11
1980 – 2014	100	-45	-143	1947	176	-143	120
AMÉRICA LATINA							
1980 – 1990	125	112	244	749	1314	790	594
1990 – 2000	250	254	555	2940	6854	2688	1977
2000 – 2014	248	163	830	7812	27207	8674	4664
1980 – 2014	623	529	1629	11501	35375	12152	7235
EUROPA OCCIDENTAL							
1980 – 1990	223	4	272	945	334	424	342
1990 – 2000	467	-4	542	3976	705	1047	841
2000 – 2014	733	16	1147	13192	1668	2537	1605
1980 – 2014	1 423	16	1 961	18113	2707	4008	2788
EUROPA ORIENTAL Y CENTRAL							
1980 – 1990	1 110	609	1 002	743	758	1329	1020
1990 – 2000	6 087	2445	4 865	3017	2904	9484	5233
2000 – 2014	17 837	4165	14 321	7171	7962	22907	14862
1980 – 2014	25 034	7219	20 188	10931	11624	33720	21115
ÁFRICA							
1980 – 1990	766	275	354	-141	501	846	821
1990 – 2000	3 688	566	954	-109	1379	3087	4367
2000 – 2014	6 984	1 033	1571	-88	3869	9613	7932
1980 – 2014	11 438	1 874	2879	-338	5749	13546	13120
ORIENTE MEDIO							
1980 – 1990	648	264	194	1129	189	457	804
1990 – 2000	2 880	655	529	7443	436	1336	4302
2000 – 2014	4 512	846	410	15367	483	2708	7078
1980 – 2014	8 040	1 765	1133	23939	1108	4501	12184
ASIA							
1980 – 1990	87	112	162	2179	486	529	346
1990 – 2000	175	216	321	19583	1281	1587	953
2000 – 2014	143	213	446	90772	3327	3728	1520
1980 – 2014	405	541	929	112534	5094	5844	2819

Fuente: Elaboración propia.

¹³ Se considera como línea base, la década de los 80.

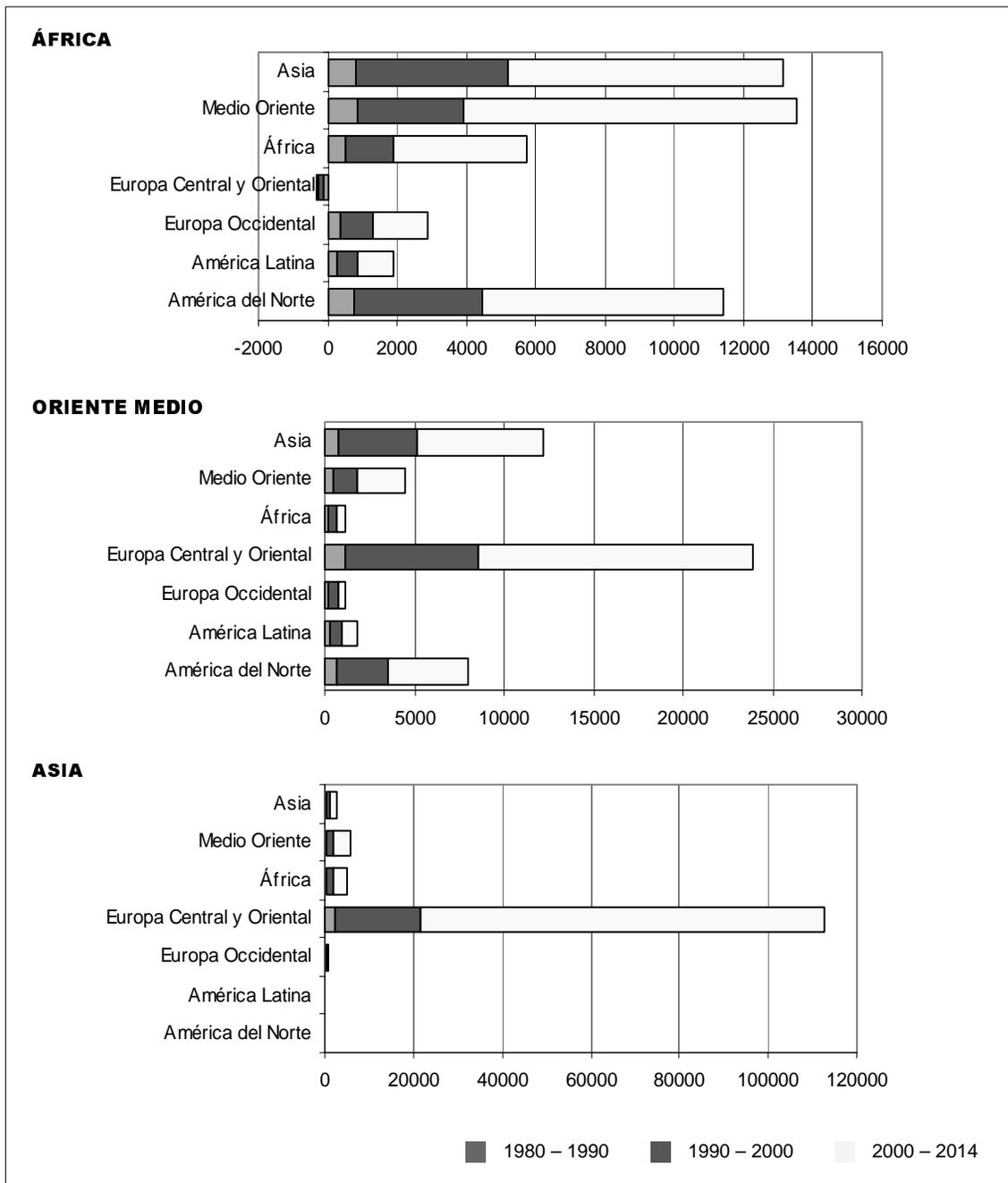
Gráfico 10

VARIACIÓN DEL ESPACIO TEMPORAL EN EL COMERCIO INTRARREGIONAL E INTERREGIONAL DE MERCANCÍAS ENTRE REGIONES GEOGRÁFICAS (DÍAS), 1980 – 2014



(Continúa)

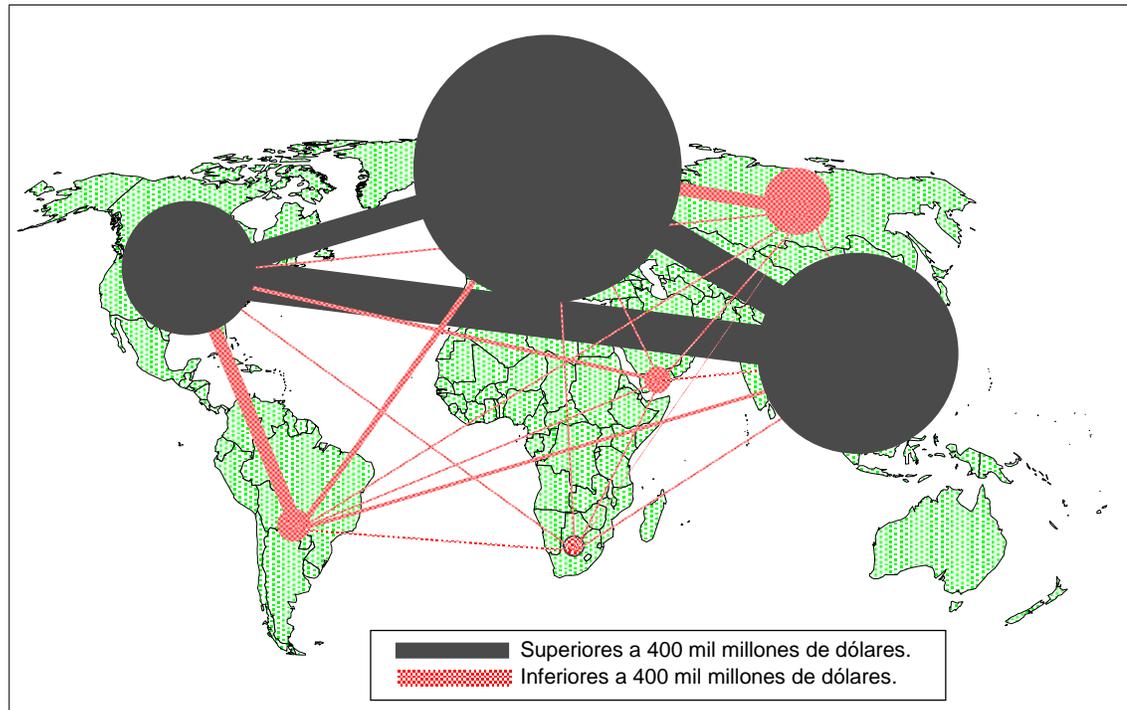
Gráfico 10 (Conclusión)



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 11

FLUJOS DEL COMERCIO MUNDIAL POR REGIÓN GEOGRÁFICA, 2003



Fuente: Elaboración propia sobre la base de OMC.

A partir de lo expuesto se deducen tres consideraciones que incidirían en el desarrollo de las ciudades puerto. Primero, la mayor contracción del espacio tiempo de las principales regiones geográficas en el siguiente orden: Asia, Europa Occidental, y América del Norte, significa que estas regiones no solo han incrementado su comercio intraregional, por sobre el comercio con otras regiones, sino que están más integradas entre sí. Territorialmente, la estrategia del desarrollo portuario apuntaría a desarrollar e incentivar una mayor competencia del hinterland, lo que significa el necesario desarrollo de la infraestructura terrestre y su integración intermodal, y a partir de esto desarrollar un *foreland* orientado hacia estos mercados. Acerca de esto último, ejemplos muy claros en Europa constituyen los puertos de Rotterdam y Amberes. Desde el primero se puede llegar al 80% de Europa en 24 horas; mientras que el segundo, presenta un índice de centralidad para demostrar sus ventajas geográficas y conectividad.

Segundo, contrario a lo anterior, las otras regiones geográficas (África, América Latina, Medio Oriente, Europa Oriental y Central) han incrementado su comercio interregional con variaciones superiores a su comercio intraregional reduciendo la diferencia del espacio tiempo entre ellas y las principales regiones geográficas, pero esto no implicaría una mayor integración con ellas (Asia, Europa Occidental, y América del Norte), ni entre ellas mismas. La estrategia territorial, implicaría una preferencia por desarrollar el *foreland* por sobre el hinterland portuario, y por otro lado, manifestaría la integración de la infraestructura terrestre con la portuaria solamente orientada a integrar la cadena productiva local, pero no tanto para generar una mayor competitividad interportuaria intraregional.

Al respecto, acerca de esto último, en América Latina, la implementación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), denota un cambio de estrategia territorial intraregional que indudablemente tiene un impacto en el desarrollo de las Ciudades Puerto de la región, pues promueve la disponibilidad de una adecuada infraestructura

física para facilitar los flujos de bienes y la integración comercial al interior de la misma, lo que incentiva una mayor competencia por ampliar el hinterland portuario, y una inserción competitiva de la región en el contexto de la globalización.

Y tercero, a partir de lo anterior, se deduce que si bien hay una mayor integración global, ésta es mayor en el primer caso (Asia, Europa Occidental, y América del Norte); que en el segundo (África, América Latina, Medio Oriente, Europa Oriental y Central), lo que induciría a que difícilmente se implemente por parte de la actividad naviera mundial, otro corredor Este – Oeste en el hemisferio Sur, dado los bajos índices de comercio interregional en esta parte del planeta, y solo se vincularían con líneas Norte – Sur mediante puertos Hub.

¿Qué significa esto en términos absolutos y relativos para las Ciudades Puerto? En tiempos de creciente integración económica, el incremento de los volúmenes de comercio favorecerá solo a algunas de ellas, y que el esfuerzo por ser más competitivo, no resultaría como esfuerzo individual, sino como un esfuerzo regional tanto hacia el exterior de la región, como al interior de la misma. Pues al contraerse el espacio tiempo en una misma región, aumentaría el hinterland y exigiría una mayor competitividad intraregional del conjunto de las Ciudades Puerto de la región.

Finalmente, y parafraseando a Friedmann, el poder económico de la Ciudad Puerto estará en directa relación con la productividad de la región en la cual se articula y, cuanto más productivo es su espacio de articulación, mayor será su poder económico, y por ende de mayor conectividad. A partir de esto se puede inferir regiones portuarias cuya mayor inclusión en el comercio global, requerirá un mayor desarrollo del comercio intraregional, lo que indudablemente beneficiará a las Ciudades Puerto al interior de la misma, y su integración a las redes logísticas crecientemente globalizadas.

3. Una arquitectura de centralidad para los flujos portuarios

Orientada ahora a una mayor competitividad y como un instrumento para la integración global del comercio internacional, la Ciudad Puerto se reconfigura como un territorio estratégico, cuyo re escalamiento es parte de la arquitectura organizacional de la actividad portuaria globalizada, generada a partir de la concentración de los flujos comerciales en algunos espacios centrales, y también de una creciente incorporación de lugares particulares en el mundo menos desarrollado. En esta parte se analizará las correlaciones existentes entre estos flujos y la arquitectura organizacional de la actividad portuaria.

La evidencia deja en claro, que el centro de gravedad del comercio global esta en Europa Occidental, más aun en la Unión Europea como región económica. A partir de este centro, existen dos sistemas: Nor Transatlántico (en particular los lazos entre la Unión Europea, EEUU y Canadá), y la Euro Asia. Ambos, con algunas diferencias, representan hoy en día las mayores concentraciones de procesos de globalización del comercio de mercancías (ver cuadro 2 y gráfico 11). Igualmente, aparece otro patrón, el crecimiento significativo de flujos que se dirigen a otras partes del mundo, aunque no pueden compararse con los anteriores, desagregándolos, son otro grupo selecto de regiones a los que también se dirige este comercio, como América Latina, y en ella, algunos lugares en particular, como Brasil.

Esto deja entrever algunas consideraciones referidas a las diferentes estrategias territoriales de la actividad portuaria. Una de ellas se refiere a las características de la misma, si privilegia el *hinterland* o el *foreland* en estas regiones geográficas y entre ellas; el grado hasta el cual el intermodalismo y el desarrollo de la infraestructura tanto terrestre como marítima, e incluso aérea han incidido en esta interdependencia y en la consolidación de un sistema de comercio transfronterizo y el incremento de sus áreas de influencia y de interdependencia con las mismas.

También es importante mencionar que las decisiones de mercados y empresas referidos al ámbito portuario, en estos sistemas y regiones, siendo cada vez más divergentes de las decisiones del sistema inter-estatal, debido al creciente número de fusiones y adquisiciones transfronterizas de empresas vinculadas al transporte marítimo, las amplias redes de filiales extranjeras de las mismas, las asociaciones o alianzas estratégicas entre puertos y estas empresas o entre puertos solamente, y a las participaciones de las empresas en las concesiones portuarias, entre otras, como parte de su estrategia territorial de expansión o consolidación global, también promovería esta interdependencia como la formación de una centralidad portuaria o Hub, y su articulación dentro de estas redes globalizadas.

A partir de estas consideraciones, se configuran redes en el ámbito portuario y del comercio global de mercancías, Hoffmann (Hoffmann, 1999), destaca las rutas Este – Oeste de las principales líneas marítimas, las cuales estarían en el tope superior de esta jerarquía (ver gráfico 13) ; en ésta se encuentran solo un número reducido de Puertos, caracterizados justamente por su mayor concentración y transferencia de carga y coincidentes con las regiones geográficas mas importantes en el comercio de mercancías, tanto en volumen como en valor comercial (ver cuadro 4).

Con esta ruta se conectan los servicios de trasbordo de las rutas Norte – Sur, que son el siguiente escalón en la jerarquía, y configuran una red de Puertos Sub Regionales Principales y Puertos Menores, que alimentan al eje mayor (ver gráfico 14). Ambos ejes se caracterizan por contar con amplias conexiones terrestres, estar ubicados estratégicamente donde se conectan o cruzan rutas marítimas y los mercados más importantes, contar con grandes volúmenes de carga en su entorno cercano, infraestructura moderna y servicios competitivos.

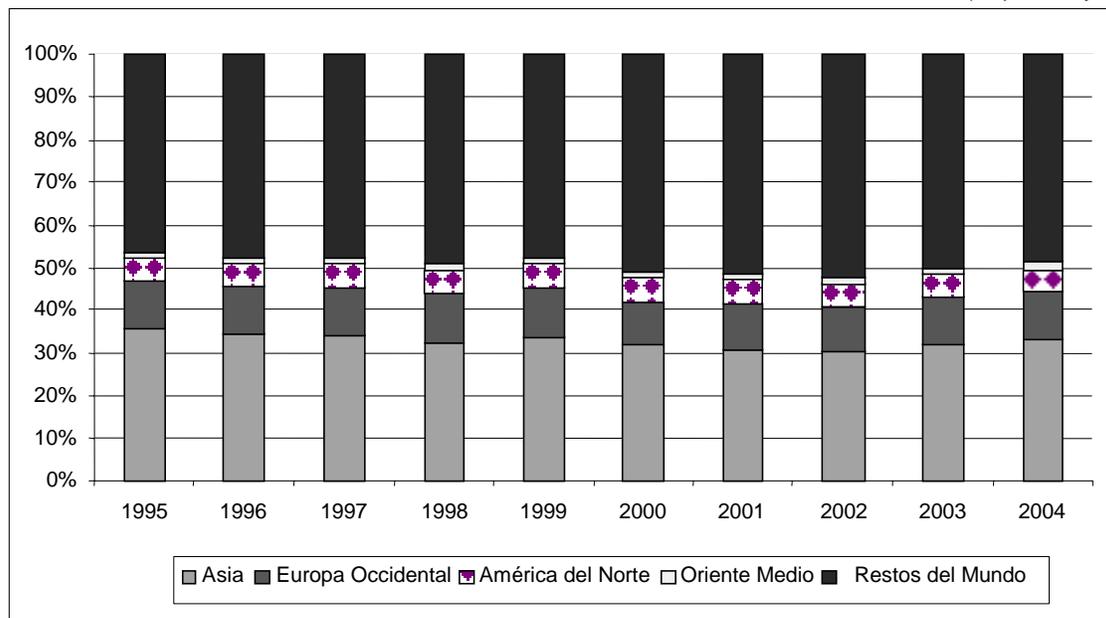
Este proceso de concentración de rutas en el transporte marítimo, como la jerarquización de las redes de transporte y de las Ciudades Puerto, afirma Hoffmann (Hoffmann, 1999), estaría condicionado por los cambios tecnológicos en la ingeniería naval, que permiten un desarrollo de buques de mayor tamaño; fusiones de las principales empresas navieras o las alianzas entre ellas, las que configurarían redes virtuales yuxtapuestas a las redes físicas señaladas, permitiendo una mejor coordinación entre los servicios y las infraestructuras de transporte. A esto, se suman el mayor número de operaciones de trasbordo, que redundarían en el incremento de las economías de escala en estos puertos; y además y muy importante, la integración de estos puertos a las diferentes redes de transporte.

De esta forma, no más de veinte puertos movilizan en promedio en la dos últimas décadas casi el 50% del tráfico contenedorizado mundial, no siendo más de diez que manipulan aproximadamente el 35% y solo dos países de Asia (China y Singapur) el 20 % aproximadamente en el mismo tiempo (ver cuadro 4, gráfico 12 y gráfico 13).

Gráfico 12

PARTICIPACIÓN DE LOS 20 PUERTOS MÁS IMPORTANTES EN EL COMERCIO CONTENEDORIZADO MUNDIAL: PARTICIPACIÓN POR REGIÓN GEOGRÁFICA, 1995 – 2004

(en porcentajes)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de diferentes fuentes.

Cuadro 4
LOS VEINTE PUERTOS MÁS IMPORTANTES: PARTICIPACIÓN EN EL MOVIMIENTO CONTENEDORIZADO MUNDIAL (TEU'S), 1995 – 2004

Región Geográfica	País	Puerto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Asia	China	Hong Kong	12 529 000	13 460 340	14 567 000	14 582 000	16 210 792	18 100 000	17 900 000	18 610 000	20 449 000	22 000 000
Asia	Singapur	Singapur	11 830 000	12 940 000	14 135 000	15 100 000	15 944 793	17 040 000	15 520 000	16 940 000	18 410 500	21 000 000
Asia	Corea del Sur	Busan	4 503 000	4 725 210	5 233 880	5 945 610	6 439 589	7 540 387	7 906 807	9 330 000	10 407 809	11 441 563
Asia	Taiwan	Kaohsiung	5 053 183	5 063 050	5 693 340	6 271 050	6 985 361	7 425 832	7 540 524	8 490 000	8 843 365	9 433 408
Europa Occidental	Holanda	Rotterdam	4 786 563	4 972 872	5 445 000	6 010 500	6 343 242	6 275 000	5 944 950	6 520 000	7 106 778	8 200 000
Asia	China	Shanghai	1 526 500	1 930 000	2 530 000	3 066 000	4 210 000	5 613 000	6 340 000	8 620 000	11 600 000	14 500 000
América del Norte	EEUU	Los Angeles	2 343 610	2 680 000	2 959 710	3 378 220	3 828 852	4 879 429	5 183 519	6 110 000	7 178 940	6 769 791
América del Norte	EEUU	Long Beach	2 843 612	3 067 335	3 504 600	4 097 690	4 408 480	4 600 787	4 462 967	4 520 000	4 658 124	5 779 852
Europa Occidental	Alemania	Hamburgo	2 672 180	3 050 000	3 337 480	3 550 000	3 738 307	4 248 000	4 688 669	5 370 000	6 138 000	6 177 787
Europa Occidental	Bélgica	Amberes	2 329 135	2 653 909	2 969 200	3 265 750	3 614 246	4 082 334	4 218 176	4 780 000	5 445 437	5 588 635
Asia	Malasia	Port Klang	1 128 512	1 369 502	1 661 953	1 820 020	2 550 419	3 206 428	3 759 512	4 530 000	4 841 235	5 384 358
Oriente Medio	Emiratos Árabes Unidos	Dubai	2 070 000	2 247 020	2 600 100	2 804 104	2 844 634	3 058 886	3 501 821	4 190 000	4 228 369	5 250 098
América del Norte	EEUU	Nueva York	2 034 855	2 260 000	2 456 890	2 465 990	2 863 342	3 006 493	3 316 275	3 750 000	3 835 466	4 075 797
Asia	Japón	Tokio	2 164 161	2 300 000	2 382 630	2 198 690	2 695 689	2 960 000	2 770 000	2 830 000	3 037 580	3 149 225
Europa Occidental	Reino Unido	Felixstowe	2 054 724	2 040 000	2 251 380	2 523 640	2 696 659	2 800 000	2 800 000	2 800 000	3 080 754	3 211 240
Europa Occidental	Alemania	Bremerhaven	1 333 153	1 540 000	1 703 000	1 812 441	2 180 955	2 712 420	2 896 381	3 030 000	3 375 991	3 653 018
Europa Occidental	Italia	Gioia Tauro	1 312 868	1 406 875	1 448 400	2 125 640	2 253 401	2 652 701	2 488 332	2 990 000	3 245 950	3 508 675
Asia	Indonesia	Tanjung Priok	1 519 529	1 595 500	1 908 700	1 898 070	2 273 300	2 476 152	2 625 797	2 820 251	3 014 705	3 209 159
Asia	Japón	Yokohama	2 308 066	2 340 000	2 328 000	2 091 420	2 172 919	2 317 393	2 189 858	2 169 828	2 149 799	2 129 769
Asia	Filipinas	Manila	1 690 601	1 913 210	2 008 870	2 189 163	2 348 297	2 507 432	2 796 000	2 870 000	3 057 834	3 228 364
Asia	Japón	Kobe	-	2 220 000	2 056 750	1 944 000	2 176 000	-	-	-	-	-
Europa Occidental	España	Algeciras	1 115 000	1 307 000	1 537 630	1 825 000	1 835 000	2 009 000	2 151 000	2 229 000	2 590 000	2 937 000
Asia	Taiwan	Keelung	2 165 193	2 108 578	1 981 175	1 706 873	1 665 618	1 954 573	1 815 854	1 918 597	2 000 706	2 070 192
Asia	China	Shenzhen	-	-	-	1 965 531	2 750 835	3 993 714	5 076 435	7 610 000	10 700 000	12 508 143

Primero – Quinto Más Importantes

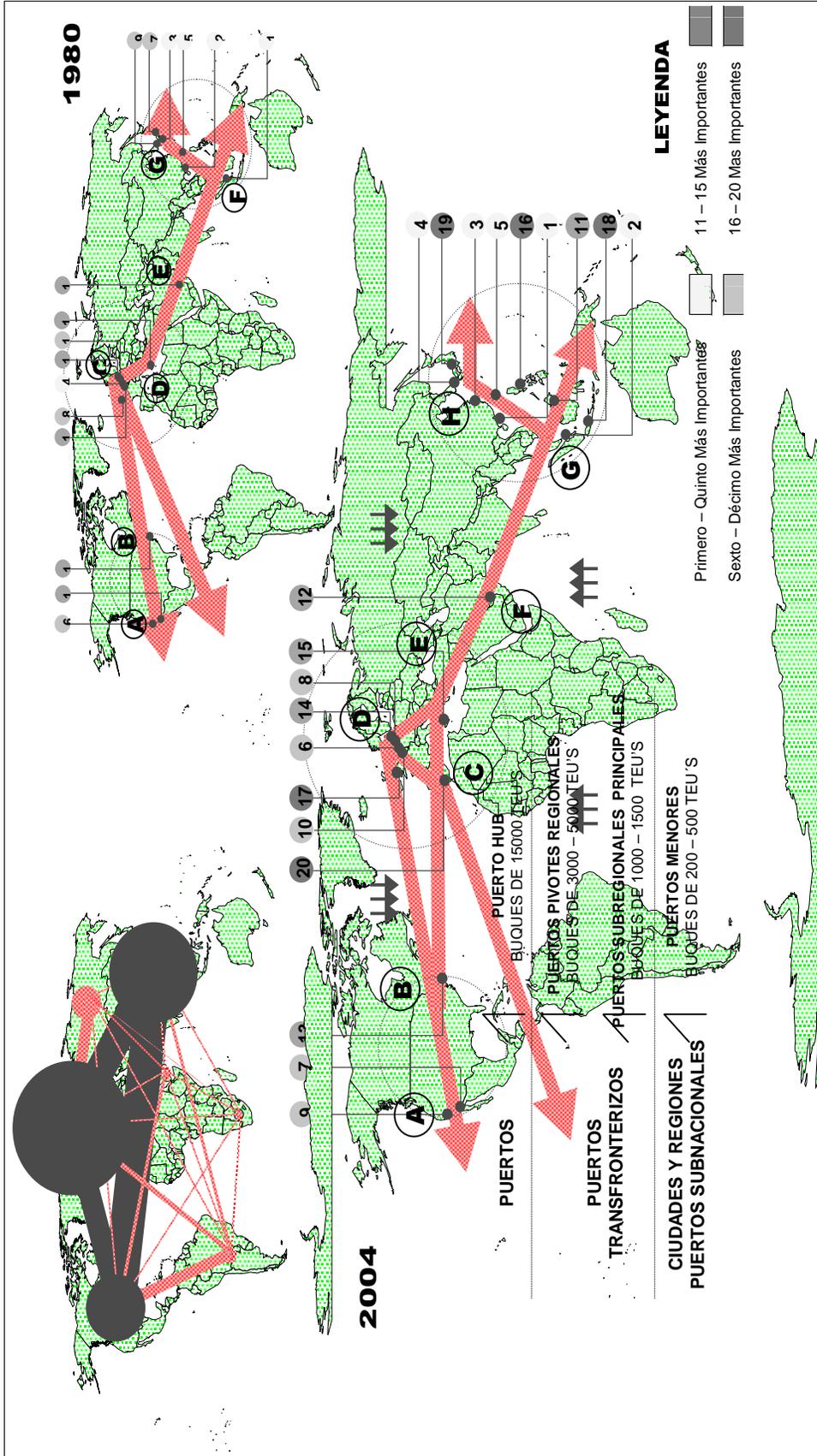
Sexto – Décimo Más Importantes

11 – 15 Más Importantes

16 – 20 Más Importantes

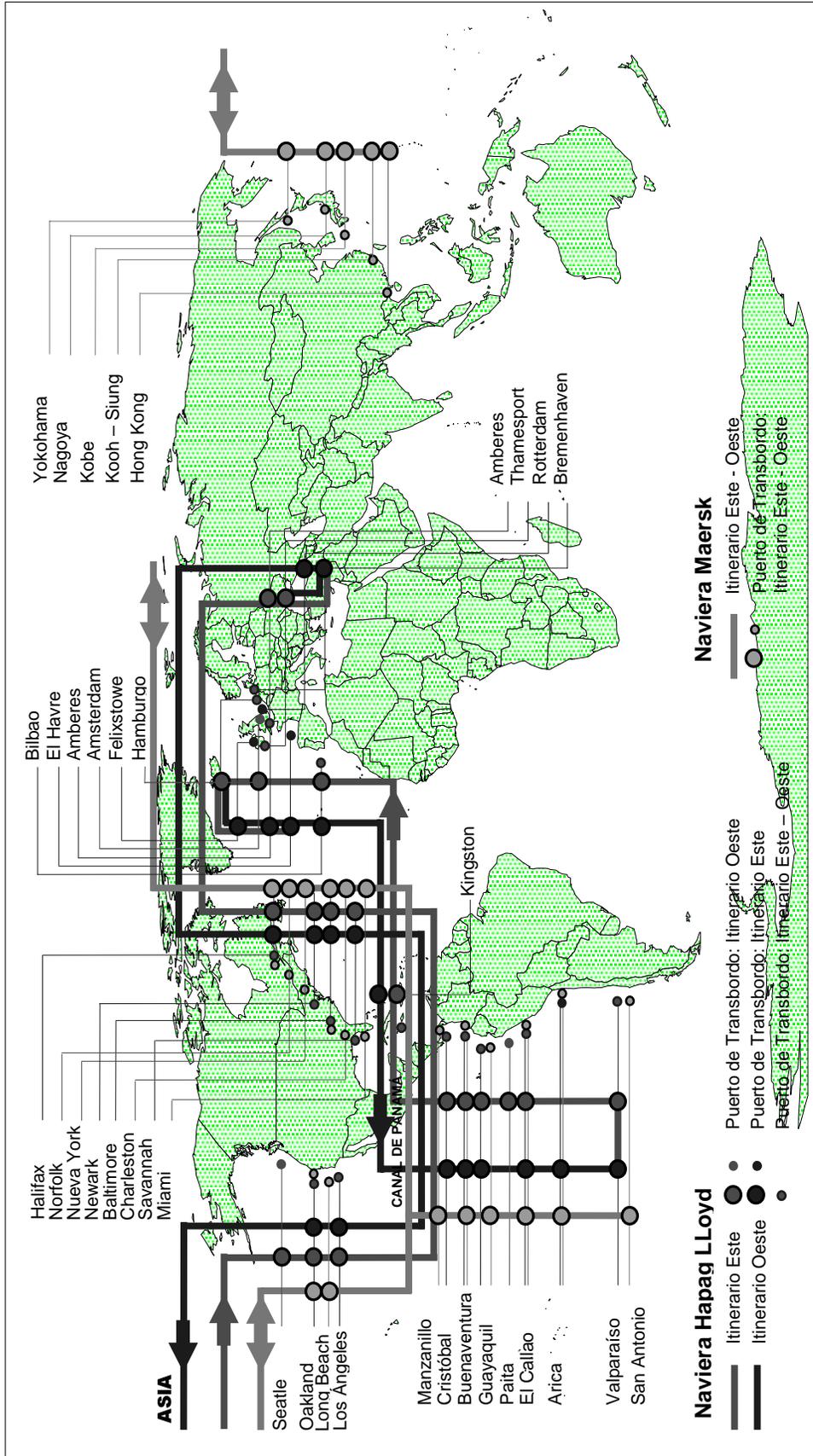
Fuente: Elaboración Propia sobre la base de diversas fuentes (websites oficiales de los puertos o autoridades portuarias, como de revistas especializadas). El Puerto de San Juan, ocupó el puesto 20 en el año 2000.

Gráfico 13
ARQUITECTURA ORGANIZACIONAL Y TENDENCIAS DE LOS FLUJOS PORTUARIOS



Fuente: Elaboración propia sobre la base de diferentes fuentes. El soporte de las tendencias en las rutas del transporte marítimo internacional, lo constituye la aglomeración de la actividad comercial y de ésta en un número relativamente reducido de puertos. En promedio el 50% del comercio contenedorizado mundial se concentra en cuatro regiones geográficas, por encima de 40% en dos de ellas, y más del 30% en solo una, el Asia – Pacífico. Solo dos países de esta última, concentran cerca del 20% del comercio contenedorizado a nivel mundial en la última década. La actividad naviera mundial, se concentra en un gran Corredor Este - Oeste, vinculado con Líneas Norte - Sur, mediante Puertos Hub. Las líneas gruesas indican el desarrollo de servicios Este – Oeste alrededor del mundo de hasta 15000 TEU's, suponiendo una ampliación del Canal de Panamá. Alternativamente, podrían existir servicios que tuviesen origen y destino final en ambas costas de Estados Unidos, señala Hoffmann (Hoffmann, 1999).

Gráfico 14
SERVICIOS NORTE SUR/ ESTE OESTE DE LAS EMPRESAS NAVIERAS MAERSK Y HAPAG LLOYD EN LA COSTA OESTE DEL PACÍFICO SUR (2001)



Fuente: Elaboración Propia sobre la base de Hoffmann, 1999. La Empresa Hapag Lloyd para sus servicios en la Costa Oeste del Pacífico Sur, tiene el siguiente itinerario de recalada en dos tramos, a Europa – Asia, el Primer Tramo: Costa del Pacífico Sur – Canal de Panamá – Costa del Atlántico Norte – Europa; Segundo Tramo: Europa – Costa del Atlántico Norte – Canal de Panamá – Costa del Pacífico Sur – Asia (No señala puertos de recalada en Asia). En cambio, la Naviera Maersk presenta el siguiente itinerario, Costa del Pacífico Sur – Costa del Pacífico Norte – Asia; Costa del Pacífico Sur – Canal de Panamá – Costa del Atlántico Norte – Europa; Europa – Costa del Atlántico Norte – Canal de Panamá – Costa del Pacífico Norte – Asia (No señala puertos de recalada en Europa).

Tal pareciera que en el contexto de configuración de redes, los puertos más grandes se globalizan, y parafraseando a Sassen, a mayor Globalización del comercio, mayor es la aglomeración de funciones centrales en un número reducido de centros portuarios y su mayor concentración en áreas geográficas específicas, coincidentes con las áreas más dinámicas en el comercio global gráfico (ver gráfico 12, gráfico 13 y cuadro 4).

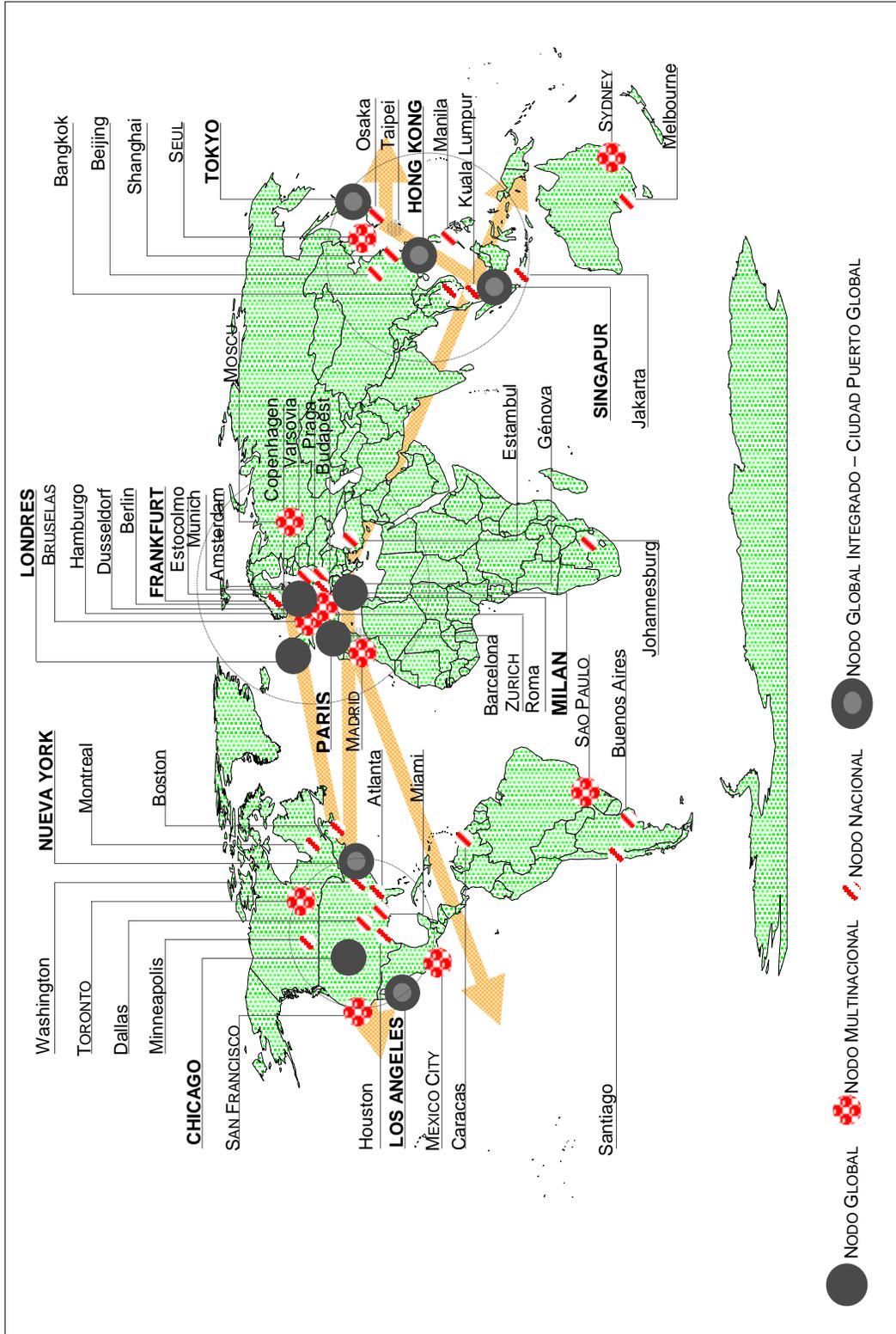
Por otro lado, si bien la anterior descripción podría responder a lógicas de concentración de volúmenes de carga, en términos de economías de escala, también respondería al re escalamiento de los Puertos y las Ciudades Puerto, como territorios estratégicos que articulan ahora el nuevo sistema. En este sentido, regiones como América Latina, aparecen como apéndices en el movimiento del comercio global y para la actividad naviera mundial (ver gráfico 11, gráfico 14 y cuadro 2), y para tener un protagonismo en este escenario, debiera promover un mayor dinamismo en su comercio intraregional, de lo contrario, se esperaría una menor competencia interportuaria en la región, y con ello una menor competitividad global.

Es importante mencionar, que con el desmantelamiento parcial o al menos el debilitamiento de lo nacional como unidad espacial, sobrevienen ahora condiciones para el ascenso de otras unidades espaciales y escalas en la actividad portuaria. Entre éstas se encuentra lo subnacional, particularmente Puertos localizados en Ciudades y Regiones; los Puertos Transfronterizos que incluyen dos o mas unidades subnacionales; y los Puertos Supranacionales, que participan de los bloques de libre comercio (ver gráfico 13). En cada una de estas escalas la competencia interportuaria también se hace presente, y las dinámicas y los procesos que se territorializan, pueden en principio ser regionales, nacionales o globales, pero por su mismo sentido dinámico, son interactivas y variables.

En este sentido, el desarrollo de los sistemas intermodales de transporte juega un rol importante, pues al integrar a los Puertos con los diversos modos de transporte en una sola red de distribución de mercancías, permitiendo su acción integradora, así como la vasta expansión de su zona de influencia territorial (*hinterland*), configurando amplias redes de producción y el transporte integrado puerta – puerta, consolidan o incrementan su competitividad en la arquitectura organizacional de la actividad portuaria.

Por otro lado, también permite desarrollar sus vínculos con la propia ciudad o ciudades que se encuentran dentro de su *hinterland* inmediato y para la localización estratégica de servicios a la producción vinculados a la actividad portuaria, y para incrementar conjuntamente la capacidad de control y gestión global de ambos; o de lo contrario con ciudades que ya cuentan con estas capacidades, dentro de su estado nación (ver gráfico 15). En ambos casos, esto reforzaría aun más su competitividad, como Puerto y como Ciudad Puerto, al integrar su rol como nodo global y puerto hub. Lo mismo sucede en otras escalas, tanto supranacionales, nacionales como subnacionales.

Gráfico 15
CIUDADES GLOBALES Y TERRITORIALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES AGENCIAS DE SERVICIOS A LA PRODUCCIÓN



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Globalization and World Cities (GaWC).

Además, en estas ciudades, se enfatiza los aspectos de ubicación en relación a los centros de consumo a nivel global, la existencia de buenas vías de comunicación, el ofrecimiento de un sistema integral y eficiente de servicios que cubra el amplio espectro de las necesidades de los usuarios, la disposición de una apropiada capacidad y distribución de lugares de almacenamiento y la disponibilidad de una capacidad humana calificada en toda la variedad de funciones que se realizan en los puertos, los que constituyen elementos esenciales para atraer carga.

Igualmente, esta ampliación del vínculo territorial, la integración de las redes de la infraestructura de transporte, van dando lugar a los corredores, que pueden constituirse en verdaderos ejes de integración y desarrollo, vertebrando la organización del territorio en la medida en que facilitan el desarrollo económico y social de las áreas que atraviesan.

Pero algunos de los problemas de esta forma de organización, basada en la articulación en red, son que se han generado nuevos espacios de exclusión y/o agudizado los que ya existían, y que independiente de su cercanía o lejanía con respecto a estos nodos no lograrían articularse a las redes y flujos. Y esto ocurre tanto en el ámbito global, como local. En el primer ámbito, observando los gráficos 13, 14 y 15 y conociendo brevemente las características de los puertos en cada una de las jerarquías, es claro saber qué espacios están menos insertos en la red o se insertan de manera distinta, y cuáles se ven favorecidos de las economías de escala que genera la mayor concentración portuaria. Estas afirmaciones nos permiten tener una primera aproximación de la ubicación de la Ciudades Puerto en la jerarquía portuaria, como con respecto a las regiones económicas donde ocurren dichas concentraciones.

Asimismo, esta exclusión se manifiesta en el ámbito local. A través de las inversiones en infraestructura de transporte, se busca ampliar el *hinterland* portuario, siendo estos nodos, elementos fundamentales para conectar sus servicios con los corredores bioceánicos, por lo cual se procura el intermodalismo. Los espacios en desventaja se constituyen en fragmentos espaciales desvinculados al ser las áreas menos conectadas al circuito – red. Por ello, resulta muy importante la calidad de la conexión en la red territorial globalizada. Al respecto, los menos optimistas y defensores del sistema, justifican esta situación, declarando que la fragmentación espacial es necesaria para la inserción de fragmentos espaciales selectos, como los puertos, en los circuitos globales.

Acerca de este último punto, también habría que considerar que esta fragmentación espacial, también se apoya en la tendencia que están mostrando las redes de ciudades a organizarse según un modelo tipo “hubs & spokes” (nudos y radios), donde los vínculos entre ellas se conforman a la manera de “efecto túnel”.

Esta transformación de los sistemas urbanos también está ligada al desarrollo de transportes rápidos, pues sus principios de organización, en particular la centralización de flujos a partir de grandes plataformas, se traducen progresivamente en nuevas organizaciones y jerarquías urbanas. Estos, producen más aún que las autopistas, el “efecto túnel”, es decir la desaparición de los efectos de travesía entre dos paradas, la vinculación con los puntos intermedios y la difusión hacia el territorio aledaño, pues entre ellas, ahora ya no existiría nada.

Por último, acerca de estos efectos, Martner afirma, “que el puerto tendrá efectos mayores en la configuración territorial de una región dependiendo, entre otras cosas, de la acción de agentes sociales específicos que posibiliten la extensión del *hinterland* portuario y del fortalecimiento del propio puerto como entidad local capaz de singularizarse y, a la vez, de integrarse en procesos de largo alcance” (Martner, 1999:12).

De esta manera, la Ciudad Puerto en su nuevo rol, de articulación de extensas redes de producción – distribución, redefiniría sus vínculos entre lo local y lo global, debiendo más que excluir, atraer e insertar un *hinterland* cada vez más ampliado, y no necesariamente inmediato, para incrementar su competitividad dentro de las redes del comercio global.

IV. Recomendaciones en materia de investigación

A. Una agenda para la investigación

A partir de esta aproximación a la Ciudad Puerto en el contexto global, surgen algunos aspectos estrictamente técnicos con respecto al ámbito local, y diferenciales con lo que sucede en otras ciudades no tan especializadas, algunos aspectos son teóricos y otros más empíricos. En esta parte se presentará algunos de los argumentos de estos aspectos y se mencionarán otros solamente.

El primero, se refiere a la aglomeración y los patrones de localización de los servicios a la producción en las ciudades portuarias y la formación de una centralidad o hubo no solo a partir de la concentración de carga, sino también por la mayor concentración de estos servicios, lo que implicaría una mayor imbricación espacial entre el Puerto y la Ciudad, así como una interrelación global – local no conflictiva.

Sin duda, el desarrollo del incremento de mercados de trabajo especializados en servicios vinculados directa o indirectamente a la actividad portuaria, aun así esta concentración pudiese estar vinculada con una fase específica del desarrollo de la Ciudad o del Puerto o de ambas en conjunto tiene sus repercusiones en el futuro de esta ciudad y su reescalamiento dentro de las redes del comercio global.

Establecer un indicador para estimar la concentración de sedes centrales y determinar si una ciudad portuaria es o no un centro para

los negocios portuarios, así como la correlación entre el comercio marítimo de mercancías, el empleo generado directa e indirectamente por esta actividad (incluyendo los servicios a la producción vinculados a la misma), y el producto bruto interno, sea urbano o regional, resulta fundamental para evaluar el impacto local de la actividad portuaria por un lado, y por otro de los servicios vinculados a la misma.

Otro aspecto relacionado con esta localización se refiere a las condiciones para dicha aglomeración, dado que los servicios para la actividad portuaria corporativa se beneficia también de la proximidad de otros servicios especializados que están vinculados a la innovación y con diversas industrias, y por su complejidad explicarían su concentración en las ciudades. Esta relación entre la industria y los servicios al productor en la economía urbana portuaria, resultaría fundamental para la imbricación de estas dos unidades espaciales, y si bien ambos responderían a lógicas globales funcionarían como un instrumento del desarrollo local.

Descifrar estos aspectos podría orientar a estimular desarrollos empresariales vinculados al comercio exterior marítimo, así como dotar a las ciudades puerto, de acuerdo a sus potencialidades, en polos de atracción para las industrias y los servicios vinculados a la actividad portuaria como a estas industrias, fomentando el desarrollo local. En este contexto, la globalización se vuelve no solo una cuestión de escala y complejidad agregada, y más que un proceso que esta teniendo lugar en niveles más bajos de la jerarquía portuaria global, es una orientación y oportunidad de desarrollo nacional, regional y local.

Igualmente, dada implementación de infraestructura de transporte terrestre, establecer la correlación entre estas inversiones así como con el PBI (regional o local) y el empleo, así como abordar el desarrollo de un índice de centralidad, serviría para evaluar si las inversiones en infraestructura realmente están teniendo un impacto positivo en general, y sobre el incremento del hinterland portuario en particular.

Existen otros aspectos más en la escala global y de las empresas, pero que indudablemente impactan en el territorio, estos se refieren a las alianzas entre empresas, y el desarrollo de un índice de transnacionalidad del puerto. Muchos de los puertos con la reforma portuaria cambiaron de participación en la propiedad, y para las empresas participar en esta se volvió parte de su estrategia para desarrollar nuevos mercados e incrementar economías de escala y reducir costos de producción. Muchas empresas navieras son operadores en varios puertos, esto les permitiría un mayor dominio global sobre las rutas y los costos de transporte. Entonces, conocer el componente transnacional de los puertos permitiría conocer las redes empresariales que son parte de dicha actividad y son también el soporte de la arquitectura organizacional de la geografía portuaria. Es necesario más investigación y parámetros más complejos, como indicadores para comprender el impacto territorial de la globalización en las ciudades puerto.

V. Síntesis y conclusiones

A. Síntesis

El proceso de Globalización esta propiciando cambios en la relación entre el territorio y la producción, teniendo como protagonistas a los grandes espacios metropolitanos, convirtiéndolos en escenarios de la pugna entre la gestión global y la gestión local. Las Ciudades Puerto no estando ajenas a este proceso, han adquirido mayor relevancia al constituirse en nodos de articulación de las redes de producción y distribución del comercio global.

Uno de los rasgos distintivos de este proceso, y que involucra al desarrollo de las Ciudades Puerto, es la combinación entre dispersión espacial e integración global de la actividad económica, la que se manifiesta en la fragmentación de la producción a nivel mundial y la diversificación de la localización de las etapas que integran el proceso productivo y distributivo, con la finalidad de incrementar los beneficios y las ventajas en cada una de estas etapas.

Un segundo rasgo lo constituye la expansión paralela del desarrollo de los servicios a la producción, que conjuntamente con el comercio internacional constituye uno de los elementos centrales en la integración global. Para las empresas vinculadas a este ámbito, este proceso es visto como un concepto estratégico, organizacional, como geográfico, y para su localización, como emprendimientos, desarrollan estrategias globales para incrementar sus beneficios dada la libertad para seleccionar insumos, capitales, mano de obra, en una red muy amplia y común, donde ellos mismos son uno más dentro de la cadena logística.

A partir de lo anterior, surge un tercer rasgo distintivo, el cual, territorialmente se manifiesta en la interrelación Local – Global, al replantearse el rol, ahora estratégico, de las ciudades en general y de las Ciudades Puerto en particular. Estas últimas deben competir entre ellas para constituirse en nodos de articulación de las redes logísticas crecientemente globalizadas del comercio mundial, así como para la localización de los servicios a la producción vinculados a la actividad marítima portuaria. Así, como parte de esta interrelación, estos territorios nacionales se transforman en espacios nacionales de la economía internacional, y en ellos los factores externos se vuelven internos a escala mundial.

En este escenario, en la medida en que las regulaciones de sus países lo permiten, y en correlación entre sus modelos de crecimiento y de desarrollo portuario, las Ciudades Puerto son parte de una nueva arquitectura organizativa, resultante de los re escalamientos y articulaciones entre dichas ciudades por constituirse en centralidades o nodos de articulación de estas extensas redes de producción y distribución global, y donde algunas son excluidas como parte de esta pugna. Pero por el carácter dinámico e interactivo del proceso, siempre será posible revertir esta posición e insertarse o ascender en las redes globales, aunque esto dependerá de la realización de las transformaciones territoriales para incrementar la competitividad territorial de la Ciudad Puerto, y así participar de la geografía de la globalización.

Estos rasgos mencionados anteriormente, si bien individualmente son cruciales en la transformación de las formas de producción, conjuntamente revalorizan el territorio portuario y repercuten indudablemente en la reestructuración de su espacio geográfico, configurándolo como un espacio estratégico para las operaciones globales de esta actividad, constituyendo una centralidad portuaria, o nodo de articulación de la red logística del comercio global.

Al margen de los impactos o desequilibrios territoriales que implicaría esta transformación por constituir una centralidad o nodo de articulación global, ésta dejaría entrever modelos de gestión de la Ciudad Puerto, así como estrategias territoriales para privilegiar el desarrollo del hinterland o el foreland portuario, que por muy complementarias que sean con las cadenas logísticas globales, a nivel local ellas indican oportunidades diferenciadas, de acuerdo al nivel de competencia y a la territorialización de la actividad portuaria, generando procesos de concentración, multiplicación de flujos materiales e inmateriales, como espacios de exclusión, tanto local como global.

En estos modelos, la transformación de la Ciudad Puerto procura la eliminación de las rupturas de carga al integrar los sistemas de transporte, convirtiendo a los terminales marítimos en nodos de transferencia de flujos hacia y desde las regiones interiores.

De esta manera, por un lado, surge un modelo territorializador que funcionaría como un instrumento de desarrollo local, generalmente infraestructuras portuarias consolidadas e insertas en ciudades centrales o intermedias; y por otro, un modelo desterritorializador, con la construcción de infraestructuras portuarias fuera de las áreas tradicionales de dichas actividades, donde estas localizaciones responderían solamente a lógicas globales como enclaves de las empresas transnacionales de navegación marítima y los grandes conglomerados industriales de importación y exportación localizadas en el *hinterland* o el *foreland*.

En cualquiera de los casos, las inversiones portuarias necesarias para enfrentar esta competencia interportuaria, y su integración en las redes producción y distribución, tendrían un doble propósito; primero, modificar los flujos comerciales, pues la mejora de los puertos podría contribuir a revertir las desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional o regional, y por lo tanto, serían parte de la política comercial de un país o una región; y segundo, como consecuencia de lo anterior, serían la oportunidad para la generación de ingresos con el suministro de servicios portuarios y la exportación de estos servicios.

Con estos dos propósitos, se pretendería también reducir los costos del transporte, al generar economías de escala en ambos sentidos, lo que atraería carga adicional de países vecinos, ampliando con ello el *hinterland* portuario. En los dos casos, la infraestructura de transporte juega un rol primordial; por un lado, crea el entorno adecuado para el desarrollo de los servicios marítimo y portuarios en la Ciudad Puerto, como en su entorno inmediato; y por otro, facilita el flujo expedito de la carga; configurando en el primer caso, localizaciones estratégicas para los Port Bussines District's (PBD's) y estos servicios, y en el segundo, la articulación con áreas especiales para el tratamiento de la carga.

Las inversiones mencionadas, además de los propósitos mencionados, resultan en la promoción de una nueva arquitectura organizacional de la actividad marítima/portuaria, determinada por los patrones de los flujos transfronterizos de comercio de mercancías, que a menudo pueden ser utilizados entre otros, como indicadores parciales de globalización económica. Otro patrón determinante es el crecimiento significativo en el nivel absoluto de flujos de mercancías que se dirigen a otras partes del mundo. Desagregando estos patrones, se deja en claro que se trata de un número selecto de lugares a los que en realidad se dirige el flujo del comercio de mercancías, y que a partir de estos, se redistribuye.

De acuerdo a la investigación, el centro de gravedad del comercio global está en Europa Occidental, mas aun en la Unión Europea como región económica. A partir de este centro, existen dos sistemas: Nor Transatlántico (en particular los lazos entre la Unión Europea, EEUU y Canadá), y la Euro Asia. Ambos, con algunas diferencias, representan hoy en día las mayores concentraciones de procesos de globalización del comercio de mercancías. Igualmente, aparece otro patrón, el crecimiento significativo de flujos que se dirigen a otras partes del mundo, aunque no pueden compararse con los anteriores, desagregándolos, son otro grupo selecto de regiones a los que también se dirige este comercio, como América Latina.

Los antecedentes mencionados consolidan una arquitectura de centralidad para los flujos portuarios, generada a partir esta concentración de los flujos comerciales en algunos espacios centrales, y también de una creciente incorporación de lugares particulares en el mundo menos desarrollado.

Si bien, de acuerdo a la investigación, esta arquitectura responde a lógicas de concentración de volúmenes de carga, también respondería al re escalamiento de los Puertos y las Ciudades Puerto como territorios estratégicos que articulan otras unidades espaciales y escalas en la actividad portuaria. Entre éstas se encuentra lo subnacional, particularmente Puertos localizados en Ciudades y Regiones; los Puertos Transfronterizos que incluyen dos o mas unidades subnacionales; y los Puertos Supranacionales, que participan de los bloques de integración.

Pero tan importante como la arquitectura misma, es también la alteración de la relación espacio tiempo entre ellas, lo que impacta en las distancias económicas entre las Ciudades Puerto en general, y entre algunas en particular. Como mencionáramos antes, las inversiones en infraestructura portuaria, como en transporte en general, apuntarían a redirigir estos flujos comerciales, o acentuarlos, de tal manera de obtener ventajas con estas distancias, respecto a otras regiones.

Las ciudades puerto, como receptoras o emisoras, reciben mayor presión para mejorar su infraestructura al reducirse las distancias entre ellas, y como un círculo virtuoso, esto más aún ha contraído las distancias. Concluyendo en una poderosa concentración en algunos lugares específicos del planeta, para los cuales, las distancias geográficas no cuentan por la presión y dependencia del volumen del comercio existente entre ellas y por las economías de escala que se generan. Por otro lado, al incrementarse la distancia, igualmente, estas ciudades son presionadas

para mejorar su competitividad, pues de lo contrario serían excluidas de las redes del comercio global.

Estas consideraciones centran la discusión del desarrollo de las Ciudades Puerto, pues por un lado se revaloriza al puerto como espacio vinculante e interactivo entre el ámbito local y el global, pero también se esperaría procesos de exclusión en las dos escalas, tanto en el conjunto de la Ciudad Puerto, entre el espacio de la Ciudad y el espacio del Puerto, como también con respecto a otras ciudades.

B. Conclusiones

Las iniciativas de reestructuración territorial, sea por recomendaciones teóricas, o sobre la base de experiencias locales o no locales, no tendrían sentido sin una aproximación o reconocimiento previo de las diferentes escalas de análisis, más aún en el contexto del proceso de Globalización. Dentro del presente estudio, se planteó una revisión, seguramente todavía incompleta dada su complejidad, de dicho contexto y como en él se dibuja una arquitectura organizacional para las Ciudades Puerto derivada de los mayores flujos del comercio mundial de mercancías y de la actividad marítimo portuaria. Se descubren algunas conclusiones interesantes, y otras, que derivan de otros estudios, se reafirmarán, o negarán.

Como mencionáramos, las Ciudades Puerto no están ajenas a este proceso, y dadas sus características y funciones, son espacios de convergencia de una razón global, y una razón local. Más aún por su doble condición, de Ciudad y Puerto, se encontrarían en un doble proceso; por un lado, frente a los mayores flujos comerciales, y por otro, su dependencia o cercanía de la ciudad, reafirman la convivencia de ambas lógicas, pues en ambos casos se buscaría una mayor atracción de flujos, sean éstos de cargas, como para la localización de servicios a la producción vinculados a esta actividad, como otras inversiones, y así mantenerse en la competitividad global y simultáneamente promover el desarrollo local.

Remitiremos entonces las conclusiones que conviene destacar por su relevancia, a *grosso modo*, el conjunto de ellas consideran solo el nivel global influenciado directamente por los efectos de la Globalización y las lógicas que ella plantea en el escenario regional, estas son:

- En el contexto actual de liberalización de los mercados mundiales y la conformación de una geografía de bloques económicos, los puertos compiten por incrementar los volúmenes y los flujos de carga desde y hacia sus regiones geográficas como una manera de insertarse en las redes mencionadas.
- Pero la configuración de las amplias redes del comercio global, y la jerarquización de las mismas coincide con las áreas más dinámicas en el comercio mundial. De esta afirmación, se deduce que los puertos para lograr mayor participación en dichas redes, requerirían incrementar los flujos de cargas con éstas áreas.
- Estas mayores concentraciones se dan en las regiones geográficas que han privilegiado el desarrollo del comercio intraregional (América del Norte, Europa Occidental, Asia), ampliando con ello primero su *hinterland* y luego su *foreland*, como estrategia territorial.
- Estas redes privilegian las mayores concentraciones del comercio global y a partir de ellas configuran una arquitectura organizativa resultante de los re escalamientos y articulaciones entre dichas ciudades, con diferentes escalas, tanto por el volumen de la misma como por el espacio de origen, y de acuerdo a su capacidad de conectividad en la red.

- Ampliar el *hinterland* de las ciudades puerto que no se encontrarían muy cercanas a los mayores flujos del comercio mundial, o su re escalamiento en las redes de comercio global, no dependería solo de factores fortuitos o espurios, como su cercanía geográfica a dichos mercados, sino de la capacidad por construir las bases de su propia competitividad en la red, lo que involucraría un cambio de estrategia territorial, privilegiando el desarrollo de la región.

Finalmente, existiría una relación entre inclusión en la arquitectura organizativa de los flujos portuarios y el desarrollo e integración de los mercados regionales de referencia, lo que se demuestra con el incremento del comercio de bienes entre algunas regiones geográficas, los flujos de la actividad naviera global y la configuración de centralidades portuarias (*hub ports*), como globales (ciudades globales).

Bibliografía

- APL Provides Global Container Transportation Services (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.apl.com).
- Benko y Lipietz (1994), “Las Regiones que Ganan (Distritos y Redes. Los Nuevos Paradigmas de la Geografía Económica)”. Institución Alfonso El Magnánimo. Valencia.
- Borja y Castells (1997), “Local y Global: La Gestión de las Ciudades en la Era de la Información”. United Nations for Human Settlements (Hábitat), Santillana S.A. Taurus. Madrid.
- Caravaca, Inmaculada (1998), “Los Nuevos Espacios Ganadores y Emergentes”. En: *EURE*, Vol. XXIV, N° 73, pp. 5-30. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile (www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007300001&lng=es&nrm=iso).
- Caravaca y Otros (1998), “Globalización y Territorio. Mercados de Trabajo y Nuevas Formas de Exclusión”. Universidad de Huelva. Huelva.
- Castells, Manuel (1999); “La Era de la Información: Economía, Sociedad y Cultura. I. La Sociedad Red”. Siglo Veintiuno Editores, S.A. de C.V. México, D.F.
- (1995), “La Ciudad Informacional. Tecnologías de la Información, Reestructuración Económica y el Proceso Urbano – Regional”. Alianza Editorial. Madrid.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y El Caribe) (1992), “Canales, Cadenas, Corredores y Competitividad: Un Enfoque Sistémico y su Aplicación a Seis Productos Latinoamericanos de Exportación”. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Santiago de Chile (www.eclac.cl).
- Cohen, Michael (2002), “11S: El Hombre Araña, Saskia Sassen y las Torres Gemelas”. Conferencia pronunciada el 25 de junio de 2002, dentro del ciclo: “Nueva York: El Futuro de Manhattan”. Barcelona.

- COSCO GROUP (China Ocean Shipping Company) (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.cosco.com.cn/en/index.jsp).
- CP SHIPS (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.cpships.com).
- Corvalan, Alejandro (1998), “Clusters de Servicios”. Documento de Debate, III Foro Regional de Desarrollo Productivo de la V Región. Secretaría Técnica del Foro Regional de Desarrollo Productivo. Valparaíso.
- De Mattos y Otros (1998), “Globalización y Territorio: Impactos y Perspectivas”. Fondo de Cultura Económica – Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile.
- Delgado, Manuel (1998), “La Globalización, ¿nuevo orden o crisis del viejo?” En: *Desde el Sur*, N° 1, pp. 5-37. Sevilla. Universidad de Málaga – Universidad de Sevilla.
- Dubai ports authority (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Dubai (www.dpa.co.ae).
- Evergreen Marine Corp. (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.evergreen-marine.com).
- Fernández, Ramón (1993), “La Metrópoli como Espacio de la Crisis Global”. En: *ES – Economía y Sociedad*, Número 8 [s.n]. Madrid.
- Friedmann, John (1997), “Futuros de la ciudad global. El Rol de las Políticas Urbanas y Regionales en la Región Asia – Pacífico”. En: *EURE*, Vol. XXIII, N° 70, pp. 39-57. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile (www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso).
- GaWC (Globalization and World Cities – Study Group & Network) (2005); “World Cities and Global Firms” (www.lboro.ac.uk/gawc/datasets/da6.html).
- Giddens, Anthony (2000), “Un Mundo Desbocado”. Editorial Taurus. México D.F.
- Hanjin Shipping (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores. (www.hanjin.com/en/main.jsp).
- Hoffmann, Jan (2000); “El Potencial de Puertos Pivotes en la Costa del Pacífico Sudamericano”. En: *Revista de la Cepal*, N° 71, pp. 121-143. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Santiago de Chile (www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm).
- (1999), “Concentración en los Servicios de Líneas Regulares: Causas del Proceso y sus Efectos sobre el Funcionamiento de los Puertos y de los Servicios de Transporte Marítimo de las Regiones en Desarrollo”. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Santiago de Chile. (www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/6/4316/P4316.xml&xsl=/Transporte/tpl/p9f.xsl&base=/transporte/tpl/top-bottom.xsl).
- Hong Kong Marine Department (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Hong Kong (www.mardep.gov.hk).
- Keelung Harbor Bureau (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Keelung (www.klhb.gov.tw).
- Maersk Sealand (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.maersksealand.com).
- Maritime and Port Authority of Singapore (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Singapur (www.mpa.gov.sg).
- Martner, Carlos (1999), “El Puerto y la Vinculación entre Lo Local y Lo Global”. En: *EURE*, Vol. XXIV, N° 75, pp. 103-120. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto Estudios Urbanos. Santiago de Chile (www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007500005&lng=es&nrm=iso&tlng=es).
- Meyer-Stamer, Jörg (1997), “Globalización y Competencia. Las Ventajas Competitivas Locales Continúan siendo Esenciales”. En: *D + C*, N° 5, pp. 9-12. Deutsche Stiftung für Internationale Entwicklung (DSE). Berlín.
- Mitsui O.S.K. Lines (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.mol.co.jp).
- OMC Organización Mundial del Comercio, (2004); “Informe sobre el Comercio Mundial 2004”. Organización Mundial del Comercio. Ginebra, (www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/world_trade_report04_s.pdf).
- (2003), “Informe sobre el Comercio Mundial 2003”. Organización Mundial del Comercio. Ginebra (www.wto.org/spanish/news_s/pres03_s/pr348_s.htm).

- P&O Nedlloyd (2005), Localización de las Principales Oficinas Regionales de las Agencias de Servicios Navieros – Operadores de Contenedores (www.ponl.com).
- Panadero – Cebrián (1999), “América Latina: Lógicas Locales. Lógicas Globales”. Colección Estudios. Ediciones de la Universidad de Castilla - La Mancha. Cuenca.
- Petrella, Ricardo (1996), “Los Límites a la Competitividad: Como se debe gestionar la Aldea Global”. Universidad Nacional de Quilmes – Editorial Sudamericana. Buenos Aires.
- Port of Antwerp (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Amberes (www.portofantwerp.be).
- Port of Busan (2005); Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Busan (www.portbusan.go.kr).
- Port of Hamburg (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Hamburgo (www.hafen-hamburg.org).
- Port of Kaohsiung (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Kaohsiung (www.khb.gov.tw/english/index.aspx).
- Port of Klang (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Klang (www.pka.gov.my).
- Port of Long Beach (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Long Beach (www.polb.com).
- Port of Los Angeles (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Los Ángeles (www.portofla.org).
- Port of Rotterdam (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Rotterdam (www.portofrotterdam.com).
- Porter, Michael (1991), “La Ventaja Competitiva de las Naciones”. Javier Vergara Editor S.A. Buenos Aires.
- Puerto Bahía de Algeciras (2005), Estadísticas del Movimiento de Contenedores del Puerto de Algeciras (www.apba.es/apbaing).
- Rezende, Sidney (1998), “Modernización Portuaria: Una Pirámide de Desafíos Entrelazados. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Santiago de Chile (www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm).
- Sabatino, José (1998a), “Los Puertos: Evolución, Competencia y su Rol para el Nuevo Milenio”. Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Santiago de Chile (www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm).
- ____ (1998b), “Ciudades en la Economía Global: Enfoques Teóricos y Metodológicos”. En: *EURE*, Vol. XXIV, N° 71, pp. 5-25. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile
- Sassen, Saskia (1999), “La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio”. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires.
- ____ (1997), “Las Ciudades en la Economía Global”. En: *Simposio La Ciudad latinoamericana y del Caribe en el Nuevo Siglo*. Banco Interamericano de Desarrollo. Barcelona. (www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007100001&lng=es&nrm=iso).
- UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development (2004), “Review of Maritime Transport 2004”. Ginebra. (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=3368&lang=3).
- ____ (2003), “Revista del Transporte Marítimo 2003”. Ginebra (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=3083&lang=3).
- ____ (2002), “Revista del Transporte Marítimo 2002”. Ginebra. (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2619&lang=3).
- ____ (2001), “Revista del Transporte Marítimo 2001”. Ginebra (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2620&lang=3).
- ____ (2000), “Review of Maritime Transport 2000”. Ginebra (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2621&lang=3).
- ____ (1999), “Review of Maritime Transport 1999”. Ginebra (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2622&lang=3).
- ____ (1998), “Review of Maritime Transport 1998”. Ginebra (<http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2624&lang=3>).
- ____ (1997), “Review of Maritime Transport 1997”. Ginebra (www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=2625&lang=3).
- ____ (1996), “Posibilidades de Cooperación Regional en la Esfera de los Puertos”. Ginebra (www.unctad.org).

- Vázquez, Antonio (1997), “Gran Empresa y Desarrollo Endógeno. La Convergencia Estratégica de las Empresas y Territorios ante el Desafío de la Competencia”. En: *EURE*, Vol. XXIII, N° 70, pp. 5-18. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile
(www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000001&lng=es&nrm=iso).
- (1996), “Desarrollos recientes de la Política Regional. La Experiencia Europea”. En: *EURE*, Vol. XXII, N° 65, pp. 101-114. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile.
- Veltz, Pierre (1999), “Mundialización, Ciudades y Territorios”. Editorial Ariel Geografía. Barcelona.
- Yip, George (1997), “Globalización. Estrategias para Obtener una Ventaja Competitiva Internacional”. Editorial Norma S.A. Bogotá.



NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

recursos naturales e infraestructura

Números publicados

1. Panorama minero de América Latina a fines de los años noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortiz y Nicole Moussa (LC/L.1253-P), N° de venta S.99.II.G.33 (US\$10,00), 1999. [www](#)
2. Servicios públicos y regulación. Consecuencias legales de las fallas de mercado, Miguel Solanes (LC/L.1252-P), N° de venta S.99.II.G.35 (US\$10,00), 1999. [www](#)
3. El código de aguas de Chile: entre la ideología y la realidad, Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1263-P), N° de venta S.99.II.G.43 (US\$10,00), 1999. [www](#)
4. El desarrollo de la minería del cobre en la segunda mitad del Siglo XX, Nicole Moussa, (LC/L.1282-P), N° de venta S.99.II.G.54 (US\$10,00), 1999. [www](#)
5. La crisis eléctrica en Chile: antecedentes para una evaluación de la institucionalidad regulatoria, Patricio Rozas Balbontín, (LC/L.1284-P), N° de venta S.99.II.G.55 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
6. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: un nuevo espacio para el aporte del Grupo de Países Latinoamericanos y Caribeños (GRULAC), Carmen Artigas (LC/L.1318-P), N° de venta S.00.II.G.10 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
7. Análisis y propuestas para el perfeccionamiento del marco regulatorio sobre el uso eficiente de la energía en Costa Rica, Rogelio Sotela (LC/L.1365-P), N° de venta S.00.II.G.34 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
8. Privatización y conflictos regulatorios: el caso de los mercados de electricidad y combustibles en el Perú, Humberto Campodónico, (LC/L.1362-P), N° de venta S.00.II.G.35 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
9. La llamada pequeña minería: un renovado enfoque empresarial, Eduardo Chaparro, (LC/L.1384-P), N° de venta S.00.II.G.76 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
10. Sistema eléctrico argentino: los principales problemas regulatorios y el desempeño posterior a la reforma, Héctor Pistonesi, (LC/L.1402-P), N° de venta S.00.II.G.77 (US\$10,00), 2000. [www](#)
11. Primer diálogo Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Humberto Campodónico (LC/L.1410-P), N° de venta S.00.II.G.79 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
12. Proyecto de reforma a la Ley N°7447 “Regulación del Uso Racional de la Energía” en Costa Rica, Rogelio Sotela y Lidette Figueroa, (LC/L.1427-P), N° de venta S.00.II.G.101 (US\$10,00), 2000. [www](#)
13. Análisis y propuesta para el proyecto de ley de “Uso eficiente de la energía en Argentina”, Marina Perla Abruzzini, (LC/L.1428-P), N° de venta S.00.II.G.102 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
14. Resultados de la reestructuración de la industria del gas en la Argentina, Roberto Kozulj (LC/L.1450-P), N° de venta S.00.II.G.124 (US\$10,00), 2000. [www](#)
15. El Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP) y el mercado de los derivados en Chile, Miguel Márquez D. (LC/L.1452-P) N° de venta S.00.II.G.132 (US\$10,00), 2000. [www](#)
16. Estudio sobre el papel de los órganos reguladores y de la defensoría del pueblo en la atención de los reclamos de los usuarios de servicios públicos, Juan Carlos Buezo de Manzanedo R. (LC/L.1495-P), N° de venta S.01.II.G.34 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
17. El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte, Ian Thomson (LC/L.1504-P), N° de venta S.01.II.G.49 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
18. Perfil de la cooperación para la investigación científica marina en América Latina y el Caribe, Carmen Artigas y Jairo Escobar (LC/L.1499-P), N° de venta S.01.II.G.41 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
19. Trade and Maritime Transport between Africa and South America, Jan Hoffmann, Patricia Isa, Gabriel Pérez (LC/L.1515-P), Sales No. E.00.G.II.57 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
20. La evaluación socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: caso Túnel El Melón – Chile, Francisco Ghisolfo (LC/L.1505-P), N° de venta S.01.II.G.50 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
21. El papel de la OPEP en el comportamiento del mercado petrolero internacional, Ariela Ruiz-Caro (LC/L.1514-P), N° de venta S.01.II.G.56 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
22. El principio precautorio en el derecho y la política internacional, Carmen Artigas (LC/L.1535-P), N° de venta S.01.II.G.80 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)

23. Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre ésta y un caso del presente, Ian Thomson (LC/L.1538-P), N° de venta S.01.II.G.82 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
24. Consecuencias del “shock” petrolero en el mercado internacional a fines de los noventa, Humberto Campodónico (LC/L.1542-P), N° de venta S.00.II.G.86 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
25. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales, Ian Thomson y Alberto Bull (LC/L.1560-P), N° de venta S.01.II.G.105 (US\$10,00), 2001. [www](#)
26. Reformas del sector energético, desafíos regulatorios y desarrollo sustentable en Europa y América Latina, Wolfgang Lutz. (LC/L.1563-P), N° de venta S.01.II.G.106 (US\$10,00), 2001.
27. Administración del agua en América Latina y el Caribe en el umbral del siglo XXI, A. Jouravlev (LC/L.1564-P), N° de venta S.01.II.G.109 (US\$10,00), 2001. [www](#)
28. Tercer Diálogo Parlamentario Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Humberto Campodónico (LC/L.1568-P), N° de venta S.01.II.G.111 (US\$10,00), 2001. [www](#)
29. Water management at the river basin level: challenges in Latin America, Axel Dourojeanni (LC/L.1583-P), Sales No. E.II.G.126 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
30. Telemática: Un nuevo escenario para el transporte automotor, Gabriel Pérez (LC/L.1593-P), N° de venta S.01.II.G.134 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
31. Fundamento y anteproyecto de ley para promover la eficiencia energética en Venezuela, Vicente García Dodero y Fernando Sánchez Albavera (LC/L.1594-P), N° de venta S.01.II.G.135 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
32. Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: El caso de Chile, Jan Hoffmann (LC/L.1598-P), N° de venta S.01.II.G.139 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
33. Mejores prácticas de transporte internacional en la Américas: Estudio de casos de exportaciones del Mercosur al Nafta, José María Rubiato (LC/L.1615-P), N° de venta S.01.II.G.154 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
34. La evaluación socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: Caso acceso norte a la ciudad de Buenos Aires, Argentina, Francisco Ghisolfo (LC/L.1625-P), N° de venta S.01.II.G.162 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
35. Crisis de gobernabilidad en la gestión del agua (Desafíos que enfrenta la implementación de las recomendaciones contenidas en el Capítulo 18 del Programa 21), Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1660-P), N° de venta S.01.II.G.202 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
36. Regulación de la industria de agua potable. Volumen I: Necesidades de información y regulación estructural, Andrei Jouravlev (LC/L.1671-P), N° de venta S.01.II.G.206 (US\$ 10,00), 2001, Volumen II: Regulación de las conductas, Andrei Jouravlev (LC/L.1671/Add.1-P), N° de venta S.01.II.G.210 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
37. Minería en la zona internacional de los fondos marinos. Situación actual de una compleja negociación, Carmen Artigas (LC/L. 1672-P), N° de venta S.01.II.G.207 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
38. Derecho al agua de los pueblos indígenas de América Latina, Ingo Gentes (LC/L.1673-P), N° de venta S.01.II.G.213 (US\$ 10,00), 2001.
39. El aporte del enfoque ecosistémico a la sostenibilidad pesquera, Jairo Escobar (LC/L.1669-P), N° de venta S.01.II.G.208, (US\$ 10,00), diciembre del 2001. [www](#)
40. Estudio de suministro de gas natural desde Venezuela y Colombia a Costa Rica y Panamá, Víctor Rodríguez, (LC/L.1675-P; LC/MEX/L.515), N° de venta S.02.II.G.44, (US\$ 10,00), junio del 2002. [www](#)
41. Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el Transporte Público: Investigación preliminar en ciudades de América Latina, Ian Thomson (LC/L.1717-P), N° de venta S.02.II.G.28, (US\$ 10,00), marzo del 2002. [www](#)
42. Resultados de la reestructuración energética en Bolivia, Miguel Fernández y Enrique Birhuet (LC/L.1728-P), N° de venta S.02.II.G.38, (US\$ 10,00), mayo del 2002. [www](#)
43. Actualización de la compilación de leyes mineras de catorce países de América Latina y el Caribe, Volumen I, compilador Eduardo Chaparro (LC/L.1739-P) No de venta S.02.II.G.52, (US\$ 10,00) junio del 2002 y Volumen II, (LC/L.1739/Add.1-P), No de venta S.02.II.G.53, (US\$ 10,00) junio del 2002. [www](#)
44. Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. Síntesis de un seminario, Myriam Echeverría (LC/L.1750-P) No de venta S.02.II.G.62, (US\$ 10,00), junio del 2002. [www](#)
45. Sistema de cobro electrónico de pasajes en el transporte público, Gabriel Pérez (LC/L.1752-P), No de venta S.02.II.G.63, (US\$ 10,00), junio del 2002. [www](#)
46. Balance de la privatización de la industria petrolera en Argentina y su impacto sobre las inversiones y la competencia en los mercados minoristas de combustibles, Roberto Kozulj (LC/L.1761-P), N° de venta: S.02.II.G.76, (US\$10,00), julio del 2002. [www](#)
47. Gestión del agua a nivel de cuencas: teoría y práctica, Axel Dourojeanni, Andrei Jouravlev y Guillermo Chávez (LC/L.1777-P), N° de venta S.02.II.G.92 (US\$ 10,00), septiembre del 2002. [www](#)
48. Evaluación del impacto socio-económico del transporte urbano, en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo transmilenio, Irma Chaparro (LC/L.1786-P), N° de venta S.02.II.G.100, (US\$ 10,00) septiembre del 2002. [www](#)

49. Características de la inversión y del mercado mundial de la minería a principios de la década de 2000, H. Campodónico y G. Ortiz (LC/L.1798-P), N° de venta S.02.II.G.111, (US\$ 10,00), octubre del 2002. [www](#)
50. La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar, Jairo Escobar (LC/L.1799-P), N° de venta S.02.II.G.112, (US\$ 10,00), diciembre del 2002. [www](#)
51. Evolución de las políticas hídricas en América Latina y el Caribe, Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1826-P), N° de venta S.02.II.G.133, (US\$ 10,00), diciembre del 2002. [www](#)
52. Trade between Caribbean Community (CARICOM) and Central American Common Market (CACM) countries: the role to play for ports and shipping services, Alan Harding y Jan Hofmann (LC/L.1899-P), Sales No.: E.03.II.G.58, (US\$ 10,00), May, 2003. [www](#)
53. La función de las autoridades en las localidades mineras, Patricio Ruiz (LC/L.1911-P), N° de venta S.03.II.G.69, (US\$ 10,00), junio del 2003. [www](#)
54. Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur, Ricardo J. Sánchez y Georgina Cipoletta Tomasian (LC/L.1912-P), N° de venta S.03.II.G.70, (US\$ 10,00), mayo del 2003. [www](#)
55. Energía y desarrollo sostenible: Posibilidades de financiamiento de las tecnologías limpias y eficiencia energética en el Mercosur, Roberto Gomelsky (LC/L.1923-P), N° de venta S.03.II.G.78 (US\$ 10,00), junio del 2003. [www](#)
56. Mejoramiento de la gestión vial con aportes específicos del sector privado, Alberto Bull, (LC/L. 1924-P), N° de venta: S.03.II.G.81, (US\$ 10,00), junio del 2003. [www](#)
57. Guías Prácticas para Situaciones Específicas, Manejo de Riesgos y Preparación para Respuesta a Emergencias Mineras, Zoila Martínez Castilla, (LC/L.1936-P), N° de venta: S.03.II.G.95, (US\$ 10,00), junio del 2003. [www](#)
58. Evaluación de la función y el potencial de las fundaciones mineras y su interacción con las comunidades locales Germán del Corral, (LC/L.1946-P), N° de venta S.03.II.G.104, (US\$ 10,00), julio del 2003. [www](#)
59. Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana, Andrei Jouravlev, (LC/L.1954- P), N° de venta S.03.II.G.109, (US\$ 10,00), agosto del 2003. [www](#)
60. Energía e pobreza: problemas de desenvolvimiento energético e grupos sociais marginais em áreas rurais e urbanas do Brasil, Roberto Schaeffer, Claude Cohen, Mauro Araújo Almeida, Carla Costa Achão, Fernando Monteiro Cima, (LC/L.1956-P), N° de venta: P.03.II.G.112, (US\$ 10,00), septiembre del 2003. [www](#)
61. Planeamiento del desarrollo local, Hernán Blanco (LC/L. 1959-P), N° de venta: S.03.II.G.117, (US\$ 10,00), septiembre del 2003. [www](#)
62. Coherencia de las políticas públicas y su traducción en esquemas regulatorios consistentes. Caso del diesel oil en Chile, Pedro Maldonado G., (LC/L.1960-P), N° de venta: S.03.II.G.116, (US\$ 10,00), agosto del 2003. [www](#)
63. Entorno internacional y oportunidades para el desarrollo de las fuentes renovables de energía en los países de América Latina y el Caribe, Manlio Coviello (LC/L.1976-P), N° de venta: S.03.II.G.134, (US\$ 10,00), octubre del 2003. [www](#)
64. Estudios sobre los convenios y acuerdos de cooperación entre países de América Latina y el Caribe, en relación con sistemas hídricos y cuerpos de agua transfronterizos, María Querol, (LC/L.2002-P), N° de venta:S.03.II.G.163 (US\$ 10,00), noviembre del 2003. [www](#)
65. Energías renovables y eficiencia energética en América Latina y el Caribe. Restricciones y perspectivas. Hugo Altomonte, Manlio Coviello, Wolfgang Lutz, (LC/L.1977-P) N° de venta: S.03.II.G.135 (US\$ 10,00), octubre del 2003. [www](#)
66. Los municipios y la gestión de los recursos hídricos, Andrei Jouravlev, (LC/L.2003-P), N° de venta S.03.II.G.164 (US\$10.00) octubre del 2003. [www](#)
67. El pago por el uso de la infraestructura de transporte vial, ferroviario y portuario, concesionada al sector privado, Ricardo Sánchez, (LC/L.2010-P), N° de venta S.03.II.G.172 (US\$10.00), noviembre del 2003. [www](#)
68. Comercio entre los países de América del Sur y los países de la Comunidad del Caribe (CARICOM): el papel que desempeñan los servicios de transporte, Ricardo Sánchez y Myriam Echeverría, (LC/L.2011-P), N° de venta S.03.II.G.173 (US\$10.00), noviembre del 2003. [www](#)
69. Tendencias recientes del mercado internacional del petróleo, Ariela Ruiz-Caro, (LC/L.2021-P), N° de venta S.03.II.G.183 (US\$10.00), diciembre del 2003. [www](#)
70. La pequeña minería y los nuevos desafíos de la gestión pública, Eduardo Chaparro Ávila (LC/L.2087-P), N° de venta S.04.II.26 (US\$ 10,00) abril del 2004. [www](#)
71. Situación y perspectivas de la minería aurífera y del mercado internacional del oro, Ariela Ruiz-Caro, (LC/L.2135-P) N° de venta S.04.II.64 (US\$ 10,00) julio del 2004. [www](#)
72. Seguridad y calidad del abastecimiento eléctrico a más de 10 años de la reforma de la industria eléctrica en países de América del Sur, Pedro Maldonado y Rodrigo Palma (LC/L.2158-P), N° de venta S.04.II.86 (US\$ 10,00) julio del 2004. [www](#)
73. Fundamentos para la constitución de un mercado común de electricidad, Pedro Maldonado (LC/L.2159-P), N° de venta S.04.II.87 (US\$ 10,00) julio del 2004. [www](#)
74. Los servicios de agua potable y saneamiento en el umbral el siglo XXI, Andrei Jouravlev, (LC/L.2169-P), N° de venta S.04.II.G.98 (US\$10,00), julio del 2004. [www](#)

75. Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual, Patricio Rozas y Ricardo Sánchez (LC/L.2182P), N° de venta S.04.II.G.109 (US\$ 10,00) agosto del 2004. [www](#)
76. Industria minera de los materiales de construcción. Su sustentabilidad en Sudamérica, Marcela Cárdenas y Eduardo Chaparro (LC/L.2186-P), N° de venta S.04.II.G.114 (US\$ 10,00), octubre del 2004. [www](#)
77. La industria del gas natural en América del Sur: situación y posibilidades de integración de mercados, Roberto Kozulj (LC/L.2195-P), N° de venta S.04.II.122 (US\$ 10,00) octubre del 2004. [www](#)
78. Reformas e inversión en la industria de hidrocarburos de países seleccionados de América Latina, Humberto Campodónico, (LC/L.2200-P), N° de venta S.04.II.130 (US\$ 10,00) octubre del 2004. [www](#)
79. Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas, Alberto Bull (LC/L.2207-P), N° de venta S.04.II.G.131 (US\$10,00), septiembre del 2004. [www](#)
80. Mercados (de derechos) de agua: experiencias y propuestas en América del Sur, Andrei Jouravlev (LC/L.2224-P), N° de venta S.04.II.G.142 (US\$10,00), noviembre del 2004. [www](#)
81. Protección marítima y portuaria en América del Sur, Ricardo J. Sánchez, Rodrigo García, María Teresa Manosalva, Sydney Rezende, Martín Sgut (LC/L.2226-P), N° de venta S.04.II.G.145 (US\$ 10.00), noviembre del 2004. [www](#)
82. Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente, Ricardo J. Sánchez (LC/L.2227-P), N° de venta S.04.II.G.146 (US\$ 10.00), noviembre del 2004. [www](#)
83. Perspectivas de sostenibilidad energética en los países de la Comunidad Andina, Luiz Augusto Horta (LC/L.2240-P), N° de venta S.04.II.G.160 (US\$ 10,00), septiembre del 2004. [www](#)
84. Determinantes del precio *spot* del cobre en las bolsas de metales, Juan Cristóbal Ciudad (LC/L.2241-P), N° de venta S.04.II.G.161 (US\$ 10,00), octubre del 2004. [www](#)
85. Situación y tendencias recientes del mercado del cobre, Juan Cristóbal Ciudad, Jeannette Lardé, Andrés Rebolledo y Aldo Picozzi (LC/L.2242-P), N° de venta S.04.II.G.162 (US\$ 10,00), octubre del 2004. [www](#)
86. El desarrollo productivo basado en la explotación de los recursos naturales, Fernando Sánchez Albavera (LC/L.2243-P), N° de venta S.04.II.G.163 (US\$ 10.00), diciembre del 2004. [www](#)
87. La mujer en la pequeña minería de América Latina: El caso de Bolivia, Eduardo Chaparro (LC/L.2247-P), N° de venta S.05.II.G.5 (US\$ 10,00), marzo del 2005. [www](#)
88. Crisis de la industria del gas natural en Argentina, Roberto Kozulj (LC/L.2282-P), N° de venta S.05.II.G.34 (US\$ 10,00), marzo del 2005. [www](#)
89. Bases conceptuales para la elaboración de una nueva agenda sobre los recursos naturales, Fernando Sánchez Albavera (LC/L.2283-P), N° de venta S.05.II.G.35 (US\$ 10,00), marzo del 2005. [www](#)
90. Administración del agua en América Latina: situación actual y perspectivas, Andrei Jouravlev (LC/L.2299-P), N° de venta S.05.II.G.38 (US\$ 10,00), marzo del 2005. [www](#)
91. Situación y perspectivas de la minería metálica en Argentina, Oscar Prado (LC/L.2302-P), N° de venta S.05.II.G.47 (US\$ 10,00), abril del 2005. [www](#)
92. Los recursos naturales en los tratados de libre comercio con Estados Unidos, Ariela Ruiz-Caro (LC/L.2325-P), N° de venta S.05.II.G.68 (US\$ 10,00), mayo del 2005. [www](#)
93. Privatización, reestructuración industrial y prácticas regulatorias en el sector telecomunicaciones, Patricio Rozas Balbontín (LC/L.2331-P), N° de venta S.05.II.G.82 (US\$ 10,00), junio del 2005. [www](#)
94. Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados, Ricardo J. Sánchez y Gordon Wilmsmeier (LC/L.2360-P), N° de venta S.05.II.G.86 (US\$ 10,00), agosto del 2005. [www](#)
95. Condiciones y características de operación de la industria minera en América Latina, durante el bienio 2004-2005, Eduardo Chaparro y Jeannette Lardé (LC/L.2371-P), N° de venta S.05.II.G.113 (US\$ 10,00), septiembre del 2005. [www](#)
96. Entidades de gestión del agua a nivel de cuenca: experiencia de Argentina, Víctor Pochat (LC/L.2375-P), N° de venta S.05.II.G.120 (US\$ 10,00), septiembre del 2005. [www](#)
97. Bridging infrastructural gaps in Central America: prospects and potential for maritime transport, Ricardo Sánchez and Gordon Wilmsmeier (LC/L.2386-P), Sales No.: E.05.II.G.129, (US\$ 10,00), September, 2005. [www](#)
98. Las industrias extractivas y la aplicación de regalías a los productos mineros, César Polo Robilliard (LC/L.2392-P), N° de venta S.05.II.G.135 (US\$ 10,00), octubre del 2005. [www](#)
99. Conceptos, instrumentos mecanismos y medio de fomento en la minería de carácter social en México, Esther Marchena León y Eduardo Chaparro (LC/L.2393-P), N° de venta S.05.II.G.136 (US\$ 10,00), octubre del 2005. [www](#)
100. La volatilidad de los precios del petróleo y su impacto en América Latina Fernando Sánchez-Albavera y Alejandro Vargas, (LC/L.2389-P), N° de venta S.05.II.G.132 (US\$ 10,00), septiembre del 2005. [www](#)
101. Integrando economía, legislación y administración en la administración del agua, Andrei Jouravlev (LC/L.2389-P), N° de venta S.05.II.G.132 (US\$ 10,00), octubre del 2005. [www](#)
102. La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe, situación actual y desafíos, Rosemarie Planzer (LC/L.2402-P), N° de venta S.05.II.G.149 (US\$ 10,00), octubre del 2005. [www](#)

103. Ciudades puerto en la economía globalizada: alcances teóricos de la arquitectura organizacional de los flujos portuarios, José Granda (LC/L.2407-P), N° de venta S.05.II.G.154 (US\$ 10,00), noviembre del 2005. [www](#)

Otros títulos elaborados por la actual División de Recursos Naturales e Infraestructura y publicados bajo la Serie Medio Ambiente y Desarrollo

1. Las reformas energéticas en América Latina, Fernando Sánchez Albavera y Hugo Altomonte (LC/L.1020), abril de 1997. [www](#)
2. Private participation in the provision of water services. Alternative means for private participation in the provision of water services, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1024), mayo de 1997 (inglés y español). [www](#)
3. Procedimientos de gestión para un desarrollo sustentable (aplicables a municipios, microrregiones y cuentas), Axel Dourojeanni (LC/L.1053), septiembre de 1997 (español e inglés). [www](#)
4. El Acuerdo de las Naciones Unidas sobre pesca en alta mar: una perspectiva regional a dos años de su firma, Carmen Artigas y Jairo Escobar (LC/L.1069), septiembre de 1997 (español e inglés). [www](#)
5. Litigios pesqueros en América Latina, Roberto de Andrade (LC/L.1094), febrero de 1998 (español e inglés). [www](#)
6. Prices, property and markets in water allocation, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1097), febrero de 1998 (inglés y español). [www](#)
8. Hacia un cambio en los patrones de producción: Segunda Reunión Regional para la Aplicación del Convenio de Basilea en América Latina y el Caribe (LC/L.1116 y LC/L.1116 Add/1), vol. I y II, septiembre de 1998. [www](#)
9. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". La industria del gas natural y las modalidades de regulación en América Latina, Humberto Campodónico (LC/L.1121), abril de 1998. [www](#)
10. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". Guía para la formulación de los marcos regulatorios, Pedro Maldonado, Miguel Márquez e Iván Jaques (LC/L.1142), septiembre de 1998. [www](#)
11. Panorama minero de América Latina: la inversión en la década de los noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortiz y Nicole Moussa (LC/L.1148), octubre de 1998. [www](#)
12. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". Las reformas energéticas y el uso eficiente de la energía en el Perú, Humberto Campodónico (LC/L.1159), noviembre de 1998. [www](#)
13. Financiamiento y regulación de las fuentes de energía nuevas y renovables: el caso de la geotermia, Manlio Coviello (LC/L.1162), diciembre de 1998. [www](#)
14. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". Las debilidades del marco regulatorio eléctrico en materia de los derechos del consumidor. Identificación de problemas y recomendaciones de política, Patricio Rozas (LC/L.1164), enero de 1999. [www](#)
15. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". Primer Diálogo Europa-América Latina para la Promoción del Uso Eficiente de la Energía (LC/L.1187), marzo de 1999. [www](#)
16. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina". Lineamientos para la regulación del uso eficiente de la energía en Argentina, Daniel Bouille (LC/L.1189), marzo de 1999. [www](#)
17. Proyecto CEPAL/Comisión Europea "Promoción del uso eficiente de la Energía en América Latina". Marco Legal e Institucional para promover el uso eficiente de la energía en Venezuela, Antonio Ametrano (LC/L.1202), abril de 1999. [www](#)

- El lector interesado en adquirir números anteriores de esta serie puede solicitarlos dirigiendo su correspondencia a la Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago de Chile, Fax (562) 210 2069, correo electrónico: publications@eclac.cl.
- Disponible también en Internet: <http://www.cepal.org/> o <http://www.eclac.org>

Nombre:

Actividad:

Dirección:

Código postal, ciudad, país:.....

Tel.: Fax: E-mail:.....