
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.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_2492

