When the PROCIP began to organize the maritime-port symposia in 2009, we took note on the European expert experiences who visited us.

IACP and RETE gave us the first lessons, showing interesting work schemes in southern and northern Europe. His proposals seemed to coincide with the common problems that according to the literature, they are affecting port cities alike: socio-economic changes, the urban impacts, the environmental impact, culture and preservation of tangible and intangible heritage, governance and the public-private partnership (Alemany, 2011). Then, we were dedicated to studying the works of B. Hoyle, C. Ducruet, J. Figueira, H. Meyer and others with whom we met history and hermeneutics of the port city; in addition to various forms of methodological approaches.

With the first researches we adjusted the methodological tools as the subject of study, and it was not that we discovered “warmly water” or “the wheel”, but the addition of a geographical approach to the study of problems in the port city was of great help. We do not use the most common categories of analysis such as: region, landscape, environment, territory and place, but we take concepts widely used descriptively, to build with them, our analysis categories, as shown in Figure (below).

PUERTO	WATERFRONT
HINTERLAND	FORELAND

The analysis categories.

The advantage of using these categories is to facilitate the identification of the emergence and development of problems related to situations that gave their origin. In this short article, for space considerations, we will describe only the “port” category, describing the aspects that we considered most important.

Ports

Familiarity with a port can help us better understand the type of relationships established with the city. In this section we briefly describe some aspects of the port, which we consider important, because they influence in social, economic, cultural and environmental dynamics of a city.

One of the main problems of the Central American ports is the little infrastructure development. This is confirmed into the Global Competitiveness Index prepared annually by the World Economic Forum.

When we talk about infrastructure, really what do we mean? The port infrastructure includes: outworks or shelter, interior works berthing, access channels and complementary facilities. The characteristics and conditions of this infrastructure often has a “domino” effect because they influence other variables, such as the quantity and quality of services that a port can offer, especially if it is a merchant or passengers port; the number of employees required for its operation; the technology used in its operation and thus; the professional profile of its technicians. Only considering these interrelated aspects, understanding the infrastructure is acceptable as an indicator of competitiveness.

Other important issues to consider when analyzing a port as an analytical category, are those who classified for physical, functional status, ownership title and the services provided. Let us briefly what it is referred to.

Physical classification analyzes the geographical features that affect the port operation. For example, if its calm waters are due to its location in a bay or by artificial constructs. This simple difference can greatly alter operating costs and

influence their corporate social responsibility policies.

The functional classification refers to the activity, if it is fishing, industrial, military, passenger or another port. And in the case of commercial and industrial, they are classified as tankers, bulk carriers and containers ships. Thus the activity of the port can determine emergence of areas of professional expertise in a city, the opening of schools or training centers, the emergence of business sale or renting of accessories and equipment, types of consumption in the city and, it could even lead to changes in cultural aspects.

Classification title indicates whether a port is a state port or it is a concession or private. In our context, this aspect is essential to explain the working organization and the quality of port operations. For example, in the case of Costa Rica, we have three types of classification. In the Caribbean area (Limón), ports are state port and are “dominated” by the workers union, so that in case of a conflict with the Administration could paralyze port operations; affecting many millions users and leaving considerable losses to the port. This condition also has guaranteed many privileges – through workers conventions – to reaching huge wages and envy by all the country’s public sector. These port costs has been much expensive that their chances of investment in equipment and infrastructure for decades. Moreover, the licensed and private ports, located in the Pacific area, have less conflict, and they have managed to work hand in hand with local governments to improve the city.

Personally I think that state ports could and should work well, even better than the others, but our reality is not so.

Also, this classification title of ports appears often linked to a specific management model. For example: *service ports*, *tool port* or *landlord port*. This is another important issue for the analysis of port communities and synergies generated between the port and the city appearance; especially on the life of the inhabitants.

In the functional classification of ports, based on the provided services, it is allowed to explore the history of the port and city relationship and, at the same time, have a

current picture of the state of these relationships. In this category ports are classified in four generation types. In the first generation, port have the most basic infrastructure and service solely dedicated to loading and unloading of goods. In the second generation, ports show a traffic specialization (liquid and solid bulks). In the third generation, ports have specialized terminals for different goods and act as trading platforms and intermodal transport centers. Finally, in the fourth generation, ports operate with a lot of technology, with high standards of service under ISO 9000 and 14000 standards, they are networked with other ports, offer a lot of security and also serve large vessels.

The analysis of these issues in its relationship with the city, has allowed us to find significant differences in the demand for trained personnel in the services that each of these ports expect to find out in the city, and therefore, the transformations that they are impulsing over the city by such demands.

We see in action all the above elements, in three moments of port operations: the arrival of the vessel, during the stay of the ship and at the time the vessel leaves port waters.

To the extent that the city is activated in response to the port activity, we can see how strong or weak is their relationships. This activity of the city can be reflected in simple, everyday aspects, such as the increase of occupied tables in the cafeteria facing the harbour.

In the analysis of this “port” category, it should be included institutional and regulatory aspects of the country, as the role of Riverine State, and in the implementation of the Rector State of Port and Flag State. Very interesting all of them to be observed in the port and city relationship, but this will be developed into the next PORTUS issue.

Head image: Puerto Limón in Costa Rica.

PROCIP: Experiencias metodológicas para el abordaje científico de la ciudad puerto

Cuando el PROCIP empezó a organizar los simposios marítimo-portuarios, en el año 2009, tomamos nota de las experiencias compartidas por los expertos europeos que nos visitaban.

RETE y AIVP nos dieron las primeras lecciones, mostrando interesantes esquemas de trabajo en escenarios del sur y norte de Europa. Sus propuestas parecían coincidir con las problemáticas comunes que, según la literatura, afectan las ciudades portuarias por igual: cambios socio-económicos, los impactos urbanísticos, la incidencia medio-ambiental, la cultura y la preservación del patrimonio material e inmaterial, la gobernanza y la colaboración público privada (Allemany, 2011). Nos dedicamos a estudiar los trabajos de B. Hoyle, C. Ducruet, J. Figueira, H. Meyer y otros, con los que conocimos historia y hermenéuticas de la ciudad puerto; además de diversas formas de aproximación metodológica.

Durante las primeras investigaciones fuimos ajustando las herramientas metodológicas según el tema de estudio, y no fue que descubriéramos “el agua tibia” o “la rueda”, pero la incorporación de una aproximación geográfica al estudio de problemáticas en la ciudad portuaria, fue de gran ayuda. No utilizamos las categorías de análisis más comunes como son: región, paisaje, medio, territorio y lugar, sino que, tomamos conceptos ampliamente utilizados de forma descriptiva, para construir con ellos, nuestras categorías de análisis, tal y como se indica en la Figura (a continuación).

Las categorías de análisis.

La ventaja de usar estas categorías radica en facilitar la identificación del surgimiento y el desarrollo de una problemática, con las relaciones y situaciones

que le dieron origen. En este breve artículo, por razones de espacio, solo vamos a describir la categoría “puerto”, describiendo los aspectos que hemos considerado de mayor relevancia.

Puertos

Conocer bien un puerto puede ayudarnos a comprender mejor el tipo de relaciones que se establecen con la ciudad. En este apartado describimos brevemente algunos aspectos del puerto, que consideramos importantes, por su capacidad de incidir en las dinámicas sociales, económicas, culturales y ambientales de una ciudad.

Uno de los principales problemas que tienen los puertos centroamericanos es el poco desarrollo en infraestructura. Esto se confirma en el índice global de Competitividad que anualmente elabora el Foro Económico Mundial.

Cuando hablamos de infraestructura, ¿realmente a qué nos estamos refiriendo? La infraestructura portuaria incluye: obras exteriores o de abrigo, obras interiores de atraque, los canales de acceso y, las instalaciones complementarias. Las características y condiciones de esta infraestructura muchas veces tiene un efectos “dominó”, porque influyen en otras variables, como la cantidad y calidad de servicios que un puerto puede ofrecer, especialmente si se trata de un puerto mercante

o de pasajeros; la cantidad de empleados que requiere para su operación; la tecnología utilizada en su operación y con ello; el perfil profesional de sus técnicos. Solo considerando estos aspectos interrelacionados, resulta aceptable entender la infraestructura como un indicador de competitividad.

Otros puntos importantes de considerar al analizar un puerto como categoría analítica, son los que lo clasifican por la condición física, funcional, titularidad y los servicios prestados. Veamos brevemente a que se refieren.

La clasificación física analiza los accidentes geográficos que afectan al puerto para su funcionamiento. Por ejemplo, si sus aguas tranquilas se deben a su ubicación en una bahía o a construcciones artificiales. Esta sencilla diferencia puede alterar mucho los costos de operación e incidir en sus políticas de responsabilidad social empresarial.

La clasificación funcional se refiere a la actividad, si es puerto pesquero, industrial, militar, de pasajeros u otro. Y en el caso de los comerciales e industriales, se clasifican como petroleros, graneleros y de contenedores. De esta forma la actividad del puerto puede determinar el surgimiento de áreas de especialización profesional en una ciudad, la apertura de escuelas o centros de formación, el surgimiento de negocios de venta o alquiles de accesorios y equipamiento, tipos de consumo en la ciudad y, hasta podría generar cambios en algunos aspectos culturales.

La clasificación por titularidad indica si un puerto es estatal, concesionado o privado. En nuestro contexto, este aspecto es fundamental para explicar la organización obrera y la calidad de la operación portuaria. Por ejemplo, en el caso de Costa Rica, tenemos los tres tipos de titularidad. En el área del Caribe (Limón), los puertos son estatales y están “dominados” por la organización sindical, de forma que en el caso se dé algún conflicto con la Administración, paralizan la operación portuaria; afectando a muchos usuarios y dejando pérdidas millonarias al puerto. También esta condición le ha garantizado muchos privilegios -mediante convenciones colectivas- a sus trabajadores, alcanzando salarios y beneficios envidiados por todo el sector público del país. Esto le cuesta tanto al puerto, que sus posibilidades de inversión en equipo e infraestructura fueron nulas durante décadas. Por otra parte, los puertos concesionados y privados, ubicados en el área del Pacífico, presentan menos conflictividad, y han logrado trabajar de la mano con los gobiernos locales para mejorar la ciudad.

En lo personal creo que los puertos estatales podrían y deberían funcionar bien, y hasta mejor que los otros, pero nuestra realidad no es así.

También, la titularidad de los puertos muchas veces aparece ligada a un modelo de gestión específica. Por ejemplo: *puertos de servicio*, *puerto herramienta* o *puerto landlord*. Esto es otro aspecto importante para el análisis de las comunidades portuarias y las sinergias que se generan entre el puerto y la ciudad; especialmente en la vida de los habitantes.

En la clasificación funcional de los puertos, referida a los servicios prestados, se permite recorrer la historia de la relación con la ciudad, y a la vez, tener una fotografía actual del estado de estas relaciones. En esta categoría se ven los puertos desde cuatro generaciones: los de primera generación que son los más

básicos en infraestructura y servicio, solamente dedicados a la carga y descarga de mercancías; los de segunda generación que muestran especialización por tráfico (gráneles líquidos y sólidos). Los de tercera generación que tienen terminales especializadas para diferentes mercancías y funcionan como plataformas comerciales y centros de trasporte intermodal. Los de cuarta generación que son puertos operados con mucha tecnología, con altos estándares de servicio bajo normas ISO 9000 y 14000, que trabajan en red con otros puertos, ofrecen mucha seguridad y además atienden buques de gran calado.

El análisis de estos aspectos en su relación con la ciudad, nos ha permitido encontrar diferencias significativas en las demandas de personal capacitado, en los servicios que cada uno de estos puertos espera encontrar en la ciudad, y por consiguiente, en las transformaciones que se ven en la ciudad a partir de dichas demandas.

Vemos en acción el conjunto de los elementos anteriormente mencionados, en tres momentos de la operación portuaria: al arribo del buque, durante la estancia del buque y al momento que el buque abandona las aguas portuarias.

En la medida que la ciudad se active como reacción a la actividad que cobra el puerto en esos momentos, podremos ver qué tan intensa o laxa es su relación. Esta actividad de la ciudad puede reflejarse en aspectos simples y cotidianos, como el aumento en el número de mesas ocupadas en la cafetería frente al puerto.

En el análisis de la categoría “puerto”, se debe incluir aspectos institucionales y normativos del país, definidos en el rol de Estado Rivereño, y en la aplicación del Estado Rector de Puerto y Estado de Abanderamiento. Muy interesantes de observar en las relaciones puerto ciudad, que podremos verlos en una próxima entrega de PORTUS.

Head image: Puerto Limón en Costa Rica