

We publish below the **sixth part of**
the contribution aimed at the interpretation of the contemporary port organization.

The **first part**, published in **issue 25** of PORTUS,
is available at the following link:

<https://www.portusonline.org/que-es-el-puerto/>

The **second part**, published in **issue 26** of PORTUS,
is available at the following link:

<https://www.portusonline.org/que-es-el-puerto-2/>

The **third part**, published in **issue 27** of PORTUS,
is available at the following link:

<https://portusonline.org/que-es-el-puerto-3/>

The **fourth part**, published in **issue 28** of PORTUS,
is available at the following link:

<https://portusonline.org/que-es-el-puerto-4/>

The **fifth part**, published in **issue 29** of PORTUS,

is available at the following link:

<https://portusonline.org/es/que-es-el-puerto-5/>

9. LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO

Tradicionalmente, se entiende por zona de influencia terrestre o hinterland de un puerto, el área geográfica que constituye el origen o el destino de las mercancías que pasan por el mismo, o dicho de otra forma, el área geográfica de la que proceden las mercancías embarcadas y a la que se dirigen las desembarcadas.

Así mismo, por zona de influencia marítima o voreland de un puerto, se entiende el área marítima y ultramarina cuyo tráfico tiene lugar a través del mismo. Por reducción, también se define a veces el foreland de un puerto, como el conjunto de puertos de origen o destino del transporte marítimo que tienen su destino u origen en él, respectivamente.

Siendo una función básica del puerto servir de paso a los productos destinados o que salen de una región (Véase apartado 2 anterior: función intermodal, función industrial, función logística y función comercial de un puerto), es lógico que el volumen del tráfico de un puerto esté directamente ligado a la extensión y características de la región servida. Así, sigue siendo válido el aforismo clásico “*Un puerto es tan importante como su zona de influencia*”, que el Profesor Vigueras solía repetir en sus clases.

En esta misma línea cabe la definición del Profesor Goss, también citada anteriormente (Aparado 5), “*La función económica de un puerto es generar*

excedentes a los procedentes de la mercancía de exportación, y a los consumidores de las mercancías de importación, cuando estas mercancías pasan a través del puerto”.

Hoy, no obstante, sabemos que este principio no es totalmente aplicable a los puertos donde se manipulan importantes volúmenes de tráfico de transbordo (transshipment), por tratarse de mercancías, que no penetran/proviene del territorio, es decir, del hinterland de aquel puerto.

Determinar el hinterland de un puerto no es tarea fácil, ya que no suele coincidir con un territorio físico concreto, sino que varía en función de una serie de factores, entre otros:

- factores de tipo económico;
- de las infraestructuras de transporte terrestre existentes: carretera, ferrocarril, tubería;
- del sistema de transporte terrestre: modo y medio, capacidad, eficiencia, calidad, nivel de integración entre modos y medios (comodalidad), etc.;
- de la distancia o separación física del propio puerto;
- de la tipología y volumen de las mercancías o tráfico;
- de las características del puerto: de sus infraestructuras, presencia de mayor o menor número de líneas marítimas, de la calidad y eficiencia de los servicios prestados, de su coste, de la capacidad comercial de los agentes de la Comunidad Portuaria en general, de sus condiciones de fiabilidad, etc.;
- de la competencia de otros puertos;
- de la existencia de puertos secos y zonas logísticas vinculadas;
- de factores de tipo político.

Al hablar anteriormente (Apartado 5), de los objetivos económicos de un puerto, veíamos que, de acuerdo con el objetivo microeconómico, el puerto trata de alcanzar el máximo volumen de tráfico y su diversificación. Para ello compite con otros puertos por los tráfico de su hinterland y/o voreland.

Desde el punto de vista del objetivo sectorial, el puerto como nodo esencial de las cadenas logísticas y de transporte que pasan por él, trata de minimizar el coste del paso de la mercancía a su través, o para ser más preciso, trata de lograr la máxima reducción de coste generalizado del transporte (que incluye el coste monetario, el del tiempo y el asociado al riesgo y a otros factores más subjetivos) de aquellas cadenas que pasan por él.

Es un hecho que hoy en día los puertos compiten entre sí y lo hacen en general de dos formas:

- como formando parte de las cadenas logísticas y de transporte que pasan por él, las cuales compiten entre sí;
- directamente entre los propios puertos.

La competencia entre puertos tiene un objetivo fundamental: el mantenimiento y fidelización de los tráficos existentes y la captación de otros nuevos para crecer y diversificarse.

Así, desde el punto de vista de la competencia entre puertos, y aunque sabemos que esta se mueve en un régimen de mercado imperfecto, se suelen distinguir tradicionalmente tres tipos de zonas en el hinterland (Viguera 1.977), (Rodríguez Pérez 1.985):

- *Zona indiscutible*. Se refiere a aquella área normalmente más próxima al puerto, en la que prácticamente no cabe la competencia de los otros puertos. Desde el punto de vista de las cadenas logísticas, el coste generalizado de aquellas que conectan esta zona con nuestro puerto, será netamente inferior que el de las cadenas alternativas que pasan por los puertos competidores. A este tipo de zona se le suele llamar también como *hinterland cautivo* o *área de mercado cautivo* o *hinterland natural*.
- *Zona discutible*. Se trata de áreas que son servidas indistintamente por más de un puerto en la medida en la que los costes generalizados de las cadenas que pasan aquellos, puedan ser más o menos similares para determinados tráficos o

que estos tengan determinadas ventajas en un puerto frente a otro, que compensan la diferencia de los costes logísticos terrestres, etc.

- *Zona ocasional*. Sería aquella área que solo ocasionalmente se sirve del puerto. Una vez más como en el caso anterior, la componente de los costes logísticos será un elemento fundamental para la captación de tráfico de este tipo de zona. En este sentido, esta zona no pasa de ser una variante o caso particular de la anterior.

Estas zonas pueden ser diferentes para cada tipo de tráfico.

De todo lo anterior se puede concluir que en la actualidad prácticamente no existen los hinterlands cautivos, y mucho menos de forma permanente, sobre todo cuando hablamos de mercancía general de alto valor, que es capaz de soportar determinados costes logísticos, sin que éstos afecten de forma significativa al precio del producto final.

Así, frente a la evolución de la demanda, vista en su conjunto, los puertos han de acomodar su oferta en un régimen de mercado imperfecto caracterizado por lo siguiente:

- Muchos tráficos se pueden considerar como “cautivos” o “cuasi-cautivos”, por la localización próxima al puerto de los centros de atracción y/o de generación, especialmente el granel líquido y sólido, de mayor volumen y menor coste intrínseco.
- En consecuencia, la competencia entre puertos aparece con los tráficos mayoritariamente de mercancía general y contenedores, con mayor movilidad entre cadenas marítimo-terrestres con un recorrido terrestre amplio cuyo coste desde o hacia el origen/destino es comparable en supuesta competencia, en principio.

Un ejemplo típico de hinterland cautivo lo constituye una isla, que fuera atendida por un solo puerto de la misma. En este caso, aunque el puerto no necesite

competir con otros para captar tráfico, si debe tener como objetivo el lograr la máxima eficiencia, es decir generar la mínima contribución al coste generalizado de las cadenas.

En la actualidad, la mayor separación física hasta el puerto no es necesariamente una causa de pérdida de hinterland, sino que lo relevante será el coste generalizado de la cadena y en particular la componente de paso por el propio puerto. En la medida en la que ésta sea menor, la distancia a la que se pueda acceder de forma competitiva podrá ser mayor, lo que permitirá ampliar de este modo el hinterland.

Otra forma de ampliar el hinterland, es mediante la creación de puertos secos y terminales interiores. En efecto, la idea de un puerto seco directamente conectado con un puerto de mar, preferentemente por ferrocarril o vía navegable, pero también por carretera, perfectamente integrado en la misma cadena con el puerto de mar, que puede hacerla especialmente competitiva, en la medida en que el puerto seco permite además una mayor aproximación al cliente y le facilita servicios, procesos, etc., el puerto de mar podrá captar más tráfico en este espacio que antes podía ser discutible u ocasional, ampliando así su hinterland.

Aparece de esta forma la idea del llamado *hinterland discontinuo* (Notteboom and Rodrigue 2.007), que se genera a partir de determinadas áreas geográficas que están económica o logísticamente ligadas al puerto, pero que se encuentran de tal forma dispersas en términos territoriales que no existe una continuidad espacial relevante para considerar una única área de influencia. En estas áreas o “islas”, el puerto tiene efectivamente ventajas competitivas y los flujos de mercancías con origen y destino en las mismas constituyen cadenas logísticas más eficaces y competitivas que las pasan por otros puertos, por lo que se convierten en parte del hinterland de nuestro puerto.

En cuanto al voreland suele ser menos conocido y aparentemente menos relevante para un puerto, sin embargo representa un gran foco de atracción para la captación de tráfico del hinterland. Es el concepto de conectividad marítima, es decir, la presencia en puerto del mayor número de líneas marítimas conectadas con otros puertos del mundo, así como las frecuencias y número de salidas, particularmente

en los tráficos de contenedores y mercancía general.

Aunque hoy en día ya no es únicamente cierto el aforismo clásico “*trade follows the flag*” (la carga sigue al buque), sino que también lo es al contrario, es decir, “*flag follows the trade*” (el buque sigue a la carga), sigue siendo muy relevante para captar tráfico el disponer en un puerto de numerosas y variadas líneas regulares.

Los grandes puertos de transbordo suelen tener un gran *voreland*, al escalar en ellos muchas líneas marítimas: troncales (line-haul) o de alimentación (feeder). La presencia de esta riqueza de líneas acaba siendo a su vez un gran factor de atracción para tráficos del territorio, que anteriormente podían utilizar otros puertos para su salida, ofreciendo así la posibilidad de aumentar el hinterland, como consecuencia del atractivo que representa disponer de la presencia de aquel mayor número de líneas marítimas.

BIBLIOGRAFÍA DEL CAPÍTULO 1

ENRIQUEZ, F. (1984). “Los puertos como organismo vivo”. **HISTORIA DE LA OBRAS PÚBLICAS.** Ministerio de Obras Públicas. Madrid.

ESTRADA, J.L. (2.007). “Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el Cuadro de Mando Integral”. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.

ESTRADA, J.L. (2.011). “Tendencias futuras de la actividad portuaria”. **LA CIUDAD PORTUARIA DEL SIGLO XXI.** Libro conmemorativo del X Aniversario de RETE.

ESTRADA, J.L. (2.000). “Puertos y Terminales. Tendencias actuales”. I Foro Iberoamericano de Intercambio Tecnológico. Cancún. México.

FRANKEL, E. (1987) “*Port planning and development*”. John Wiley and Sons.

GOSS, R.O. (1990 a). “*Economic policy and seaports: 1. The economic functions of seaports*”. *Maritime Policy and Management* , vol.17 (3) p. 207-219.

GROSDIDIER DE MATONS, J, (1999) “*Droit, Economie et Finances Portuaires*” Presses de l’Ecole Nationale de Ports et Chaussés.

HAEZENDONCK, E. and WINKELMANS, W. (2002), *“Strategic positioning as an instrument for competition analysis”*. Capítulo 2º del libro *“Port Competitiveness”*. Editor W. Winkelmanns. Editions de Boeck, Ltd. Antwerp.

LANGEN, P.W. de (2005) *“The Port Authority as ‘cluster manager’”* 24th IAPH World Ports Conference. 21-27 May 2005. Shanghai. China.

NOTTEBOOM, T. and J. P. RODRIGUE (2.005). *“ Port regionalization: towards a new phase in port development”*. Maritime, Policy and Management. Vol 32, no 3, 297-313.

NOTTEBOOM, T. and J.P. RODRIGUE (2.007). *“Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chans”*. Ports, cities, and global supply chains. J. Wang. England, Aldershot; Burlington, VT : Ashgate, c2007.

RODRIGUEZ PEREZ, F. (1.985). *“Dirección y Explotación de Puertos”*. Puerto Autónomo de Bilbao.

UNCTAD, (1.992). *“La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación”*.

UNCTAD, (1.999). *“The fourth generation port”*. Technical note.

UNCTAD, (1.992). *“Los principios de la gestión y la organización modernas de los puertos”*.

UNCTAD, (1.984). *“Desarrollo portuario”*. Segunda edición

VIGUERAS, M. (1977). *“Curso de Explotación y Dirección de Puertos”*. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

VIGUERAS, M. (1979). *“La tecnología portuaria del siglo de oro español”* MOPU.

WINKELMANS, W. (2003) *“The added value concept in the context of seaport development”*. A.I.V.P. Amberes, 16/5/2003.

Head Image: El puerto y la ciudad de Barcelona.