

Port city territory: la circulación de un concepto emergente a través de espacios y redes de expertos internacionales en ciudades portuarias

Port city territory: the circulation of an emerging concept through international expert networks and spaces in port cities

¹Jasson Fernández Díaz

RESUMEN

En los últimos 20 años ha surgido el concepto de port city territory, que comenzó a difundirse en diversas agendas nacionales e internacionales de política portuaria. Su finalidad ha sido brindar experiencias de sostenibilidad en la integración del desarrollo portuario y urbano, sin cuestionar el perfil de modelo de ciudades portuarias del que provienen estas ideas y quiénes las producen. Desde un enfoque de movilidad de políticas (policy mobility), planteamos la pregunta: ¿desde qué espacios y redes internacionales se está produciendo y difundiendo este concepto? A través de un enfoque exploratorio de diseño cualitativo, este estudio aborda los principales espacios y redes internacionales de difusión como punto de partida para comprender la amplia circulación del concepto port city territory. Se examina el papel tanto de las comunidades epistémicas, de la Asociación Internacional de Ciudades Portuarias (AIVP), así como de sus programas y cursos relacionados en la generación y propagación de estos contenidos en los stakeholders de las localidades portuarias.

Palabras clave

Port city territory; Geografías de la circulación; Espacios y redes de difusión.

ABSTRACT

Over the past 20 years, the concept of port city territory has emerged and begun to spread across various national and international port policy agendas. Its aim has been to provide sustainability experiences in the integration of port and urban development, without questioning the model profile of port cities from which these ideas originate and who produces them. From a policy mobility approach, we pose the following question: from which spaces and international networks are this concept being produced and disseminated? Through an exploratory qualitative design approach, this study addresses the main spaces and international networks of diffusion as a starting point for understanding the broad circulation of the concept port city territory. It examines the role of epistemic communities, the AIVP (International Association of Port Cities), and their related programs and courses in generating and disseminating these contents among the stakeholders of port cities.

Keywords

Port City Territory; Spaces and networks of diffusion; Geographies of circulation.

INTRODUCCIÓN

El despliegue de una serie de megaproyectos de expansión portuaria a nivel mundial ha puesto en tensión la relación entre puerto y ciudad, que históricamente ha pasado de un proceso de desarrollo articulado a fragmentado (Daamen & Louw, 2016). En esta tensión emergen diversos conflictos territoriales vinculados a la degradación de ecosistemas litorales por operaciones portuarias, contaminación y polución del medio ambiente urbano, congestión vehicular, contaminación asociada al ruido por operaciones portuarias y movilización de carga, desplazamiento/expulsión de actividades pesqueras y artesanales, y poco impacto en el desarrollo de la economía local (Fernández-Izquierdo et al., 2020).

Ante ello, emerge el concepto de port city territory, o territorio de ciudades portuarias, como un enfoque que permite la integración sostenible de los puertos con sus hinterland a través de la planificación espacial o territorial. Su difusión se ha materializado en los últimos 10 años en diversas agendas portuarias nacionales de Europa y América Latina que tienen por objetivo la realización de una diversidad de proyectos de expansión portuaria.

Si bien, a fines de los años 90 e inicios de los 2000, el BID y el Banco Mundial fueron influyentes en la difusión de los modelos de gestión portuaria como el landlord port (Brooks, 2004; World Bank Group, 2003), poco se ha analizado, desde una perspectiva crítica, quiénes y desde dónde proviene la difusión del concepto port city territory realizada a lo largo de los últimos 20 años. Por tanto, explorar esta arista podría ser un tema relevante en los estudios sobre la circulación de conocimiento, ideas y políticas de modelos de desarrollo alternativos.

Para ello, se revisa a McCann (2011) y Healey (2013) en relación con los planteamientos espaciales en la investigación sobre la movilidad de políticas, y se contrasta con las ideas desarrolladas desde América Latina por Jajamovich y Delgadillo (2020). Con un marco orientador, se analizan documentos, artículos científicos de vanguardia y sitios web vinculados a los principales espacios y redes de circulación. Se evalúan sus roles como lugares o espacios donde se produce y difunde el conocimiento sobre port city territory.

MARCO TEÓRICO

El término policy transfer o transferencia de políticas es, como señaló Stone (1999), un concepto general que se refiere a las prácticas de las élites encargadas de la formulación de políticas nacionales que "importan políticas innovadoras desarrolladas en otros lugares con la creencia de que tendrán un éxito similar en un contexto diferente" (Stone, 1999, 52). Sin embargo, también incluye la adopción involuntaria de nuevas políticas como resultado de presiones externas de instituciones supranacionales, como el Fondo Monetario Internacional (Stone, 2004, así como las convergencias y difusiones estructurales (Rose, 1993) en el ámbito de las políticas, donde las élites desempeñan un papel menos protagónico.

Dolowitz & Marsh (2000) desarrollan un modelo influyente y plantean preguntas orientadoras que guían la investigación sobre la transferencia de políticas, tales como: ¿Por qué participan los actores en la transferencia de políticas? ¿Quiénes son los actores clave en el proceso de transferencia de políticas? ¿Qué se transfiere? ¿De dónde se extraen las lecciones? ¿Cuáles son los diferentes grados de transferencia? ¿Qué factores restringen o facilitan el proceso de transferencia de políticas? ¿Cómo se relaciona el proceso de transferencia de políticas con el éxito o el fracaso de las políticas?

Sin embargo, el enfoque de la transferencia de políticas ha recibido críticas por no centrarse en los procesos que se manifiestan durante la transferencia misma. La primera crítica a la transferencia de políticas es que se enfoca en un modelo basado en actores, en lugar del proceso en sí. Al abordar el proceso, el rol de los actores cambia.

Por ejemplo, el modelo de Dolowitz y Marsh enumera:

Nueve categorías principales de actores políticos que participan en el proceso de transferencia de políticas: funcionarios electos, partidos políticos, burócratas/funcionarios públicos, grupos de presión, empresarios y expertos en políticas, corporaciones transnacionales, centros de investigación, instituciones gubernamentales y no gubernamentales supranacionales, y consultores (Dolowitz y Marsh, 2000, 10).

De manera similar, Stone (2004) tipificó un conjunto de agentes clave, incluyendo "*centros de investigación o institutos de investigación, empresas de consultoría, fundaciones filantrópicas, centros universitarios, asociaciones científicas, sociedades profesionales, institutos de capacitación, entre otros*" (Stone, 2004, 556).

Centrarse en tipologías de actores, así como en modelos y definiciones de lo que es o no es la transferencia de políticas, puede llevar a que estas tipologías y modelos se fetichicen, convirtiéndose en objetos de debate en lugar de facilitar el análisis de los procesos sociales que constituyen la transferencia de políticas (Evans & Davies, 1999; James & Lodge, 2003). Sin embargo, es claro que la identificación y categorización de los actores es un componente necesario para estudiar el proceso fundamentalmente social de la circulación del conocimiento en general y de las movilidades políticas más específicamente.

Por ello, McCann (2011) propone un cambio del enfoque de policy transfer al de policy mobilities, que se centra en la circulación de conocimientos, ideas y políticas, así como en los procesos que ocurren en torno a esta circulación. Su argumento, en los estudios urbanos, sugiere que es necesario aprovechar las ideas útiles de la literatura tradicional, pero también incorporar otros vocabularios y perspectivas conceptuales para mantenerse abiertos a la variedad de agentes, prácticas, procesos, escalas y territorios socialmente producidos (y productivos) en y a través de los cuales se configuran las ciudades.

Esta perspectiva de movilidad de la política en los estudios urbanos sugiere que debemos abordar la circulación a través de comunidades epistémicas y redes transnacionales. En primer lugar, los circuitos de conocimiento de políticas están conformados por comunidades epistémicas globales que transfieren, localizan y utilizan ciertas formas de conocimiento como parte de su práctica. Estas comunidades están interconectadas y los análisis que emplean la red como heurística analítica han enriquecido significativamente la investigación sobre el poder, el espacio y la globalización.

En cuanto a las redes transnacionales, Healey (2013) señala que los procesos sociales a través de los cuales se constituyen los canales de flujo —como redes y circuitos— pueden adoptar diversas formas, movilizándolo y conectando conjuntos institucionales particulares a medida que evolucionan. En el caso de los flujos transnacionales, a pesar de la existencia de comunidades epistémicas y/o políticas transnacionales, requieren cierta capacidad para superar considerables distancias sociales y físicas a lo largo del tiempo (Stone, 2004). Los teóricos de la actor-red tienden a suponer que las redes y los circuitos se forman a partir del flujo de un nuevo concepto. Por ejemplo, un nuevo hallazgo científico, técnica o tecnología genera una nueva red que lo transporta, volviéndose más robusta a medida que se prueba frente a las materialidades y mentalidades de contextos más amplios.

Jajamovich y Delgadillo (2020), explican que, desde América Latina, la circulación de conocimiento, ideas y políticas en estudios urbanos ha sido ampliamente explorada desde diversas perspectivas, desafiando las concepciones tradicionales del norte global. Estos estudios explican la movilidad de expertos entre América Latina y Europa o Norteamérica,

observando, por un lado, a arquitectos, urbanistas y planificadores urbanos latinoamericanos que, desde la segunda mitad del siglo XIX, viajaron a Europa para estudiar y realizar investigaciones. Por otro lado, destacan a los expertos europeos y norteamericanos en urbanismo que se desplazaron a América Latina para realizar consultorías, brindar asesorías y dictar cursos y conferencias (Almandoz, 2007; 2022).

También explican que la circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas nunca ha sido un proceso unidireccional y simple (González 2011; Jajamovich 2016). No solo se manifiestan movimientos del norte al sur, sino también del sur al norte y del sur al sur, como es el caso del modelo metro cable Medellín o el presupuesto participativo de Brasil (Duque-Franco, 2020; Silvestre, 2020).

Este intercambio no implica una simple importación de conceptos y saberes ya configurados, sino procesos que involucran la adaptación selectiva a lugares concretos y la reinención de esos paradigmas y conocimientos en contextos y condiciones específicas (Almandoz, 2002). Las políticas urbanas, con su temporalidad y enfoque en desafíos y problemáticas ancladas a territorios específicos, transitan de manera desigual a través de complejos procesos en geografías muy diferentes a su lugar de origen. Sin embargo, no toda política urbana ni todo conocimiento sobre la ciudad se vuelve móvil y circulante, ya que existen diferencias de poder en el acceso a las redes y entre los actores políticos que conducen, delimitan y permiten determinados flujos de políticas, mientras que otros se ven imposibilitados (González, 2011; Jajamovich, 2017). Además, el avance de las tecnologías de la informática y las comunicaciones ha acelerado e incrementado el histórico proceso de circulación desigual de conocimientos y de políticas públicas promovido por organismos financieros e internacionales, inversionistas, actores políticos, redes de ciudades e industrias editoriales transnacionales (Jajamovich & Delgadillo, 2020).

En el ámbito de las investigaciones sobre ciudades portuarias, un antecedente relevante es la circulación de la idea de Puerto Madero (Buenos Aires) a través del CAPMSA, que ha influido en los desarrollos inmobiliarios y urbanísticos en áreas portuarias en desusos, así como en estudios sobre la gentrificación de estos espacios (Ferreira, 2021; Jajamovich, 2016). Actualmente, se está difundiendo el concepto de port city territory en las agendas políticas portuarias, especialmente en el contexto de proyectos de expansión de los puertos. Esto subraya la importancia de estudiar este fenómeno desde el enfoque de circulación de conocimientos, ideas y políticas. En este sentido, el objetivo de este artículo es producir un antecedente de investigación planteando la siguiente pregunta: ¿desde qué espacios y redes internacionales se está difundiendo este concepto?

METODOLOGÍA

Este artículo adopta un enfoque exploratorio con un diseño cualitativo. En primer lugar, se llevó a cabo una revisión en bola de nieve de los artículos de vanguardia relacionados con el concepto de port city territory. Como resultado, se logró identificar la comunidad epistémica que produce este concepto, abarcando tanto a académicos como a revistas especializadas. Posteriormente, se analizaron sitios web y documentos de trabajo de las redes internacionales que promueven estos conceptos, destacando a la Asociación Internacional de Ciudades Portuarias (AIVP) como la red académica y profesional de mayor influencia.

Finalmente, se realizó un análisis de contenido cualitativo (Drisko & Maschi, 2015) de documentos como el libro blanco Hacer la Ciudad con el Puerto y el Puerto con la Ciudad (Colboc, 2015) y las good practices de la Agenda 2030 para contrastar los contenidos con los que se produce port city territory previamente antes de ser difundido a quienes acceden a estos conocimientos a través de redes de expertos internacionales en ciudades portuarias.

Espacios y Redes Internacionales de Difusión de Port City Territory

Se han identificado espacios y redes donde se difunde el concepto de port city territory, aunque no necesariamente se utiliza el término de manera literal. El espacio de difusión es académico a través de la divulgación del concepto en revistas científicas como PORTUPlus, y en redes internacionales de expertos en ciudades portuarias como la Asociación Internacional de Ciudad Portuarias (AIVP).

Revistas Académicas: PORTPlus (The Journal of RETE)

La PORTUSplus Journal, forma parte del magazine digital PORTUS, perteneciente a Associazione RETE, que es una red para la colaboración entre ciudades y puertos enfocada en explorar las interacciones entre las ciudades portuarias y la revitalización de las zonas costeras urbanas, con un énfasis particular en las realidades de Europa y América Latina. PORTUSplus, inició su primer volumen en 2011 y se caracteriza por su sistema de llamados abierto para publicaciones y revisión por pares.

El concepto apareció por primera vez en 2014 en el volumen 4 de la revista como un apartado llamado port city territory. Según la revista, abordar el apartado implica analizar el lugar y la situación de los puertos y ciudades en el espacio, su ubicación física, la inserción urbana de las actividades portuarias, las relaciones de las ciudades portuarias con el territorio, el interior del país, la configuración y funcionamiento de las redes de puertos y ciudades portuarias, la cooperación estrategias y capacidad portuaria para atraer flujos de transporte marítimo, son algunas de las líneas temáticas que dan contenido a este apartado.

En este número especial se presenta por primera vez una introducción editorial escrita por Carola Hein, quien aborda el concepto de port cityscape desde una perspectiva espacial e institucional. Hein (2011) retoma su definición original planteada el año 2011, instando a expandir la investigación espacial más allá de los límites tradicionales de las ciudades portuarias. Las investigaciones sobre ciudades portuarias se han abordado tradicionalmente desde dos perspectivas con límites definidos: la geografía del transporte y los estudios urbanos (Ng et al., 2014). Por un lado, la geografía del transporte se enfoca en el recinto portuario y sus infraestructuras, analizando principalmente su función en el comercio marítimo internacional. Por otro lado, los estudios urbanos han explorado la relación entre la ciudad y el puerto desde un enfoque histórico y morfológico. Sin embargo, Hein (2011) propone una ampliación de esta perspectiva, sugiriendo la importancia de considerar no solo los hinterlands y forelands, sino también los ecosistemas y paisajes portuarios interrelacionados.

Después de este número, la revista PORTUSplus publicó investigaciones sobre diversas ciudades portuarias desde enfoques históricos, espaciales e institucionales. Esto culminó en una definición más precisa del concepto de port city territory en un número especial de la revista *Urban Planning*, titulado *Planning for Porosity: Exploring Port City Development through the Lens of Boundaries and Flows* (2021), editado por Carola Hein, quien incluyó estudios sobre ciudades portuarias de América Latina bajo enfoques históricos, espaciales e institucionales.

El caso más representativo abordado en estas publicaciones es la ciudad portuaria de Róterdam (Países Bajos), que constituye un ejemplo emblemático de gobernanza ciudad-puerto. En este caso, la autoridad portuaria y el municipio trabajan en conjunto, a pesar de sus motivaciones y ambiciones divergentes, hacia una narrativa compartida que busca potenciar la eficiencia de la infraestructura y mejorar la relación ciudad-puerto desde perspectivas sociales y culturales (Daamen & Louw, 2016; De Martino, 2021). Ese trabajo en conjunto ha dado lugar al replanteamiento integral de la zona portuaria dentro del área delimitada por la carretera circundante, con dos grandes proyectos: Stadshavens y Makers District. En estas experiencias destaca la evolución contemporánea de las relaciones entre las autoridades portuarias y municipales, orientadas a realinear sus intervenciones espaciales y responder a las demandas del desarrollo contemporáneo en las ciudades portuarias. El modelo tradicional, basado en actividades pesqueras y extractivas (o incluso en el turismo de cruceros), está cambiando o buscando adaptarse a nuevos desafíos. Esto incluye la integración de ecosistemas tecnológicos asociados a los productos movilizados en los puertos, así como su conexión con otros servicios financieros de la ciudad. En este contexto, la participación de actores municipales, tanto a escala urbana como regional, adquiere relevancia, ya sea en el marco de disputas o en la formación de coaliciones dentro de nuevos esquemas de gobernanza.

En el volumen 8 del año 2019, vuelve a aparecer el concepto port city territory como número especial de la revista titulado *Governance in Port City Regions*, siendo el segundo después del primer número especial el año 2017 titulado *Urban-port development and the problems by the relationship*. En este número se aborda la definición de regiones de ciudades portuarias como territorios complejos donde los mercados multiescala y las cadenas de valor globalizadoras se superponen con las necesidades e intereses urbanos y rurales. En momentos y lugares donde todos estos intereses están alineados, “regiones de ciudades portuarias” (Hein, 2019, 4) emergen como fuertes centros económicos, políticos y culturales que facilitan el comercio y los viajes. La actual fragmentación y transformación de los territorios portuarios, los sistemas de gobernanza y las coaliciones flexibles de actores en diferentes posiciones de poder influyen en las localidades dentro y fuera de las ciudades.

Un caso representativo del enfoque regional de estas investigaciones que trasciende los límites nacionales lo constituyen las ciudades portuarias de Copenhague (Dinamarca) y Malmö (Suecia). Este ejemplo emblemático de gobernanza ciudad-puerto se caracteriza por la participación de una misma Autoridad Portuaria en las intervenciones territoriales de ambas ciudades portuarias. Copenhague Malmö Port (CMP) es una sociedad de responsabilidad limitada cuya propiedad se distribuye entre diferentes entidades: CPH City & Port Development Corporation (By & Havn en Copenhague), que posee el 50% de las acciones; la Ciudad de Malmö, el 27%; y un grupo de inversores privados, el 23%. Aunque CMP no es propietaria de la tierra, adquiere áreas y activos tanto de CPH City & Port Development como de la Ciudad de Malmö. CMP opera como un puerto central en ambas ciudades y forma parte del corredor escandinavo-mediterráneo. Además, es el mayor centro de importación y transbordo de coches nuevos en Escandinavia y la región del mar Báltico, incluida Rusia.

La figura de CMP trasciende la tradicional imagen de una autoridad portuaria local, vinculada a una comuna o localidad específica, así como la de una autoridad portuaria nacional descentralizada en ámbitos administrativos. En su lugar, CMP representa un modelo basado en asociaciones público-privadas, capaces de operar en ciudades portuarias y en espacios transfronterizos, alineando estrategias que integran estas localidades a corredores regionales, como el ámbito europeo en Escandinavia. Estos alineamientos hacen de manera más rápida la coalición entre la autoridad portuaria y el municipio local para definir proyectos territoriales sobre la ciudad, ya que se constituyen en la misma figura de autoridad portuaria como se observarán en las best practice difundidas por la AIVP.

Bajo el enfoque histórico-morfológico, también se espacializan estos dinamismos materialmente en una serie de mapeos que los presentan como una innovación metodológica para abordar los territorios de las ciudades portuarias. Para obtener una idea inicial de cómo este tipo de

mapeo puede ayudar a comprender la historia de la planificación desde una perspectiva comparativa, Hein menciona a un equipo de investigadores de la Cátedra de Historia de la Arquitectura y la Planificación Urbana de la Universidad Tecnológica de Delft que ha comenzado a desarrollar una metodología para la investigación geoespacial histórica comparativa.

Con el fin de demostrar mejor el papel potencial del mapeo en la reconceptualización de la dimensión espacial e institucional de las conexiones portuarias e identificar lugares de conflicto y oportunidad, los miembros de la cátedra de Historia de la Arquitectura y Planificación Urbana de la TU Delft y el programa Leiden Delft Erasmus PortCityFutures han comenzado a centrarse en un cuerpo de agua compartido: el Mar del Norte, como base para un programa de investigación comparativa (Hein, 2019), desarrollando una metodología para el análisis histórico y espacial para tres casos: el mapeo de la historia de la planificación de Londres, Róterdam y Hamburgo.

De esta manera, el concepto de port city territory está emergiendo y ganando legitimidad dentro de una creciente red de investigadores como la Cátedra de Historia de la Arquitectura y Planificación Urbana de la TU Delft y el programa Leiden Delft Erasmus PortCityFutures especializados en ciudades portuarias. Estos académicos intercambian experiencias, metodologías y conceptos sobre las nuevas escalas de investigación en torno a estas ciudades, utilizando espacios académicos como punto de encuentro.

Estas nuevas escalas no solo reflejan las interacciones renovadas entre la autoridad portuaria y la municipal, como ocurre en casos emblemáticos como Róterdam, donde se abordan intervenciones conjuntas. También surgen figuras de autoridad portuaria más plásticas, que se articulan a través de asociaciones público-privadas con autoridades municipales, trascendiendo incluso fronteras nacionales. Estos cambios demandan nuevas metodologías, en las cuales el uso tradicional de técnicas cuantitativas y cualitativas, como los mapeos, no se limite a representaciones estáticas. Por el contrario, deben facilitar la comparación y generar abstracciones más robustas que contribuyan a la definición y comprensión del concepto de port city territory.

Red de Expertos: Asociación Internacional de Ciudad Portuaria (AIVP)

La Asociación Internacional de Ciudades Portuarias (AIVP), establecida en 1988 en Le Havre, es la red global más destacada que, desde hace más de 30 años, ofrece un espacio de encuentro internacional para actores urbanos y portuarios. Su creación respondió a la necesidad de compartir experiencias sobre la transformación de las interfaces entre puertos y ciudades. Inicialmente, este espacio congregó a autoridades portuarias y representantes municipales para abordar el desafío de un desarrollo articulado entre ambos.

La AIVP tiene como objetivo principal fortalecer las relaciones entre ciudades y puertos, enfocándose en la sostenibilidad mediante el fomento del diálogo y la cooperación. Su misión es construir conjuntamente ciudades portuarias que respeten las expectativas y necesidades de todos los actores involucrados: comunidades locales, autoridades portuarias, ciudadanos y agentes económicos. Este enfoque ha sido históricamente respaldado por su participación en las agendas de sostenibilidad de Naciones Unidas.

En 1993, tras la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro (1992), los actores de las ciudades portuarias integrados en la AIVP firmaron la Carta de Montreal, comprometiéndose con el medioambiente y el desarrollo sostenible. Este compromiso fue reafirmado en 2006 con la Carta de Sídney, que subraya el interés continuo en el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias, especialmente en un contexto de aceleración de la globalización y el aumento del tráfico portuario, que se ha duplicado desde la fundación de la AIVP. Más recientemente, en 2020, se formalizó un acuerdo entre ONU-Habitat y la AIVP para fortalecer estos compromisos en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Entre las iniciativas más relevantes de la AIVP se encuentran las conferencias mundiales, la difusión de buenas prácticas y los cursos de especialización y diplomados sobre ciudades portuaria. A través de estas iniciativas, la AIVP promueve la difusión de conocimientos sobre ciudades portuarias, destacando específicamente la sostenibilidad como una práctica clave de planificación. La estructura de los cursos y diplomados ofrecidos por la AIVP se organiza en torno a los ejes principales del desarrollo sostenible: aspectos económicos, ambientales, sociales y de gobernanza. Estos programas permiten a los estudiantes fortalecer sus capacidades con las best practices promovidas por la AIVP, así como con nuevas nociones y metodologías vinculadas al concepto de Port City Territory.

Entre las best practices más conocidas destacan proyectos emblemáticos como los de Rotterdam y Marsella, que ilustran cómo combinar funciones urbanas y portuarias:

- Rotterdam: El Pabellón Flotante Autosustentable en Rijnhaven es un caso representativo en el que se reutilizó un borde costero portuario para actividades urbanas como congresos y exposiciones. Diseñado para ser trasladable, este pabellón se centra en la sostenibilidad mediante la reducción de emisiones de CO₂ y el consumo energético.

- Marsella: Aquí se destacan dos intervenciones: el Silo d'Arenc, un edificio industrial reconvertido en una sala de conciertos con capacidad para 2,000 personas y oficinas de 4,000 m², y el MUCEM (Museo de las Civilizaciones de Europa y el Mediterráneo). Este último se desarrolló junto

con el centro de diálogo internacional Ville Méditerranée, transformando la antigua zona portuaria de J4 en un polo cultural y brindando acceso público al mar.

La AIVP ha documentado más de 150 buenas prácticas, principalmente en ciudades portuarias de Europa, América del Norte y otras áreas metropolitanas con puertos que movilizan grandes cantidades de carga. Con la noción de "territorio de ciudades portuarias", la AIVP amplía su alcance hacia nuevas escalas espaciales e institucionales, destacando prácticas sostenibles en estos contextos.

Un ejemplo reciente es el libro Green Shipping Corridors White Book, publicado en colaboración con Port City Futures, que examina las coaliciones entre puertos, ciudades e industrias logísticas y comerciales para promover un futuro marítimo descarbonizado. En este contexto, sobresalen casos como Puerto de Long Beach y Puerto de Los Ángeles (EE. UU.), junto con la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (Singapur). Estas instituciones han establecido una estrategia de colaboración y mecanismos de gobernanza para desarrollar un corredor marítimo verde y digital a través del Océano Pacífico. Con el apoyo de C40 Cities, la iniciativa busca identificar oportunidades y asegurar la disponibilidad de combustibles de cero emisiones necesarios para el tráfico en dicho corredor.

No obstante, las best practices tienden a centrarse en ciudades portuarias del norte global o un perfil de ciudades portuarias globales, como Rotterdam, Ámsterdam, Copenhague o Marsella, que representan perfiles interesantes de reestructuración económica y expansión portuaria, por ejemplo, en el contexto de la Nueva Ruta de la Seda. Sin embargo, estas prácticas requieren un análisis más profundo que permita compararlas con realidades de ciudades portuarias no dominantes en el sur global, cuyos desafíos y características específicas ofrecen oportunidades únicas de aprendizaje e innovación.

DISCUSIÓN

Esta investigación tiene como objetivo posicionar a las ciudades portuarias y la idea de port city territory como un foco relevante en los estudios urbanos, contribuyendo así a las investigaciones sobre circulación de conocimiento y políticas urbanas. Su aporte radica en destacar nuevas formas de difusión a través de espacios y redes de expertos en ciudades portuarias, así como en resaltar el protagonismo de nuevos actores, como los portuarios, navieros y agrupamientos en forma de asociaciones públicas privadas/consorcios, quienes difieren significativamente de los perfiles urbanos tradicionales o de los representantes gubernamentales estatales.

Siguiendo los planteamientos sobre la circulación de conocimientos, ideas y políticas propuestos por McCann (2011) y Healey (2013), el concepto de port city territory se origina en comunidades epistémicas y se difunde a través de redes transnacionales en el ámbito de las ciudades portuarias. Estas comunidades epistémicas surgen del encuentro entre dos grupos con objetivos diferentes. Por un lado, están Hein y académicos de alta trayectoria en la materia ciudad puerto, quienes buscan teorizar las nuevas relaciones espaciales e institucionales de la ciudad portuaria, ampliando las concepciones tradicionales que se limitaban a las fronteras del recinto portuario y a los límites administrativos de la ciudad. Por otro lado, está la Associazione RETE, cuyo propósito es concretar la concepción y el desarrollo de programas, proyectos, actividades e iniciativas que promuevan las prácticas sustentables de cooperación entre las administraciones portuarias y las administraciones locales, regionales y estatales, así como con los actores públicos y privados interesados, para mejorar la integración de los puertos con sus territorios.

Como indica Healey (2013) esta comunidad epistémica tiende a producir y fortalecer las redes y los circuitos a partir del flujo de un nuevo concepto, en este caso port city territory. Un concepto que se ha venido definiendo desde el año 2011 a la actualidad y que se está legitimando y llamando a participar en investigaciones sobre port city territory a través de revistas especializadas. A partir de este punto, es que se fortalecen las redes como la Asociación Internacional de Ciudad Portuarias (AIVP) a través de la innovación de sus contenidos referidos a la integración puerto ciudad y su difusión entre sus participantes y socios. La red incorpora dentro de su organización tres categorías: el equipo AIVP, el equipo de expertos y Port Center Network. La comunidad epistémica se integra a esta red como el equipo de expertos, donde además participan de los Congresos Mundiales, conferencias y los seminarios/diplomados.

Siguiendo a Jajamovich y Delgadillo (2020), si bien se destaca el encuentro de los investigadores expertos y el llamado a innovar metodológicamente en el campo de la investigación sobre ciudades portuarias, con énfasis en los territorios y sus variaciones geográficas, es importante resaltar las asimetrías en la producción de conocimiento sobre las ciudades portuarias, tomando como principal referencia el perfil de las ciudades portuarias del norte global como ejemplos de difusión a nivel mundial. Además, la generación de estos conocimientos sobre el port city territory proviene de espacios y redes consolidadas por las comunidades epistémicas del norte global, lo que podría generar limitaciones en el intercambio de experiencias con un objetivo de comparación académica global.

Esta investigación también representa la futura continuación del estudio sobre la territorialización de la circulación del conocimiento del port city territory. Se debiera responder a preguntas sobre cómo interpretan esta noción los actores urbanos, portuarios y otros stakeholders participantes de los cursos y diplomados, y cómo materializan esta interpretación en intervenciones y políticas sobre

ciudades portuarias. Jajamovich y Delgadillo (2020) también señalan que el análisis de la circulación de conocimientos, ideas y políticas debe enfocarse en cómo se manifiestan las relaciones de poder en estas circulaciones internacionales desiguales, donde se inserta la idea del port city territory promovida por la red. No solo se debe centrar en cómo se territorializan en aquellos que tienen acceso a este conocimiento en circulación, sino también en que no todas las administraciones portuarias y urbanas tienen acceso a las good practice de la AIVP.

En Sudamérica, solo 94 stakeholders de las ciudades portuarias forman parte de la Port Center Network. El análisis de la selectividad estratégica y espacial de esta red también debe ser uno de los objetivos de esta investigación futura, considerando el contexto de los proyectos de expansión portuaria que se están desplegando a nivel global de manera desigual. Con el objetivo de expandir la red, el concepto de port city territory puede mutar y perder relevancia durante el proceso de circulación y transferencia.

Este concepto se moviliza desde una perspectiva de gobernanza y espacios de coordinación, con énfasis en la participación, siguiendo los lineamientos y objetivos de la Agenda 2030 de la AIVP. Sin embargo, al alejarse demasiado de los objetivos de resolver los problemas territoriales en relación con el desarrollo de puertos y ciudades, los dispositivos vinculados a port city territory podrían convertirse en una política o plan portuario generalizado y esencialmente prescriptivo, lo que dificultaría su adaptación en los contextos locales.

CONCLUSIONES

Esta investigación pretende contribuir a las investigaciones sobre circulación de conocimientos y políticas urbanas, ofreciendo un nuevo enfoque centrado en las ciudades portuarias. Si bien los estudios previos se han concentrado en casos de megaproyectos urbanos, donde se discute cómo transformar los desusos portuarios en nuevos usos urbanos, esta investigación busca mostrar que existen otros temas emergentes. Estos incluyen el análisis de las prácticas sustentables en las escalas espaciales generadas por los proyectos de expansión portuaria y las nuevas estructuras institucionales que surgen del papel protagónico y cambiante de las autoridades portuarias.

Este artículo ofrece un marco preliminar y subraya la importancia de investigar la circulación de conocimientos, ideas y políticas en los estudios recientes sobre ciudades portuarias. Se revisitan los aportes de McCann (2011) y Healey (2013) en relación con los planteamientos espaciales en la investigación sobre la movilidad de políticas, y se contrastan con las perspectivas desarrolladas desde América Latina

por Jajamovich y Delgadillo (2020). Desde esta perspectiva, se identifica y analiza la revista *Portusplus* (The Journal of Rete) y la comunidad epistémica que continuamente construye y retroalimenta el concepto emergente de port city territory.

Además, destaca el llamado a investigar y compartir estudios sobre innovaciones en experiencias, metodologías y conceptos relacionados con las ciudades portuarias dentro de una amplia comunidad epistémica. Asimismo, se examina cómo esta innovación interactúa con redes internacionales de expertos, como la Asociación Internacional de Ciudades Portuarias (AIVP), fortaleciendo su difusión a través de tácticas como las "Good Practices", cursos y diplomados sobre ciudades portuarias sostenibles, y acortando distancias con otros actores mediante redes complementarias como Port Center Network.

Por ello, se sugiere la necesidad de profundizar en los procesos de transferencia, mutación y adaptación del concepto port city territory en los contextos de políticas portuarias nacionales y locales, tanto dentro como fuera de esta red transnacional. Además de analizar la comunidad epistémica y las redes transnacionales, el trabajo propone que futuras investigaciones examinen las relaciones de poder que se manifiestan en esta circulación.

Las preguntas clave a considerar son: ¿Es posible producir conocimiento sobre ciudades portuarias del sur global desde sus propias comunidades epistémicas, fortaleciendo la comunicación con los conocimientos y comunidades epistémicas de ciudades portuarias del norte global? ¿Es posible identificar una selectividad estratégica y espacial en la circulación de port city territory a través de estas redes internacionales? ¿Cómo se transforma y adapta *port city territory* en los contextos de políticas portuarias nacionales y locales que forman parte de esta red y se encuentran situadas en las geografías desiguales de las ciudades portuarias del sur global?

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almandoz, A. (2007). Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960. *Iberoamericana*, 7(27), 59-78.
- Almandoz, A. (2022). *Planning Latin America Capital Cities*. Routledge.
- Brooks, M. R. (2004). The governance structure of ports. *Review of Network Economics*, 3(2). <https://doi.org/10.2202/1446-9022.1049>
- Colboc, Chloé. (2015). *Libro blanco: Hacer la ciudad con el puerto y el puerto con la ciudad. Guía de buenas prácticas*. AIVP - The Worldwide Network of Port Cities.
- Daamen, T. A., & Louw, E. (2016). The Challenge of the Dutch Port-City Interface. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 107(5), 642-651. <https://doi.org/10.1111/tesg.12219>
- De Martino, P. (2021). New Spatial - Institutional Understanding of Port City Territories. Rotterdam as Case Study. *PORTUSplus Journal*, 11. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blaeu_1652_-_Rotterdam.jpg
- Dolowitz, D. P., & Marsh, D. (2000). Learning from Abroad: The Role of Policy Transfer in Contemporary Policy-Making. *Governance*, 13(1), 5-23. <https://doi.org/10.1111/0952-1895.00121>
- Drisko, J., & Maschi, T. (2015). *Content Analysis*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780190215491.001.0001>
- Evans, M., & Davies, J. (1999). Understanding Policy Transfer: A Multi-Level, Multi-Disciplinary Perspective. *Public Administration*, 77(2), 361-385. <https://doi.org/10.1111/1467-9299.00158>
- Fernández-Izquierdo, M. Á., Ferrero-Ferrero, I., & Muñoz-Torres, M. J. (2020). Integrating Governance and Sustainability: A Proposal Towards More Sustainable Ports. *European Port Cities in Transition Strategies for Sustainability*, 2020. 225-239. https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9_13
- Ferreira, A. (2021). A gentrificação não é um efeito colateral: complexificando o conceito para revelar objetivos escusos. *Ateliê Geográfico - Goiânia-GO*, 15(1), 75-102.
- Duque-Franco, I. (2020). Medellín-Barcelona: Redefining the ways of cooperation and Urban policy circulation (1995-2017). *Iberoamericana*, 20(74), 101-124. <https://doi.org/10.18441/ibam.20.2020.74.101-124>

- González, S. (2011). Bilbao and Barcelona 'in Motion'. How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism. *Urban Studies*, 48(7), 1397-1418. <https://doi.org/10.1177/0042098010374510>
- Healey, P. (2013). Circuits of knowledge and techniques: The transnational flow of planning ideas and practices. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(5), 1510-1526. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12044>
- Hein, C. (2011). *Port cities: dynamic landscapes and global networks*. Routledge.
- Hein, C. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. *PORTUSplus*, 8 (Special Issue). <https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/190>
- Hein, C. (2021). Planning for Porosity: Exploring Port City Development through the Lens of Boundaries and Flows Urban. *Urban Planning*, 6(3), 1-9. www.cogitatiopress.com/urbanplanning
- Jajamovich, G. (2016). Puerto Madero ´en movimiento´: movilidad de políticas y modelos urbanos en América Latina (1999-2012). *Revista INVI*, 31(87), 59-84.
- Jajamovich, G. (2017). América Latina y las asimetrías de poder en abordajes sobre producción y circulación de políticas y teorías urbanas. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, (8), 160-173.
- Jajamovich, G., & Delgadillo, V. (2020). The circulation of knowledge and Urban policies in Latin America. Introduction. *Iberoamericana*, 20(74), 7-11. <https://doi.org/10.18441/ibam.20.2020.74.7-11>
- James, O., & Lodge, M. (2003). The Limitations of 'Policy Transfer' and 'Lesson Drawing' for Public Policy Research. *Political Studies Review*, 1(2), 179-193. <https://doi.org/10.1111/1478-9299.t01-1-00003>
- McCann, E. (2011). Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: Toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1), 107-130. <https://doi.org/10.1080/00045608.2010.520219>
- Ng, A. K. Y., Ducruet, C., Jacobs, W., Monios, J., Notteboom, T., Rodrigue, J. P., Slack, B., Tam, K. chai, & Wilmsmeier, G. (2014). Port geography at the crossroads with human geography: Between flows and spaces. *Journal of Transport Geography*, 41, 84-96. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.012>
- RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities. (2014). Port city territory. *PORTUSplus*, 8(4), 164. <https://portusplus.org/index.php/pp/issue/view/4>

- Rose, R. (1993). *Lesson-drawing in public policy: a guide to learning across time and space*. Chatham House.
- Silvestre, G. (2020). Planning models and the olympic games: The influence of Barcelona in Rio de Janeiro's mega-event strategy (1995-2016). *Iberoamericana*, 20(74), 125–147. <https://doi.org/10.18441/ibam.20.2020.74.125-147>
- Stone, D. (1999). Learning Lessons and Transferring Policy across Time, Space and Disciplines. *Politics*, 19(1), 51–59. <https://doi.org/10.1111/1467-9256.00086>
- Stone, D. (2004). Transfer agents and global networks in the 'transnationalization' of policy. *Journal of European Public Policy*, 11(3), 545–566. <https://doi.org/10.1080/13501760410001694291>
- World Bank Group (2003). *Port reform toolkit (English)*. Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/120991468762301637/Port-reform-toolkit>