

NOTICIAS Y MATERIALES

LOS RASGOS GENERALES DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL A TRAVES DEL TRAFICO DE MERCANCIAS

La influencia de los transportes marítimos en la organización económica del mundo contemporáneo se pone de manifiesto en el hecho de que, en 1975, las tres cuartas partes del comercio internacional de mercancías se movieron por vía marítima, con un total de 6.127 millones de tm. transportadas, de las que 2.111 correspondieron a Asia, 1.739 a Europa, 1.054 a América del Norte, 469 a Africa, 370 a América del Sur, 226 a Australasia y Oceanía y 155 a la U.R.S.S.

En este contexto planetario, el lugar ocupado por España, un país privilegiado por su situación de encrucijada en las grandes rutas oceánicas que comunican Europa con América central y del Sur, Africa y Oriente, es muy modesto, máxime si se tiene en cuenta que el grueso de las actividades económicas nacionales están centradas en áreas costeras; baste señalar que en 1974, cuando la crisis económica actual no había hecho más que comenzar, los puertos españoles movieron 187 millones de tm., lo que supuso el 66'3% del tráfico de Rotterdam, el 9'7% del europeo y el 2'3% del mundial, y que en 1978 -ya en plena crisis- el volumen traficado descendió a 176'5 millones de tm.

Con 3.167 Km. de costas peninsulares y 956 correspondientes a los archipiélagos, la localización portuaria se encuentra muy dispersa, pues son 200 los organismos existentes, aunque sólo 10 de ellos hayan absorbido en 1978 el 68'3% del tráfico marítimo nacional, lo que puede dar idea de la nula entidad de muchos de ellos y de la concentración de actividad en unos puertos muy concretos, más o menos interdependientes, capaces de responder al mismo tiempo a las particulares necesidades de las economías locales y a los requerimientos, más generales, de los intercambios nacionales e internacionales.

Nos encontramos pues ante un sistema portuario, definible y caracterizable, que, a la vez que cumple un papel básico en la actividad eco

nómica nacional, constituye un factor de organización espacial en amplios sectores de nuestras costas. A establecer sus rasgos básicos pretenden contribuir estas consideraciones basadas en el análisis de la cuantía y naturaleza de los tráficos en el año 1978.

a) El significado económico del sistema portuario español.- En 1978, el 60% del movimiento de mercancías en los puertos españoles se hizo en régimen de navegación exterior, lo que en términos absolutos supuso 105 millones de tm. movidas. Los 71 millones de tm. restantes se traficaron en navegación de cabotaje, por lo que en buena medida nuestro sistema portuario se encuentra al servicio del comercio exterior. No obstante, el cabotaje se desarrolla con vigor, no con la intensidad de los complejos de tipo británico o nipón, pero desde luego a bastante distancia del papel que representa en Francia, donde se mantiene en torno al 10% del tráfico total. Hecho lógico, si se tienen en cuenta los tráficos cautivos con los archipiélagos y las disfuncionalidades existentes en la infraestructura de comunicaciones terrestres, penalizada en ocasiones por la orografía peninsular.

Los puertos, instrumentos esenciales del comercio exterior

Aproximadamente la mitad del tonelaje de nuestro comercio exterior por vía marítima lo forman los graneles líquidos con 52 millones de tm. para 1978, de los que 48'5 correspondieron a importaciones y el 3'5 restante a exportaciones, destacando entre las primeras los 45 millones de tm. de crudos descargados en nuestras refinerías y, muy en segundo término, 2 millones de tm. de gases licuados del petróleo.

Los graneles sólidos ocupan el segundo lugar, con un total de 42 millones de tm. de los que 25 son importados y 17 exportados. Las principales rúbricas de la importación son los 7'8 millones de tm. de cereales y semillas oleaginosas, 5 millones de tm. de abonos y productos químicos, otros 5 de mineral de hierro y 3'7 de carbón. El epígrafe fundamental de las exportaciones lo constituye el cemento, con casi 10 millones de tm. salidas de nuestros puertos con destino al extranjero, seguido a bastante distancia por los minerales metálicos y los productos químicos.

Finalmente, por lo que se refiere a la mercancía general, el balance es favorable a las exportaciones: 7'8 millones de tm. frente a 4'8 de importaciones.

Un cabotaje vigoroso al servicio de la redistribución de productos petrolíferos

En torno al 40% del tráfico marítimo nacional se hace en régimen de cabotaje, lo que demuestra la todavía fuerte competencia del buque frente a modos de transporte terrestre, por más que en el porcentaje citado se incluyan los tráficos cautivos de los archipiélagos. Y este tráfico de cabotaje tiene como misión fundamental la redistribución de derivados del petróleo desde las refinerías litorales a puertos situados en las zonas

de consumo, de tal manera que cinco puertos con refinería -Tenerife, Cartagena, Algeciras, Tarragona y Huelva- mueven más de 50% de las mercancías cargadas.

Los graneles sólidos, en una cuantía de 8'6 millones de tm., se mueven en su mayor parte entre puertos peninsulares. Así, Almería, Huelva, Bilbao y Santander cargan el 96% del mineral de hierro; y Avilés, Gijón y Bilbao descargan el 90% del mismo mineral. Respecto a la mercancía general, unos 6'5 millones de tm., su tráfico se encuentra repartido de forma bastante uniforme por el litoral nacional, con tendencia a concentrarse en la costa mediterránea.

b) La delimitación de fachadas marítimas.- Entendiendo por fachada marítima un conjunto de puertos modelados por factores semejantes de determinación, tanto funcionales como morfológicos, es evidente que la existencia de costas con características geomorfológicas y regímenes náuticos diferentes puede servir para llevar a cabo una primera, y grosera, agrupación de los puertos españoles. Teniendo sólo en cuenta los condicionantes náuticos y terrestres del emplazamiento, en España se podrían establecer al menos cinco fachadas marítimas: la cantábrica, litoral gallego, óvalo suratlántico, mediterránea (incluyendo Baleares, Ceuta y Melilla) y archipiélago canario.

Pero es sabido que la función modela, con tanta o más fuerza que los factores físicos, las estructuras y morfología de un puerto, por lo que, partiendo de los tramos litorales antes citados, trataremos de analizar en qué medida los puertos que agrupa un sector de costa pueden definirse como fachada marítima o, dicho de otra manera, en qué medida responden a la existencia de antepaíses oceánicos o hinterlands territoriales similares o comunes.

El peso decisivo de la función industrial en la fachada cantábrica

Con un movimiento total de 43'3 millones de tm., la costa cantábrica absorbió en 1978 la cuarta parte del tráfico nacional de mercancías a través de seis puertos, uno de los cuales, San Esteban de Pravia, con un tráfico puramente residual y en vías de extinción. De los cinco restantes, Bilbao y Gijón movieron 29'4 millones de tm., Avilés 5'5, Santander 4'2 y Pasajes 3'9.

El tráfico de Bilbao presenta como grandes rúbricas de actividad los graneles líquidos y sólidos en descarga, hecho provocado por la existencia de una industria petroquímica y siderúrgica de base portuaria. La descarga de graneles sólidos en Gijón y Avilés -7'9 y 2'5 millones de tm. en 1978- supone también un porcentaje masivo de sus tráficos, destinados en su mayor parte al abastecimiento de la siderurgia integral costera asturiana. Santander y Pasajes ofrecen tráficos más equilibrados en las diferentes rúbricas, lo que puede permitir considerarlos como puertos de tránsito.

TRAFICO DE MERCANCIAS POR SECTORES DE COSTA, EN 1978
(millones de Tm)

SECTORES DE COSTA	Con graneles líquidos		Sin graneles líquidos	
	Tm	%	Tm	%
Litoral mediterráneo ⁺	88'8	50'4	33'5	42'7
Litoral suratlántico.....	16'0	9'1	8'4	10'7
Litoral gallego.....	10'3	5'8	3'4	4'3
Litoral cantábrico.....	43'3	24'5	28'3	36'1
Litoral canario.....	18'1	10'2	4'9	6'2
T O T A L.....	176'5	100'0	78'5	100'0

+ Incluidos Palma de Mallorca, Ceuta y Melilla

FUENTE: Memorias de Puertos, 1978

Así pues, teniendo en cuenta que Bilbao, Gijón y Avilés totalizan el 80% del tráfico del litoral cantábrico, parece decisivo el papel de la función industrial como factor configurador de una fachada marítima donde concurren factores de determinación funcionales y morfológicos comunes.

La débil potencia funcional del litoral gallego

Con el 5'8% del tráfico nacional, sólo dos puertos, Vigo y La Coruña, sobrepasaron en 1978 el millón de tm., con 1'6 y 7'2 millones de tm. respectivamente. En el caso de Vigo existe un notorio desequilibrio a favor de las descargas, y dentro de éstas respecto a los graneles líquidos, con 700.000 tm. de productos petrolíferos caboteadas en su mayor parte desde La Coruña. En este segundo puerto, los graneles líquidos en descarga y carga suponen el 83% de su tráfico, hecho que se relaciona con la existencia de una refinería al servicio de la cual se encuentra el organismo portuario.

Obviamente, en Galicia no puede tratarse de definirse una fachada marítima, porque existe un solo puerto con una función industrial potente y un conjunto de pequeños puertos, excepto Vigo, en los que el tránsito provoca un modelado muy tenue.

El predominio bifuncional de Huelva en el óvalo suratlántico

El litoral suratlántico movió en 1978 16 millones de tm., el 9'1% del total nacional, con un puerto, el de Huelva, que por sí solo absorbió el 70% del tráfico en la zona. De nuevo nos encontramos ante un

único organismo oceánico potente dotado de unas funciones que son ajenas a los puertos del área. En carga y en descarga, el tráfico de Huelva se encuentra equilibrado tanto en el caso de los graneles líquidos -entradas de crudos, salidas de productos petrolíferos- como en el de los sólidos -salidas de piritas, entradas de fosfatos de cal-, lo que proporciona al puerto una doble función industrial y de tránsito.

Esta última aparece en Cádiz, Sevilla y, en mucho menor grado, en Puerto de Santa María, pero sólo en el caso de Sevilla puede decirse que el tránsito actúe con cierta intensidad, si tenemos en cuenta los volúmenes traficados, en especial los graneles líquidos en descarga, que suponen un tercio de los 3 millones de tm. movidas por este puerto.

El intenso modelado de las funciones industrial y de tránsito en la fachada mediterránea

La España mediterránea, que absorbe la mitad de nuestro tráfico marítimo, puede definirse como la primera fachada marítima del país, debido a la acción clara y contundente de las dos funciones de dependencia continental: el tránsito y la función industrial. La existencia de refinerías en Tarragona, Castellón, Cartagena y Algeciras provoca un importante flujo de crudos hacia estos puertos y un no menos importante reflujo de productos petrolíferos, del que puede dar una idea el hecho de que el tonelaje de graneles líquidos movidos en 1978 en el litoral mediterráneo fue de 55'3 millones de tm., más del 60% del tráfico total del área.

Por otra parte, el tránsito actúa con intensidad en el resto de los puertos mediterráneos. Así, por Málaga pasan anualmente más de 5 millones de tm. de crudos con destino a la refinería de Puertollano a través de oleoducto, y Barcelona y Valencia son los primeros puertos por el valor de las mercancías traficadas y la amplitud de sus hinterlands territoriales, con 5 y 2'3 millones de tm. de mercancía general movidas en 1978 en cada uno de ellos.

Los puertos del archipiélago canario

Con una notable diferencia respecto a Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife se erige como el primer puerto canario, y uno de los primeros de España, con una doble función: industrial, con más de 11 millones de graneles líquidos movidos, y de tránsito, en un plano más secundario, como puerto aprovisionador de la isla de Tenerife.

Las Palmas, con sólo 3'9 millones de tm. de tráfico, aparece como un claro puerto de tránsito, destacando los 3 millones de tm. de mercancía general descargada.

FUENTE COMENTADA

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS: Memorias de Puertos, 1978, t. 1 (Algeciras-La Línea, Alicante, Almería, Avilés, Barcelona, Bilbao y Cádiz), t. 2 (Cartagena-Escombreras, Castellón, Ceuta, El Ferrol, Gijón-Musel, Huelva y La Coruña), t. 3 (La Luz-Las Palmas, Málaga, Melilla, Palma de Mallorca, Pasajes, Pontevedra, Puerto de Santa María y San Esteban de Pravia), t. 4 (Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía de Arosa), Madrid, 1979.-

RAMON ALVARGONZALEZ