

RAFAEL ESTEVE SECALL (*)

El frente portuario andaluz

1. INTRODUCCION

La ausencia de un modelo de desarrollo económico, de ordenación territorial y de política de transporte, tanto a nivel de España como de Andalucía, plantea innumerables incógnitas sobre el transporte andaluz en general y el transporte marítimo en especial.

Desde el punto de vista administrativo, las competencias de la Junta de Andalucía sobre los puertos de interés general -que son obviamente los más importantes- no existen cuando, quizá con la excepción de Algeciras convertido en puerto transferencial de mercancías, los demás puertos tienen un hinterland fundamentalmente andaluz. Las únicas competencias portuarias de la Junta de Andalucía se refieren a los puertos incluidos en la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y a los de carácter turístico, según el apartado 11 del artículo 13 del Estatuto de Autonomía para Andalucía; es decir los que no tienen calificación de interés general del Estado.

Si a estos elementos citados añadimos el desconocimiento de los flujos reales de mercancías intraprovinciales, interprovinciales e interregionales, nos encontramos con un vacío documental y normativo de considerable magnitud que limita las recomendaciones que podamos efectuar a unas coordenadas muy precisas: eliminar las disfuncionalidades específicas que podamos encontrar en la infraestructura portuaria, racionalizar su actividad, tratar de aprovechar las oportunidades de captación de tráfico marítimo internacional haciendo valer la situación geoestratégica de Andalucía, y poco más.

(*) Profesor Titular de Economía Aplicada en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga.

La eliminación de las principales incógnitas anteriormente mencionadas podría aclarar considerablemente el panorama, y entonces podrían fijarse líneas de actuación claras y definidas. Hasta tanto se produzca eso, una de las cosas que podría realizar ya la Consejería de Comercio, Transporte y Turismo de la Junta, es la realización de una encuesta para conocer de la forma más fidedigna posible el volumen y características del transporte de mercancías por carretera y ferrocarril con origen o destino en las ocho provincias andaluzas; porque, ¿si no se conoce la demanda actual del transporte de mercancías, cómo se va a poder arbitrar una política de transportes minimamente racional? (1).

Así pues, en este contexto rápidamente esbozado enmarcamos las reflexiones que exponemos seguidamente.

2. CONCEPTO DE PUERTO

Un puerto es esencialmente un centro de servicios y consecuentemente debe adaptarse a la demanda de los clientes y no al contrario. La función primordial de un puerto es integrar de la mejor manera posible los sistemas de transporte terrestre y marítimo y, por consiguiente, el servicio esencial del puerto es el trasbordo de uno a otro modo de transporte.

Pero al mismo tiempo es imposible comprender lo que ocurre en los muelles, la interacción de los diferentes medios de transporte, si no tenemos en cuenta que un puerto es a la vez el núcleo central de una red de transporte y de un sistema urbano, tanto a nivel nacional como internacional.

Por eso los puertos no están nunca aislados unos de otros, ni de los territorios que sirven, ni de la sociedad en que se enmarcan, aún cuando en muchos casos pueda parecerlo. Los puertos constituyen más bien un elemento indispensable de una verdadera tela de araña invisible de interrelaciones espaciales y cronológicas, que está en constante movimiento y adaptación. Constituyen los eslabones fundamentales de la cadena que liga la economía nacional con la internacional; y en menor medida también, son eslabones del comercio interregional en el interior de un mismo estado.

(1) Creo que efectivamente ya se ha iniciado el estudio de esa demanda.

3. CONCEPTO DE FRENTE PORTUARIO

“El origen del concepto de frente portuario hay que buscarlo en la política portuaria que llevó a cabo Holanda en el período inmediatamente posterior a la 2ª Guerra Mundial. Política que consistió no sólo en aprovechar al máximo las inmejorables condiciones del puerto de Rotterdam, sino también en la promoción de un gran complejo industrial colindante con el puerto, y sobre todo, en la visión de que era preciso contemplar conjuntamente con el de Rotterdam, otros puertos cercanos cara a la planificación de tráficos, la programación de inversiones, etc.” (2).

De esta forma surgieron el denominado Frente Marítimo del Mar del Norte, que agrupa a los antiguos puertos de la Liga Hanseática, y el Comité de Puertos del Mediterráneo Noroccidental, formado por los puertos de Marsella, Génova y Barcelona, y cuya finalidad radica en un intento de superar factores negativos comunes y aprovechar todas las experiencias y ventajas para, manteniendo la competencia local, integrar un cierto frente común.

Por consiguiente entiendo por frente portuario una determinada organización portuaria que tiene por objetivo la coordinación de las decisiones que se adopten en los puertos miembros del mismo, la limitación de la competencia entre ellos mediante la potenciación de sus complementariedades, y la mejora de su competitividad para lograr captar mayores tráficos. Volveremos más tarde sobre este punto.

4. CAMBIOS ECONOMICOS A NIVEL MUNDIAL QUE FACILITAN EL DESPEGUE PORTUARIO DE ANDALUCIA

La actividad económica y comercial está en constante mutación tanto nacional como internacionalmente. Pero en las circunstancias actuales en que estamos asistiendo a una redefinición de la división internacional del trabajo surgida al término de la 2ª Guerra Mundial, junto con una aceleración de los procesos de cambio tecnológico, comercial, etc., es de crucial importancia

(2) TOSAS Joaquín; “El frente portuario de Cataluña”; *Información Comercial Española*, Marzo 1.981.

tener presente los aspectos positivos que tal transformación puede presentar para el despegue portuario de Andalucía.

Son los siguientes:

1.- Orientación nueva hacia el Sur de numerosas actividades industriales y su consiguiente desplazamiento de tráfico de mercancías, dentro del intenso proceso de redefinición de la división internacional del trabajo al que hemos aludido.

2.- La fuerte elevación del precio de la energía que ha supuesto para los armadores la necesidad de aumentar el número de rotaciones en el uso de los barcos, con disminución de la velocidad de los mismos, lo cual se logra acortando itinerarios, eliminando escalas y, sobre todo, minimizando los costes de estadía en los puertos. Todo ello agudizado por la fuerte competencia desatada en el mercado internacional de fletes a raíz de la crisis económica mundial.

3.- La firma en el seno de la UNCTAD del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que está siendo adoptado paulatinamente; lo que implica que, frente al pasado monopolio en el tráfico marítimo de los buques abanderados en países desarrollados o bajo pabellones de conveniencia, pero también bajo control de armadores de países desarrollados, los tráficos están empezando a repartirse de la forma siguiente: 40% para el país exportador, otro 40% para el país importador, y el 20% restante para terceros países.

Como de la noche a la mañana no pueden desarrollarse las flotas de los países en vías de desarrollo, ni tampoco adoptar las tecnologías marítimas y portuarias de vanguardia, surgen nuevas oportunidades para puertos como los andaluces, bien situados frente a tales países, y que se han quedado retrasados en su modernización tecnológica, siempre y cuando se desarrollen convenientemente sus conexiones con los puertos de los países en vías de desarrollo vecinos, y mejoren su acceso a los medios de transporte terrestre, sin olvidar tampoco el transporte aéreo. La fuerte expansión del intermodalismo, es decir de la uniformización de las cargas mediante el uso de contenedores, permite y exige un fácil tránsito de uno a otro medio de transporte.

5. TRANSFORMACIONES EN EL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL DESDE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Analizadas ya las nuevas tendencias económicas mundiales y su incidencia en el transporte marítimo, conviene hacer también mención de las propias transformaciones experimentadas por el transporte marítimo desde el término de la 2ª Guerra Mundial. Transformaciones emanadas de cuatro tendencias de la tecnología marina: Hacia el gigantismo, hacia la especialización, hacia la estandarización, y hacia la automatización.

Es evidente que este fuerte impulso tecnológico se ha venido desarrollando a espaldas de las instalaciones portuarias existentes que con un mayor o menor retraso, debido obviamente a las propias características de la inversión portuaria, han ido adaptándose a las demandas de servicio de los nuevos navíos en muchos casos imposible de satisfacer. No deja de ser sumamente significativo el hecho de que existan buques que sólo puedan atracar en media docena de puertos del mundo, como mucho.

Por todo ello se puede deducir las consecuencias que esas nuevas tendencias tecnológicas han tenido para las instalaciones portuarias.

En primer lugar, el gigantismo limita considerablemente las posibles rutas comerciales servidas por tales buques, que dependen totalmente de la existencia de instalaciones portuarias adecuadas a sus necesidades. Concretamente, el calado suele ser la limitación mayor y fundamental pudiéndose decir que un puerto con buenas condiciones naturales, una vez que ha captado un tráfico servido por los gigantes del mar -los ULCC-, establece una especie de monopolio natural de atraque que facilita considerablemente la financiación de las inversiones que eventualmente se requieran en dicho puerto, ya que tal tráfico no podrá ser desviado al no abundar los puertos con grandes facilidades de calado.

En el caso concreto andaluz, Algeciras, reúne las condiciones naturales precisas para convertirse en uno de esos pocos puertos mundiales capaces de garantizar calados de 20 metros y más en la bajamar equinoccial. Y está empezando a hacerlas valer.

La tendencia a la especialización, estrechamente vinculada con la anterior, ha dejado sentir su influencia tanto en las carac-

terísticas técnicas de los atraques como en el utillaje del puerto. De esta forma la especialización de muelles, sobre todo si su tráfico exige unas instalaciones muy especializadas para la carga y descarga del producto transportado, introduce un factor de rigidez en la gestión portuaria, al quedar "cautivos" esos muelles de dicho tráfico. Eso, que implica pérdida de flexibilidad, puede restar oportunidades, y sobre todo introduce un factor de incertidumbre futuro haciéndolo depender de la coyuntura mundial de ese producto. Parecería correcto señalar, por consiguiente, que en la medida en que un estado o territorio cualquiera estuviera bien o mal dotado de instalaciones portuarias básicas, se favoreciera o no la especialización de las mismas, lógicamente en estrecha relación con las características económicas de su "hinterland". Por eso "a priori" se podría decir que los países en vías de desarrollo deberían orientar sus inversiones portuarias hacia la polivalencia, mientras que los países desarrollados lo harían hacia la especialización.

En el caso concreto andaluz, yo me inclino por esta última opción dada la abundancia de puertos en su litoral y los posibles abaratamientos de los costos de estadias que se podrían lograr con la especialización. En definitiva el objetivo sería incrementar la competitividad portuaria andaluza en su conjunto pero evitando una competencia perjudicial entre los propios puertos andaluces.

No obstante, convendría matizar que esa tendencia a la especialización se ve frenada por la tercera característica del transporte marítimo de hoy: la creciente estandarización tanto de buques como de los medios de carga de los mismos. Concretamente nos referimos a la unitarización o uniformación de cargas impuestas por el contenedor.

La estandarización de navíos permite una cierta adaptación portuaria a sus características técnicas. Sin embargo, donde más deja sentir su influencia es en los medios mecánicos de tierra, altamente especializados, que aumentan considerablemente el rendimiento de los muelles de atraque y superficies de depósito. Es decir, que mientras especializa a los medios de manipulación de los cargamentos, amplía enormemente las posibilidades de tráfico de mercancías de muy diversa naturaleza que, a los efectos del servicio portuario, se presentan de forma homogénea.

Por consiguiente, la especialización portuaria en contenedores tiene como contrapartida la posibilidad de acceder fácilmente

al tráfico de unas mercancías que en su forma originaria es muy posible no pudiera ser efectuado. Dicho de otra manera, la generalización del uso de contenedores y el intermodalismo subsiguiente, han logrado que la delimitación real de los hinterlands portuarios se diluya ya que se eliminan las restricciones espaciales para dar entrada o salida a unas mercancías por mar. Todo ello origina un aumento de la competencia entre los puertos que no se presenta tanto en tarifas o costos portuarios de atraques cuanto en las posibilidades de buen acceso a los transportes terrestres y en el rápido ejercicio de la actividad portuaria. Por eso la utilización de contenedores implica una creciente interdependencia con las infraestructuras técnicas terrestres, que pueden estrangular o, por el contrario, expandir las posibilidades de desarrollo portuario.

Incluso la competencia se presenta no sólo en la existencia o no de unas buenas comunicaciones terrestres del puerto, sino en la misma accesibilidad de tales infraestructuras a pié de barco.

Asimismo, los incrementos de productividad en la manipulación de mercancías que se están logrando con los potentes medios técnicos modernos y, muy especialmente, en el manejo de contenedores, presentan una nueva exigencia a los puertos para no estrangular su tráfico, cual es la de enormes superficies de depósitos donde se organicen las cargas y descargas que minimicen los tiempos de estadia en los puertos.

Tanto es así que los nuevos muelles de contenedores que están entrando en servicio en los puertos más modernos y dinámicos del mundo presentan un frente superficial de depósitos de 350 a 500 metros de profundidad por metro lineal de atraque y, a veces, superan incluso el medio kilómetro.

Es evidente que estas exigencias de facilidad de acceso a los medios de transporte terrestre y de superficies ofrecen serios problemas a la mayoría de los puertos del mundo, ubicados junto a grandes urbes a las que dieron su razón de ser. Consecuentemente si se quiere mantener el dinamismo portuario hay que resolver esos problemas o especializar los puertos en mercancías no transportables por contenedor.

La composición del comercio marítimo mundial era la siguiente en 1.979:

- a) crudos y derivados de petróleos..... 48,6%
- b) graneles sólidos (mineral de hierro, carbones, cereales, bauxitas y fosfatos)..... 19,6%
- c) otras mercancías..... 31,8%

De este último apartado, entre un 80 y un 90% de su tráfico se efectuó bajo la forma de contenedor.

A la vista de estos datos se puede apreciar que si se exceptúan los graneles líquidos, los contenedores absorben ya cerca del 50% del resto del volumen de transporte marítimo mundial, y la tendencia sigue siendo a incrementar dicho porcentaje. No obstante, siempre existirán mercancías en que resulte más barato su transporte por buque especializado y, por tanto, no susceptibles de ser transportadas en contenedor, como en general ocurre con los graneles sólidos y líquidos.

Pero en lo que concierne exclusivamente a la mercancía general se puede decir que dentro de poco tiempo se traficará totalmente en contenedores.

Asimismo es importante estar atentos a las nuevas tecnologías de la manipulación de mercancías porque es muy posible que a la vuelta de muy pocos años el problema que tienen muchos puertos de imposibilidad de crear o ampliar sus superficies de depósito para contenedores, esté resuelto a un coste relativamente bajo. Concretamente se trataría de cambiar la idea de almacenamiento en horizontal por el almacenamiento en vertical, mediante la construcción de silos de contenedores a pie de atraque. Nueva tecnología de manipulación y almacenaje que ya se está comercializando y que puede resolver el problema a numerosos puertos entre los cuales podrían encontrarse algunos andaluces.

En relación con este mismo tema del intermodalismo impuesto por el contenedor, hay un aspecto de enorme interés que en muchos casos, no es suficientemente valorado. Nos referimos a la propiedad del contenedor.

Aproximadamente la mitad del parque mundial de contenedores es propiedad de las compañías navieras, mientras que el otro 50% lo es de empresas de transporte terrestre, que han ido integrando paulatinamente las distintas fases del servicio de transporte y los explotan por sí mismos -como RENFE- o los alquilan.

En este último caso, la finalidad del alquiler es acercarse al máximo a la clientela potencial tratando igualmente de minimizar los gastos del desplazamiento en vacío de los mismos.

Por ello me parece interesante destacar que, ante la expectativa de nuestra integración en la CEE, con vistas a potenciar la presencia del puerto en su hinterland, sería preciso la construcción de áreas de depósito de contenedores ubicadas en los centros de gravedad económicos de los correspondientes hinterlands.

Depósitos de contenedores y también de semirremolques, cuya localización deberá basarse en los siguientes criterios:

“1.- Fácil acceso terrestre a las conexiones de carretera y ferrocarril. Si también afecta al tráfico de contenedores por vía fluvial, sería deseable escoger una localización lo más próxima posible a la vía fluvial, reduciendo de esa forma las opciones espaciales.

2.- Integración con la red regional o provincial de carreteras para la distribución final o recolección de los cargamentos.

3.- Disponibilidad de tierra suficiente para el almacenaje de contenedores en tierra, no sólo por la superficie necesitada en su inicial construcción, sino también para una posible y futura ampliación.

4.- Adecuada calidad de suelo, en orden a evitar costosos refuerzos del subsuelo para alcanzar la suficiente capacidad de soportar peso.

5.- Disponibilidad de, o facilidad de acceso a servicios públicos como electricidad, agua o saneamiento.

6.- Proximidad a zonas residenciales e instituciones sociales para atraer a los empleados y evitar costos excesivos de desplazamientos.

7.- Fáciles conexiones con las zonas industriales existentes o previstas.

8.- Posibles usos alternativos de la localización escogida”.

(3).

(3) Secretariado de la UNCTAD, documento TD/B/C.4/238/supp. 4.

Tales áreas deben incluir asimismo servicios de reparación de contenedores, zonas específicas para hacer factible lo que los franceses llaman "ferroustage" -es decir zonas para el fácil transbordo de mercancías del ferrocarril a la carretera y viceversa- terminales de aduanas interiores, naves para la carga o descarga "in situ" de los contenedores por sus usuarios, y demás servicios complementarios, etc.

Este es un tema de considerable interés desde una perspectiva de ordenación territorial y desarrollo regional que merecería por sí solo un estudio detallado y profundo si se jugase a fondo la carta de la adecuación del utillaje de los puertos andaluces al manejo de los contenedores e incluso también en caso de no adoptar esa opción, porque el contenedor también desempeña una función importante en el transporte terrestre.

Por eso creemos que la dicotomía económica y espacial andaluza precisaría, como mínimo, a salvo de lo que ulteriores investigaciones aconsejen, dos áreas de estas características ubicadas en el entorno Antequera-Bobadilla y en los alrededores de Sevilla en alguna zona junto al Guadalquivir.

Asimismo, la problemática de la generalización del uso de contenedores se enmarca en el contexto más amplio de la organización del transporte marítimo, tema sobre el que poco o nada se ha hecho desde la autoridad portuaria española. La práctica totalidad de los contenedores transportados por vía marítima lo son a través de líneas regulares organizadas en el seno de las conferencias marítimas. Y, ante la creciente competitividad portuaria sobre todo en contenedores por las razones arriba expresadas, ¿que se hace al respecto?.

El tiempo en que bastaba con poner a punto unas instalaciones y esperar la llegada de los clientes ha pasado. Hay que vender los servicios portuarios a los clientes potenciales y para ello las autoridades portuarias deben salir de sus despachos.

Felizmente algo de esto está ocurriendo ya. Concretamente, el pasado mes de mayo tuvo lugar en Túnez la Cuarta Conferencia de Puertos Arabes-MÉPPEX 84- en la que por primera vez hubo una participación española agrupada de los puertos mediterráneos de Barcelona, Tarragona, Valencia, Algeciras y Cádiz, que ofrecían una cierta especialización de servicios. Aunque los resultados tangibles fueron muy escasos, en cualquier caso acordes con las

previsiones, sirvió como experiencia muy positiva para poner de manifiesto la carencia casi absoluta de estructura comercial de los puertos españoles -salvo los autónomos como Barcelona y Valencia-, la viabilidad de la coordinación entre puertos y la necesidad de la misma a impulsos de la Dirección General de Puertos, el exceso de oferta actual de la fachada mediterránea y su necesidad de ordenación, como puntos esenciales.

A medio plazo, las conclusiones extraídas de la experiencia citada por los propios asistentes, apuntan a la necesidad de disponer de un banco de datos real y puesto al día, con una secretaría que aglutine un soporte comercial, y que aborde estudios de mercado, la asistencia a congresos y conferencias, el estudio de ofertas tarifarias conjuntas, etc, sin coartar por ello la acción individual de cada puerto.

Finalmente nos queda por examinar la cuarta tendencia en tecnología marina y su eventual incidencia en los puertos. La automatización de los navíos tiene una gran influencia en los resultados económicos del negocio naviero, por cuanto reduce considerablemente las necesidades de mano de obra que constituye, en líneas generales, la partida más relevante de los costos de mantenimiento de un buque. Este ahorro, junto con la mayor seguridad a la navegación que la automatización procura ha permitido asimismo una importante reducción del costo del transporte marítimo en sentido estricto, es decir, de la navegación, a costa de un aumento relativo de los costos portuarios.

Hasta tal punto es así que, a pesar del fuerte incremento del costo del combustible que viene a suponer hoy día entre un 30 y un 50% de los costos diarios de un buque, en el costo del transporte marítimo el buque sólo representa la tercera parte del total y los otros dos tercios se los reparten la manipulación de la mercancía en los puertos de origen y destino.

Por todo ello, al fijar sus rutas de transporte -y nos estamos refiriendo especialmente a los transportes de mercancía general que, como ya señalamos, se ofrecen mayormente bajo la forma de contenedor y en línea regular rígida por conferencia marítima- los armadores tienen sumamente en cuenta las instalaciones portuarias, orientando sus servicios hacia aquellos puertos que reducen las estadias de los buques gracias a unas instalaciones adecuadas, lo que redundará en su mayor competitividad.

Es muy lógico, por tanto deducir la necesidad de invertir en utillaje portuario para minimizar estadías y, al mismo tiempo, la necesidad de ir a una progresiva automatización del propio puerto, sobre todo en las terminales de contenedores, para no estrangular la rapidez de la manipulación de la mercancía entre el navío y el puerto.

6. MODIFICACIONES EN LA FLOTA MUNDIAL DE BUQUES MERCANTES

Pero si importantes son los cambios habidos en el transporte marítimo desde un enfoque tecnológico, no lo son menos los experimentados por las flotas. Concretamente las tendencias apreciadas en los últimos años muestran:

1.- Un decrecimiento de las flotas abanderadas en países desarrollados.

2.- Un aumento importante de los pabellones de conveniencia en los que se han refugiado numerosos navieros de países desarrollados para poder seguir compitiendo en los mercados internacionales de tráfico "tramp".

3.- Un aumento importante también de las flotas de los países del bloque socialista que buscan en el superávit de sus balanzas de fletes un medio para allegarse divisas convertibles que les permitan equilibrar sus déficits comerciales con Occidente.

4.- La creciente participación de pabellones de países en vías de desarrollo en la flota mundial, al amparo del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que recomienda la fórmula 40-40-20 ya citada para el reparto de transporte.

En principio podemos decir que estos factores apenas inciden directamente en los puertos españoles. Sin embargo, indirectamente sí tienen consecuencias importantes ya que lo que puede deducirse de los cuatro puntos señalados es obvio: el aumento de la competencia entre los navieros de distintos países. Estos se ven obligados cada vez más a aquilatar los costos portuarios por su creciente relevancia en sus cuentas de resultados y, por consiguiente, trasladan igualmente la competitividad a los puertos.

Obviamente, aquellos puertos que cojan la onda y se vayan adaptando a estas demandas de creciente productividad portuaria, serán los que se dinamicen, y los que no lo hagan irán languideciendo lentamente.

7. LA INFRAESTRUCTURA Y EL TRAFICO PORTUARIO ANDALUZ

7.1. La dotación de Andalucía en infraestructura portuaria.

El cuadro nº 1 recoge una serie de indicadores que hemos elaborado para valorar la dotación de las infraestructuras de los distintos puertos andaluces según datos de 1.983.

Las dos primeras columnas ponen de relieve uno de los aspectos sobre los que no se suele hacer mucho hincapié a la hora de valorar el potencial de desarrollo futuro de un puerto, o el costo relativo de su expansión. Me refiero a la profundidad media del muelle en relación con la longitud de los atraques. Es un hecho fácilmente constatable en la evolución experimentada por los puertos más dinámicos que, debido a las modificaciones aparecidas en la tecnología de la manipulación de mercancías, los nuevos muelles se construyen con 500 y más metros de fondo en relación con el lugar de atraque de los buques. Por ello hemos elaborado esos dos indicadores referidos a las Zonas I y II de los puertos andaluces. Se puede constatar que con la excepción del puerto de Almería, en clara inferioridad, todos se encuentran más o menos igual, o mejor, que la media nacional en Zona I. Sin embargo al considerar también la Zona II, se ponen de relieve las limitaciones de puertos como Almería, Málaga, y Algeciras, que encuentran estrangulado su desarrollo hacia tierra por la proximidad de los núcleos urbanos. Este mismo problema lo tenía planteado Cádiz que lo ha resuelto con la constitución de la Junta de la Bahía de Cádiz que integra todas las instalaciones portuarias de la bahía. Asimismo se evidencia el carácter fluvial o casi fluvial de los puertos de Sevilla y Huelva respectivamente en relación con la importancia de su Zona II.

No obstante, si queremos estimar las posibilidades que en este orden de cosas se presentan a corto plazo, y acercarnos a la detección de una eventual aparición de estrangulamientos por insuficiencia de superficies de depósito, la tercera columna refleja

el porcentaje de ocupación de la Zona I para depósitos. Y se puede constatar que, con la excepción de Huelva y Cádiz, la ocupación en los demás puertos es superior a la media nacional.

Otro indicador interesante es el que refleja la longitud de muelles por zona de flotación de la dársena abrigada, por medio del cual se puede tener una idea de las posibilidades de construcción de nuevos muelles dentro de la zona abrigada existente.

Y como puede apreciarse, todos los puertos andaluces, con la excepción de Huelva, presentan unos índices de agotabilidad superiores a la media española. El caso extremo es Málaga con un índice notablemente superior a los demás puertos, por lo que quizá es el que menos posibilidades de creación de muelles tiene dentro de la zona de flotación abrigada, o el que sería prioritario a la hora de efectuar inversiones para ampliar las superficies abrigadas caso de que el tráfico lo requiriese.

También es importante el análisis comparado de la capacidad de carga y descarga, con exclusión de las instalaciones especiales para fluidos, en relación con la longitud de muelles. No hemos podido valorarla para España porque no tenemos los datos pertinentes que habría que obtener de cada una de las memorias de los puertos españoles, por lo que nos ha sido imposible efectuar comparaciones con la media nacional. Sin embargo, si se pueden apreciar las muy sensibles diferencias de equipamiento entre los distintos puertos andaluces, quizá más exagerada de lo debido para Huelva y Almería por su carácter de puertos mineraleros con potentes medios de carga y descarga especializados. Tanto en el caso de Huelva como en mayor grado en el de Sevilla, puede detectarse quizá una supervaloración de este indicador por cuanto son numerosos los pantalanés que permiten la carga y descarga sin necesidad de muelle por su carácter de puertos fluviales.

En cualquier caso se aprecia un evidente mejor utillaje del puerto de Sevilla, como se comprueba en el indicador siguiente, es decir el de la longitud de muelle que corresponde a cada grúa pórtico. Este indicador pone en evidencia la superior dotación en gruas de Sevilla y Málaga en comparación con la media nacional, mientras aparece un retraso considerable en Algeciras, -atenuado por la potencia de sus gruas de contenedores-, lo que es un claro reflejo de su reciente desarrollo portuario, que no le permite beneficiarse de equipamientos de carga y descarga acumulados con el paso del tiempo en los demás puertos.

Por último, otro de los aspectos fundamentales para el desarrollo de un puerto son las limitaciones de calado. No ya del acceso, sino de los mismos muelles. Hay que tener presente el constante aumento de tamaño en los buques que está dejando fuera del mercado a numerosos puertos que no pueden ofrecer los calados necesarios. Tendencia que no parece vaya a variar, por lo menos para el tráfico "tramp". En el tráfico de línea, los barcos portagabarras pueden dar nuevas oportunidades a puertos con escaso calado.

Por eso hemos elaborado un indicador del porcentaje de muelles con una decena o más de metros de calado, como muestra de la potencialidad futura de los respectivos puertos.

Las consecuencias que pueden deducirse del examen de este indicador son: 1ª El escaso futuro del puerto de Sevilla en el transporte marítimo convencional ya que su carácter fluvial es un hándicap insalvable.

2º Cádiz también tiene problemas, aunque estén estrechamente relacionados con el canal de acceso que, a pesar de su dragado a 12 metros, deberá ser constantemente mantenido porque el aterramiento es cosa de no mucho tiempo.

3ª En Huelva, aunque el porcentaje de muelles con ese calado es importante, también la barra de acceso presenta problemas. No obstante su tráfico futuro no debe resentirse por su carácter especializado.

4ª La situación es mucho más favorable en los puertos mediterráneos y muy en particular para Algeciras.

7.2. El uso de la infraestructura portuaria andaluza.

El cuadro nº 2 sirve para estimar la ocupación o utilización de los distintos elementos que configuran la infraestructura portuaria andaluza.

La primera de las columnas es un indicador de ocupación de los atraques de cada puerto teniendo como referencia una ocupación teórica máxima de un buque por atraque y día. Los porcentajes ponen de manifiesto los elevados niveles de ocupación de Algeciras, Cádiz y en menor medida de Sevilla.

El resto de los puertos se mantiene por debajo de la media de ocupación nacional y claramente infrautilizados en su capacidad de atraque.

La segunda columna evidencia el nivel de uso de los muelles especializados para pasaje, y se comprueba que Algeciras ofrece un óptimo, y lógico, rendimiento en los mismos, mientras que en Cádiz y Málaga es muy bajo en comparación con la media nacional.

El tercer indicador de utilización de infraestructura es el referido a las gruas y otros medios mecánicos especializados para la carga y descarga de mercancías que no sean fluidos. Este índice pone de relieve unos niveles de infrautilización bastante elevados en Sevilla, Huelva y Málaga, algo menores en Cádiz y relativamente aceptables, -por encima de la mitad del tiempo teórico de utilización-, en los demás; siendo precisamente Algeciras y Almería, los puertos peor dotados en gruas, los que mayor rendimiento extraen de los medios de que disponen.

La cuarta columna es un indicador del volumen de tráfico de mercancías, no fluidos, relacionado con la ocupación teórica que hacen de las superficies de depósito en Zona I. Lo hemos estimado dividiendo el volumen de tráfico de mercancía general y graneles sólidos entre la superficie de depósitos.

Con la excepción de Málaga y Cádiz todos los demás puertos tienen una utilización igual o superior a la media nacional, apareciendo Almería con una cifra algo distorsionada por la importancia de su embarcadero de mineral de hierro y de los medios mecánicos de que dispone en él la Cía Andaluza de Minas.

También es interesante comprobar el volumen teórico de mercancía general traficada por cada grua de pórtico, apreciándose unas diferencias muy acusadas entre unos puertos y otros, destacando sobre todo Algeciras por su gran tráfico de contenedores y el igualmente gran rendimiento de las gruas especializadas en su manejo. De los demás puertos, sólo Cádiz ofrece un rendimiento superior a la media nacional, muy posiblemente por las mismas razones que Algeciras, mientras que el rendimiento más bajo -el de Almería- apenas llega a la sexta parte de la media española.

Finalmente la última columna refleja el volumen de mercancía traficada por cada metro lineal de muelle dedicado a mercancía no

especializada. La no elaboración de indicadores para fluidos o graneles sólidos por instalación especial responde a la rigidez de esos tráficos que se hallan vinculados a las instalaciones especializadas que las manejan, sin que sea posible una flexibilidad en cuanto a la utilización de puertos alternativos. Dicho de otra manera, el indicador elaborado responde al tipo de mercancía en que es fácil la competencia interportuaria.

Pues bien, sólo Algeciras ofrece un rendimiento fuertemente superior en ambos grupos de mercancías al español medio, al que incluso duplica ampliamente en mercancía general. También Almería y Huelva superan la media nacional en carga seca sin instalación especial, así como Sevilla en carga general. Los demás puertos están por debajo de los rendimientos nacionales.

7.3. El tráfico portuario andaluz.

Finalmente en el cuadro 3, representamos los indicadores del tráfico portuario según tipo de mercancía y muelle empleado.

La primera columna mide el tráfico de buques según su arqueo en relación con la longitud de los muelles. Así se evidencia que Algeciras -claramente destacado-, supera ampliamente la media española de 2,7 toneladas de registro bruto por metro lineal de muelle en 1.983. Málaga iguala prácticamente dicha media, y los demás puertos están claramente por debajo. Las limitaciones de calado de Sevilla explican su bajo índice.

Los demás indicadores ponen de manifiesto la relativa especialización de los distintos puertos según tipo de mercancía destacando Algeciras en mercancía general, Algeciras y Málaga en graneles líquidos -concretamente crudos de petróleo-, Almería y Huelva en graneles sólidos por instalación y sin instalación especial respectivamente, y Algeciras en contenedores.

7.4. Conclusiones acerca de las características infraestructurales y del tráfico portuario de Andalucía.

Las conclusiones generales que se pueden establecer a partir de la información contenida en estos cuadros son:

1ª.- La inexistencia de una política de coherencia o coordinación de las infraestructuras portuarias. La idea corrientemente

aceptada de que cada puerto de interés general es un pequeño reino de Taifas se pone claramente de manifiesto al comprobar las grandes desigualdades de dotación entre los distintos puertos andaluces. Carecemos de datos para comprobarlo, pero tenemos fundadas sospechas de la muy probable incoherencia de la política nacional de inversiones llevada a cabo hasta el presente guiada más por las relaciones personales del ingeniero director de cada puerto con la Dirección General correspondiente, que por una adecuada a las necesidades respectivas y coordinada política de inversiones portuarias, puesta además al servicio de una política nacional de transporte.

2ª.- El acierto de la fusión de los puertos de la Bahía de Cádiz bajo la dirección de una única Junta de Obras que, en el caso del Pto. de Santa María y Cádiz es especialmente relevante por la complementariedad que presentan en múltiples aspectos como se aprecia en distintos indicadores. Por ejemplo en el nivel de ocupación de los atraques, en las posibilidades de expansión de superficies de depósito, o en el común interés de mantener una canal de acceso y unos muelles con calado suficiente para las necesidades actuales.

3ª.- El potencial de desarrollo futuro de cualquier puerto está vinculado a diversos factores como calados, superficies terrestres, posibilidad de construcción de nuevos muelles a un costo razonable, etc. El puerto andaluz que presenta mejores perspectivas futuras es Algeciras, a la vista de esos indicadores.

4ª.- En general hay una clara infrautilización de las infraestructuras existentes, si exceptuamos quizá Algeciras.

5ª.- La necesidad de elaborar y utilizar indicadores semejantes o parecidos a los comentados, convenientemente mejorados, depurados y ampliados, que sirvan para establecer las líneas de una política portuaria a nivel español, y para fijar prioridades de inversiones entre distintos elementos infraestructurales, puertos, etc.

8. LAS BAZAS DE ANDALUCIA EN EL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL

¿Cuales son las bazas que pueden jugar Andalucía y sus puertos en el transporte marítimo mundial?. Mucho se habla de que An-

andalucía es el puente entre Europa y Africa así como entre Europa y América del sur. Pero, ¿qué significa eso de ser puente?.

Un puente es una estructura capaz de soportar cargas dinámicas, construída sobre un obstáculo para cruzarlo. Y, por lo tanto, hablando en sentido estricto, el puente lo forman en realidad las instalaciones portuarias que son el soporte del tráfico intercontinental. Pero, ¿realmente soportan los puertos andaluces un tráfico intercontinental?. La respuesta tiene que ser forzosamente negativa con la excepción del tráfico de viajeros a través del estrecho.

Y si no existe ese tráfico intercontinental es porque no puede llegar, o lo hace dificultosamente, a la orilla andaluza. Los accesos terrestres a los puertos andaluces y las instalaciones para el intercambio modal de mercancías son el requisito previo para que se establezca el flujo de tráfico sobre el puente, y ambos elementos en Andalucía no están a la altura adecuada.

No obstante, la otra parte del puente también presenta problemas, fundamentalmente de inadaptación técnica y de congestión, por lo que el servicio regular de mercancías con los puertos norteafricanos, a excepción de Ceuta, Melilla y Tánger, es prácticamente inexistente.

¿Sería factible una política portuaria y naviera concertada con Argelia y Marruecos para construir el puente entre los puertos norteafricanos y andaluces?. ¿Podrían los puertos andaluces más descongestionados convertirse en la sala de recepción de las mercancías destinadas al Mogreb para reexpedirlas a su destino de forma ordenada cuando fuese oportuno, generando una actividad rentabilizadora de las instalaciones portuarias andaluzas y aliviando la congestión norteafricana?.

Una segunda baza estratégica que tiene Andalucía es la de convertirse -utilizando el argot militar- en cabeza de puente del Mediterráneo. El hecho de ser la puerta de entrada o salida del "Mare Nostrum" según se mire, junto con la mayor fiabilidad conseguida en las fechas de transporte por los avances tecnológicos del sector, permiten que los puertos andaluces se conviertan en los centros recolectores o distribuidores de las mercancías con origen o destino mediterráneo.

De esta forma las grandes rutas oceánicas de transporte pueden desentenderse del Mediterráneo puesto que los puertos

andaluces se convertirían en las terminales de líneas distribuidoras intramediterráneas que completarían el servicio.

Esta misma función de terminal receptora-distribuidora de mercancías, pero ya no por razones geo-estratégicas sino por problemas de características naturales del puerto, la está empezando a desarrollar Algeciras que lleva camino de convertirse en una de las terminales carboníferas más importantes del mundo. La gran escasez de puertos naturales con calados superiores a 20 metros y menos en la situación geográfica de Algeciras, le auguran un brillante porvenir en este tipo específico de tráfico de graneles especializados servidos por buques de gran tonelaje.

Finalmente la tercera gran baza de Andalucía es la de estar en plena ruta de circunvalación terrestre en la dirección Este-Oeste. Es fácil predecir que en un futuro no muy lejano puedan aparecer circuitos de transporte circunterrestres con muy pocas escalas fijas en determinados puertos transferenciales. Y no cabe duda que los puertos andaluces son candidatos seguros a una de esas plazas. Conviene no olvidar a este respecto que las economías que se logran con la utilización de contenedores se encuentran en los grandes envíos, en los flujos equilibrados y en un número limitado de puertos de escala.

A la vista de estas potencialidades, que hacen abstracción de las propias necesidades interiores españolas de transporte marítimo, creo que la idea de un frente portuario andaluz, con las connotaciones que le daremos a este concepto, más que una utopía es una necesidad imperiosa. Por eso causa un cierto rubor la estrechez de miras de quienes no ven más allá de sus narices y con sus actitudes están coartando las grandes posibilidades de desarrollo que el tema ofrece. Y por eso creemos imprescindible la superación de las ópticas localistas y provincianas máxime cuando lo que tras ellas se oculta es, en muchos casos, la mera defensa de los propios privilegios. Y por eso la creación del Frente Portuario Andaluz se me antoja como un medio adecuado para conseguir la superación de las banales disputas entre los puertos andaluces y para estimular la colaboración estrecha entre ellos desarrollando al máximo sus potencialidades.

9. CONCLUSIONES GLOBALES

9.1. Líneas maestras para una política portuaria andaluza.

Parece adecuado, una vez analizado el potencial marítimo andaluz, examinar la forma en que puede hacerse operativo el mismo: El Frente Portuario Andaluz.

Sin perjuicio de los aspectos orgánicos-administrativos que abordaremos más adelante, el FPA debe asentarse en las siguientes líneas maestras:

1ª.- Proceder al diseño de una organización portuaria que estructure por niveles a los puertos andaluces, indicando los objetivos y las prioridades que deben seguir cada uno de ellos.

2ª.- Proceder a una especialización portuaria en mercancías, tráficos, y/o hinterlands que frene la absurda competencia entre los propios puertos andaluces y la oriente hacia la captación de nuevos tráficos que beneficien a todos los puertos. Ni España, ni mucho menos Andalucía pueden permitirse el lujo de una competencia interportuaria que al fin y a la postre esterilizaría buena parte de los esfuerzos inversores. Máxime en una situación de crisis generalizada de recursos para la inversión, situación que va a tardar mucho tiempo en modificarse.

3ª.- Programar y coordinar las inversiones portuarias a nivel de toda Andalucía mediante los pertinentes análisis de coste-beneficio para todas las alternativas, pero con la previa potenciación y rentabilización máxima de las actuales instalaciones que mejoren el rendimiento de las instalaciones actuales.

4ª.- Gestionar coordinadamente los tráficos, la tarificación, la política laboral, proceder a una informatización, realizar publicidad en común, etc.

Volviendo a la organización portuaria, ésta debería articularse en mi opinión de la siguiente forma: En la cúspide de la misma debe situarse Algeciras que, debe llegar a ser el gran puerto industrial del Sur, donde tengan asiento en un futuro las industrias básicas andaluzas vinculadas al mar. Por ello la disponibilidad de superficies industriales próximas al mar es una exigencia tan importante o mayor que la de muelles.

Esta misma exigencia de superficie, aunque esta vez para almacenaje, aparece vinculada a la función de Algeciras como puerto de transferencia/distribución continental para mercancías transportadas por navíos de gran calado. En cierto sentido, y hasta tanto no se mejoren las comunicaciones terrestres del Campo de Gibraltar, Algeciras aparecerá más como puerto orientado hacia un "foreland" que hacia un "hinterland".

Junto a Algeciras, aparecen dos puertos que dominan las respectivas vertientes atlántica y mediterránea de Andalucía: Cádiz y Málaga. Ambos puertos deben orientarse hacia los respectivos hinterlands de Andalucía Occidental y Oriental, y en los que habría que fomentar el establecimiento de zonas industriales para empresas de tipo medio.

No obstante, mientras la influencia portuaria de la Andalucía Baja la debe compartir Cádiz con Sevilla que deben complementarse en la forma que veremos seguidamente, la de la Andalucía Alta también la debe compartir Málaga con Algeciras en la medida en que esta última ciudad, tanto por sus comunicaciones actuales como por el potencial de la Costa del Sol, se orienta económicamente hacia aquélla. La construcción del FFCC Fuengirola-Algeciras es pues imprescindible para potenciar el hinterland algecireño. El trazado del ferrocarril Algeciras-Bobadilla impone fuertes restricciones al tráfico de mercancías muy difícil y costosamente salvable, lo que junto a la fuerte demanda de transporte de la Costa del Sol, nos parece asimismo que constituyen razones de suficiente peso para recomendar el citado ferrocarril.

Asimismo, Cádiz y Málaga deben complementar a Algeciras en el tráfico de contenedores en relación con lo que hemos denominado anteriormente la función cabeza de puente mediterránea, y como puertos de escala en las rutas marítimas Este-Oeste.

Finalmente el puente euroafricano también debe potenciarse en ambos puertos, aunque en este caso junto con los de Almería y Huelva, que deben mejorar su especialización mineralera. Estos dos puertos, y sobre todo Huelva por la gran cantidad de superficies terrestres de que dispone, podrían igualmente desempeñar una importante actividad como puertos de espera y almacenaje de mercancías con destino en el norte de África.

Resta por último, entre los puertos de interés nacional, el de Sevilla, que tiene también una importante función a desempeñar, al

margen del servicio al propio hinterland económico-industrial de la metrópoli sevillana. Entiendo que su potenciación y desarrollo futuro debe pasar por el abandono de sus pretensiones de ser un puerto marítimo que compita con Cádiz, y su reconversión en el gran puerto fluvial español. Esto no significa que no entren buques por el Guadalquivir, sino que como la dimensión media de los buques de transporte no deja de aumentar, la mayor parte de las mercancías que se trafiquen a través del mismo, lo deberían hacer por medio de gabarras servidas desde la bahía gaditana e incluso desde Algeciras que actuarían como puertos de transferencia. La constante elevación del coste de la energía y la gran efectividad energética del transporte por gabarras creo que lo hará progresivamente competitivo en relación con el ferrocarril o la carretera, si no lo es claramente ya.

Las grandes inversiones que requiere la constante mejora del acceso al puerto sevillano, que siempre tendrá serias limitaciones de calado en la barra de Sanlúcar y con el mismo río, posiblemente serían mucho más rentables si se orientaran a la extensión del Guadalquivir como ruta fluvial navegable hacia Córdoba, con lo que se revalorizaría el propio puerto de Sevilla, al borde del cual podrían tener asiento las industrias agroalimentarias hacia cuya potenciación, parece orientarse la política industrial andaluza, teniendo en cuenta además la necesidad de descongestionar las actuales rutas de transporte del Valle del Guadalquivir, y el eje central que esta vía fluvial es de hecho en el citado valle.

Finalmente quedan los puertos incluidos en las diferentes Comisiones de Grupos de Puertos, cuya relevancia en el transporte de mercancías es nímia en la actualidad. Su eventual irrupción en este servicio queda limitada a alguna mercancía concreta en circunstancias muy especiales. No obstante, la nueva tecnología naval de los barcos portagabarras tipo LASH está suficientemente adaptada a las necesidades y capacidades de estos puertos pequeños, aunque para ello sería preciso resolver previamente el problema del transporte de cabotaje en España, totalmente hundido por circunstancias diversas que no podemos abordar aquí.

De todas formas, quiero creer que este tema tendrá que resolverse algún día no muy lejano, porque una nación como la española que es casi una isla, con las graves dificultades de transporte interior que la orografía impone, con el enorme déficit energético que presenta, y el gran número de puertos que existen repartidos por todo el litoral, no puede permitirse el lujo de pagar una

estructura de transporte tan ineficiente, desde el punto de vista energético, como la que tiene.

9.2. Necesidad de un plan integrado de transportes para Andalucía.

Por todas estas razones que hemos venido enumerando, más alguna que otra que seguramente me dejo en el tintero, estimo que el estudio de un Frente Portuario Andaluz no puede ni debe desligarse de la política de transportes terrestres, ni de la política industrial -en las que la Junta de Andalucía tiene competencias, mientras que carece de ellas en relación con los puertos-. Una política de transportes terrestres que a mi juicio debe fijar como objetivos prioritarios:

1.- La potenciación de las comunicaciones en el cuadrilátero Granada-Córdoba-Sevilla-Málaga, donde viven las tres cuartas partes de los andaluces. De esta forma se conseguirían soldar las dos Andalucías que viven un tanto de espaldas una de otra.

2.- Dar preferencia a aquellas inversiones que favorezcan el intercambio para que se eliminen de Andalucía las rupturas de carga en las redes de transporte.

En este sentido, considero fundamental la conexión ferroviaria de Algeciras con Fuengirola y más tarde con San Fernando, con lo que se lograría “desenclavar” el puerto algecireño, además de favorecer las conexiones litorales de Andalucía y ligarlo con el aeropuerto de Málaga, lo que no deja de tener su importancia, porque también el contenedor ha llegado a los aviones, y la conexión intermodal con el transporte aéreo es una pujante realidad.

Favorecer el transporte Este-Oeste que es lo que la orografía andaluza aconseja. El medio más adecuado es, sin duda, la construcción de la Autopista o Autovía de Andalucía, que desde Jerez y a través del Surco Intrabético, es decir por Antequera, Loja, Granada, Guadix, enlace con la del Mediterráneo. De esta forma, esta gran vía terrestre, además de dar vida a toda esa zona relativamente deprimida, vertebraría económicamente toda la región, por medio de enlaces perpendiculares, en forma de peine, hacia el Valle del Guadalquivir y el litoral.

Concretamente y de acuerdo con los objetivos anteriores, los enlaces cuya construcción sería prioritaria son: la comarcal 440

que uniría la autopista o autovía con Algeciras, la nacional 324 que haría lo propio con Almería; y la nueva carretera Huelva-Cádiz bordeando por el norte el Parque de Doñana.

Hasta ahora todo lo que acabo de exponer se queda en la teoría. Pero, ¿que se puede hacer en la práctica para que el Frente Portuario Andaluz llegue a ser una realidad viva y no una mera entelequia?

Es evidente que algo está cambiando en el panorama marítimo español en general y en el andaluz en particular. Muy probablemente como consecuencia de todas esas nuevas circunstancias que están surgiendo en el mundo, a las que hicimos referencia con anterioridad. El simple hecho de que los puertos de la Bahía de Cádiz hayan pasado recientemente a ser gestionados por una única autoridad portuaria, pone de manifiesto que empiezan a ser superados los localismos y provincianismos que han convertido a la organización portuaria española en un reino de Taifas. Pero no es suficiente.

Una tercera parte del transporte marítimo mundial discurre como mínimo por las proximidades de las costas españolas. Y de toda esa inmensa circulación, ¿qué volumen de tráfico de transferencia se capta?. ¿Cuál es la importancia del “foreland” español? Mucho me temo que, prácticamente, sea insignificante.

Y en el caso concreto andaluz con su privilegiada situación estratégica en las rutas de comercio marítimo mundial, ¿qué se puede hacer?. El primer síntoma de que hay unas enormes posibilidades de captación de tráfico de transferencia, quizá no de mucha importancia en relación con su incidencia económica directa e inmediata en el hinterland portuario, aunque sí con vistas a crear oportunidades de desarrollo futuras, es que el 90% del tráfico de contenedores del puerto de Algeciras tiene este carácter.

Un 40% de las líneas servidas íntegramente por buques de contenedores LO-LO'S pasan por el Estrecho de Gibraltar. ¿Qué actividad promocional se realiza en Andalucía para conseguir captar una parte sustancial de esos tráficos?.

Y así podríamos ir desgranando pregunta tras pregunta en el buen entendimiento de que muchas de ellas acabarían con una idéntica respuesta defraudante.

Es por todo eso que considero inaplazable, ahora que parece que con la vuelta del siglo empiezan a soplar vientos favorables para el desarrollo de nuestra tierra, la instrumentación de un organismo que, en estrecha colaboración con las autoridades de la Junta de Andalucía pueda hacer efectivo ese potencial de desarrollo existente en relación con el transporte marítimo.

A modo de ilustración, y con una finalidad puramente sugeridora, y, a tenor de las sensibles diferencias jurídicas existentes entre los principales puertos andaluces, así como de las competencias emanadas del Estatuto de Autonomía de Andalucía, creemos que se debería empezar por la creación de un Comité Consultivo Portuario de Andalucía en el que estuvieran representadas las Juntas de los distintos puertos, en el seno del cual se crearán grupos de trabajo que como mínimo tuvieran como cometido: a) la programación de las inversiones, b) la coordinación de los tráficos, y c) promoción y publicidad. Asimismo creemos que sería sumamente interesante la creación de un Instituto o Servicio de Estudios Portuarios cuyo objetivo fuese el estudio de la problemática de la rentabilización de los muelles, la agilización de la manipulación de mercancías, prognosis y distribución correcta de los tráficos, el almacenaje, la tarificación, la medición del rendimiento de las instalaciones portuarias, la formulación de las recomendaciones que estime convenientes en relación con la gestión portuaria andaluza, etc.

De lo que se trataría, en definitiva, es de que en dicho Comité cada autoridad portuaria tenga conocimiento de las perspectivas de desarrollo y se coordinen los proyectos que se pretendan llevar a cabo en los respectivos puertos para no duplicar esfuerzos que puedan ser mutuamente perjudiciales, como primer paso, para ir estrechando colaboraciones posteriormente, al tiempo de crear una mínima infraestructura consultiva común que pueda aportar todo el necesario soporte técnico-económico para una correcta adopción de decisiones.

Y acaso ésta sea una buena fórmula para romper las inercias del pasado, acudiendo a instancias superiores que, con toda la neutralidad de las recomendaciones técnicas, facilitan la adopción de decisiones incómodas y ayudan a eliminar el enfrentamiento directo.

Pero no debería quedarse sólo en la faceta estrictamente marítima. Puesto que cualquier medida tendente a expandir el

comercio estimulará naturalmente el desarrollo industrial, las autoridades portuarias por la vía del Comité y los órganos administrativos competentes tendrían también que dar pasos específicos para facilitar el desarrollo de industrias dependientes de un transporte marítimo rápido y eficiente. Es decir, no bastaría con aumentar la eficiencia portuaria sino que, paralelamente, sería preciso un deliberado acercamiento a los círculos empresariales nacionales e internacionales para atraer industrias apropiadas. Y esto supone un cambio de actitud y de mentalidad en las autoridades portuarias más difícil de lograr quizá que la ejecución de los proyectos de obras más ambiciosos.

Y, como último objetivo, se debería ir, en la medida de lo posible, a conseguir una auténtica solidaridad, en este caso interportuaria, para poder transferir recursos inversores de unos puertos superavitarios a otros deficitarios, siempre y cuando, claro está, se justifiquen esos trasvases en función de su rentabilidad económica y social para toda la región. En suma, convertir a los puertos en instrumentos de desarrollo regional.

CUADRO N° 1
INDICADORES DE DOTACION DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS 1.983

	PROFUNDIDAD DE MUELLE (1)		SUPERFICIE DE DEPOSITOS SUPERFICIE Zona I (%)	LONGITUD MUELLES (3)	CAPACIDAD CARGA/DESCARG. (2)	LONGITUD DE MUELLES (Kg/hi/m)	DOTACION GRUAS PORTICO EN MUELLES (metros de muelle por grua)	MUELLES CON 10 O MAS METROS DE CALADO (%)
	Zona I + Zona II (m)	Zona I (m)						
ALGECIRAS (BAHIA)	75	126	55,6	32,0	554	493	50,4	
ALMERIA	51	100	47,1	30,0	1.077	205	28,5	
CADIZ (BAHIA)	233	309	22,0	40,3	287	378	25,2	
HUELVA	114	1.764	23,4	5,3	1.598	220	32,0	
MALAGA	106	134	53,4	68,2	556	135	39,4	
SEVILLA	88	1.183	48,7	37,7	1.532	73	0,0	
ESPAÑA	88	228	40,2	19,3	—	177	28,9	

NOTAS: (1). La profundidad de muelle se obtiene dividiendo la superficie de las respectivas zonas por la longitud de los muelles.

(2). Se excluyen los flujidos. La capacidad de carga de los muelles se entiende como rendimiento en condiciones normales de funcionamiento.

(3). La longitud de los muelles siempre se refiere a los de más de 4 metros de calado.

FUENTE: Elaboración propia en base a los datos de las Memorias 1.983 de los puertos respectivos y de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

CUADRO N° 2

INDICADORES DE OCUPACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS 1.983

ATRAQUES (1)	MUELLES PASAJE (N° pasaj/m. lineal)	GRUAS Y OTROS MEDIOS MECANICOS (2)		SUPERFICIE ZONA I (Tm/m ² excep. fluid.)	MERCANCIA GENERAL POR UNIDAD GRUAS PORTICO (Tm/N°)	MERCANCIA TRAFICADA POR LONGITUD MUELLE (3)	
		(% utilización)	(% util. excep. fluid.)			Merc. general (Tm/m)	Merc. gen. + graneles Solidos sin Ins. Esp. (Tm/m)
ALGECIRAS (BAHIA)	4.317	61,4	13,1	285.584	2.850	2.619	
ALMERIA	—	57,1	25,4	6.385	142	2.162	
CADIZ (BAHIA)	515	29,8	1,4	49.202	838	774	
HUELVA	—	22,9	7,9	21.421	363	1.745	
MALAGA	201	23,9	2,9	17.402	525	685	
SEVILLA	—	21,7	8,4	24.288	1.084	1.013	
ESPAÑA	1.629	—	7,9	38.312	855	1.422	

NOTAS:

- (1).- El porcentaje de ocupación de los muelles se ha hallado, dividiendo la cifra real de ocupación -que se obtiene multiplicando los metros lineales de muelle ocupados por el número de días -entre una cifra teórica máxima de ocupación que se obtiene a su vez multiplicando la longitud de los muelles de más de 4 metros de calado por 365 días.
- (2).- El porcentaje de las gruas de muelle y otros medios mecánicos para la carga y descarga directa de los buques se ha obtenido comparando el número de horas reales que han funcionado por un índice teórico de uso de tales medios equivalentes a 2.100 horas al año. En cuanto al número de horas de funcionamiento real se han estimado dividiendo el volumen de mercancías -exceptuando los fluidos y avituallamiento y pesca- traficadas por el rendimiento en términos de Tm/hora que los distintos medios ofrecen en condiciones normales de funcionamiento. No hemos podido estimar las cifras nacionales al carecer de la información precisa que facilitan las memorias de cada puerto.
- (3).- Las longitudes de muelles utilizadas como denominadores son las correspondientes a los muelles especialmente citados en el tipo de mercancía respectiva.

FUENTE:

Elaboración propia en base a los datos de las Memorias 1.983 de los puertos citados y de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

CUADRO N° 3

INDICADORES DE TRAFICO PORTUARIO SEGUN EL TIPO DE MERCANCIA Y MUELLE EMPLEADO 1.983

	BUQUES (10 ³ TRB/m)	MERCANCIA GENERAL	GRANELES LIQUIDOS	PESCA (FRESCA + CONGELADA)	CONTENEDORES		GRANELES SOLIDOS		TOTAL
					(equiv. 20 pies) N°	T m.	SIN INSTALACION ESPECIAL	SIN INSTALACION ESPECIAL	
ALGECIRAS (BAHIA)	7,4	3.532	5.316 (2.534)	134	830	7.292	856	—	2.129
ALMERIA	1,4	142	1.164	17	—	—	5.805	1.439	3.338
CADIZ (BAHIA)	1,6	1.628	6.000	39	121	1.083	364	646	616
HUELVA	1,3	363	3.016 (1.569)	77	—	—	26.06	11.394	3.892
MALAGA	2,6	525	10.330 (8.363)	34	—	—	—	1.192	927
SEVILLA	0,9	1.590	—	—	56	585	3.030	628	956
ESPAÑA	2,7	1.002	4.568 (1.969)	117	208	1.928	3.775	1.721	2.442

NOTAS.: Las cifras en paréntesis se han obtenido excluyendo el volumen de crudos petrolíferos descargado por mono-boyas.
Los datos de Sevilla para graneles líquidos no han podido estimarse pues su descarga se efectúa en espigones.

Los datos que no aparecen es porque no hay tal tráfico o porque no existe muelle específico para ese tráfico.
Los datos de mercancía general incluyen el tráfico de contenedores.

TRB: Toneladas de registro bruto.

Unidad: Toneladas cargadas y descargadas por metro lineal de muelle específico con más de 4 metros de calado, salvo en n° de contenedores y buques.

FUENTE: Elaboración propia en base a los datos de las Memorias de 1.983 de los puertos citados y de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

RESUMEN

El artículo se inicia con una introducción teórica sobre la naturaleza de la actividad portuaria, y, tras analizar los cambios que están teniendo lugar a nivel económico y tecnológico en el transporte marítimo mundial describe la incidencia que tales modificaciones pueden tener en el próximo futuro de la ordenación del transporte marítimo en general, y de la infraestructura portuaria andaluza en particular.

A continuación, el profesor Esteve Secall, examina las características actuales de esa infraestructura y del tráfico que soporta, para esbozar en conexión con la anterior las que, en su opinión, pueden ser las líneas maestras de una política portuaria andaluza en estrecha vinculación con el necesario plan integrado de transportes para Andalucía.

RESUME

L'article commence par une introduction théorique sur la nature de l'activité portuaire et, après avoir analysé les changements qui se produisent au niveau économique et technologique dans le transport maritime mondial il décrit l'incidence que de telles modifications peuvent avoir sur l'avenir proche de l'aménagement maritime en général et l'infrastructure portuaire andalouse en particulier.

Par la suite, le professeur Esteve Secall examine les caractéristiques actuelles de cette infrastructure et du trafic qu'elle supporte pour ébaucher en liaison avec la précédente, ce que pourraient être à son avis les lignes maîtresses d'une politique portuaire andalouse en relation étroite avec l'indispensable plan intégré des transports pour l'Andalousie.

SUMMARY

The article begins with a theoretical introduction to the nature of port activity, and goes on to describe the impact that the economic and technological changes in world sea transport will have upon the ordering of this activity in general and on the Andalusian port infrastructure in particular.

Following from the latter, Dr. Esteve Secall, analyses the present characteristics of this infrastructure as well as its linked traffic. As a summary of the article he designs the main lines of an Andalusian port policy closely linked to a needed integrated transport plan for Andalusia.

