

Las infraestructuras portuarias en Andalucía: balance del período autonómico

Juan M. Barragán Muñoz
Universidad de Cádiz

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

La intención del presente trabajo es realizar una breve semblanza de la evolución del sistema portuario andaluz a lo largo del período autonómico. Para ello se establecen las fechas de 1981 y 1995 como límites cronológicos.

El objeto del estudio lo conforma una serie de infraestructuras portuarias de medianas y pequeñas dimensiones. Sus características formales constituyen fiel reflejo de la función que desempeñan en "hinterlands" muy limitados territorial y económicamente. Las instalaciones se reparten por casi todo el litoral de Andalucía comprendiendo: 6 puertos comerciales de Interés General gestionados por el Estado y 28 pesquero-deportivos dependientes de la Comunidad Autónoma.

La trascendencia económica de las infraestructuras portuarias no siempre ha sido bien entendida y, por tanto, valorada. Ello se explica, parcialmente al menos, debido a que su contribución al PIB o al empleo regional tiene un peso relativo. No obstante, puede afirmarse que su función logística o consideración de intercambiador modal es fundamental para el desarrollo de determinados subsectores de nuestro aparato productivo: agroindustria, pesca, industria básica, turismo, etc.

También es conveniente recordar que el origen histórico de los principales puertos aparece vinculado, por un lado, al sistema urbano de poblamiento y, por otro, a las intensas relaciones comerciales que Andalucía ha mantenido a lo largo de los siglos con diferentes áreas geográficas del mundo (Mediterráneo, Norte de África, América, norte de Europa). El primer aspecto apuntado implica la consolidación de puertos urbanos. Dicho entorno condicionará el funcionamiento y evolución de infraestructuras tan singulares.

Varios son los acontecimientos o fenómenos que se han sucedido en

los años de referencia. Estos pueden agruparse en seis apartados de diferente envergadura y naturaleza. Todos, de una manera u otra, perfilan el balance que se pretende esbozar.

1. TENDENCIA HACIA UNA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA MÁS DESCENTRALIZADA Y PARTICIPATIVA. PARADOJA DEL CASO ANDALUZ.

La determinación de las competencias que el Estado tiene respecto a las infraestructuras portuarias se establece en el texto constitucional. El artículo 149.20 especifica que el Estado tiene la exclusividad en relación con las calificadas de "Interés General", que se identifican con los grandes puertos comerciales.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía asume, en su artículo 13.11 y por exclusión, aquellas que "no tengan la calificación legal de interés general del Estado", así como los puertos de refugio, deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales. En otras palabras, la Administración Regional se hará responsable de los puertos o instalaciones vinculadas de forma exclusiva a la pesca o a los deportes náuticos.

La Administración Central aborda el desarrollo de tales competencias a través de la ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el caso de Andalucía gracias a la ley 8/1988 de Puertos Deportivos; utilizándose de forma subsidiaria la de Puertos del Estado.

Sobre todo en el primer caso debe interpretarse que la entrada en vigor de la ley supone la plasmación de un sistema más descentralizado y participativo de Administración y Gestión en los grandes puertos. Las atribuciones de los nuevos entes resultantes, Autoridades Portuarias, y el incremento de la representación y participación social a través de los Consejos de Administración (sindicatos, administración local, provincial, regional y central, órganos de representación empresarial, especialistas independientes, etc.), avalan el inicio del cambio apuntado. Este, si bien no puede ser tildado de estructural, pues continua la tradición centralista del Estado, reduce la rigidez de los lazos de dependencia de las administraciones portuarias periféricas.

Por el contrario, y de forma más que paradójica, se produce un efecto de "centralización" en el caso de la gestión y administración portuaria andaluza. El único órgano colegiado de gestión y representatividad que existe es el Consejo de Administración de la Empresa Pública Puertos de Andalucía; y de los 12 miembros que lo componen sólo 1 no pertenece a

alguna de las Consejerías de la Junta de Andalucía (alcalde de un municipio portuario elegido por el Consejo Andaluz de Municipios). Incluso llega a suprimirse en las distintas provincias andaluzas el mínimo soporte técnico-administrativo que existía en la Delegaciones de la Consejería de Obras Públicas. Todo queda concentrado, por tanto, en las dependencias de la capital regional.

En el futuro parece que la creación de los Consejos de Dirección Provincial de las instalaciones portuarias de la EPPA (Decreto 190/1995 de 1 de agosto) establecerán los canales de participación y representación de las diferentes administraciones y sectores socio-económicos. Aunque también es obligado subrayarlo: éste órgano colegiado sólo tendrá funciones meramente consultivas y deliberantes.

Finalmente, es necesario recordar el hecho de que el proceso de transferencias ha continuado en 1994. Los puertos de Rota, Bonanza, Ayamonte y Punta Umbría dejaron de ser de Interés General (RD 1046/1994) para pasar a ser gestionados directamente por la Administración Autónoma.

2. MODERNIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA: LA INSTAURACIÓN DE LA EMPRESA DE SERVICIOS.

Uno de los pasos más decisivos en la modernización del sistema de administración y gestión se produce cuando se crean las empresas portuarias. En el caso de las de Interés General, aparece, a modo de "holding", el ente público Puertos del Estado (PE). Este puede operar, con las limitaciones que la Ley 27/1992 le marca, conforme al ordenamiento jurídico privado. Su principal misión es la de coordinar y controlar la actuación de las diferentes Autoridades Portuarias.

Imbuida de la misma filosofía, y casi al mismo tiempo, se crea en la Comunidad Autónoma la Empresa Pública Puertos de Andalucía (EPPA, Decreto 126/1992).

Una primera conclusión que puede establecerse al respecto es que la modernización de la estructura de administración portuaria se inicia adoptando fórmulas empresariales para la gestión. Ello implica el inicio del abandono de la tradicional visión "administrativista e ingenieril", heredera de la concepción "funcionarial", y la implantación progresiva de una nueva mentalidad impregnada de cultura "empresarial". Por supuesto que éste último adjetivo debe ser precisado y matizado hasta situarlo en el contexto adecuado de una Administración Pública como la actual. En tal sentido, por ejemplo, se aprecia en las Autoridades Portuarias una esca-

sa y muy lenta incorporación de nuevos profesionales que sean capaces de aportar sus técnicas y conocimientos a la nueva etapa de la gestión y economía de los puertos.

En los de Interés General al menos, se empieza a tomar conciencia del concepto "Empresa de Servicios". Se generaliza la utilización de los nuevos instrumentos de planificación y gestión (Planes de Empresa, Planes Estratégicos, Planes de Utilización), se internalizan los costes trasladándolos al usuario, se establecen políticas de reducción tarifaria, etc. Llegan a conseguir, por ejemplo, que 1994 sea el primer año en el que se haya alcanzado el 100% de su nivel de autofinanciación, dejando así de depender de los Presupuestos Generales de Estado.

Para poder conseguir tales objetivos se ha realizado el correspondiente "ajuste": Determinados servicios portuarios son gestionados ahora indirectamente, en régimen de concesión a la iniciativa privada, cuando el coste de dicho servicio es menor. De una manera u otra, se ha actuado sobre las diferentes plantillas (de funcionarios, de estibadores, de prácticos...) a través de jubilaciones anticipadas, incremento de la productividad, desregulación de ciertos servicios, etc. Lo anterior provoca en estos momentos conflictividad o tensión laboral en casi todos los puertos de Interés General.

La consideración, por parte del ente público Puertos del Estado, de que las infraestructuras portuarias conforman un sistema integrado impide la libre competencia entre los puertos de titularidad Estatal. Sólo la calidad del servicio y un pequeño porcentaje de reducción tarifaria, queda a discreción de cada Autoridad Portuaria para incrementar su nivel competitivo.

Debido a la menor complejidad de las instalaciones portuarias, en los de gestión directa autonómica se opta por la realización de Planes de Utilización, o por la figura urbanística de los Planes Especiales.

3. MEJORA OSTENSIBLE DE ALGUNAS VARIABLES DE LA ECONOMÍA PORTUARIA 1982-1994/95

De manera esquemática y breve este apartado se aborda atendiendo a tres de las variables más importantes que pueden orientar sobre la evolución de la economía portuaria.

Respecto a las inversiones

- * El montante total de inversiones en el período estudiado supera los 100.000 millones de pesetas para el conjunto portuario andaluz (85%

a cargo del Estado y el resto de los presupuestos de la Comunidad Autónoma).

- * Han significado en torno al 20% de las inversiones que el MOPTMA ha realizado en todos los puertos de España
- * A lo largo de estos años se ha más que duplicado el volumen de inversiones en los puertos andaluces.
- * En el último quinquenio el puerto de I.G. de la Bahía de Algeciras absorbe entre un tercio y casi la mitad de las inversiones totales de los puertos de I.G. de Andalucía.

Respecto al tráfico en los de IG

- * En el período considerado los puertos andaluces de IG han pasado de significar el 20% del tráfico de todos los puertos de España a superar en los últimos ejercicios el 25% (unas 70 millones de Tm).
- * El puerto de la Bahía de Algeciras es el referente andaluz por excelencia ya que llega a manipular la mitad de las cargas que embarcan o desembarcan en nuestra región.
- * El incremento de tráfico ha sido muy notable: más del 50%

Respecto a la infraestructura y equipamiento en los puertos de IG

- * A pesar de haber disminuido, los puertos comerciales de Andalucía cuentan con más del 40% del total de la superficie terrestre del conjunto nacional.
- * El incremento de los metros lineales de muelles de más de 4 metros de calado ha superado al experimentado por el resto de los españoles en su conjunto.
- * Del mismo modo que la anterior variable, pero de manera más acentuada, la evolución del porcentaje del número de grúas es favorable al subsistema portuario andaluz, pasando del 12 a casi el 20%
- * La implantación de los sistemas electrónicos de intercambio de datos (EDI) y su integración en las redes internacionales constituyen hoy día un objetivo prioritario en la actualización del equipamiento portuario.

4. MANTENIMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LAS FUNCIONES ECONÓMICAS DEL SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ

La trascendencia económica de las infraestructuras portuarias debe analizarse, especialmente, con relación a las funciones que desempeñan

en la estructura productiva del territorio regional incluso nacional. Aún relativizando su participación directa en el PIB o en la generación de empleo, su cometido básico es la de desempeñar las veces de plataforma de intercambio multimodal. Para ello debe proporcionar facilidades suficientes para el desarrollo de determinadas actividades relacionadas con el comercio, la industria, la pesca, el turismo, ... En tal sentido el Cuadro 7 contribuye a resaltar algunos rubros mercantiles o de tráfico que expresan especial vinculación a los pilares de la economía regional:

- * Agroindustria de exportación del Valle de Guadalquivir: vinos y alcoholes, aceites y aceitunas, cereales y harinas, etc.
- * Industrias básicas de enclave (Huelva, Bahía de Algeciras) para las que se suelen importar productos energéticos y materias primas (químicas, petroquímicas, etc.)
- * Función de plataforma logística en la cadena de las grandes redes internacionales del transporte contenedorizado (transbordos interoceánicos en Algeciras) y del avituallamiento, en el abastecimiento a los archipiélagos (Bahía de Cádiz), etc.
- * Transporte euroafricano de pasajeros (Algeciras, Almería, Málaga)
- * Subsector extractivo pesquero del que depende gran parte de la población activa de algunas ciudades (Barbate, Isla Cristina, ...)
- * Turismo con sesgo náutico-deportivo (puertos deportivos de la costa de Málaga, ...)

A las anteriores funciones podría añadirse otra, todavía en estado embrionario, ligada a las oportunidades que genera el puerto como plataforma de transporte multimodal: la de constituirse en Zona de Actividad Logística (ZAL). Aunque la idea no es nueva, el ente público Puertos del Estado desarrolla en la actualidad un estudio en Andalucía que analiza las posibilidades de implantación de una ZAL vinculada a las facilidades portuarias de la Bahía de Algeciras.

5. DEFICIENTE INTEGRACIÓN PUERTO, TERRITORIO Y CIUDAD

La integración del sistema de transporte ferroviario con los puertos andaluces es muy deficiente. Incluso puede afirmarse que ha empeorado en el periodo de tiempo observado: mientras en 1981 a cada tonelada que entraba o salía por ferrocarril le correspondían 2 que elegían la carretera, en 1994 dicha relación ha pasado a ser de 1/44.

En otras palabras, los casi 22 millones de toneladas que circulan al año por las carreteras en dirección o procedentes del sistema portuario

tienen un gran impacto tanto en la red viaria como en los accesos a las grandes ciudades portuarias. Tal fenómeno, que es bien conocido y se viene produciendo desde hace tiempo, unido a la congestión propia del tráfico urbano, debería obligar a redefinir las estrategias desplegadas por RENFE y algunos de los principales usuarios portuarios de Andalucía.

Por otra parte, la integración del puerto de Interés General con la ciudad homónima se lleva a cabo, básicamente, a través de la figura urbanística del Plan Especial de Ordenación del Espacio Portuario. Dichos planes, a pesar de constituir serios esfuerzos por facilitar la integración puerto-ciudad han encontrado, muy a menudo, obstáculos vinculados al entendimiento interinstitucional para su aprobación y aplicación (algunos Planes Especiales portuarios iniciaron su andadura hace diez años y todavía no han sido aprobados definitivamente).

Varias consecuencias pueden derivarse de esta situación. Es posible que una de ellas sea la siguiente: si no existe acuerdo entre las diferentes escalas de la administración pública (local, regional y estatal), las inversiones que en los últimos años venía realizando la Dirección General de Puertos o el actual ente público PE, en favor de la integración puerto-ciudad, puedan verse seriamente mermadas o comprometidas.

El caso de los puertos de competencia autonómica es distinto. La Ley 8/1988 de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma Andaluza intenta adecuar la construcción de estos a su verdadera finalidad. El efecto de eliminar las tradicionales prácticas inmobiliarias especulativas tienen como resultado el hecho de que, desde su entrada en vigor, no se haya construido ningún puerto deportivo privado. Desde esa fecha todos los de nueva planta han sido auspiciados y financiados por la Administración Pública Regional.

6. PROGRESIVA ADAPTACIÓN A LAS EXIGENCIAS AMBIENTALES

El carácter urbano de los puertos andaluces, su delicado emplazamiento en la franja costera respecto a ecosistemas extremadamente frágiles (bahías, rías, ...), e incluso su localización cercana o inmediata a determinados espacios naturales protegidos (Huelva, Bahía de Cádiz, etc.) obligan a un tratamiento detenido de la cuestión. Dos razones aconsejan tal proceder: la que se deriva directamente de su relación con la nueva etapa de la gestión ambiental y la que vincula dicha relación al funcionamiento y a los costes de éste.

Tales aspectos significan la ruptura de una concepción constructiva y exclusivamente operativa de los puertos. La progresiva adaptación a

las exigencias ambientales que nuestra sociedad exige aparece recogida de manera expresa en el soporte normativo. Explícitamente puede encontrarse en las correspondientes leyes de puertos del Estado (art. 20, 21, 60, 61, 62, 66,...), y de la Comunidad Autónoma (art. 5.1 de la Ley 8/1988 de Puertos Deportivos).

En estos últimos años se han llevado a cabo experiencias interesantes relacionadas con el medio ambiente portuario. En el puerto de Interés General de la Bahía de Cádiz funciona una iniciativa relativamente innovadora en los puertos españoles: se ha creado una Comisión Delegada del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria denominada "de mejora del medio ambiente de las dársenas portuarias". En ella están representadas todas las administraciones públicas implicadas de manera especial en la gestión ambiental de las aguas portuarias y se abordan, de manera específica, los problemas típicos de dicho medio (vertidos de residuos oleosos y sólidos,...).

En el contexto internacional se produce un acontecimiento muy significativo: es aprobado, en abril de 1994, el "Código de conducta ambiental de la Organización de Puertos Marítimos Europeos" (ESPO). Dicho documento viene a marcar las pautas del futuro comportamiento ambiental en infraestructuras tan singulares. Tal circunstancia debe considerarse como una contribución institucional que refuerza las hipótesis expresadas en anteriores líneas.

Por último, es conveniente señalar que durante 1995 en Andalucía ha tenido lugar una experiencia piloto tan positiva como interesante: se ha desarrollado la adjudicación, en concurso público, de la recogida de residuos oleosos procedentes de las sentinas de los buques de las autoridades portuarias de la CAA, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional "MARPOL 73/78". Razones de economía de escala impedirían que, en cada una de ellas por separado, dicho servicio se prestara con costes razonables para los usuarios. En este sentido cabe afirmar que las aguas litorales de nuestra Comunidad Autónoma reflejarán en los próximos años las ventajas indudables que de la aplicación de esta iniciativa se derivan.

CUADRO 1
INVERSIONES REALIZADAS EN EL SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ
ENTRE 1982 Y 1995 (pesetas corrientes)

AÑO	A	B	C	D	E
1982	15.106	3.396	22,5		3.396
1983	18.480	4.268	23,1		4.268
1984	19.298	3.790	19,6	89	3.879
1985	22.079	3.545	16,1	309	3.854
1986	22.451	4.000	17,8	273	4.273
1987	20.578	3.722	18,1	459	4.181
1988	25.348	4.323	17,1	643	4.966
1989	29.671	6.682	22,5	2.291	8.973
1990	37.632	8.056	21,4	2.315	10.371
1991	39.078	9.267	23,7	3.701	12.968
1992	41.418	9.471	22,9	3.526	12.997
1993	45.317	8.312	18,3	2.695	11.007
1994	47.428	7.354	15,5	1.483	8.837
1995	55.287	10.203	18,5	?	10.203
TOTAL	439.171	86.389	19,7	17.784	104.173

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado y Empresa Pública Puertos de Andalucía

- A – Inversiones en los puertos de Interés General de España*
B – Inversiones en los puertos de Interés General de Andalucía
C – % de inversión en los puertos de I.G. andaluces respecto a los de España
D – Inversión realizada por la Comunidad Autónoma de Andalucía
E – Inversión total en el sistema portuario andaluz

CUADRO 2
INVERSIONES REALIZADAS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DE ANDALUCÍA ENTRE 1982 Y 1995 (PESETAS CORRIENTES)

AÑO	Algeciras	Almería	B.Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla	TOTAL
1982	897	249	787	850	299	314	3.396
1983	1.272	241	1.042	764	619	330	4.268
1984	1.161	117	868	668	552	424	3.790
1985	541	238	696	547	1.146	377	3.545
1986	1.150	161	674	623	821	571	4.000
1987	895	168	1.003	643	592	421	3.722
1988	502	239	1.175	682	811	914	4.323
1989	940	372	1.280	763	1.412	1.915	6.682
1990	1.355	486	2.000	927	1.400	1.888	8.056
1991	2.337	185	2.284	550	1.899	2.012	9.267
1992	3.295	375	1.565	736	2.000	1.500	9.471
1993	4.881	393	712	992	308	1.026	8.312
1994	3.070	724	1.224	937	958	441	7.354
1995	3.668	646	1.293	2.079	1.133	1.384	10.203
TOTAL	25.964	4.594	16.603	11.761	13.950	13.517	86.389

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 3
TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL ENTRE 1982 Y 1995
(MILLONES DE TM.)

AÑO	ESPAÑA	ANDALUCÍA	% de los Andaluces
1982	223	46,5	20,9
1983	237	47,9	20,2
1984	227	49,4	21,8
1985	237	52,6	22,2
1986	238	56,2	23,6
1987	243	57,8	23,8
1988	242	56,7	23,4
1989	254	57,3	22,6
1990	256	58,7	22,9
1991	265	62,6	23,6
1992	260	65,0	25,0
1993	245	64,4	26,3
1994	260	71,2	27,4
1995	273		

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 4
TRÁFICO DE LOS PUERTOS ANDALUCES DE INTERÉS GENERAL
ENTRE 1982 Y 1994 (MILLONES DE TM.)

AÑO	Algeciras	Almería	B.Cádiz	Huelva	Málaga	Sevilla	TOTAL
1982	19,3	4,6	2,8	9,5	6,9	3,4	46,5
1983	17,9	4,8	4,8	9,7	7,1	3,6	47,9
1984	19,6	6,0	4,1	9,6	6,8	3,3	49,4
1985	21,0	7,7	4,0	9,4	7,2	3,3	52,6
1986	22,9	7,8	4,2	11,2	7,6	2,5	56,2
1987	24,9	7,8	4,5	10,1	7,8	2,7	57,8
1988	23,7	7,9	3,3	10,9	8,2	2,7	56,7
1989	25,5	7,4	2,8	10,5	8,4	2,7	57,3
1990	26,4	6,8	3,2	10,1	9,2	3,0	58,7
1991	29,7	7,7	3,2	9,4	9,2	3,4	62,6
1992	30,0	8,6	3,1	10,7	9,3	3,3	65,0
1993	30,0	8,4	3,7	11,1	8,5	2,7	64,4
1994	34,8	7,7	4,1	12,6	8,9	3,1	71,2

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 5
EVOLUCIÓN DE ALGUNAS VARIABLES DE INFRAESTRUCTURA Y
EQUIPAMIENTO DE LOS PUERTOS ANDALUCES DE INTERÉS
GENERAL ENTRE 1981 Y 1994

PUERTO	Superficie terrestre (ha)		Muelles > 4 m. calado (metros lineales)		Grúas (número total)	
	1981	1994	1981	1994	1981	1994
B.Algeciras	80,7	258,6	5.891	9.695	19	37
Almería	34,6	64,8	3.481	5.439	17	21
B.Cádiz	300,8	325,6	4.685	11.265	26	32
Huelva	1.047,2	1.138,8	5.937	6.435	27	71
Málaga	54,7	59,8	4.175	5.005	35	21
Sevilla	475,3	481,0	4.020	5.884	61	42
Andalucía	1.993,3	2.303,6	28.189	43.723	185	224
%And/Esp	49,6	40,1	17,9	19,4	12,0	19,5

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 6
OFERTA PORTUARIA GESTIONADA DIRECTA O INDIRECTAMENTE A
TRAVÉS DE LA EMPRESA PÚBLICA PUERTOS DE ANDALUCÍA (1994)

E.P.P.A.	Atraques (nº)	Privado	Atraques (nº)
Isla Cristina	202	Puerto Sherry	1.000
El Terrón	150	Sotogrande	535
El Rompido	25	La Duquesa	328
Mazagón	516	Banús	918
Chipiona	355	M. Marbella	377
Conil	45	Cabopino	164
Barbate	421	Benalmádena	952
La Atunara	200	El Candado	176
Estepona	441	Punta de la Mora	239
Marbella	500	Almerimar	1.000
Fuengirola	400	Aguadulce	728
La Caleta	280	San José	229
Adra	80		
Roquetas de Mar	200		
Carboneras	80		
Garrucha	326		
TOTAL EPPA	4.221	TOTAL PRIVADOS	6.646
TOTAL ANDALUCÍA 10.867			

Empresa Pública Puertos de Andalucía

CUADRO 7
VINCULACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ
A LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA REGIONAL Y NACIONAL
A TRAVÉS DE ALGUNOS RUBROS MERCANTILES

Mercancía	Puerto (1994)	Miles de Tm	Lugar respecto total puertos de España
Petróleo crudo	B.Algeciras	9.079	1º
	Málaga	6.927	4º
Gas natural	Huelva	1.270	2º
Carbón	B. Algeciras	1.488	4º
Fosfatos	Huelva	1.548	1º
Cereales-harinas	Sevilla	390	3º
	Málaga	335	4º
Petróleo refinado	B.Algeciras	2.723	1º
Abonos	Huelva	145	2º
Aceites	Málaga	55	2º
	Sevilla	55	2º
Vinos y alcoholes	B.Cádiz	113	3º
Sal	B.Cádiz	37	2º
Cemento-Clinker	Almería-Motril	1.749	1º
Mineral de hierro	Almería-Motril	2.070	2º
Frutas y hortalizas	B.Cádiz	302	4º

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 8
LUGAR JERÁRQUICO QUE OCUPAN LOS PUERTOS DE
ANDALUCÍA EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (1994)

Función/actividad	Puerto	Volumen	Lugar
Total mercancías	B. Algeciras	34,8 mill. Tm	1º
Avituallamiento	B. Algeciras	1,6 mill. Tm	1º
Contenedores	B. Algeciras	1 mill. TEUS	1º
Pasajeros	B. Algeciras	3,7 mill. pasajeros	1º
Buques entrados	B. Algeciras	14 mil buques	1º

Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

CUADRO 9
PESCA FRESCA DESEMBARCADA EN EL SISTEMA PORTUARIO
ANDALUZ ENTRE 1992 Y 1994 (MILES DE TM)

AÑO	Puertos Estado	E.P.P.A.	TOTAL	%EPPA/PE
1992	86	29	115	25,2
1993	86	32	118	27,1
1994	80	36	116	31,0

Elaboración propia a partir de datos de PE y EPPA

CUADRO 10
PESCA FRESCA DESEMBARCADA EN LOS PUERTOS DE LA E.P.P.A.
ENTRE 1992 Y 1994 (TM.)

PUERTO	1992	1993	1994
Isla Cristina	5.828	7.550	8.322
Barbate	5.466	5.903	7.791
Adra	4.608	3.979	3.556
La Caleta	4.169	4.583	4.604
Estepona	3.282	2.682	3.650
Fuengirola	2.173	1.512	1.758
Marbella	1.598	1.478	1.633
Garrucha	1.165	1.228	1.510
Conil	465	832	1.018
Carboneras			1.142
Roquetas	251	403	387
El Terrón	111	68	169
Chipiona		299	274
TOTAL	29.115	31.574	35.815

Empresa Pública Puertos de Andalucía

CUADRO 11
RELACIÓN DEL TONELAJE ENTRADO/SALIDO POR FERROCARRIL O
CARRETERA (1981 Y 1994)

PUERTO	Tm carretera/Tm ferrocarril	
	1981	1994
B. Algeciras	957	28
Almería	0,3	3.527
B. Cádiz	61	28
Huelva	0,9	52
Málaga	9	28
Sevilla	51	3.044
ANDALUCÍA	2	44
ESPAÑA	6	10

Elaboración propia a partir de datos de PE

