

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN
COMERCIAL ESPAÑOLA

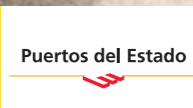
HISTORIA DE LA
NAVEGACIÓN
COMERCIAL ESPAÑOLA

*Tráfico de los Puertos
de Titularidad Estatal
desde la antigüedad
a la conclusión del siglo XX*



TOMO
PRIMERO

Elena María Ruiz Romero de la Cruz



Sobrecubierta:

Embarque de uva en el Puerto de
Almería a mediados del siglo XX.
A.P. Almería-Motril

DVP: 120 Euros

ISBN 84-88975-42-2



9 788488 975423

Ente Público Puertos del Estado
Avda. del Partenón, 10
Campo de Las Naciones
28042 Madrid (España)
www.puertos.es

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN
COMERCIAL ESPAÑOLA

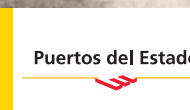
HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA

*Tráfico de los Puertos
de Titularidad Estatal
desde la antigüedad
a la conclusión del siglo XX*



TOMO
SEGUNDO

Elena María Ruiz Romero de la Cruz



PVP: 120 Euros

ISBN 84-88975-43-0



Ente Público Puertos del Estado
Avda. del Partenón, 10
Campo de Las Naciones
28042 Madrid (España)
www.puertos.es

Sobrecubierta:

Embarque de uva en el Puerto de
Almería a mediados del siglo XX.
A.P. Almería-Motril

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA

*Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal
desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*

TOMO
PRIMERO

Eusebio María Ruiz Romero de la Cruz



MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



FICHA CATALOGRÁFICA

RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena María

Historia de la navegación comercial española : tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX / Elena María Ruiz Romero de la Cruz. – Madrid : Ente Público Puertos del Estado, 2004

2 v. (1.376 p.) : il. col. ; 29,7 cm.

Edición de 1.000 ejemplares

D.L. M-27808-2004

ISBN 84-88975-42-2 (Tomo primero)

ISBN 84-88975-43-0 (Tomo segundo)

ISBN 84-88975-44-9 (Obra completa)

1. HISTORIA ECONÓMICA-ESPAÑA. 2. COMERCIO PORTUARIO-ESPAÑA. 3. PUERTOS DE TITULARIDAD ESTATAL. 4. SERIES HISTÓRICAS TRÁFICO PUERTOS ESPAÑOLES
303

Autora de los textos y dirección del proyecto

Elena María Ruiz Romero de la Cruz

Equipo de colaboradores

José María Sánchez Segovia

Ignacio Cruz Padial

Coordinación y diseño de la publicación

Emilio Piñeiro Díaz

Ilustraciones

Isidoro González-Adaliz Cabezas

Fotografía Digital

A. Rubio & Asociados

Infografía Virtual

Miquel Pujol Malé

Edición Primera

Madrid, junio de 2004

Edita

Ente Público Puertos del Estado

Impresión

V.A. Impresores, S.A.

I.S.B.N. 84-88975-42-2 (Tomo primero)

84-88975-44-9 (Obra completa)

Depósito Legal M-27808-2004

Esta edición de Historia de la Navegación Comercial Española. Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX consta de 1.000 ejemplares, editados en dos volúmenes:

Tomo primero: 744 págs.

Tomo segundo: 632 págs.

*A la familia, especialmente a mi madre
y a mis hermanas Dolores y Paloma.
A Ignacio y a nuestros hijos Elena de los Reyes
e Ignacio J. de la Esperanza.
Y a los que escuchan el canto de las "sirenas"
y se perturban...*

Sumario

	<u>Página</u>
ÍNDICE TOMO PRIMERO	9
PRÓLOGO	13
PRESENTACIÓN	15
AGRADECIMIENTOS	17
CAPÍTULO INTRODUCTORIO	21
I. El marco institucional: conceptos básicos	21
II. Escenarios del trabajo de investigación	27
CAPÍTULO 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE	43
1.1. Autoridad Portuaria de Pasajes	45
1.2. Autoridad Portuaria de Bilbao	79
1.3. Autoridad Portuaria de Santander	125
1.4. Autoridad Portuaria de Gijón	167
1.5. Autoridad Portuaria de Avilés	205
1.6. Fachada Marítima Norte	236
CAPÍTULO 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA	241
2.1. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao	243
2.2. Autoridad Portuaria de A Coruña	273
2.3. Autoridad Portuaria de Vilagarcía	329
2.4. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	357
2.5. Autoridad Portuaria de Vigo	389
2.6. Fachada Marítima Galicia	424
CAPÍTULO 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	429
3.1. Autoridad Portuaria de Huelva	431
3.2. Autoridad Portuaria de Sevilla	489
3.3. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz	533
3.4. Fachada Marítima Suratlántica	580
CAPÍTULO 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA	585
4.1. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras	587
4.2. Autoridad Portuaria de Málaga	621
4.3. Autoridad Portuaria de Almería-Motril	671
4.4. Fachada Marítima Surmediterránea	722
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO PRIMERO	727
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO PRIMERO	737

	<u>Página</u>
ÍNDICE TOMO SEGUNDO	751
CAPÍTULO 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE	755
5.1. Autoridad Portuaria de Cartagena	757
5.2. Autoridad Portuaria de Alicante	787
5.3. Autoridad Portuaria de Valencia	819
5.4. Autoridad Portuaria de Castellón	865
5.5. Fachada Marítima Levante	906
CAPÍTULO 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA	911
6.1. Autoridad Portuaria de Tarragona	913
6.2. Autoridad Portuaria de Barcelona	953
6.3. Fachada Marítima Cataluña	992
CAPÍTULO 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA	997
7.1. Autoridad Portuaria de Ceuta	999
7.2. Autoridad Portuaria de Melilla	1033
7.3. Fachada Marítima Norte de África	1076
CAPÍTULO 8. FACHADA MARÍTIMA BALEARES	1081
8.1. Autoridad Portuaria de Baleares	1083
8.2. Fachada Marítima Baleares	1128
CAPÍTULO 9. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS	1133
9.1. Autoridad Portuaria de Las Palmas	1135
9.2. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	1181
9.3. Fachada Marítima Canarias	1241
SERIES HISTÓRICAS DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL EN ESPAÑA (1962-2000)	1245
1. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal (1962-2000)	1247
2. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal por Comunidades Autónomas (1962-2000)	1255
3. Estructura del comercio exterior del sistema portuario de titularidad estatal por países y áreas de origen y destino (1962-2000)	1304
BIBLIOGRAFÍA POR PUERTOS	1327
ANEXO LEGISLATIVO (1833-2000)	1353
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO SEGUNDO	1359
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO SEGUNDO	1369

Índice

tomo primero

	<i>Página</i>
PRÓLOGO	13
PRESENTACIÓN	15
AGRADECIMIENTOS	17
CAPÍTULO INTRODUCTORIO	21
I. EL MARCO INSTITUCIONAL: CONCEPTOS BÁSICOS	21
I.1. Organización del sistema portuario español: Puertos del Estado	21
I.2. Conceptos relacionados con el puerto marítimo	23
I.3. Clasificación y características generales de los puertos	26
II. ESCENARIOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	27
II.1. El mar como elemento de progreso de la sociedad	27
II.2. Perfiles del trabajo de investigación	32
II.3. Las fuentes utilizadas: problemas y método	33
II.4. Estructura de la investigación	36
CAPÍTULO 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE	43
1.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES	45
1.1.1. Historia del Puerto de Pasajes	46
1.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	55
1.1.3. Tráfico de mercancías (1898-2000)	56
1.1.3.1. Principales productos y estudio detallado (1940-1941)	57
1.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	58
1.1.4. Movimiento de buques (1927/2000)	58
1.1.5. Pasajeros (1942-1962)	59
1.1.6. Pesca (1940/2000)	59
1.1.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	60
1.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	79
1.2.1. Historia del Puerto y Ría de Bilbao	80
1.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	90
1.2.3. Tráfico de mercancías (1878-2000)	90
1.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1878-2000)	91
1.2.3.2. Tráfico de carbón y mineral según clase de navegación (1878-1961) y principales productos (1930/1940)	92
1.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	94
1.2.4. Movimiento de buques (1878-2000)	94
1.2.5. Pasajeros (1930-2000)	95
1.2.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	96
1.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	125
1.3.1. Historia del Puerto de Santander	126
1.3.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	134
1.3.3. Tráfico de mercancías (1874-2000)	135
1.3.3.1. Las exportaciones de mineral (1887-1941) y principales productos (1902-1936) ...	136

	<i>Página</i>
1.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	137
1.3.4. Movimiento de buques (1874/2000)	138
1.3.5. Pasajeros (1916/2000)	139
1.3.6. Pesca (1918/1961)	140
1.3.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	140
1.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN	167
1.4.1. Historia del Puerto de Gijón y El Musel	168
1.4.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	177
1.4.3. Tráfico de mercancías (1900-2000)	178
1.4.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación y principales productos (1900-1921)	179
1.4.3.2. Principales productos (1923-1957)	179
1.4.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	180
1.4.4. Movimiento de buques (1857/2000)	181
1.4.5. Pasajeros (1911/1978)	182
1.4.6. Pesca (1922/2000)	182
1.4.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	183
1.5. AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS	205
1.5.1. Historia del Puerto y Ría de Avilés	206
1.5.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	212
1.5.3. Tráfico de mercancías (1895-2000)	213
1.5.3.1. Principales productos: tráfico de carbón (1894-1929)	213
1.5.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	214
1.5.4. Movimiento de buques (1927/2000)	215
1.5.5. Pesca (1925-2000)	216
1.5.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	216
1.6. FACHADA MARÍTIMA NORTE	236
CAPÍTULO 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA	241
2.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO	243
2.1.1. Historia de los Puertos de Ferrol y San Cibrao	244
2.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	253
2.1.3. Tráfico de mercancías (1901-2000)	253
2.1.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	254
2.1.4. Movimiento de buques (1961-2000)	254
2.1.5. Pesca (1950-1961)	255
2.1.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	256
2.1.7. Tráfico de los Puertos A.P. de Ferrol-San Cibrao (1989-2000)	256
2.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA	273
2.2.1. Historia del Puerto de A Coruña	274
2.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	282
2.2.3. Tráfico de mercancías (1917-2000)	282
2.2.3.1. Principales productos en cabotaje y bahía (1920/1950)	284
2.2.3.2. Principales productos en exterior: áreas de comercio (1920/1950) y continentes (1921-1957)	287
2.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	289
2.2.4. Movimiento de buques (1920/2000)	289
2.2.5. Pasajeros (1920-1978)	290
2.2.6. Pesca (1921-2000)	291
2.2.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	291
2.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA	329
2.3.1. Historia del Puerto y Ría de Vilagarcía de Arousa	330
2.3.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	336
2.3.3. Tráfico de mercancías (1924-2000)	337

	<i>Página</i>
2.3.3.1. Principales productos (1936-2000)	338
2.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	338
2.3.4. Movimiento de buques (1930/2000)	339
2.3.5. Pasajeros (1908/1993)	339
2.3.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	340
2.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	357
2.4.1. Historia del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra	358
2.4.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	365
2.4.3. Tráfico de mercancías (1912-2000)	366
2.4.3.1. Principales productos (1880-1884 / 1947-1950)	366
2.4.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	367
2.4.4. Movimiento de buques (1880-1884/1948/2000)	367
2.4.5. Pesca (1930-2000)	368
2.4.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	369
2.5. AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO	389
2.5.1. Historia del Puerto de Vigo y su Ría	390
2.5.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	399
2.5.3. Tráfico de mercancías (1888/2000)	400
2.5.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	401
2.5.4. Movimiento de buques (1888/2000)	401
2.5.5. Pasajeros (1885/1985)	402
2.5.6. Pesca (1926-2000)	403
2.5.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	404
2.6. FACHADA MARÍTIMA GALICIA	424
CAPÍTULO 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	429
3.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA	431
3.1.1. Historia del Puerto de Huelva	432
3.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	441
3.1.3. Tráfico de mercancías (1900-2000)	442
3.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación y por continentes (1901-1955)	443
3.1.3.2. Principales productos en cabotaje (1905/1950)	443
3.1.3.3. Principales productos en exterior por países y continentes (1905/1950)	447
3.1.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	450
3.1.4. Movimiento de buques (1901-2000)	450
3.1.5. Pesca (1941-2000)	451
3.1.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	452
3.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA	489
3.2.1. Historia del Puerto y Ría de Sevilla	490
3.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	499
3.2.3. Tráfico de mercancías (1871-2000)	499
3.2.3.1. Principales productos (1900-1903/1923-1933)	501
3.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	504
3.2.4. Movimiento de buques (1871/2000)	505
3.2.5. Pesca (1930-1961)	506
3.2.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	506
3.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE CÁDIZ	533
3.3.1. Historia de los Puertos de la Bahía de Cádiz	534
3.3.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	543
3.3.3. Tráfico de mercancías (1908-2000)	544
3.3.3.1. Principales productos en cabotaje y exterior (1910/1930)	544
3.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	547
3.3.4. Movimiento de buques (1909-2000)	548

	<i>Página</i>
3.3.5. Pasajeros (1908/2000)	548
3.3.6. Pesca (1929-2000)	549
3.3.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	550
3.3.8. Tráfico de los Puertos A.P. de Bahía de Cádiz (1989-2000)	550
3.4. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	580
CAPÍTULO 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA	585
4.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS	587
4.1.1. Historia de los Puertos de la Bahía de Algeciras	588
4.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	596
4.1.3. Tráfico de mercancías (1908-2000)	597
4.1.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	598
4.1.4. Movimiento de buques (1947/2000)	598
4.1.5. Pasajeros (1930-2000) y automóviles (1948/2000)	599
4.1.6. Pesca (1930-2000)	600
4.1.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	600
4.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA	621
4.2.1. Historia del Puerto de Málaga	622
4.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	631
4.2.3. Tráfico de mercancías (1877-2000)	632
4.2.3.1. Principales productos en exterior (1911-1933)	633
4.2.3.2. Principales productos en cabotaje (1938/1955)	633
4.2.3.3. Principales productos en exterior (1938/1955)	636
4.2.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	637
4.2.4. Movimiento de buques (1923/2000)	637
4.2.5. Pasajeros (1924-2000)	638
4.2.6. Pesca (1938-1960)	639
4.2.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	639
4.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA-MOTRIL	671
4.3.1. Historia de los Puertos de Almería y Motril	672
4.3.1.1. Historia del Puerto de Almería	672
4.3.1.2. Historia del Puerto de Motril	676
4.3.1.3. Historia reciente de los Puertos de la A.P. Almería-Motril	678
4.3.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	680
4.3.3. Tráfico de mercancías (1843/2000)	681
4.3.3.1. Principales productos Puerto de Almería (1887/1958) y Puerto de Motril (1927/1987)	682
4.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	686
4.3.4. Movimiento de buques (1843/2000)	686
4.3.5. Pasajeros (1883/2000)	687
4.3.6. Pesca (1940-1962)	688
4.3.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	688
4.3.8. Tráfico de los Puertos A.P. de Almería-Motril (1989-2000)	689
4.4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA	722
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO PRIMERO	727
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO PRIMERO	737

Prólogo

El descubrimiento de los diversos mares de la Tierra y el control de las técnicas de navegación han permitido progresivamente el contacto de los diferentes pueblos, primero entre colectividades próximas y luego más alejadas, facilitando así la difusión y mezcla de sus culturas y el intercambio de mercancías.

El Mediterráneo representa un buen ejemplo de ello. A partir del año 2000 a.C. fue escenario singular y único del nacimiento y desarrollo de una cultura, la helenística, foco de la civilización occidental hasta bien entrada la Edad Moderna que evolucionó sobre las rutas de navegación y los emporios, y dio lugar a la que podríamos considerar la primera globalización de la Historia, en un ámbito marítimo al que los griegos denominaron Oikumene, “casa común”, fusión de culturas y pueblos desde el mar Negro hasta las Columnas de Hércules.

Rodeada de mar y periférica en Europa, la situación de la Península Ibérica condicionó su itinerario histórico en la Antigüedad. Las riquezas minerales, la fertilidad de sus campos y la bondad de sus puertos naturales desempeñaron un papel de gran valor estratégico para la definición de las rutas marítimas y el establecimiento de intercambios comerciales.

El relevo del protagonismo del Mar Mediterráneo por el Océano Atlántico, tras el descubrimiento de América, situó a nuestro país en el eje del mundo conocido y en el centro de los acontecimientos que fueron marcando la evolución comercial del mundo; estos dos hechos jalonaron las etapas de la historia de la navegación española y la de sus puertos a lo largo de más de tres siglos.

La implantación del Estado Liberal en el siglo XIX, el progresivo aumento de nuestro comercio con Europa y el declive de los intercambios con las Indias, así como la revolución tecnológica del vapor y el acero en la industria naval señalarían los retos de una nueva época.

La creación del Ministerio de Fomento General del Reino en 1832, el traspaso a la jurisdicción civil, desde el Ministerio de Marina, de las competencias en materia de obras de puertos, un importante avance en los métodos de ejecución de las infraestructuras

portuarias y la constitución, a partir de 1868, de las Juntas de Obras, transformaron nuestros puertos y les otorgaron un papel esencial en el contexto del desarrollo económico nacional.

Este período de transformaciones y cambios se cerró con la publicación, en 1880, de la ansiada Ley de Puertos, la primera norma que reguló integral y específicamente el dominio público, la obra y la financiación portuarias. Hoy, las 27 Autoridades Portuarias que conforman el Sistema Portuario de Titularidad Estatal son herederas directas, en fórmula evolucionada, de las extintas Juntas de Obras que tanto significaron para los puertos.

La publicación de este libro, un notable trabajo que recoge y analiza los tráficos marítimos portuarios desde los primeros datos disponibles hasta los del año 2000, evidencia la importancia que nuestros puertos tienen en el desarrollo de la economía productiva y el comercio exterior en un país como España periférico respecto a los grandes centros europeos de producción y consumo.

De esta importancia es ejemplo que en el citado año 2000, el 58% de nuestras exportaciones y el 82% de nuestras importaciones, de la cuales casi la mitad eran productos petrolíferos y derivados del carbón de alto valor estratégico, se realizaron por vía marítima.

Conscientes del papel estratégico que desempeñan los puertos de Interés General como elementos esenciales en un sistema de transportes intermodal, eficiente y ambientalmente sostenible, la política del Ministerio de Fomento, en esta nueva etapa, está dirigida a incrementar el esfuerzo inversor para ampliar y mejorar las infraestructuras portuarias, a potenciar los puertos como nodos de interconexión modal y plataformas logísticas que generen valor añadido a sus tráficos, y en definitiva, a impulsar la economía nacional y a hacerla más competitiva en el marco del proceso de globalización mundial y en el de la consolidación del ampliado mercado interior comunitario.

Magdalena Álvarez Arza
Ministra de Fomento

Presentación

El reto de los hombres que hicieron posible la evolución de cada uno de los puertos españoles y que han pasado a la historia portuaria de cada ciudad marítima, fué conseguir que sus ideas e iniciativas se transformaran en realidades; el reto de la autora de este trabajo ha sido descubrir las claves comerciales de una importantísima parcela del contexto económico, la que se gesta a través del Sistema Portuario de Titularidad Estatal y para ello no ha escatimado esfuerzo, pues la obra alberga una gran cantidad de datos, elaborados con tesón a partir de la Memorias comerciales y de todo tipo de registros que sirvieran a la causa del esclarecimiento del pasado marítimo, desde que se constituyeron las entonces denominadas Juntas de Obras. El mejor entendimiento de dichas cifras implicaba tratar de conocer la historia portuaria de las ciudades que hoy son señas de identidad en el movimiento mercantil que generan los puertos, y a ese empeño se ha dedicado con afán desmedido, como lo demuestra el volumen que al final ha alcanzado la investigación.

La obra se presenta, solamente por razón de voluminosidad, en dos tomos, aunque conforma un todo uno magníficamente estructurado, que comprende información sobre las 27 Autoridades Portuarias, agrupadas por fachadas marítimas. Tras un capítulo introductorio en el que se describen los conceptos básicos del marco institucional y los escenarios del trabajo de investigación, cada uno de los restantes se dedica a una fachada marítima concreta, describiendo y analizando para cada Autoridad Portuaria en ella integrada, su historia, los principales tráficos y su evolución desde los primeros datos disponibles hasta el año 2000.

La capacidad profesional de la autora queda de manifiesto, pues ha sido necesario ordenar la ingente documentación que ha manejado, no cejando en su empeño de escribirla toda generosamente. Cualquier información o dato ha sido adecuadamente observado y valorado y creo que no sería de justicia pasar por alto ese objetivo, alcanzado con creces, de sacar a luz pública la trayectoria mercantil de los puertos en España.

La accesibilidad del texto invita a la lectura y contemplación de los innumerables testimonios fotográficos, trasladando la perspectiva mercantil de los puertos españoles, sin dejar de plasmar en profundidad todo lo referente a los tráficos que discurren en sus dársenas hasta la conclusión del siglo XX, por ello estimamos que es una valiosa aporta-

ción, que será un referente básico para entender la historia marítima del conjunto del Estado y servirá, como toda investigación retrospectiva, al mejor conocimiento del pasado, marcando pautas de estudio únicas, en la medida que abarcan al conjunto de Puertos de Titularidad Estatal, permitiendo abordar las bases de futuro de los puertos en España, distinguiendo la trayectoria que han seguido los núcleos portuarios desde las etapas más pretéritas de su historia.

Mariano Navas Gutiérrez
Presidente del Ente Público Puertos del Estado

Agradecimientos

Un trabajo de investigación siempre requiere de tesón y perseverancia para encontrar la senda por donde debe discurrir. A veces estos caminos son alterados porque no encuentras el apoyo necesario, tanto financiero como humano, para proseguir con los objetivos propuestos. He de decir que no es el caso que nos ocupa, pues la magnitud de la obra que se presenta, se debe a un amplio capítulo de instituciones y personas que han hecho posible que *la Historia de la Navegación Comercial Española* sea una realidad.

La casualidad o el destino hizo que intentando ordenar la documentación referida a la historia económica del puerto de Málaga, contactara con D. José M^a Sánchez Segovia, a la sazón Jefe del Departamento de Estadística de Puertos del Estado, a fin de poder disponer de los datos que a nivel general existieran en dicha entidad; esta consulta, solícitamente atendida, acabaría convirtiéndose en el germen de este estudio, pues a las sugerencias de si seríamos capaces de trazar la semblanza comercial, para el conjunto de puertos en España, mi respuesta fue afirmativa.

El compromiso que estaba adquiriendo iría progresivamente cambiando mis hábitos personales, pues la entrega que ha requerido este trabajo ha sido colosal, pero el mar ha sido siempre una de mis pasiones, y a nivel de investigación consideré que me encontraba ante un reto al que no podía sustraerme, a pesar de que la conclusión de la Tesis doctoral y las vicisitudes universitarias que tuve que superar en su momento, me habían enseñado que sería un camino que tendría que recorrer a “solas conmigo misma”.

En un principio se formó un equipo de trabajo, de expertos en distintas especialidades, pero el rumbo que iba tomando el estudio, más centrado en el campo profesional de la historia económica, haría que definitivamente me enfrentara prácticamente en solitario a esta tarea, lo que me inquietaba pues era de una gran envergadura y, conociéndome, sabía que no pararía hasta haber visto todo lo que fuera necesario, para descubrir las claves pretéritas y actuales del comercio vía marítima para el conjunto de puertos en España.

Así pues, mi primer agradecimiento quiero que sea a nivel institucional para Puertos del Estado, que nos ha solicitado un proyecto muy interesante, sobre todo y dentro del Ente Público he de destacar la ya mencionada figura de D. José M^a Sánchez, pues este trabajo investigador le debe mucho y yo también; quiero expresar que sin su constancia, sus consejos y su ayuda no habría sido posible llevar la “nave a buen puerto”, ha sido un gran colaborador y sobre todo ya es un gran amigo.

Además, dentro del citado organismo tuve la suerte de poder confiar estos largos años de esfuerzo a D. Emilio Piñeiro Díaz, coordinador de la edición, que es quién, con su buen hacer, se ha ocupado del diseño final de la obra, “mimando” todos y cada uno de los detalles inherentes a su publicación. También a su figura le debo un profundo y sincero agradecimiento. No quiero pasar por alto la labor de Dña Carmen Enrique Rojo, pues su sensibilidad ha favorecido el curso de la investigación, animando a la autora en todo momento, sobre todo en los períodos de dificultad, muchas gracias Carmen.

La complejidad del tema ha hecho inevitable el requerimiento de información a las Autoridades Portuarias, nutriendo progresivamente de libros, documentos, Memorias, fotografías, planos, etc.

No habría papel suficiente con el que detallar las innumerables personas que se encuentran detrás del análisis de los puertos de titularidad estatal, por lo que se ha dejado constancia en ellos de unas referencias personalizadas de agradecimiento.

Las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación han ido enviando desde las ciudades marítimas publicaciones y algunos datos antiguos de tráfico, la verdad es que la respuesta ha sido extraordinaria, y ese abundante material permitiría ahondar más profundamente en el estudio, por ello, quiero y debo expresar las gracias por la excelente colaboración prestada.

A veces, las dudas surgían y a menudo se ha contactado con personas que de uno u otro modo aclaraban los procesos de tabulación de datos y la interpretación de estas cifras. En esta labor significo a la Autoridad Portuaria de Málaga, cuya proximidad geográfica ha proporcionado amablemente la consulta de boletines generales y de otras publicaciones, resolviendo algunos interrogantes y animando a la conclusión de la investigación.

En general, se ha pedido colaboración a diversas entidades públicas y privadas, que han editado a lo largo del siglo XX publicaciones relacionadas con la actividad marítima, siendo atendidas generosamente nuestras peticiones. La lista pormenorizada de personas que han favorecido el trabajo investigador ha sido larga, por ello, queremos hacer mención de nuestro agradecimiento a todos los que de alguna manera han facilitado documentación.

En la Universidad he contado con los buenos amigos de siempre, con los compañeros que han ido haciendo sugerencias y con ciertos alumnos que han colaborado como especialistas en el tabulado de los datos, entre ellos he de mencionar a Rodrigo Domínguez Ruiz, estudiante de Ingeniería Informática y a Elena Cruz Ruiz, alumna del 2º ciclo de la Licenciatura de Administración y Dirección de Empresas.

El trabajo ha gozado de un personal de apoyo al que quiero expresar mi gratitud. Por un lado la biblioteca, atenta a traer de donde fuera necesario los libros antiguos, de imposible adquisición y difícil acceso, a préstamos innumerables, procurando el proceso de recopilación de bibliografía; por otro lado, la ingente documentación nos ha llegado desde los distintos puertos de España, por el esfuerzo de un personal de servicios, en ocasiones interesado por los logros que se iban alcanzando. A todos ellos me gustaría rendir mi testimonio agradecido y afectuoso, sin olvidarme de Dña Itziar Álvarez, secretaria del departamento de Teoría e Historia Económica de la Universidad de Málaga, que me ayudó en la fase de presentación final de la investigación.

En el capítulo de la familia siempre tengo deudas porque es el fundamento y el motor principal que impulsa mi trayectoria vital, y a veces has de renunciar, debes dejarla a un lado, para poder realizar un estudio tan exigente como el que se presenta, por ello, pido disculpas a mis seres queridos por “mis ausencias”.

He reservado un hueco especial para Ignacio, Catedrático de E.U., profesor de Derecho Financiero, auditor, amigo y consejero, además de marido, has sido mi mejor apoyo, dedicándole a este trabajo el tiempo que no disponías, me has aconsejado, corregido los textos, interpretado los datos, y sobre todo me has hecho sentirme segura de lo que estaba haciendo, nunca habrá para ti agradecimiento suficiente.

Las gaviotas han anidado hace unos años en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales donde imparto docencia, curiosamente desde el tiempo en el que esta investigación se inició hace ahora unos cinco años, el sonido de su graznido nos anuncia una proximidad del mar inexistente, pero aquí, en este despacho desde el que escribo estas líneas, se ha respirado brisa marina, ellas sobrevolando el hábitat de trabajo me recordarán la intensa dedicación a un estudio, que ha colmado mis deseos investigadores muy intensamente.

A la memoria me viene un poema apropiado para este instante de cierre de la investigación, escrito por un “alma marinera” que significó mucho en mi vida, sirvan ellas para guiar este final que es a la vez el principio...

Largo es el camino y largo
el viaje
—alguno no ha terminado todavía—.
Y el mar que lo sostiene: las Nereidas
devanando ovillos de aljerifes.

El ruido del mar.

La falla marítima aletea
en el viento, no las náuticas aves prendidas en él
dejándose llevar un poco
a tierra adentro, para en un golpe
de costado
volver a su ámbito
emplumando la brea y la batista...

Tiempo para
el ensimismamiento, para
el perdón y el olvido, para

la ruta de la tarde.
Entreacto de brisa para
su desenlace.
Desalada mano sin anegarse, conducida
con arrobo
al confín de las llegadas, al dulce
y ebrio depósito de los despojos, donde el sol los orea
y los ensala. Y les dice
su tacto de dársena o su dragado
de disipación. Turbando sus límites, inacabándolo
todo.¹

Elena María Ruiz Romero de la Cruz

¹ José Ruiz Sánchez, versos que representan el mar y la vida. Extracto del poema que inicia el libro *Cabo de los despojos del mar*, Salamanca, Colección Alamo, 1974.

Capítulo introdutorio

I. EL MARCO INSTITUCIONAL: CONCEPTOS BÁSICOS

La configuración geográfica de España representa, dentro de la Unión Europea, uno de los espacios costeros con mayor longitud, los casi 8.000 kilómetros de litoral y su estratégica situación, como encrucijada de caminos, le otorgan un valor singular como eje de las grandes rutas marítimas, en los tiempos actuales y en el pasado más remoto.

El estudio de los puertos en su perspectiva histórica demanda unos apuntes acerca de los temas que van a tratarse, por ello, trasladaremos en un capítulo previo ciertos matices que delimitan y aclaran la investigación que se ha llevado a cabo.

Las cuestiones que podrían abordarse en estas notas introductoras son muy variadas, tendremos que hacer una selección de lo más básico, con la única pretensión de mencionar aquéllos temas que faciliten el mejor conocimiento de la realidad portuaria, atendiendo en un principio al marco general de este estudio, que a nivel institucional es *Puertos del Estado*, como entidad que coordina actualmente los puertos que denominamos de interés general, gestionados por las *Autoridades Portuarias* correspondientes.

Además, significaremos aquellos conceptos que se encuentran estrechamente relacionados con la actividad marítima, así que definiremos al puerto marítimo y las clases de navegación, trasladaremos las tipologías de los recintos portuarios en atención a los criterios más usuales, de esta forma nos aproximaremos al tema principal de esta investigación, a la Historia Comercial de los puertos que hoy en día se reconocen de titularidad estatal.

I.1. Organización del sistema portuario español: Puertos del Estado

Puertos del Estado es un Ente Público dependiente del Ministerio de Fomento, con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal. Es el encargado de la ejecución de la política del gobierno en esta materia y de la coordinación y control de la eficiencia de un sistema, conformado a finales del año 2000 por 27 Autoridades Portuarias, en las que se engloban los 50 puertos de interés general existentes, facultades que ejerce en nombre del Estado en virtud de lo dispuesto en la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que modifica a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

El Ministerio de Fomento es el órgano institucional de quien depende Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, quedando integradas en un mismo departamento las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.

La Constitución Española recoge esa larga tradición histórica, en la que al Estado le compete la gestión de los puertos de interés general, que normalmente coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, por lo que en ellos centraremos nuestra atención, y los de refugio, deportivos y los no comerciales, que corresponden al ámbito competencial de las Co-



Mapa de España donde se señalan los Puertos de Titularidad Estatal. Puertos del Estado.

munidades Autónomas, no estarán recogidos en este trabajo al no albergar un movimiento mercantil significativo.

El modelo de gestión basado en las Autoridades Portuarias es reconocido internacionalmente. Los servicios que prestan aluden tanto a los satisfechos en la zona terrestre como a la zona marítima del puerto, todo ello sin perjuicio de otras competencias administrativas, ejercidas por los órganos que les correspondan, representando en la actualidad lo que en un principio fueron competencia de las Juntas de Obras.

Por tanto, el Ente Público “Puertos del Estado” tendrá responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que son Entidades de Derecho Público, como determina la Ley 62/1997, en su artículo 35, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

La Autoridad Portuaria puede agrupar la administración, gestión y explotación de varios puertos en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, eso sí, han de estar ubicados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma. Esta fórmula se lleva a efecto para conseguir una mayor eficiencia y un mejor rendimiento del conjunto de medios utilizados; casuística que podrá constatarse en el desarrollo de la investigación, observándose que en estos casos el nombre del puerto pasa a ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de núcleos gestionados, tal es el caso de la A.P. Almería-Motril, A.P. Ferrol-San Cibrao, etc.

Las competencias de las Autoridades Portuarias quedan expresadas en el artículo 36 de la Ley 62/1997, estableciendo la siguiente relación:

1. La realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
2. La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
3. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas.
4. La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
5. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
6. El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo.
7. La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

1.2. Conceptos relacionados con el puerto marítimo

La terminología portuaria es muy amplia, y aunque parece que se conoce qué es un puerto y que representa en el entramado del transporte, creemos que es conveniente comenzar por definir su significado y algunos aspectos relativos a la actividad marítima.¹

La normativa vigente disipa cualquier duda que pueda presentarse, aunque debe manifestarse que hasta aquí se ha llegado como resultado de una conjunción de factores que han ido evolucionando, en relación al complejo mundo de relaciones económicas que suceden en los puertos, y que son contempladas en este trabajo a lo largo de un dilatado período que, a nivel cuantitativo, se ciñe al tiempo en el que se tiene constancia del tráfico, por tanto, desde finales del siglo XIX a la conclusión del siglo XX.

La investigación que se plasma en los siguientes capítulos, aporta unos elementos que a nivel normativo han sufrido modificaciones a lo largo de la historia, trasladándose al final de la obra, las principales disposiciones que han afectado al desarrollo de los puertos y de las actividades que allí se realizan. Obviamente, nos atenderemos a ella como vía de aproximación a los términos que usualmente aparecerán en la historia comercial y portuaria que llevaremos a cabo, y es que la regulación y régimen jurídico de los bienes, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, que este trabajo concretará en cifras de “tráficos”, en el marco de la actuación competencial del Estado.

Ahora, intentaremos hacer una relación sintética y básica de los conceptos, que por la naturaleza de la investigación, tendrán una presencia continuada:

La referencia al *Puerto Marítimo* queda regulada en el capítulo II de la Ley 62/1997, expresando en su artículo 2 que comprende el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que se sitúen en la ribera de la mar o de las rías, reuniendo condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización, que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, siendo autorizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.

La consideración de un espacio como “puerto marítimo” deberá contemplar una serie de aspectos tanto en lo concerniente a sus condiciones físicas, como relativas a su organización:

¹ El tratamiento de este apartado se realizará a tenor de la normativa en vigor, de cuyos artículos se extraerán las principales definiciones.

- a) La *superficie de agua*, no deberá ser de una extensión inferior a media hectárea, y deberá disponer de unas condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, ya sean prodigadas por la naturaleza u obtenidas artificialmente, capacitando al puerto para el tipo de buques que deban utilizar sus instalaciones y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.
- b) La disposición de las llamadas *zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque*, permitirán la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
- c) Lógicamente, el puerto deberá disponer de una serie de *espacios para la manipulación, el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres*, ya que estos son esenciales para el desarrollo de la actividad portuaria.
- d) Y en cuanto a las *infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico*, destacar que han de asegurar su enlace con las principales redes de transporte.
- e) Las instalaciones portuarias deberán contemplar los *medios y la organización* que precisen para poder hacer frente a las operaciones de tráfico en condiciones idóneas.

El concepto de *Tráfico Portuario* nos interesa particularmente, pues será el núcleo del trabajo investigador, por él se entiende las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

Es evidente que el principal interés radica en lo que llamamos *Puerto Comercial*, calificación que gozarán según el artículo 3 de la Ley 62/1997 "..., los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas".

Asimismo, tendrán también la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques. No lo tendrán, a los efectos exclusivos de esta Ley 62/1997, aquellas operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba; el atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares; las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

Es interesante dejar de manifiesto que los puertos comerciales que dependen de la Administración del Estado, han integrado espacios variados y dársenas pesqueras, destinados a otros usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio, ya que actualmente todas estas actividades se encuentran en el ámbito de influencia legislativa.

La normativa vigente delimita el concepto de *Puertos de Interés General* atendiendo a las siguientes cuestiones:

- Deberán efectuar actividades comerciales marítimas internacionales.
- Las operaciones llevadas a cabo serán de interés, afectando de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- Las industrias o establecimientos a los que sirven serán de una importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas, alcanzarán niveles suficientemente relevantes, respondiendo a las necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

- Las condiciones técnicas o geográficas representarán elementos básicos para la seguridad del tráfico marítimo. Especialmente se contempla el caso de puertos en territorios insulares.

Cuando la condición de interés general se elimine, se producirá el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Los puertos que a finales del año 2000 son competencia exclusiva de la Administración del Estado, y objeto de nuestra investigación son los que se relacionan a continuación:

1. Pasajes y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín-Pontevedra y su ría y Vigo y su ría, en Galicia.
5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su Bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la Zona Franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta, Puerto Sherry y el de Rota), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Torrevieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón y Vinaroz en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina en Baleares.
11. Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

En cuanto a los *tipos de navegación*, hay que destacar algunas definiciones fundamentales, recogidas dentro del Capítulo III de la Ley 62/1997.

- *Navegación interior* (o local) es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.
- *Navegación de cabotaje* es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- *Navegación exterior* es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.
- *Navegación extranacional* es la que relaciona las operaciones llevadas a efecto entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Por otra parte, la navegación puede clasificarse en regular y no regular, en función de sus condiciones de prestación, considerando que nos referimos a la primera cuando se trata de movimiento que implica regularidad, tanto en lo que se refiere a los itinerarios, como a las frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas; en contraposición a ello estaría la navegación no regular, que es la que no está incluida en los términos anteriores.

Finalmente, pensamos que debe trasladarse la definición de *Buques Civiles y Mercantes*, entendiendo por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional; mientras que por buque mercante se considera todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

I.3. Clasificación y características generales de los puertos

Una vez definidos los conceptos relacionados con la actividad marítima y conociendo por tanto lo que entendemos que es un puerto, centraremos la atención principalmente en los aspectos físicos y en las funciones que desempeñan, que son básicamente uno de los motivos de la construcción portuaria.²

En primer lugar, si atendemos a las *funciones o fines específicos* que pueden cumplir, se observan que los recintos portuarios se clasificarían en las siguientes categorías:

1. *Refugio*: función que se cumple cuando el puerto puede dar abrigo y entrada segura en todo tiempo.
2. *Guerra*: atienden a las demandas de las flotas de guerra, con previsiones de entradas difíciles de bloquear.
3. *Comercial*: esta esencial función supone, como bien observaremos a lo largo de la investigación, la contemplación de amplias superficies para el tráfico.
4. *Recreo*: son puertos destinados a los deportes náuticos.
5. *Pesca o pasaje*: como sus propias palabras indican son puertos en los que se tiene como referente principal las actividades mencionadas.

Además, con el paso de los años ha sido cada vez más frecuente que los puertos dispongan de dársenas dedicadas a diferentes funciones y sólo los pequeños se construyen con un único fin, como es el caso de los puertos deportivos.

Si ahora nos fijamos en *la situación de su emplazamiento*, se pueden establecer dos categorías:

1. *Puertos en costas*: están situados en la costa, independientemente de que gocen de una protección natural total o parcial y necesitando o no defensas artificiales.
2. *Puertos interiores*: están situados tierra adentro, a cierta distancia de la costa. Los verdaderos puertos interiores son los fluviales.

Atendiendo a *las condiciones* que ofrece la naturaleza, en orden a proporcionar abrigo, y a las obras necesarias para complementarlo, pueden clasificarse:

1. *Puertos naturales*: son espacios que la propia naturaleza ha dotado para que el abrigo a las naves sea prácticamente total, por ello, no precisan en principio grandes obras de defensa.

Se pueden diferenciar varios tipos:

- *En rías, fiordos, etc.*, se encuentran ubicados en un estuario o valle sumergido.
 - *En estuarios de ríos*, situados los puertos en la desembocadura o a corta distancia de ella, aguas arriba.
 - *En bahías y radas*, esta situación de partida otorga la posibilidad de constitución de grandes puertos.
2. *Puertos protegidos*: a esta categoría corresponden una gran cantidad de recintos portuarios, y son aquellos en los que la naturaleza proporciona unas insuficientes condiciones de abrigo, por lo que necesitan obras complementarias.

² La elaboración de este apartado se ha efectuado según las aportaciones recogidas por D. M. Viguera González y D. J. Peña Abizanda, *Evolución de las Tecnologías de las Infraestructuras Marítimas en los puertos Españoles, una investigación previa*, Fundación Portuaria-Puertos del Estado, Madrid, 2000.

3. *Puertos artificiales*: son los que se sitúan en zonas abiertas de la costa, por lo que se hace imprescindible la construcción de diques, para poder frenar el oleaje y hacer factible las diversas operaciones de tráfico.
4. *Cargaderos libres*: son instalaciones construidas en mar libre, sin ninguna protección contra oleajes, que normalmente se dedican a labores de carga-descarga de graneles líquidos o sólidos.

La precisión de los conceptos que guardan relación con este trabajo, permite trazar los perfiles de la investigación en óptimas condiciones, matizando las cuestiones que puedan ser de interés para entender la importancia del mar en el progreso de la sociedad, a través del “puerto” como elemento base de relación comercial, espacio que permite un tráfico marítimo, cuyo reconocimiento a nivel cuantitativo y a lo largo de un tiempo tan amplio, nos obliga a la tabulación de una gran cantidad de datos, por ello, es fundamental señalar las dificultades que se han encontrado en la fuentes utilizadas y el método que se ha seguido para el procesamiento de la información.

II. ESCENARIOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

II.1. El mar como elemento de progreso de la sociedad

La naturaleza del hombre ha buscado desde el principio de los tiempos mejorar sus condiciones de vida, y en ese largo recorrido fue descubriendo los recursos que el mar le otorgaba para la supervivencia. De hecho, del mar se obtenía una parte del sustento, cuyo interés está reconocido en la propia Biblia, donde trasciende a través del milagro de “los panes y los peces”, el gran relieve de unos nutrientes básicos para la alimentación de la humanidad, origen en la antigüedad del nacimiento de ciertos puertos.

El mar como espacio de relación comercial fue dejando al descubierto el interés por su dominio, y las sociedades más avanzadas de cada época fueron pacífica o bélicamente a otros lugares en los que perpetuar su poder, prevaleciendo en estas conquistas intereses económicos y de estrategia militar, que han sido a lo largo de la historia pilares básicos que impulsaron el desarrollo de los puertos.

El intercambio comercial entre las colectividades próximas fue abriéndose a otros lugares más alejados, en los que la “especialización” traería consigo un paulatino crecimiento de la actividad mercantil, de este modo se obtenían ventajas comparadas y cada ámbito producía bienes en función de los recursos que la propia naturaleza le prodigaba.

Las naciones más intrépidas se lanzaron al mar y de todos es conocida la tradición marítima de algunos pueblos que se significaron por su proyección exterior, haciendo del comercio la



Navío de línea español de 112 cañones.

base de su existencia. Hasta que los caminos terrestres se delimitaron, fueron los mares más apacibles como el Mediterráneo, los que sirvieron de elemento transmisor de cultura y de progreso, por ello, la Península Ibérica ha gozado de una situación privilegiada en el contexto mundial, ya que es el enlace entre Europa y África, y ha dispuesto de una costa amplia por donde le vinieron los grandes beneficios de su historia y también sus grandes desastres. Cuando España miró hacia el mar alcanzó las mayores cotas de expansión y poderío y cuando perdió ese dominio de los océanos, replegándose sobre sí misma, vivió periodos de conflictos que le perjudicaron, tal como ocurrió en el largo proceso de la Reconquista o en las guerras intestinas que mantuvo consigo misma, entonces fueron tiempos de profunda decadencia.

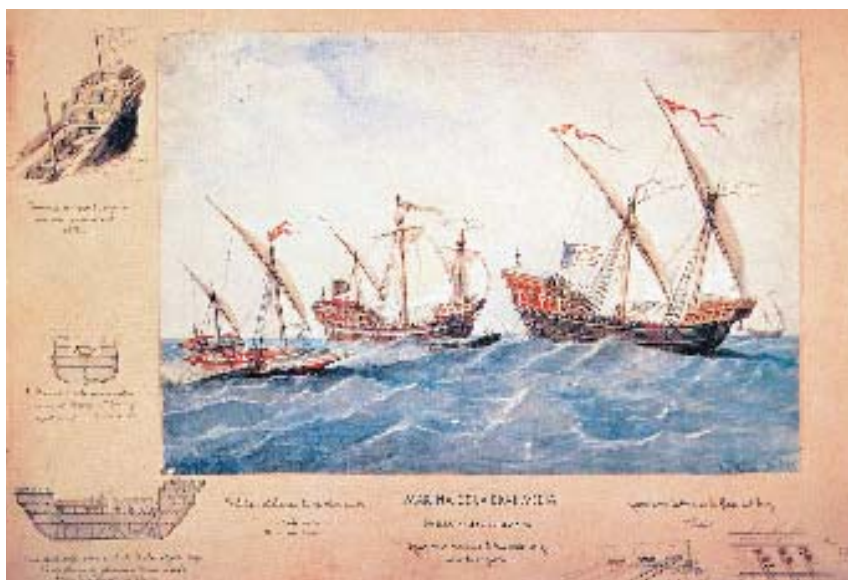
Las noticias relativas al comercio se irán descubriendo a medida que se analicen la historias portuarias, si bien, estas líneas introductorias expresarán la tradición mercantil de España a través de los mares que la cobijan. La riqueza natural del espacio terrestre atrajo desde tiempos remotos a los pueblos navegantes que fueron dejando sus huellas, comerciaron, se llevaron “tesoros” pero facilitaron sus técnicas y la humanidad avanzaría. En este recorrido deben mencionarse algunos pueblos que destacaron especialmente. En la Edad Antigua, los tartessos enseñaron a navegar por el Atlántico a fenicios, cartagineses y romanos, su tecnología favorecería el conocimiento de lo marítimo y la desmitificación de las fantasías que hacían del mar un lugar tenebroso.

La incidencia del pueblo fenicio se dejaría notar en ciudades como Onuba (Huelva) y en Gádir (Cádiz) entre otras, en las que el comercio se practicaba regularmente a través de las naves que arribaban a sus núcleos portuarios. Los navegantes griegos se asentaron en algunos puntos de la costa mediterránea, como lo atestiguan los restos de un barco hundido en la antigua Onuba, revelando que aproximadamente alrededor del 600 a.C. ya habían llegado a su litoral.

La civilización romana dejaría su impronta en forma de monumentos, templos, vías, vestigios que el tiempo ha silenciado, si bien, algunas de estas obras muy conocidas recuerdan ese pasado, como el faro de Hércules en A Coruña y el tramo del muelle grecorromano en Ampurias, ambos claros exponentes de esta cultura.

En términos generales, en una gran parte del medioevo los puertos no representarán más que una modesta realidad, es una época en la que se está considerando a los recintos portuarios como fondeaderos naturales, a lo sumo provistos de algún muelle o embarcadero de madera, donde prima el interés por la defensa de la plaza, más que el deseo de relación y proyección comercial con el exterior, de ahí se pasará en los siglos modernos a una concepción más amplia, presentándose como elemento integrador de variadas funciones, donde a las usuales de abrigo y defensa se le anexiona la comercial.

A partir de la Baja Edad Media renacen las ciudades portuarias, tanto en el Norte de Europa como en el Mediterráneo, y comienza una actividad que va a ser el fundamento de las futuras flotas,



Marina de la Edad Media, siglo XIII. Museo Naval de Madrid.

dando lugar a los descubrimientos de todos los mares de la Tierra.

El período que media entre la mitad del siglo XV y el primer tercio del siglo XVI, se pasa de la Edad Media a la Edad Moderna, y tiene lugar la gran expansión española. La figura clave de Cristóbal Colón y todo su séquito, cambiaría el rumbo económico de aquellos tiempos, y tras una larga planificación del viaje, partirán hacia el Nuevo Mundo, buscando encontrar una ruta, a fin de nutrir las arcas regias con metales preciosos y comerciar con productos de gran aprecio. Lo trascendente fue que se inicia así una etapa en la historia de la humanidad, donde los intercambios se van fraguando y la intensidad mercantil se acrecienta, sin vuelta atrás.

La organización y control de la navegación entre España y América estuvo a cargo de la Casa de Contratación de Sevilla, y durante largo tiempo compitió con Cádiz por liderar ese comercio, que no sólo proyectó su influencia en los núcleos donde se llevaban a cabo los desembarcos de los tesoros americanos, sino que ya fue entonces puerta de entrada a Europa.

El reinado de los Reyes Católicos y los de Carlos I y Felipe II, dejan patente el interés por la obra portuaria, por lo que durante el siglo XVI y comienzos del siglo XVII se pueden encontrar testimonios de la actividad constructora y marítima, si bien, pronto estas iniciativas pasan a un segundo término y los caudales “públicos” se pondrán al servicio del “engrandecimiento patrio”, a través de una política imperialista que marcará la historia española.

El cambio de dinastía de los Austrias a los Borbones traería consigo una renovación del interés por la potenciación del comercio marítimo. Es un tiempo en el que se procura la mejora de las vías de comunicación para favorecer el tránsito de productos, tratándose de recuperar el poderío naval hispánico, contemplándose múltiples aspectos, como el fomento de la marinería y la creación de una armada más acorde con las necesidades de defensa, se atiende al progreso de la marina mercante y la sanidad marítima, e incluso se procura la formación científico-técnica de los ingenieros militares.

Los registros estadísticos que se conservan revelan la privilegiada situación de la Bahía gaditana, cabecera de la Carrera de Indias desde finales del siglo XVII, dejando de manifiesto el interés comercial de los puertos mediterráneos, que con las exportaciones de vinos, aguardientes, pasas y aceites se convierten en una gran franja de tráfico marítimo. Los puertos del Norte dejaron traslucir a través del comercio la bondad de su territorio, pues la pesca, la madera para la construcción naval y los minerales para la ferrería junto a la lana castellana, sirvieron para comerciar con otros países, incidiendo favorablemente en el desarrollo global de la economía española.

Las rutas de navegación seguían siendo las tradicionales, el mediterráneo, el atlántico europeo y ultramar, en esta etapa destaca que el llamado “comercio de flotas” fue sustituido por el “libre comercio”, normativa que buscaba una apertura donde el beneficio de la navegación con el Nuevo Mundo repercutiera en el conjunto de puertos. Entre 1765 y 1768 se perciben esos “aires liberalizadores”, y ahora son un grupo de enclaves los que comercian libremente, aunque la propia inercia del anterior



El descubrimiento de América por Cristóbal Colón y la trascendencia de lo religioso en el magno acontecimiento es la base del cuadro de Salvador Dalí: El sueño de Cristóbal Colón. The Gallery of Modern Art. Nueva York.



La vertiente mediterránea representó durante siglos la principal vía comercial y marítima de entrada de productos del Nuevo Mundo. Grabado donde se advierte la costa de Andalucía y sus vías fluviales en 1591. Biblioteca Pública Provincial de Córdoba.

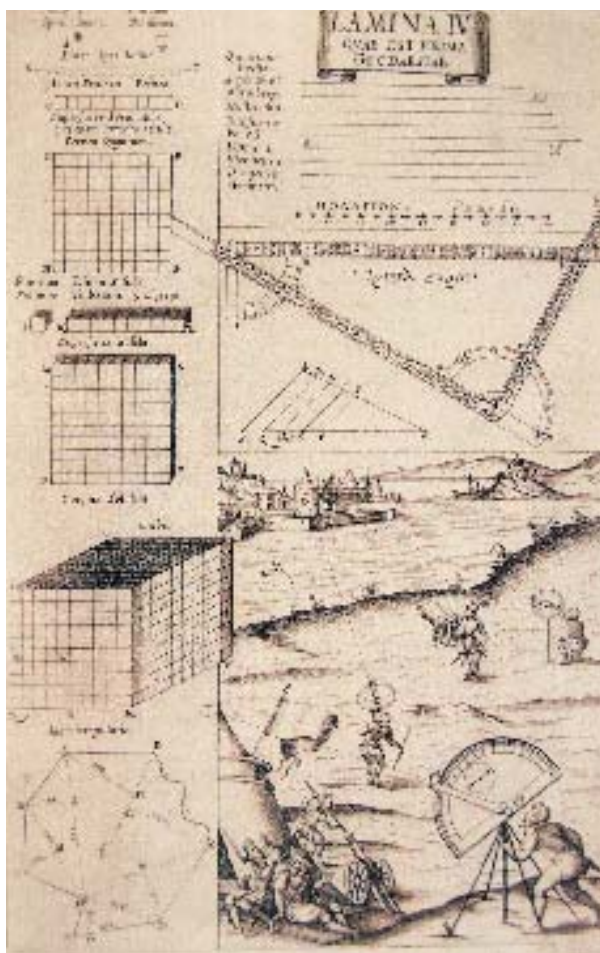


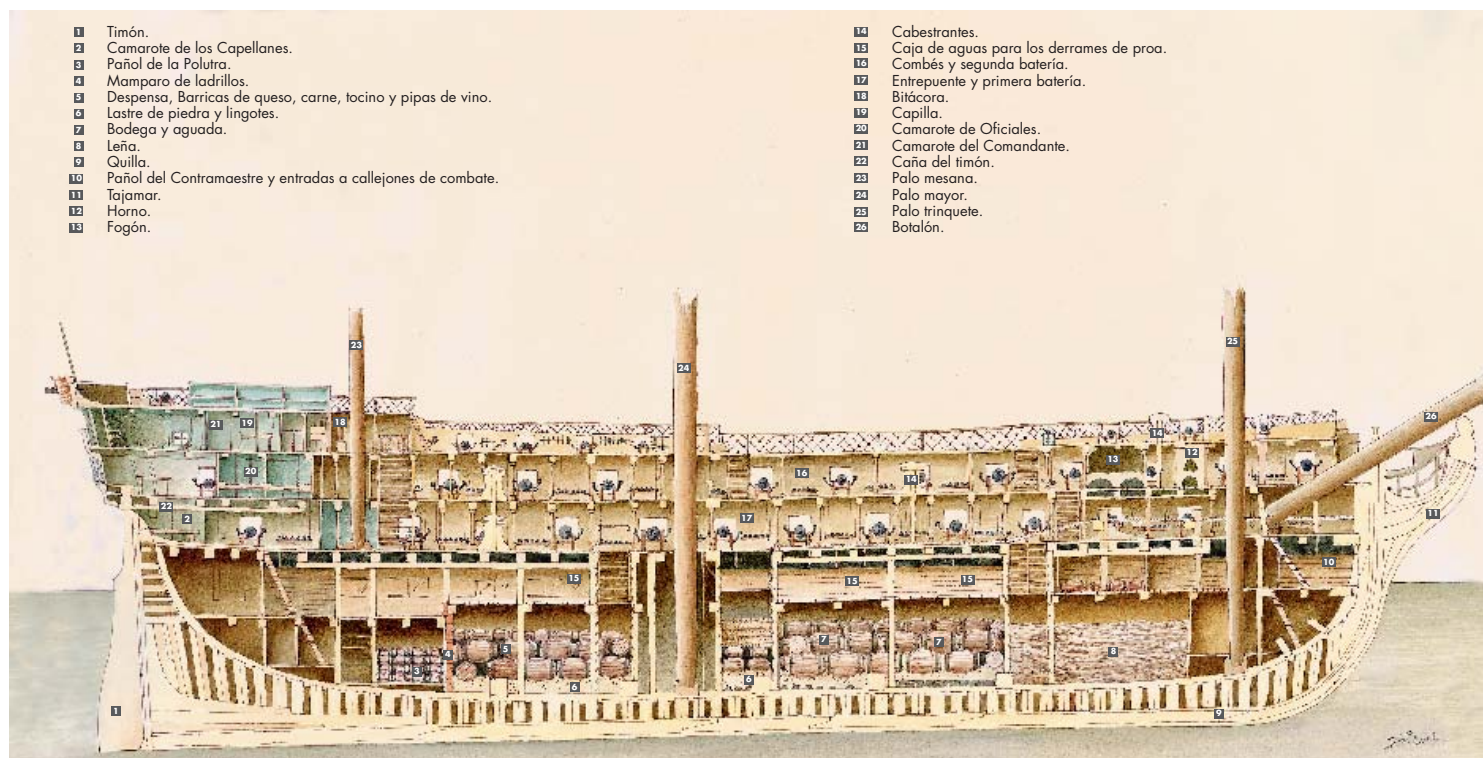
Lámina en la que se trasladan referencias de la ingeniería proyectista de siglos pasados. Vegeve, Imprenta Camilo Corrado, 1678. Biblioteca Nacional.

monopolio otorgaría a la Bahía de Cádiz una supremacía de los intercambios, si bien, el subsistema portuario catalán sacaría partido desarrollando su marina mercante y otros puertos fueron progresivamente abriéndose al mundo.

La implantación del Estado liberal en el siglo XIX transformaría las bases en las que se desarrollaba el comercio. En 1832 se crea el Ministerio de Fomento, casi de manera coincidente con la reactivación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, eventos que enmarcan un proceso de modernización, que sería clave para el asentamiento de una sistemática comercial, donde el puerto cobra nuevo protagonismo y la actividad marítima recupera el esplendor de otras etapas de su historia.

La filosofía del nuevo organismo se concretará en instituciones que se ocupan de la obra pública portuaria, dotando el marco legal que de adecuada cobertura a la ejecución de las obras marítimas. En este punto hacemos hincapié en la famosa *Ley de Puertos de 1880*, normativa que regularía los aspectos concernientes a la actividad que se deriva del transporte marítimo.

Las Junta de Obras del Puerto de cada enclave tendrán a su cargo las mejoras de las infraestructuras, agilizando sus actividades



- 1 Timón.
- 2 Camarote de los Capellanes.
- 3 Pañol de la Polutra.
- 4 Mamparo de ladrillos.
- 5 Despensa, Barricas de queso, carne, tocino y pipas de vino.
- 6 Lastre de piedra y lingotes.
- 7 Bodega y aguada.
- 8 Leña.
- 9 Quilla.
- 10 Pañol del Contramaestre y entradas a callejones de combate.
- 11 Tajamar.
- 12 Horno.
- 13 Fogón.

- 14 Cabestrantes.
- 15 Caja de aguas para los derrames de proa.
- 16 Combés y segunda batería.
- 17 Entrepunte y primera batería.
- 18 Bitácora.
- 19 Capilla.
- 20 Camarote de Oficiales.
- 21 Camarote del Comandante.
- 22 Caña del timón.
- 23 Palo mesana.
- 24 Palo mayor.
- 25 Palo trinquete.
- 26 Botolón.

Corte longitudinal del navío "Montañés" construido en Cartagena por Romero Landa, siguiendo los consejos de Jorge Juan en 1785.

comerciales; son momentos cruciales de la trayectoria de crecimiento del conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal.

A finales del siglo XIX la mayor parte del tráfico se concentraba en un número reducido de puertos. Barcelona, Bilbao, Santander, Sevilla, Valencia, Málaga y Cádiz detentan una posición destacada, algunos de estos núcleos simbolizan desde el punto de vista económico el despunte industrializador, por lo que el puerto se constituye en punto de apoyo del proceso de modernización.

El transporte marítimo representará a comienzos del siglo XX aproximadamente la mitad del volumen general de mercancía transportada, haciéndose partícipe de los cambios tecnológicos que trajo consigo la revolución industrial, donde el ferrocarril modificaría sustancialmente las pautas comerciales de siglos atrás, favoreciendo la explotación de recursos cuyo comercio era inviable en otros tiempos, dinamizando de esta forma el tráfico que tenía lugar a través del mar.

El Sistema Portuario español ha experimentado grandes transformaciones en todo el siglo XX, y muy particularmente en las últimas décadas, por tanto, se encuentra inmerso en el proceso general de evolución observado en las comunicaciones marítimas del mundo industrializado. La revolución tecnológica aplicada al tamaño de los buques es un claro síntoma de modernidad, como lo es la "intermodalidad", esto es, la interrelación de los diferentes medios de transporte como vehículo de mejora de los servicios prestados.

La concreción de estos avances en los puertos del Sistema de Titularidad Estatal es propósito de esta investigación, y lo haremos centrando la atención en lo que consideramos es el pilar básico que impulsa su transformación, *el comercio via marítima*; especialmente, a partir del último tercio del siglo XIX, que es cuando se constituyen las referidas Juntas de Obras, momento cumbre en el que se presta una atención prioritaria al desarrollo portuario, como política que procura el progreso de la sociedad. La investigación aportará los datos que sirvan para ir tejiendo una red, lo más tupida que la documentación inédita y publicada permita, donde se entrecrucen el desarrollo de las infraestructuras y el comercio, aprehendiendo en ella la esencia de cada enclave.

Algunos capítulos de esta historia han debido dejarse a un lado, muy a pesar nuestro, como por ejemplo y entre otros muchos, citamos a las personalidades que hicieron posible ese dominio del mar a través de la obra de ingeniería, porque en la búsqueda incesante de información, fuimos descubriendo la semblanza de estos personajes, que curiosamente en tantas ocasiones empezaron sus carreras profesionales lejos de sus ciudades de origen, y acabaron sirviendo al progreso y mejora de los puertos en cuyas proximidades habían nacido, ya desde las propias ciudades portuarias, ya desde las altas esferas del poder político, fueron hombres de influencias y no dejaron de ejercerlas mientras que existieron.

Así fue gestándose un trabajo, cuyas principales partes se van a definir a continuación, delimitando el proceso de concreción de sus fuentes, como procede en todo trabajo riguroso de investigación histórica.

II.2. Perfiles del trabajo de investigación

El análisis de la historia comercial de los puertos de titularidad estatal es el núcleo principal del trabajo. Los caminos para concretar este objetivo podían ser varios, y lo primero que había que hacer era delimitar cuales serían las fuentes que prioritariamente se utilizarían, pues ellas debían de ser las que nos mostraran la ruta a seguir.

La actividad marítima de España se ha precisado para algunos periodos de tiempo y se ha planteado fundamentalmente a través de los Informes Consulares, Estadísticas de Comercio Exterior, etc., en relación a éstas últimas, reconocer que era factible el escrutamiento numérico sin grandes complicaciones, de este modo se originaría una serie de trabajos que se han trazado para etapas concretas de la historia, pero nuestro interés investigador iba más allá, pretendíamos acercarnos a la realidad comercial de los puertos españoles, utilizando las fuentes primarias, las que dimanaban de las Juntas de Obras respectivas, y queríamos llevar la investigación hasta la conclusión del siglo XX.

A pesar de las dificultades que podía suscitar rescatar la información disponible de los archivos de las Juntas de Obras, de los puertos que hoy son calificados de interés general, avanzamos en nuestros propósitos y encontramos unos puertos con una minuciosa reseña comercial y otros que a finales del siglo XIX y principios del siglo XX prácticamente no abordaban el tema, más que en unos rasgos muy generales. La falta de homogeneidad en la presentación de los datos no supuso un freno a la investigación, ya que en última instancia no se trataba de un análisis comparativo, sino dejar que cada uno de ellos se perfilara con la base de los registros documentales que dispusiera cada Autoridad Portuaria.

Por otro lado, la actividad marítima y comercial, tal como ya se ha comentado, no se efectúa en exclusiva a través de los puertos de titularidad estatal, pero debíamos ceñirnos a estos puertos, pues la gran cantidad de territorio costero obligaba, si no queríamos perdernos, a dejar constancia de aquellos núcleos de mayor relieve.

La pieza clave que mueve el engranaje portuario es *la actividad comercial*, por lo que centramos el estudio en lo que entendemos es este pilar básico. Los puertos nacen desde sus orígenes como medios de dar salida a la riqueza natural del entorno y de proveer a la sociedad de lo que necesita, presta un servicio, en principio para mejorar su supervivencia, en los tiempos actuales colaborando al desarrollo de la llamada sociedad del bienestar.

Lógicamente, otras cuestiones que podrían ser interesantes fueron dejadas a un lado, y nos centramos en ese resorte que ha movido y mueve a la humanidad, el mercadeo, el intercambio, y uno de los espacios que más ha servido a esa causa serán los puertos, ellos han permanecido ahí, con sus luces y sus sombras, pero siempre ahí, ya que otros lugares donde se han efectuado transacciones mercantiles, han sido modificados conforme iban evolucionando los centros administrativos y de poder. El declive de las ferias en la Edad Media es un buen ejemplo de ello.

El puerto nace de un fondeadero que propicia esa relación comercial y normalmente se ubica en un lugar donde esta relación es factible, esa sensación de permanencia en el tiempo abrió las puertas de esta investigación, tratando de descubrir los resortes que han movido la “urdimbre marítima”.

La documentación tan extensa que se ha manejado nos acercó a los rasgos esenciales de cada uno de los puertos, llegar hasta ahí fue nuestro reto y creo que sacar a la luz el papel que cada uno de

ellos ha aportado al conjunto del Sistema Portuario a lo largo de la historia, una de las bases de este trabajo de investigación.

La estadísticas utilizadas no se hacen homogéneas en su presentación hasta 1960, por lo que hasta ese tiempo la labor de “descubrir” los tráficos ha resultado especialmente compleja. Esta situación determinó el rumbo de la investigación, pues mientras que en un principio pensamos que sería suficiente con aportar unas valoraciones puntuales de los tráficos más representativos, la falta absoluta de “uniformidad” en los criterios de selección de los epígrafes, así como en las formas en las que se presentaban, no permitía un trazo revelador de los tráficos, en este caso más que hablar de “acotación”, habría que destacar que abrimos los horizontes de la investigación, abandonándose esa pretensión primera y empezando a considerar que había que “comprometerse” con este estudio, y debíamos hacerlo sin dejarnos nada que pudiera significar movimiento comercial para el puerto.

La explotación de las fuentes originales al máximo nivel influiría en otras determinaciones, pues como se verá a lo largo de este libro, lo que no es estrictamente “tráfico comercial” ha pasado a un segundo término, por ello, no ha querido hacerse un estudio de los rasgos económicos de cada localidad donde el puerto nace y crece. Quizás para un caso concreto hubiera resultado válido, pero para tantos núcleos hubiera sido una temeridad, había que ceñirse al descubrimiento de las líneas de actuación en cada puerto en cuanto a infraestructuras y comercio se refiere, además, si lo hubiéramos hecho de otra forma, la obra se habría extendido en exceso. En realidad, sólo acudimos a ese contexto económico que envuelve al recinto portuario, cuando así lo aconsejaba la explicación del detalle de los tráficos.

Hay que reconocer que nos hubiera gustado, toda vez que se ordenaron los documentos, informes y publicaciones que se han utilizado, ahondar y establecer otras relaciones entre las magnitudes estudiadas, algún colega de la comunidad científica así nos lo sugería, sin embargo, la magnitud de la información ha dejado al descubierto la imposibilidad de atender a los dos frentes. No descarto abordar esta tarea en un futuro, pero ahora, nos ha parecido congruente concentrar el esfuerzo, que ha sido mucho, en rescatar la historia comercial de todos y cada uno de los enclaves, estableciendo una metodología de trabajo, que hiciera posible un seguimiento particular e uniforme de los diferentes puertos, pues son núcleos independientes, tienen vida propia, por lo que no puede cuantificarse la bondad de un recinto en el tonelaje que se mueve en sus dársenas, son útiles al Sistema por razones diferentes. Trataremos de descubrir en este trabajo la semblanza de cada uno de los recintos portuarios, y en que medida han servido y sirven al conjunto de la sociedad española.

II.3. Las fuentes utilizadas: problemas y método

La primera cuestión que debe ser delimitada se refiere a las fuentes utilizadas, y aquí siempre se ha seguido desde el principio la misma línea. La preferencia de las fuentes documentales que albergan los archivos de las respectivas Autoridades Portuarias, y *como documentos base las Memorias*, sobre todo en lo que concierne al trazo de los tráficos que principalmente se mueven en cada puerto. Ahora bien, cuando el tráfico ha sido relevante, y las Memorias no han dado cuenta de ello, se ha ido a otra fuente alternativa, pero que parte del mismo núcleo y se concreta en las noticias que pueden recogerse en los registros, facilitados por las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, ya que los datos que aporta también se nutren de las Juntas de Obras del Puerto, aplicándose este criterio en casos muy concretos, no sólo porque hacerlo extensivo a todos hubiera resultado inabordable, sino porque en realidad no ha sido necesario.

El método de trabajo ha perseguido “*in extremis*” no mezclar fuentes. Entendemos que en un estudio tan extenso hubiera “desvirtuado” la investigación, además, había que tener en cuenta, que era objetivo prioritario de este estudio sacar a la luz y valorar y presentar la información de los archivos de las Juntas de Obras de los respectivos puertos.

En lo concerniente al desarrollo histórico, que conforma una amplia primera parte de cada estudio portuario, se le ha dado prioridad al material base, por ello, la evolución de los puertos bajo la óptica comercial se ha trazado, procurando utilizar las interesantes crónicas que muchas de las Memorias

aportaban, unas veces estos relatos se planteaban al inicio de la constitución de la Junta de Obras del Puerto, y otras se producían cuando los responsables de su gestión se sensibilizaban, ante la bondad de trasladar en una reseña lo más genuino de la evolución del puerto, plasmando esas singularidades históricas en Memorias editadas décadas más tarde, facilitando, documentando y completando el recorrido histórico, sobre todo en lo que concierne al proceso de las obras y mejoras llevadas a cabo.

Todo esto no quiere decir que se halla despreciado el material publicado, sino que parece más conveniente aprovechar esta oportunidad única brindada por Puertos del Estado, de hacernos partícipes a través de su mediación de esos registros originales, que encierran una gran carga histórica-económica, utilizándolos con primacía sobre otros elementos.

El propio interés de las Juntas de Obras del Puerto, de las Autoridades Portuarias de hoy, de sacar a la luz rasgos particulares de cada uno de sus enclaves, ha permitido ampliar los campos de investigación, pues también se nos ha enviado textos, que al amparo de la financiación o colaboración portuaria, han frugado libros de historias de puertos muy interesantes. Evidentemente, muchos de ellos se han elaborado con documentos y registros recopilados de otros archivos de la localidad donde el puerto se ubica. A ellos se ha tenido acceso a través de los ojos de otros investigadores, que han plasmado su particular visión del mundo marítimo.

La valoración de los datos de tráfico y en general la trayectoria de crecimiento del puerto requiere de unas puntualizaciones; en lo correspondiente al estudio histórico anterior a la constitución de las Juntas de Obras del Puerto debemos precisar, cuando apenas se disponen de cifras que reconozcan la semblanza mercantil, que en esta parte de la investigación sí que ampliamos el abanico de nuestras fuentes, y puedo decir que al final de este trabajo, he encontrado serias dificultades para albergar tan ingente documentación, gran parte de ella donada por instituciones públicas y privadas, que han colaborado desinteresadamente en el esclarecimiento del pasado comercial vía marítima en España.

El marco general de las ciudades que han dispuesto de salida al mar y hoy se les reconoce un papel clave, se ha podido trazar gracias a la información que se ha recopilado a través de las Cámaras Oficiales de Comercio de cada localidad, pues su estructura alberga como su propio nombre indica la actividad comercial, industrial y la navegación, por tanto, permite relacionar correctamente estos elementos tan determinantes del crecimiento de los puertos.

Además, al coincidir la constitución de las Cámaras con el inicio de la mayor parte de las Juntas de Obras, prácticamente en su totalidad y en las últimas décadas, han publicado textos en conmemoración de sus respectivos centenarios, que nos hicieron llegar junto a obras publicadas bajo su patrocinio, donde se dejan de relieve aspectos relativos a la navegación, trabajos que permiten ampliar el conocimiento de las actividades marítimas, insertas ahora en el contexto económico general de las ciudades portuarias.

En relación al capítulo de las fuentes, reconocer que las estadísticas no son fiables en España hasta bien entrado el siglo XX, de cuya consideración no escapan los datos utilizados. Precisamente, ese es uno de los argumentos para sacar a la luz el contenido “numérico” de estos documentos, que brindan la oportunidad de conocer de primera mano las cifras e informaciones comerciales que aparecen en las Memorias e informes estadísticos. Quizás ahora pueda compararse con mayor conocimiento de causa y cotejar la bondad de los registros preferentemente utilizados para analizar el comercio marítimo español.

La minuciosidad con la que se ha abordado la tarea de investigación ha facilitado el poder corregir datos, que erróneamente se han trasladado a diversas publicaciones, sin comparar con las cifras originales, a veces debido a que las propias Memorias trataban la situación comercial de manera ambigua. Y en esta cuestión queremos ser cautos con el ejercicio de nuestro trabajo, pues somos conscientes que la envergadura de la obra podría en algunos casos haber propiciado errores, que lógicamente tendrán lugar cuando las fuentes sean imprecisas o la temática especialmente compleja, como ocurre en la elaboración de series de principales productos, aunque pensamos que se encuentran reducidos a la mínima expresión, gracias a la especial atención prestada a los perfiles de los datos, por parte de un gran benefactor de esta obra, D. José M^a Sánchez Segovia, quien repaso pulcramente todas las series, haciéndonos partícipes de los registros concernientes a las últimas décadas del análisis de cada puerto.

Desde luego, que cuando el dato ofrecía dudas de verosimilitud se ha desechado, a pesar de estar transcrito en la Memoria correspondiente.

El análisis portuario se ha trazado teniendo en cuenta todas estas bases estadísticas y documentales, y ya desde 1962 los datos son anotaciones que se encuentran localizadas en el archivo del propio Ente Público Puertos del Estado. A partir de aquí la bondad de los mismos es incuestionable. Determinado por esta circunstancia y por el deseo de construir series para los principales tráficos, que arranquen si es posible de la constitución de cada Junta de Obras del Puerto y llegue hasta el año 2000, se ha seguido un esquema de trabajo en el que las principales variables utilizadas, *mercancías, buques, pasajeros y pesca* tienen una representación numérica desde que se conoce su información, enlazándose con esas últimas décadas. Por tanto, por un lado se encontrarán esos cuadros y gráficos con esa orientación, la de la búsqueda exhaustiva de series a largo plazo, y por otro, se ha concretado un apartado que cierra cada estudio portuario, que funciona a modo de consideraciones finales y concluyentes, para dejar trazado esas últimas líneas de actuación comercial que conforman el epígrafe *evolución del tráfico portuario*.

En relación a los indicadores utilizados se han de precisar algunas cuestiones. El movimiento de mercancías se muestra según su condición de entrada o de salida y a veces se ha podido atender a la orientación de este tráfico hacia o desde el extranjero y aquí debe realizarse la siguiente puntualización, pues los datos se presentaban de manera original como exportaciones e importaciones, cuando en realidad se refiere a lo que hoy llamamos cargadas y descargadas, por ello, se ha ido dando traslado en los anexos estadísticos a la terminología, asimilándola a la que actualmente se utiliza, tarea que salvo en ocasiones no ha resultado complicada, pues era bastante evidente en que momentos se refería a la navegación de cabotaje y cuando a la navegación exterior.

La variable buque encierra habitualmente la consideración de navíos mercantes, sin embargo, la precisión del término que hoy ofrece pocas dudas, se encuentra perfilado confusamente en las estadísticas de principios del siglo XX, incluso podría hablarse de algunas décadas más tarde, ya que se tiene constancia de la inclusión de los buques de guerra como mercantes, situación observada en algunos períodos bélicos y determinados puertos. Lógicamente, cuando esto ha pasado se ha corregido la serie, y si las anomalías han sido de otra índole, se han dejado matizadas en el apartado destinado a las fuentes utilizadas.

Los pasajeros y la pesca ofrecen escasas dificultades para su análisis, salvo la carencia informativa en ciertos enclaves, situación que se ha solventando, acudiendo al documento base publicado por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en los años sesenta del siglo XX, que permite completar la información estadística, para las ya mencionadas variables que más a menudo se encontraban carentes de datos, señalando que en este caso el mencionado organismo dependía del Ministerio de Obras Públicas, como figura en la cabecera del documento; por tanto, representa el “hilo estadístico” que une estas series con las que hoy publica Puertos del Estado, tras algunos cambios en la denominación, por lo que estamos de nuevo utilizando “otra fuente”, y sin embargo se está hablando de una referencia que tiene una “continuidad”. De hecho, se ha comprobado que salvo excepciones, los datos son correspondientes con los aportados a través de las Memorias editadas por las Juntas de Obras del Puerto. Estos documentos albergan relación numérica detallada por puertos de los diferentes tráficos desde 1930 a 1962.

La consideración de la actividad pesquera requiere traer a colación, que en el encabezado de las series figura la palabra clave “pesca” en alusión al tema que trata, si bien, se le añade el apelativo de “fresca” en atención a los datos que aporta, y cuando se matiza la referida a la fresca y la congelada, entonces sólo se transcribe en el encabezamiento como “pesca” sin especificación alguna.

En general, cuando el capítulo de los datos albergaba dudas acerca de la realidad numérica que participaba, se ha dejado constancia del título del cuadro y gráfico haciendo referencia “textual” de la cabecera tal como se presentaba en la serie original, de ahí, que a veces existan diferencias para aludir a un mismo indicador en el estudio de los diferentes puertos. Una mejor aproximación a la semblanza mercantil de cada uno de los enclaves, pensamos que se obtiene al reconocer rápidamente si la serie histórica se encuentra completa o incompleta, para ello se ha seguido el siguiente criterio, se entiende que la serie tiene continuidad, cuando a lo largo del siglo XX existen datos y se han trasladado al cuadro o grá-

fico correspondiente, sin tener en cuenta los años en los que se desarrolla la Guerra Civil, por considerarlos atípicos, en cuyo caso la referencia temporal que todos presentan en sus cabeceras, alude a los años de la etapa estudiada utilizando el guión de separación(-), pero cuando faltan registros, por no estar documentados o simplemente no estar transcritos, entonces se relaciona con la barra inclinada (/).³

Así se fue estructurando un modelo en el que tuvieran cabida todos los puertos, con una metodología de trabajo que clarificara y aportara la trayectoria comercial de cada uno de ellos desde la antigüedad a su realidad más actual. Esa ardua tarea es la que a continuación se va a detallar delimitando los pasos que se han seguido.

II.4. Estructura de la investigación

El esquema general de la investigación está perfectamente definido en el índice, si bien, indicaremos lo más sustancial de cada uno de sus capítulos, a fin de perfilar la dimensión de la investigación.

El análisis de los puertos en España, va singularizándose uno a uno inserto en las *Fachadas Marítimas*, o lo que es lo mismo, inmerso en el contexto donde se ubica, describiendo desde Pasajes a los puertos Canarios, todas las secciones en las que se divide el trabajo, según el siguiente orden:

Capítulo 1: *Fachada Marítima Norte*; Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón y Avilés.

Capítulo 2: *Fachada Marítima de Galicia*; Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía, Marín y Ría de Pontevedra y Vigo.

Capítulo 3: *Fachada Marítima Suratlántica*; Huelva, Sevilla y Bahía de Cádiz.

Capítulo 4: *Fachada Marítima Surmediterránea*; Bahía de Algeciras, Málaga y Almería-Motril.

Capítulo 5: *Fachada Marítima de Levante*; Cartagena, Alicante, Valencia y Castellón.

Capítulo 6: *Fachada Marítima de Cataluña*; Barcelona y Tarragona.

Capítulo 7: *Fachada Marítima del Norte de África*; Ceuta y Melilla.

Capítulo 8: *Fachada Marítima de Baleares*; Baleares.

Capítulo 9: *Fachada Marítima de Canarias*; Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Así pues, la Fachada Marítima es el marco concreto en el que se ubica el *análisis del puerto*, observado a través de “los tráficos”, que es la palabra clave que subyace en el fondo de “la investigación”, así se irá fraguando una historia, reiterada para cada uno de los puertos que se estudian, que pasamos a comentar a continuación.

El trazado de cada puerto o grupo de puertos que integran una Autoridad Portuaria, se inicia en los tiempos en los que se tiene constancia de la actividad marítima, por lo que se irán detallando el avance en sus infraestructuras y el progreso comercial de cada uno de los puertos que hoy en día son calificados de interés general y se encuentran gestionados por Puertos del Estado.

En los casos en los que la Autoridad Portuaria abarque más de un núcleo, se han expresado las peculiaridades que corresponden a cada uno de ellos, siempre que exista información y sea relevante desde el punto de vista comercial, tal como se ha precisado para los puertos de Baleares o Motril y Almería, etc.

Una vez que se ha dejado de relieve todo el proceso enunciado, desde que se tienen noticias del tráfico marítimo, aunque éstas sean muy imprecisas, hasta el día de hoy, se han matizado las fuentes utilizadas, haciendo una valoración crítica de las mismas, a fin de manifestar sus fortalezas y sus debilidades. Es un apartado donde se concretan las lagunas numéricas y las imprecisiones que se hallan constatado, dimensionando adecuadamente la magnitud y la profundidad de las fuentes informativas.

A continuación se entra de lleno en el eje central de la investigación, que dispondrá de dos partes, delimitadas por la bondad de las fuentes, por ello, existirá una diferenciación antes y después de la nor-

³ Debe precisarse que cuando se dice “no estar documentados” nos referimos a datos de la primera parte del siglo XX y al expresar “no estar transcritos” aludimos a las últimas décadas analizadas.

malización estadística que sucede en torno a 1960, sin embargo, para lo esencial, y este es uno de los esfuerzos que se ha realizado, se trazarán series a largo plazo, uniendo “toda” la temporalidad de la que se ha dispuesto información, normalmente desde que se constituyen las Juntas de Obras, momento del tiempo no coincidente para cada uno de los puertos, hasta llegar a la conclusión del siglo XX.

Por otra parte, se reconocerá la semblanza mercantil del puerto, con todo el rigor que las fuentes estadísticas trasladan a partir de 1962, según las matizaciones que explicaremos a continuación, y aquí todos y cada uno de los enclaves recogen con un formato semejante, los rasgos esenciales de su trayectoria de crecimiento, sirviendo a tal fin los registros del archivo de Puertos del Estado.

La secuencia de los tráficos se inicia con las cifras referidas al movimiento de *mercancías*, en sus dos aspectos esenciales de cargadas y descargadas. En ocasiones se ha podido entrar en mayores profundidades, y para la primera parte del siglo XX se ha dispuesto de referencias del tráfico atendiendo a la clase de navegación, por tanto, se ha aludido a los intercambios vía marítima con otros núcleos nacionales y con el extranjero.

Por otro lado, si el puerto es referente de algún movimiento de mercancías particular o simplemente se tiene este detalle, se han elaborado *listas de principales productos*, todo lo amplias que la información de base ha permitido. Los puertos de Barcelona o Bilbao han tenido un peso específico muy importante a lo largo de la historia comercial española, en estos casos se ha trasladado la serie que presentan los propios datos originales, desde finales del siglo XIX hasta el año 2000.

A veces la descripción del movimiento de mercancías es tan exhaustiva, que ha sido necesario trazar series de *principales productos* estableciendo unos cortes temporales, que dejan traslucir la realidad particular de este comercio, por lo que algunos puertos como Huelva, Málaga, Tarragona, o A Coruña, entre otros, han quedado analizados bajo esta orientación, mostrando con un gran detalle las mercancías que se han movido principalmente en la primera parte del siglo XX.

El análisis ha resultado especialmente complicado en este punto, ya que ha debido realizarse una labor de agrupación no exenta de conflictos. El método aplicado ha sido similar para la mayor parte de los puertos y ha consistido básicamente en recoger los productos de mayor significación, o bien teniendo en cuenta los que superen el millón de kilogramos de tráfico, o bien confeccionando grupos de productos afines que alcancen dicha cota; sin embargo, para no perder la singularidad de cada puerto, se ha debido matizar las agrupaciones efectuadas, que cambiaban en función de la tipología comercial, dejando expresado en la literatura explicativa, los pesos específicos que detentan cada uno de los productos que conforman las agrupaciones.

En otras ocasiones ha sido posible, aunque hay que decir que han sido contados los casos, detallar el perfil del tráfico exterior para la primera parte del siglo XX, con especificación de principales países a donde van las mercancías o de donde proceden. Estos enclaves gozan de un estudio histórico económico de gran relieve. Y como uno de los aspectos más significados de un puerto es su proyección exterior, siempre se ha dado traslado a un apartado que define las principales tendencias que conforman el *tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas*, en concreto, desde 1970 al año 2000. En realidad, nos reiteramos que cuando hablamos de “dificultades informativas”, nos estamos refiriendo al análisis que se ciñe a la primera parte del siglo XX.

El *tráfico de buques* es otra referencia de la investigación, cuya descripción se basa en dar traslado cuantitativamente del número de barcos que arriban al puerto, significando sus Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) cuando se ha conocido esta información. Este dato ha facilitado la elaboración de un ratio muy sencillo y a la vez ilustrativo, que es la evolución del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.), expresión a la que se llega dividiendo las T.R.B. por el número de buques entrados. El otro pilar básico para el estudio de la variable buque a nivel de cifras, se ciñe a la llamada Carga Media del Buque, (C.M.B.), indicador que se construye tomando la referencia de las toneladas de mercancías que se mueven en el puerto y el número de buques; la división entre ambos conceptos nos aproxima a otro elemento interesante para el análisis de la trayectoria de crecimiento del puerto.

Además, siempre que se ha podido se ha presentado el desglose de buques en atención a su forma de propulsión, esto es, si son a vapor o a vela, consideración que como es lógico se va perdiendo progresivamente en el tiempo y revela la modernización de la navegación.

El conocimiento de la variable *pasajeros* ha dejado de relieve el interés de este indicador en algunos puertos “isleños”, u otros como los que unen el estrecho de Gibraltar con el Norte de África, o los que tienen en el tráfico de cruceros y trasatlánticos una actividad que repercute favorablemente en el pulso económico de la localidad; y es que los puertos son puntos de encuentro, y a medida que avanza el siglo XX, esta realidad se ha hecho consustancial para algunos de los recintos ubicados en ciudades turísticas, proyectándose la sociedad en el resto del mundo a través de los núcleos portuarios.

La relevancia del tráfico de pasajeros hace imprescindible su comentario, en aquellos puertos del territorio español que “aproximan” Europa y África, sobre todo y en las últimas décadas analizadas para Ceuta y Melilla al otro lado del Estrecho de Gibraltar y Algeciras, Almería o Málaga en la Península Ibérica, pero como el análisis parte de finales del siglo XIX y abarca todo el siglo XX, también ha dejado de relieve los rasgos de un tráfico que se encuentra unido en otros tiempos a las adversidades de la sociedad, como las guerras o la miseria, por ello, algunos recintos como A Coruña o los puertos Canarios han representado los espacios por donde tantos miles de españoles buscaron suerte, de forma primordial emigrando a América; son enclaves donde el movimiento de pasajeros ha supuesto un elemento trascendente para la vida de la sociedad.

La *actividad pesquera* ha ejercido un impacto muy significativo en ciertos núcleos, que nacieron de un fondeadero donde la pesca era el elemento esencial que daba vida a la localidad, perpetuándose a lo largo del tiempo. En este capítulo las Memorias son poco pródigas en datos y adolecen de estos detalles; en estos casos se ha procurado indagar para trasladar toda la información que ha sido precisa, sobre todo, en aquellos núcleos en los que actualmente sigue siendo una referencia básica, aunque más que por el capítulo de la pesca fresca por el apartado de la pesca congelada.

En muy contados casos se ha especificado el “avitallamiento”, pues es un tráfico que sólo tiene relieve circunscrito a determinados puertos, y en ellos sí que se ha hecho mención expresa.

Ya se ha especificado que el movimiento comercial vía marítima se ha enunciado, desde que se tiene constancia hasta la finalización del siglo XX, pero a pesar de ello y a modo de conclusión de cada uno de los puertos o grupos de recintos que conforman una Autoridad Portuaria, se ha recopilado en un apartado que llamamos *evolución del tráfico portuario*, las últimas tendencias desde 1962 al mencionado año 2000. Su fecha de inicio corresponde al momento en el que toma protagonismo la Dirección General de Puertos, que antecede en la gestión a Puertos del Estado, trasladando los registros que albergan sus archivos. Estas fechas coinciden con los años en los que el rigor estadístico se hace una constante en la sociedad, por ello, el apartado se presenta uniformado según el siguiente esquema:

1. *Tráfico de mercancías*: en el que se define este indicador a nivel global y su desglose entre cabotaje y el tráfico exterior, no incluyendo mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.
2. *Tráfico exterior de mercancías*: donde se presenta la pertinente clasificación entre embarcadas y desembarcadas, por tanto, las exportaciones y las importaciones.
3. *Tráfico de mercancías según su presentación*: con la distinción característica de graneles líquidos, sólidos y mercancía general. Cuando el capítulo de las mercancías movidas en contenedores se hace una realidad, comienza en algunos puertos a figurar y se anexiona al conjunto de mercancías movidas por medios tradicionales.
4. *Tráfico de otras mercancías*: en el cual se aporta, tal como se especifica en su denominación, aquellos tráficos que no se recogen en los otros apartados, por ello, se dará traslado de la *pesca fresca, avituallamiento y tráfico local*, lógicamente en los casos en los que proceda.
5. *Tráfico de contenedores*, cuyo estudio se apoya en los siguientes indicadores; en el número de contenedores y de TEUS, así como TEUS por contenedor; elaborándose el *índice de contenerización*, que ofrece una pista muy fiable de esa adaptación y progreso del puerto para “transportar” utilizando las nuevas tecnologías.
6. En el capítulo de *otros datos*, se computan los registros correspondientes a *pasajeros*, considerados globalmente y el *número de buques*, así como las *T.R.B./G.T.*

La base en la que se desarrolla la investigación, que es la Autoridad Portuaria, puede reunir más de un puerto bajo su titularidad, por ello, se analiza en la última década del siglo XX, los datos alusivos a los núcleos que conforman la mencionada A.P., de este modo se vislumbra la contribución de los puertos, señalando los diferentes tráficos que tienen lugar en cada uno de los enclaves.

Tras el análisis de los recintos que se encuentran ubicados en una fachada marítima, se plasma el volumen total de tráficos del conjunto detallado de puertos que la integran, como cierre general de cada una de ellas, como un atisbo de aproximación numérica de todo el siglo XX.

El trabajo de investigación se completa a través de unas series históricas, relativas al conjunto del Sistema Portuario, dejando de relieve las últimas décadas del tráfico marítimo en España, como complemento al análisis individual de los puertos. La bondad de estos registros sugiere un nuevo interés, el de llevar a cabo otro apasionante estudio, el de la evolución del Sistema Portuario Español, que comience cuando las estadísticas son plenamente fiables, relacionando las cifras de “tráficos” con otros indicadores económicos, si bien, ya se ha comentado que esta línea de trabajo está por hacer y no descartamos abordarla en el futuro.

Las series históricas se presentan con una elaboración mínima, ya que su valor es precisamente ese, el conocimiento del dato como forma de aproximación a la realidad del Sistema Portuario en España.⁴

La concreción numérica se define en grandes apartados y en los siguientes términos:

1. *Tráfico global*: estas cifras relacionan los apartados habituales que describen la semblanza comercial, ahora ceñido a la totalidad de puertos que integran el Sistema Portuario Español, así como los números índices que explicitan otra orientación diferente y el mismo marco general.
2. *El tráfico por Comunidades Autónomas*: ofrece una visión global y complementaria de las variables utilizadas, enmarcado ahora en el ámbito de referencia de la Comunidad Autónoma.
3. *El tráfico exterior*: que concretará los mercados exteriores por países y áreas de origen y destino, dejando al descubierto unas cifras ilustrativas de lo más genuino del tráfico en entradas y salidas con el extranjero.

El estudio aporta una *bibliografía particular* para cada núcleo portuario, en la que se concretan los textos publicados y utilizados para el análisis del puerto, y las principales referencias que creemos son de interés para entrar en otras consideraciones de la vida marítima, que no son correspondientes a la óptica que este trabajo contempla, pero que pueden servir de horizonte a otros estudios que encuentren en el puerto analizado su razón de ser.

El proceso de selección ha sido meticuloso, ya que son numerosos los textos y libros que se refieren al elemento marítimo. Los criterios que se han seguido para figurar en esta relación son, por un lado, haber sido profusamente utilizados para la elaboración del estudio, y por otro lado, simplemente que sean documentos o libros que tengan una relación directa con el análisis, sean obras significadas porque hallan sido reiteradamente utilizadas por los investigadores, que tienen en el estudio de lo marítimo sus principales líneas de investigación, considerando también aquellas que trasladen a su vez bibliografía adecuada al tema, o sean obras de reciente aparición en el mercado, por lo que parece acertado incluirlas en esa relación.

Finalmente, nos ha parecido oportuno elaborar un *Anexo legislativo* que reconoce jurídicamente los aspectos más relevantes que se relacionan con el mundo portuario desde el siglo XIX al año 2000.

El interés de la investigación creo que queda de manifiesto en la exposición de la estructura del trabajo, pero antes de dar paso al desarrollo del estudio, queremos hacer hincapié en que la historia

⁴ De nuevo debe observarse que tras esbozar las grandes líneas que podían presentarse, es la figura de D. José M^a Sánchez Segovia, quien ha ejecutado la labor de darles forma y una presentación adecuada.

económica y marítima representa un capítulo trascendente de la propia historia española, pues no debe olvidarse que se trata de un país donde el litoral de costa es determinante, sin duda, por este motivo *los puertos* constituyen uno de los núcleos más vitales donde el pulso de la economía deja sentirse, de este modo su conocimiento nos aproxima y nos acerca a la comprensión global de la sociedad a través de una de sus partes más interesantes, la actividad portuaria.

Entendemos que el valor de la obra es la presentación de las cifras reveladoras de los tráficos, para todos los puertos de titularidad estatal, con criterios de aproximación al dato uniformemente planteados. A menudo, en la larga etapa de preparación de esta investigación, encontramos una gran cantidad de trabajos que argumentaban la necesidad de realizar un estudio riguroso, que a nivel histórico dejara de manifiesto la semblanza comercial y marítima de España, por ello, abordarla entendíamos que era una obligación como estudiosa de la economía y de la historia.

La investigación aludida puede y debe cubrir ese vacío existente hasta ahora, acerca del tráfico marítimo y de los acontecimientos más notables del comercio que se han generado a través de los principales puertos de España, basándose en los documentos que albergan los archivos de las antiguas Juntas de Obras del Puerto, de cuya herencia se han nutrido las actuales Autoridades Portuarias. Hemos pretendido contribuir al esclarecimiento de los intercambios efectuados vía marítima, a fin de trazar un documento marco, donde poder seguir “descubriendo” y matizando todo lo que queda por hacer en algunos puertos, en los que por diversas circunstancias existen escasos estudios, dedicados a revelar el trascendente valor económico que juegan en el ámbito de su influencia, y en el conjunto del Sistema Portuario.

La importancia que ha tenido, tiene y tendrá el intercambio comercial entre países en el mundo justifica este trabajo, sobre todo, para una Nación que fue en lo marítimo un referente en algunos momentos de su historia. Esperamos que nuestra lucha contra los imponderables, que fueron surgiendo a lo largo del dilatado período de tiempo en el que se fraguó la investigación, desde que comienza hasta que concluye, se hallan resuelto satisfactoriamente. Hemos disfrutado acercándonos a un tema tan apasionante como el progreso de la sociedad a través del *Mar*. Ahora solo nos queda que el lector conozca más profundamente la realidad marítima y comercial de los puertos en España, para sentir que ese trabajo ha merecido la pena.

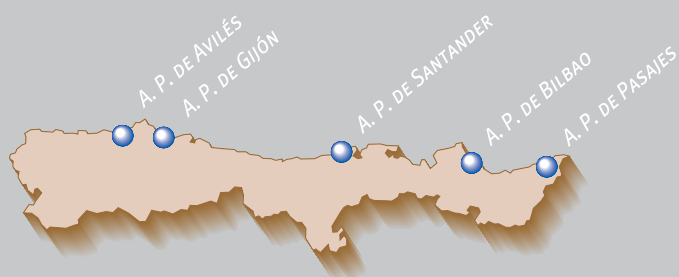


- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | <i>FACHADA MARÍTIMA NORTE</i> |  | <i>FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA</i> |
|  | <i>FACHADA MARÍTIMA GALICIA</i> |  | <i>FACHADA MARÍTIMA ISLAS BALEARES</i> |
|  | <i>FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA</i> |  | <i>FACHADA MARÍTIMA ISLAS CANARIAS</i> |
|  | <i>FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA</i> |  | <i>FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA</i> |
|  | <i>FACHADA MARÍTIMA LEVANTE</i> |  | <i>AUTORIDADES PORTUARIAS</i> |

Fachada Marítima Norte



MAR CANTÁBRICO



A.P. de Pasajes

A.P. de Bilbao

A.P. de Santander

A.P. de Gijón

A.P. de Avilés



Puerto de Pasajes.



1.1. Autoridad Portuaria de Pasajes

“A la bahía de Pasajes se refería sin duda Plinio, por ser el accidente más marcado en esta costa, al citar la quebrada o desfilaro de los Vascones. Vasconum Saltus; Oiarso.”¹

1.1.1. HISTORIA DEL PUERTO DE PASAJES

Las características físicas del puerto de Pasajes permiten definirlo, como una sinuosa ensenada bordeada de montañas y abierta al mar, por un canal de entrada no muy amplio, lo que supondría considerarlo uno de los enclaves más seguros para la navegación en el litoral vasco.²

La formación del puerto de Pasajes tendría lugar como consecuencia de las presiones ejercidas por el macizo primario de Cinco Villas, sobre la serie de crestas extendidas desde el cabo Iguer, en el extremo Nordeste de Jaizkibel, hasta el Peñón de Guetaria y Ría de Zumaya, al Oeste. “Al mismo tiempo que estos accidentes, se produjo, detrás del crestón terciario, una línea de hundimiento, en la que el mar, que penetró en la grieta, se explayó”.³

Las escarpadas costas del lugar y la escasa fertilidad del suelo obligaron a la población a centrar su vida en el mar, por lo que la pesca y las industrias relacionadas con el entorno marítimo, concentrarían en la antigüedad la mayor parte de la actividad económica, si bien, en lo que se refiere a la capacidad mercantil de la zona, habría que destacar la riqueza natural de estas tierras, que impulsaría un activo comercio en el que figurarían el mineral de hierro, el plomo y la plata como elementos principales, que serían explotados ya en tiempos romanos, en los yacimientos próximos a las estribaciones del macizo de Peñas de Aya, en las cuencas de los ríos Bidasoa y Oyarzum.⁴

Los primeros vestigios de la actividad marítima descubiertos en la cornisa cántabra, sitúan en parajes próximos a Pasajes representaciones en cuevas en las que figuran artes de pesca, por ello, se piensa que su origen es remoto, aunque quizás los datos más concretos aparezcan cuando el puerto se llamaba *Oiarso*, es decir Easo, y una vía romana, “... la única documentada de Guipúzcoa, enlazaba Pompelo con el mar que se escondía en Pasajes para transportar el mineral de hierro”.⁵

Siguiendo el interesante capítulo relativo a la historia del puerto de Pasajes, recogido en la primera Memoria editada por la Junta de Obras, se dan noticias de las continuas devastaciones sufridas en el poblado de Oyarzum y de su puerto, ámbito por donde discurrirían las invasiones del Norte. “La aparición de los normandos, que fijan su base en Bayona, volvería a asolar las costas vascas, teniendo los Reyes de Navarra y Castilla necesidad de colonizarlas, para restablecer en ellas la vida y tener avanzada su defensa.”⁶

Precisamente, la necesidad de cruzar la Bahía iniciaría la denominación de *El Pasaje* para este lugar, cuando se atravesaba mediante lanchas “el pasaje” que se hacía desde Lezo hasta Herrera.

Al fuero de San Sebastián otorgado por Sancho VI de Navarra en 1180, sucederán los de Fuenterrabía, autorizado por el monarca castellano Alfonso VIII en 1203 y también los de Guetaria y Motrico en 1209; todos ellos favorecerían las localidades marítimas, en cuanto facilitaban a las poblaciones beneficiadas franquicias que impulsaban el desarrollo comercial de estas plazas.⁷

¹ J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes desde su reversión al Estado en enero de 1927 hasta diciembre de 1941*, Pasajes, 1942, p. 5.

² Un resumen de gran interés acerca de los rasgos principales de Pasajes, puede verse en F. Iturrioz Tellería, *Pasajes, resumen histórico*, Donosita-San Sebastián, PYSBE, 1952.

³ J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, p. 5.

⁴ Los aspectos concernientes a la influencia romana en la zona pueden verse en M. Esteban Delgado, *El País Vasco Atlántico en la época romana*, San Sebastián, Mundaiz, 1990, pp. 120 y ss.

⁵ G. Reizabal Arruabarrena y Otros, *Pasajes, un Puerto, una historia*, Burlada, J.P.P., 1987, p. 33.

⁶ J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, pp. 5-6.

⁷ J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999, p. 19.



Grabado antiguo de Pasajes, según plano levantado por los ingenieros militares Gandolfo, Teixeira Albornoz y Sotto en 1636. Museo Naval de Madrid.

En la Bahía de Pasajes se embarcaban durante la Edad Media las producciones de laserrerías de la zona y la lana de Navarra, mientras que se desembarcaban granos y manufacturas europeas, por lo que se convirtió en uno de los enclaves privilegiados de la marina vasca, sirviendo de enlace comercial entre Castilla y el Norte de Europa, especialmente durante los siglos XIV y XV.⁸ Estas relaciones se establecerían con puertos de gran trascendencia como los de Brujas, Amberes, Nantes, La Rochelle y otros, que a su vez proveían de determinados artículos textiles y granos,

que eran introducidos utilizando Pasajes y también San Sebastián, así como Deva y Bilbao.⁹

Por tanto, podemos decir, que las primeras noticias rigurosas que comentan los aspectos comerciales del puerto datan de la Edad Media, si bien, la complejidad administrativa que generaba su jurisdicción se repartiría hasta 1770 entre San Sebastián y Fuenterrabía. Y mientras algunos puertos consolidaron circuitos mercantiles con los productos del interior, a Pasajes le correspondería la especialización de otras funciones, como la construcción naval en el marco general de la Carrera de Indias, el abastecimiento de la vena procedente del Señorío de Vizcaya, para las ferrerías de la zona y relativo al asunto pesquero, un puesto de indudable valor, pues se constituye en el espacio donde las expediciones balleneras y bacaladeras tienen un referente.¹⁰

En este tiempo van a crearse factorías en el mediterráneo, centralizando su tráfico con el Norte, fundando el Consulado y la Bolsa de Brujas, hasta que llega el descubrimiento de América y el auge comercial de Sevilla es canalizado a través de la Casa de Contratación, trasladándose el mayor tránsito marítimo a la fachada mediterránea, quedando así el puerto de Pasajes, nombre con el que ya era conocido en esas fechas, en un espacio marítimo en donde fundamentalmente priman las actividades pesqueras.

Desde el siglo XII tendrá lugar un desarrollo económico, que se basa en la pesca de la ballena, planificando largas campañas en las costas de Terranova, Canadá y Groenlandia. Posteriormente, en torno al siglo XVII el bacalao adquiriría notoriedad comercial, que al contrario que la ballena sí que tenía un importante mercado en la Península Ibérica, apoyado este consumo por la ortodoxia católica, que en aquel tiempo marcaba un calendario de “vigilias” en la que este alimento era reconocido.¹¹

La carne de ballena no era tan apreciada como su grasa, de hecho, ésta última contaba con multitud de aplicaciones, que iban desde su utilización como lubricante de máquinas a simplemente como combustible. Tras la constitución de la Compañía de Ballenas en 1734, Pasajes serviría como base de expediciones en busca de este producto, por lo que se convertiría, en competencia con la lana y el hierro, en una de las mercancías más rentables que se exportaban a Inglaterra y Flandes desde la cornisa cantábrica.

⁸ Las principales noticias relativas al puerto en la Edad Media puede verse en S. Tena García, *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, San Sebastián, Kutxa, 1997.

⁹ J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigaría*,..., op. cit., p. 21.

¹⁰ J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigaría*,..., op. cit., p. 23.

¹¹ Una mayor información de este tema puede encontrarse en S. Huxley Barkham, “Los Vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713”, en Itsaso, *El mar de Euskalerría: la naturaleza, el hombre y su historia*, Tomo III, San Sebastián, Etor, 1987, pp. 27-164.

Las especies de mayor volumen de capturas serían la merluza, atunes y congrios, que se vendían en fresco, y los besugos que se escabechaban, buscando los mercados del interior donde eran demandados, entre las ciudades que solicitaban estas conservas se encontrarían Pamplona, Vitoria, Burgos, Valladolid y Medina del Campo.¹²

La afluencia de riquezas al puerto de Pasajes lo convertiría en foco preferido de los ataques de corsarios y piratas, por ello, la Corona terciaría en el asunto desde los tiempos de los Reyes Católicos, potenciando la creación de torres y fortalezas dotadas de artillería en las márgenes y en la entrada del puerto y, en 1631, se decidió atravesarla con una cadena bajo el agua. Pese a estas incidencias, el puerto de Pasajes, al amparo de vientos y corrientes, seguía siendo un lugar seguro para las numerosas naves que buscaban refugio en él durante los meses de invierno; si bien, la falta de obras de limpieza periódicas, llevaría a un proceso de sedimentación de la Bahía, que vería de este modo reducida su superficie de flotación; algunos autores opinan que con esta política se beneficiaba al puerto de San Sebastián, en detrimento de la proyección comercial del pasaitarra.¹³

En términos generales, la historia de las obras del puerto de Pasajes no representa un capítulo sobresaliente hasta el siglo XIX, aunque se tengan noticias acerca de reparaciones y pequeñas actuaciones en los muelles y embarcaderos en la zona de la ensenada de la Herrera, el canal de Rentería y Pasajes de San Juan. Los principales esfuerzos se centraron en la limpieza y el dragado del puerto, que presentaba graves problemas de aterramientos, por los continuos aportes que bajaban desde las pendientes circundantes, el lastre acumulado durante siglos y los barcos hundidos en su fondo, de esta forma fue progresivamente disminuyendo su calado haciendo peligrar la navegación. A pesar de las numerosas campañas y medidas tomadas para solucionar las dificultades enunciadas, desde finales del siglo XVI, la limpieza del puerto siguió un asunto sin solucionar hasta bien entrado el siglo XX.

Las referencias históricas recogidas en Memorias, citan algunos hechos destacados como la visita de Felipe II en 1615 y el mandato que dicta para que se construya una fortificación en el entonces Castillo de Santa Isabel, en la punta de Churrutalle, aunque éste pasaría a manos francesas al poco tiempo. Y parece que el conocimiento que entonces tuvo Francia del puerto a través del testamento político del Cardenal Richelieu, lo abocaría a citar al mencionado puerto de Pasajes como el más relevante del Cantábrico.

Además, se hace constar las vicisitudes respecto a la administración de los arbitrios establecidos en la gestión portuaria, que reclamaban los vecinos de Pasajes de San Juan, disponiéndose que se segregase Pasajes de San Pedro de San Sebastián, para que formaran un Ayuntamiento único unido a la Villa ya independiente de San Juan, debiendo quedar como los demás puertos de España, "... sujetos a las leyes generales y a disposición de S.M. También se dispuso poco después que Fuenterrabía, Lezo, e Irún se agregasen a Navarra, para dar así salida directa al mar a dicho Reino, pero esta disposición sólo duró hasta 1914".¹⁴

Fernández de Pinedo ha puesto de manifiesto la importancia que tendría para Guipúzcoa y su puerto el cambio de orientación política del sistema colonial español, ahora van a ser susceptibles de comercio otros productos como el azúcar, el cacao, el tabaco, los cueros y pieles, así como los productos tintóreos como el añil o la cochinilla. El desarrollo de este comercio se canalizará a través de las compañías que puedan emprender estos negocios, para lo cual se precisa de la limpieza del puerto, estableciéndose en 1726 la ejecución de estas obras y sufragando su importe con la renta de las alcabalas recaudadas en la provincia.

En septiembre de 1728 comienza a funcionar la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y pocos años más tarde, en 1740, lo haría la Real Compañía de la Habana; la extinción de la primera originaría en 1785 la Real Compañía de Filipinas. La trascendencia de estas sociedades para la econo-

¹² J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigaría,...*, op. cit., pp. 25-33.

¹³ Ver J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigaría,...*, op. cit., p. 25 y P. Fernández Albadalejo, "Rentería. Unos orígenes conflictivos", en *Revista Oarso*, Rentería, 1980.

¹⁴ M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, p. 6.

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas influyó de manera notable en el desarrollo del Puerto de Pasajes. Grabado antiguo que representa su entrada, vista desde Santa Ana, apreciándose el particular “pasaje” que le otorga su denominación.



mía de Guipúzcoa era notoria, pues la ciudad albergaba buena parte de sus accionistas y los astilleros de la flota, favoreciendo la actividad del puerto de San Sebastián y del puerto de Pasajes.¹⁵

El comercio de tránsito en cuanto a las salidas puede ser calificado como de gran alcance, ciñéndose a los géneros textiles, lencería, tejidos de algodón, incluso mantas de Palencia; las harinas y otros alimentos foráneos configurarían otro capítulo comercial destacado y junto al hierro vasco representaban los productos más exportados. Los principales retornos que desembarcaban en Pasajes eran el cacao venezolano, seguidos de los cueros y los tintóreos, y en menor medida azúcar de las Antillas.¹⁶

El crecimiento del puerto de Pasajes se vería frenado, al no ser habilitado por el decreto de 1778 para el comercio directo con las colonias, debido a la negativa de las provincias costeras vascas de trasladar las aduanas a la costa, de lo cual se aprovecharía Bayona, que tomaría el estatuto de puerto franco, reduciéndose las actividades comerciales entre 1790 y 1840, quedando Pasajes como puerto desprovisto de aduanas y alejado del Contador de Reglamentos, Juez de Arribadas residente en San Sebastián, con el que además las autoridades provinciales mantenían pleitos de competencia, señalamos que en ocasiones serviría de puerta de entrada franca a cargamentos introducidos de forma fraudulenta, lo que en opinión de Zurbano Melero pudo constituir la época dorada del “tráfico ilícito”.¹⁷

La pérdida de competitividad del hierro vasco marcaría la decadencia de la siderurgia tradicional, apreciándose en el primer tercio del siglo XIX un comercio vía marítima, que es inferior al que había tenido lugar en el siglo anterior.¹⁸ Afortunadamente, el Ayuntamiento potenció diversos estudios y obras para la mejora del puerto e impulsó la construcción de vías de comunicación terrestre, en

¹⁵ Ver E. Fernández de Pinedo, “Comercio y colonias (1770-1850). El papel de Guipúzcoa”, en *Revista de Dirección y Administración de empresas*, nº 2, septiembre-1995, pp. 55-66. De igual modo son muy interesantes los estudios particulares de M. Gárate Ojanguren: *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de la Habana*, Donostia- San Sebastián, 1994. Y *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Donostia- San Sebastián, 1994. A niveles generales es interesante *El proceso de desarrollo económica en Guipúzcoa, Gipuzkoako Merrkataritza, Industria eta Itsasketa Bazkundera*, C.O.C.I.N.G., Donostia- San Sebastián, 1976.

¹⁶ Ver las obras citadas de M. Gárate Ojanguren relativas a las compañías de comercio con proyección sobre la economía guipuzcoana.

¹⁷ J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigarria,...*, op. cit., pp. 39-41.

¹⁸ Si quiere conocerse este tema más profundamente puede leerse L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo, “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)”, en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, T. II, Industria, Madrid, 1982. Ahora bien, desde que comienza el siglo XIX y hasta la Guerra Civil puede verse: R. Ossa Etxaburu, “El Puerto de Pasajes, 1800-1936”, en Itsasoa, *El mar de Euskalerría: la naturaleza, el hombre y su historia*, Tomo III, San Sebastián, Etor, 1987, pp. 124-128.

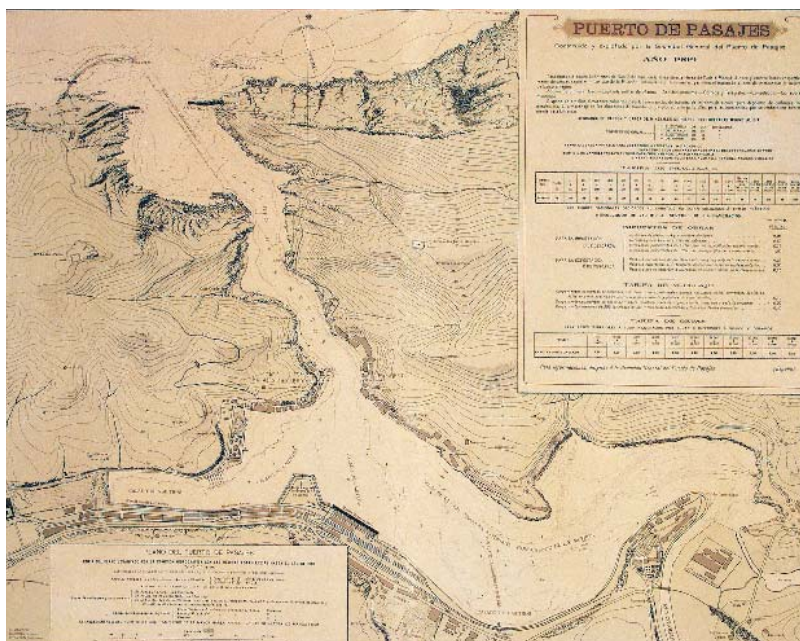
concreto, la apertura del ferrocarril Madrid-Hendaya en 1863, sentaría las bases de futuro en una etapa de desarrollo portuario que culminaría ya en pleno siglo XX.

Las nuevas tecnologías afectarían a la construcción de los barcos, lo que traería consigo indudables consecuencias para el transporte, pues los buques ahora de hierro y acero e impulsados a vapor mejorarían el tono comercial, determinando los cambios que inciden en la transformación de los puertos.¹⁹

Los anales de Pasajes tienen una fecha importante en 1870, en la que el Estado hará cesión del puerto a la Diputación Provincial, constituyéndose la *Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes*, y acometiendo las obras que definieron el principio de una moderna infraestructura portuaria entre 1870 y 1884, de esta forma se podría hacer frente a un sustancial incremento del tráfico.²⁰

Los trabajos que se emprendieron en esta primera etapa fueron el muelle Ancho, la ampliación de la explanación del ferrocarril del Norte y se edificaron algunos almacenes, comenzando a funcionar un ferrocarril de servicio en enlace con la estación del Norte, las obras que debían seguir a las previstas en la concesión cambiarían de curso, debido a las circunstancias derivadas de la Guerra Carlista, ya que el empobrecimiento de la población obligaría a que los organismos públicos y particularmente la Diputación, atendiera con carácter prioritario los asuntos propios de la posguerra, de este modo se estudiaría la posibilidad de trasladar la concesión del puerto a una sociedad, que contase con suficientes elementos financieros para proseguir el programa de inversiones.

Así, se inicia una nueva etapa al entrar en posesión de la concesión la nueva *Sociedad General del Puerto de Pasajes*, de marcado acento francés, que emprendería una serie de obras hasta el año 1893, también en este caso redundaría en un crecimiento del tráfico, aunque con oscilaciones fuertes, que harían vivir al puerto momentos de intenso declive, hasta llegar a una fase expansiva que se abre a comienzos del siglo XX, por lo que bien puede calificarse de pesadilla... "..., la época transcurrida desde 1893 al 1902, durante el cual, el puerto fue el pagano, puesto que durante ella, escasamente se realizaron unas 450.000 pesetas de obras".²¹



Plano del Puerto de Pasajes en 1909, con especificación de noticias económicas relativas a su funcionamiento. Autoridad Portuaria de Pasajes.

¹⁹ Para el estudio del País Vasco consultar J. Valdaliso Gago, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935, Una historia económica*, Bilbao, IVAP, 1991.

²⁰ Referimos la importancia que tiene la síntesis histórica recogida en M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, pp. 8-27. En estas páginas se relacionan los logros alcanzados en cada una de las 4 etapas, en las que puede subdividirse la trayectoria de crecimiento del puerto, hasta la definitiva reversión al Estado.

²¹ M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, p. 16.

La cuarta etapa abarcaría desde “1901 a 1926”, ciframos como momento cumbre de estos años 1910, ya que precisamente el 25 de noviembre se autorizaría al Sr. Ministro de Fomento el concierto con la Diputación de Guipúzcoa y la Sociedad General del Puerto de Pasajes, para llevar a cabo la reversión del puerto al Estado, ordenándose la constitución de una Junta especial y técnica, que había de preparar el inventario y valoración de todos los bienes y derechos de la Sociedad. Largos trámites que pueden seguirse si se leen pausadamente los pormenores recogidos en Memorias, puntualizándose lo que sigue:

“Aprobadas ya las bases por la Diputación terminó sus trabajos la Comisión del Estado y dio fin al expediente de reversión después de 16 años de tramitación, dictándose el R.D. Ley de 21 de mayo de 1926”.²²

La administración del puerto quedaría en lo sucesivo confiada a una *Junta de Obras*, siendo el 11 de Enero de 1927 cuando definitivamente se suscribiera la escritura de reversión. La filosofía de este proceso respondía a una situación en la que se argumentaba que el puerto, con los ingresos propios de sus arbitrios, no rendía lo suficiente para emprender obras de mejora y de ampliación, entendiéndose que la formación de reservas para acometerlas, traía como consecuencia el abandono de la conservación de las existentes.

Se estaba abriendo el inicio de una nueva etapa portuaria, con el claro propósito de atender a una situación mercantil que no permitía mayores demoras, operándose en unos muelles comerciales con calados variables de 5 a 8 metros, que tenían su trazado desde Herrera hasta el actual muelle de Buena-vista; el resto de la Bahía no tenía prácticamente calado alguno, a excepción de un canal que utilizaba la Real Compañía Asturiana de Minas, hasta su cargadero de mineral en la zona de Molinao.²³

La mencionada Junta de Obras del Puerto tendría un marcado carácter comercial, en la que estarían implicados los principales sectores industriales guipuzcoanos, que encontraron una política de apoyo hacia las obras públicas en el gobierno de la Dictadura de Primo de Rivera, que bien podría beneficiar las directrices generales que se siguen en la Junta. El proceso se iniciaría a través de la Liga Guipuzcoana de Productores e incluso de la misma prensa, fomentando mediante campañas de opinión la oportunidad de que el puerto se traspasara al Estado.

Un tercio de los vocales de la Junta pertenecían a la Cámara de Comercio, también gozaban de representación la Cámara Agrícola y la Minera; otro tercio aproximadamente eran vocales de la administración: aduana, hacienda, marina, el ingeniero director y el secretario, que tenían presencia en el Pleno, aunque no en la Comisión permanente, representantes de la Diputación de Guipúzcoa, el alcalde de Pasajes y un miembro de la Sociedad General que entró en el periodo de liquidación.²⁴



Dársena de la Herrera en el Puerto de Pasajes en 1918.
Autoridad Portuaria de Pasajes.

²² M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, p. 23.

²³ Los primeros tiempos de la Junta de Obras del Puerto y la visita real en la que S.M. Don Alfonso XIII se interesa por el estado de las reformas del puerto, se pueden observar en M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, pp. 27-33.

²⁴ El detalle del proceso de reversión puede arrojar luz, acerca de este momento histórico para la evolución del puerto, por ello debe consultarse J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, pp. 18-27.



Panorámica del Puerto de Pasajes en 1930, poco después de la reversión al Estado. Autoridad Portuaria de Pasajes.

Los logros alcanzados en estos primeros años de funcionamiento de la Junta, se deberían en gran parte a un personaje ilustre, el ingeniero director D. Javier Marquina, que siempre pensó la forma de integrar el recinto portuario en el sistema a nivel nacional, concebido a través del apoyo gubernativo a los principales factores de comunicación mercantil como los ferrocarriles y los puertos.

Los niveles de tráfico subieron incluso antes de que las obras previstas fueran definitivamente ejecutadas, constituyéndose el período republicano para el puerto de Pasajes en un tiempo de renovación de sus infraestructuras, qui-

zás para paliar el déficit que se arrastraba de la etapa anterior, quintuplicándose las inversiones efectuadas en el cuatrienio 1932-1935. En esta empresa obtendría una gran colaboración de la Cámara de Comercio, uniéndose a la Liga Guipuzcoana de Productores y otras entidades provinciales, a fin de actuar sobre las carencias de las que adolecía el puerto, que tanto estaban lesionando los intereses económicos de la provincia.²⁵

Las principales actuaciones que se llevaron a cabo en un primer momento, prestaron atención a uno de los principales problemas, la falta de dragados tanto en la Bahía como en el canal, también se rectificaron las puntas del canal y se construyó un dique exterior rompeolas. En este tiempo se construyen edificios emblemáticos como los de la propia Junta de Obras del Puerto, la Aduana, el edificio de oficinas para los consignatarios y los tres primeros almacenes sobre el muelle del Reloj.²⁶

Pasajes va a alcanzar la consideración de puerto de interés general, erigiéndose en ese recinto industrial que venía demandando desde finales del siglo XIX, además servirá como base de una de las mayores flotas del litoral español, la segunda detrás de Vigo, proyectándose las líneas maestras de la expansión posterior, aunque pronto sufriría un estancamiento tras su ocupación por las tropas franquistas, pues desde septiembre de 1936 y hasta concluir la Guerra Civil el puerto estuvo militarizado, ejerciendo una función de aprovisionamiento de los ejércitos nacionales, que no frenó la caída del movimiento comercial que se efectuaba en el puerto.

Las Cámaras de Industria y de Comercio promoverían la reactivación comercial tras los episodios bélicos acaecidos entre 1936 y 1945, pues la recuperación del tráfico no va a ser inmediata, planteándose la ampliación de los muelles, la habilitación de almacenes, vías y el dique seco. De igual modo, se activa la puesta en funcionamiento de un Depósito Franco, que aunque concedido el 25 de marzo de 1935 aún se encontraba sin construir.²⁷

La economía en Guipúzcoa dependiente de determinadas materias primas por su carácter industrial, haría dificultosa la recuperación tras la 2ª Guerra Mundial, aunque las iniciativas emprendidas por autoridades locales y nacionales, junto con la ayuda internacional, permitirían esa ansiada re-

²⁵ El destacado papel que juega la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación se observa en J. Urrutikoetxea Lizarraga, (Dir), *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1886-1986*, San Sebastián, Ind. Gráficas Valverde S.A., 1986, p. 73.

²⁶ Los trabajos llevados a cabo desde que se produce la reversión al Estado de la Junta de Obras, se relacionan en J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, pp. 78-132.

²⁷ J. Urrutikoetxea Lizarraga, (Dir), *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., pp. 86-87.

cuperación, que sin duda traería consigo alcanzar el movimiento comercial que el puerto había disfrutado en épocas anteriores.²⁸

El impulso del turismo en la Villa de San Sebastián trasladará los tráficos pesados de la ciudad para llevarlos a Pasajes. Una expansión que se concreta en la segunda mitad de los cincuenta y primeros de los sesenta, en la mejora de las instalaciones portuarias, entre las que cabe citar, por un lado, el paso de poco más de 1.200 metros lineales de muelles a mediados de los años cincuenta, a más de 3.300 metros a mediados de los setenta; de otro, van a crearse las nuevas alineaciones de Molinao, Capuchinos y Petróleos. Allí se ubicarán principalmente cargaderos y almacenes de empresas pesadas mineras, químicas y petroquímicas como Potasas de Navarra, Magnesitas de Navarra, Quincasa, Cementos Rezola, PROAS, CAMPSA, etc.

A finales de los sesenta entrará en funcionamiento la Central Térmica de Iberduero de Pasajes de San Juan, reforzando el tráfico carbonero del puerto, planteándose la necesidad de completar con muelles de Ribera la demarcación de la Bahía entre Bordalaborda y la desembocadura del Oyarzun. En los años setenta entrarán en activo los muelles de Lezo-1, Lezo-2 y Lezo-3, ganándose para usos comerciales los terrenos que anteriormente ocupaba la Real Compañía Asturiana de Minas en Capuchinos y Alzate.

El mayor dinamismo que traerá el aumento del volumen de capturas pesqueras, dejará su impronta en el sector de las construcciones y reparaciones navales. También debe significarse la mejora en los transportes interiores, que redundarán en beneficios para el movimiento portuario, agilizándose de esta manera con la aparición de dobles vías en el ferrocarril y mediante la electrificación de numerosos tramos ferroviarios y sobre todo a través del nuevo enlace desde la Estación de Rentería, potenciando las comunicaciones del puerto.

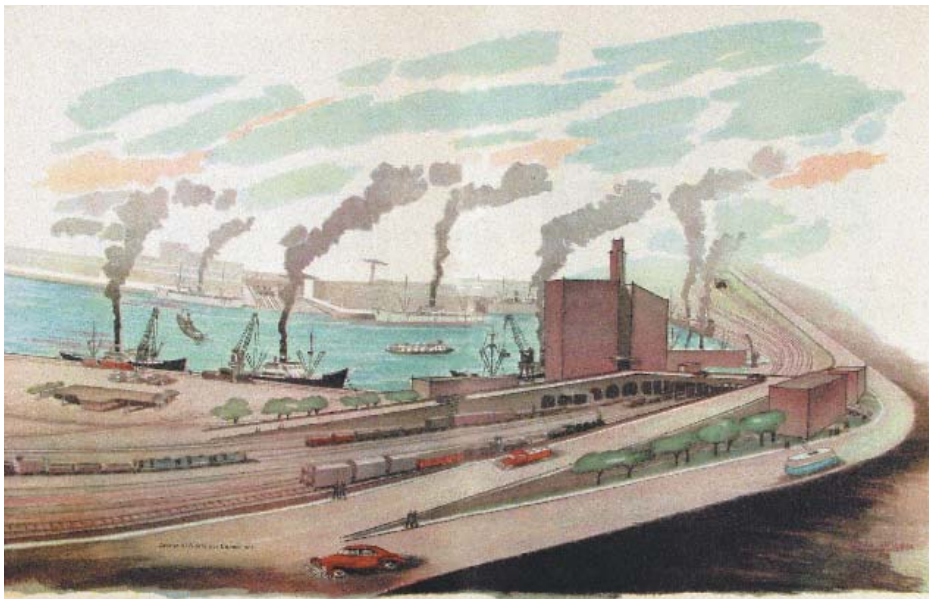


Las expediciones de automóviles impulsarían la actividad del Puerto de Pasajes. Memoria 1942-1948, Autoridad Portuaria de Pasajes.



Descarga de carbón en los muelles del Puerto de Pasajes. Memoria 1942-1948, Autoridad Portuaria de Pasajes.

²⁸ Algunos hechos que colaboraron especialmente a mejorar la economía del entorno son, entre otros, las operaciones de exportación que como la M-1 iniciada en 1949, facilitando a las empresas parte de las divisas obtenidas en las exportaciones para adquirir bienes de equipo y para renovarlos. Los efectos de estas políticas van a dar su fruto y esos acuerdos con los EE.UU. permitirán disfrutar de las ayudas para la reconstrucción tras la 2ª Guerra Mundial.



Acceso al Puerto de Pasajes por Capuchinos. Dibujo firmado por J. Tolosa Amibilia en 1948, muestra la semblanza moderna de las instalaciones. Memoria 1942-1948, Autoridad Portuaria de Pasajes.



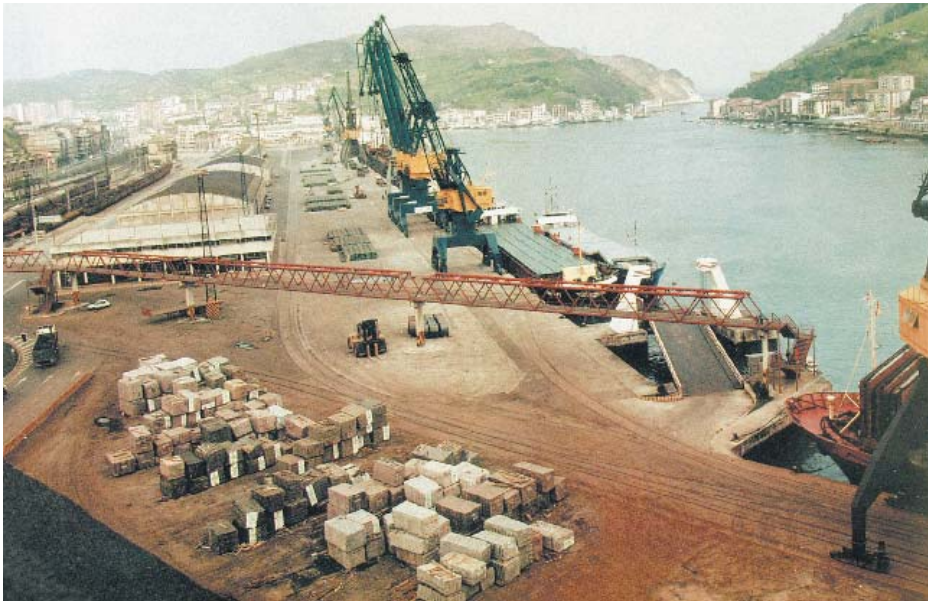
Vista parcial del Puerto de Pasajes. Autoridad Portuaria del Puerto de Pasajes.

En la década siguiente las nuevas tecnologías y el comienzo de la época del container, serán atendidas adecuadamente mediante la instalación de grúas aptas a tal tipo de transporte. A inicios de los setenta las rampas para tráfico rodado Ro-Ro se instalan en el muelle avanzado de Molinao, en las proximidades de la estación marítima, desde donde partía un ferry entre Pasajes e Inglaterra.

El movimiento de automóviles adquiere una gran importancia en los años ochenta, tráfico que va a estar ligado al desarrollo de las infraestructuras, que en la última década se define en una serie de actuaciones, entre las que sobresalen por su elevado presupuesto, el aprovechamiento integral de la zona Norte de la Península de Capuchinos, así como la expropiación forzosa del antiguo

pabellón de PYSBE, en Pasaia Donibane, también deben mencionarse la construcción, suministro y colocación de una rampa Ro-Ro en la Península de Capuchinos, reparación del muro derribado en Bonanza, y en general, obras de acondicionamiento interior.²⁹

²⁹ Ver Memorias de los últimos años.



Muelle destinado al tráfico en el Puerto de Pasajes a finales del siglo XX. Autoridad Portuaria de Pasajes.

En los últimos años estas iniciativas se han visto complementadas con la construcción del muelle Donibane y la adquisición de terrenos en el corredor logístico Pasajes-Irún. El papel del puerto de Pasajes es clave para el desarrollo económico de la zona, ya que, sumando la pesca, la industria naval y la actividad del puerto comercial, se sostienen alrededor de 7.000 puestos de trabajo directos e indirectos, lo que permite intuir la trascendencia del enclave portuario en el contexto general.³⁰

1.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³¹

La riqueza natural de la cornisa cantábrica ha generado abundantes trabajos que permiten conocer la economía guipuzcoana y la trascendencia que en todo este proceso ha tenido el puerto de Pasajes, por ello, las noticias referentes al comercio marítimo, y en general, los aspectos concernientes al proceso de industrialización, son elementos que pueden ser estudiados a través de la bibliografía ya publicada.

La investigación del puerto paisatarra se nutre de un conjunto de Memorias, si bien, debemos hacer constar la premisa que se enuncia, como introducción de la primera que se edita tras la reversión del puerto al Estado, en la que refiere que hasta ese momento, el puerto sería construido y explotado por una empresa privada en régimen de concesión de Obras Públicas, y el precepto reglamentario de publicar Memorias no se sigue, por lo que para un número considerable de años no se dispondrá de información de datos de tráfico.

La primera Memoria abarca desde 1927 hasta 1942, en la que el director del puerto D. Javier Marquina Borra investigaría en archivos y publicaciones varias, a fin de "... poder formar una historia detallada y amenísima de la azarosa vida del puerto antes de su reversión al Estado, que ha sido elemento básico para la formación de esta Memoria".³² Además, dispondrá de información acerca del tráfico de mercancías desde 1898, una interesante relación de concesiones y una extensa reseña de las

³⁰ J.I. Espel Fernández, "Pasajes: Una ampliación absolutamente necesaria", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 134-137.

³¹ La investigación de la trayectoria comercial del puerto de Pasajes ha podido ser completada gracias a la colaboración prestada por la Autoridad Portuaria, especialmente queremos hacer mención de D. Fernando Aspíri Luzar, agradecimiento que hacemos extensivo a la C.O.C.I.N.G. por los materiales enviados.

³² M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes...*, mem. cit., 1942, p. 3.

obras ejecutadas de 1927 hasta 1941; completando con planos, fotografías y todos los detalles que quieran conocerse acerca del estado de la fisonomía del puerto.

Los anexos que se adjuntan esclarecerán el complejo tema de la tutela administrativa del puerto, recogiendo 1.- Decreto de concesión de 8 de febrero de 1870 y Ley de cesión de impuesto de 12 de mayo de 1870. 2.- Acta final de las conversaciones preliminares de las Subcomisiones de las representaciones del Estado y de la Sociedad para fijar las bases de una Reversión anticipada del Puerto de Pasajes (Orden de 11 de Agosto de 1920). 3.- R.D. Ley de 21 de Mayo de 1926 (Reversión). 4.- Escritura de Reversión de 11 de Enero de 1927 y anejo de deslindes. 4.- Bis.- Acta de deslinde. 5.- Autorización para concertar una operación de crédito. 6.- Informe de la Jefatura de Sondeos e Informes Geológicos.

Las siguientes Memorias que se publican expresan en su introducción los contenidos que se incluyen, relacionando los principales hechos dignos de mención acaecidos en el puerto, señalándose... “..., lo que pudiéramos llamar efemérides o mejor, con términos marineros, acaecimientos, citados cronológicamente y expondremos a continuación las series de hechos que constituyen la trayectoria administrativa, económica, social o técnica de un asunto que haya interesado todo o parte del período 1942-48”.³³ En este caso, además de los registros referidos al cómputo de mercancías movidas, se dispondrá desde 1927 de datos de buques, pesca, etc.

Desde finales de los años cuarenta y hasta 1955 se utilizará otro documento que sigue el esquema anterior, y lo que es más importante, continúa las series referidas a los tráficos analizados. Los últimos tiempos relativos a la historia del puerto de Pasajes tendrán en Puertos del Estado la fuente estadística básica, para descubrir la trayectoria de crecimiento en las últimas décadas.

1.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1898-2000)

El cuadro 1 y el gráfico 1 plasman el tráfico total de mercancías desde 1898. Podemos considerar la existencia de una primera época, que llegaría hasta el primer cuarto del siglo XX, en donde existe un ligero crecimiento del volumen de mercancías que se mueven y un predominio de las que salen.

La consideración de puerto del Estado permite a Pasajes recuperar en un espacio de tiempo relativamente breve, una parte del tráfico de tránsito que se había desviado hacia otros puertos, lo que hace que el volumen de tráfico creciese un 88% en el quinquenio 1926-1930, es decir casi se duplica respecto al quinquenio anterior. En 1940 el movimiento experimentará un lógico descenso, que representa en términos absolutos un 12,5% respecto a la etapa republicana.

La finalización de los episodios bélicos no va a significar un retorno inmediato a los niveles del tráfico marítimo usuales, así pues, el movimiento entre 1946 y 1950 crecerá algo menos que el quinquenio anterior, confirmando el estancamiento económico característico de la autarquía, en una zona industrial como Guipúzcoa.

La recuperación tras la 2ª Guerra Mundial no sería empresa fácil, sin embargo, la reactivación económica que tiene lugar en la industria, gracias a los esfuerzos de las clases más emprendedoras y al impulso que efectúan los organismos locales, hacen patente el progreso económico, situación a la que colabora especialmente la llegada de fondos del Banco Mundial, que relanzan de manera sustancial la actividad portuaria en la segunda mitad de la década de los cincuenta, ya que se había quedado muy descolgado respecto a otros enclaves.

A partir de esos años aumentará el tráfico, entrando en una etapa en la que se percibe un impulso renovador de la actividad mercantil. Las mercancías de mayor relieve comercial en cuanto a las “entradas” serán los combustibles líquidos y las materias primas para la industria siderometalúrgica, y los abonos minerales, cementos y magnesitas en lo referente a las “salidas”. Entre estos años y 1965, el movimiento por Pasajes crece más de un 66% y la segunda mitad de los sesenta viene a refrendar este progreso.

³³ J.M. Aguirre, *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes desde su reversión al Estado en enero de 1942 hasta diciembre de 1948*, Pasajes, 1949.

Las últimas décadas siguen una tónica de crecimiento hasta el inicio de los años ochenta, en donde alcanza su punto culminante, con una subida media en este periodo de tiempo del orden del 33%, si bien, desde ahí y hasta el año 2000, se mantiene una situación de mayor estabilidad, incluso con ligeras oscilaciones a la baja, para acabar el siglo XX en unos niveles similares a los del principio de la década de los años ochenta. Todo el proceso descrito puede apreciarse con mayor nitidez en el gráfico 1.

1.1.3.1. Principales productos y estudio detallado (1940-1941)

La evolución de los principales productos sólo se ha podido trazar para un corto periodo de tiempo, utilizando las fuentes estadísticas recogidas en Memorias se estudia el bienio 1940-41, que origina la elaboración de un gráfico expresivo de estos momentos críticos, sin embargo, si que se han recopilado noticias alusivas a través de otras publicaciones, cuyos rasgos más esenciales trasladamos, teniendo como base los datos de las Memorias comerciales de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, por lo que sus registros son de indudable interés.

Siguiendo principalmente las directrices marcadas por Zurbano Melero, en sus trabajos acerca de la historia comercial del puerto de Pasajes, se advierte que hasta concluir el siglo XIX, el tráfico de entrada está fundamentalmente compuesto por carbones ingleses y asturianos, para el abastecimiento de los hornos de calcinación, fraguas y otras maquinarias, las salidas se concentran en los vinos de Aragón, Rioja y Navarra.³⁴

Antes de iniciarse la 1ª Guerra Mundial la composición del tráfico en lo referente a mercancías cargadas, se distribuye en un 58% de minerales y un 23% de vinos, consolidando un comercio de exportación hacia América y productos de “primera elaboración” como alquitranes, asfaltos, resinas y cementos que suponen en torno a un 17%.

En lo que respecta al sector de la metalurgia, en el periodo de entreguerras, las empresas del subsector de la electromecánica y de las herramientas demandan materias primas, por lo que la importación de lingotes, minerales y chatarra sube de manera considerable.

En cuanto al sector papelerero, destacar que sería Pasajes el puerto que más entrada registrara entre 1892 y 1936, en algunos años de este amplio período llegaría a canalizar el 70% del total de las importaciones de pasta de madera, que servía para elaborar papel en el conjunto de España. En concreto, los años que van desde el Arancel de 1922 hasta la Guerra Civil, serán de gran expansión para el sector y junto al cementero, constituirán los dos grandes soportes del tráfico de carácter industrial del puerto de Pasajes en este tiempo. También tendrían un espacio comercial relevante, el abastecimiento de abonos químicos para las fábricas navarras y zaragozanas, canalizando las entradas de fosfatos naturales a través del puerto pasaitarra.

En los gráficos 2.1 y 2.2 se han definido los principales productos movidos en el bienio considerado, apreciándose un predominio del carbón en el tráfico de entrada para abastecer los hornos y fraguas y con una importancia relativa figurarán algunos coloniales. Las salidas principales son de materias primas básicas necesarias para la industria mecánica, puesto que estamos en unos años que se corresponden con la 2ª Guerra Mundial.

El comercio marítimo internacional en el período postbélico se ralentizará; la política autárquica en el puerto de Pasajes se concreta en una vuelta al tráfico de cabotaje, que debe sustituir los aprovisionamientos industriales más indispensables, para poder volver a alcanzar los niveles mercantiles anteriores a la crisis, reflejando como significativo el que las mercancías descargadas sean el triple de las que salen del puerto.

De este modo, ha de nutrirse la empresa guipuzcoana de los elementos que antes venían del exterior, el carbón se obtendrá con dificultad de los cupos racionados y las pastas de maderas escandina-

³⁴ La importancia de este sector era capital, como lo demuestra que de los 20 almacenes que contaba la empresa portuaria 15 se dedicaban a este comercio, por parte de industrias tan conocidas a nivel nacional como Marie Brizard. Citado en J.G. Zurbano Melero, *Pasaia Iraganaren oroigarria*,..., op. cit., p. 51.

vas para las papeleras, se sustituyen por pastas y fibras elaboradas en Levante. También existen trabas para la importación de maquinaria, lingotes de hierro y acero, lo que unido a las restricciones eléctricas, mantienen por debajo de su capacidad de producción las industrias a las que el puerto atiende.

1.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los principales productos que constituyen el tráfico exterior en las tres últimas décadas del siglo XX se recogen en los gráficos 3.1 y 3.2 a 7.1 y 7.2.

En las entradas se aprecia en el período analizado el predominio de la “chatarra de hierro” sobre el resto de los productos, que es especialmente acusado en los primeros años de la década de los ochenta, en el capítulo de mercancías que tienen un nivel de significación menor, destacan los “productos siderúrgicos”, el “carbón y coque de petróleo”, “papel y pasta” y “abonos naturales y artificiales”.

Y es que el sector siderúrgico ocupa un lugar fundamental en el tráfico, dada la gran implantación que tiene en Guipúzcoa la industria del acero. Por un lado, por Pasajes se importa la chatarra que sirve como materia prima fundamental para la elaboración de los productos siderúrgicos, y por otro lado, una vez procesados, gran parte de ellos se exportan a través del puerto, representando un eslabón imprescindible en la cadena que sigue la producción siderúrgica vasca.

Las salidas de mercancías plantean una situación similar, siendo aquí los “productos siderúrgicos” los que ocupan una posición predominante. Tras ellos serán el “cemento y clinker” y la potasa los más relevantes en el movimiento portuario, sin embargo, a mitad de la década de los años ochenta, empieza a ser significativo el tráfico marítimo que genera la industria del automóvil. Este hecho es importante puesto que ya en el último quinquenio del siglo XX, la partida de “automóviles y sus piezas” ha pasado a ser el segundo producto con mayor intensidad de tráfico.

1.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1927/2000)

La trayectoria de crecimiento del puerto puede ser contemplada desde diversas perspectivas, atendiendo al movimiento de los buques se vislumbrarán las etapas de mayor crecimiento, para ello se dispondrá del cuadro 2.1, donde se computan las variables alusivas al número de buques, en función de su condición nacional y extranjera, y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) que corresponden a los apartados mencionados.

La serie comienza en 1927, fecha que inicia la etapa en la que el puerto queda de nuevo administrado y gestionado por el Estado. De igual modo, se ha elaborado el cuadro 2.2, comprensivo de una temporalidad más amplia, pues aunque comienza en 1927 lo llevamos a nivel informativo hasta la conclusión del siglo XX, expresando las referencias relativas a las T.R.B., así como el detalle de los indicadores Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y Carga Media del Buque (C.M.B.), que conforman los gráficos 8 y 9.

Los datos trasladados al cuadro 2.1 dejan deducir para el periodo 1927-1955, el predominio del número de buques nacionales respecto de los extranjeros, hecho que se ha ido haciendo más acusado con el paso del tiempo. Además, la relación entre el número de buques y las Toneladas de Registro Bruto ha sido superior en los de nacionalidad extranjera, lo que refleja que disponen de mayor porte que los nacionales.

Si atendemos ahora a las cifras recogidas en el cuadro 2.2, vemos que el número de buques aumenta, con la distorsión propia de los momentos cumbres de la Guerra Civil, hasta la mitad de la década de los años sesenta, en la que el Tamaño Medio del Buque crece en mayor proporción que el número, y el resto de variables sigue progresando, pero a mediados de los años setenta se inicia un descenso notable del número de buques, constatándose que en el año 2000 se está en la mitad de los que había en 1965.

Además, puede verse que el Tamaño Medio de Buque tiende al alza a partir de la década de los sesenta, proceso que se ha hecho más acusado en los años noventa, en los que el modelo de buque

mercante ha vuelto a experimentar un cambio en su estructura. En consonancia con la evolución del T.M.B. subirán las toneladas embarcadas, manteniéndose un crecimiento más estable de la Carga Media del Buque.

1.1.5. PASAJEROS (1942-1962)

Se ha recogido en el cuadro 3 el movimiento de pasajeros computado en el puerto para los años indicados. Sólo poner de manifiesto la escasa entidad que tiene este tráfico, ya que el posible peso específico que tendría esta variable ha sido asumido por el puerto de Bilbao.

1.1.6. PESCA (1940/2000)

Antes de pasar a comentar los aspectos más relevantes del capítulo pesquero en el puerto de Pasajes, observados en el cuadro 4 y en los gráficos 10 y 11, reflejar una noticia trascendente para el desarrollo del sector. En efecto, a través del R. D. de 21 de julio de 1928, se le declara "*Puerto Pesquero Oficial del Cantábrico*", comenzando a desarrollarse una importante industria del bacalao, que hasta ese momento se encontraba en manos de países extranjeros; esta prosperidad se vería truncada por la crisis internacional que asolará al mundo en 1930, por lo que los grandes consumidores de bacalao como Brasil, Argentina o Cuba reducirán fuertemente su demanda.³⁵

La pesca de altura es prácticamente la actividad que realmente da vida al puerto durante los años cuarenta. Los años cincuenta y sesenta manifiestan un crecimiento sostenido en el volumen de pesca capturada, alcanzando a final de la década el momento álgido, entre los años 1967 y 1970, llegando a sobrepasar las 90.000 Tm en cuanto a capturas realizadas.

El mejor exponente es el sector bacaladero, que hacia finales de los años sesenta desembarca sus máximos históricos en Pasajes, con más de 50.000 Tm, mientras que en la pesca de altura al fresco serán cerca de 40.000 Tm anuales. Este auge del sector pesquero, además de las lógicas consecuencias de carácter directo en forma de empleos y producciones generadas, tiene efectos de arrastre en las instalaciones de nuevas lonjas en Pasajes de San Pedro y San Juan, industrias auxiliares, de congelación, salazón, efectos navales, frigoríficos, etc.

A partir de los inicios de los años setenta comienza un descenso acusado que, con alguna oscilación, llega hasta final del siglo XX, en donde el volumen de pesca en toneladas es la sexta parte de lo que era en 1970.

El gráfico 10 recoge el valor en 1ª venta y resalta como es precisamente a partir de la década de los setenta, época en la que se inicia el retrainimiento de capturas, cuando el valor en venta manifiesta un crecimiento acusado, circunstancia a la que contribuyen otros factores, como la crisis económica de los setenta y el cambio que ello supuso en el conjunto de la actividad económica.

En el gráfico 11 se ha reconocido el crecimiento que ha tenido lugar a lo largo de los últimos sesenta años del siglo XX, experimentando el valor de la tonelada un incremento que se hace latente en la década de los setenta, hasta alcanzar a principios de los noventa sus mayores cifras. El descenso que se muestra en el año 1993, denota el retrainimiento económico que tiene lugar en esa fecha, para de nuevo iniciar un ligero crecimiento en los últimos años del siglo XX.

³⁵ Un trabajo interesante acerca del tema pesquero y su relación con el cambio técnico, puede verse en E. López Losa, "Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre. 1878-1936", en *Actas Congreso de Historia Industrial*, Barcelona, 1994. La noticias referidas están tomadas de J. Urrutikoetxea Lizarraga, (Dir), *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., p. 56.

1.1.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El movimiento en el puerto de Pasajes se manifiesta en los últimos cuarenta años en las tablas 1 a 5. Así pues, el tráfico marítimo a nivel global se presenta en la tabla 1, apreciándose que salvo los primeros años, en torno a la mediación de la década de los setenta, existe un marcado predominio del tráfico exterior frente al de cabotaje, que ha ido haciéndose más ostensible con el paso de los años, situándose por término medio y en la última década en cuatro veces superior al movimiento que tiene lugar en cabotaje.

El volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas en el tráfico exterior se recoge en la tabla 2, en la que se observa la prevalencia del capítulo de las importaciones, aspecto que toma especial consideración en el último quinquenio, ya que las mercancías que entran del exterior son abrumadoramente superiores.

El tráfico de mercancías atendiendo a su presentación se visualiza en la tabla 3, constatando tres fases principales. La primera limitará en el umbral de mediados de los años setenta, en la que existe alternancia en el predominio de la modalidad de tráfico, a partir de ahí, hasta la década de los años noventa, se producirá una especial relevancia del capítulo de la mercancía general, lo que podemos considerar como una falta de especialización del tráfico; la tercera fase corresponde a esta última década, en donde han sido los graneles sólidos los que han alcanzado el mayor protagonismo. Y en cualquier caso resaltar el escaso peso específico que tienen en este puerto el movimiento de los graneles líquidos.

La tabla 4 se ocupa del volumen de pesca fresca y avituallamiento, son elementos que en el periodo analizado no presentan rasgos especiales que merezcan ser puestos de relieve, salvo el importante descenso de carácter cuantitativo que se percibe en la pesca a partir de los años setenta, ya comentado en el epígrafe correspondiente.

Los valores reconocidos como “otros datos” se pueden vislumbrar en la tabla 5, reflejando las cifras del número de buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). Los gráficos que se han elaborado permiten expresar el fuerte descenso que tiene lugar en el número de buques, acontecimiento que se sitúa en el tiempo a finales de los años sesenta y comienzos de los setenta, para luego mantenerse esta tónica de una forma más suave, correspondiendo un ligero incremento en las T.R.B., que se hace trascendente en el último quinquenio analizado.

El puerto de Pasajes está situado en el estuario formado por el río Oyarzum, y aunque el estrecho canal que permite en su desembocadura el acceso al mar limita el porte de los buques, las magníficas condiciones geográficas, que lo sitúan a escasos kilómetros de la frontera con Francia, le ha otorgado un relieve a nivel histórico.

Hoy en día esta ubicación le inserta en las más potentes rutas internacionales, convirtiéndole en un puerto especialmente interesante para el comercio con la Europa Atlántica, mientras que el área de servicio al que extiende su influencia terrestre, se centra fundamentalmente en la provincia de Guipúzcoa y el Norte de Navarra, aunque también sirve a otras zonas de Aragón, Castilla y Euskadi.³⁶

REGISTRO DE MEMORIAS

1927-1941, 1942-1948, 1949-1955, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertopasajes.net>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.G.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa.

J.P.P.- Junta del Puerto de Pasajes.

A.P.P.- Autoridad Portuaria de Pasajes.

³⁶ Ver página Web <http://www.puertopasajes.net>.



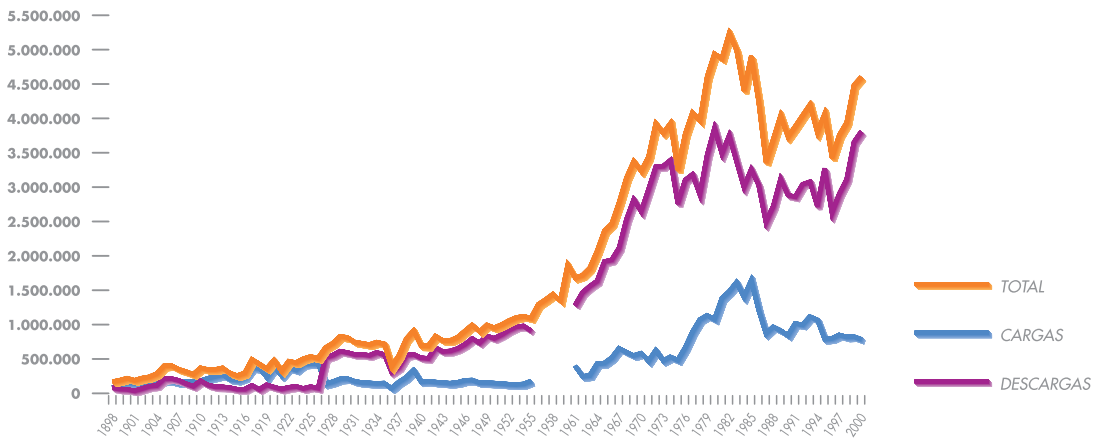
Infografía del Puerto de Pasajes. Año 2004

Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. de Pasajes (1898-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1898	87.706	86.699	174.405	1950	154.486	805.057	959.543
1899	128.310	67.474	195.784	1951	146.501	857.401	1.003.902
1900	162.130	63.157	225.287	1952	138.071	924.263	1.062.334
1901	153.235	41.410	194.645	1953	133.884	974.026	1.107.910
1902	153.313	72.588	225.901	1954	141.113	985.087	1.126.200
1903	137.958	106.400	244.358	1955	183.157	917.417	1.100.574
1904	171.530	118.400	289.930	1956			1.298.000
1905	189.355	214.132	403.487	1957			1.369.000
1906	190.014	220.455	410.469	1958			1.448.000
1907	161.431	194.573	356.004	1959			1.354.000
1908	175.689	146.844	322.533	1960			1.872.000
1909	174.068	108.658	282.726	1961	400.663	1.284.013	1.684.676
1910	189.108	186.942	376.050	1962	252.199	1.467.811	1.720.010
1911	223.719	128.149	351.868	1963	263.943	1.561.642	1.825.585
1912	250.955	100.979	351.934	1964	434.440	1.636.698	2.071.138
1913	275.765	99.408	375.173	1965	444.873	1.921.204	2.366.077
1914	212.364	87.950	300.314	1966	523.094	1.946.447	2.469.541
1915	198.415	64.910	263.325	1967	660.803	2.119.507	2.780.310
1916	236.092	64.595	300.687	1968	604.534	2.532.604	3.137.138
1917	379.039	120.150	499.189	1969	555.546	2.823.515	3.379.061
1918	370.311	63.506	433.817	1970	588.272	2.647.353	3.235.625
1919	236.541	128.934	365.475	1971	474.123	2.966.715	3.440.838
1920	391.252	96.642	487.894	1972	630.824	3.299.412	3.930.236
1921	260.386	67.239	327.625	1973	479.519	3.308.215	3.787.734
1922	380.198	92.505	472.703	1974	535.214	3.395.087	3.930.301
1923	345.902	106.127	452.029	1975	489.338	2.764.299	3.253.637
1924	431.765	76.491	508.256	1976	668.467	3.106.710	3.775.177
1925	438.930	101.765	540.695	1977	899.282	3.188.855	4.088.137
1926	435.205	81.604	516.809	1978	1.076.403	2.892.730	3.969.133
1927	145.407	523.368	668.775	1979	1.139.427	3.472.200	4.611.627
1928	173.821	559.648	733.469	1980	1.084.006	3.861.276	4.945.282
1929	214.551	618.334	832.885	1981	1.386.321	3.489.386	4.875.707
1930	219.761	599.466	819.227	1982	1.486.117	3.753.048	5.239.165
1931	180.448	570.703	751.151	1983	1.619.363	3.374.711	4.994.074
1932	162.344	570.937	733.281	1984	1.406.912	3.003.343	4.410.255
1933	156.568	557.561	714.129	1985	1.645.747	3.261.261	4.907.008
1934	149.647	600.339	749.986	1986	1.216.602	3.033.997	4.250.599
1935	154.732	570.595	725.327	1987	873.027	2.492.944	3.365.971
1936	79.844	311.905	391.749	1988	973.197	2.724.999	3.698.196
1937	169.582	384.084	553.666	1989	921.298	3.120.599	4.041.897
1938	237.431	559.060	796.491	1990	848.574	2.888.016	3.736.590
1939	341.953	573.524	915.477	1991	1.021.409	2.865.418	3.886.827
1940	174.620	522.439	697.059	1992	1.001.878	3.044.420	4.046.298
1941	181.284	513.808	695.092	1993	1.121.307	3.081.612	4.202.919
1942	169.622	669.208	838.830	1994	1.075.491	2.726.149	3.801.640
1943	160.432	613.628	774.060	1995	793.290	3.273.991	4.067.281
1944	152.678	620.952	773.630	1996	803.977	2.627.775	3.431.752
1945	164.031	655.891	819.922	1997	854.745	2.906.170	3.760.915
1946	193.765	716.947	910.712	1998	826.473	3.115.071	3.941.544
1947	198.549	802.299	1.000.848	1999	830.065	3.657.661	4.487.726
1948	160.795	739.128	899.923	2000	792.746	3.812.476	4.605.222
1949	159.526	840.586	1.000.112				

Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Pasajes (1898-2000)



Fuente: Cuadro I.

Principales productos A.P. de Pasajes (1940-1941) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones minerales	54	559.312.252	Materias ferreas de construcción	31	111.430.182
Coloniales: artículos fabricados	10	101.219.508	Carbones minerales	26	92.067.824
Petróleos brutos, benzol y gasolina	8	78.256.124	Coloniales: artículos fabricados	21	74.209.427
Las demás mercancías primeros materiales	4	40.060.358	Coloniales: azúcar, café, etc	5	19.449.037
Fosfatos naturales de cal	4	39.086.330	Minerales, escorias o piritas de hierro	5	18.042.400
Minerales, escorias o piritas de hierro	4	37.364.720	Petróleos brutos, benzol y gasolina	3	11.809.963
Madera en rollos y pasta para fabricar papel	3	31.375.786	Las demás mercancías primeros materiales	2	6.645.031
Sal común	2	25.146.305	Sal común	2	6.293.916
Frutas secas o frescas, hortalizas	2	18.281.534	Resto mercancías	4	15.955.595
Los demás minerales	2	16.476.767	Total	100	355.903.375
Resto mercancías	9	89.668.304			
Total	100	1.036.247.988			

Gráfico 2.1. Principales productos descargados (1940-1941)

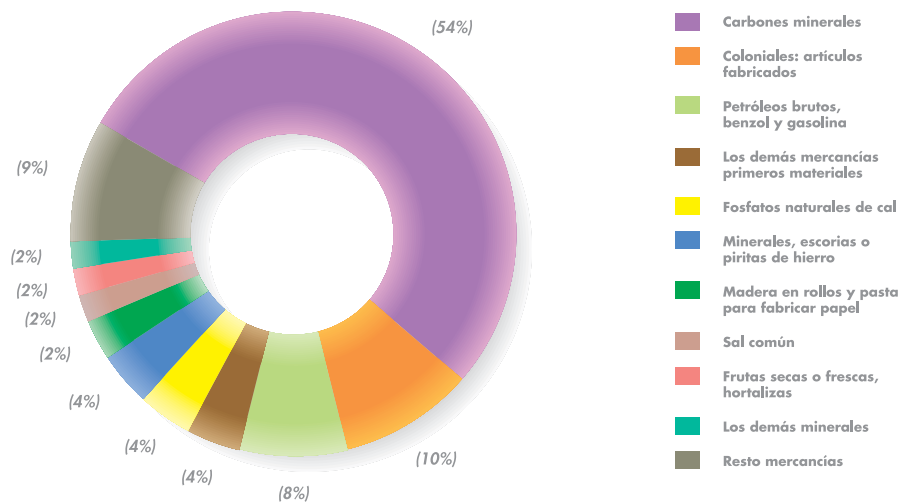
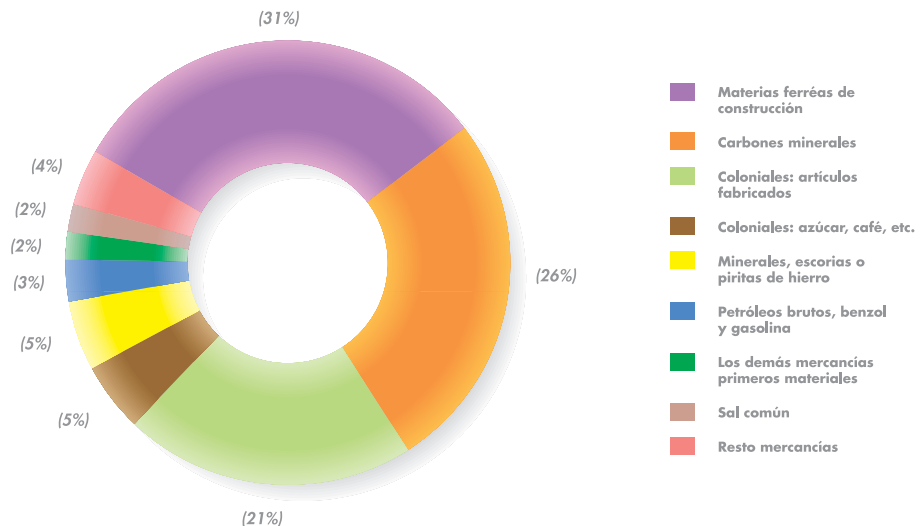


Gráfico 2.2. Principales productos cargados (1940-1941)



Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Pasajes (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	58	2.142	Productos siderúrgicos	55	997
Maderas y corcho	8	301	Cemento y clinker	15	275
Abonos naturales y artificiales	7	250	Potasa	13	241
Productos siderúrgicos	6	226	Abonos naturales y artificiales	6	100
Pasta y papel	5	176	Otros minerales y residuos metálicos	5	93
Otros minerales y residuos metálicos	3	127	Resto mercancías	6	104
Carbón y coque de petróleo	3	123	Total	100	1.810
Fosfatos	2	77			
Productos petrolíferos refinados	2	69			
Resto mercancías	5	185			
Total	100	3.676			

Gráfico 3.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

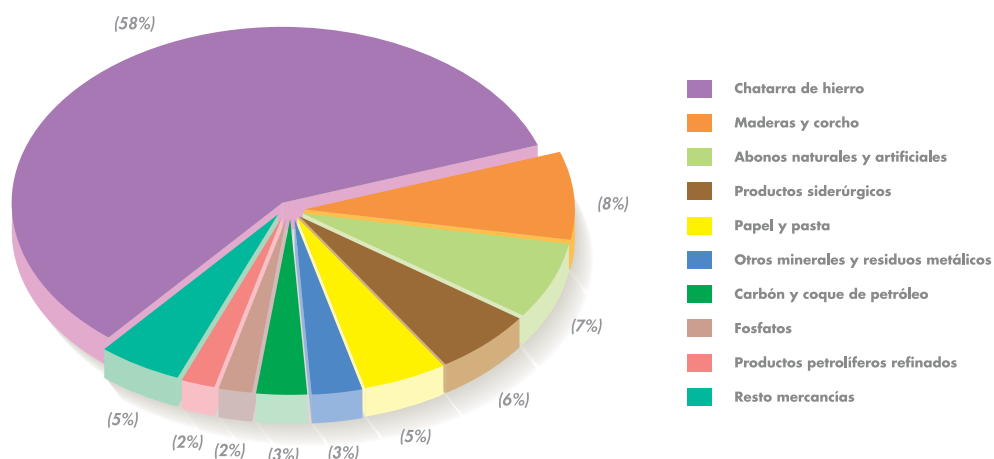
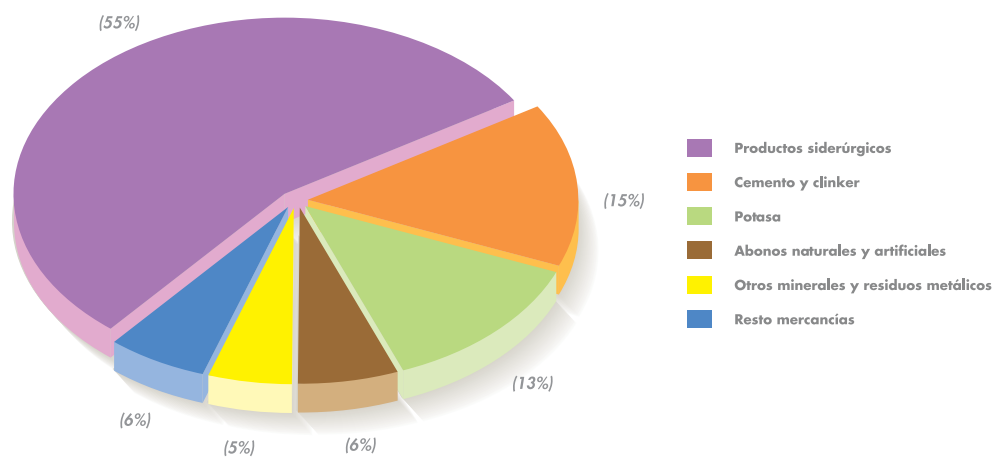


Gráfico 3.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Pasajes (1981-1985) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	77	7.341	Productos siderúrgicos	66	4.673
Productos siderúrgicos	5	459	Cemento y cliker	13	933
Pasta y papel	4	414	Potasa	8	548
Otros minerales y residuos metálicos	4	394	Automóviles y sus piezas	4	282
Carbón y coque de petróleo	2	234	Otros minerales y residuos metálicos	3	243
Madera y corcho	2	164	Resto mercancías	5	371
Resto mercancías	5	519	Total	100	7.050
Total	100	9.525			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

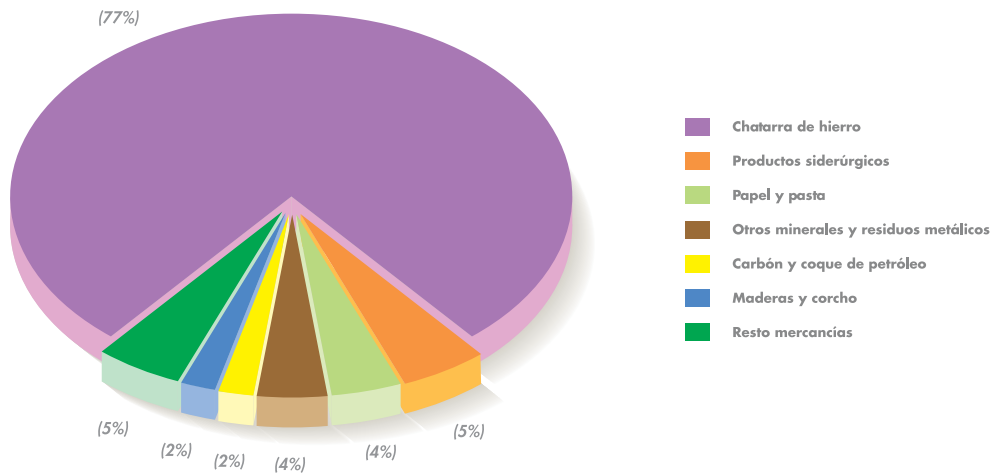
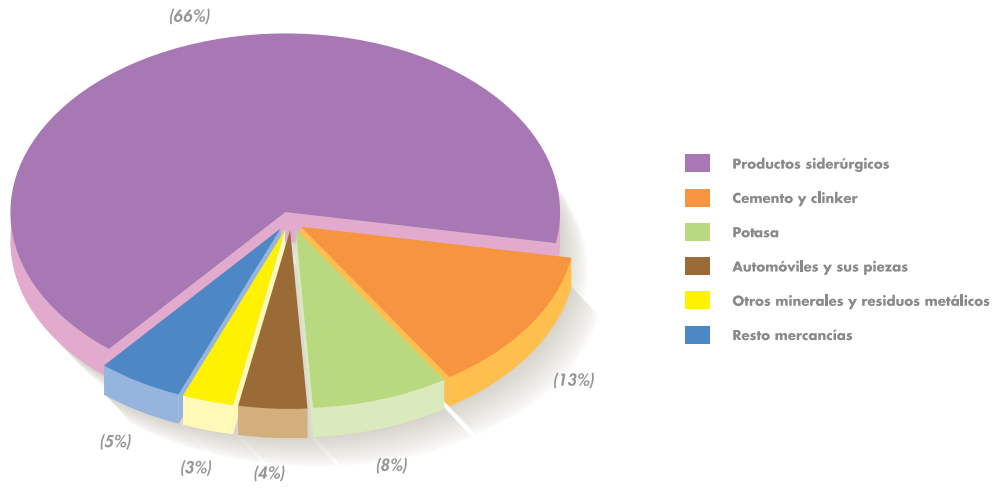


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Pasajes (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	57	5.778	Productos siderúrgicos	49	2.338
Productos siderúrgicos	11	1.066	Cemento y cliker	21	1.017
Carbón y coque de petróleo	8	820	Automóviles y sus piezas	9	422
Pasta y papel	5	531	Maquinaria y repuestos	6	299
Otros minerales y residuos metálicos	3	325	Otros minerales y residuos metálicos	3	129
Madera y corcho	3	319	Potasa	3	124
Maquinaria y repuestos	3	301	Resto mercancías	9	440
Abonos naturales y artificiales	3	299	Total	100	4.769
Resto mercancías	6	634			
Total	100	10.073			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

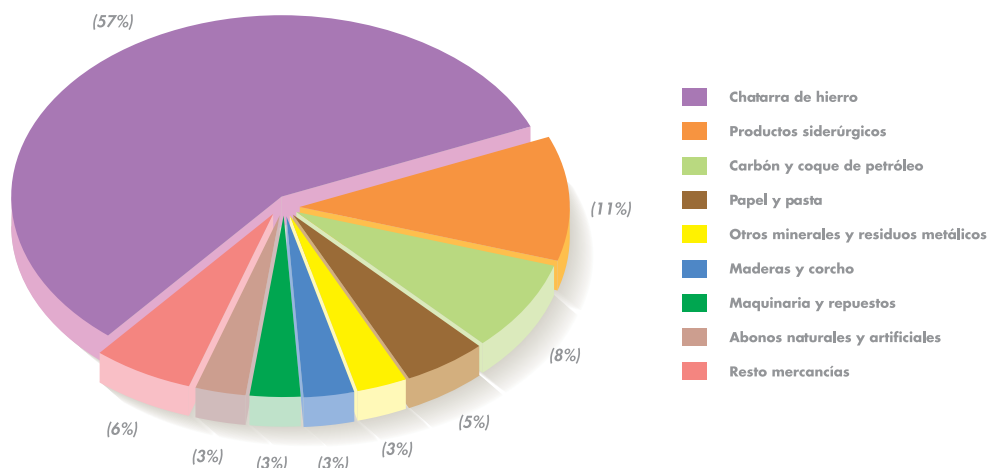
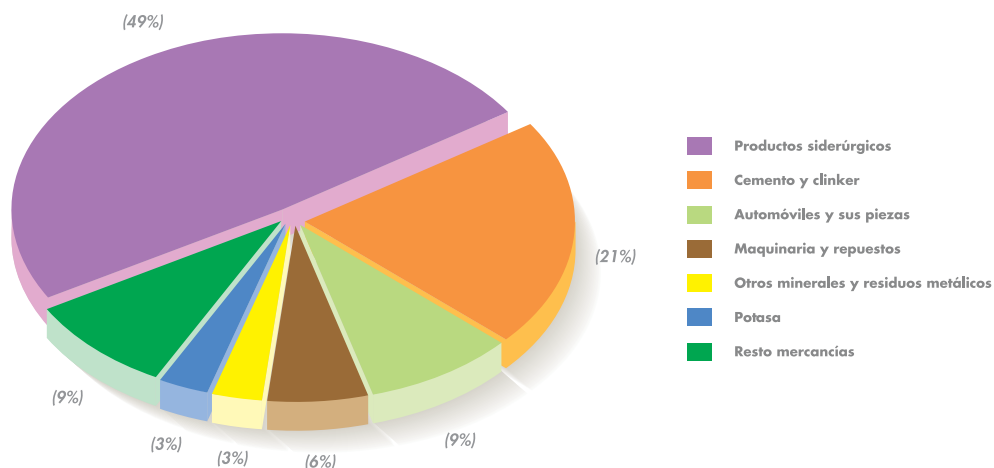


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Pasajes (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	52	5.912	Productos siderúrgicos	71	3.512
Carbón y coque de petróleo	9	1.066	Cemento y cliker	13	628
Productos siderúrgicos	8	860	Automóviles y sus piezas	7	356
Abonos naturales y artificiales	7	747	Otros minerales y residuos metálicos	3	139
Papel y pasta	5	527	Resto mercancías	6	301
Otros minerales y residuos metálicos	4	457	Total	100	4.936
Madera y corcho	3	395			
Materiales de construcción	3	324			
Automóviles y sus piezas	2	273			
Mineral de hierro	2	191			
Resto mercancías	5	560			
Total	100	11.312			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

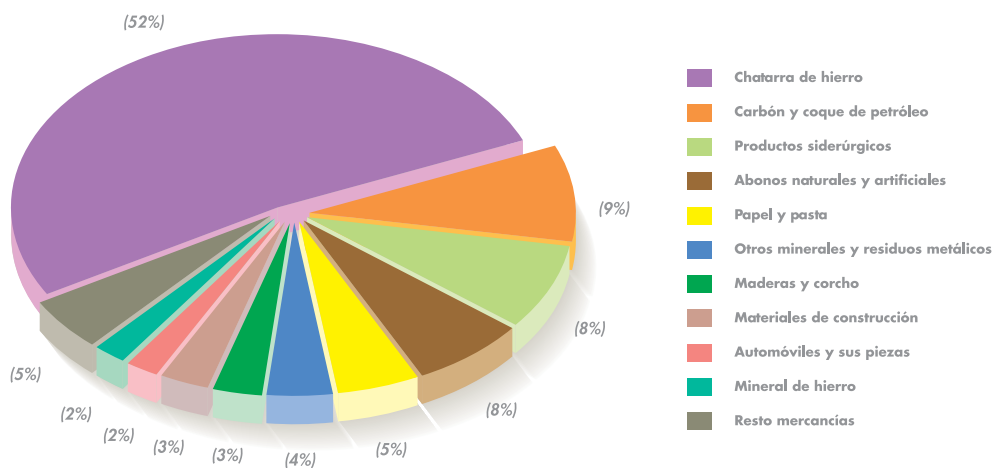
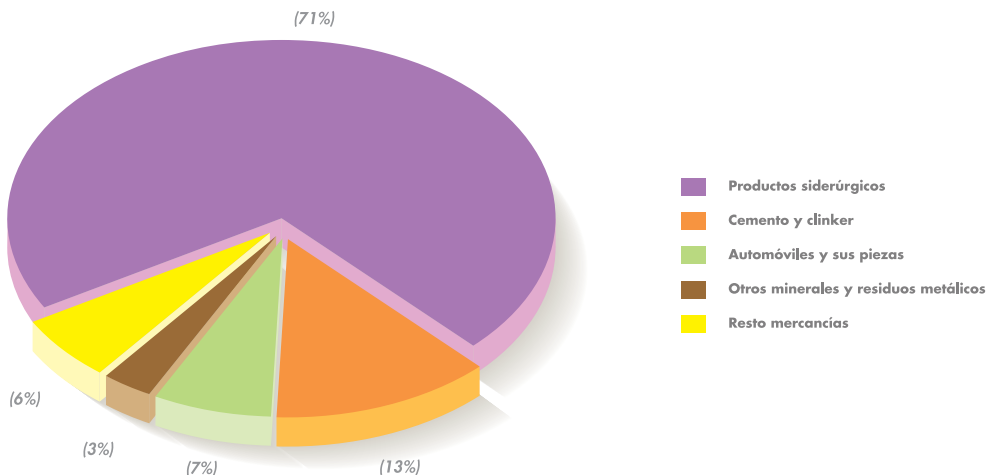


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Pasajes (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	46	6.172	Productos siderúrgicos	61	2.283
Productos siderúrgicos	13	1.788	Automóviles y sus piezas	26	967
Carbón y coque de petróleo	7	990	Otros minerales y residuos metálicos	4	132
Abonos naturales y artificiales	5	659	Cemento y clinker	3	98
Materiales de construcción	5	612	Materiales de construcción	2	79
Mineral de hierro	4	583	Resto mercancías	5	188
Papel y pasta	4	490	Total	100	3.747
Automóviles y sus piezas	4	471			
Otros minerales y residuos metálicos	4	470			
Madera y corcho	3	439			
Resto mercancías	5	639			
Total	100	13.313			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

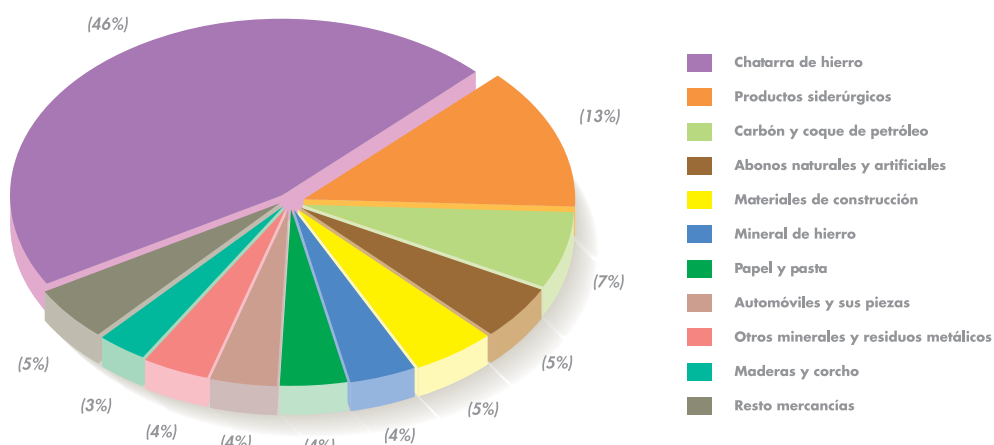
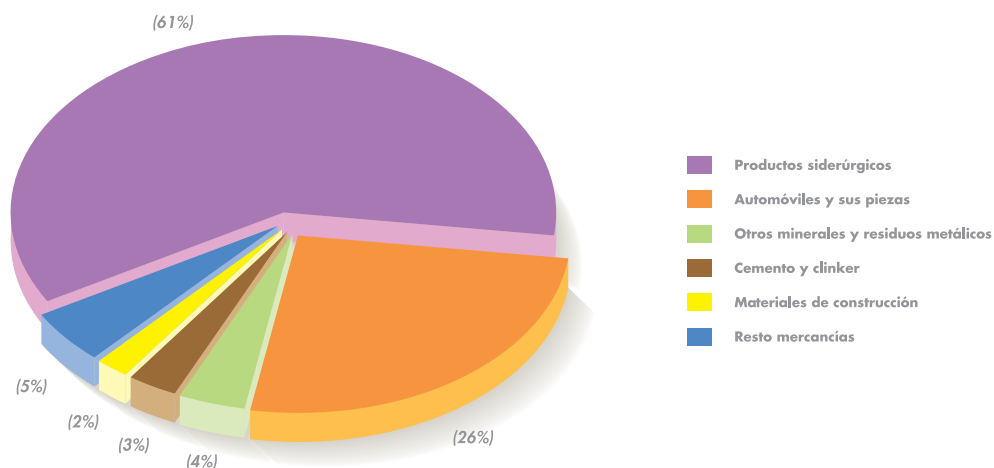


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. de Pasajes (1927-1955)

Años	Número de buques			T.R.B.		
	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total
1927	474	414	888	218.887	304.481	523.368
1928	527	455	982	342.169	409.030	751.199
1929	823	433	1.256	654.099	409.030	1.063.129
1930	679	408	1.087	495.758	391.201	886.959
1931	686	375	1.061	430.947	381.889	812.836
1932	649	355	1.004	413.758	347.379	761.137
1933	587	359	946	402.143	362.598	764.741
1934	564	389	953	385.965	383.312	769.277
1935	638	361	999	403.739	358.402	762.141
1936	299	213	512	215.795	207.148	422.943
1937	163	195	358	208.996	188.313	397.309
1938	691	307	998	630.298	325.607	955.905
1939	774	218	992	756.034	259.849	1.015.883
1940	948	40	988	766.034	59.165	825.199
1941	1.048	33	1.081	738.214	8.552	746.766
1942	1.327	45	1.372	766.663	6.893	773.556
1943	1.352	42	1.394	712.408	7.056	719.464
1944	1.468	58	1.526	716.457	12.066	728.523
1945	1.682	12	1.694	762.037	12.527	774.564
1946	1.801	50	1.851	845.126	37.836	882.962
1947	1.071	47	1.118	869.080	38.940	908.020
1948	1.784	78	1.862	790.035	66.828	856.863
1949	1.808	111	1.919	1.248.755	141.909	1.390.664
1950	1.730	123	1.853	1.290.373	156.370	1.446.743
1951	1.775	135	1.910	1.191.550	145.695	1.337.245
1952	1.698	179	1.877	1.225.857	202.215	1.428.072
1953	1.910	207	2.117	1.329.964	251.426	1.581.390
1954	1.760	207	1.967	1.388.892	268.800	1.657.692
1955	1.915	200	2.115	1.363.472	236.574	1.600.046

Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

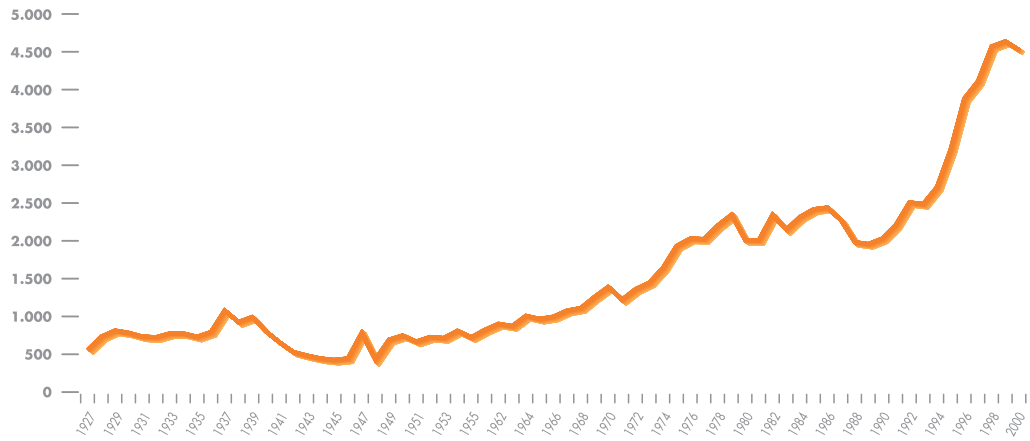
Cuadro 2.2. Movimiento de buques A.P. de Pasajes (1927/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1927	888	523.368	589	753	1967	2.974	3.301.742	1.110	935
1928	982	751.199	765	747	1968	3.055	3.490.459	1.143	1.027
1929	1.256	1.063.129	846	663	1969	2.925	3.772.565	1.290	1.155
1930	1.087	886.959	816	754	1970	2.409	3.424.812	1.422	1.343
1931	1.061	812.836	766	708	1971	2.757	3.455.650	1.253	1.248
1932	1.004	761.137	758	730	1972	2.708	3.772.243	1.393	1.451
1933	946	764.741	808	755	1973	2.484	3.674.157	1.479	1.525
1934	953	769.277	807	787	1974	2.387	3.994.806	1.674	1.647
1935	999	762.141	763	726	1975	1.815	3.568.205	1.966	1.793
1936	512	422.943	826	765	1976	1.795	3.701.838	2.062	2.103
1937	358	397.309	1.110	1.547	1977	1.850	3.804.239	2.056	2.210
1938	998	955.905	958	798	1978	1.706	3.812.827	2.235	2.327
1939	992	1.015.883	1.024	923	1979	1.692	4.021.714	2.377	2.726
1940	988	825.199	835	705	1980	2.089	4.267.596	2.043	2.367
1941	1.081	746.766	691	661	1981	1.979	4.038.075	2.040	2.464
1942	1.372	773.556	564	611	1982	1.860	4.418.480	2.376	2.817
1943	1.394	719.464	516	555	1983	1.956	4.264.318	2.180	2.553
1944	1.526	728.523	477	507	1984	1.684	3.954.429	2.348	2.619
1945	1.694	774.564	457	484	1985	1.768	4.332.433	2.450	2.775
1946	1.851	882.962	477	492	1986	1.594	3.940.524	2.472	2.667
1947	1.118	908.020	812	895	1987	1.414	3.256.437	2.303	2.380
1948	1.862	856.863	460	483	1988	1.640	3.305.021	2.015	2.255
1949	1.919	1.390.664	725	521	1989	1.730	3.443.227	1.990	2.336
1950	1.853	1.446.743	781	518	1990	1.487	3.064.058	2.061	2.513
1951	1.910	1.337.245	700	526	1991	1.504	3.371.228	2.242	2.584
1952	1.877	1.428.072	761	566	1992	1.422	3.612.769	2.541	2.845
1953	2.117	1.581.390	747	523	1993	1.500	3.778.444	2.519	2.802
1954	1.967	1.657.692	843	573	1994	1.357	3.719.234	2.741	2.802
1955	2.115	1.600.046	757	520	1995	1.414	4.577.883	3.238	2.876
1961	2.740	2.343.000	855	615	1996	1.321	5.169.895	3.914	2.598
1962	2.696	2.521.900	935	638	1997	1.422	5.889.961	4.142	2.645
1963	2.883	2.609.049	905	633	1998	1.367	6.291.681	4.603	2.883
1964	2.838	2.951.061	1.040	730	1999	1.499	6.999.738	4.670	2.994
1965	3.025	3.026.124	1.000	782	2000	1.560	7.108.219	4.557	2.952
1966	3.007	3.095.638	1.029	821					

Fuente: PUERTO DE PASAJES. Memorias años diversos. Elaboración propia.

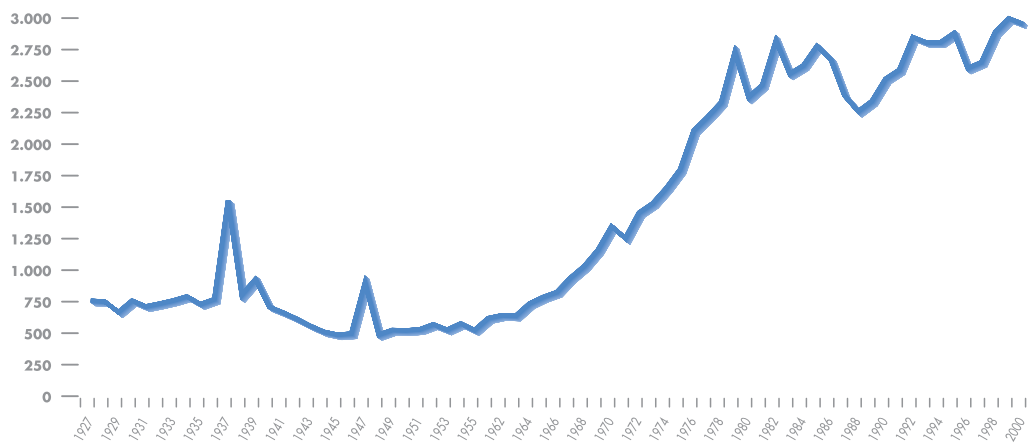
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 8. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Pasajes (1927/2000)



Fuente: Cuadro 2.2.

Gráfico 9. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Pasajes (1927/2000)



Fuente: Cuadro 2.2.

Cuadro 3. Pasajeros A.P. de Pasajes (1942-1962)

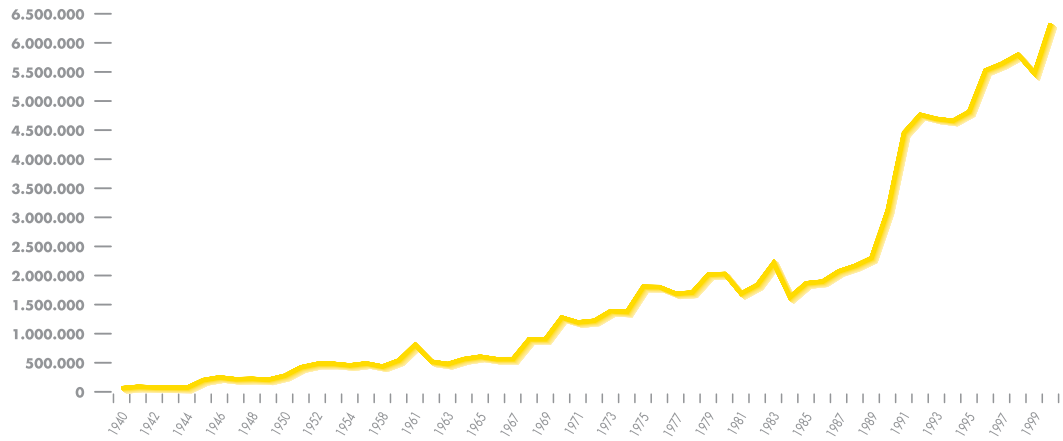
Años	Total	Años	Total	Años	Total
1942	694	1949	221	1956	438
1943	754	1950	708	1957	565
1944	701	1951	953	1958	606
1945	1.187	1952	753	1959	388
1946	1.001	1953	1.218	1960	439
1947	1.131	1954	540	1961	159
1948	377	1955	352	1962	295

Fuente: PUERTO DE PASAJES y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4. Pesca A.P. Pasajes (1940/2000) Toneladas

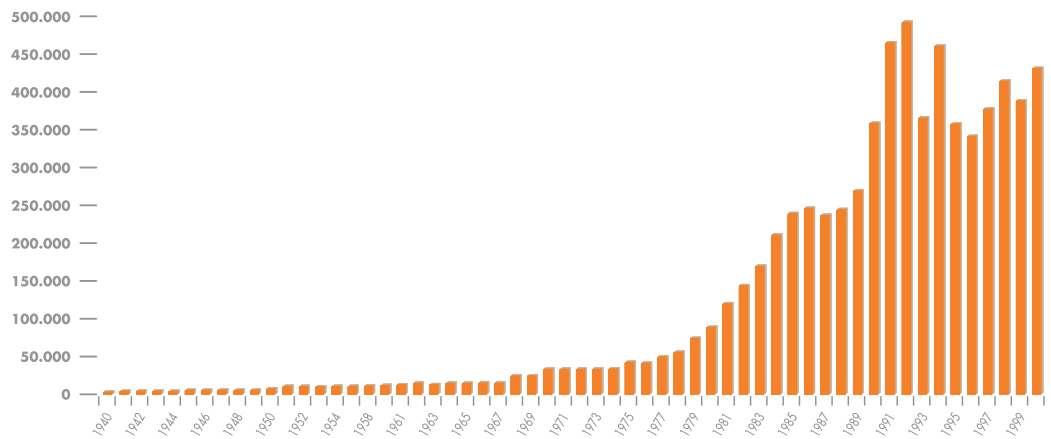
Años	Pesca fresca	Bacalao verde	Total	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor tonelada (pesetas)
1940	20.316		20.316	53.390	2.628
1941	21.181		21.181	77.870	3.676
1942	17.210		17.210	66.820	3.883
1943	16.894		16.894	63.448	3.756
1944	16.683		16.683	59.774	3.583
1945	38.538		38.538	192.690	5.000
1946	47.920		47.920	239.600	5.000
1947	41.506		41.506	207.532	5.000
1948	42.824		42.824	214.121	5.000
1949	39.951		39.951	199.755	5.000
1950	38.153		38.153	267.070	7.000
1951	41.298		41.298	412.983	10.000
1952	47.605		47.605	472.166	9.918
1953	49.791		49.791	473.013	9.500
1954	44.106		44.106	445.915	10.110
1955	47.473		47.473	479.950	10.110
1958	39.835		39.835	425.931	10.692
1959	47.098		47.098	530.196	11.257
1961	65.188		65.188	800.377	12.278
1962	35.589	33.452	69.041	510.079	14.332
1963	37.811	34.195	72.006	468.609	12.393
1964	38.909	37.499	76.408	553.837	14.234
1965	42.297	38.513	80.810	595.372	14.076
1966	37.691	41.463	79.154	552.854	14.668
1967	38.330	51.370	89.700	553.633	14.444
1968	37.244	54.315	91.559	895.422	24.042
1969	37.282	53.309	90.591	896.336	24.042
1970	38.692	49.107	87.799	1.268.875	32.794
1971	36.141	46.100	82.241	1.185.217	32.794
1972	36.979	42.806	79.785	1.212.699	32.794
1973	42.035	29.546	71.581	1.378.506	32.794
1974	41.041	24.946	65.987	1.364.747	33.253
1975	42.924	18.026	60.950	1.796.045	41.842
1976	43.840	26.158	69.998	1.791.803	40.871
1977	34.178	22.911	57.089	1.678.937	49.123
1978	30.709	22.832	53.541	1.696.505	55.245
1979	27.334	12.274	39.608	2.007.728	73.452
1980	22.900	14.284	37.184	2.017.358	88.094
1981	14.043	8.250	22.293	1.677.632	119.464
1982	12.769	9.782	22.551	1.829.503	143.277
1983	13.053	8.941	21.994	2.205.115	168.935
1984	7.691	31	7.722	1.617.387	210.296
1985	7.784	17.616	25.400	1.857.176	238.589
1986	7.681	7.628	15.309	1.885.954	245.535
1987	8.736	3.712	12.448	2.063.066	236.157
1988	8.842	4.386	13.228	2.156.451	243.887
1989	8.526	2.395	10.921	2.289.483	268.530
1990	8.683	1.569	10.252	3.107.162	357.844
1991	9.564	694	10.258	4.442.825	464.536
1992	9.675	506	10.181	4.754.981	491.471
1993	12.831	581	13.412	4.684.271	365.075
1994	10.108	135	10.243	4.649.518	459.984
1995	13.456	0	13.456	4.804.750	357.071
1996	16.190	1	16.191	5.514.825	340.632
1997	14.937	0	14.937	5.630.796	376.970
1998	13.976	0	13.976	5.785.591	413.966
1999	14.092	0	14.092	5.463.589	387.709
2000	14.682	0	14.682	6.319.856	430.459

Gráfico 10. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Pasajes (1940/2000)



Fuente: Cuadro 4.

Gráfico 11. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Pasajes (1940/2000)



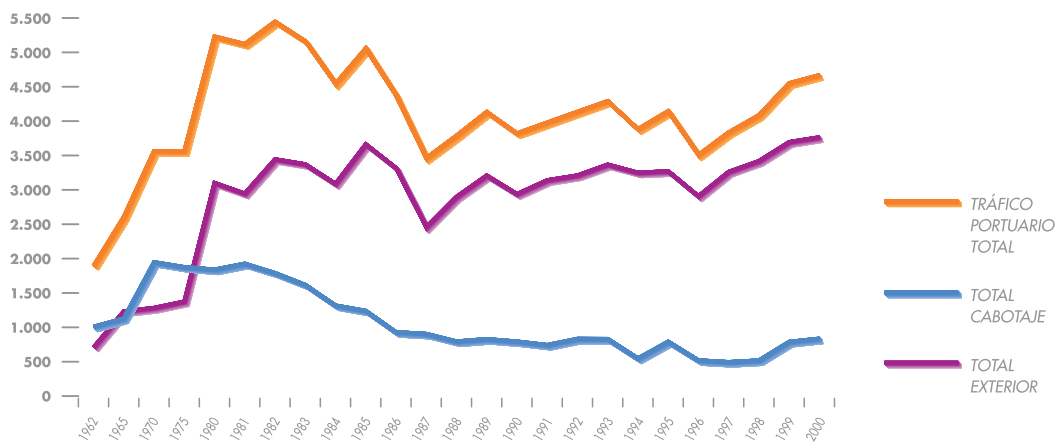
Fuente: Cuadro 4.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Pasajes (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.895	2.609	3.566	3.565	5.233	5.123	5.449	5.165	4.545	5.060	4.377	3.464	3.790
Total cabotaje (I)	1.010	1.131	1.950	1.878	1.842	1.928	1.792	1.620	1.320	1.242	932	907	797
Total exterior (I)	710	1.235	1.285	1.377	3.103	2.948	3.447	3.374	3.090	3.665	3.319	2.459	2.901

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	4.136	3.824	3.981	4.138	4.293	3.885	4.147	3.510	3.838	4.088	4.553	4.671
Total cabotaje (I)	831	796	745	835	833	550	794	522	497	521	791	838
Total exterior (I)	3.211	2.941	3.142	3.212	3.370	3.252	3.273	2.910	3.264	3.421	3.697	3.767

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



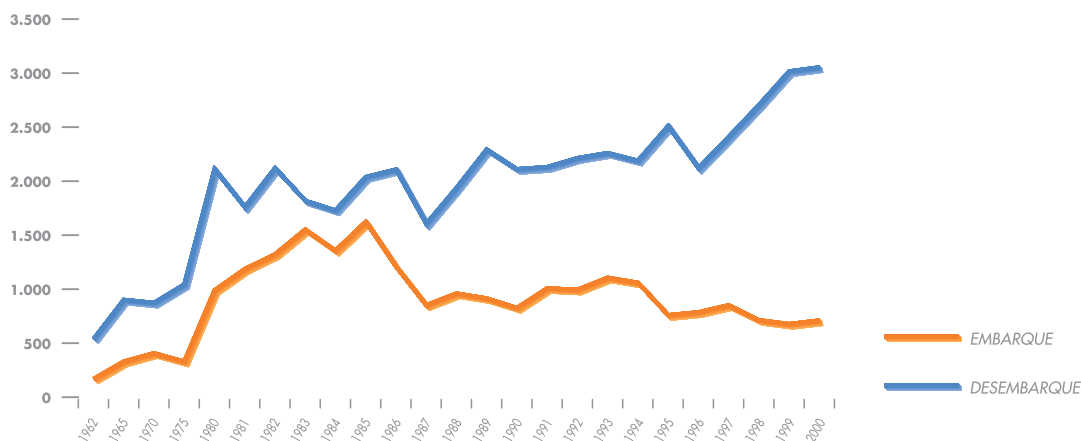
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Pasajes (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	170	332	409	332	990	1.188	1.324	1.554	1.359	1.625	1.210	853	962
Desembarque	540	903	875	1.045	2.113	1.760	2.122	1.820	1.731	2.040	2.109	1.606	1.939

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	916	828	1.010	996	1.108	1.061	761	788	853	715	679	712
Desembarque	2.295	2.113	2.132	2.215	2.262	2.191	2.512	2.122	2.411	2.706	3.018	3.055

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

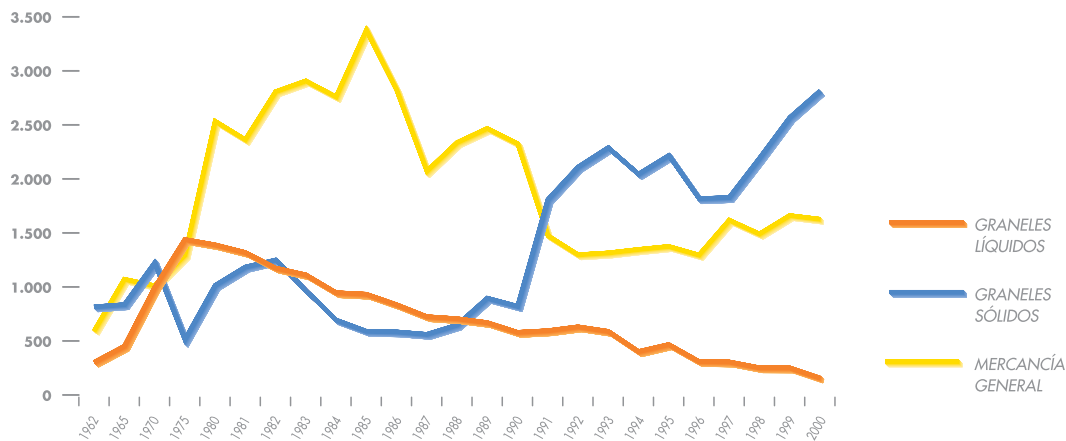


Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Pasajes (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	305	454	996	1.442	1.393	1.322	1.178	1.115	950	936	839	728	709
Graneles sólidos	819	839	1.225	514	1.016	1.187	1.252	969	697	593	587	564	650
Mercancía general	595	1.074	1.014	1.298	2.537	2.366	2.810	2.910	2.763	3.379	2.824	2.074	2.339
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	673	583	598	634	592	405	470	313	309	255	254	160	
Graneles sólidos	899	824	1.810	2.112	2.292	2.047	2.219	1.820	1.831	2.194	2.570	2.816	
Mercancía general	2.470	2.329	1.478	1.301	1.318	1.350	1.378	1.298	1.621	1.493	1.664	1.630	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

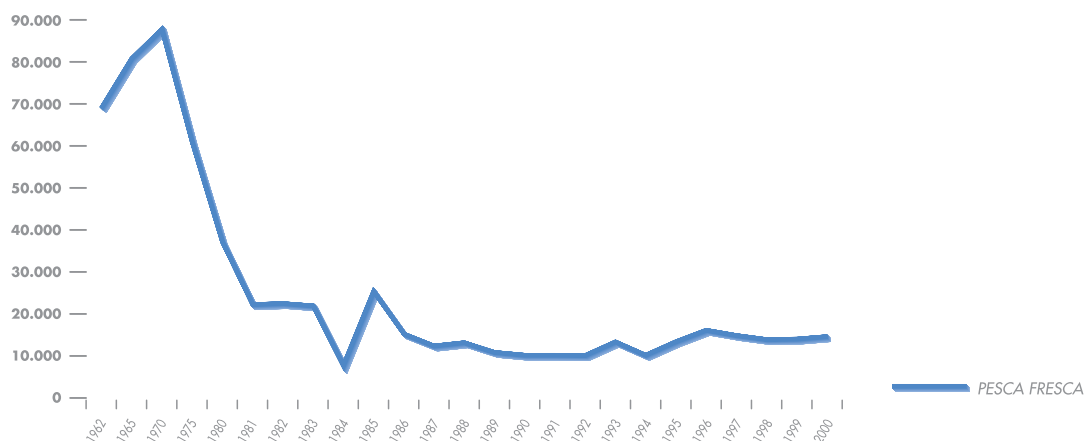


Fuente: Tabla 3.

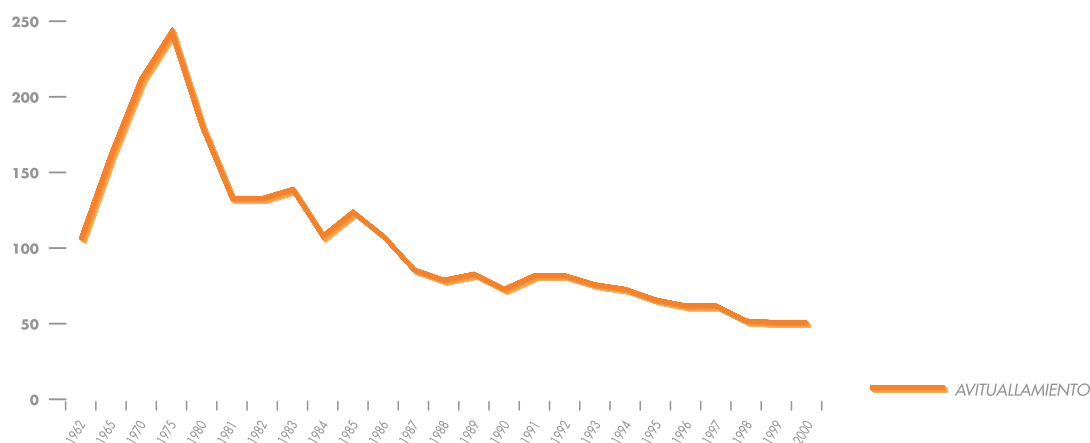
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Pasajes (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	69.041	80.810	87.799	60.950	37.184	22.293	22.551	21.994	7.722	25.400	15.309	12.448	13.228
Avituallamiento	106	162	212	243	181	133	133	139	108	124	108	86	79
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	10.921	10.252	10.258	10.181	13.412	10.243	13.456	16.191	14.937	13.976	14.092	14.682	
Avituallamiento	83	73	82	82	76	73	66	62	62	52	51	51	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

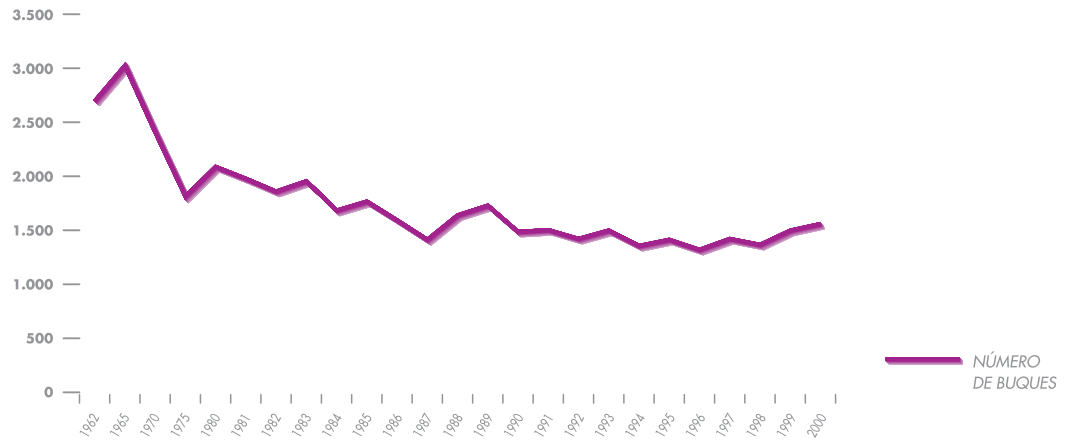


Fuente: Tabla 4.

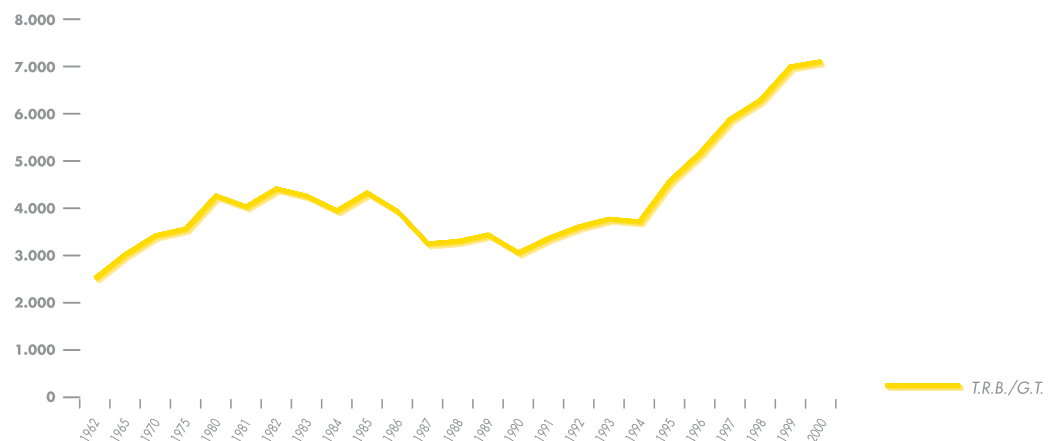
Tabla 5. Otros datos A.P. de Pasajes (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	2.696	3.025	2.409	1.815	2.089	1.979	1.860	1.956	1.684	1.768	1.594	1.414	1.640
T.R.B./G.T. (miles)	2.522	3.026	3.425	3.568	4.268	4.038	4.418	4.264	3.954	4.332	3.941	3.256	3.305
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	1.730	1.487	1.504	1.422	1.500	1.357	1.414	1.321	1.422	1.367	1.499	1.560	
T.R.B./G.T. (miles)	3.443	3.064	3.371	3.613	3.778	3.719	4.578	5.170	5.890	6.292	7.000	7.108	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Bilbao.



1.2. Autoridad Portuaria de Bilbao

“La Divina providencia, que tan pródiga ha sido en las cercanas montañas, preste su poderoso auxilio á la Junta del Puerto, á fin de que pronto veamos á éste digno de la riqueza minera de aquellas y del espíritu emprendedor de la Invicta Villa”.¹

1.2.1. HISTORIA DEL PUERTO Y RÍA DE BILBAO

La actividad marítima ha representado en Bilbao un elemento de tal naturaleza, que en los anales de su historia figura que *fue puerto antes que Villa*; así consta en *La carta-puebla* fundacional que data de 15 de junio de 1300, reflejado en una de las Memorias editadas a finales del siglo XIX, en la que se expresa:

“... con placer de todos los vizcaynos fago en Bilbao de parte de Begoña nuevamente población é villa que le dicen el puerto de Bilbao... dando por ella muchas franquicias y privilegios á los que vinieran á poblarla...”.²

Este no es más que un apunte que expresa una realidad mucho más compleja que trataremos de analizar, y para ello iniciaremos el recorrido histórico de este enclave, aludiendo precisamente a esa vinculación de Bilbao con el mar, que se traduce en el origen etimológico de la palabra que reconoce la denominación de la ciudad y del puerto:

“En efecto, siguiendo la práctica constante en los nombres del País vascongado, debieron expresar con dicho nombre la situación local del lugar, llamándolo bien BIL-IBAI-AO, cuya primera parte es la radical del verbo BILDU, que significa JUNTAR O REUNIR, la segunda RIO y la tercera BOCA Ó ENSENADA, de donde sincopado, según se observa en la mayor parte de los nombres de lugares vascongados, provino Bilbao, ó bien sencillamente BIL-BAO, donde la segunda parte significa también BOCA Ó ENSENADA, que unida á la anterior expresa la misma idea que la palabra castellana DESEMBOCADURA Ó CONFLUENCIA DE AGUAS, de donde provino acaso el nombre de Bilbó, que es como los vascongados llaman a esta villa”.³

La consolidación comercial de Bilbao no se dejaría esperar, de tal modo que contribuyeron a su crecimiento, “... muchas casas solariegas de las más ricas é importantes de Vizcaya, estableciéndose en ella sus señores para dedicarse al comercio y á la industria, que según testimonio de un ilustrado

¹ El texto pertenece al ingeniero y director de la Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao, D. Evaristo Churruca, cuyo entusiasmo por fomentar la vida comercial de la Villa, le llevaría a cerrar la Memoria editada en 1881 con las palabras expresadas, dejando al descubierto la vinculación a uno de los elementos que más han determinado su crecimiento: la riqueza minera.

² Ver J.O.P.B., *Memoria que manifiestan el progreso y adelanto de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos é ingresos*, Bilbao, Imprenta Juan E. Delmas, 1881. La referencia está recogida del “Apéndice”, firmado por D. Evaristo Churruca. Es de gran interés, pues dispone de una cronología acerca de la evolución del puerto, desde sus orígenes hasta el momento en el que se redacta el documento, trasladando los “Antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la Ría de Bilbao”. Según consta en nota a pie de página, la mayor parte de los datos, incluido el que citamos “... están entresacados, por el ingeniero que suscribe, de los manuscritos titulados *Libros de Decretos y Elecciones de La Casa de Contratación* de Bilbao, habiéndose conservado la ortografía original en los párrafos transcritos”.

³ Ver J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1881, p. II. Resulta curioso que cite algunos puertos que como Bilbao, contienen en sus nombres matices con el elemento que se relaciona: “Es de notar que los nombres de diversos puertos de la costa sur de Inglaterra, tales como Falmouth, Dartmouth, Plymouth, Exmouth, Weymouth, Portsmouth, &, cuya terminación final Mouth, significa BOCA, expresan conceptos análogos”.

cronista, nunca fueron en Vizcaya rebajamiento de nobleza, empezando á florecer rápidamente la navegación y el comercio con el Norte de Europa”.⁴

Los márgenes de la Ría Nervión representarían el espacio, a través del cual se ha ido llevando a cabo el movimiento portuario hasta finales del siglo XIX, y aunque hay otras localidades próximas a esta Ría, lo cierto es que el gobierno de esta actividad mercantil ha correspondido siempre a Bilbao. Su función mercantil quedaría afianzada gracias al *hinterland* castellano y al comercio exterior del Norte Atlántico, así pues, el litoral cantábrico en el que se hallaba inmerso el puerto de Bermeo en primer lugar y más tarde el de Bilbao, jugaría un gran papel económico, pues se constituiría en el centro intermediario entre el Norte de Europa y el Reino de Castilla.

El producto más característico en las exportaciones se ceñía a una de las riquezas de la zona, el hierro, aunque la demanda exterior era todavía escasa; otras de las referencias comerciales serían las lanas castellanas, que gozaban de una gran demanda y que utilizaban el puerto, para desde allí salir a los centros productores textiles de Europa como Inglaterra, Francia y Flandes; además se enviaban los vinos y como contrapartida a estas mercaderías, entrarían manufacturas elaboradas como los paños y lienzos.⁵

El reinado de los Reyes Católicos supondría la constitución del Consulado de Comercio, también llamada Universidad y Casa de Contratación, cuya jurisdicción sobre comercio marítimo se ejercía en toda la cornisa cantábrica. Principalmente, canalizaba la mayor parte de los productos que desde Castilla se exportaban al Norte de Europa, especialmente era relevante el capítulo concerniente a las lanas. Y hasta tal punto este era un elemento fundamental del tráfico, que se establecieron... “..., derechos para atender á las obras de la barra, arbitrio establecido de común acuerdo entre los Consulados de Bilbao y de Burgos, con cuyo motivo intervenía éste en las obras que aquel ejecutaba”.⁶

Así pues, el control de uno de los comercios más rentables del momento, –el de la lana castellana–, fraguaría a lo largo de la historia “conflictos” entre el puerto de Bilbao y otros enclaves que, como el de Santander, se disputaban el ejercicio de estas transacciones. La importancia era básica pues junto al hierro vasco y la importación de tejidos, representaban los pilares sobre los que se asentó en su momento la prosperidad del puerto.⁷

La competencia que se gesta por el control de los fletes entre Burgos, exportadora de lanas, y Vizcaya, exportadora de hierro y dueña de la flota, tuvo como consecuencia el paso a un primer plano de Santander, por ello, durante la mayor parte del siglo XVI, el comercio lanero que efectuó



Escudo que representa las Armas de la Universidad y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao.

⁴ Ver J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1881, p. III.

⁵ J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1886-1986*, Bilbao, C.O.C.I.N.B., 1986, pp. 12-16.

⁶ Ver J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1881, p. VIII.

⁷ Es interesante la consulta de la obra de M. Basas relativa al comercio bilbaíno: *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963. También puede verse E. Fernández de Pinedo, “El desarrollo de Bilbao y de sus actividades (1300-1936)”, en *Catálogo de la Exposición Centenaria (1886-1986) de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, Bilbao, 1986.

Burgos, lo hizo en buena medida a través de este último puerto. Hay que tener en cuenta que el recinto santanderino tenía menos barreras geográficas con Castilla, y sobre todo, su disposición natural le hacía más seguro para la navegación en aquellos momentos.⁸

El puerto de Bilbao alcanzaría una gran preponderancia mercantil, impulsado por el Consulado y el Ayuntamiento, prestando una atención prioritaria a las dificultades que generaba la barra de Portugalete, que impedía una mayor fluidez del movimiento de los buques, de hecho, buena parte de los ingresos consulares y de las rentas concejiles, fueron utilizados para la mejora de los muelles de las riberas del Nervión.⁹

Al producirse la decadencia del Consulado de Burgos, el de Bilbao afirmó su jurisdicción y autoridad en la organización de la navegación cantábrica, dirigía los fletamentos y percibía los derechos de avería para la financiación de sus gastos e inversiones. Durante el primer tercio del siglo XVII el tráfico del puerto fue considerable, el número de buques que arribaban se cifraban en unos 300, y era fácil que se utilizara la Ría para entrar los productos de las naciones que mantenían conflictos bélicos, de tal modo, que las coyunturas más complejas a nivel internacional, no impidieron que continuara el movimiento mercantil vía marítima.

El tradicional comercio de la lana convertiría al puerto Bilbao en núcleo privilegiado, desde el que se atendía la industria lanera de los Países Bajos, embarcándola hacia Holanda, Brujas y Ostende. En cuanto al hierro seguía siendo el otro producto típico de las salidas, esta vez con carácter propio, de tal modo, que en este tiempo se incrementó el número de fraguas, martinets y fanderías en el señorío de Vizcaya.

La estructura predominante continuó siendo el espacio Noratlántico de Europa, con oscilaciones frecuentes en el volumen de tráfico con Brujas y Flandes, sin embargo, los intercambios con las Provincias Unidas del Norte se acrecentaron, sobre todo después de la paz de Westfalia, especialmente se mantenían relaciones con Hamburgo. Y con Inglaterra se establecerían vínculos económicos, importándose pescados, grasas, cueros, cera, metales y paños y exportándose lanas y hierros. A veces, desde Londres se introducían en Bilbao productos coloniales como el algodón, azúcar y tabaco.¹⁰

El comercio con América se fraguaba tanto con la hispánica como la colonizada por otras metrópolis europeas, de igual modo, se continuaron las conexiones entre Nantes y Bilbao; contactos que con Francia eran más factibles, dada la proximidad entre ambos puertos, lo que facilitaba los intercambios. También se desarrollaron acuerdos con los Países Bajos, Escandinavia y Alemania, principalmente con el puerto de Hamburgo, a donde viajaban las clásicas exportaciones de lanas, hierro y acero, y de donde se importaban manufacturas, telas, pieles y maderas, etc.¹¹

La función redistribuidora del puerto de Bilbao queda patente, si se observan los principales enclaves con los que se mantienen relaciones mercantiles en el siglo XVIII, entre ellos destaca Cádiz, donde se cargaban los productos coloniales, ya fueran de Hispanoamérica como de otras plazas más alejadas, incluso procedentes del lejano oriente. Se tiene constancia de que las mercancías más apreciadas eran los vinos andaluces, aceites, aceitunas, frutos secos, ceras, sal y en general comestibles diversos. Con Lisboa el comercio se mantenía con referentes como las telas de algodón de las indias, cueros, pieles, azúcar, cacao, café, especias, bacalao, grasas, aceite, sal, vinos etc. Málaga era para el puerto de Bilbao, referente comercial de productos típicos de la tierra como vinos y aguardientes y aceites, frutos secos, coloniales y trigo. Y con

⁸ La conquista bilbaína del *hinterland* castellano puede verse en un texto ya antiguo, J. Ortega y Galindo de Salcedo, *Bilbao y su hinterland*, Bilbao, 1951. La rivalidad entre los puertos de Santander y Bilbao surge frecuentemente en la exposición de V. Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960.

⁹ La actividad comercial desarrollada a través del Consulado ofrece una guía ilustrada del tipo de intercambios que se llevaban a cabo. Puede consultarse la clásica obra de T. Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa*, 2 vol, Bilbao, 1913-1914. Debe significarse que las voluminosas transcripciones de documentos hacen de este texto un valioso material de referencia y una guía excelente en cuanto a fuentes.

¹⁰ J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., pp. 46-53.

¹¹ J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., pp. 58-59. Hay que destacar que lo mercantil se halla tan vinculado a la vida marítima en esta Villa, que los detalles de esta obra son, en cierto modo, una historia del comercio desarrollado a través del puerto y Ría de Bilbao, como lo prueba el que su II parte se titule: Cien años de actuación de la Cámara; "El Puerto, constante histórica de la Cámara de Comercio de Bilbao", pp. 175-294.

Plano de una zona del barrio de Zorroza, en el recuadro se aprecia detalle del Arsenal de la Zorroza en la Ría de Bilbao. D. Francisco de Oleaga, 1787. Biblioteca Nacional.



Santander se comercializarían géneros coloniales ya lo fueran propios o de transbordo. A toda esta semblanza mercantil habría que sumársele el pescado de los puertos asturianos y gallegos.¹²

En el siglo XVIII la Corona potenciaría el puerto de Santander, a fin de evitar el contrabando que existía en Vizcaya, para ello se construiría un camino de carros, que uniría la ciudad cántabra con Burgos a través de Reinosa, lo que junto a la disposición que le habilitaba para el tráfico con América en 1765, provocaría una reacción que acabaría rompiendo las tradicionales barreras naturales. El nuevo camino de Orduña acercaba el comercio castellano al ámbito bilbaíno, dinamizando la actividad marítima, pudiéndose transitar entre Bilbao y Pancorbo a partir de 1772, abaratándose el transporte terrestre. Las obras fueron financiadas con un impuesto sobre el tráfico del vino y ascendieron a 7,2 millones de reales.¹³

El puerto de Bilbao gozaría de ventajas fiscales frente a la villa cántabra hasta mediados del siglo XIX, lo que le convertiría en una gran plaza de abastecimiento y distribución de productos, ya que los artículos procedentes del exterior se descargaban en Bilbao sin pagar derechos aduaneros, constituyéndose en la verdadera *Puerta de Castilla*.

La limpieza de la Ría fue siempre una preocupación que se reitera en el tiempo, pues para el buen desarrollo de la navegación era elemento imprescindible, por ello, el general Thouvenot en el año 1804, gobernador de Vizcaya durante la ocupación francesa, pasaría nota al Consulado solicitando



Emblemas de empresas que representan la industrialización de Bilbao en el siglo XIX. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

¹² J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., pp. 57-58.

¹³ J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., p. 61.

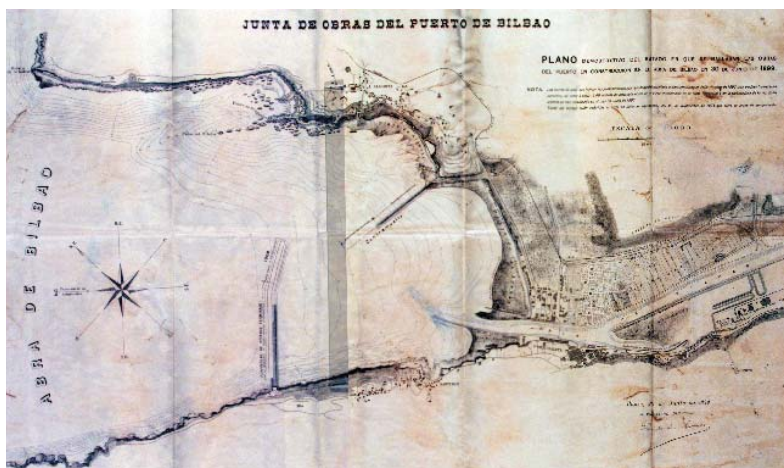
do conocer el coste de mantenimiento, labores que ejecutaría hasta 1844, fecha en la que dejaría de existir, quedando reducida a la Junta y Tribunal de Comercio y pasando el servicio de las obras a cargo de la Dirección General de Obras Públicas.¹⁴

En la segunda mitad del siglo XIX, las preocupaciones y las inversiones de la burguesía bilbaína se centraron en un nuevo sistema de transporte, el ferrocarril, constituyéndose en 1857 la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Tudela, cuya línea fue inaugurada en 1863, con una gran incidencia en el contexto económico, pues facilitaba la comercialización de las mercancías que principalmente salían vía marítima. En el último cuarto del mencionado siglo XIX, Bilbao se había constituido en un pilar básico de la industrialización española y este proceso de modernización relanzó la actividad económica de la Villa.¹⁵

El puerto de Bilbao se convertiría en el principal recinto por donde se exportaba el mineral de hierro, pero las condiciones del entorno hacía especialmente compleja la navegación, pues la presencia de arenas movedizas en la entrada del Abra, y otros inconvenientes en el curso de la Ría, como la estrechez del cauce y la escasez de fondo, obligaban a las embarcaciones a fondear en Olabeaga, a 4 Km del corazón de la ciudad. De este modo, el gasto del gabarraje influía notablemente en el coste final de los artículos, comenzando a establecerse los medios oportunos, para solucionar los problemas que frenaban los intereses comerciales de la Villa.¹⁶

Las dificultades relativas al proceso de comercialización del hierro, harían interesarse a las fuerzas más dinámicas de la sociedad vasca. Así es como nace la Junta de Comercio, heredera del Consulado, para aunar los intereses mineros, comerciales, industriales y navieros, arbitrando la formación de la Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao, que se constituye definitivamente, con el objetivo común de poner fin a la situación de bloqueo en que se encontraba el puerto.¹⁷ Según consta en el I Libro de Actas de la Junta de Obras, hasta el 9 de julio de 1877 no se aprobaría el Reglamento y el 5 de septiembre del mismo año, se establecerían los derechos que habrían de cobrarse destinados a las obras pendientes.

Una figura clave en el proceso de mejoras de las instalaciones sería D. Evaristo Churruga, que entre 1878 y 1902 encauzaría la Ría, acondicionaría los muelles de atraque y fondeaderos, dragando el lecho del río para facilitar la navegación hasta Bilbao, de esta forma, en algo más de tres años, el ingeniero-director de la Junta de Obras solucionaría uno de



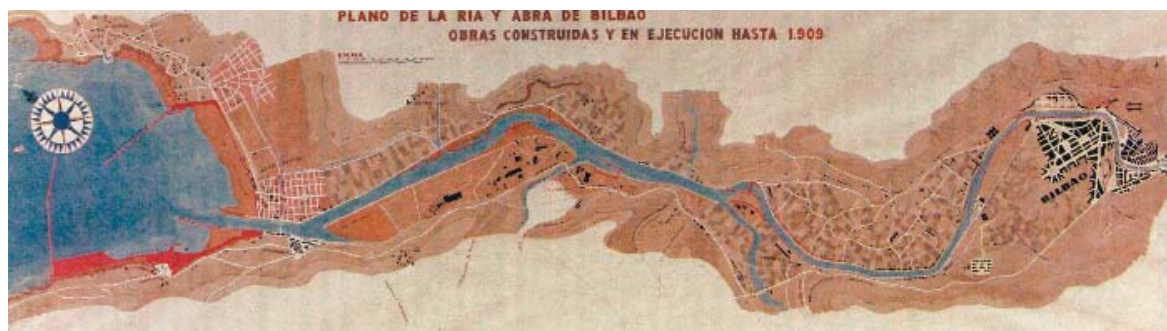
Plano del estado de las obras en el Abra de Bilbao a 30 de junio de 1899. Autoridad Portuaria de Bilbao.

¹⁴ Ver J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1881, p. XXXIX.

¹⁵ El sector metalúrgico en la economía bilbaína es importante de conocer, para alcanzar una adecuada perspectiva del crecimiento portuario, citar a título de ejemplo L.M. Bilbao, "La siderurgia vasca 1700-1885. Atraso tecnológico, política arancelaria y eficiencia económica", en *IX Congreso de Estudios Vascos, San Sebastián*, Eusko Ikaskuntza, 1984, pp. 82-83. Y "La primera etapa de la industrialización en el País Vasco, 1800-1880: cambio tecnológico y estructura de la industria siderúrgica". *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988. L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo, "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco", en *La economía española al final del Antiguo Régimen, II Manufacturas*, Madrid, Alianza Universidad, 1982, pp. 135-228.

¹⁶ Ver N. Puerta Rueda, *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*. Bilbao, A.P.B., 1994, pp. 17-22. Plantea un interesante trabajo que relaciona la capacidad del puerto como elemento determinante del proceso de modernización de esta ciudad.

¹⁷ Ver J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1881, p. XVII.



Plano de las Obras de la Ría y Abra de Bilbao "hasta 1909". Autoridad Portuaria de Bilbao.

los grandes problemas: la barra de Portugalete, lo que permitiría la entrada de buques de gran calado, duplicando las horas de uso portuario al hacer hábiles las mareas nocturnas.¹⁸

La Reina Regente Dña María Cristina inauguraría el nuevo muelle de aquel paraje, y a partir de aquel acontecimiento las entradas y salidas de mercancías alcanzarán unas cifras extraordinarias, gracias al abaratamiento de los fletes, pasándose de algo más de 200 mil toneladas en 1863 a casi 5 millones de toneladas en el ejercicio 1887-1888.

Las actuaciones emprendidas inciden en el progreso de la trayectoria mercantil del puerto, erigiéndose en uno de los recintos de mayor movimiento en el sistema portuario español, cuyo marco geográfico lo define y le otorga unos rasgos muy singulares, que se deducen con claridad, cuando describimos sus características geográficas en este momento histórico.

El puerto de Bilbao se hallaba situado en la parte marítima del río Nervión entre la Villa y Portugalete, por tanto, presentaría casi 14 kilómetros navegables; recibiendo como afluentes el Cadagua, desembocando en la margen izquierda frente al monte Cabras; el Asúa, que lo hace en la margen derecha, y el Galindo que lo verifica en la margen izquierda a la altura del Desierto; el Udondo y el Gobelás, se reunirían en uno solo para desembocar por el puente de Udondo, en la margen derecha, situado más abajo del monte Aspe, a unos 12 kilómetros de Bilbao.¹⁹

Por tanto, su estructura conjugaría varias zonas, delimitando en la parte superior de la Ría "el puerto comercial", el tramo que iría desde la Isla de San Cristó-



La Ría de Bilbao en 1929. En primer término se observan las gabarras cargadas de mineral en los muelles de Ripa, transbordadas desde los buques que fondeaban en las instalaciones de la Zorroza. Autoridad Portuaria de Bilbao.

¹⁸ La relación de obras en estos primeros tiempos de andadura de la Junta de Obras se puede ver en J.O.P.B., *Memoria sobre el progreso y adelanto que han tenido las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos é ingresos*, Bilbao, Imprenta Juan E. Delmas, 1880, p. 58. De gran interés resulta la consulta de los planos que se adjuntan.

¹⁹ Además de las Memorias editadas en las que se expresan los detalles inherentes a la posición geográfica y espacial del puerto, puede consultarse a N. Puerta Rueda, *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial...*, op. cit., pp. 31-42.



Escena de tráfico en el Puerto de Bilbao en 1928. En la margen izquierda se aprecia el proceso de montaje de las grúas en el muelle de Uribitarte. Autoridad Portuaria de Bilbao.

bal hasta la desembocadura del Cadagua, con capacidad para almacenar importantes contingentes de maderas, vinos, bacalao etc.; es el puerto de la Villa de Bilbao. “El puerto industrial”, más alejado del casco urbano, situado en la parte inferior de la Ría, desde el mencionado afluyente hasta la desembocadura del Nervión en Portugalete, en el que tiene lugar un desarrollo de la actividad fabril, para lo que hubo de construirse cargaderos de mineral, y en el que va conformándose una importante industria siderúrgica y química, a cuyo amparo nació el subsector de los astilleros, etc. Finalmente, tendríamos el Abra o “puerto exterior” que durante mucho tiempo fue puerto de refugio y al que paulatinamente se le irá dotando de nuevas infraestructuras, para que sus muelles de atraque permitan el tráfico a los grandes buques.²⁰

Bilbao sería el primer puerto peninsular que utilizaría la luz eléctrica para su iluminación, y asistiría en los albores del siglo XX a una transformación de sus instalaciones, en las que el Abra sería también punto de referencia comercial, contando en el puerto exterior con 287 hectáreas de superficie fondeable, además de 180 hectáreas que logró asegurar en el interior de la Ría. Churruca fue el gran impulsor de todas estas reformas, dedicándose con gran afán y grandes logros, algo más de tres décadas, al

proyecto general del engrandecimiento del recinto portuario.²¹

Una de las fechas que han dejado huella en la cronología histórica sería el 6 de septiembre de 1906, día en el que se colocaría el primer bloque del muelle de atraque del puerto exterior, al que se le dio el nombre de Reina Victoria Eugenia, momento solemne que contaría con la presencia de Sus Majestades.²²

Las Memorias de los siguientes años reflejarán las principales preocupaciones por mantener y acrecentar la pujanza marítima. Los “estados” que manifiestan la situación de las obras son detallados y minuciosos, y teniendo en cuenta los presupuestos contratados, puede hablarse de algunas partidas significativas como la reposición de bloques de defensa del rompeolas y contramuelle y el ensanche y regularización de la Ría desde Sendeya a la Salve, ambas serían proyectadas y revisadas en años sucesivos dada su complejidad. Así, mientras que la primera concluiría en 1915, la segunda comenzaría la década de los años veinte sin finalizar.

El ferrocarril desde Portugalete al puerto exterior, el almacén general de Uribitarte, la prolongación del Rompeolas y la 2ª reposición de bloques y escolleras del rompeolas y contramuelle, serían las partidas que contaron con más presupuesto en las siguientes décadas, esta última no concluiría hasta después de la Guerra Civil, mientras que las anteriores fueron terminadas mucho antes. El puerto pesquero de Santurce y la dársena en el puerto exterior contemplarían capítulos voluminosos en presupuesto, que tardaron al-

²⁰ La descripción pormenorizada puede verse en N. Puerta Rueda, *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial...*, op. cit., especialmente el capítulo 2º: “Proyectos y Obras”, pp. 55-100.

²¹ Ver J.O.P.B. Churruca y *el Puerto de Bilbao*, Bilbao, 1910.

²² J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y cuenta de gastos é ingresos*, Bilbao, Imprenta Emeterio Verdes, 1910, p. 6.

Zona minera próxima a la Villa de Bilbao. En primer plano la Isla de San Cristóbal con la desaparecida Casa de Máquinas del Abastecimiento de Aguas de la Ría. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.



rededor de una década en comenzar a funcionar plenamente, mejorando sensiblemente las instalaciones. En los siguientes años los apartados que contaron con un monto económico de mayor envergadura serían la explanación para varadero y relleno y el muelle de hormigón armado en Santurce y la tercera reposición de bloques y escolleras, así como la reparación de las defensas del puerto exterior.²³

La concreción de las principales actuaciones que se llevan a cabo en esta primera parte del siglo XX, es reflejo de la evolución del recinto portuario, pero además de estas referencias deben comentarse algunas cuestiones de tipo comercial que son significativas, el puerto franco es una de ellas, con sus detractores y los que consideraban que sería positivo para la actividad comercial de la Villa.

La ausencia de medios en los años cuarenta y cincuenta es una realidad, impidiendo a la Junta de Obras atender a otros principios que no sean los de la “estricta supervivencia económica”, por ello y aunque las peticiones son muchas, lo cierto es que todavía en 1956 siguen insistiendo las autoridades competentes para que... “..., se concedan urgentemente a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao los créditos necesarios para la adquisición, al menos de un tren de dragado de gran potencia, a fin de mantener en las distintas zonas del Puerto de Bilbao los calados precisos...”.²⁴

Las aspiraciones de disponer de un puerto capaz de servir a su *hinterland*, tendrá en el “Acuerdo de Mutañones” una referencia que debe citarse, en el que el Estado español y la refinería de Petróleos del Norte, S.A. firmarán un convenio de colaboración el 10 de marzo de 1971, a fin de que comiencen unas obras que eran impensables hasta ese momento.

En el discurso del entonces ministro de Obras Públicas, D. Gonzalo Fernández de Mora, expresará que... “..., son 1.800 hectáreas de Mar Cantábrico las que se van a acotar el dique occidental, el dique de poniente y el dique de oriente, es decir, desde Punta Galea y Punta Lucero; 1.800 hectáreas que son aproximadamente el triple de la superficie del casco urbano de Bilbao... la construcción de este Puerto como acaba de señalar el presidente del Consejo de Administración de Petronor, es, en parte, en grandísima parte, la consecuencia de una colaboración que hoy me parece fecunda y ejem-

²³ Ver Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, en concreto, J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado de las obras y servicios de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de gastos e ingresos durante los años 1949 y 1950*, Bilbao, Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, 1950, pp. 121-131. Se observa la bondad informativa del cuadro resumen, en el que se recogen las fechas de los proyectos, los importes presupuestados y contratados y las fechas de conclusión de las obras en curso.

²⁴ Ver I Consejo Económico Sindical de Vizcaya, ponencia: “Transporte marítimo y modernización de la flota. El Puerto de Bilbao y sus problemas”, Bilbao, Junio de 1956, p. 379.



Las instalaciones de Zorroza en 1948. En primer término se observa la silueta del temperley de la fábrica de briquetas. Autoridad Portuaria de Bilbao.



Vista aérea de la Refinería de Somorrostro y el Abra exterior del Puerto de Bilbao. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

plar: la colaboración de la iniciativa privada y la colaboración del Estado”.²⁵ De esta manera la refinería de Somorrostro, autorizada primero para una capacidad de 5 millones de toneladas, que luego se ampliarían a 12 millones, relanzaría el movimiento portuario.

En la década de los años ochenta comenzaría a planificarse lo que debería ser el puerto del siglo XXI, un recinto comercial que garantizase la posición fuertemente competidora de un *hinterland* con ambición de extenderse lo más posible, ya que es evidente que la abundancia de materias primas, ha marcado la trayectoria de crecimiento de los diferentes puertos

desde la antigüedad hasta nuestros días, y el recinto de Bilbao no es una excepción.²⁶

Actualmente, pueden distinguirse el Canal de Deusto, con varios muelles al margen derecho de la Ría, muelles de Zorroza, en la margen izquierda, contando en este caso con instalación Ro-Ro, y

²⁶ Ver Memorias de los últimos años.

²⁵ Otros detalles del avance comercial para el puerto de Bilbao, pueden verse en J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., capítulo XII: “El acuerdo de Muñatones. El dique de Punta Lucero y otras aspiraciones”, pp. 263-270.



Tráfico de mercancías en contenedores a fines del siglo XX y al fondo la Ría de Bilbao. Autoridad Portuaria de Bilbao.

otra especial para carga y descarga de graneles sólidos, también dispone de un muelle para el tráfico de graneles sólidos y mercancía general.

En el Abra se encuentra el actual centro de operaciones de la carga seca en fase de saturación. En el lado izquierdo se ubican las instalaciones de Santurce, centro que ha ido acaparando inversiones, hasta construir los muelles y superficies que permiten disponer de terminales para tráfico de contenedores, instalaciones Ro-Ro y una para tráfico de pasajeros; sus muelles están dedicados a graneles sólidos, mercancía general convencional y contenerizada. Al abrigo de Punta Lucero se hallan las terminales de Punta Lucero y Punta Cevallos, que son las que atienden los graneles líquidos, estos últimos usados preferentemente para los productos petrolíferos.

Las obras de “ampliación del puerto en el Abra exterior”, que constituyen en los últimos tiempos una de las inversiones más importantes realizadas por la Autoridad Portuaria, en la que se interviene llevando a cabo una filosofía como única alternativa para obtener nuevas superficies, desarrollando el puerto en su margen izquierda, donde se ubican las principales vías de comunicación, tanto por ferrocarril como por carretera, en la que hasta el día de hoy ha tenido lugar su expansión natural.

En el año 2000 la facturación ha superado los treinta millones de toneladas de tráfico total, por tanto se está considerando un núcleo portuario con proyección en el contexto nacional, encontrándose implicado en obras que renuevan, amplían y dan adecuada cobertura al tráfico que se desarrolla en sus instalaciones.²⁷

Las actuaciones más importantes llevadas a cabo o en curso de ejecución se reconocen en el plan de inversiones 1999-2003, las que afectan a los “*viales de carretera y ferrocarril en las explanadas de Punta Lucero*”, y el “*muelle n° 3 adosado al dique de Ciérvana para graneles sólidos*”. Además, deben citarse las obras comprendidas en el “*proyecto integral de regeneración medioambiental de la Ría de Bilbao y sus afluentes de los ríos Udondo-Gabela, Asúa, Cadagua y Galindo*”, éstas últimas cofinanciadas con fondos europeos de cohesión, todas ellas pretenden mejorar el movimiento portuario, recondu-

²⁷ Esta época más reciente puede conocerse en M. Santos Sabrás. “El puerto de Bilbao. Su pasado, 1960-1991 y su futuro ante la integración en Europa”, Curso de Postgrado: *La función mediadora del País Vasco ante el reto europeo*, Revista Etnaroa, Bilbao, Universidad de Deusto, 1992.

ciéndolo hacia actividades más comerciales, sin dejar de lado el carácter “industrial” que tan profundamente ha marcado su historia.²⁸

1.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁹

El puerto de Bilbao ha gozado de un gran interés en el tráfico marítimo. Dispone de unos registros detallados, que se recogen en las Memorias desde que se constituye la Junta de Obras en 1877, por ello, ese primer documento que comprende desde la mencionada fecha hasta 1879, alberga la relación de obras emprendidas y un resumen estadístico del movimiento de buques y mercancías, con expresión de la clase de navegación.

En la siguiente década se publicarán Memorias anuales, como la fechada en 1881, en la que se especifica un minucioso apéndice donde se plasman, “*Los antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la Ría de Bilbao*”; desde la constitución de la Villa hasta dicho momento no hay acontecimiento digno de ser considerado, que no quede debidamente recogido.

Las Memorias correspondientes al siglo XX disponen de un testimonio gráfico de indudable valor, trasladan las obras en curso de realización y las ejecutadas, ilustradas en múltiples ocasiones con los planos que complementan estas imágenes “fotográficas”. En líneas generales, estos documentos permiten completar las series de principales productos en exterior y cabotaje, con expresión de las cargadas y descargadas, desde finales del siglo XIX hasta el día de hoy.

En concreto, a través de la Memoria editada en 1941 se puede estudiar el período bélico, dejando vislumbrar una corta pero ilustrativa serie de principales productos en la década anterior, por clases de navegación, presentándose tras las agrupaciones que se expondrán en su apartado correspondiente.

La Memoria de 1950 es muy completa desde el punto de vista cartográfico, pues adjunta gran cantidad de planos en los que se informa de las obras que se llevan a cabo, así como de fotografías que precisan la vida portuaria sin descuidar los datos de tráfico. Resulta curioso la relación que ofrece de “las cantidades invertidas por la Junta de Obras del Puerto, desde su fundación a fines de 1877, hasta 31-12-50”, así como de los ingresos obtenidos, a nivel global de cada una de las partidas, que figuran agrupadas por “conceptos similares” y perfiladas de año en año en el último quinquenio, 1946-1950.

Las referencias tomadas de Memorias relativas a otras variables, que van a ser utilizadas para describir la trayectoria del crecimiento del puerto y el material publicado, sentarán las bases para analizar en profundidad el puerto de Bilbao, y además del detalle del tráfico bajo la óptica de las “mercancías”, se concretará el movimiento de buques, originando una amplia serie relativa a su condición de guerra o mercantes, con expresión de sí estos son a vela o a vapor.

Los pasajeros serán observados a través de los datos que aportan el conjunto de Memorias utilizadas y las últimas tendencias del tráfico cerrarán las valoraciones, que trazarán la evolución comercial del puerto desde finales del siglo XIX a fechas recientes, para lo cual se utilizarán las cifras aportadas por el Ente Público Puertos del Estado.

1.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1878-2000)

El movimiento de mercancías del puerto de Bilbao desde 1878 hasta el año 2000, queda reflejado en el cuadro 1.1 y en los gráficos 1A y 1B. La primera consideración que puede realizarse es que

²⁸ Consultar la página Web: <http://www.bilbaoport.es>

²⁹ El análisis del puerto de Bilbao se ha completado a través de múltiples vías y ha resultado esencial la ayuda prestada por la Autoridad Portuaria, en concreto debemos manifestar nuestra gratitud a Dña Laura Apoita, por su estrecha colaboración. La C.O.C.I.N.B. ha facilitado la tarea investigadora, por lo que también deseamos mostrar este agradecimiento.

el volumen de mercancías cargadas supera al de descargadas, y lo hace, salvo momentos puntuales, hasta la década de los años treinta.

Además, debe ponerse de manifiesto, las repercusiones que tiene la fuerte demanda de mineral de hierro procedente del extranjero en la época indicada, lo que sin duda determinaría el proceso de transformación de las instalaciones, que debieron adaptar sus infraestructuras para desarrollar este tráfico, de igual modo, el transporte de salida de los minerales al exterior incidiría, para que se realizaran las reformas necesarias, con la finalidad de que los ferrocarriles mineros pudieran acercar el mineral para su embarque.

A medida que el proceso de industrialización del Norte se va fraguando, el puerto debe continuar en su labor de expansión y mejora, sin perder el horizonte del eje sobre el que gira su actividad, que se resume en las necesidades demandadas por el sector industrial. Así pues, los hornos de coque provocarían el despegue de la industria química, de abonos y alquitranes, así como el propio transporte por tierra y mar que generó, entre otras necesidades, los talleres de mecánica, astilleros, industria metalúrgica, etc.

A partir de los años treinta, comienza un proceso que cambia la tendencia descrita y las entradas de mercancías superan a las salidas. Y lo hace con unos valores que son muy estables, ya que apreciamos como hasta llegar al año 2000, prácticamente el volumen de mercancías descargadas se sitúa, en la mayor parte de años, entre el 60% y el 80% respecto del cómputo global de tráfico.

En valores absolutos, las mercancías movidas se triplican en los últimos treinta años, reflejando una realidad mercantil muy positiva, hasta llegar a la conclusión del siglo XX, en la que el recinto portuario representa aproximadamente un 12% del total de tráfico del conjunto de la Nación. Los gráficos 1A y 1B recogen la evolución comercial desde 1878 hasta 1960 y desde ese momento hasta el año 2000, atendiendo a esa básica clasificación de mercancías cargadas y descargadas.

1.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1878-2000)

La investigación del comercio desarrollado en el puerto de Bilbao ha gozado de unos registros mercantiles, que permiten observar para todo el tiempo objeto de estudio, no sólo la semblanza comercial por cargas y descargas, cuyas cifras ya se han comentado, sino que se conoce además si el movimiento iba o venía del exterior o si por el contrario los intercambios se fraguaban con el resto del territorio nacional. El cuadro 1.2 trasladará estos pormenores, cuyas cifras sirven para elaborar el gráfico 2A, correspondiente al período comprendido entre 1878 y 1960, y el gráfico 2B que abarca desde ese momento hasta finales del siglo XX.

El tráfico exterior es hasta la conclusión de la 1ª Guerra Mundial el que ostenta un mayor predominio, con porcentajes que hasta 1907 superan el 90% de movimiento sobre el total, a partir de ahí, el descenso en el comercio exterior es progresivo, sólo rota esta tendencia por la Guerra Civil, que merma el comercio de cabotaje hasta dejarlo en un exiguo 16%, pero sería sólo una cuestión coyuntural, pues en 1938 ya se recuperan los niveles de comercio interior, hasta la década de los años sesenta, en la que el puerto de Bilbao también percibirá la apertura de la economía nacional.

El fin del período autárquico supondrá el definitivo despegue económico, a nivel de estructura comercial significamos la prevalencia del comercio exterior y sobre todo un incremento global del tráfico, como ya se ha observado en el cuadro 1.1. Los gráficos 2A y 2B trazan la evolución del tráfico desde los inicios de constitución de la Junta de Obras hasta fechas recientes.

Si centramos el estudio del movimiento de mercancías y lo ceñimos al siglo XIX, es evidente que los términos en los que se mueve el cabotaje respecto a la carga y descarga son más equilibrados, que lo que corresponde al mismo concepto pero en exterior, pues en esos años el capítulo exportador se sitúa entre el 85% y el 93%, prima por tanto de manera determinante sobre las importaciones.

Al final de la 1ª Guerra Mundial la caída de las exportaciones a niveles globales y el ligero ascenso del capítulo importador equilibra la composición del tráfico exterior, constatándose un paulatino ascenso de las importaciones, solo quebrada esta tendencia por los conflictos internacionales, superando el millar de toneladas en 1962, coincidiendo con uno de los años en los que el nivel exportador es “más pobre”, a partir de estos momentos puede hablarse de una recuperación del tono comercial, aunque siempre avanzarán por delante las importaciones sobre las exportaciones, situación que no ha cambiado recientemente, pues el último registro en el año 2000, cifra una realidad económica en la que se mantiene esta tendencia.

El tráfico de cabotaje en el siglo XX muestra un salto cuantitativo a partir de la década de los años veinte, que salvo en períodos bélicos no ha sufrido cambios ostensibles. A nivel global, se constata que el crecimiento en términos absolutos se debe principalmente al cabotaje de entrada, pues el de salida se mantiene en términos parecidos al primer cuarto del siglo XX. Los momentos de cambio de signo en el capítulo de la navegación nacional tendrán lugar a partir de 1973, donde el cabotaje de salida superará con creces al de entrada, cuyos índices relativos irán progresivamente subiendo desde el 58% de ese año hasta el 82%, que es el último dato que disponemos para el año 2000.

1.2.3.2. Tráfico de carbón y mineral según clase de navegación (1878-1961) y principales productos (1930/1940)

La mayor parte de la información que se ha utilizado para trazar los tráficos más significativos, aparece en sus fuentes originales tal como se trasladan al cuadro 2.1 y gráfico 3, en los que se analizarán el movimiento de mercancías en el periodo 1878-1961, permitiendo matizar los datos ya comentados del epígrafe anterior, pues ahora se clarifica cual es la trayectoria comercial de los principales productos, ceñidos a los capítulos más destacados; por un lado y en relación a las mercancías descargadas se observa el carbón y por otro lado, relativo al capítulo de cargadas se mostrará al mineral.

En lo concerniente a los cuadros 2.2.1 y 2.2.2, cuyo detalle corresponde a las principales mercancías movidas, ya en régimen de cabotaje ya en régimen de exterior, para una coyuntura que abarca de manera discontinúa la década de los años treinta, se ha debido efectuar un agrupamiento de algunas partidas, originando a nivel global los gráficos 4.1 y 4.2. El proceso de agrupación se efectúa en los siguientes términos:

1. Reunir las partidas por afinidad, conformando grupos que superan el millón de kilogramos, si bien, cuando en un instante del tiempo el dato no supere esa cantidad, se consigna a fin de poder constatar la evolución comercial del producto o grupo de mercancías.
2. Las agrupaciones que se han elaborado son iguales tanto para cabotaje como para exterior, aunque puede ocurrir que la naturaleza del tráfico propicie el que no se alcance la cota establecida en una de las clases de navegación, por lo que el grupo figurará sólo en la categoría en la que goce de presencia comercial.
3. Algunos grupos vienen determinados por la información de base, aunque hubiéramos preferido desglosarlo, tal es el caso de los vinos y aceites, o tabacos y azúcar.

Las precisiones que deben efectuarse a partir de estas premisas son:

- *Carbones*: aglutina tanto a los carbones vegetales como minerales, gozando de un mayor peso el apartado de minerales.
- *Minerales de hierro*: es un grupo de una gran significación que se recoge bajo la misma denominación que presentan las estadísticas originales, si bien, “otros minerales” que podrían figurar dentro de esta partida no se han añadido al carecer de importancia.

- *Maderas*: recoge tanto la “madera para fabricar papel”, como la que está “destinada a la explotación de minas”.

El cuadro 2.3 no requiere de explicación, pues traslada la serie que reflejan las Memorias, dejando de manifiesto el tráfico de mercancías que tiene lugar por el llamado Depósito Franco entre 1927 y 1950.

Una vez que se han expuesto las principales noticias que sirven para esclarecer los cuadros y gráficos que se presentan, veamos los detalles que pueden deducirse de su análisis.

El cuadro 2.1 alude a los principales productos y clases de navegación, distinguiéndose las siguientes valoraciones, en el capítulo de las mercancías descargadas se muestra la total preponderancia que ha tenido el carbón respecto al resto, puesto que, salvo en los últimos años considerados, siempre ha estado en unos valores, que superan el 60% del total; lo que deja al descubierto la dependencia que la industria de esa zona ha tenido de este producto, cuya entrada al puerto ha sido un elemento clave para la economía de la localidad, representando la fuente básica de suministro de materia prima energética.

En el apartado de las mercancías cargadas se produce una situación similar, en este caso será el mineral de hierro el que se reconozca como producto más significativo, y desde el punto de vista cuantitativo con un peso relativo en el cómputo del tráfico aún mayor que el carbón. De tal modo, que salvo en los años cuarenta y cincuenta, en todo momento ha estado en unos valores promedio, que superan el 80% del total de mercancías embarcadas en el puerto de Bilbao.

Por tanto, puede afirmarse que hasta la década de los años sesenta, han existido dos productos que han representado las tres cuartas partes del tráfico; y puede señalarse como rasgo básico la especialización que es intensa y la dependencia que la industria del País Vasco ha tenido del puerto, como elemento canalizador de mercancías para el avance de la sociedad en este tiempo.

El gráfico 3 muestra la diferencia cuantitativa que a nivel de producto comercializado tiene el cambio de siglo, para las cargas de mineal de hierro, no así para el resto de productos que se mueven en el puerto de Bilbao.

La coyuntura comercial de la década de los años treinta se ha podido ampliar, perfilándose en los cuadros 2.2.1 y 2.2.2 y en los gráficos 4.1 y 4.2. Aportamos sus cifras como testimonio de un tráfico circunscrito a una coyuntura delicada a nivel político, la década de los años treinta, apreciándose que en cabotaje es el carbón el principal elemento y el mineral el que polariza el comercio exterior, percibiéndose una disminución del tráfico, aunque la recuperación se realizaría rápidamente, ya que...

“... dada la importancia que representa la incorporación a la España Nacional de la zona de Bilbao con sus minas y factorías y en especial su puerto, se procedió con rapidez a desembarazar la Ría de cuanto impedía su libre navegación, para lo que hubo necesidad de extraer más de treinta embarcaciones de diversos portes que estaban a pique; retirar los escombros de los puentes y muros de ribera destruidos, y a comenzar los trabajos de dragado que estaban muy retrasados por el largo plazo transcurrido sin llevarse a efecto este imprescindible servicio de conservación”.³⁰

En el cabotaje siguen siendo susceptibles de tráfico los relacionados con la industrialización, como los lingotes de hierro, los materiales térreos de construcción, e incluso dentro de los artículos elaborados y semielaborados se incluyen hierros y aceros. En cuanto al comercio exterior, la situación es semejante, ya que al referente del mineral de hierro se le añaden carbones, hierros y aceros y petróleo bruto, benzol y gasolinas.

³⁰ J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*, Bilbao, Imprenta Vda. de E. Verdes, 1941, p. 9.

Los gráficos 4.1 y 4.2 muestran una síntesis de los valores ya comentados, en los que se aprecian con mayor relieve los rasgos del tráfico en cabotaje y en exterior, como se ha mencionado los productos de corte industrial conforman el grueso de las mercancías embarcadas y desembarcadas.

El comercio desarrollado a través del Depósito Franco, se recoge en las Memorias, “dada su íntima relación con el puerto... aún cuando no dependan directamente de la Junta”.³¹ En el cuadro 2.3, para los años 1927 a 1950 se plasma el movimiento de mercancías que tiene lugar en los depósitos francos de Santurce y Bilbao. Aún considerando que Bilbao empezó a funcionar a finales de 1931, ha sido la plaza de Santurce la que ha tenido mayor peso específico. Y es que no puede olvidarse que el Depósito Franco de Bilbao, era en realidad una sucursal en Uribitarte, del de Santurce, cuya actividad se inicia con la pretensión de conseguir una interiorización del puerto bilbaíno, al objeto de poder enlazar con las zonas del valle del Ebro y la parte alta de Castilla, abaratando el transporte y procurando que efectuasen su comercio exterior a través del puerto de Bilbao.³²

1.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

En lo que concierne al tráfico exterior, los últimos treinta años del siglo XX quedarán recogidos en los gráficos 5.1 y 5.2 a 9.1 y 9.2. En las importaciones se aprecia un cambio trascendente, puesto que a partir de los años setenta es el petróleo quién releva al carbón de la posición predominante, como materia prima básica para la industria, en unos porcentajes que superan el 50%, lo que supone un menor peso específico que el que había tenido el carbón en décadas anteriores.

No obstante, si consideramos que el carbón representa alrededor del 10% de las importaciones, entre ambos supondría hablar de un 60%, que sigue siendo de gran interés para una modalidad de productos, abundando en la expresión que ya se ha mencionado, de estar en presencia de un puerto, de una alta especialización en el tipo de mercancías entradas desde el exterior.

Las exportaciones se comportan de una forma bastante similar a la descrita, puesto que van a ser los “productos siderúrgicos” y los “productos petrolíferos refinados” los que copen alrededor del 65% del volumen total de mercancías que salen al exterior, por lo que también el capítulo de las salidas al extranjero define al núcleo portuario, cuya actividad se ciñe a un número de productos concretos, que gozan de gran intensidad de tráfico.

El análisis que se ha efectuado evidencia una realidad comercial que evoluciona y aunque todavía presenta unos valores “relativamente” bajos en el tráfico, están empezando a tener presencia vía marítima, productos que podríamos catalogar como “comerciales” en contraposición a los de tipo industrial, que han sido los dominantes en la tradición mercantil, así pues, “cereales y sus harinas,” “vinos, bebidas y alcoholes derivados”, tendrán un peso específico al alza respecto a otras etapas en la historia, lo que denota un cierto interés en que el puerto de Bilbao cumpla una función añadida a la ya comentada, en el contexto de la cornisa cantábrica.

1.2.4 MOVIMIENTO DE BUQUES (1878-2000)

En el puerto de Bilbao se ha recogido el capítulo de los buques en el cuadro 3.1, trasladando el movimiento atendiendo a la distinción de vapor, vela y guerra, considerando además su condición de nacionales o extranjeros, referencias que quedarán plasmadas para un periodo de tiempo concreto, que abarcará desde 1922 a 1950.

³¹ J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora...*, mem. cit., 1941, p. 27.

³² Los detalles concernientes al Depósito Franco pueden verse en J. Dorao Lanzagorta, (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y...*, op. cit., pp. 227-228. Y J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de Ingresos y Gastos*, Bilbao, Imprenta Vda. de E. Verdes, 1931, p. 18.

En los cuadros 3.2 y 3.3 se estudiará la trayectoria de crecimiento del puerto, en base a los indicadores usuales del número y la Carga Media del Buque (C.M.B.) y de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), del que solo disponemos información desde finales de la década de los años cuarenta, completándose este análisis en ambos casos hasta el año 2000, facilitando la evolución de la variable Tamaño Medio del Buque (T.M.B.).³³

La navegación en el puerto de Bilbao desde la óptica del buque dejará constancia, en el mencionado cuadro 3.1, de un movimiento acorde con los tiempos, expresando un crecimiento progresivo de la navegación a vapor respecto de la de vela, desapareciendo ésta última a partir de los años cuarenta. La presencia de barcos de guerra se incluye, aunque para nuestro análisis no es de relieve, observándose que salvo para la coyuntura de la Guerra Civil, podemos entender que sus cifras se comportan de manera similar a otros puertos. También se ha distinguido entre buques nacionales y extranjeros, suponiendo estos últimos como promedio, alrededor de un 25% del total.

A pesar de que el volumen de mercancías movidas requiere de comentarios en otro apartado, es quizás imprescindible hacer una valoración genérica, por su relación con el movimiento de buques presentado en los cuadros 3.2 y 3.3, en la medida que ambas circunstancias están estrechamente relacionadas, dándose el caso de que el volumen de tráfico que se alcanzó a finales del siglo XIX y comienzos del XX, no vuelve a recuperarse hasta mitad de los años sesenta.

El crecimiento en términos globales no empieza a ser significativo hasta la mitad de la década de los años setenta, y es en estos momentos cuando tiene lugar el desarrollo de las tecnologías, que aplicadas a la flota evidencian una modernidad, que se traduce en términos estadísticos en la coincidencia de ese crecimiento ya referido del total de tráfico, con la progresiva reducción del número de buques y la espectacular subida de las T.R.B., que a niveles de ratios elaborados, supone considerar el alza del T.M.B. y el progreso constatado de la C.M.B.

Los gráficos 10 y 11 muestran la evolución de los indicadores utilizados, y en general, dejan vislumbrar que el movimiento de buques trasluce las consecuencias del proceso de apertura económica que se vive en España, del que sin duda participan aquellos enclaves que, como Bilbao, gozan de un espacio preferente en el conjunto del sistema portuario estatal.

1.2.5. PASAJEROS (1930-2000)

El movimiento de pasajeros en el período 1930-2000 se reconoce en el cuadro 4, percibiéndose una tendencia bastante estable hasta los años sesenta, que se cuantifica en torno a los 5.000, cifra que pone de manifiesto la escasa incidencia.

En la segunda mitad de la década de los años sesenta el tráfico experimenta un crecimiento espectacular, que alcanza su punto álgido en 1970, para a partir de ahí iniciar un declive que concluye con su desaparición a finales de la mencionada década. La razón de esta oscilación responde a la existencia de una línea regular de un armador sueco que unía Bilbao con Southampton, cuya anulación traería consigo el ya comentado descenso del tráfico.

La recuperación del movimiento de pasajeros, tras quince años donde es prácticamente inexistente, se debe a la inauguración en abril de 1993 de una línea que unirá este puerto con el de Portsmouth en el Reino Unido, por lo que de nuevo el movimiento de pasajeros se hace patente.

³³ La importancia de Bilbao en el proceso de modernización española es un tema bien conocido. La relación de la riqueza minera del Norte de España y su vinculación al buque que facilita las llegadas y salidas en este ámbito están relacionadas, entre otros, en E. Torres Villanueva, "Barcos, carbón y mineral de hierro". Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900", en *Revista de Historia Económica*, IX, 1, 1991, pp. 11-32. Y también en J.M. Valdaliso Gago, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

1.2.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen de la actividad marítima llevada a cabo en las últimas décadas del siglo XX, es la información que se traslada a las tablas 1 a 6.

El tráfico total y la parte que le corresponde a las categorías básicas de cabotaje y exterior sirve para elaborar la tabla 1, en la que se reconoce el ligero descenso y en cualquier caso la estabilización que experimenta el cabotaje a partir de la década de los años setenta, así como el progresivo incremento y cierta tendencia estabilizadora del capítulo de exterior en los últimos años, incluyendo un ligero declive entre 1995-1997.

Las causas que explican este proceso podemos establecerlas, por un lado, en el cese definitivo de la actividad de Altos Hornos de Vizcaya, lo que provocaría una disminución significativa en los movimientos de carbón y mineral de hierro; de otro, la reducción en el tráfico de petróleo crudo y productos refinados originados por Petronor; factores que desencadenan el descenso de la actividad mercantil en el puerto.

La tabla 2 muestra la relación de mercancías embarcadas y desembarcadas en el tráfico exterior, evolución que tiene lugar sin grandes altibajos, si bien, la proporción de las importaciones es muy superior a las exportaciones, y tal como ha quedado patente, a esta situación ha contribuido muy particularmente la entrada de petróleo crudo, que por si mismo ya supera el volumen de salidas al exterior.

Las mercancías que se mueven en el puerto de Bilbao atendiendo a su presentación, son los registros que se visualizan en la tabla 3, en la que tienen presencia tanto los graneles líquidos y sólidos, como el capítulo de la mercancía general y el volumen de productos que son transportados en contenedores. Y será a partir de la mitad de la década de los años setenta, cuando los graneles líquidos muevan en toneladas lo mismo o incluso a veces más que el conjunto de los sólidos y la mercancía general.

Sin embargo, precisamos que el repunte que se observa en el apartado de mercancía general, evidencia rasgos relativos a las líneas de actuación, proclives a potenciar una mayor y más diversa actividad comercial en este puerto; y la adaptación a las nuevas tecnologías del transporte, dejando al descubierto una política de crecimiento, donde la mercancía trasladada en contenedores, figura entre los elementos principales, a tener en cuenta en la trayectoria del puerto de Bilbao. También es interesante poner de manifiesto como el intento de potenciar la actividad de graneles sólidos, se ha visto afectado por el cierre de Altos Hornos de Vizcaya en la mitad de la década de los noventa.

La tabla 4 recoge el tráfico de otras mercancías, pesca, avituallamiento y tráfico local, que son elementos que presentan una incidencia mínima en el cómputo general del movimiento portuario. Ahora bien, la actividad comercial que se canaliza mediante el uso de contenedores se observa en la tabla 5, en la que se constata desde mitad de los años setenta, un crecimiento sostenido del volumen de mercancías que se mueven por contenedores. Hay que resaltar la fuerte alza del índice de contenerización, como paradigma del progreso del puerto de Bilbao. Las inversiones realizadas en infraestructura y la propia ampliación del puerto que se ha abordado en los últimos años, han contribuido a los resultados que en los niveles de tráfico se han alcanzado.

La tabla 6 dejará reflejado el movimiento de pasajeros y la evolución del número de buques, en este caso debe comentarse que la estabilidad en el indicador numérico, que se mueve en torno a unos 4.000 desde los inicios de la década de los años ochenta, no es óbice para hablar de un tonelaje que se ha incrementado de forma apreciable en ese mismo período de tiempo, consecuencia del mayor tamaño de los buques y del progreso y avance en lo que concierne a las nuevas tecnologías del transporte aplicadas a la navegación y las ya referidas reformas de las instalaciones portuarias, que han sabido adaptarse al reto de la modernidad.

Las últimas décadas han supuesto para el puerto de Bilbao profundas remodelaciones en todos los ámbitos, en su estructura, organización e incluso en la propia fisonomía, cambios que van dando sus frutos, permitiendo consolidar la situación general del recinto en el marco general, convirtiéndose

en referencia obligada en el panorama Vasco y Estatal, y lo que es más importante en un gran generador de empleo y riqueza.³⁴

REGISTRO DE MEMORIAS

1879-1881, 1879-1888, 1882-1883, 1889-1895, 1898-1901, 1902-1903, 1903-1904, 1906-1907, 1908-1909, 1910-1911, 1912-1913, 1914-1915, 1916-1917, 1918-1919, 1920-1921, 1923-1924, 1929-1930, 1931-1932, 1933-1934, 1936-1937, 1936-1940, 1945-1946, 1947-1948, 1947-1948, 1949-1951, 1952-1955, 1956-1957, 1958-2000.

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.bilbaoport.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.B.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

J.O.P.B.- Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

A.P.B.- Autoridad Portuaria de Bilbao.

U.P.V.- Universidad del País Vasco.



Infografía del Puerto de Bilbao. Año 2004

³⁴ Ver Informe Memoria 2001.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Bilbao (1878-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1878	1.771.948	209.183	1.981.131	1929	2.285.991	2.227.060	4.513.051
1879	1.791.961	209.893	2.001.854	1930	1.786.109	1.986.490	3.772.599
1880	2.591.660	252.700	2.844.360	1931	1.166.000	1.580.000	2.746.000
1881	2.934.313	247.910	3.182.223	1932	1.117.000	1.488.000	2.605.000
1882	3.753.557	343.546	4.097.103	1933	1.222.000	1.469.000	2.691.000
1883	3.585.468	357.967	3.943.435	1934	1.239.000	1.578.000	2.817.000
1884	3.196.153	383.531	3.579.684	1935	1.388.000	1.651.000	3.039.000
1885	3.434.088	431.340	3.865.428	1936	1.217.191	975.526	2.192.717
1886	3.921.164	473.270	4.394.434	1937	957.618	498.282	1.455.900
1887	4.076.940	548.348	4.625.288	1938	1.440.342	1.452.187	2.892.529
1888	3.879.816	580.155	4.459.971	1939	1.145.909	1.696.046	2.841.955
1889	4.354.037	684.367	5.038.404	1940	852.060	1.879.787	2.731.847
1890	3.911.842	822.237	4.734.079	1941	570.000	1.827.000	2.397.000
1891	3.764.605	754.570	4.519.175	1942	807.000	1.628.000	2.435.000
1892	4.368.969	759.865	5.128.834	1943	627.000	1.752.000	2.379.000
1893	4.293.047	774.732	5.067.779	1944	670.000	1.761.000	2.431.000
1894	4.219.019	763.160	4.982.179	1945	407.000	1.722.000	2.129.000
1895	5.042.773	732.491	5.775.264	1946	662.000	1.816.000	2.478.000
1896	4.954.492	838.316	5.792.808	1947	663.000	1.932.000	2.595.000
1897	4.894.878	779.879	5.674.757	1948	683.211	2.211.709	2.894.920
1898	4.974.150	791.478	5.765.628	1949	684.091	2.182.421	2.866.512
1899	4.897.000	910.000	5.807.000	1950	681.503	2.562.666	3.244.169
1900	4.833.446	973.995	5.807.441	1951	981.414	2.478.919	3.460.333
1901	4.295.753	941.895	5.237.648	1952	995.304	2.634.684	3.629.988
1902	4.558.409	947.747	5.506.156	1953	941.616	2.811.360	3.752.976
1903	4.364.682	932.924	5.297.606	1954	822.036	3.027.948	3.849.984
1904	4.121.323	973.395	5.094.718	1955	926.878	3.089.685	4.016.563
1905	4.557.162	973.232	5.530.394	1956	1.135.742	3.244.534	4.380.276
1906	4.358.664	994.244	5.352.908	1957	1.026.659	3.260.428	4.287.087
1907	3.981.011	984.302	4.965.313	1958	866.769	3.456.869	4.323.638
1908	3.601.723	1.017.879	4.619.602	1959	964.064	3.150.395	4.114.459
1909	3.510.243	975.459	4.485.702	1960	1.347.709	3.018.971	4.366.680
1910	3.308.337	1.077.736	4.386.073	1961	1.282.292	3.649.698	4.931.990
1911	2.847.184	1.006.859	3.854.043	1962	1.167.585	4.185.600	5.353.185
1912	3.318.087	1.157.283	4.475.370	1963	862.787	3.150.453	4.013.240
1913	3.332.579	1.434.352	4.766.931	1964	1.102.692	4.508.517	5.611.209
1914	2.481.161	1.359.432	3.840.593	1965	1.065.975	5.658.721	6.724.696
1915	2.428.855	1.251.774	3.680.629	1966	1.202.212	5.933.547	7.135.759
1916	2.724.848	1.361.701	4.086.549	1967	1.675.112	5.315.556	6.990.668
1917	2.467.711	1.225.414	3.693.125	1968	2.029.663	6.926.538	8.956.201
1918	2.787.338	1.316.514	4.103.852	1969	2.450.019	7.183.487	9.633.506
1919	1.756.840	1.069.124	2.825.964	1970	3.816.170	7.367.976	11.184.146
1920	2.274.658	1.153.161	3.427.819	1971	2.798.446	8.620.689	11.419.135
1921	805.363	1.145.145	1.950.508	1972	3.619.780	10.130.018	13.749.798
1922	1.283.000	1.114.000	2.397.000	1973	5.975.361	12.739.139	18.714.500
1923	1.600.000	1.614.000	3.214.000	1974	5.898.230	13.618.141	19.516.371
1924	1.987.000	1.716.000	3.703.000	1975	4.891.155	13.792.568	18.683.723
1925	1.819.000	1.763.000	3.582.000	1976	4.926.522	14.720.192	19.646.714
1926	1.126.000	1.465.000	2.591.000	1977	5.351.710	12.813.383	18.165.093
1927	2.127.000	1.825.000	3.952.000	1978	6.076.634	11.916.816	17.993.450
1928	2.211.000	1.760.000	3.971.000	1979	7.644.930	14.445.927	22.090.857

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los registros que se presentan originalmente en miles de toneladas se han pasado a toneladas. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

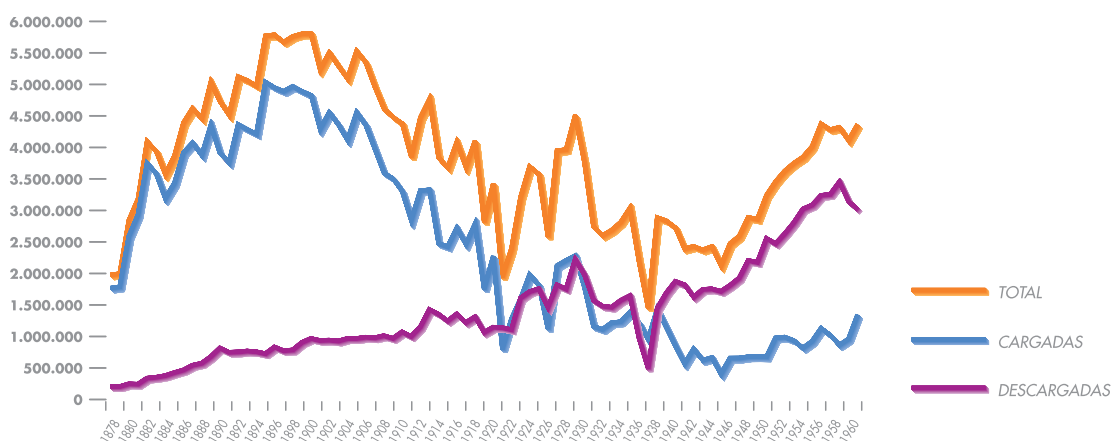
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Bilbao (1878-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1980	6.984.233	13.903.647	20.887.880	1991	8.487.248	18.893.223	27.380.471
1981	6.216.490	13.264.225	19.480.715	1992	7.543.940	17.973.512	25.517.452
1982	6.949.064	14.395.210	21.344.274	1993	7.717.862	17.284.452	25.002.314
1983	8.080.705	14.657.469	22.738.174	1994	7.763.798	17.701.195	25.464.993
1984	9.029.458	14.603.926	23.633.384	1995	6.912.541	18.094.946	25.007.487
1985	9.573.730	16.282.658	25.856.388	1996	6.838.805	14.897.546	21.736.351
1986	8.239.969	15.768.500	24.008.469	1997	6.826.753	15.584.553	22.411.306
1987	8.045.031	15.937.909	23.982.940	1998	7.947.697	18.491.087	26.438.784
1988	8.916.519	17.415.761	26.332.280	1999	7.243.864	18.786.031	26.029.895
1989	8.327.961	18.637.940	26.965.901	2000	7.957.613	19.561.493	27.519.106
1990	7.219.357	17.986.102	25.205.459				

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

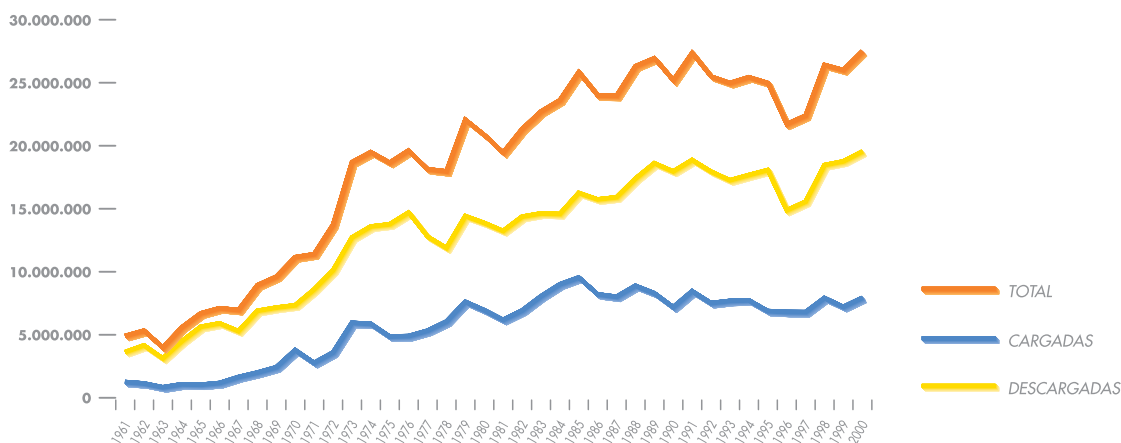
Nota: Los registros que se presentan originalmente en miles de toneladas se han pasado a toneladas. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Bilbao (1878-1960)



Fuente: Cuadro 1.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Bilbao (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.1.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-2000) Miles de toneladas**

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Entrada	Salida	Total	Importación	Exportación	Total	
1878	47	99	146	162	1.673	1.835	1.981
1879	50	89	139	160	1.703	1.863	2.002
1880	54	84	138	199	2.507	2.706	2.844
1881	48	87	135	200	2.847	3.047	3.182
1882	46	98	144	297	3.656	3.953	4.097
1883	51	115	166	307	3.470	3.777	3.943
1884	51	116	167	333	3.080	3.413	3.580
1885	51	110	161	380	3.324	3.704	3.865
1886	58	124	182	415	3.797	4.212	4.394
1887	61	133	194	487	3.944	4.431	4.625
1888	81	130	211	499	3.750	4.249	4.460
1889	93	125	218	591	4.229	4.820	5.038
1890	103	151	254	719	3.761	4.480	4.734
1891	121	145	266	633	3.620	4.253	4.519
1892	130	161	291	630	4.208	4.838	5.129
1893	147	161	308	628	4.132	4.760	5.068
1894	165	173	338	598	4.046	4.644	4.982
1895	173	182	355	559	4.861	5.420	5.775
1896	174	205	379	664	4.750	5.414	5.793
1897	195	197	392	585	4.698	5.283	5.675
1898	204	200	404	587	4.774	5.361	5.765
1899	121	171	292	789	4.726	5.515	5.807
1900	176	208	384	798	4.625	5.423	5.807
1901	155	186	341	787	4.110	4.897	5.238
1902	179	219	398	769	4.339	5.108	5.506
1903	178	211	389	755	4.154	4.909	5.298
1904	201	217	418	772	3.904	4.676	5.094
1905	202	215	417	771	4.342	5.113	5.530
1906	221	214	435	773	4.145	4.918	5.353
1907	302	209	511	682	3.772	4.454	4.965
1908	309	220	529	709	3.382	4.091	4.620
1909	286	212	498	689	3.299	3.988	4.486
1910	398	222	620	680	3.086	3.766	4.386
1911	369	190	559	638	2.657	3.295	3.854
1912	414	218	632	743	3.100	3.843	4.475
1913	531	239	770	903	3.094	3.997	4.767
1914	543	219	762	817	2.261	3.078	3.840
1915	632	209	841	620	2.220	2.840	3.681
1916	609	239	848	753	2.486	3.239	4.087
1917	567	398	965	658	2.070	2.728	3.693
1918	793	398	1.191	524	2.389	2.913	4.104
1919	700	195	895	369	1.562	1.931	2.826
1920	810	198	1.008	343	2.077	2.420	3.428
1921	651	154	805	494	651	1.145	1.950
1922	592	173	765	522	1.110	1.632	2.397
1923	1.127	243	1.370	487	1.357	1.844	3.214
1924	1.161	313	1.474	555	1.674	2.229	3.703
1925	1.126	325	1.451	637	1.494	2.131	3.582
1926	988	313	1.301	477	813	1.290	2.591
1927	950	330	1.280	875	1.797	2.672	3.952
1928	797	338	1.135	963	1.873	2.836	3.971
1929	1.147	491	1.638	1.080	1.795	2.875	4.513
1930	1.073	460	1.533	914	1.326	2.240	3.773
1931	922	343	1.265	658	823	1.481	2.746

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-2000) Miles de toneladas (Continuación)**

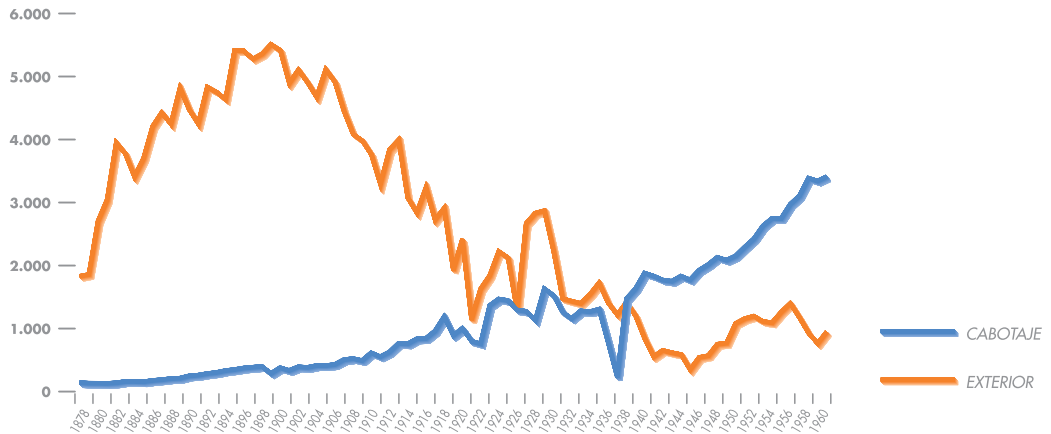
Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Entrada	Salida	Total	Importación	Exportación	Total	
1932	839	326	1.165	649	791	1.440	2.605
1933	939	347	1.286	530	875	1.405	2.691
1934	905	368	1.273	673	871	1.544	2.817
1935	958	354	1.312	693	1.034	1.727	3.039
1936	584	198	782	392	1.019	1.411	2.193
1937	144	90	234	355	867	1.222	1.456
1938	1.101	375	1.476	351	1.066	1.417	2.893
1939	1.258	376	1.634	438	770	1.208	2.842
1940	1.446	439	1.885	434	413	847	2.732
1941	1.440	399	1.839	387	171	558	2.397
1942	1.428	348	1.776	200	459	659	2.435
1943	1.409	347	1.756	343	280	623	2.379
1944	1.476	361	1.837	285	309	594	2.431
1945	1.427	351	1.778	295	56	351	2.129
1946	1.478	453	1.931	338	209	547	2.478
1947	1.578	443	2.021	354	220	574	2.595
1948	1.696	440	2.136	515	242	757	2.893
1949	1.688	402	2.090	493	281	774	2.864
1950	1.760	397	2.157	802	283	1.085	3.242
1951	1.855	443	2.298	624	538	1.162	3.460
1952	1.939	489	2.428	696	506	1.202	3.630
1953	2.136	498	2.634	675	444	1.119	3.753
1954	2.192	561	2.753	836	261	1.097	3.850
1955	2.239	513	2.752	851	414	1.265	4.017
1956	2.442	535	2.977	802	601	1.403	4.380
1957	2.565	545	3.110	695	482	1.177	4.287
1958	2.715	677	3.392	742	190	932	4.324
1959	2.527	820	3.347	623	144	767	4.114
1960	2.506	909	3.415	513	439	952	4.367
1961	2.770	964	3.734	880	318	1.198	4.932
1962	2.856	966	3.822	1.330	201	1.531	5.353
1963	1.572	643	2.215	1.578	220	1.798	4.013
1964	2.773	766	3.539	1.735	337	2.072	5.611
1965	3.050	846	3.897	2.608	220	2.828	6.725
1966	3.080	1.019	4.099	2.854	183	3.037	7.136
1967	3.091	1.414	4.505	2.225	261	2.486	6.991
1968	4.381	1.663	6.044	2.546	366	2.912	8.956
1969	3.864	1.798	5.662	3.320	652	3.972	9.634
1970	4.407	1.651	6.058	4.293	833	5.126	11.184
1971	4.646	1.660	6.306	3.975	1.139	5.114	11.419
1972	3.659	1.991	5.650	6.471	1.629	8.100	13.750
1973	2.554	3.521	6.075	10.185	2.455	12.640	18.715
1974	2.791	3.714	6.505	10.827	2.184	13.011	19.516
1975	2.387	3.135	5.521	11.406	1.757	13.162	18.684
1976	2.146	2.956	5.103	12.574	1.970	14.544	19.647
1977	2.363	3.109	5.473	10.450	2.242	12.692	18.165
1978	1.656	2.790	4.446	10.261	3.287	13.548	17.993
1979	1.737	3.385	5.122	12.709	4.259	16.968	22.091
1980	1.733	3.358	5.091	12.170	3.626	15.797	20.888
1981	1.674	2.458	4.132	11.590	3.759	15.349	19.481
1982	1.409	2.005	3.414	12.986	4.944	17.930	21.344
1983	1.592	2.564	4.156	13.065	5.517	18.582	22.738
1984	2.053	2.454	4.507	12.551	6.575	19.126	23.633
1985	1.476	2.047	3.524	14.806	7.527	22.333	25.856

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Bilbao (1878-2000) Miles de toneladas (Continuación)

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Entrada	Salida	Total	Importación	Exportación	Total	
1986	1.181	1.533	2.713	14.588	6.707	21.295	24.008
1987	1.018	1.775	2.793	14.920	6.270	21.190	23.983
1988	1.006	1.461	2.467	16.410	7.456	23.865	26.332
1989	957	1.445	2.402	17.681	6.883	24.564	26.966
1990	664	1.463	2.127	17.322	5.757	23.078	25.205
1991	450	1.524	1.975	18.443	6.963	25.406	27.380
1992	523	1.437	1.960	17.451	6.107	23.558	25.517
1993	470	1.289	1.759	16.815	6.429	23.243	25.002
1994	742	903	1.645	16.959	6.861	23.820	25.465
1995	498	1.612	2.110	17.597	5.301	22.898	25.007
1996	508	1.402	1.911	14.389	5.436	19.825	21.736
1997	371	1.048	1.420	15.213	5.779	20.992	22.411
1998	517	1.249	1.766	17.974	6.699	24.673	26.439
1999	560	1.542	2.102	18.226	5.702	23.928	26.030
2000	461	2.125	2.586	19.101	5.833	24.934	27.520

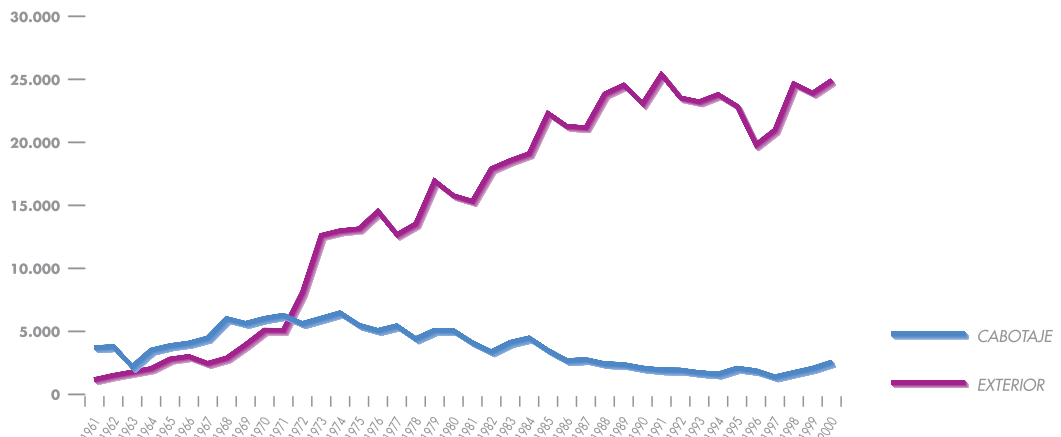
Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2A. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Bilbao (1878-1960)



Fuente: Cuadro 1.2.

Gráfico 2B. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Bilbao (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.2.

**Cuadro 2.1. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-1961) Miles de toneladas**

Años	Productos descargados								
	Importación			Cabotaje entrada			Total		
	Carbón	Resto	Total	Carbón	Resto	Total	Carbón	Resto	Total
1878	90	72	162	19	28	47	109	100	209
1879	78	82	160	17	33	50	95	115	210
1880	105	94	199	22	32	54	127	126	253
1881	114	86	200	18	30	48	132	116	248
1882	172	125	297	16	30	46	188	155	343
1883	179	128	307	17	34	51	196	162	358
1884	208	125	333	16	35	51	224	160	384
1885	267	113	380	13	38	51	280	151	431
1886	277	138	415	17	41	58	294	179	473
1887	349	138	487	20	41	61	369	179	548
1888	385	114	499	36	45	81	421	159	580
1889	440	151	591	46	47	93	486	198	684
1890	549	170	719	56	47	103	605	217	822
1891	481	152	633	69	52	121	550	204	754
1892	478	152	630	82	48	130	560	200	760
1893	515	113	628	98	49	147	613	162	775
1894	466	132	598	111	54	165	577	186	763
1895	428	131	559	118	55	173	546	186	732
1896	523	141	664	127	47	174	650	188	838
1897	476	109	585	137	58	195	613	167	780
1898	455	132	587	147	57	204	602	189	791
1899	629	160	789	59	62	121	688	222	910
1900	635	163	798	106	70	176	741	233	974
1901	617	170	787	85	70	155	702	240	942
1902	605	164	769	105	74	179	710	238	948
1903	603	152	755	97	81	178	700	233	933
1904	604	168	772	129	72	201	733	240	973
1905	570	201	771	139	63	202	709	264	973
1906	602	171	773	124	97	221	726	268	994
1907	509	173	682	197	105	302	706	278	984
1908	536	173	709	204	105	309	740	278	1.018
1909	522	167	689	188	98	286	710	265	975
1910	487	193	680	260	138	398	747	331	1.078
1911	475	163	638	276	93	369	751	256	1.007
1912	533	210	743	323	91	414	856	301	1.157
1913	624	279	903	335	196	531	959	475	1.434
1914	608	209	817	329	213	542	937	422	1.359
1915	428	192	620	406	226	632	834	418	1.252
1916	563	190	753	379	230	609	942	420	1.362
1917	525	133	658	381	186	567	906	319	1.225
1918	393	131	524	625	168	793	1.018	299	1.317
1919	196	173	369	556	144	700	752	317	1.069
1920	35	308	343	647	163	810	682	471	1.153
1921	164	330	494	515	136	651	679	466	1.145
1922			522			592	643	471	1.114
1923			487			1.127	942	672	1.614
1924			555			1.161	1.067	649	1.716
1925			637			1.126	1.095	668	1.763
1926			477			988	892	573	1.465

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El resto de descargadas equivale a todo el tráfico excepto el carbón y en cargadas a todo el tráfico excepto el mineral de hierro.

**Cuadro 2.1. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-1961) Miles de toneladas (Continuación)**

Años	Productos descargados								
	Importación			Cabotaje entrada			Total		
	Carbón	Resto	Total	Carbón	Resto	Total	Carbón	Resto	Total
1927			875			950	1.187	638	1.825
1928			963			797	1.028	732	1.760
1929	423	657	1.080	811	336	1.147	1.234	993	2.227
1930	389	525	914	821	252	1.073	1.210	777	1.987
1931	257	401	658	719	203	922	976	604	1.580
1932	187	462	649	648	191	839	835	653	1.488
1933	179	351	530	631	308	939	810	659	1.469
1934	262	411	673	628	277	905	890	688	1.578
1935	238	455	693	665	293	958	903	748	1.651
1936	113	279	392	384	200	584	497	479	976
1937	285	70	355	9	135	143	294	205	498
1938	74	277	351	862	239	1.101	936	516	1.452
1939	29	409	438	881	377	1.258	910	786	1.696
1940	16	418	434	1.030	416	1.446	1.046	834	1.880
1941	9	378	387	1.045	395	1.440	1.054	773	1.827
1942	3	197	200	1.002	426	1.428	1.005	623	1.628
1943	4	339	343	1.008	401	1.409	1.012	740	1.752
1944		285	285	1.041	435	1.476	1.041	720	1.761
1945		295	295	1.019	408	1.427	1.019	703	1.722
1946	10	328	338	1.028	450	1.478	1.038	778	1.816
1947		354	354	1.074	504	1.578	1.074	858	1.932
1948	123	392	515	1.127	569	1.696	1.250	961	2.211
1949	230	263	493	1.129	559	1.688	1.359	822	2.181
1950	224	578	802	1.027	733	1.760	1.251	1.311	2.562
1951	162	462	624	1.124	731	1.855	1.286	1.193	2.479
1952	304	392	696	1.096	843	1.939	1.400	1.235	2.635
1953	257	418	675	1.169	967	2.136	1.426	1.385	2.811
1954	237	599	836	1.238	954	2.192	1.475	1.553	3.028
1955	210	641	851	1.243	996	2.239	1.453	1.637	3.090
1956	102	700	802	1.376	1.066	2.442	1.478	1.766	3.244
1957	132	563	695	1.353	1.212	2.565	1.485	1.775	3.260
1958	155	587	742	1.394	1.321	2.715	1.549	1.908	3.457
1959	160	463	623	1.302	1.225	2.527	1.462	1.688	3.150
1960	73	440	513	1.408	1.098	2.506	1.481	1.538	3.019
1961							1.561	2.089	3.650

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El resto de descargadas equivale a todo el tráfico excepto el carbón y en cargadas a todo el tráfico excepto el mineral de hierro.

**Cuadro 2.1. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-1961) Miles de toneladas (Continuación)**

Años	Productos cargados								
	Exportación			Cabotaje salida			Total		
	Mineral	Resto	Total	Mineral	Resto	Total	Mineral	Resto	Total
1878	1.660	13	1.673	43	56	99	1.703	69	1.772
1879	1.692	11	1.703	44	45	89	1.736	56	1.792
1880	2.445	62	2.507	48	36	84	2.493	98	2.591
1881	2.808	39	2.847	44	43	87	2.852	82	2.934
1882	3.628	28	3.656	45	53	98	3.673	81	3.754
1883	3.446	24	3.470	49	66	115	3.495	90	3.585
1884	3.065	15	3.080	37	79	116	3.102	94	3.196
1885	3.285	39	3.324	26	84	110	3.311	123	3.434
1886	3.733	64	3.797	30	94	124	3.763	158	4.921
1887	3.839	105	3.944	34	99	133	3.873	204	4.077
1888	3.657	93	3.750	29	101	130	3.686	194	3.880
1889	4.142	87	4.229	20	105	125	4.162	192	4.354
1890	3.684	77	3.761	22	129	151	3.706	206	3.912
1891	3.514	106	3.620	32	113	145	3.546	219	3.765
1892	4.157	51	4.208	22	139	161	4.179	190	4.369
1893	4.065	67	4.132	26	135	161	4.091	202	4.293
1894	3.994	52	4.046	39	134	173	4.033	186	4.219
1895	4.805	56	4.861	40	142	182	4.845	198	5.043
1896	4.691	59	4.750	56	149	205	4.747	208	4.955
1897	4.626	72	4.698	55	142	197	4.681	214	4.895
1898	4.707	67	4.774	61	139	200	4.768	206	4.974
1899	4.667	59	4.726	28	143	171	4.695	202	4.897
1900	4.585	40	4.625	51	157	208	4.636	197	4.833
1901	4.058	52	4.110	48	138	186	4.106	190	4.296
1902	4.287	52	4.339	86	133	219	4.373	185	4.558
1903	4.093	61	4.154	61	150	211	4.154	211	4.365
1904	3.844	60	3.904	55	162	217	3.899	222	4.121
1905	4.254	88	4.342	45	170	215	4.299	258	4.557
1906	4.075	70	4.145	49	165	214	4.124	235	4.359
1907	3.700	72	3.772	30	179	209	3.730	251	3.981
1908	3.327	55	3.382	38	182	220	3.365	237	3.602
1909	3.206	93	3.299	46	166	212	3.252	259	3.511
1910	3.026	60	3.086	50	172	222	3.076	232	3.308
1911	2.598	59	2.657	23	167	190	2.621	226	2.847
1912	3.040	60	3.100	14	204	218	3.054	264	3.318
1913	3.056	38	3.094	17	222	239	3.073	260	3.333
1914	2.204	57	2.261	22	198	220	2.226	255	2.481
1915	2.114	106	2.220	14	195	209	2.128	301	2.429
1916	2.431	55	2.486	50	189	239	2.481	244	2.725
1917	2.041	29	2.070	47	351	398	2.088	380	2.468
1918	2.368	21	2.389	43	355	398	2.411	376	2.787
1919	1.521	41	1.562	17	178	195	1.538	219	1.757
1920	2.017	60	2.077	17	181	198	2.034	241	2.275
1921	622	29	651	9	145	154	631	174	805
1922			1.110			173	1.105	178	1.283
1923			1.357			243	1.365	235	1.600
1924			1.674			313	1.671	316	1.987
1925			1.494			325	1.540	279	1.819
1926	813			313	845	281	1.126		

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El resto de descargadas equivale a todo el tráfico excepto el carbón y en cargadas a todo el tráfico excepto el mineral de hierro.

**Cuadro 2.1. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-1961) Miles de toneladas (Continuación)**

Años	Productos cargados								
	Exportación			Cabotaje salida			Total		
	Mineral	Resto	Total	Mineral	Resto	Total	Mineral	Resto	Total
1927	1.797			330	1.850	277	2.127		
1928	1.873			338	1.919	292	2.211		
1929	1.792	3	1.795	56	435	491	1.848	438	2.286
1930	1.301	25	1.326	108	352	460	1.409	377	1.786
1931	806	17	823	89	254	343	895	271	1.166
1932	754	37	791	70	256	326	824	293	1.117
1933	846	29	875	80	267	347	926	296	1.222
1934	838	33	871	64	304	368	902	337	1.239
1935	1.014	20	1.034	48	306	354	1.062	326	1.388
1936	1.008	11	1.019	29	169	198	1.037	180	1.217
1937	839	29	868	1	90	91	840	119	959
1938	1.012	54	1.066	132	242	374	1.144	296	1.440
1939	742	28	770	79	297	376	821	325	1.146
1940	401	12	413	50	389	439	451	401	852
1941	157	14	171	68	331	399	225	345	570
1942	441	18	459	75	273	348	516	291	807
1943	247	33	280	89	258	347	336	291	627
1944	271	38	309	74	287	361	345	325	670
1945	17	39	56	67	284	351	84	323	407
1946	183	26	209	80	374	453	263	400	662
1947	204	16	220	89	354	443	293	370	663
1948	224	18	242	82	358	440	306	376	682
1949	244	37	281	85	317	402	329	354	683
1950	258	25	283	87	310	397	345	335	680
1951	435	103	538	143	300	443	578	403	981
1952	422	84	506	169	320	489	591	404	995
1953	352	92	444	187	311	498	539	403	942
1954	210	51	261	257	304	561	467	355	822
1955	348	66	414	216	297	513	564	363	927
1956	545	56	601	221	314	535	766	370	1.136
1957	452	30	482	255	290	545	707	320	1.027
1958	164	26	190	415	262	677	579	288	867
1959	96	48	144	555	265	820	651	313	964
1960	266	173	439	659	250	909	925	423	1.348
1961							954	328	1.282

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El resto de descargas equivale a todo el tráfico excepto el carbón y en cargadas a todo el tráfico excepto el mineral de hierro.

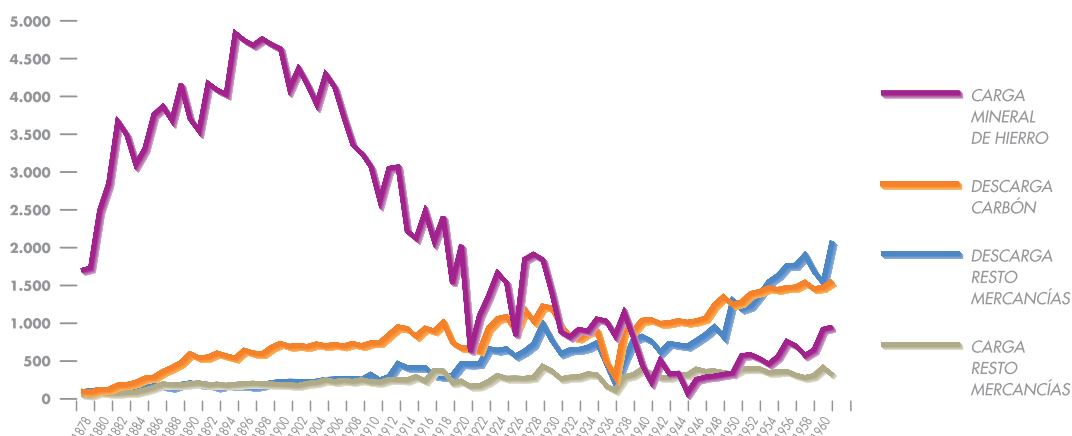
**Cuadro 2.1. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Bilbao (1878-1961) Miles de toneladas (Continuación)**

Total tráfico											
Años	Cabotaje	Exterior	Total	Años	Cabotaje	Exterior	Total	Años	Cabotaje	Exterior	Total
1878	146	1.835	1.981	1906	435	4.918	5.353	1934	1.273	1.544	2.817
1879	139	1.863	2.002	1907	511	4.454	4.965	1935	1.312	1.727	3.039
1880	138	2.706	2.844	1908	529	4.091	4.620	1936	782	1.411	2.193
1881	135	3.047	3.182	1909	498	3.988	4.486	1937	234	1.223	1.457
1882	144	3.953	4.097	1910	620	3.766	4.386	1938	1.475	1.417	2.892
1883	166	3.777	3.943	1911	559	3.295	3.854	1939	1.634	1.208	2.842
1884	167	3.413	3.580	1912	632	3.843	4.475	1940	1.885	847	2.732
1885	161	3.704	3.865	1913	770	3.997	4.767	1941	1.839	558	2.397
1886	182	4.212	4.394	1914	762	3.078	3.840	1942	1.776	659	2.435
1887	194	4.431	4.625	1915	841	2.840	3.681	1943	1.756	623	2.379
1888	211	4.249	4.460	1916	848	3.239	4.087	1944	1.837	594	2.431
1889	218	4.820	5.038	1917	965	2.728	3.693	1945	1.778	351	2.129
1890	254	4.480	4.734	1918	1.191	2.913	4.104	1946	1.931	547	2.478
1891	266	4.253	4.519	1919	895	1.931	2.826	1947	2.021	574	2.595
1892	291	4.838	5.129	1920	1.008	2.420	3.428	1948	2.136	757	2.893
1893	308	4.760	5.068	1921	805	1.145	1.950	1949	2.090	774	2.864
1894	338	4.644	4.982	1922	765	1.632	2.397	1950	2.157	1.085	3.242
1895	355	5.420	5.775	1923	1.370	1.844	3.214	1951	2.298	1.162	3.460
1896	379	5.414	5.793	1924	1.474	2.229	3.703	1952	2.428	1.202	3.630
1897	392	5.283	5.675	1925	1.451	2.131	3.582	1953	2.634	1.119	3.753
1898	404	5.361	5.765	1926	1.301	1.290	2.591	1954	2.753	1.097	3.850
1899	292	5.515	5.807	1927	1.280	2.672	3.952	1955	2.752	1.265	4.017
1900	384	5.423	5.807	1928	1.135	2.836	3.971	1956	2.977	1.403	4.380
1901	341	4.897	5.238	1929	1.638	2.875	4.513	1957	3.110	1.177	4.287
1902	398	5.108	5.506	1930	1.533	2.240	3.773	1958	3.392	932	4.324
1903	389	4.909	5.298	1931	1.265	1.481	2.746	1959	3.347	767	4.114
1904	418	4.676	5.094	1932	1.165	1.440	2.605	1960	3.415	952	4.367
1905	417	5.113	5.530	1933	1.286	1.405	2.691	1961	3.734	1.198	4.932

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El resto de descargas equivale a todo el tráfico excepto el carbón y en cargadas a todo el tráfico excepto el mineral de hierro.

Gráfico 3. Principales productos A.P. de Bilbao (1878-1961)



Fuente: Cuadro 2.1.

**Cuadro 2.2.1. Principales productos en cabotaje
A.P. de Bilbao (1930/1940) Toneladas**

Productos	1930		1936		1937	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Abonos minerales y orgánicos	13.572	3.792	1.735	8.713	940	446
Artículos elaborados y semielaborados, hierros y aceros	22.321	191.256	8.000	60.936	2.802	23.483
Carbones minerales	820.420	28.094	384.416	22.212	9.692	2.063
Cereales	8.268	2.638	1.456	1.340	19.240	1.474
Envases vacíos	1.361	2.539	386	1.935	99	2.367
Frutas, hortalizas y legumbres frescas, forrajes	1.979	83	4.596	180	2.424	890
Garbanzos y legumbres secas	1.028	2.076	2.017	2.225	8.545	243
Hierros y acero (en materiales inutilizados)	4.610	1.402	1.776	507	759	15
Lingotes de hierro	10.172	15.061	1.236	26.057		12.776
Materiales térreos de construcción	12.621	28.094	9.412	22.732	3.564	5.219
Mineral de hierro	116.508	108.551	134.488	28.949	49.644	633
Petróleo bruto, benzol y gasolina	2.956	4.717	1.620	3.859	8.997	286
Primeras materias naturales	6.590	4.405	3.627	3.285	2.700	773
Sal común	6.957	2.005	6.059	700	6.089	685
Tabaco en rama, elaborado y azúcar	4.929	3.260	2.448	757	1.887	1.330
Vinos y aceites de oliva	12.003	2.396	10.930	847	11.774	401
Resto mercancías	26.216	59.440	9.765	12.500	14.561	37.743
TOTAL	1.072.511	459.809	583.967	197.734	143.717	90.827

Productos	1938		1939		1940	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Abonos minerales y orgánicos	209	4.005	1.826	6.017	3.730	4.764
Artículos elaborados y semielaborados y aceros	17.019	79.746	19.163	106.271	18.813	136.262
Carbones minerales	862.748	15.738	887.355	33.834	1.029.875	24.255
Cereales	558	4.210	2.204	4.558	2.756	5.692
Envases vacíos	746	1.670	887	1.399	1.042	1.023
Frutas, hortalizas y legumbres frescas, forrajes	9.823	478	10.278	1.008	15.044	1.008
Garbanzos y legumbres secas	3.275	1.985	4.635	438	1.409	7.577
Hierros y acero (en materiales inutilizados)	3.087	101	4.788	127	3.494	4.872
Lingotes de hierro	4.582	25.026	4.401	13.058	4.673	47.672
Materiales térreos de construcción	19.306	39.876	24.632	41.527	31.109	68.606
Mineral de hierro	94.425	132.948	207.146	79.689	248.616	53.812
Petróleo bruto, benzol y gasolina	12.071	13.871	17.857	37.356	6.337	24.483
Primeras materias naturales	7.101	2.000	10.909	5.496	22.276	12.366
Sal común	13.301	3.109	10.962	3.364	17.892	3.291
Tabaco en rama, elaborado y azúcar	3.331	5.518	3.644	4.269	2.271	8.869
Vinos y aceites de oliva	11.581	1.123	7.069	1.913	4.165	1.379
Resto mercancías	37.555	43.339	40.545	35.847	32.208	32.729
TOTAL	1.100.718	374.743	1.258.301	376.171	1.445.710	438.660

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2.2. Principales productos en exterior
A.P. de Bilbao (1930/1940) Toneladas**

Productos	1930		1936		1937	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Abonos minerales y orgánicos	26.031	3.068	15.535		10.104	
Artículos elaborados y semielaborados, hierros y aceros	37.323	1.735	9.718	1.281	856	214
Carbones minerales	389.997	60	113.140		284.758	
Cereales	8.459		4.444		8.749	475
Frutas, hortalizas y legumbres frescas	181	2	85	63	5.794	40
Fosfatos de cal	36.405		28.216		6.867	
Garbanzos y legumbres secas, forrajes	29.777	88	3.794	48	902	4.584
Hierros y acero (en materiales inutilizados)	114.457		67.575		1.729	
Lingotes de hierro	331	10	479			21.507
Maderas	23.505		14.988		2.579	
Materiales térreos de construcción	34.784	1.741	10.912	841	3.327	243
Mineral de hierro	15	1.300.402		1.007.968	6	839.094
Petróleo bruto, benzol y gasolina	115.076		81.006		15.021	
Primeras materias naturales	22.013	5.041	17.041	3.083	3.739	419
Tabaco en rama, elaborado y azúcar	162		1.286		3.514	
Vinos y aceites de oliva	15	4.848	3	1.732	551	315
Resto mercancías	75.447	9.304	23.337	4.441	6.069	900
TOTAL	913.978	1.326.299	391.559	1.019.457	354.565	867.791

Productos	1938		1939		1940	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Abonos minerales y orgánicos	19.497		34.299		27.670	
Artículos elaborados y semielaborados, hierros y aceros	11.964	918	8.320	2.391	7.799	4.069
Carbones minerales	73.841		28.716		16.124	
Cereales		5.957	60.464	500	69.722	
Frutas, hortalizas y legumbres frescas	36	72	5.263	14	733	
Fosfatos de cal	19.735		32.697		24.866	
Garbanzos y legumbres secas, forrajes	99	9.739	2.655	39	26.368	
Hierros y acero (en materiales inutilizados)	17.291		24.065		50.657	
Lingotes de hierro	20	27.502		1.400		3.000
Maderas	6.608		8.582		3.814	
Materiales térreos de construcción	11.770	2.918	13.213	14.128	377	150
Mineral de hierro		1.011.718	15	742.007	1.422	400.846
Petróleo bruto, benzol y gasolina	158.031		167.557		151.212	
Primeras materias naturales	19.636	293	17.649	393	19.592	1.410
Tabaco en rama, elaborado y azúcar	127		592		19.515	
Vinos y aceites de oliva		3.705	30	2.942	1	1.138
Resto mercancías	12.814	2.777	33.628	5.924	14.205	2.787
TOTAL	351.469	1.065.599	437.745	769.738	434.077	413.400

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Bilbao (1930/1940) Toneladas					
Descargados			Cargados		
Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones minerales	58	4.901.082	Mineral de hierro	77	5.706.617
Mineral de hierro	10	852.285	Artículos elaborados y semielaborados hierros y aceros	8	608.562
Petróleo bruto, benzol y gasolina	9	737.741	Materiales térreos de construcción	3	226.075
Hierros y acero (en materiales inutilizados)	3	294.288	Lingotes de hierro	3	193.069
Cereales	2	186.320	Carbones minerales	2	126.256
Materiales térreos de construcción	2	175.027	Resto mercancías	7	539.649
Artículos elaborados y semielaborados, hierros y aceros	2	164.098	TOTAL	100	7.400.228
Abonos minerales y orgánicos	2	155.148			
Primeras materias naturales	2	152.873			
Fosfatos de cal	2	148.786			
Resto mercancías	8	720.669			
TOTAL	100	8.488.317			

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1930/1940)

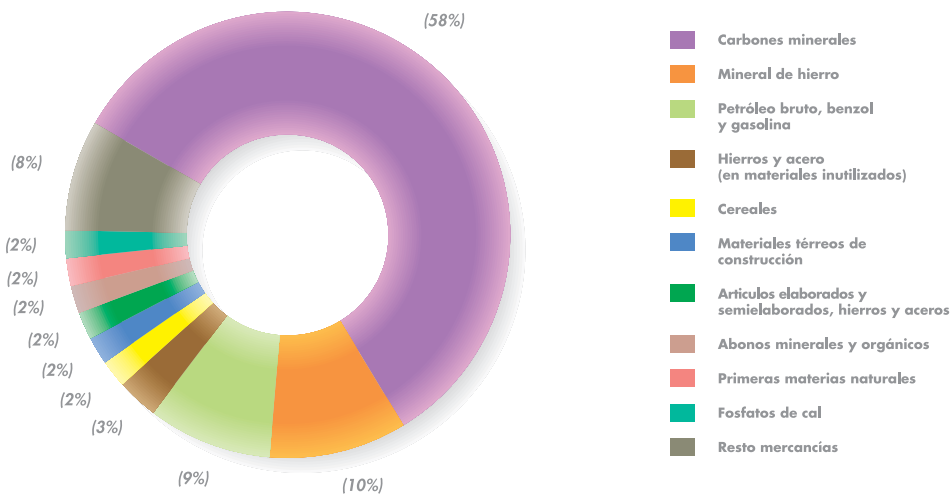
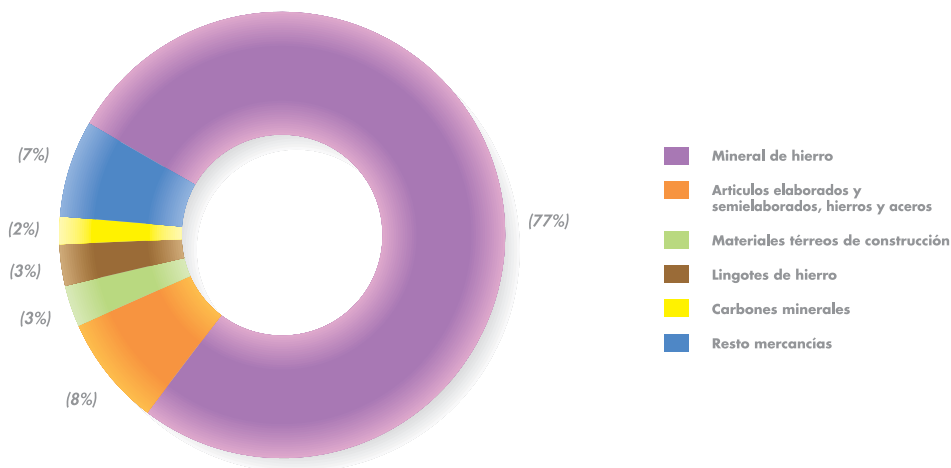


Gráfico 4.2. Principales productos cargados (1930/1940)



Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.3. Tráfico de mercancías Depósito Franco
A.P. de Bilbao (1927-1950) Toneladas**

Años	Entradas			Salidas		
	Santurce	Bilbao	Total	Santurce	Bilbao	Total
1927	17.500		17.500	13.400		13.400
1928	21.300		21.300	19.200		19.200
1929	24.400		24.400	26.400		26.400
1930	13.600		13.600	12.900		12.900
1931	36.636	4.139	40.775	30.345	3.117	33.462
1932	26.739	16.462	43.201	14.324	13.193	27.517
1933	19.315	17.386	36.701	27.079	20.605	47.684
1934	9.735	13.735	23.470	25.671	11.355	37.026
1935	18.228	12.740	30.968	11.763	11.620	23.383
1936	4.669	8.957	13.626	12.178	12.751	24.929
1937	2.314	1.743	4.057	3.693	1.943	5.636
1938	6.782	4.882	11.664	8.227	3.847	12.074
1939	36.749	5.412	42.161	36.849	6.162	43.011
1940	59.290	18.930	78.220	56.210	18.092	74.302
1941	65.129	12.151	77.280	54.090	11.907	65.997
1942	46.788	15.525	62.313	48.058	13.640	61.698
1943	87.769	22.474	110.243	91.016	22.040	113.056
1944	59.714	22.672	82.386	51.170	20.550	71.720
1945	46.668	25.340	72.008	56.644	23.579	80.223
1946	63.803	15.937	79.740	66.451	19.455	85.906
1947	78.968	15.531	94.499	68.229	13.813	82.042
1948	70.354	19.032	89.386	74.246	18.509	92.755
1949	49.078	15.332	64.410	54.299	18.709	73.008
1950	109.314	20.774	130.088	93.686	20.245	113.931

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: La instalación de Bilbao empezó a funcionar el 4º trimestre de 1931.

Tráfico exterior A.P. de Bilbao (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	52	13.712	Productos siderúrgicos	35	2.096
Carbón y coque de petróleo	11	2.889	Petróleo crudo	18	1.081
Productos siderúrgicos	11	2.851	Cemento y clinker	10	595
Mineral de hierro	8	2.118	Productos petrolíferos refinados	9	548
Chatarra de hierro	6	1.468	Maquinaria y repuestos	3	186
Habas y harinas de soja	3	720	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	3	171
Otros minerales y residuos metálicos	2	467	Otros minerales y residuos metálicos	2	134
Productos petrolíferos refinados	2	429	Abonos naturales y artificiales	2	106
Resto Mercancías	7	1.941	Conservas	2	93
TOTAL	100	26.595	TOTAL	100	6.029

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

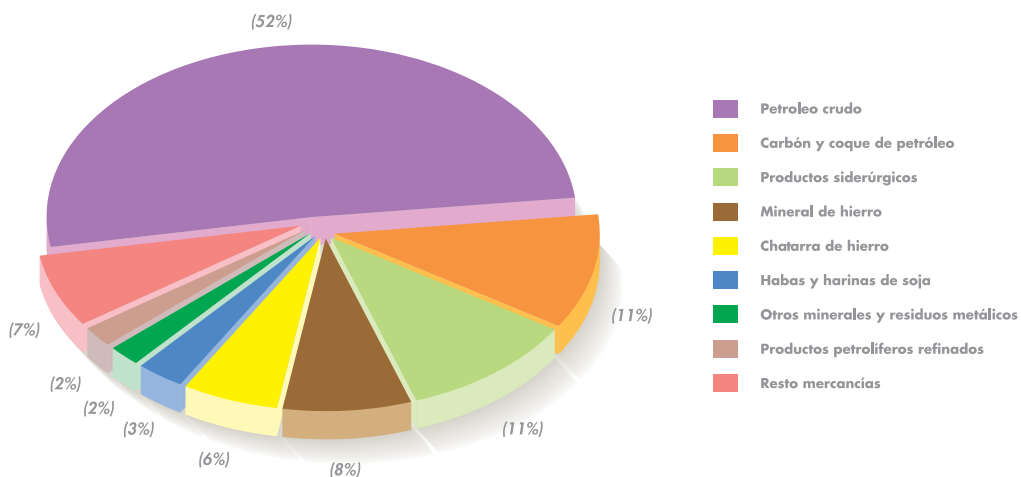
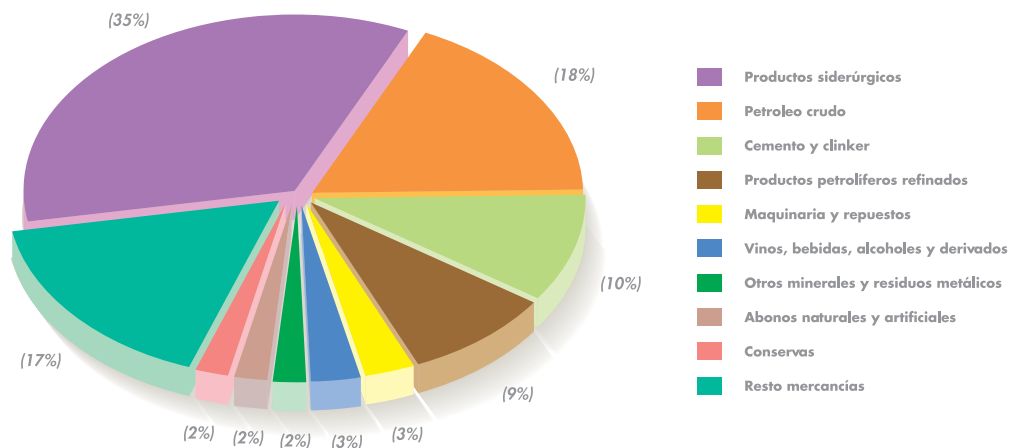


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bilbao (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	57	37.008	Productos petrolíferos refinados	47	13.310
Carbón y coque de petróleo	10	6.521	Productos siderúrgicos	26	7.424
Chatarra de hierro	7	4.452	Cemento y clinker	5	1.502
Productos petrolíferos refinados	5	3.153	Cereales y sus harinas	2	491
Productos siderúrgicos	4	2.594	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	2	486
Mineral de hierro	4	2.569	Materiales de construcción	2	453
Habas y harinas de soja	3	2.002	Resto mercancías	16	4.655
Productos químicos	2	1.140	TOTAL	100	28.321
Cereales y sus harinas	2	1.134			
Otros minerales y residuos metálicos	2	977			
Resto mercancías	5	3.448			
TOTAL	100	64.998			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

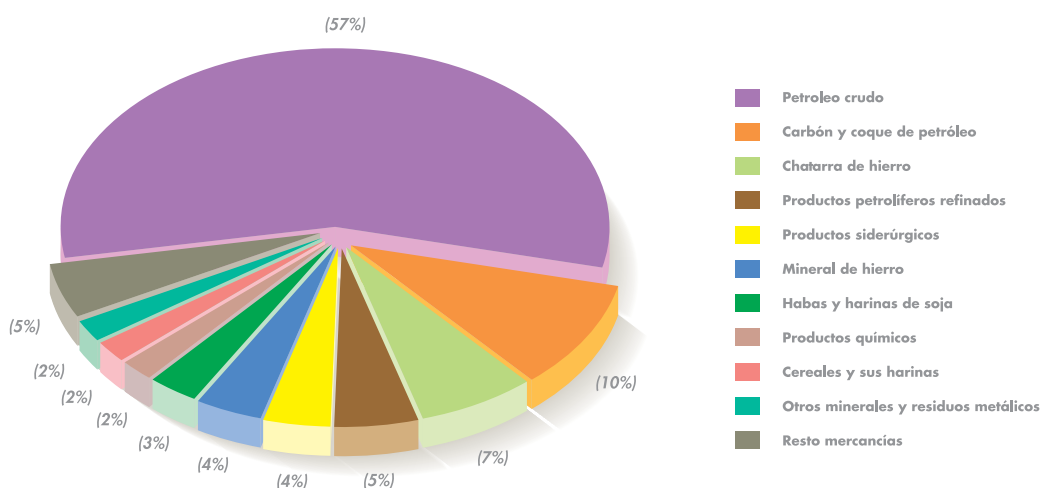
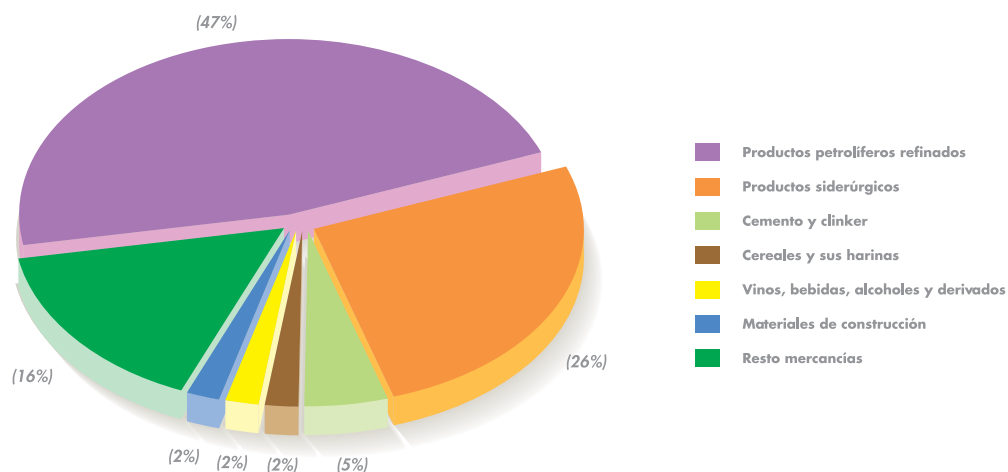


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bilbao (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	53	42.864	Productos petrolíferos refinados	60	19.920
Carbón y coque de petróleo	9	7.335	Productos siderúrgicos	16	5.154
Mineral de hierro	8	6.772	Cemento y clinker	2	737
Productos petrolíferos refinados	6	4.838	Cereales y sus harinas	2	700
Chatarra de hierro	5	4.303	Productos químicos	2	575
Productos siderúrgicos	5	4.300	Otros minerales y residuos metálicos	2	497
Habas y harinas de soja	2	1.954	Resto mercancías	17	5.490
Productos químicos	2	1.684	TOTAL	100	33.073
Papel y pasta	2	1.326			
Resto mercancías	7	5.545			
TOTAL	100	80.921			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

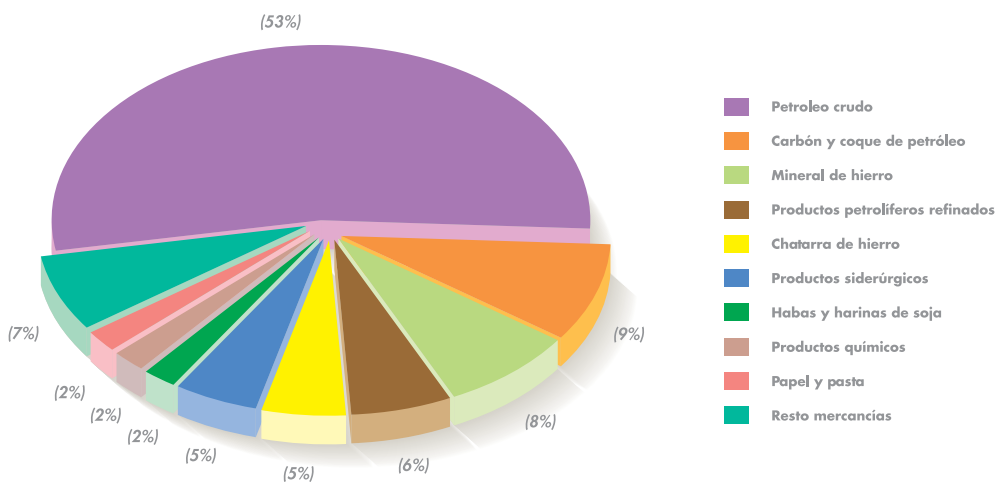
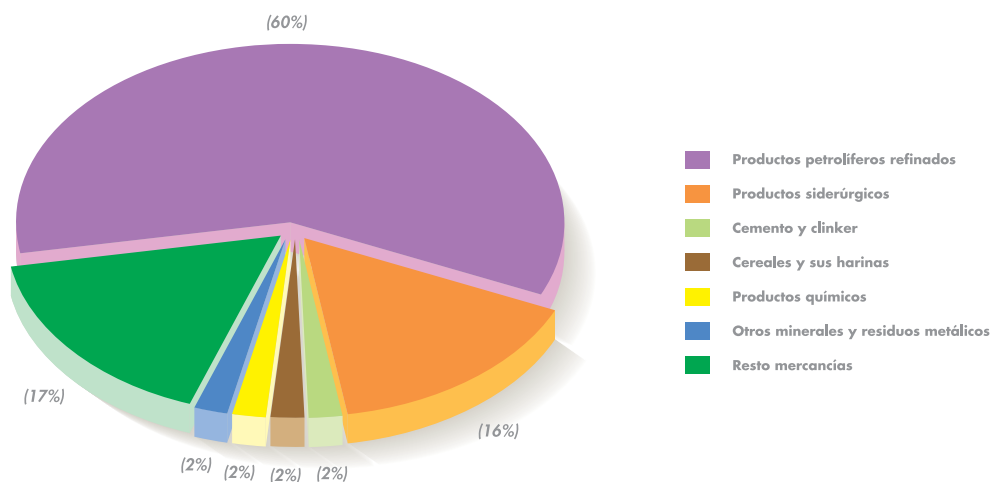


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bilbao (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	51	44.420	Productos petrolíferos refinados	51	15.998
Mineral de hierro	11	9.457	Productos siderúrgicos	17	5.373
Carbón y coque de petróleo	9	7.488	Productos químicos	5	1.614
Productos petrolíferos refinados	6	5.430	Materiales de construcción	4	1.300
Productos siderúrgicos	5	4.542	Cereales y sus harinas	3	808
Chatarra de hierro	3	2.834	Maquinaria y repuestos	2	775
Papel y pasta	3	2.375	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	2	727
Habas y harinas de soja	2	2.146	Automóviles y sus piezas	2	590
Productos químicos	2	1.941	Abonos naturales y artificiales	2	520
Resto mercancías	8	6.653	Otros minerales y residuos metálicos	2	497
TOTAL	100	87.286	TOTAL	100	31.661

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

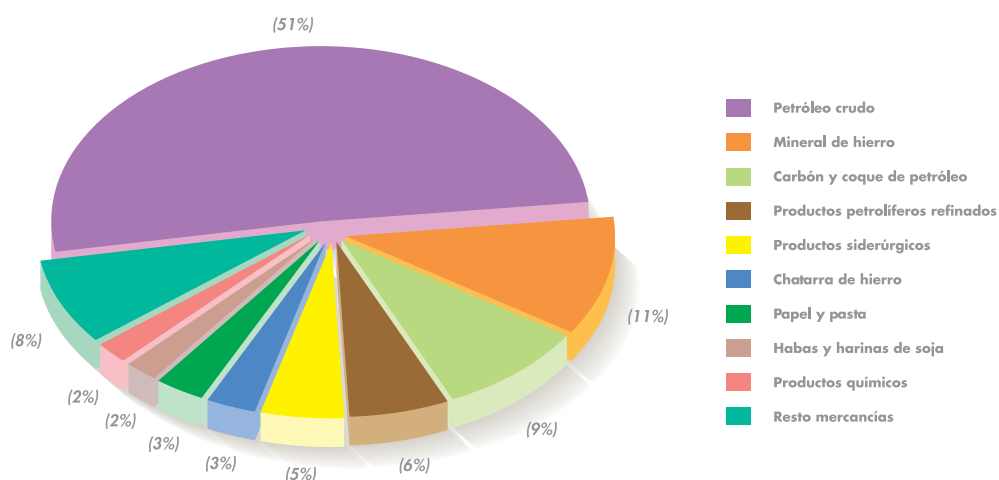
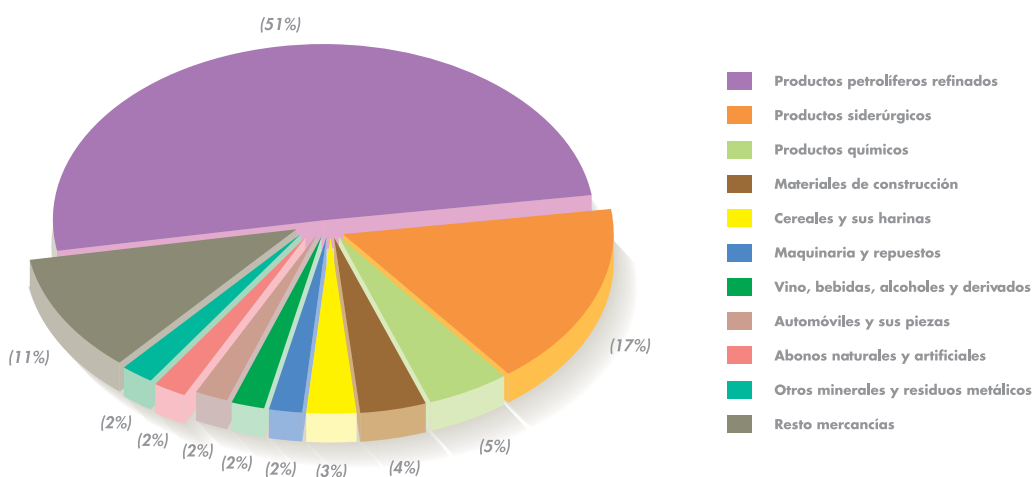


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bilbao (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	50	42.781	Productos petrolíferos refinados	39	11.530
Productos petrolíferos refinados	9	7.977	Productos siderúrgicos	18	5.354
Productos siderúrgicos	9	7.544	Materiales de construcción	6	1.622
Chatarra de hierro	6	4.938	Productos químicos	5	1.598
Carbón y coque de petróleo	4	3.493	Maquinaria y repuestos	5	1.470
Papel y pasta	3	2.733	Otros minerales y residuos metálicos	4	1.085
Habas y harinas de soja	2	1.830	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	3	1.014
Productos químicos	2	1.760	Automóviles y sus piezas	3	918
Otros minerales y residuos metálicos	2	1.498	Papel y pasta	2	581
Mineral de hierro	2	1.287	Resto mercancías	15	4.276
Resto mercancías	11	9.062	TOTAL	100	29.448
TOTAL	100	84.903			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

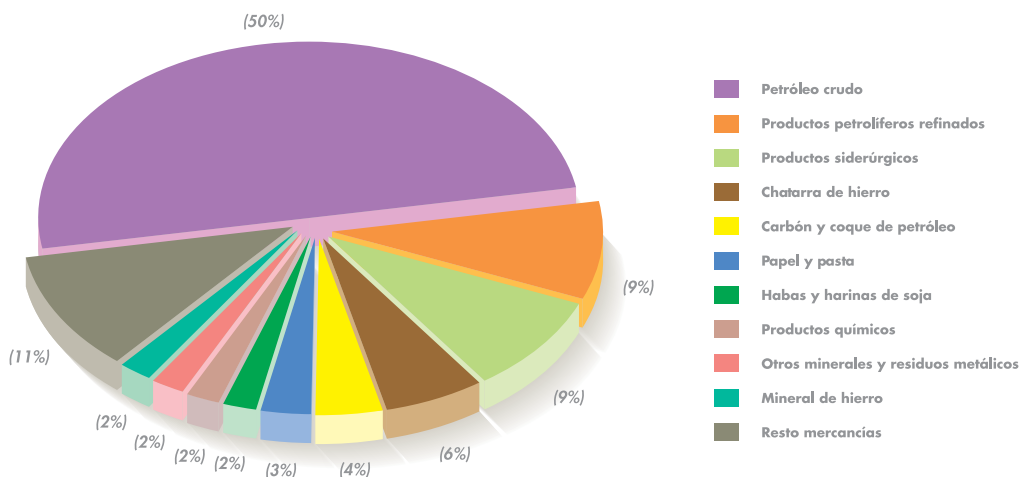
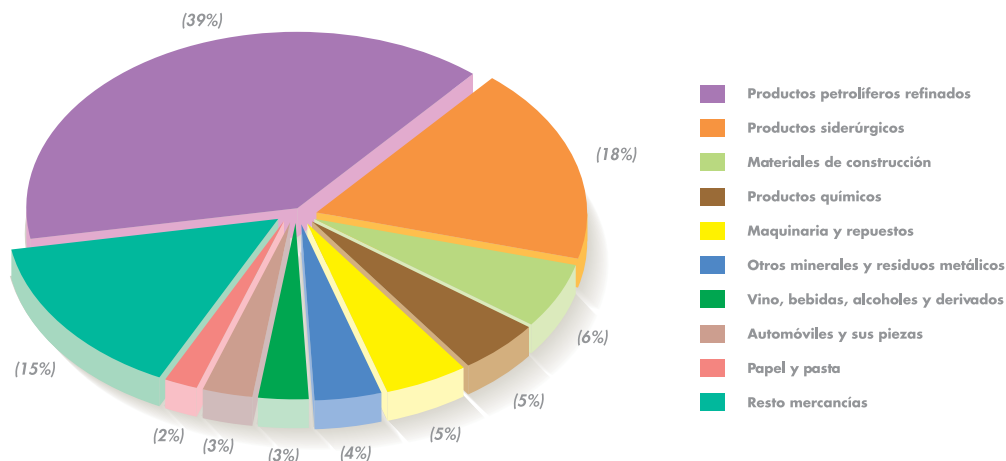


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase A.P. de Bilbao (1922-1950)

Años	Vapor			Vela			Guerra			Totales				Total Núm.
	Nac.	Ext.	Total	Nac.	Extr.	Total	Nac.	Extr.	Total	Nac.	Extr.	Carga	Lastre	
1922	1.598	628	2.226	637	8	645	10	1	11	2.245	637	2.205	677	2.882
1923	2.042	658	2.700	628	8	636	6		6	2.676	666	2.621	721	3.342
1924	2.067	746	2.813	475	8	483	7	1	8	2.549	755	2.583	721	3.304
1925	1.969	756	2.725	456	7	463	7		7	2.432	763	2.477	718	3.195
1926	1.759	572	2.331	474	6	480	8		8	2.241	578	2.144	675	2.819
1927	1.788	904	2.692	418	10	428	3		3	2.209	914	2.207	916	3.123
1928	1.757	853	2.610	449	8	457	3		3	2.209	861	2.163	907	3.070
1929	2.690	891	3.581	51	1	52	20	2	22	2.761	894	2.639	1.016	3.655
1930	2.375	766	3.141	34	1	35	42		42	2.451	767	2.330	888	3.218
1931	2.191	593	2.784	29		29	36		36	2.256	593	2.034	815	2.849
1932	2.068	670	2.738	12	1	13	9		9	2.089	671	1.955	805	2.760
1933	1.970	650	2.620	11		11	9	3	11	1.990	653	1.904	739	2.643
1934	2.025	645	2.670	5		5	12		12	2.042	645	2.013	674	2.687
1935	1.985	685	2.670	10		10	3	1	4	1.998	686	2.035	649	2.684
1936	1.426	493	1.919	3	1	4	146	140	286	1.575	634	1.262	947	2.209
1937	562	306	868				189	9	198	751	315	433	633	1.066
1938	1.766	677	2.443	4		4	234	3	237	2.004	680	1.746	938	2.684
1939	2.061	475	2.536	5		5	106	1	107	2.172	476	1.879	769	2.648
1940	2.296	205	2.501				53	8	61	2.349	213	1.933	629	2.562
1941	2.370	580	2.950				32		32	2.402	580	2.078	904	2.982
1942	2.421	1.345	3.766				18		18	2.439	1.345	2.219	1.565	3.784
1943	2.851	662	3.513				20		20	2.871	662	2.443	1.090	3.533
1944	2.891	517	3.408				36		36	2.927	517	2.383	1.061	3.444
1945	2.915	49	2.964				40	3	43	2.955	52	2.551	456	3.007
1946	3.232	161	3.393				44		44	3.276	161	2.828	609	3.437
1947	3.294	215	3.509				67	3	70	3.361	218	3.001	578	3.579
1949														3.605
1950														3.677

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Nac.: Nacional; Ext.: Extranjero.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Bilbao (1878-1946)

Años	Núm.	C.M.B.	Años	Núm.	C.M.B.	Años	Núm.	C.M.B.	Años	Núm.	C.M.B.
1878	6.295	315	1896	4.128	1.403	1914	2.821	1.361	1931	2.849	964
1880	4.676	608	1897	4.155	1.365	1915	3.092	1.190	1932	2.760	944
1881	4.924	646	1898	4.062	1.419	1916	3.265	1.251	1933	2.643	1.018
1882	4.622	886	1899	3.576	1.624	1917	3.400	1.086	1934	2.687	1.048
1883	4.029	978	1901	4.287	1.221	1918	4.730	867	1935	2.684	1.132
1884	3.586	998	1902	4.011	1.372	1919	4.252	664	1936	2.209	993
1885	3.629	1.065	1903	3.715	1.425	1920	4.441	771	1937	1.066	1.366
1886	3.999	1.099	1904	3.580	1.423	1921	2.910	670	1938	2.684	1.078
1887	4.098	1.128	1905	3.706	1.492	1922	2.882	832	1939	2.648	1.073
1888	4.010	1.112	1906	3.885	1.378	1923	3.342	962	1940	2.562	1.066
1889	4.367	1.153	1907	3.762	1.319	1924	3.304	1.121	1941	2.982	804
1890	3.938	1.202	1908	3.480	1.327	1925	3.195	1.121	1942	3.784	643
1891	3.951	1.144	1909	3.412	1.315	1926	2.819	919	1943	3.533	673
1892	4.170	1.229	1910	3.420	1.282	1927	3.123	1.265	1944	3.444	706
1893	4.002	1.260	1911	2.951	1.305	1928	3.070	1.293	1945	3.007	708
1894	4.226	1.178	1912	3.192	1.402	1929	3.655	1.234	1946	3.437	721
1895	4.657	1.240	1913	3.131	1.522	1930	3.218	1.172			

Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A Partir del año 1995 se reflejan las G.T.

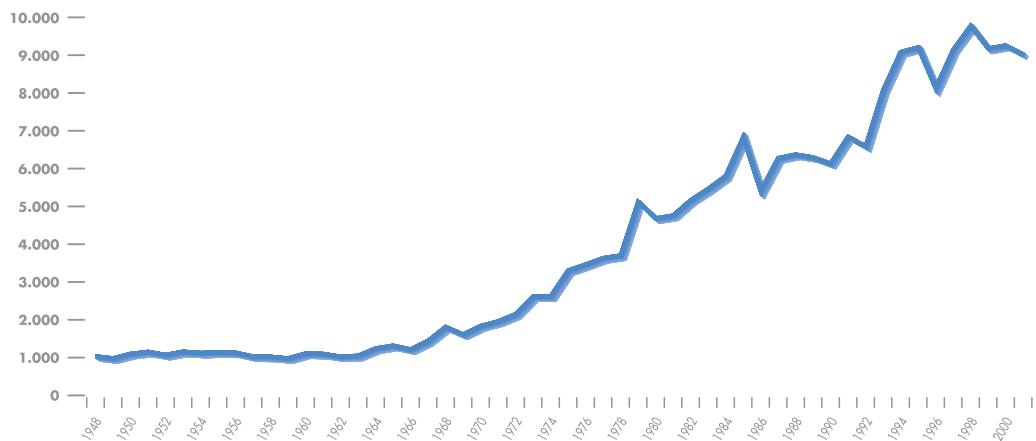
Cuadro 3.3. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Bilbao (1947-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1947	3.579	3.714.130	1.030	725	1974	6.393	21.083.974	3.298	3.053
1948	3.775	3.683.001	976	766	1975	6.251	21.612.832	3.457	2.989
1949	3.605	3.949.097	1.095	794	1976	5.654	20.509.533	3.627	3.475
1950	3.677	4.225.872	1.149	882	1977	5.401	19.966.411	3.697	3.363
1951	4.120	4.389.899	1.066	840	1978	4.980	25.453.117	5.111	3.613
1952	4.256	4.907.749	1.153	853	1979	4.612	21.569.677	4.677	4.790
1953	4.408	4.932.125	1.119	851	1980	4.111	19.539.083	4.753	5.081
1954	4.495	5.102.689	1.135	857	1981	4.136	21.327.471	5.157	4.710
1955	4.790	5.395.448	1.126	839	1982	4.027	21.977.769	5.458	5.300
1956	5.131	5.254.775	1.024	854	1983	3.859	22.365.503	5.796	5.892
1957	5.390	5.491.891	1.019	795	1984	3.680	25.104.866	6.822	6.422
1958	5.345	5.208.405	974	809	1985	4.059	21.923.041	5.401	6.370
1959	5.093	5.622.873	1.104	808	1986	3.474	21.786.852	6.271	6.911
1960	5.701	6.235.539	1.094	766	1987	3.641	23.177.143	6.366	6.587
1961	6.315	6.456.600	1.022	781	1988	3.679	23.147.433	6.292	7.157
1962	6.384	6.664.765	1.044	839	1989	3.651	22.373.306	6.128	7.386
1963	6.123	7.571.614	1.237	655	1990	3.532	24.151.619	6.838	7.136
1964	6.525	8.560.795	1.312	860	1991	3.628	23.886.054	6.584	7.547
1965	6.934	8.400.394	1.211	970	1992	3.353	27.059.853	8.070	7.610
1966	6.504	9.358.516	1.439	1.097	1993	3.284	29.809.074	9.077	7.613
1967	6.393	11.551.400	1.807	1.093	1994	3.481	32.028.556	9.201	7.315
1968	7.846	12.616.800	1.608	1.141	1995	3.690	29.938.889	8.114	6.777
1969	7.239	13.251.400	1.831	1.331	1996	3.487	31.855.638	9.136	6.234
1970	6.932	13.546.800	1.954	1.613	1997	3.692	36.067.151	9.769	6.070
1971	7.395	15.861.500	2.145	1.544	1998	3.904	35.796.142	9.169	6.772
1972	7.145	18.740.800	2.613	1.924	1999	3.869	35.796.142	9.252	6.728
1973	7.174	18.740.800	2.612	2.609	2000	3.795	34.207.064	9.014	7.251
1966	3.007	3.095.638	1.029	821					

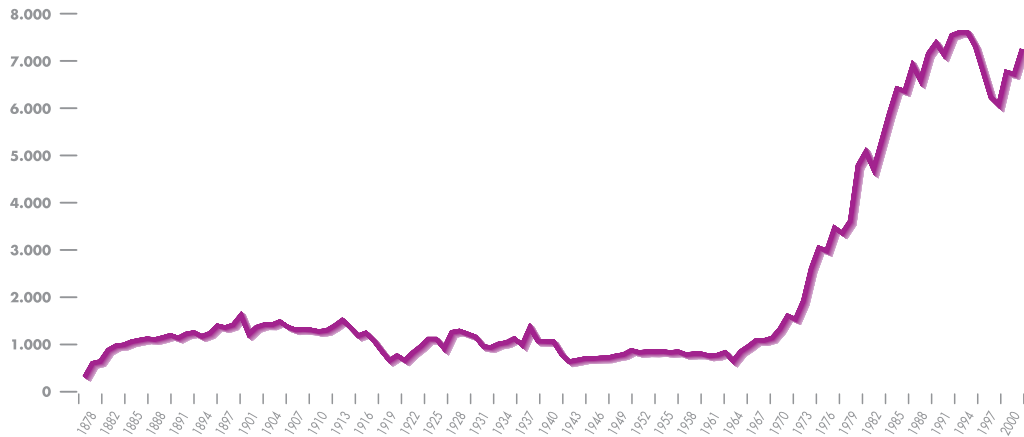
Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 10. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Bilbao (1947-2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 11. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Bilbao (1878-2000)

Fuente: Cuadro 3.2 y 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Bilbao (1930-2000)

Años	Entrados	Salidos	Total	Años	Entrados	Salidos	Total
1930	1.051	1.875	2.926	1966	2.295	2.134	4.429
1931	592	914	1.506	1967	28.476	29.989	58.465
1932	847	668	1.515	1968	35.637	37.877	73.514
1933	647	514	1.161	1969	52.505	54.900	107.405
1934	468	719	1.187	1970	51.351	56.678	108.029
1935	643	663	1.306	1971	35.620	40.081	75.701
1936	318	310	628	1972	33.940	37.544	71.484
1937	27	64	91	1973	35.312	39.454	74.766
1938	249	325	574	1974	30.263	34.652	64.915
1939	461	544	1.005	1975	27.625	29.208	56.833
1940	902	1.465	2.367	1976	32.146	37.008	69.154
1941	5.680	2.047	7.727	1977	23.888	26.443	50.331
1942	2.356	1.284	3.640	1978	346	118	464
1943	1.300	1.173	2.473	1979	22	1	23
1944	1.690	1.725	3.415	1980	2	2	4
1945	2.457	3.134	5.591	1981	1	3	4
1946	3.664	4.765	8.429	1982	0	0	0
1947	4.666	2.884	7.550	1983	0	0	0
1948	4.698	2.526	7.224	1984	0	0	0
1949	7.477	2.450	9.927	1985	18.054	0	18.054
1950	7.693	2.044	9.737	1986	0	0	0
1951	5.625	1.302	6.927	1987	0	0	0
1952	6.123	1.430	7.553	1988	0	0	0
1953	4.598	1.378	5.976	1989	0	0	0
1954	3.962	1.373	5.335	1990	0	0	0
1955	3.476	1.079	4.555	1991	0	1.635	1.635
1956	2.140	877	3.017	1992	0	0	0
1957	2.677	1.074	3.751	1993	41.918	47.200	89.118
1958	5.275	3.514	8.789	1994	65.193	71.526	136.719
1959	2.064	1.061	3.125	1995	70.356	64.549	134.905
1960	3.280	2.064	5.344	1996	64.121	69.027	133.148
1961	2.728	3.458	6.186	1997	77.601	72.352	149.953
1962	3.034	2.567	5.601	1998	77.530	83.463	160.993
1963	3.026	2.747	5.773	1999	75.581	66.226	141.807
1964	2.445	2.123	4.568	2000	70.406	59.235	129.641
1965	4.239	678	4.917				

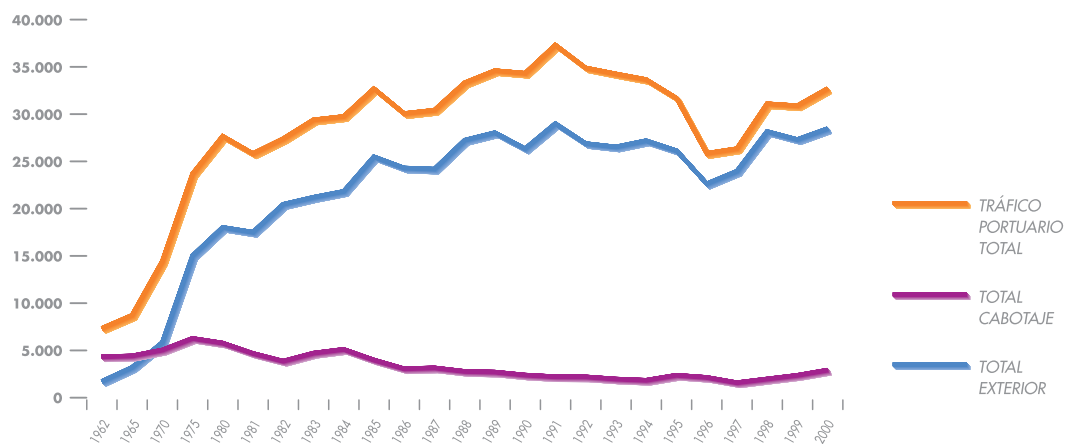
Fuente: PUERTO DE BILBAO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Bilbao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	6.442	7.651	12.645	20.740	24.234	22.628	24.003	25.748	26.065	28.636	26.337	26.646	29.181
Total cabotaje (I)	3.822	3.897	4.440	5.521	5.091	4.132	3.414	4.156	4.507	3.524	2.713	2.793	2.467
Total exterior (I)	1.531	2.828	5.126	13.162	15.797	15.349	17.930	18.582	19.126	22.333	21.295	21.190	23.865

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	30.307	30.066	32.675	30.560	30.006	29.483	27.766	22.647	23.078	27.242	27.056	28.639
Total cabotaje (I)	2.402	2.127	1.975	1.960	1.759	1.645	2.110	1.911	1.420	1.765	2.102	2.585
Total exterior (I)	24.564	23.078	25.406	23.558	23.243	23.820	22.898	19.825	20.992	24.673	23.928	24.934

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



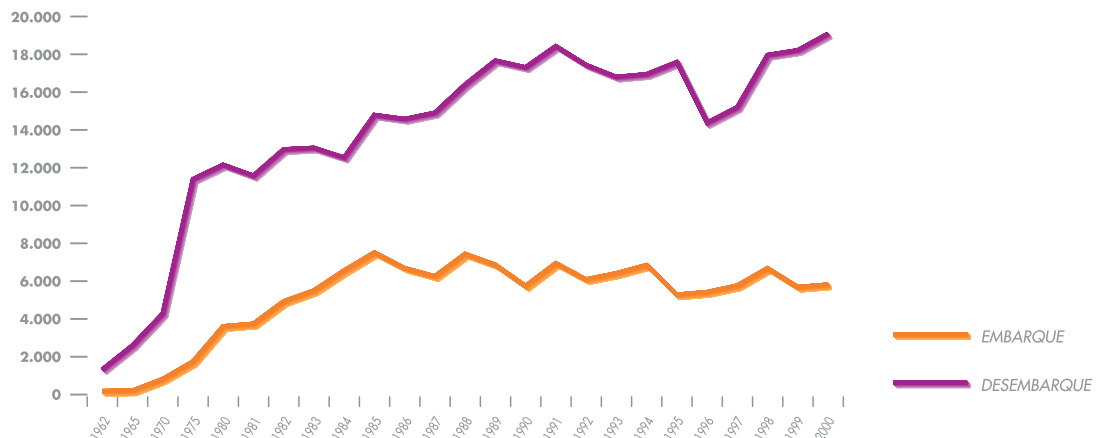
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Bilbao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	201	220	833	1.757	3.626	3.759	4.944	5.517	6.575	7.527	6.707	6.270	7.456
Desembarque	1.330	2.608	4.293	11.406	12.170	11.590	12.986	13.065	12.551	14.806	14.588	14.920	16.410

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	6.883	5.757	6.963	6.107	6.429	6.861	5.301	5.436	5.779	6.699	5.702	5.833
Desembarque	17.681	17.322	18.443	17.451	16.815	16.959	17.597	14.389	15.213	17.974	18.226	19.101

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



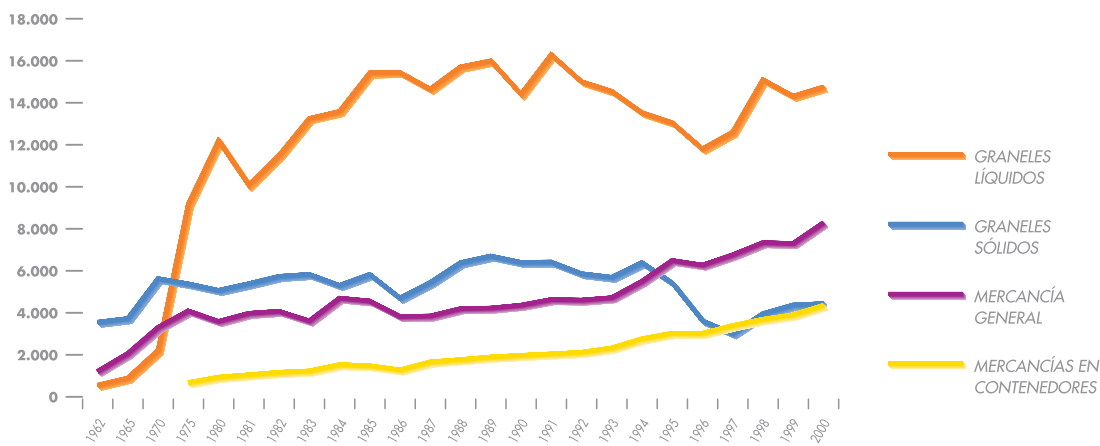
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Bilbao (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	564	906	2.225	9.184	12.200	10.090	11.505	13.264	13.599	15.435	15.455	14.663	15.720
Graneles sólidos	3.567	3.741	5.643	5.394	5.084	5.401	5.750	5.845	5.320	5.844	4.717	5.457	6.400
Mercancía general	1.222	2.078	3.317	4.106	3.604	3.990	4.089	3.628	4.714	4.577	3.837	3.862	4.212
Mercancías en contenedores				691	950	1.063	1.183	1.246	1.547	1.493	1.294	1.675	1.786

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	16.007	14.413	16.302	15.020	14.562	13.544	13.066	11.816	12.615	15.110	14.326	14.764
Graneles sólidos	6.718	6.416	6.433	5.878	5.706	6.408	5.435	3.635	3.022	3.975	4.387	4.453
Mercancía general	4.240	4.376	4.646	4.619	4.734	5.513	6.506	6.286	6.774	7.354	7.317	8.302
Mercancías en contenedores	1.910	1.989	2.057	2.134	2.340	2.778	3.041	3.039	3.406	3.706	3.918	4.368

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



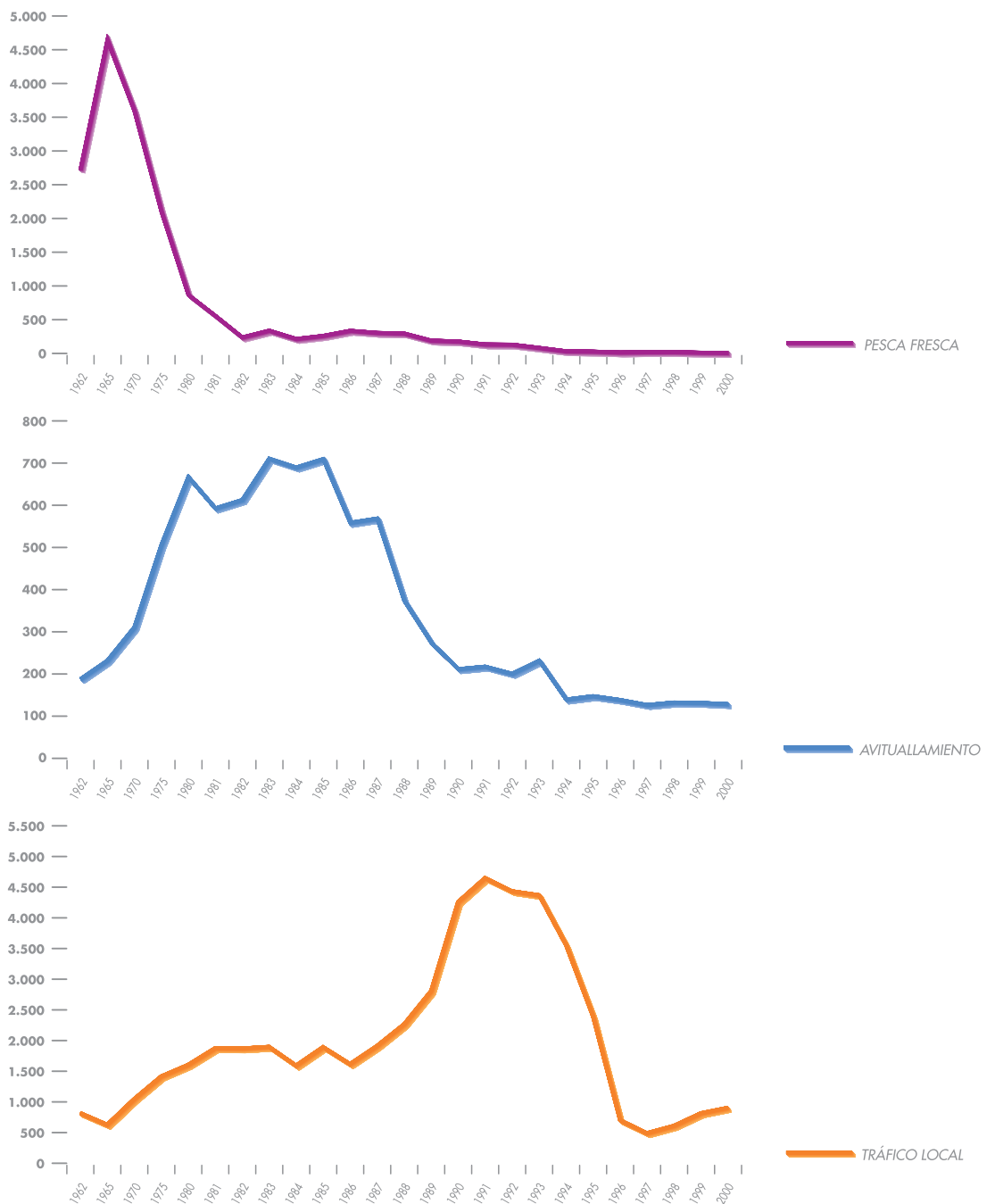
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Bilbao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	2.723	4.644	3.595	2.105	871	561	241	341	218	264	339	308	299
Avituallamiento	188	232	311	506	667	593	613	711	690	710	559	569	374
Tráfico local	898	690	1.146	1.548	1.754	2.050	2.046	2.075	1.742	2.070	1.769	2.091	2.475

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	194	181	137	134	86	36	31	18	23	24	15	11
Avituallamiento	275	212	218	201	232	140	148	139	127	133	132	129
Tráfico local	3.066	4.649	5.076	4.842	4.771	3.878	2.611	771	540	670	894	991

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Bilbao (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	49.229	52.518	67.487	77.177	85.125	94.081	118.286	113.108	95.694	116.809	126.457	128.126
Nº de TEUS	49.229	52.518	89.999	103.308	113.813	127.106	154.692	149.381	129.856	161.820	176.857	182.002
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,33	1,34	1,34	1,35	1,31	1,32	1,36	1,39	1,40	1,42
Índice de contenerización	19	17	26	27	29	34	33	33	34	43	42	45

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	130.206	133.858	140.022	153.154	182.658	199.477	201.216	228.628	243.639	249.155	285.784
Nº de TEUS	189.005	193.823	204.421	222.264	267.623	296.616	300.620	340.059	368.072	377.307	434.362
TEUS por contenedor	1,45	1,45	1,46	1,45	1,47	1,49	1,49	1,49	1,51	1,51	1,52
Índice de contenerización	45	44	46	49	50	47	48	50	50	54	53

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

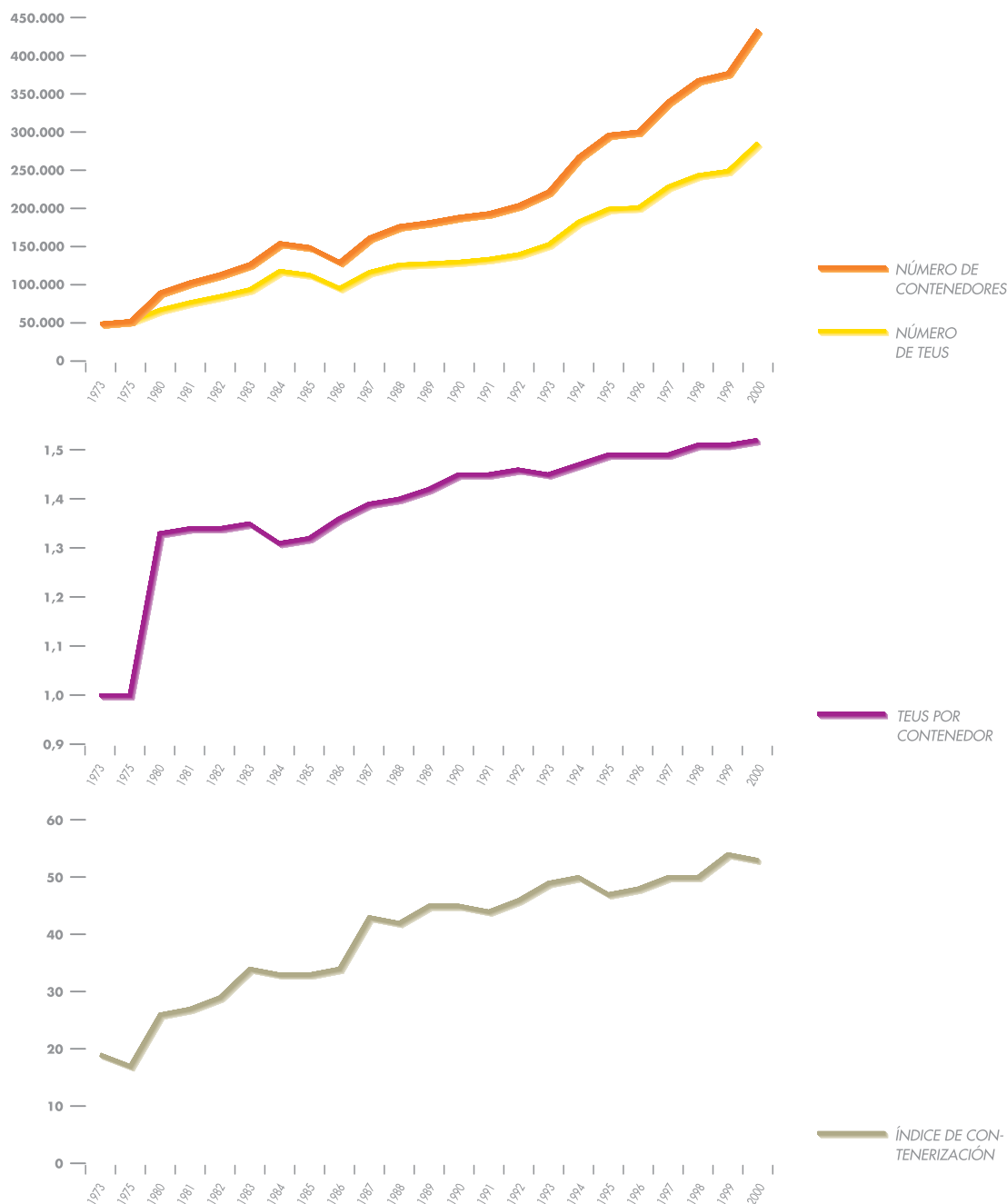
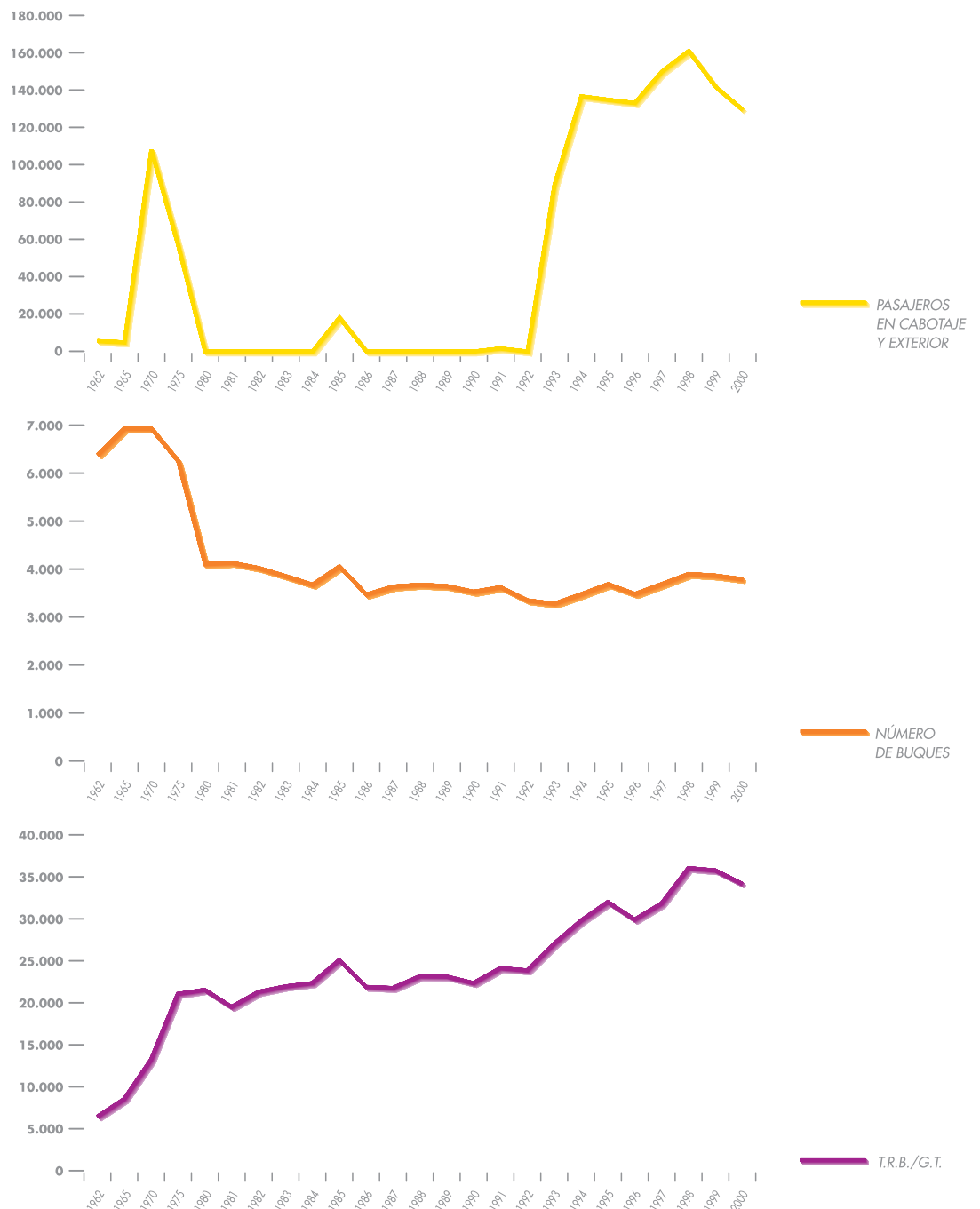


Tabla 6. Otros datos A.P. de Bilbao (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	5.601	4.917	108.029	56.833	4	4	0	0	0	18.054	0	0	0
Número de buques	6.384	6.934	6.932	6.251	4.111	4.136	4.027	3.859	3.680	4.059	3.474	3.641	3.679
T.R.B./G.T.(miles)	6.457	8.561	13.251	21.084	21.570	19.539	21.327	21.978	22.366	25.105	21.923	21.787	23.177

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	0	0	1.635	0	89.118	136.719	134.905	133.148	149.953	160.993	141.807	129.641
Número de buques	3.651	3.532	3.628	3.353	3.284	3.481	3.690	3.487	3.692	3.904	3.869	3.795
T.R.B./G.T.(miles)	23.147	22.373	24.152	23.886	27.060	29.809	32.029	29.939	31.856	36.067	35.796	34.207

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.



Puerto de Santander.



1.3. Autoridad Portuaria de Santander

“Por cuanto a esta villa (Santander) se remiten por diferentes mercaderes de la villa de Madrid, Segovia y otras partes de estos reinos, cantidad de sacas de lana y otras mercadurías lícitas y permitidas para embarcar y remitir a otros reinos amigos y confederados a esta corona; y de ellos, así mismo, acontece venir otras mercadurías...”.¹

1.3.1. HISTORIA DEL PUERTO DE SANTANDER

La cornisa cántabra tiene en la Bahía de Santander una gran superficie de agua marina, la afluencia de los diversos cursos fluviales y las Rías que se inscriben en sus márgenes han facilitado el transporte marítimo.² Esta predisposición natural del terreno ha originado el asentamiento urbano a orillas de su Bahía y ha vinculado a la urbe con el mar desde tiempos remotos, un desarrollo que ha caminado a veces al unísono y otras no tan armónicamente, pero siempre relacionando el entorno marinerero y la ciudad.³

Los intercambios se verían impulsados por la ya mencionada disposición del territorio para el establecimiento de los hombres primitivos, al albergar múltiples cuevas que proporcionaban abrigo a la comunidad, también hay que considerar la bondad de la naturaleza para proveer de caza y pesca para la alimentación, a ello habría que unirle el que la comarca gozaba de abundante y variada materia prima, haciendo factible la elaboración de instrumentos primarios con los que la supervivencia del hombre se aseguraba.⁴

En los últimos siglos del período llamado prehistórico comenzaría a practicarse la navegación, los objetos descubiertos en los yacimientos próximos e incluso fuera de Santander, permiten comprobar la existencia de un comercio que tiene lugar a lo largo de la costa Norte y su conexión terrestre a través del sistema viario romano.

Uno de los asentamientos de mayor significación sería el de Somorrostro, precisamente cobijando al puerto natural de la Ría de Becedo, elementos que conformarían el *Portus Victoriae*, tal como se denominaba en tiempos romanos al recinto de Santander, según atestiguan las fuentes clásicas. Los puertos y las ciudades serían los enclaves más activos que contribuyeron al proceso de romanización y la reactivación del puerto que se aprecia en torno al siglo IV, habría que relacionarla con la eficiencia de las medidas adoptadas, para la defensa del Imperio ante las primeras incursiones barbaras por vía marítima.⁵

Los próximos siglos estarían marcados por las propias condiciones de la Bahía, pues ésta gozaba de los elementos básicos para que las pequeñas embarcaciones fondearan sin grandes dificultades, por otro lado, el control de la entrada era factible por lo escarpado del promontorio que la divisa, facilitando el mar la defensa de la urbe en el extremo Sur y la propia Ría en la zona Norte, además, el es-

¹ Ver Apéndice documental n° 1 en M° J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial en el Puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, A.P.S., Biblioteca Navalía, n° 4, 1995, pp. 197-198. El embarque está fechado el 27 Agosto de 1645.

² El marco general que se analiza puede verse, entre otras, en VV.AA., *Historia General de Cantabria*, Santander, 1987. La obra dispone de varios volúmenes que nos acercan a la realidad de Santander desde siglos pasados a fechas recientes. Los trabajos del investigador T. Martínez Vara, son de obligada consulta, especialmente *Santander, de Villa a Ciudad. Un siglo de esplendor y crisis*, Santander, Ayuntamiento de Santander- Librería Estudio, 1983.

³ La bibliografía acerca del puerto de Santander es extensa, queremos destacar la recopilación histórica recogida en E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio. Atlas Histórico de Santander y su Puerto*, Santander, A.P.S., 1998. Resaltamos la cronología que presenta en los diferentes capítulos, pues permite observar los acontecimientos singulares de la sociedad santanderina, con referencias a los que son significativos de la proyección que sobre ella ejerce el mar. Además, la relación entre el puerto y Santander puede consultarse en J. Ozueta Echevarri, (Dir), *Santander, el Puerto y su Historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Santander, J.O.P.S., 1985.

⁴ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., pp. 24-25.

⁵ Las noticias relativas a este tiempo pueden verse en J.L. Casado Soto y J. González Echevaray, *El Puerto de Santander en la Cantabria Romana*, Santander, A.P.S., Biblioteca Navalía, n° 2, 1993.

pacio dominado por los musulmanes quedaba alejado, determinantes que colaboraron a hacer de este núcleo portuario un espacio de gran interés comercial.

El progreso del puerto de Santander en la historia de la navegación española se va haciendo patente, apreciándose durante la segunda mitad del siglo XII, la voluntad de potenciar la actividad marítima en los reinos que disponían de salida al Cantábrico, León, Castilla y Navarra.

Algunos acontecimientos darán fe de ese pasado singularmente trascendente para dar facilidades al movimiento de mercancías, entre ellos, cabe citar la constitución en 1296 de El Concejo de Santander, que junto a los de Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía crearán la Hermandad de las Marismas, al objeto de potenciar la actividad mercantil de Castilla.⁶

Por otra parte, el sector de la pesca generaría los recursos suficientes para la construcción de castillos y murallas con los que defender la población, dotando de una mayor seguridad a la navegación e intensificando los intercambios comerciales, al parecer los mareantes de los recintos cántabros y de otros pueblos del Norte peninsular se introdujeron a través de estos puertos en los circuitos mercantiles del occidente europeo, desde el mar del Norte al Mediterráneo, exportando los productos de la tierra como hierro, resina, cueros, frutas y vinos, o bien dedicándose al transporte de mercancías de otros lugares del interior, de tal modo, que las lanas castellanas fueron ya entonces mercaderías que salían al exterior por el puerto de Santander. Incluso puede decirse que la potencia cántabra en el mar sería utilizada por los reyes de Castilla, como elemento primordial para la conquista de los reinos musulmanes de Al-Andalus y Murcia.⁷

Otras noticias de interés serían, por un lado, 1372 que es cuando comienza la construcción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander, permitiendo desde ese momento el que la Villa representara la base logística para la formación de armadas atlánticas hasta los tiempos de los Reyes Católicos, por otro lado, significamos 1394, pues de esta fecha data la primera referencia documental del Arrabal de la Mar.

La creación por los Reyes Católicos del Consulado de Burgos en 1494, restó a Santander parte de su autonomía al concentrarse allí las competencias marítimas del cantábrico, saliendo beneficiada Bilbao que tendría constituido su propio Consulado desde 1511. En estas fechas el puerto de Santander se había convertido ya en un activo centro comercial, predisponiendo su situación geográfica el establecimiento de interesantes intercambios con los puertos de Francia, Inglaterra y Flandes, todos ellos ámbitos destacados desde el punto de vista económico.

El siglo XVI representaría para este recinto, además de una posición sólida en el comercio nacional e internacional, la base naval de la Armada, el desarrollo del puerto pesquero y los astilleros, construyéndose el primer puerto artificial, consistente en un muelle y contramuelle que ampliaron la superficie de abrigo.⁸

La población de Santander se dedicaría a lo largo del siglo XVII fundamentalmente al cultivo de la tierra y a la actividad pesquera, generando excedentes que se comercializaban a través de la técnica del escabechado. Las exportaciones se practicaban restringidamente, y con carácter de mercancía local debe considerarse la madera y los productos derivados de la ferrería, la relación de los que principalmente salían por la Bahía se completaba con la brea. Las oscilaciones del tráfico se veían determinadas por la capacidad del puerto para canalizar las lanas y cereales castellanos, ejerciendo el puerto el papel de centro redistribuidor.⁹

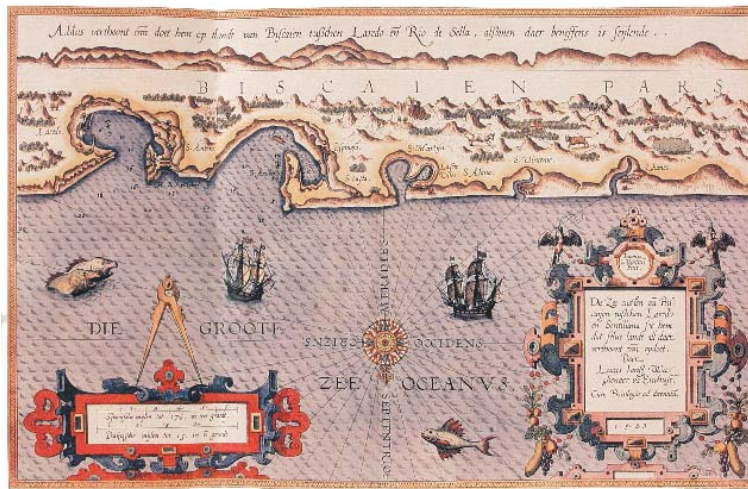
En cuanto a las mercancías descargadas básicamente se pueden englobar en tres grandes apartados, los alimenticios, entre los que sobresale la sal, las materias primas y los productos de uso corriente, aunque el capítulo primero era el que más destacaba. En general, el espacio geográfico en el que se desarrollará el comercio marítimo era bastante limitado, pues salvo los contactos que se mantienen con enclaves de la Europa atlántica, gracias a las lanas castellanas, el tráfico es fundamental-

⁶ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., pp. 32-35.

⁷ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., p. 36.

⁸ J.L. Casado Soto, *Una Villa marinera en el siglo XVI*, Santander, 1990.

⁹ El siglo XVII se encuentra estudiado bajo la óptica que nos interesa en M^a.J. Echevarría Alonso, *La actividad comercial en el Puerto de Santander...*, op. cit., capítulo 2: "La estructura del comercio marítimo", pp. 39-93.



Mapa representativo de la costa de Cantabria desde Laredo a Santillana. Lucas Jansz Waghenaer en la obra "Encruiyser Zeecartbook", 1584. Museo Marítimo del Cantábrico.

mente de cabotaje, figurando preferentemente los puertos del entorno más próximo, como los asturianos, vascos y gallegos, a excepción de Andalucía de la que se traía la sal.¹⁰

La visión de futuro que entonces se tendría, permitiría que hasta mediados del siglo XVIII no se hicieran necesarias ampliaciones de esta infraestructura portuaria. La importancia que adquiere Santander como metrópoli colonial en estos momentos, modificará el espacio urbano de la ciudad, y relanzará el papel que juega este ámbito en la economía española.¹¹

La terminación de la carretera de Reinosa en 1753 otorgaría facilidades al tráfico marítimo, y el acceso de los productos castellanos, lanas, trigos y harinas, que configuraban un capítulo comercial de gran interés, se haría más cómodamente. De igual modo, estos accesos beneficiarían el tránsito de los productos ultramarinos como el azúcar, cacao o el café, encontrando en el puerto de Santander el lugar idóneo para hacer su entrada hacia el interior de Castilla.¹²

El nuevo esquema comercial basado en la concentración del comercio lanero en Burgos, con Santander como punto de embarque, requería dotar a la ciudad de un puerto más capaz; de esta forma van a concebirse a partir de 1750 diversos proyectos de ampliación de sus instalaciones, que son obra de ingenieros como D. Francisco Llovet o D. Agustín de Colosía.¹³

El Consulado de Santander se constituiría por Real Cédula de 29 de noviembre de 1785, tratando de impulsar la actividad comercial de la plaza, en cuyo preámbulo se señala:

"Al mismo tiempo que concedía á mis amados vasallos la libertad de comerciar en todas mis Indias occidentales é Islas Filipinas, dispuse también en el Artículo LIII del Reglamento expedido á este fin el doce de Octubre de mil setecientos setenta y ocho, que en los Puertos habilitados de España y sus Islas de Mallorca y Canarias, donde no hubiera Consulados de Comercio, se erigiesen con arreglo á las leyes de Castilla é Indias.... y Yo

¹⁰ La organización del comercio marítimo puede ampliarse en M^a.J. Echevarria Alonso, *La actividad comercial en el Puerto de Santander...*, op. cit., pp. 94-137.

¹¹ Esta época puede verse en T. Martínez Vara, "El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio", en *Santander, el Puerto y su Historia...*, op. cit., pp. 71-96. Y M. Sobrán Iruretagoyena, *El Transporte marítimo en el ámbito del desarrollo comercial santanderino 1700-1800*, Tesis doctoral, Santander, Universidad de Cantabria. (2 vol), 1992.

¹² Un interesante trabajo que analiza la relación comercial entre Castilla y el puerto de Santander es V. Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960. Y M. Terán, "Santander, Puerto de embarque de las harinas de Castilla", en *Estudios Geográficos*, 1947, pp. 746-759.

¹³ J.A. Iribarnegaray Jado, "El nacimiento del puerto comercial en el Puerto de Santander desde la ordenanza de libre comercio en el siglo XVIII", *Investigaciones Históricas, Jerónimo Zurita, Cuadernos de Historia, n° 43-44*, 1982. También desde la perspectiva histórica-comercial puede consultarse, R. Izquierdo Bartolomé, "El Puerto de Santander: despegue comercial y comunicaciones terrestres", en J. Ozueta Echevarri, (Dir), *Santander, el Puerto y su historia...*, op. cit., pp. 109-118.

he determinado establecer en la misma Ciudad (Santander) y su Puerto un Consulado de mar y tierra, extensivo á todos los Pueblos del Obispado, y á los Puertos por la parte el oriente de Santoña, Laredo, Castro-Urdiales y su Subdelegación, hasta la línea del Consulado de Bilbao; y por el poniente al de San Martín de la Arena, Suances, Comillas, San Vicente de la Barquera, y toda la rivera del mar...".¹⁴

A mediados del siglo XIX Santander vive su mayor esplendor, de esta época data la construcción del ferrocarril de Alar del Rey, que potencia el tráfico de harinas, y va tomando fuerza la intervención de la iniciativa privada en los proyectos portuarios. El desarrollo del balneario del Sardinero y la concesión de rellenos en el fondo de la Bahía al ingeniero belga P.E. Wissocq, para la entrada del ferrocarril hasta el centro urbano, determinaría de algún modo el crecimiento del puerto, que invertiría su tendencia histórica de crecimiento hacia el Este.¹⁵

El desarrollo del puerto y la ciudad se disocian progresivamente, las áreas residenciales y comerciales continúan sobre los antiguos muelles que tienden hacia el Este, con el Sardinero como foco de atracción, mientras las actividades portuarias e industriales van orientándose hacia el interior de la Bahía, hacia el Oeste. La explosión del vapor Machichaco en noviembre de 1893 pondría de manifiesto la necesidad de este cambio de emplazamiento, debido al peligro que la actividad portuaria podía suponer para la ciudad.¹⁶

La crónica del siglo XIX tendría además de los acontecimientos ya puestos de relieve, la fecha crucial de 1872, en la que por Real Decreto se crea la Junta de Obras del Puerto de Santander, sin embargo la Villa ya había dispuesto anteriormente de una organización que pretendía atender los intereses de la navegación, por ello, como antecedente se puede referenciar la Junta Especial Directiva y Administrativa para la Limpia y Obras del Puerto de Santander, creada en 1842, que a su vez derivaría de la constitución de una Comisión que se había constituido en 1796, para que a través de los miembros que representaban al Ayuntamiento, al Consulado, y al propio Director de las Obras y el Capitán del Puerto, formaran una Junta de Obras de Muelles, con la finalidad de proponer a S.M. los medios ó arbitrios para la consecución de las obras necesarias para el buen funcionamiento del puerto.¹⁷

La constitución de la Junta de Obras incentivará el proceso de mejora, pues desde ese momento se suceden los planes de intervención en el recinto; en 1873 D. Juan de Orense redactaría un plan de reformas y en 1878 será Lequerica quien se ocupe de este importante asunto, ambos proyectos supondrían la consolidación de los muelles de Maliaño como nuevo polo de la actividad portuaria.¹⁸

Los inicios del siglo XX estarían marcados por el declive de las operaciones mercantiles. La pérdida de las colonias abriría un período crítico, que se dejaría sentir en el conjunto de la economía española, con una especial incidencia en la Villa santanderina, en la medida que su puerto había participado ampliamente de aquella etapa de esplendor comercial.¹⁹

¹⁴ Ver la obra de R. Izquierdo, *El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas*, Santander, Autoridad Portuaria Santander, Biblioteca Navalía n° 7, 1996, Apéndice documental, pp. 165-176.

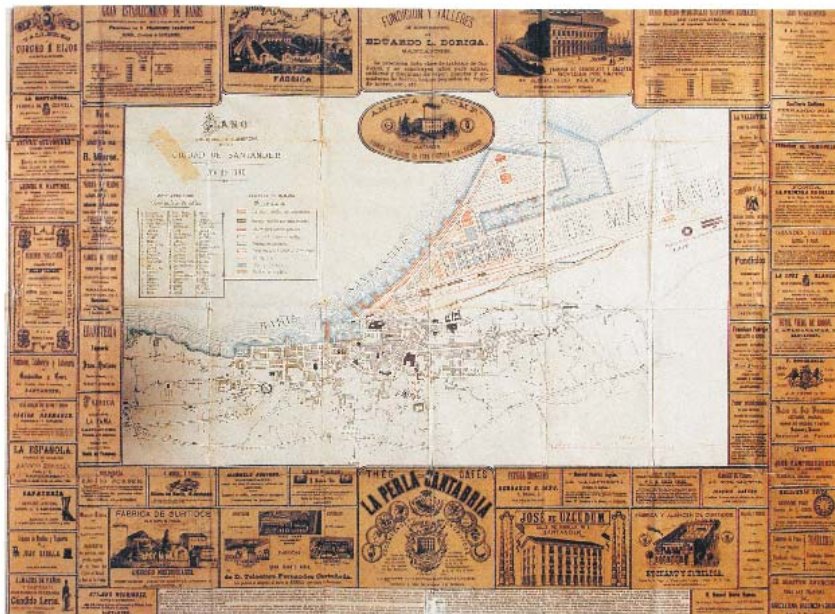
¹⁵ El proceso de mejora de la red de ferrocarriles puede verse en J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*, Santander, C.O.C.I.N.S., Ed. librería Estudio, 1986. Especialmente el capítulo: "La lucha por las comunicaciones", pp. 91-110.

¹⁶ Este acontecimiento ha tenido una gran repercusión. Ver entre otros J.L. Casado Soto y Otros, *La catástrofe de Machichaco*, Santander, J.O.P.S., Biblioteca Navalía n° 2, 1993.

¹⁷ R. Izquierdo, *El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas*, op. cit., p. 61.

¹⁸ Los momentos iniciales de andadura de la Junta de Obras del Puerto pueden verse en la primera Memoria J.O.P.S., *Memoria del progreso y adelanto de las obras en dicho año económico. (1873-1874)*, Santander, Imprenta y litografía de Telesforo Martínez, 1874, pp. 3-14.

¹⁹ Las referencias del puerto de Santander circunscritas al siglo XX pueden verse en J.M. Díaz y Pérez de Lastra, *Transformación y significado de un Puerto: Santander, 1898-1945*, Memoria de Licenciatura, Departamento de Transportes y Técnicas de Procesos, Santander, Universidad de Cantabria, 1988.



Plano industrial y comercial de la ciudad de Santander en 1880. Biblioteca Municipal de Santander.



El tráfico a principios del siglo XX en el Puerto de Santander, con las maderas como producto de importación, los barriles, los carros... Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander.

Además, debe comentarse que en este tiempo la industrialización de Cantabria es un resultado complejo de interrelaciones entre los diferentes sectores, que tradicionalmente habían forjado una economía apoyada ahora en sus recursos mineros y en un comercio marítimo de minerales, que va a ir cobrando cada vez mayor interés, toda vez que se alteran las condiciones del tráfico harinero en España en la segunda mitad del siglo XIX y la plaza de Santander pierde trascendencia desde el punto de vista del tráfico marítimo.²⁰

Por tanto, estas primeras décadas del siglo XX estarían marca-

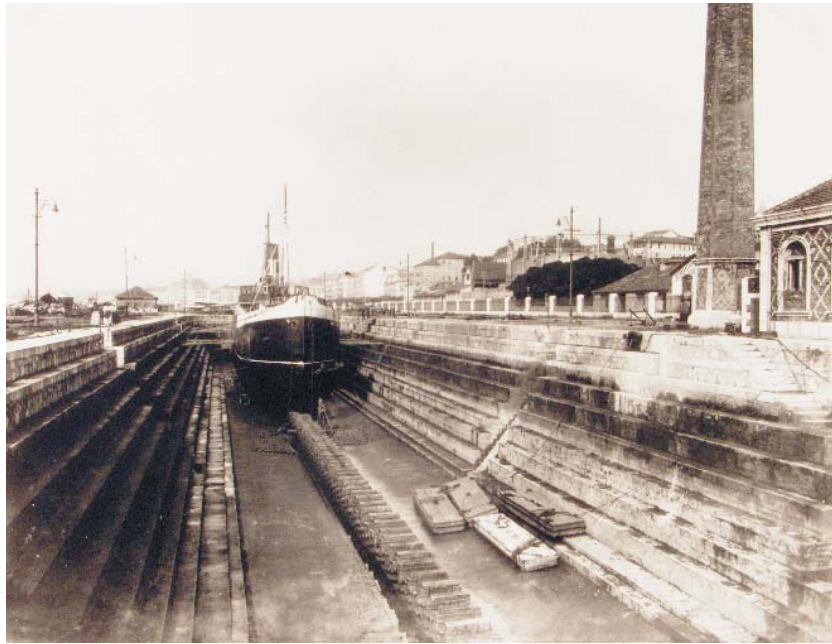
das por el dinamismo que genera el tráfico minero, la modernización de sus muelles comerciales, su progresiva mutación hacia un puerto industrial de base regional y la decadencia de su vocación transoceánica.²¹

De este modo, se inicia un período en el que van tomando un auge inusitado otras actividades ligadas al ocio, influidas por la Familia Real que escoge a la ciudad de Santander como lugar de

²⁰ Los pormenores del comercio marítimo desde la pérdida de las colonias hasta fechas recientes pueden verse entre otros en J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., pp. 319-412.

²¹ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., pp. 134-143. Si quieren conocerse todos los proyectos que se llevaron a cabo en el puerto de Santander entre 1917 y 1941, consultar J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1937-1941, ambos inclusive del Puerto de Santander*, Santander, Imprenta Librería la Moderna, 1945, pp. 62-83.

Dique seco de Gamazo, inaugurado a principios del siglo XX, representativo de la actividad constructora de buques. Autoridad Portuaria de Santander.



veraneo. Y la economía local se orienta hacia estos nuevos derroteros, donde el descanso estival va a surgir como elemento de gran relieve en el contexto de la sociedad.²²

La competencia que ejercen los recintos portuarios entre sí se expresa especialmente entre el puerto de Santander y el de Bilbao, circunstancia que a menudo dejan traslucir las Memorias a lo largo del siglo XX. Sirvan de ejemplo las siguientes palabras:

“A causas más generales debe atribuírsele esta decadencia parcial... salta a la vista que sólo conque á este Puerto se le autorizase á cobrar cincuenta céntimos de peseta, como en Bilbao, por cada tonelada de mineral exportada, en vez de los veinticinco que aquí se perciben, se le otorgaría un recurso cinco veces mayor que el modesto producto que obtiene la Junta de sus muelles...”.²³

El ciclo expansivo del tráfico marítimo que se apoya básicamente en el mineral de hierro, llegará a representar en estos momentos las tres cuartas partes del total de mercancías movidas, pero el grueso del tráfico que se desplaza hacia el S.O. de la Bahía, tendrá relación con la ubicación de los cargaderos que son construidos y explotados por las compañías mineras, por lo que las exportaciones del mineral se realizan con una incidencia mínima sobre el propio puerto.²⁴

En los primeros años del siglo XX se inauguraría el dique seco de carena de San Martín, en concreto se haría en 1908 y cuatro años más tarde la Junta de Obras del Puerto adquiere los muelles de Maliaño, que hasta entonces habían funcionado por concesión de la Marquesa de Manzanedo. Poco antes de concluir la década se aprueba el proyecto de encauzamiento y obras de mejora de la

²² Ver C. Gil de Arriba, *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*, Santander, Universidad de Cantabria-Fundación M. Botín, 1992. Una síntesis ilustrativa del tema puede consultarse en J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía ...*, op. cit., especialmente el capítulo: “Ocio y turismo en Cantabria: la reciente cristalización de una aspiración arraigada”, pp. 413-463.

²³ Ver J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1903-1904 y 1905*, Santander, 1906.

²⁴ Estas valoraciones pueden verse en J.R. Ruiz Manso, “Coyunturas y peripecias de un Puerto abierto al mundo” 1900-2000, *en ciclo de conferencias Santander, una capital en el siglo XX*, 12-octubre-2002.



Muelle de la Margen Norte de la Canal de entrada a la Dársena de Maliaño, espacio de mayor actividad del Puerto de Santander a partir de 1970. Autoridad Portuaria de Santander.

Costa Norte de la Bahía, primera sección, que se convertiría en el “eje del crecimiento del puerto durante cincuenta años”.²⁵

El primer estudio del puerto de Raos data de 1921 y años más tarde, en 1927, la dársena de Maliaño pasará a manos del Estado, aprobándose por Real Orden el proyecto de nuevos muelles de hormigón armado y ampliación de la zona de servicios, mejorándose estas instalaciones en los próximos años, en unos momentos de gran inestabilidad social, que tienen sus repercusiones en el contexto económico en el que se desenvuelve la vida marítima santanderina.²⁶

La Guerra Civil y el inicio de la 2ª Guerra Mundial afectarían al espacio portuario. Muy ilustrativas resultan los preliminares de la Memoria que se ocupara de describir esta interesante coyuntura política y económica, subrayándose el estado de deterioro y desorganización en el que se encontraron las instalaciones...

“... cuando nos hicimos nuevamente cargo de la Dirección, el día siguiente al de la entrada en Santander del glorioso Ejército libertador, en 26 de agosto de 1937... Aparte de la suspensión de las obras previstas, faltaba una gran parte del personal, habían desaparecido la draga de succión *Cantabria*, los gánguiles *Somo* y *Raos*, el aljibe remolcador *San Martín*, la lancha de vapor *Santa María*, y varias embarcaciones menores; éstas, la *Santa María* y la draga, desaparecieron definitivamente, y después de laboriosas gestiones y mucho tiempo, se recuperaron los otros tres buques, que entraron en el puerto el día 5 de junio de 1939, es decir, que casi dos años se emplearon en la recuperación de este material.”²⁷

Ahora bien, si se habla de acontecimientos que hallan modificado el curso de la evolución de la ciudad de Santander, sin duda hay que referirse al incendio que se desataría en 1941, suceso que ha originado abundante literatura ya que acarrearía cambios sustanciales en las directrices de crecimiento de la Villa.²⁸

En este período post-bélico, marcado por las situaciones que le preceden, quizás el hecho más relevante sea la ejecución entre 1943 y 1952 de las instalaciones del nuevo puerto pesquero en la dársena de Maliaño, aunque habría que esperar hasta el final de la década de los años cincuenta, para que

²⁵ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., p 136. Los detalles exhaustivos de las actuaciones que se llevan a cabo en el puerto de Santander, desde que se constituye la Junta de Obras hasta 1905 pueden verse en J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta...*, mem. cit., 1906, pp. 5-112.

²⁶ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., p 144-145.

²⁷ J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas...*, mem. cit., 1945, pp. 3-4.

²⁸ Entre otros, puede verse M. Cesteros Sedano, *El impacto del incendio de 1941 en la ciudad histórica y en las áreas periféricas*, Memoria de Licenciatura, Departamento Geografía. Santander, Universidad de Cantabria, 1982. También en M. Cesteros Sedano y Otros, “Incendio y transformaciones urbanas. Santander 1941-1955”, en *Ciudad y Territorio* n° 62, 1984, pp. 35-52.

El “nuevo Puerto de Santander” daría un paso adelante con la concreción del Espigón Norte de Raos a partir de los años ochenta. Autoridad Portuaria de Santander.



las circunstancias favorables en el proceso de industrialización general, se dejaron sentir también en los tráficos que tienen en el puerto de Santander su origen y destino. El Plan de Estabilización Económica de 1959 inicia un período de apertura y modernización de la economía regional y nacional que tiene su lógico reflejo en el puerto.²⁹

El tráfico se multiplicará por tres entre 1958 y 1976, recuperándose su tradicional vocación internacional, notablemente influenciado por el movimiento de productos petrolíferos, que tan ligados se encuentran al funcionamiento de las instalaciones de CAMPSA situadas al Oeste de la dársena de Maliaño, contribuyendo sustancialmente al dinamismo portuario de esta etapa, en la que también es destacable la construcción de la estación marítima en 1972 y la recuperación del tráfico de pasajeros.³⁰

Las últimas décadas del siglo XX estarán marcadas por una intensa transformación de las instalaciones portuarias. La crisis económica de la segunda mitad de los años setenta y primero de los ochenta, el desajuste entre las limitadas condiciones de sus instalaciones, –calados, superficies, accesos, utillaje, etc.– y los requisitos cada vez más exigentes del comercio y el transporte marítimo internacional, plantearon un reto decisivo para el puerto, al que se está dando respuesta en el complejo portuario de Raos, cuyos primeros muelles entraron en funcionamiento en 1985. La remodelación de la terminal de ferries sería otro elemento digno de ser significado. Y desde luego, las mejoras relativas a las comunicaciones afectarían a un elemento clave, como es la accesibilidad del puerto.³¹

El ya mencionado complejo portuario Raos es el núcleo principal, sus muelles están especializados en operaciones que van desde la manipulación de carga seca al tráfico de mercancía general y graneles sólidos. El muelle 4 atiende sobre todo el tráfico de automóviles y en el 7 se realizan operaciones de mercancía general y tráfico Ro-Ro, habilitando un espacio para la descarga de graneles líquidos. El nuevo muelle 8 se ha situado como una de las unidades de negocio con mayores expectativas de futuro, canalizando el tráfico de vehículos nuevos; de este modo, Raos se ha ido constituyendo de forma gradual en pieza básica de la oferta de servicios portuarios de Santander, llegando a despachar en sus instalaciones una parte sustancial del tráfico total del puerto.³²

²⁹ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., pp. 158-160.

³⁰ Ver las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto que detallan los aspectos concernientes a la evolución de los distintos tráficos en esos años.

³¹ El análisis de la trayectoria comercial del puerto de Santander en los últimos años puede contemplarse, a nivel sectorial o global. Bajo el primer criterio ver V. Calcedo Ordóñez, *El sector agrario en el tráfico del Puerto de Santander*, Santander, A.P.S., *Navalia-Técnica* n° 3, 1997. A nivel general puede consultarse J. Villaverde Castro y P. Coto Millán, *Impacto Económico Portuario: Metodologías para su análisis y aplicación al Puerto de Santander*, Santander, A.P.S., *Navalia-Técnica* n° 2, 1996. Y P. Coto Millán y Otros, *Crecimiento portuario y desarrollo regional*, Santander, A.P.S., *Navalia-Técnica* n° 4, 2001.

³² Ver Memorias de los últimos años.

También habría que considerar los otros muelles entre los que se citan Maliaño, destinado a carga y descarga de mercancía general, así como al tráfico Ro-Ro y la margen Norte, más enfocada a la manipulación de mercancía general, graneles líquidos y sólidos. Esta última dispone de muelles 1 y 2 así como la “Nueva montaña Quijano”, para los graneles sólidos, productos petrolíferos y la mercancía general. Otros muelles comerciales que dispone el puerto de Santander serían Repsol Química S.A. y Equipos Nucleares S.A.

Las grandes líneas de actuación que se persiguen en la actualidad, se concretan en planes que permiten alcanzar un mayor grado de competitividad, entre ellas, se mencionan las estrategias de mejora de las operaciones de los proveedores intermodales implicados en el recinto; la creación del puerto seco Santander Ebro, en Luceni, Zaragoza, para atender el tráfico de automóviles, la participación accionarial del puerto seco de Azuqueca, en el que se está invirtiendo para dotar de unos espacios aptos que mejoren las importaciones de papel.³³

A finales del siglo XX el puerto de Santander es una excelente plataforma para el tráfico exterior, en donde destacan los países del Norte de Europa, también son significativas las importaciones procedentes de Sudáfrica y los intercambios que se realizan con Brasil, Estados Unidos y Rusia.³⁴

1.3.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³⁵

El tratamiento de la información que se ha dispuesto para trazar la evolución de los distintos tráficos en el puerto de Santander, ha podido realizarse gracias a una extensa bibliografía que se adjunta al final del estudio y a las Memorias, que en este caso han resultado esclarecedoras, al reflejar detalles relativos al movimiento de mercancías, pasajeros etc., revelando las circunstancias que han incidido en la evolución de estos tráficos.

La primera Memoria data de 1874 y recoge el año económico en curso, su publicación se realizará a colación de la constitución de la primera Junta de Obras y sus contenidos siguen la misma tónica que en otros puertos, pues se atiende preferentemente a las obras que se están llevando a cabo, mencionando los principales capítulos que corresponden a los apartados como la mejora de la costa Norte de la Bahía, las afectaciones sobre la nueva dársena de Molinedo, conservación general, asuntos varios y mención expresa de los gastos, así como el resumen de los relativos al año económico en curso.³⁶

Este esquema permite observar la escasa atención que se le presta al asunto del “tráfico”, dedicándose solo una breve síntesis que informa acerca de la trayectoria comercial del puerto. Sin embargo, las Memorias correspondientes a los primeros años del siglo XX, además de recoger con gran minuciosidad las mejoras de las instalaciones, tienen en cuenta los elementos claves, contemplando asuntos tan fundamentales como la exportación de mineral; en este caso los registros se remontan a 1887-88 como primera referencia. También se presenta un interesante anexo de datos relativos a la importación y exportación en los años finales del siglo XIX, reflejando el movimiento de buques atendiendo a la clase de navegación.

La Memoria editada en 1921 abarca la interesante coyuntura de la 1ª Guerra Mundial, es muy amplia y la dota de un gran interés para nuestro trabajo, pues en sus más de doscientas páginas condensa todo lo concerniente al capítulo de obras, proyectos y estudios, así como una reseña histórica de

³³ La consulta de la página Web resulta particularmente interesante para el análisis de las últimas décadas.

³⁴ Noticias recogidas de J.R. Ruiz Manso, “Coyunturas y peripecias de un Puerto abierto al mundo” 1900-2000, conferencia citada.

³⁵ Agradecemos a la Autoridad Portuaria las facilidades dadas al desarrollo de esta investigación, en particular queremos hacerlo extensivo a D. Carmelo Rodríguez. La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación también ha colaborado al desarrollo de este estudio, por lo que igualmente expresamos nuestro agradecimiento.

³⁶ Ver J.O.P.S., *Memoria acerca del progreso de las obras del Puerto de Santander* (1890-1891), Santander, Imprenta J.M. Martínez, 1891, p. 3.

los primeros años del siglo XX referidos a la etapa 1906-1916. Las cifras del tráfico según la clase de navegación, dejan al descubierto los principales grupos de productos que se mueven en el puerto de Santander, que puede complementarse con el detalle aportado en la Memoria que traslada el movimiento comercial desde 1925 a 1931.

De gran valor histórico resultan las cifras mercantiles relativas a la época de la 2ª República, 1931-1936. También es sumamente interesante la que corresponde a la propia Guerra Civil y a la crisis mundial que tiene lugar a partir de los años cuarenta, por lo que estimamos que es un punto de referencia vital en el estudio de esta coyuntura económica.

La siguiente década se encuentra recopilada en la Memoria fechada en 1952, mostrando referencias desde 1945. La evolución del puerto de Santander desde los años sesenta se perfila a través de los registros del Ente Público Puertos del Estado, permitiendo completar el estudio de este puerto situado en la franja costera cántabra.

1.3.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1874-2000)

El tráfico de mercancías se conoce desde 1874, y aunque la continuidad en la serie se facilita en las décadas iniciales del siglo XX en el cuadro 1.1, atendiendo al movimiento de mercancías cargadas y descargadas, luego se considerará el tráfico que tiene lugar en los muelles de la Junta y en los cargaderos del astillero, muelle de Nueva Montaña y particulares, de este modo, se recoge en el cuadro 1.2 la semblanza comercial tal como se presenta en las estadísticas originales, en la etapa que abarca desde 1921 a 1960, el resto de años retoma la forma primitiva y alude al detalle de mercancías cargadas y descargadas, que tienen cabida en el cuadro 1.3. Los gráficos 1, 2 y 3 darán traslado de estos pormenores.

Una primera valoración de las referencias del siglo XIX, permite apreciar una cierta estabilidad en el volumen total de tráfico en los últimos años y a partir de este tiempo se progresa, alcanzando un crecimiento sostenido hasta la coyuntura de la 1ª Guerra Mundial. Es significativo el predominio del volumen de mercancías cargadas en esta primera época, en la que existen datos detallados de mercancías cargadas y descargadas.

La crisis mercantil se manifiesta tras la desaparición del tráfico de harinas y coloniales a finales del siglo XIX, y el puerto pasará a ser un mero punto de atraque de buques, con predominio de los de bandera extranjera, que entran en lastre para cargar mineral de hierro para sus países respectivos, fraguándose una realidad comercial muy diferente a los mejores momentos de la centuria anterior, indicando a su vez una escasa relación mercantil, donde queda de manifiesto la limitada capacidad del recinto portuario en el comercio nacional e internacional, reduciendo sus servicios al contexto más próximo.³⁷

El estancamiento observado en el cuadro 1.2, es la tónica que caracteriza las siguientes décadas, es un tiempo de declive, en el que no volverán a recuperarse los niveles de movimiento comercial hasta finales de la década de los años cuarenta, en la que tienen lugar un alza, a pesar de que sigue adoleciendo de unas instalaciones que fueron proyectadas y construidas en el siglo XIX, conformada por muelles de madera de baja resistencia mecánica.

El cuadro 1.3 traslada esa tónica de crecimiento que sigue hasta mediados de los años setenta, entrando en una fase de estabilización que se mantiene, con un ligero repunte del volumen de tráfico de mercancías en los últimos tiempos. El movimiento de productos petrolíferos, que se inicia en los años veinte con la instalación de CAMPSA, alcanzará en los años setenta sus cotas máximas, utilizando este enclave como redistribuidor de combustible, pero de nuevo la pérdida de este tráfico singular, por la desmantelación de las instalaciones de la compañía en 1994, deberá impulsar la apertura de

³⁷ E. Martín Latorre, *La Memoria del Territorio...*, op. cit., p. 134.

otras vías, que compensen la situación que se crea con el cierre de la factoría, lo que permite que el tráfico marítimo siga creciendo moderadamente, como lo demuestran los gráficos que se adjuntan, y muy particularmente el 3, que es el que corresponde al análisis de esta última etapa.

En definitiva, las décadas finales del siglo XX son testigo de la preponderancia de las entradas respecto de las salidas, y es que el esfuerzo por mejorar los niveles de comercio se deja sentir, ya que las cifras globales quedarán seriamente mermadas cuando desaparecen las exportaciones de mineral de hierro y el puerto de Santander, perdida su dimensión exterior, debe adaptarse y acomodarse a cumplir sobre todo el papel de infraestructura mercantil para la región.³⁸

1.3.3.1. Las exportaciones de mineral (1887-1941) y principales productos (1902-1936)

El conocimiento del tráfico principal se efectúa, a través de los registros alusivos a la tipología de productos que caracterizan el movimiento portuario. La disposición de Memorias que detallen sus tráficos es un elemento fundamental, que en el caso del puerto de Santander supone considerar el cuadro 2.1, que recoge entre 1887 y 1941, las toneladas exportadas de mineral de hierro.

Los cuadros 2.2 y 2.3 complementan las valoraciones anteriores y dotan de un marco de referencia a este elemento principal, que en el tráfico del puerto de Santander es el mencionado mineral, en el primer caso ceñido a las dos primeras décadas del siglo XX y en el segundo caso llegando hasta 1936, matices que originan los gráficos 5, 6.1 y 6.2 y 7.

Las noticias previas a la constitución de la Junta de Obras asocian la prosperidad comercial de Santander, a las salidas al exterior de las harinas castellanas, por lo que la exportación y el viaje de regreso con mercancías ultramarinas, europeas o peninsulares y su distribución hacia al interior u otros destinos, representa la base sobre la que se asienta el desarrollo económico de Santander, por ello, la entrada al siglo XX se tornará complicada, son momentos de cambio de su estructura comercial, cuando estos tráficos se pierden por las causas ya expresadas.³⁹

Los datos recogidos de las Memorias permiten observar el cuadro 2.1, que deja de relieve la relación del puerto con lo que puede denominarse el ciclo minero, esto es, el tiempo en el que el mineral de hierro determina las cifras de tráfico, cuya preponderancia en el conjunto comercial se manifiesta claramente, aunque a partir de la 1ª Guerra Mundial entra en una fase descendente, como se visualiza en el gráfico 4. El interés de estas cifras puede apreciarse mejor si contemplamos ahora el cuadro 2.2, que abarca la temporalidad 1903-1920, en el que se expresan las principales mercancías movidas en el puerto santanderino.

Trasladamos la semblanza mercantil recogida en una Memoria de principios del siglo XX, por constituir una valoración comercial en el contexto de la propia época:

“... aumentan también la importación de carbón y de maquinaria, y aunque incipientes las industrias de “Altos Hornos” de “Nueva Montaña”, y de fabricación de sosa cáustica, de la Sociedad “Solvay y comp.^a de Torrelavega, nótase ya su influencia en el movimiento mercantil del Puerto; de cuya prosperidad, á que contribuyen no sólo las numerosas explotaciones y cargaderos de mineral, sino las Compañías indígenas de Navegación, las nacionales de Cabotaje, las Trasatlánticas, que fomentan de nuevo nuestro comercio ultramarino, las Compañías de Maderas y las industrias de la Pesca...”.⁴⁰

³⁸ J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., p. 368.

³⁹ Los antecedentes comerciales previos a la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Santander pueden consultarse en T. Martínez Vara, *Santander, de Villa a Ciudad...*, op. cit., así como en M. de Terán, “Santander, Puerto de embarque para las harinas de Castilla”, op. cit., pp. 746-758. Y también en V. Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander...*, op. cit.

⁴⁰ J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta...*, mem. cit., 1906, pp. 113-114.

El poder conocer el tráfico en exterior y cabotaje, muestra en las importaciones al carbón como elemento básico y el mineral de hierro como paradigma de las mercancías que se exportan, especialmente en las salidas el resto de productos llega a ser meramente testimonial. Y en el tráfico de cabotaje sólo existe el carbón con valor representativo en las entradas, el resto, tanto entradas como salidas, está constituido por mercancía general.

Los gráficos 5 y 6.1 y 6.2 reflejan con precisión estos pormenores, en el capítulo del cabotaje las entradas de carbón acaparan el 27% del tráfico y en el apartado de exterior se constata la gran significación que goza el mineral de hierro en los primeros años del siglo XX, llegando a alcanzar alrededor del 97% del conjunto de las exportaciones. En las importaciones destacan las entradas carboníferas, que representan algo más de la mitad sobre el total en este período de tiempo.

La presentación conjunta de estos elementos para un período de tiempo algo más amplio, 1902-1936, es la información que alberga el cuadro 2.3, que traslada la semblanza de los productos más representativos, siendo el gráfico 7 el que aporta este detalle, permitiendo aseverar que en el tiempo analizado el mineral de hierro ha supuesto más del 50% del volumen total de tráfico, puesto que el segundo producto en importancia será el carbón, con un valor relativo del 11%, lo que evidencia la especialización comercial del puerto de Santander.

A grandes rasgos, estas cifras dejan traslucir que se está en presencia de un enclave, que importa para cubrir las necesidades de la industria cántabra en fase de crecimiento, el carbón mineral es esencial para la industria fabril y los fosfatos son necesarios para su industria química, de tal modo, que puede afirmarse que en lo concerniente al comercio exterior aún conserva rasgos del viejo comercio trasatlántico, aunque su peso ha variado, "... la pipería de madera, el papel de fumar con destino a América, productos textiles de yute también para el mercado americano –Cuba y Perú–, los productos y frutos secos –nueces, etc.–, los vinos y sidra, con similar destino, los productos de perfumería y farmacéuticos que también se encaminan hacia países como Méjico, Perú, Cuba, entre otros. Y a la inversa el cacao, el café y las fibras vegetales han conservado las sendas antiguas, si bien en proporciones que indican su peligro de extinción.”⁴¹

1.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El volumen total de mercancías embarcadas y desembarcadas en el tráfico exterior quedará expresado en los gráficos 8.1 y 8.2 a 12.1 y 12.2, señalando la evolución que ha tenido este interesante capítulo de la actividad comercial.

En las importaciones destacan dos grupos básicos, de un lado, los “cereales y sus harinas”, y de otro, la “chatarra de hierro” y “otros minerales y residuos metálicos”. Sin embargo, esta situación cambia de forma sustancial a partir de mediados de la década de los años ochenta, puesto que sólo permanecen como significativos los productos derivados del mineral, completándose con el “carbón y coque de petróleo”, que emerge con intensidad. Estas consideraciones vuelven a evidenciar que no existe una excesiva concentración de artículos, sino que es un puerto que tiene una tendencia distribuidora de las mercancías que entran del exterior.

En el apartado de las exportaciones se aprecia en los primeros registros unos capítulos básicos, los “productos siderúrgicos” y en menor proporción “otros minerales y residuos metálicos”, y ya desde mediados de la década de los años ochenta se le unen los químicos, erigiéndose en referente principal de lo que constituyen las salidas de mercancías al exterior.

Los productos siderúrgicos y químicos acaparan aproximadamente casi la mitad de las exportaciones, notándose como el predominio ha ido concentrándose en los graneles sólidos y mercancía general, frente a los graneles líquidos. A ello, ha contribuido de forma muy especial el cierre de la factoría CAMPSA, por tanto, desde 1994 esa situación se deja notar en el cómputo y en el tipo del tráfico.

⁴¹ J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., pp. 370-371.

También se ha hecho patente el descenso de productos como la melaza y el aceite de soja que, aunque menos significativos, aportan su contribución al volumen total; de todas formas la disminución de estos últimos responde más a situaciones de tipo coyuntural.

El trascendente incremento de la mercancía que se importa es un rasgo digno de mencionarse, puesto que se ha multiplicado por cuatro, desde los años setenta a finales de los noventa, aunque desde el punto de vista del tráfico global, no represente uno de los enclaves que gozan de una mayor intensidad en el volumen de los intercambios, pero sí que puede argumentarse que es de los más eficientes de la fachada Norte, pues mantiene una media de crecimiento superior a la de otros puertos españoles de similares características.⁴²

1.3.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1874/2000)

La historia comercial del puerto de Santander debe tener un punto de referencia en el análisis del movimiento de buques, para lo cual se han elaborado los cuadros 3.1, 3.2 y 3.3, así como los gráficos 13 y 14, que van a permitir observar esta variable desde finales del siglo XIX hasta el año 2000.

En el cuadro 3.1 se trasladará un minucioso estudio de la tipología de buques que arriban al puerto santanderino, pues además de la clásica especificación del vapor y la vela se unen las estadias devengadas por los buques, para un período que va desde 1897 a 1941. Los siguientes cuadros 3.2 y 3.3 responden a una clasificación que gira en torno al concepto de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), información que no se ha dispuesto hasta 1945, originando el mencionado desglose en los dos cuadros especificados, por tanto, sólo para la segunda mitad del siglo XX se puede valorar conjuntamente los indicadores del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.).

A continuación expresamos los perfiles en los que la evolución del puerto se mide, en términos de los buques que llegan a su Bahía, González Echegaray afirma con relación a la Marina cántabra que “el crepúsculo portuario”, la decadencia mercantil de la Villa, supondría la necesaria transformación de las claves comerciales y la adaptación a los nuevos tiempos, así pues el arcaísmo técnico de la navegación a vela tiene probablemente relación con el arcaísmo del propio capital. El desastre colonial impulsará en Cantabria las sociedades mercantiles modernas, que harán posible la transformación del sector. “Las más importantes empresas navieras de vapores santanderinas nacieron de nuevo cuño... muerto el negocio ultramarino... con hombres nuevos y generaciones nuevas...”.⁴³

Las cifras que se presentan en el cuadro 3.1 resaltan el progresivo incremento de la navegación a vapor frente a la vela a medida que se avanza en el tiempo, la única excepción está en los años de la 1ª Guerra Mundial, en los que existe una recuperación del tráfico en veleros, provocando que desaparezcan la mayor parte de las compañías navieras, con claros efectos sobre el movimiento de buques, pues las que sobreviven no sobrepasarán la Guerra Civil española. “De este modo la etapa minera y los negocios de armamento naval aparecen, en la historia de la actividad comercial y del puerto como un paréntesis de corta duración, expresivo de lo que pudo ser y no llegó a término”.⁴⁴

Las precisiones que pueden hacerse a partir de los cuadros 3.2 y 3.3 se refieren a los siguientes aspectos, por un lado, dejar constancia de que el número de buques se incrementa a lo largo del tiempo, con las puntuales excepciones de las épocas bélicas, sin embargo, hay un cambio importante a partir de los años finales de la década de los setenta, puesto que el número desciende y además lo hace de forma significativa, proceso que va unido al incremento del T.M.B. y de la C.M.B.

⁴² J. Villaverde Castro y P. Coto Millán, *Impacto Económico Portuario...*, op. cit.

⁴³ R. González Echegaray, *La Marina Cántabra, III, desde el vapor*, Santander, Excma. diputación provincial de Santander, 1968, p. 10.

⁴⁴ J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., pp. 353-354.

También hay que reflejar la existencia de un ligero estancamiento en el total de mercancías movidas en los años ochenta, mostrando su recuperación a partir de la segunda mitad de la década de los noventa. En los últimos años del siglo XX vuelve a existir un cambio de tendencia en el Tamaño Medio de los Buques, que tiene lugar al unísono de la recuperación del volumen de toneladas que se mueven y de las T.R.B., lo que denota un progreso sectorial fruto del desarrollo y de la innovación tecnológica.

La positiva evolución del Tamaño Medio del Buque en la década de los años noventa debe significarse, como se advierte en el gráfico 13. Asimismo, en el gráfico 14 se refleja el sustancial incremento de la Carga Media del Buque, que se origina en los años sesenta y setenta, tiempo en el que el crecimiento porcentual de esta variable es más relevante.

1.3.5. PASAJEROS (1916/2000)

El número de pasajeros es otra referencia que debe contemplarse, para ello se ha elaborado el cuadro 4, en el que se plasma el período comprendido entre 1916 y el final del siglo XX, prácticamente sin lagunas informativas.

Antes de la fecha en la que se inicia la serie tenemos algunas noticias de interés que trasladamos, por considerar que son de utilidad para descubrir el pasado del puerto de Santander bajo esta orientación. Así pues, desde la segunda mitad del siglo XIX, la Villa había sido incluida en las líneas que se mantienen con América y con otros destinos, desde 1859 se desarrollará el servicio de “transporte de carga y viajeros” de manera regular, que sostendrán durante mucho tiempo las grandes compañías europeas, que hacían la carrera Atlántica con destino a los puertos de América del Norte o a los del Sur y Pacífico.

Entre 1890 y 1911 el movimiento de pasajeros oscilará regularmente entre 10.000 y 18.000 personas, si exceptuamos el movimiento anormal que determina el transporte de tropas en los años de la Guerra Cubana, puede decirse que para aquel tiempo, en los años anteriores a la 1ª Guerra Mundial, el movimiento emigratorio hacia América mantuvo una dinámica relación de pasajeros.⁴⁵

Las cifras que se adjuntan revelan que en los primeros años de la serie, cuadro 4, existe un ligero incremento, que se torna en descenso a partir de los años treinta, la recuperación de este tráfico no se dejará sentir hasta los años setenta, respondiendo al movimiento que genera el tráfico de cruceros.

La disponibilidad de infraestructuras portuarias específicas y la implantación de una línea regular de “ferries” entre Santander y el Reino Unido, contribuyó de forma decisiva al crecimiento de la cifra de pasajeros, si bien, hay que señalar que iniciadas a comienzo de los setenta, en un principio no logran su asentamiento, por lo que quedan interrumpidas en 1977, de ahí, la anomalía que se aprecia en la tendencia. Hay que resaltar el alza progresiva que se percibe desde el año 1978, que ha alcanzado su consolidación en la década de los años noventa, estableciéndose unos registros que rondan los 125.000 pasajeros.⁴⁶

Así pues, el movimiento de pasajeros en el período analizado deja percibir un crecimiento espectacular desde mitad de los años setenta, así como el ligero estancamiento y descenso acaecido en los últimos años, si bien, es interesante que las perspectivas en este tráfico se encuentran ligadas a las actividades de ocio, lo que de alguna manera le permite augurar un buen futuro.⁴⁷

⁴⁵ Ver guías de la provincia de Santander, cifradas en J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., pp. 358-362.

⁴⁶ En el año 1977 fue suprimida la línea de buques transbordadores, que la Naviera Aznar tenía establecida entre Southampton-Santander, servida por los buques “Monte Toledo” y “Monte Granada”. En el año 1978 se inauguró una nueva línea entre los puertos de Plymouth-Santander con el transbordador “Armonique” de la empresa Brittany Ferries.

⁴⁷ Resulta particularmente interesante la recopilación que se ofrece en la obra citada de J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., especialmente el capítulo: “Ocio y turismo en Cantabria: la reciente cristalización de una aspiración arraigada”, pp. 413-463.

1.3.6. PESCA (1918/1961)

El sector pesquero experimentará una transformación, que también puede constatarse en Cantabria a lo largo de la última centuria. Es un cambio que abarcará diversos aspectos, por un lado, las embarcaciones que pasan a utilizar el vapor como medio de propulsión, y ello supone un avance notable, por otro lado, la organización empresarial, que ejercerá un papel esencial a través de las nuevas empresas conserveras, dinamizando la actividad al objeto de que siga teniendo una presencia en la sociedad.

Los datos globales del volumen de capturas que se adjuntan en el cuadro 5 son pocos, pero en cualquier caso facilitan una visión general del peso específico que tiene la pesca y permite traer a colación algunas reflexiones de interés. Las primeras décadas del siglo XX se analizarán a través de varios documentos, que utilizaremos junto a los matices expresados por las Memorias.⁴⁸

En lo referente a las principales especies se tiene constancia de las siguientes: besugos, bonitos, merluza, congrio, chicharro, y sobre todo sardinas, que es con diferencia la especie de mayor significación comercial. Desde los años veinte y hasta mediados del siglo XX se produce un avance técnico, en la medida que se incorporan nuevas embarcaciones de mayor capacidad y tonelaje, introduciéndose otros tipos de artes, de mayor productividad, como las de arrastre y cerco, de ahí que pueda observarse como desaparecen en el trascurso de este tiempo los botes y lanchichas, que sólo mantendrán ya una presencia testimonial, y los vapores coparán la práctica totalidad de las embarcaciones utilizadas para este fin.⁴⁹

Los años de la posguerra van a definir un modelo pesquero, en el que superado el paréntesis bélico, permite hablar de limitado desarrollo, pues entre los argumentos que se pueden aportar para valorar la crisis del sector, se encontrarían las alteraciones imprevistas de los recursos disponibles, lo que ha provocado la mutación profunda de la estructura industrial relacionada con la pesca, y el uso comercial de sus productos derivados, así pues, "... se impone una reorientación que afecta, a la propia flota, su concepción y estructura; a la industria que se ha desarrollado en este período y que ha impulsado el crecimiento y modernización de las embarcaciones y el aumento de las pesquerías...".⁵⁰

1.3.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Los registros que resumen los últimos años de actividad del puerto de Santander se han recogido en las tablas 1 a 5. El tráfico a nivel global y la parte correspondiente al que tiene lugar en régimen de cabotaje y exterior, serán los elementos que se plasmen en la tabla 1, en la que puede apreciarse como prevalece a partir de 1975 el tráfico exterior sobre el de cabotaje, hasta llegar en los últimos años a suponer más del 90% del total. En definitiva, muestra la escasa incidencia que tiene en la actualidad el tráfico de cabotaje, y lo que es más importante, refleja en alguna medida, que se ha ido ganando competitividad en los últimos años.⁵¹

El capítulo del tráfico exterior con la participación de mercancías embarcadas y desembarcadas se contempla en la tabla 2, precisándose una tónica ascendente de las importaciones, con el predominio de algunos elementos como el carbón, chatarra de hierro y minerales.⁵²

La tabla 3 sintetiza el conjunto de mercancías movidas según su presentación; destacándose los graneles sólidos, ya que el crecimiento de la mercancía general es menos determinante y los graneles

⁴⁸ Ver L. Alaejos, *La pesca marítima en España, 1920. Provincia de Santander. La provincia de Santander en el último quinquenio*, Anuario Económico de la montaña, 1929. Y también J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit. Es de gran interés por su valor recopilatorio de todo el siglo XX, el capítulo: "Las actividades pesqueras. Esplendor y pesimismo", pp. 385-412.

⁴⁹ Datos citados por J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., p. 399.

⁵⁰ Ver J. Ortega Valcárcel, *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía...*, op. cit., pp. 411-412.

⁵¹ Ver puntualizaciones de estos aspectos en J. Villaverde Casto y P. Coto Millán, *El impacto del Puerto de Santander sobre la economía Cantabra*, Santander, A.P.S., 1995, p. 25.

⁵² Ver gráficos que se adjuntan.

líquidos muestran un cierto declive. A esta situación contribuye la demanda de carbón y los buenos resultados de la industria y el comercio cántabro en los últimos años, consolidando el crecimiento de los graneles sólidos.

La pesca fresca y el avituallamiento son los registros que alberga la tabla 4. El indicador del volumen de pesca fresca expresa una estabilidad que se cuantifica en unas cifras que rondan los seis millones de toneladas, con un ligero incremento en los últimos años. Ahora bien, a nivel sectorial hay que matizar que en este capítulo las salidas hacia otras provincias han descendido en la década de los ochenta, y referir la importancia de la reconversión productiva, que se ha llevado a cabo desde la elaboración conservera a las industrias de derivados, en especial nos estamos refiriendo a las harinas de pescado.⁵³

La tabla 5 participa otras variables significativas; en lo concerniente al número de buques, se aprecia un descenso desde los años ochenta y la estabilización que se produce desde ese momento, subrayándose que las T.R.B. experimentan un notable impulso en la última década.

Si observamos el indicador de TEUS, tanto cuantitativa como gráficamente, vemos que se perciben algunas oscilaciones fuertes en las cifras. Debe mencionarse la trascendencia que tiene la nueva línea regular “Cantabrian Line” que opera en el puerto de Santander, pues representa una de las compañías que mejor se encuentra situada en el tráfico de contenedores, avanzando en una filosofía de actuación que trata la captación de “mercancías limpias y de alto valor añadido”.⁵⁴

En los últimos tiempos destaca el tráfico de vehículos nuevos, ya que forma parte del paisaje portuario, disponiendo de alrededor de 450.000 m² de superficie acondicionada para su almacenaje, lo que le hace ser un importante centro logístico de importación y exportación de vehículos nuevos. Entre 1990 y el año 2000 las cifras de movimiento de automóviles casi se han multiplicado por cinco.

Las líneas de actuación que se siguen en la actualidad abundan en las ventajas que procura la mejora de los accesos a la Meseta, consolidando a Santander como “*Puerto de Castilla y León*”, siguiendo una antigua tradición de dar salida natural a un comercio diversificado de otras zonas, que le permite seguir gozando de la calificación de referente comercial de primer orden.⁵⁵

Uno de los rasgos que definen al puerto de Santander sería su proyección exterior, ya que los intercambios con el extranjero se incrementan año tras año, lo que ha hecho que el 95% de su tráfico esté integrado plenamente en las redes del transporte marítimo internacional, representando las operaciones intracomunitarias casi un 40% del total, y el resto es atendido de forma primordial por Brasil, Estados Unidos y Rusia.⁵⁶

REGISTRO DE MEMORIAS

1873-1874, 1874-1875, 1875-1876, 1877-1878, 1878-1879, 1879-1880, 1880-1881, 1881-1882, 1882-1883, 1883-1884, 1884-1885, 1885-1886, 1886-1887, 1888-1889, 1889-1890, 1890-1891, 1891-1892, 1903-1905, 1917-1920, 1925-1931, 1937-1941, 1951-1^a trimestre 1952, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://puertosantander.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.S.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santander.

J.O.P.S.- Junta de Obras del Puerto de Santander.

A.P.S.- Autoridad Portuaria de Santander.

⁵³ Es interesante en este campo consultar la obra de F. Arija Dufol, *Las pesquerías en Cantabria*, Santander, Edic. Libro Estudio, 1984, p. 153.

⁵⁴ Ver los argumentos que se exponen en J.R. Ruiz Manso, “Coyunturas y peripecias de un Puerto abierto al mundo” 1900-2000, conferencia citada.

⁵⁵ F. García Pérez, “Santander: Tendencia Alcista”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 142-143.

⁵⁶ Consultar la página Web <http://puertosantander.es>



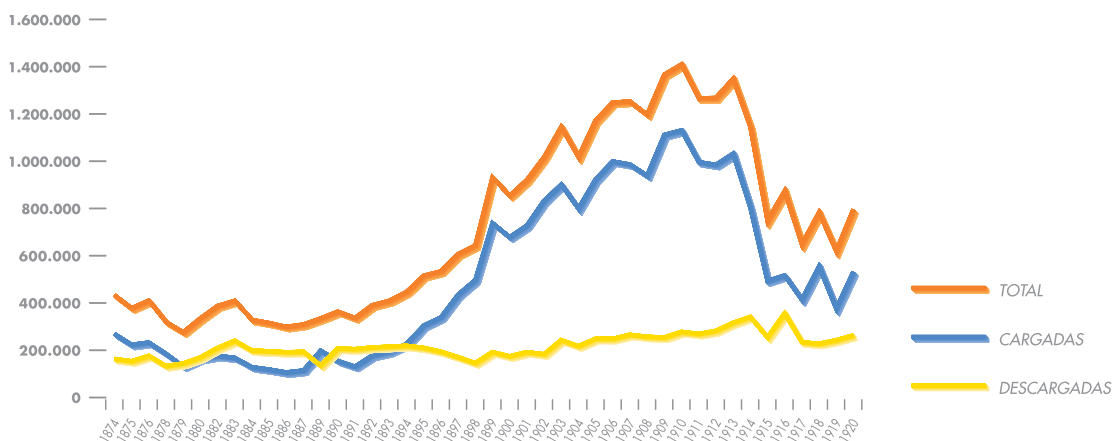
Infografía del Puerto de Santander. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1874-1920) Toneladas

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1874	164.310	269.883	434.193	1899	193.265	738.871	932.136
1875	154.557	224.301	378.858	1900	175.303	679.597	854.900
1876	177.417	233.602	411.019	1901	193.106	728.420	921.526
1878	134.280	186.119	320.399	1902	184.105	833.562	1.017.667
1879	144.858	132.517	277.375	1903	243.969	901.859	1.145.828
1880	170.499	165.266	335.765	1904	218.307	799.940	1.018.247
1882	210.566	177.681	388.247	1905	249.723	924.177	1.173.900
1883	241.180	168.940	410.120	1906	249.334	999.993	1.249.327
1884	199.889	129.399	329.288	1907	266.723	987.152	1.253.875
1885	196.826	119.575	316.401	1908	258.210	939.720	1.197.930
1886	192.587	107.227	299.814	1909	255.025	1.112.297	1.367.322
1887	194.521	115.397	309.918	1910	278.951	1.131.411	1.410.362
1889	136.452	199.203	335.655	1911	270.107	997.089	1.267.196
1890	208.467	155.859	364.326	1912	283.071	985.750	1.268.821
1891	205.819	131.699	337.518	1913	317.107	1.032.570	1.349.677
1892	212.989	178.281	391.270	1914	341.979	804.597	1.146.576
1893	215.990	194.246	410.236	1915	255.042	493.967	749.009
1894	220.026	227.753	447.779	1916	356.891	517.381	874.272
1895	211.019	305.216	516.235	1917	235.061	414.349	649.410
1896	195.003	340.030	535.033	1918	228.529	554.946	783.475
1897	171.798	435.932	607.730	1919	243.487	377.013	620.500
1898	146.551	497.955	644.506	1920	263.912	532.550	796.462

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1874-1920)



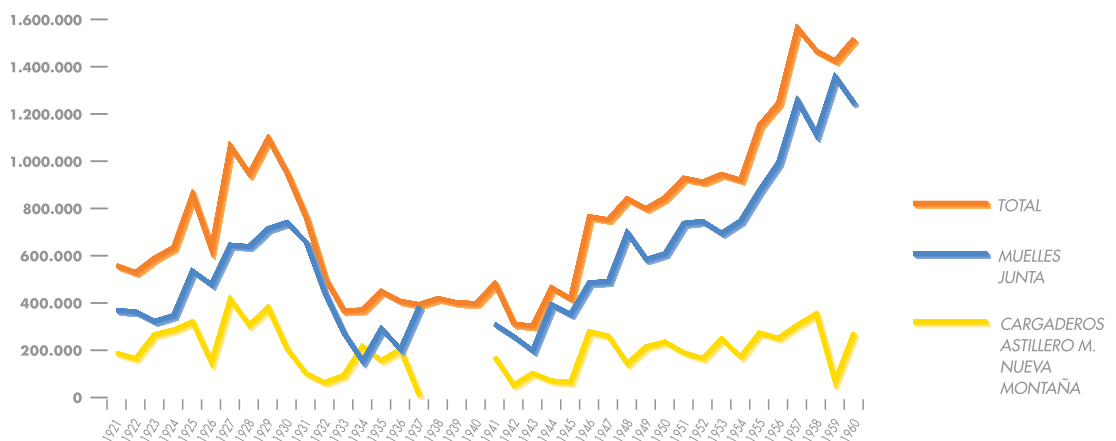
Fuente: Cuadro 1.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1921-1960) Toneladas

Años	Muelles Junta	Cargaderos Astillero M. Nueva Montaña	Total	Años	Muelles Junta	Cargaderos Astillero M. Nueva Montaña	Total
1921	370.467	189.286	559.753	1941	311.685	171.505	483.190
1922	364.329	166.248	530.577	1942	259.881	52.745	312.626
1923	324.076	267.528	591.604	1943	200.411	103.871	304.282
1924	348.693	287.373	636.066	1944	394.928	71.777	466.705
1925	537.599	321.529	859.128	1945	354.026	66.218	420.244
1926	479.856	149.536	629.392	1946	487.898	279.770	767.668
1927	647.006	417.152	1.064.158	1947	492.383	261.855	754.238
1928	640.609	306.871	947.480	1948	699.322	144.219	843.541
1929	716.236	381.919	1.098.155	1949	585.646	215.714	801.360
1930	742.748	206.911	949.659	1950	610.519	236.622	847.141
1931	660.614	103.907	764.521	1951	739.153	191.348	930.501
1932	442.463	64.271	506.734	1952	747.291	166.921	914.212
1933	273.893	94.560	368.453	1953	697.192	249.159	946.351
1934	154.215	218.248	372.463	1954	749.095	173.338	922.433
1935	293.374	157.819	451.193	1955	878.810	274.989	1.153.799
1936	204.511	204.596	409.107	1956	994.747	252.147	1.246.894
1937	385.473	10.000	395.473	1957	1.257.366	307.422	1.564.788
1938			421.144	1958	1.113.131	355.050	1.468.181
1939			403.202	1959	1.358.312	68.283	1.426.595
1940			399.725	1960	1.244.543	274.979	1.519.522

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1921-1960)

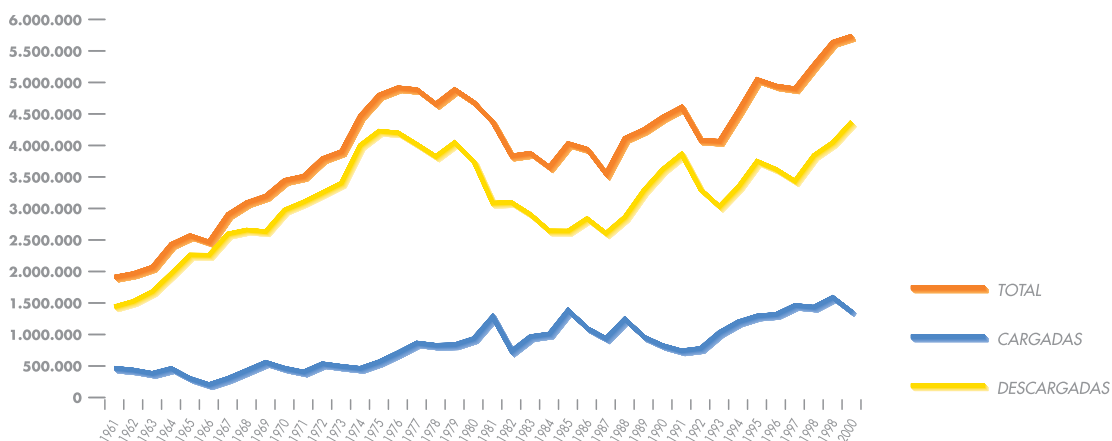


Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1961-2000) Toneladas

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1961	1.323.866	431.965	1.755.831	1981	2.831.966	1.177.683	4.009.649
1962	1.402.496	404.611	1.807.107	1982	2.840.906	678.414	3.519.320
1963	1.544.331	355.864	1.900.195	1983	2.667.847	890.406	3.558.253
1964	1.805.201	427.071	2.232.272	1984	2.426.827	928.806	3.355.633
1965	2.076.927	282.632	2.359.559	1985	2.425.670	1.274.017	3.699.687
1966	2.074.505	192.573	2.267.078	1986	2.606.154	1.011.961	3.618.115
1967	2.383.368	282.854	2.666.222	1987	2.392.796	863.851	3.256.647
1968	2.440.448	399.345	2.839.793	1988	2.627.202	1.147.184	3.774.386
1969	2.417.214	517.283	2.934.497	1989	3.015.048	885.425	3.900.473
1970	2.731.490	431.814	3.163.304	1990	3.321.150	761.222	4.082.372
1971	2.846.793	375.957	3.222.750	1991	3.543.234	684.136	4.227.370
1972	2.982.555	496.063	3.478.618	1992	3.030.107	717.985	3.748.092
1973	3.121.729	459.041	3.580.770	1993	2.782.147	950.471	3.732.618
1974	3.670.985	429.091	4.100.076	1994	3.064.953	1.105.141	4.170.094
1975	3.879.375	524.522	4.403.897	1995	3.440.610	1.190.849	4.631.459
1976	3.854.655	656.403	4.511.058	1996	3.322.806	1.213.896	4.536.702
1977	3.685.797	797.611	4.483.408	1997	3.152.333	1.344.636	4.496.969
1978	3.509.383	764.572	4.273.955	1998	3.523.359	1.318.947	4.842.306
1979	3.712.979	772.015	4.484.994	1998	3.712.195	1.460.800	5.172.995
1980	3.439.019	861.180	4.300.199	2000	4.011.599	1.250.201	5.261.800

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 3. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1961-2000)

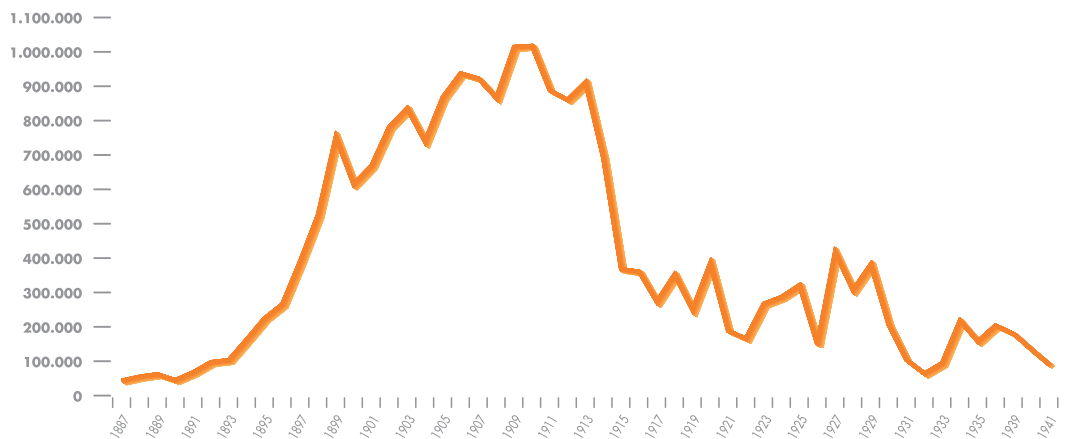
Fuente: Cuadro 1.3.

Cuadro 2.1. Exportación de mineral de hierro A.P. de Santander (1887-1941) Toneladas

Años	Mineral de hierro	Años	Mineral de hierro	Años	Mineral de hierro	Años	Mineral de hierro
1887	43.880	1901	668.859	1915	368.438	1929	381.919
1888	55.388	1902	782.295	1916	361.161	1930	206.911
1889	62.620	1903	835.962	1917	273.400	1931	103.907
1890	45.435	1904	739.350	1918	352.643	1932	64.271
1891	67.908	1905	868.176	1919	249.834	1933	94.560
1892	97.760	1906	938.095	1920	385.240	1934	218.248
1893	103.670	1907	922.881	1921	189.286	1935	157.819
1894	163.232	1908	865.829	1922	166.248	1936	204.596
1895	224.838	1909	1.014.772	1923	267.528	1939	180.355
1896	266.019	1910	1.017.866	1924	287.373	1940	134.309
1897	390.831	1911	888.453	1925	321.529	1941	90.595
1898	525.361	1912	860.863	1926	149.536		
1899	752.134	1913	911.897	1927	417.152		
1900	615.294	1914	691.836	1928	306.871		

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 4. Exportación de mineral de hierro A.P. de Santander (1887-1941)



Fuente: Cuadro 2.1.

**Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Santander (1903-1920) Toneladas**

Productos	1903					1904				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	77.343		50.483		127.826	88.996		16.277		105.273
Carga general	41.974	8.848	45.718	57.049	153.589	43.289	10.582	50.995	50.008	154.874
Madera	19.803		1.038		20.841	6.941				6.941
Maquinaria	1.702		106		1.808	5.874				5.874
Mineral		835.962			835.962		739.350			739.350
Petróleo	5.802				5.802	5.935				5.935
Tabaco										
Total	146.624	844.810	97.345	57.049	1.145.828	151.035	749.932	67.272	50.008	1.018.247

Productos	1905					1906				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	97.339		49.190		146.529	91.609		41.338		132.947
Carga general	47.654	17.597	35.149	38.404	138.804	41.682	23.926	42.526	37.972	146.106
Madera	12.845				12.845	11.991				11.991
Maquinaria	2.480				2.480	2.437				2.437
Mineral		868.176			868.176		938.095			938.095
Petróleo	5.066				5.066	6.966				6.966
Tabaco						10.785				10.785
Total	165.384	885.773	84.339	38.404	1.173.900	165.470	962.021	83.864	37.972	1.249.327

Productos	1907					1908				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	71.877		61.083		132.960	72.959		46.663		119.622
Carga general	44.701	18.829	52.456	45.442	161.428	43.498	11.216	60.508	62.675	177.897
Madera	11.817				11.817	15.821				15.821
Maquinaria	1.782				1.782	1.550				1.550
Mineral		922.881			922.881		865.829			865.829
Petróleo	6.952				6.952	6.294				6.294
Tabaco	16.055				16.055	10.917				10.917
Total	153.184	941.710	113.539	45.442	1.253.875	151.039	877.045	107.171	62.675	1.197.930

Productos	1909					1910				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	74.095		45.759		119.854	86.315		33.781		120.096
Carga general	44.384	14.492	58.301	83.033	200.210	55.395	21.583	70.982	91.962	239.922
Madera	11.491				11.491	9.880				9.880
Maquinaria	1.203				1.203	1.770				1.770
Mineral		1.014.772			1.014.772		1.017.866			1.017.866
Petróleo	6.350				6.350	6.959				6.959
Tabaco	13.442				13.442	13.869				13.869
Total	150.965	1.029.264	104.060	83.033	1.367.322	174.188	1.039.449	104.763	91.962	1.410.362

**Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Santander (1903-1920) Toneladas (Continuación)**

Productos	1911					1912				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	87.586		41.855		129.441	75.416		46.493		121.909
Carga general	49.160	17.082	57.520	91.554	215.316	48.506	19.400	72.633	105.487	246.026
Madera	12.113				12.113	12.288				12.288
Maquinaria	1.171				1.171	1.333				1.333
Mineral		888.453			888.453		860.863			860.863
Petróleo	3.682				3.682	8.314				8.314
Tabaco	17.020				17.020	18.088				18.088
Total	170.732	905.535	99.375	91.554	1.267.196	163.945	880.263	119.126	105.487	1.268.821

Productos	1913					1914				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	121.626		44.329		165.955	178.050		26.292		204.342
Carga general	55.805	11.120	52.827	109.553	229.305	43.651	14.466	59.780	98.295	216.192
Madera	18.061				18.061	16.225				16.225
Maquinaria	1.705				1.705	847				847
Mineral		911.897			911.897		691.836			691.836
Petróleo	8.626				8.626	7.088				7.088
Tabaco	14.128				14.128	10.046				10.046
Total	219.951	923.017	97.156	109.553	1.349.677	255.907	706.302	86.072	98.295	1.146.576

Productos	1915					1916				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	76.438		46.462		122.900	202.429		58.632		261.061
Carga general	34.860	25.429	68.167	100.100	228.556	23.135	52.533	53.260	103.687	232.615
Madera	12.112				12.112	4.970				4.970
Maquinaria	700				700	961				961
Mineral		368.438			368.438		361.161			361.161
Petróleo	4.829				4.829	6.053				6.053
Tabaco	11.474				11.474	7.451				7.451
Total	140.413	393.867	114.629	100.100	749.009	244.999	413.694	111.892	103.687	874.272

Productos	1917					1918				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	51.775		91.314		143.089	22.361		113.594		135.955
Carga general	21.428	24.470	53.011	116.479	215.388	11.807	13.794	63.188	188.509	277.298
Madera	4.022				4.022	2.213				2.213
Maquinaria	5.830				5.830	6.430				6.430
Mineral		273.400			273.400		352.643			352.643
Petróleo	6.304				6.304	1.188				1.188
Tabaco	1.377				1.377	7.748				7.748
Total	90.736	297.870	144.325	116.479	649.410	51.747	366.437	176.782	188.509	783.475

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación
A.P. de Santander (1903-1920) Toneladas (Continuación)**

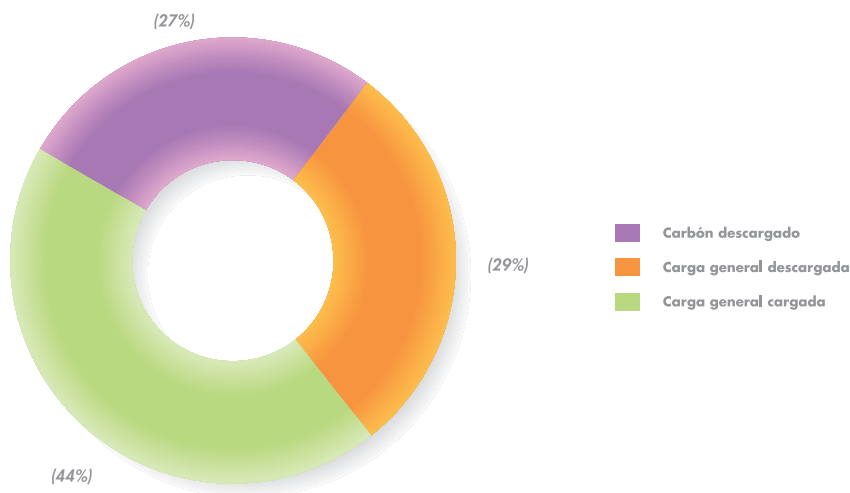
Productos	1919					1920				
	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico	Extranjero		Cabotaje		Total Tráfico
	Impor.	Expor.	Entrada	Salida		Impor.	Expor.	Entrada	Salida	
Carbón	40.997		97.278		138.275	7.727		50.794		58.521
Carga general	25.583	19.795	43.368	107.384	196.130	67.177	42.261	88.279	105.049	302.766
Madera	9.077				9.077	13.765				13.765
Maquinaria	921				921	4.489				4.489
Mineral		249.834			249.834		385.240			385.240
Petróleo	7.750				7.750	11.293				11.293
Tabaco	18.513				18.513	20.388				20.388
Total	102.841	269.629	140.646	107.384	620.500	124.839	427.501	139.073	105.049	796.462

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en cabotaje A.P. de Santander (1903-1920) Toneladas

Productos	%	Cabotaje
Carbón descargado	27	961.617
Carga general descargada	29	1.029.812
Carga general cargada	44	1.592.642
Total	100	3.584.071

Gráfico 5. Principales productos en cabotaje (1903-1920)



Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en exterior A.P. de Santander (1903-1920) Toneladas					
Exportación			Importación		
Productos	%	Exportación	Productos	%	Importación
Mineral	97	12.546.696	Carbón	54	1.524.938
Carga general	3	367.423	Carga general	26	743.689
TOTAL	100	12.914.119	Madera	7	205.405
			Tabaco	7	191.301
			Petróleo	4	115.451
			Maquinaria	2	43.185
			TOTAL	100	2.823.969

Gráfico 6.1. Principales productos exportación (1903-1920)

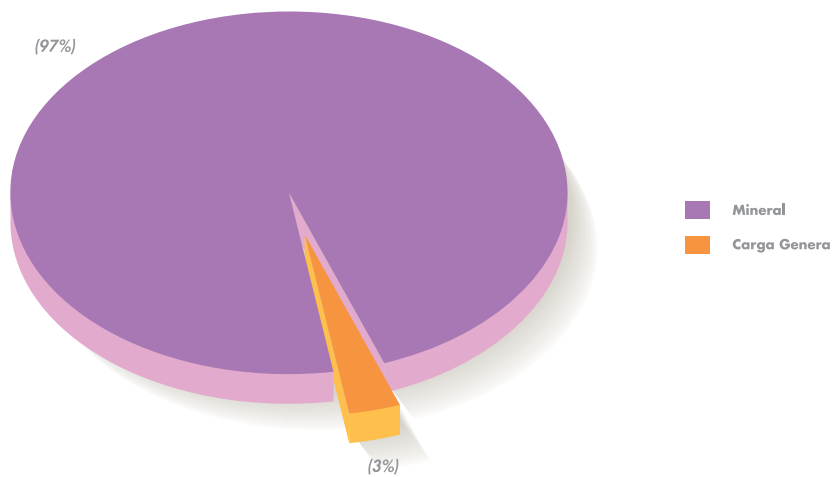
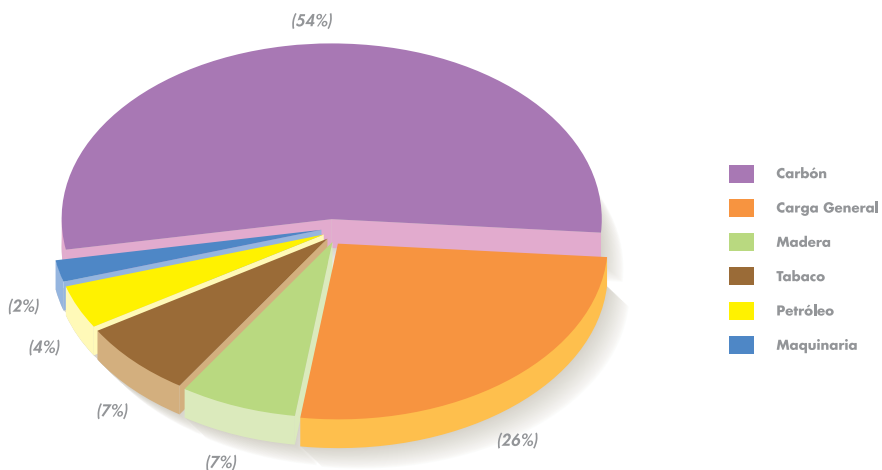


Gráfico 6.2. Principales productos importación (1903-1920)



Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

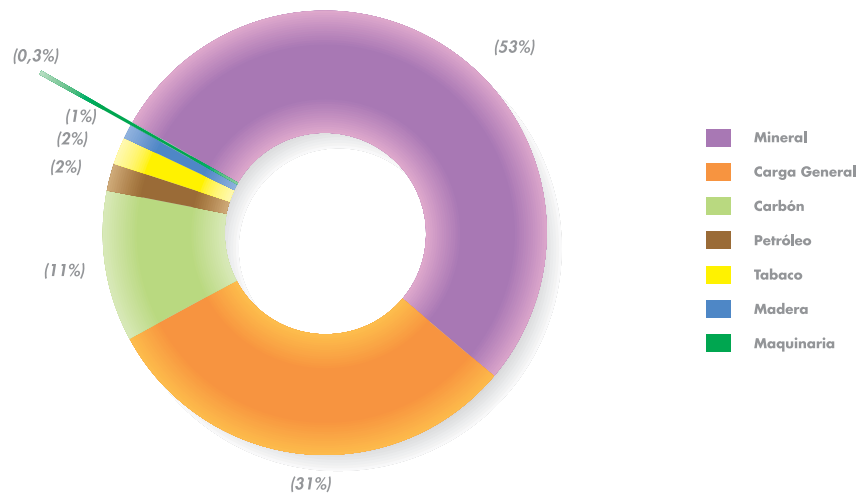
Cuadro 2.3. Principales productos A.P. de Santander (1902-1936) Toneladas

Años	Carbón	Madera	Maquinaria	Petróleo	Tabaco	Carga general	Mineral	Total
1902	95.808	22.165	2.310	8.617		106.472	782.295	1.017.667
1903	127.826	20.841	1.808	5.802		153.589	835.962	1.145.828
1904	105.273	6.941	5.874	5.935		154.874	739.350	1.018.247
1905	146.529	12.845	2.480	5.066		138.804	868.176	1.173.900
1906	132.947	11.991	2.437	6.966	10.785	146.106	938.095	1.249.327
1907	132.960	11.817	1.782	6.952	16.055	161.428	922.881	1.253.875
1908	119.622	15.821	1.550	6.294	10.917	177.897	865.829	1.197.930
1909	119.854	11.491	1.203	6.350	13.442	200.210	1.014.772	1.367.322
1910	120.096	9.880	1.770	6.959	13.869	239.922	1.017.866	1.410.362
1911	129.441	12.113	1.171	3.682	17.020	215.316	888.453	1.267.196
1912	121.909	12.288	1.333	8.314	18.088	246.026	860.863	1.268.821
1913	165.955	18.061	1.705	8.626	14.128	229.305	911.897	1.349.677
1914	204.342	16.225	847	7.088	10.046	216.192	691.836	1.146.576
1915	122.900	12.112	700	4.829	11.474	228.556	368.438	749.009
1916	261.061	4.970	961	6.053	7.451	232.615	361.161	874.272
1917	143.089	4.022	5.830	6.304	1.377	215.388	273.400	649.410
1918	135.955	2.213	6.430	1.188	7.748	277.298	352.643	783.475
1919	138.275	9.077	921	7.750	18.513	196.130	249.834	620.500
1920	58.521	13.765	4.489	11.293	20.388	302.766	385.240	796.462
1921	90.410	5.437	6.059	14.070	15.074	239.417	189.286	559.753
1922	74.049	7.528	8.967	13.577	14.536	245.672	166.248	530.577
1923	33.559	13.119	8.706	25.279	18.581	224.852	267.528	591.624
1924	67.273	9.373	5.750	18.768	19.267	228.262	287.373	636.066
1925	103.043	24.937	2.349	20.304	11.208	375.758	321.529	859.128
1926	37.267	7.307	3.657	21.960	5.736	403.929	149.536	629.392
1927	127.147	22.408	2.806	37.344	11.305	445.996	417.152	1.064.158
1928	89.702	20.623	2.799	15.239	17.490	504.756	306.871	957.480
1929	100.750	25.909	1.318	25.569	16.241	546.449	381.919	1.098.155
1930	114.499	15.065	768	51.058	12.886	548.472	206.911	949.659
1931	55.686	10.706	435	47.870	20.189	525.728	103.907	764.521
1932	22.577	23.707	1.143	39.027	97.477	322.921	64.271	571.123
1933	48.136	575	703	30.433	29.212	426.204	94.560	629.823
1934	11.482	443	825	20.143	17.086	304.050	218.248	572.277
1935	68.619	421	1.094	33.074	11.140	296.818	157.819	568.985
1936	5.068			18.829	9.942	364.577	204.596	603.012

Principales productos A.P. de Santander (1902-1936) Toneladas

Productos	%	Toneladas
Mineral	53	16.866.745
Carga general	31	9.842.755
Carbón	11	3.631.630
Petróleo	2	556.612
Tabaco	2	518.671
Madera	1	416.196
Maquinaria	0,3	92.980
Total	100	31.925.589

Gráfico 7. Principales productos (1902-1936)



Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Santander (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	26	1.012	Productos siderúrgicos	47	631
Otros minerales y residuos metálicos	15	574	Otros minerales y residuos metálicos	9	117
Chatarra de hierro	13	523	Cereales y sus harinas	8	114
Habas y harinas de soja	11	446	Abonos naturales y artificiales	5	68
Productos petrolíferos refinados	6	223	Cemento y clinker	5	65
Maderas y corcho	6	216	Mineral de hierro	4	56
Otros productos alimenticios	5	208	Piritas y piritas calcinadas	3	35
Abonos naturales y artificiales	4	138	Aceites y grasas	2	25
Fosfatos	2	95	Automóviles y sus piezas	2	25
Carbón y coque de petróleo	2	90	Resto mercancías	16	218
Productos siderúrgicos	2	88	TOTAL	100	1.354
Resto mercancías	8	293			
TOTAL	100	3.906			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

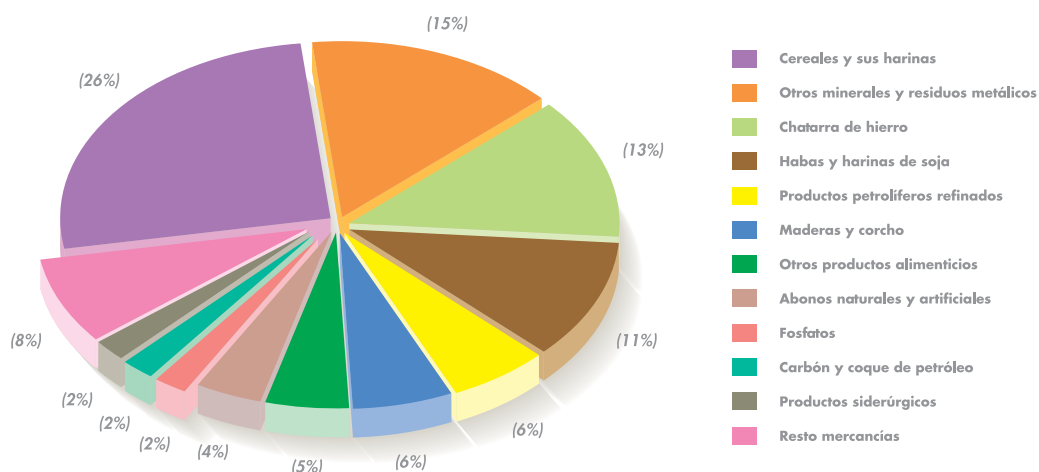
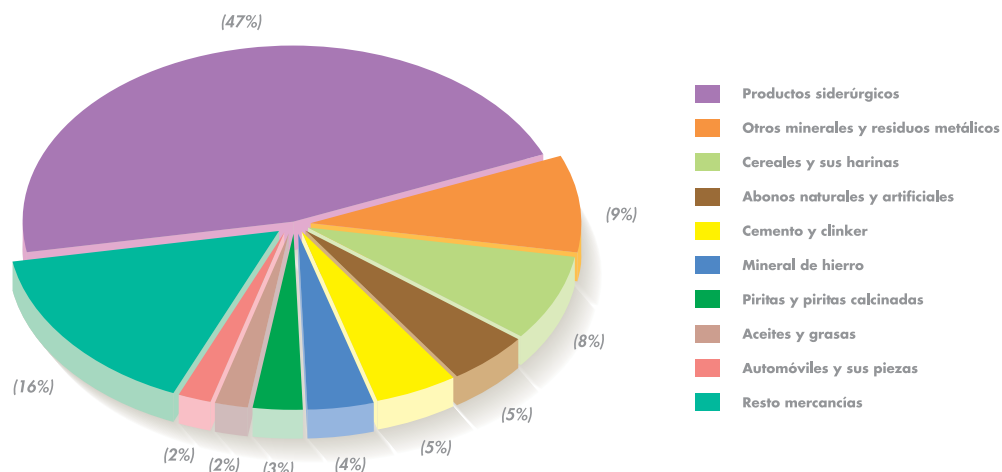


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Santander (1981-1985) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	22	1.875	Productos siderúrgicos	32	1.356
Chatarra de hierro	20	1.718	Otros minerales y residuos metálicos	15	644
Otros minerales y residuos metálicos	13	1.108	Cereales y sus harinas	13	536
Habas y harinas de soja	11	955	Cemento y clinker	7	302
Fosfatos	5	414	Productos químicos	7	299
Productos petrolíferos refinados	5	402	Aceites y grasas	3	124
Productos siderúrgicos	4	376	Automóviles y sus piezas	2	69
Carbón y coque de petróleo	4	368	Resto mercancías	21	907
Mineral de hierro	3	294	TOTAL	100	4.237
Maderas y corcho	2	195			
Papel y pasta de papel	2	148			
Resto mercancías	8	658			
TOTAL	100	8.511			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

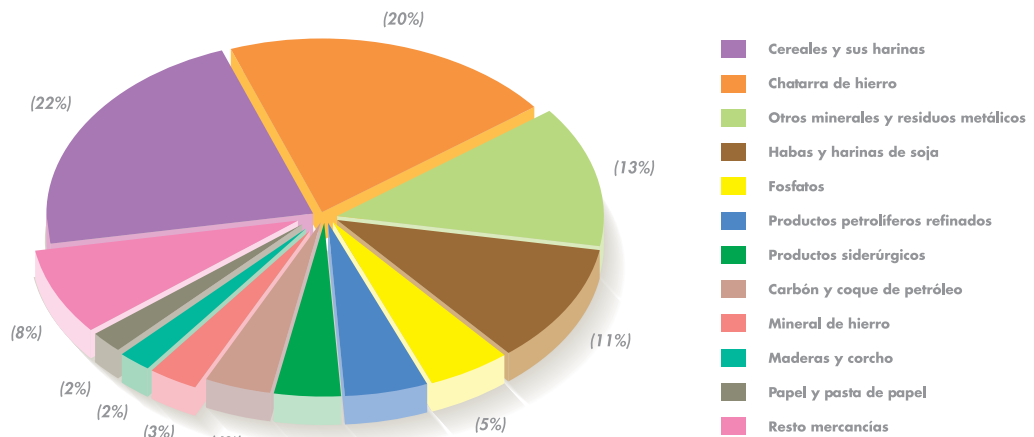
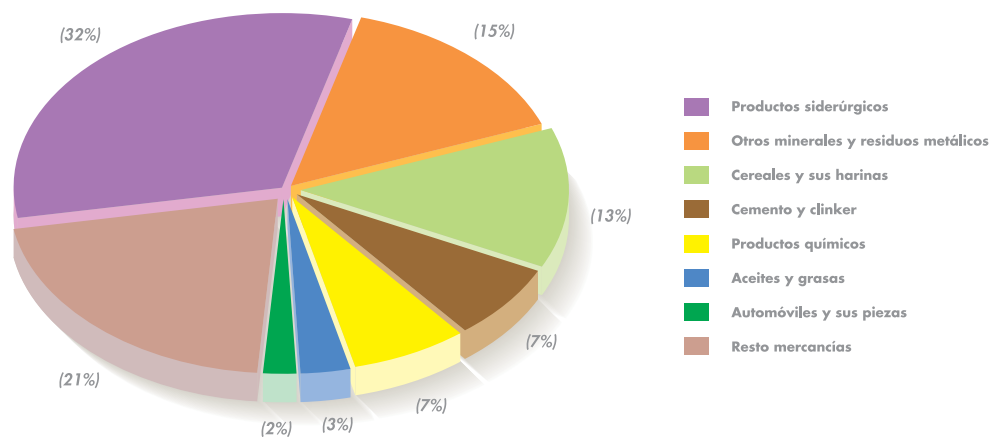


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Santander (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	20	2.230	Productos siderúrgicos	26	1.181
Carbón y coque de petróleo	18	2.069	Productos químicos	25	1.137
Habas y harinas de soja	11	1.243	Cereales y sus harinas	15	666
Otros minerales y residuos metálicos	10	1.086	Otros minerales y residuos metálicos	14	654
Abonos naturales y artificiales	7	839	Cemento y clinker	6	261
Productos siderúrgicos	6	730	Automóviles y sus piezas	2	108
Papel y pasta de papel	4	460	Aceites y grasas	2	103
Fosfatos	4	452	Otros productos alimenticios	2	98
Productos químicos	4	421	Resto mercancías	8	385
Maderas y corcho	3	348	TOTAL	100	4.593
Cereales y sus harinas	2	218			
Productos petrolíferos refinados	2	191			
Resto mercancías	9	1.024			
TOTAL	100	11.311			

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

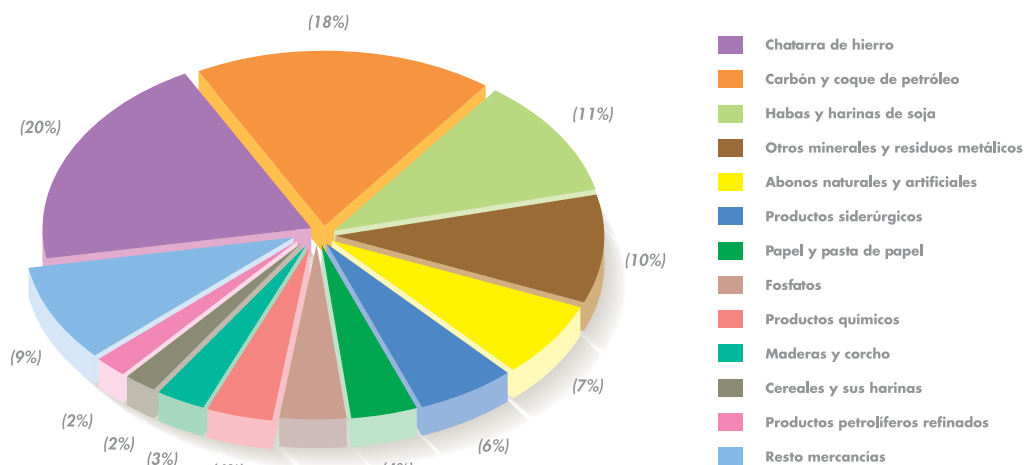
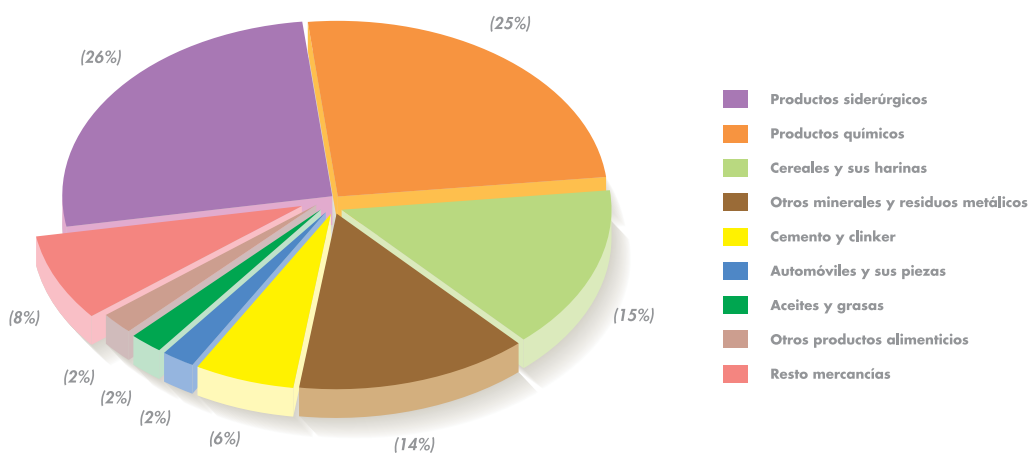


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Santander (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	20	2.863	Productos químicos	31	1.300
Chatarra de hierro	14	2.016	Productos siderúrgicos	21	877
Habas y harinas de soja	12	1.658	Cemento y clinker	12	496
Abonos naturales y artificiales	8	1.092	Otros minerales y residuos metálicos	9	392
Productos petrolíferos refinados	6	920	Automóviles y sus piezas	8	344
Papel y pasta de papel	6	910	Cereales y sus harinas	3	144
Piensos y forrajes	6	816	Otros productos alimenticios	3	125
Otros minerales y residuos metálicos	6	815	Maquinaria y repuestos	3	123
Productos siderúrgicos	5	671	Aceites y grasas	2	80
Productos químicos	4	533	Materiales de construcción	2	73
Mineral de hierro	3	419	Resto mercancías	6	233
Cereales y sus harinas	3	389	TOTAL	100	4.187
Automóviles y sus piezas	2	286			
Maderas y corcho	2	268			
Resto mercancías	5	709			
TOTAL	100	14.365			

Gráfico 11.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

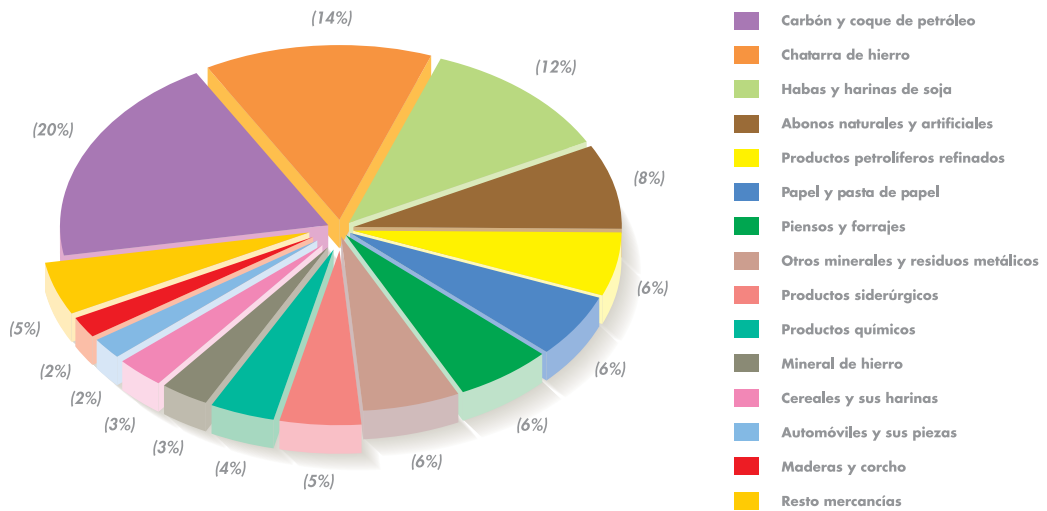
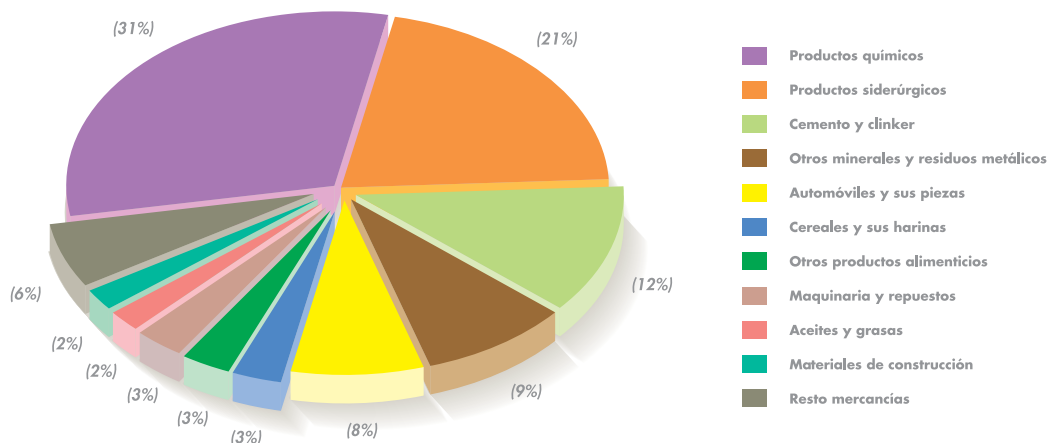


Gráfico 11.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Santander (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	19	3.226	Productos químicos	30	1.779
Chatarra de hierro	14	2.320	Productos siderúrgicos	15	906
Otros minerales y residuos metálicos	9	1.625	Cemento y cliker	15	858
Piensos y forrajes	8	1.327	Otros productos alimenticios	10	606
Papel y pasta de papel	7	1.207	Otros minerales y residuos metálicos	9	550
Productos petrolíferos refinados	6	1.048	Automóviles y sus piezas	7	399
Abonos naturales y artificiales	6	1.045	Cereales y sus harinas	4	235
Mineral de hierro	6	999	Resto mercancías	10	578
Habas y harinas de soja	5	818	TOTAL	100	5.911
Productos siderúrgicos	5	791			
Automóviles y sus piezas	4	689			
Cereales y sus harinas	3	535			
Productos químicos	3	503			
Maderas y corcho	2	429			
Resto mercancías	4	615			
TOTAL	100	17.177			

Gráfico 12.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

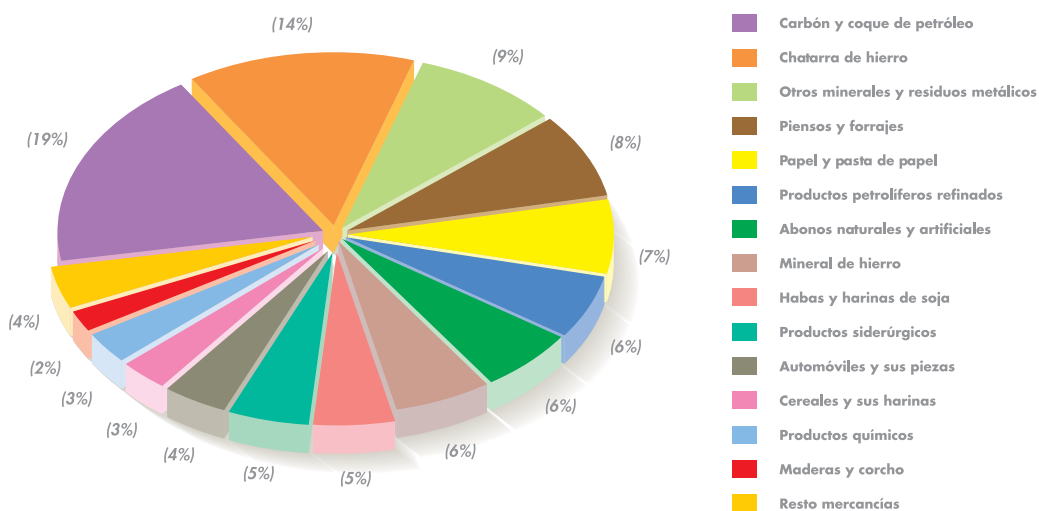
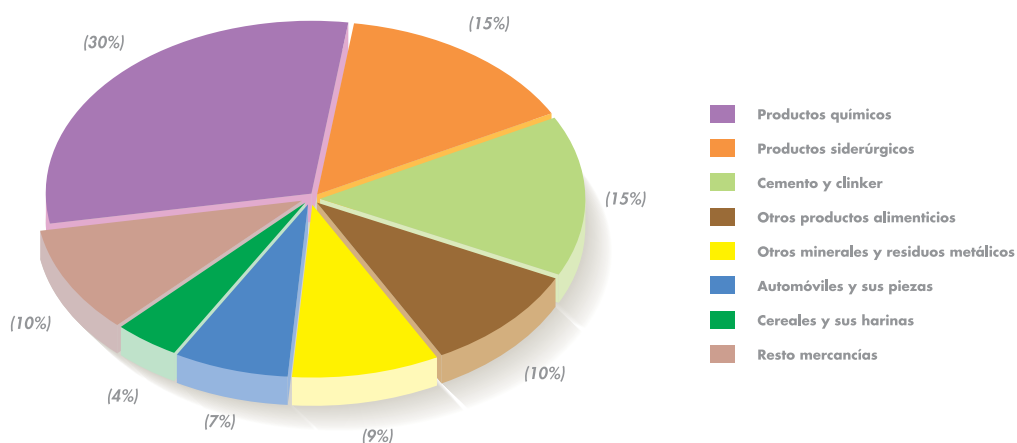


Gráfico 12.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y estadías devengadas
A.P. de Santander (1897/1941)**

Años	Número de buques			Estadías devengadas		
	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total
1897	259	150	409	549	745	1.294
1898	501	213	714	920	1.156	2.076
1899	589	270	859	1.030	1.326	2.356
1900	537	258	795	1.025	1.420	2.445
1901	682	192	874	967	1.007	1.974
1902	760	203	963	1.370	1.087	2.457
1903	690	188	878	1.342	1.011	2.353
1904	725	179	904	1.356	955	2.311
1905	797	132	929	1.390	814	2.204
1906	816	63	879	1.785	212	1.997
1907	896	29	925	1.303	170	1.473
1908	920	76	996	1.314	370	1.684
1909	917	53	970	1.192	180	1.372
1910	922	38	960	1.120	211	1.331
1911	969	39	1.008	1.361	175	1.536
1912	1.075	43	1.118	1.584	180	1.764
1913	938	131	1.069	1.471	321	1.792
1914	944	291	1.235	1.697	297	1.994
1915	733	246	979	1.247	347	1.594
1916	909	330	1.239	1.498	484	1.982
1917	868	299	1.167	1.521	356	1.877
1918	992	245	1.237	1.989	381	2.370
1919	955	231	1.186	2.247	316	2.563
1920	1.115	282	1.397	1.310	174	1.484
1921	1.110	138	1.248	3.088	247	3.335
1922	1.283	150	1.433	2.949	774	3.723
1923	1.303	174	1.477	3.216	1.095	4.311
1924	1.375	109	1.484	2.944	776	3.720
1925	1.345	108	1.453	2.839	810	3.649
1926	1.209	94	1.303	2.498	724	3.222
1927	1.296	106	1.402	2.763	854	3.617
1928	1.568	94	1.662	2.867	780	3.647
1929	1.557	71	1.628	2.838	604	3.442
1930	1.667	38	1.705	2.942	314	3.256
1931	1.524	19	1.543	2.961	86	3.047
1937	365	1	366	1.245	3	1.248
1938	867	9	876	2.086	30	2.116
1939	992	1	993	2.480	5	2.485
1940	992		992	2.147		2.147
1941	963	12	975	2.132	35	2.167

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Santander (1874/1941)

Años	Número	C.M.B.	Años	Número	C.M.B.	Años	Número	C.M.B.
1874	602	721	1900	795	1.075	1919	1.186	523
1875	646	586	1901	874	1.054	1920	1.397	570
1876	667	616	1902	963	1.057	1921	1.248	449
1878	442	725	1903	878	1.305	1922	1.433	370
1879	371	748	1904	904	1.126	1923	1.477	401
1880	407	825	1905	929	1.264	1924	1.484	429
1882	429	905	1906	879	1.421	1925	1.453	591
1883	388	1.057	1907	925	1.356	1926	1.303	483
1884	413	797	1908	996	1.203	1927	1.402	759
1885	412	768	1909	970	1.410	1928	1.662	576
1886	374	802	1910	960	1.469	1929	1.628	675
1887	446	695	1911	1.008	1.257	1930	1.705	557
1889	546	615	1912	1.118	1.135	1931	1.543	495
1890	443	822	1913	1.069	1.263	1937	366	1.560
1891	451	748	1914	1.235	928	1938	876	719
1892	514	761	1915	979	765	1939	993	576
1897	409	1.486	1916	1.239	706	1940	992	574
1898	714	903	1917	1.167	556	1941	975	496
1899	859	1.085	1918	1.237	633			

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

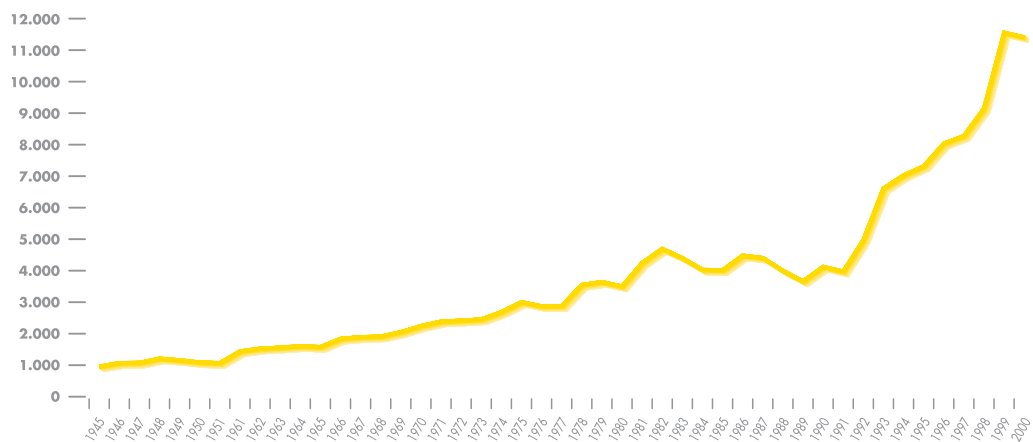
Cuadro 3.3. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Santander (1945/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1945	1.033	990.327	959	407	1978	1.861	6.610.751	3.552	2.297
1946	1.204	1.289.337	1.071	638	1979	1.948	7.098.474	3.644	2.302
1947	1.299	1.403.533	1.080	581	1980	1.831	6.411.889	3.502	2.349
1948	1.310	1.588.538	1.213	644	1981	1.540	6.548.359	4.252	2.604
1949	1.724	2.002.719	1.162	465	1982	1.252	5.880.433	4.697	2.811
1950	1.969	2.143.285	1.089	430	1983	1.294	5.697.398	4.403	2.750
1951	2.109	2.261.364	1.072	441	1984	1.245	5.017.650	4.030	2.695
1961	2.716	3.919.300	1.443	646	1985	1.371	5.512.401	4.021	2.699
1962	2.666	4.078.800	1.530	678	1986	1.217	5.455.737	4.483	2.973
1963	2.590	4.045.969	1.562	734	1987	1.212	5.341.299	4.407	2.687
1964	2.720	4.368.895	1.606	821	1988	1.196	4.784.266	4.000	3.156
1965	2.793	4.411.692	1.580	845	1989	1.262	4.625.084	3.665	3.091
1966	2.448	4.506.942	1.841	926	1990	1.425	5.879.346	4.126	2.865
1967	2.521	4.776.232	1.895	1.058	1991	1.462	5.812.622	3.976	2.891
1968	2.593	4.959.323	1.913	1.095	1992	1.492	7.419.475	4.973	2.512
1969	2.526	5.184.907	2.053	1.162	1993	1.310	8.661.906	6.612	2.849
1970	2.653	5.963.008	2.248	1.192	1994	1.370	9.629.799	7.029	3.044
1971	2.680	6.403.588	2.389	1.203	1995	1.497	10.954.518	7.318	3.094
1972	2.589	6.263.013	2.419	1.344	1996	1.585	12.738.074	8.037	2.862
1973	2.508	6.164.746	2.458	1.428	1997	1.464	12.117.025	8.277	3.072
1974	2.608	7.013.350	2.689	1.572	1998	1.493	13.665.872	9.153	3.243
1975	2.524	7.588.231	3.006	1.745	1999	1.577	18.226.061	11.557	3.280
1976	2.485	7.138.850	2.873	1.815	2000	1.600	18.256.734	11.410	3.289
1977	2.433	7.011.705	2.882	1.843					

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

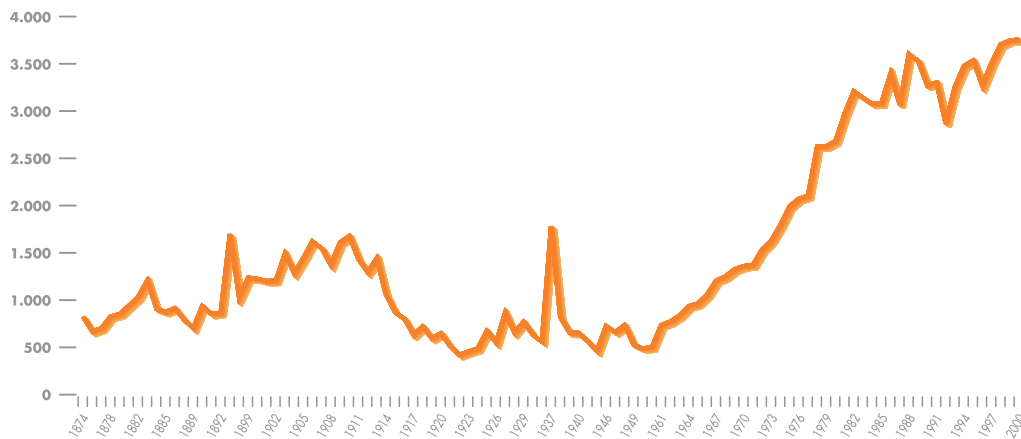
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 13. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Santander (1945/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 14. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Santander (1874/2000)



Fuente: Cuadros 3.2 y 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Santander (1916/2000)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1916	1.866	1937	73	1962	3.322	1983	68.296
1917	8.811	1938	73	1963	2.908	1984	84.306
1918	5.575	1939	37	1964	1.887	1985	83.573
1919	11.999	1940	43	1965	2.826	1986	95.545
1920	15.172	1941	49	1966	1.754	1987	84.266
1921	18.630	1946	2.171	1967	1.734	1988	94.742
1922	13.894	1947	1.939	1968	1.074	1989	122.054
1923	12.648	1948	1.672	1969	1.025	1990	146.533
1924	12.732	1949	2.321	1970	487	1991	145.635
1925	11.691	1950	2.750	1971	384	1992	128.702
1926	10.161	1951	2.696	1972	70	1993	150.523
1927	11.661	1952	3.804	1973	21	1994	148.586
1928	10.342	1953	4.498	1974	21.775	1995	124.034
1929	7.867	1954	3.580	1975	37.180	1996	131.323
1930	5.971	1955	2.867	1976	26.930	1997	127.498
1931	8.172	1956	4.069	1977	9	1998	124.728
1932	7.503	1957	3.776	1978	50.162	1999	125.021
1933	6.629	1958	2.900	1979	58.142	2000	110.455
1934	7.375	1959	2.677	1980	69.473		
1935	8.299	1960	3.816	1981	65.735		
1936	4.058	1961	4.373	1982	68.916		

Fuente: PUERTO DE SANTANDER. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Santander (1918/1961) Toneladas

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1918	3.530	1926	4.988	1948	4.574	1956	5.204
1919	4.269	1927	4.232	1949	4.691	1957	4.189
1920	4.960	1928	4.552	1950	3.148	1958	5.831
1921	4.294	1929	7.117	1951	3.180	1959	5.323
1922	4.469	1930	4.668	1952	3.122	1960	5.814
1923	5.936	1945	3.333	1953	4.672	1961	6.846
1924	5.836	1946	4.849	1954	4.353		
1925	5.036	1947	4.349	1955	3.808		

Fuente: PUERTO DE SANTANDER y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

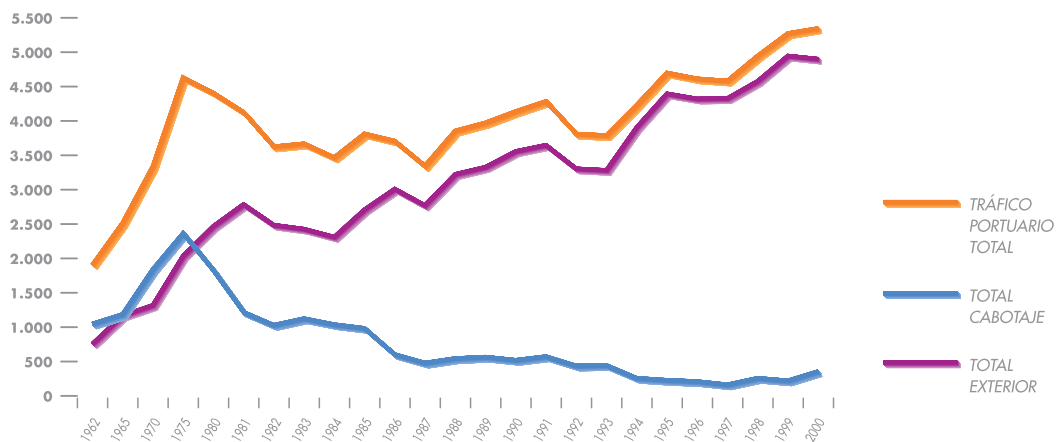
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Santander (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.905	2.517	3.340	4.634	4.410	4.130	3.629	3.672	3.471	3.816	3.711	3.349	3.858
Total cabotaje (l)	1.050	1.189	1.843	2.367	1.830	1.221	1.032	1.128	1.041	987	606	482	548
Total exterior (l)	757	1.171	1.321	2.037	2.470	2.789	2.488	2.430	2.314	2.712	3.013	2.774	3.227

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	3.976	4.141	4.288	3.813	3.792	4.234	4.702	4.617	4.585	4.949	5.276	5.349
Total cabotaje (l)	569	523	576	440	448	261	232	213	166	261	224	359
Total exterior (l)	3.331	3.560	3.651	3.308	3.285	3.909	4.399	4.324	4.331	4.581	4.949	4.903

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(l) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



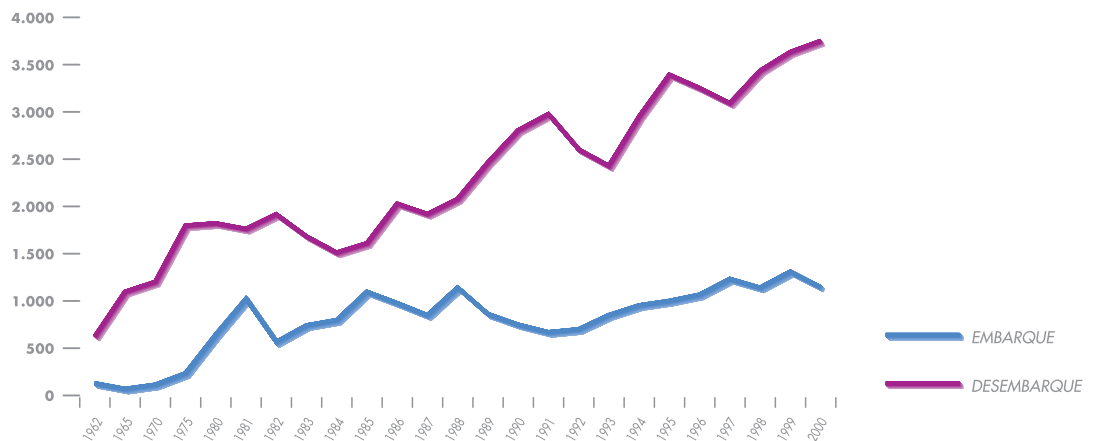
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Santander (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	132	72	116	237	646	1.025	568	744	800	1.100	980	852	1.144
Desembarque	625	1.099	1.204	1.800	1.824	1.764	1.920	1.686	1.514	1.613	2.032	1.922	2.082

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	865	752	672	703	853	956	1.003	1.069	1.236	1.143	1.313	1.150
Desembarque	2.467	2.808	2.979	2.605	2.432	2.953	3.396	3.255	3.095	3.438	3.636	3.753

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



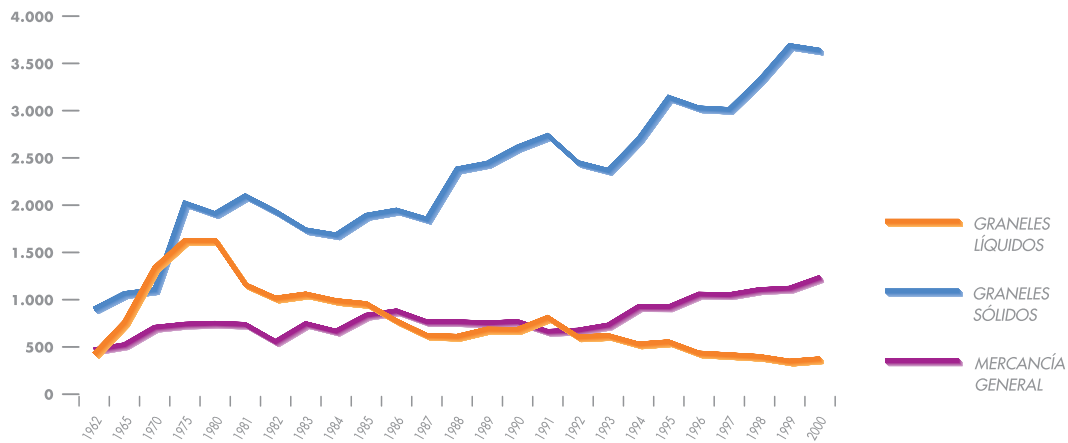
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Santander (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	428	764	1.342	1.632	1.631	1.164	1.021	1.065	995	963	780	628	617
Graneles sólidos	905	1.069	1.110	2.027	1.915	2.103	1.937	1.743	1.690	1.897	1.952	1.857	2.387
Mercancía general	474	527	712	745	755	743	561	751	671	840	886	771	771

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	693	690	817	611	625	536	559	440	422	404	354	379
Graneles sólidos	2.448	2.619	2.742	2.455	2.372	2.704	3.145	3.033	3.017	3.327	3.693	3.643
Mercancía general	759	773	669	682	736	930	928	1.063	1.057	1.111	1.126	1.240

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

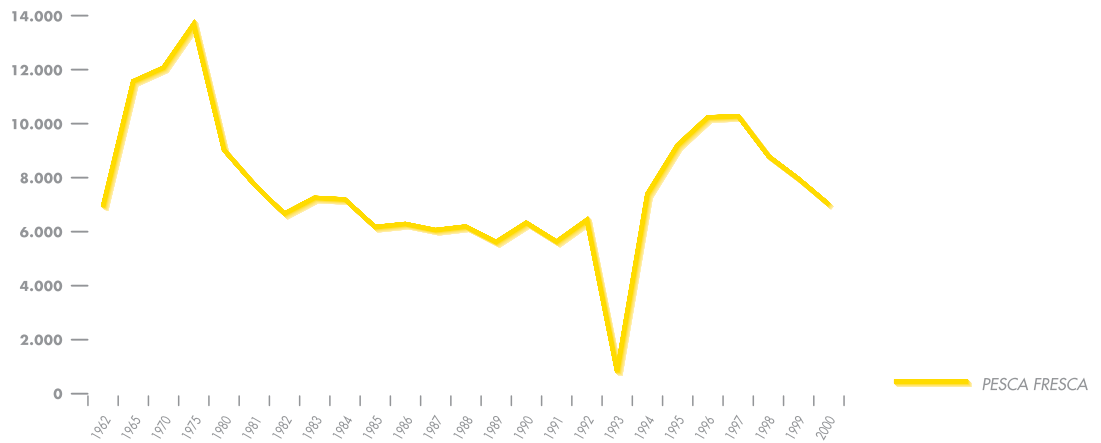


Fuente: Tabla 3.

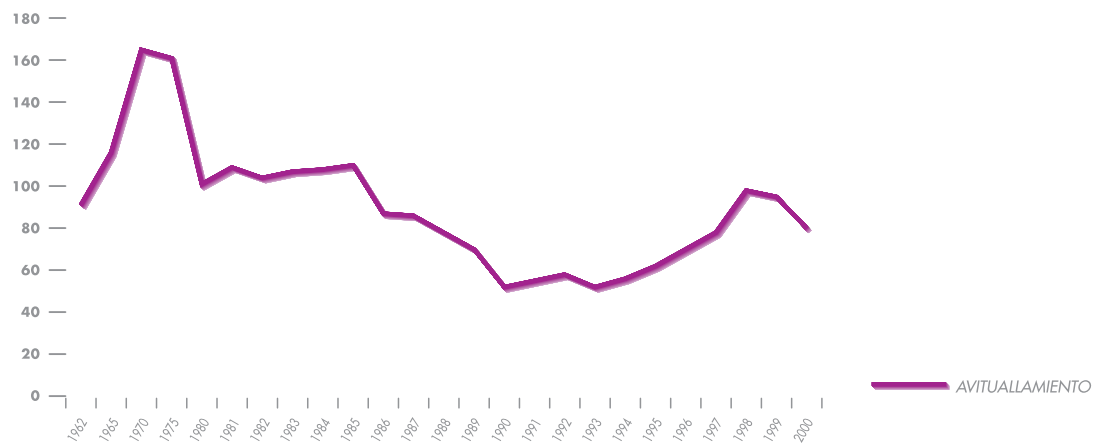
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Santander (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	6.930	11.574	12.078	13.689	9.033	7.759	6.674	7.262	7.203	6.181	6.295	6.068	6.199
Avituallamiento	91	116	165	161	101	109	104	107	108	110	87	86	78
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	5.625	6.338	5.640	6.440	825	7.395	9.209	10.241	10.287	8.811	7.965	7.018	
Avituallamiento	70	52	55	58	52	56	62	70	78	98	95	80	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

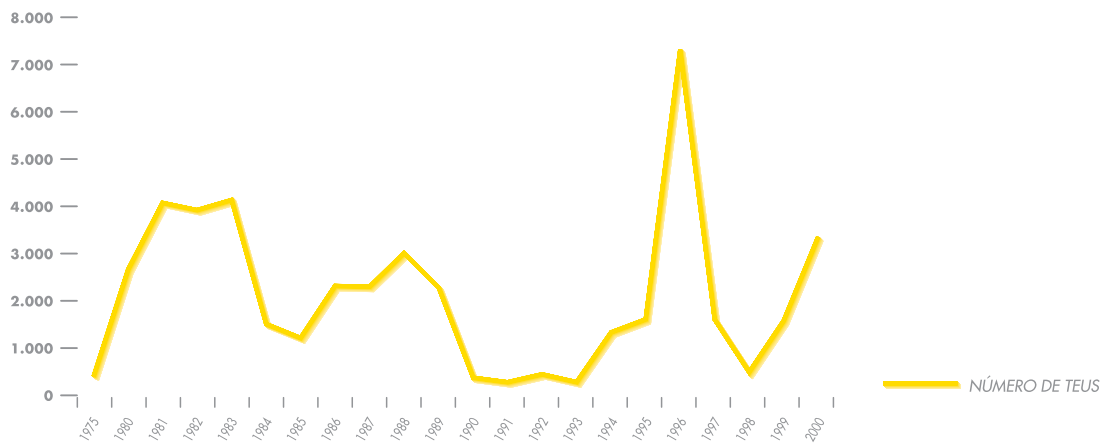


Fuente: Tabla 4.

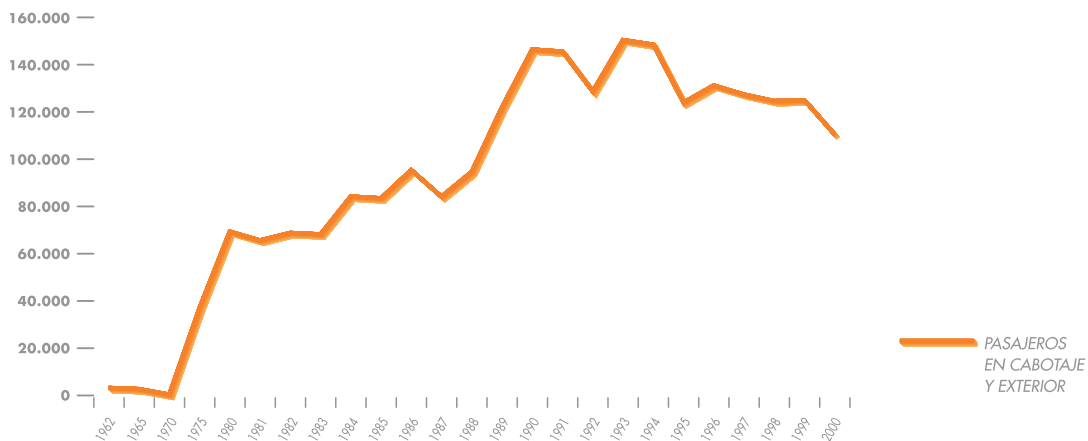
Tabla 5. Otros datos A.P. de Santander (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TEUS				404	2.665	4.079	3.925	4.139	1.516	1.220	2.321	2.304	3.017
Pasajeros en cabotaje y exterior	3.322	2.826	487	37.180	69.473	65.735	68.916	68.296	84.306	83.573	95.545	84.266	94.742
Número de buques	2.666	2.793	2.653	2.524	1.831	1.540	1.252	1.294	1.245	1.371	1.217	1.212	1.196
T.R.B./G.T. (miles)	4.079	4.412	5.963	7.588	6.412	6.548	5.880	5.697	5.018	5.512	5.456	5.341	4.784
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
TEUS	2.286	380	284	452	286	1.338	1.613	7.315	1.609	495	1.582	3.358	
Pasajeros en cabotaje y exterior	122.054	146.533	145.635	128.702	150.523	148.586	124.034	131.323	127.498	124.728	125.021	110.455	
Número de buques	1.262	1.425	1.462	1.492	1.310	1.370	1.497	1.585	1.464	1.493	1.577	1.600	
T.R.B./G.T. (miles)	4.625	5.879	5.813	7.419	8.662	9.630	10.955	12.738	12.117	13.666	18.226	18.257	

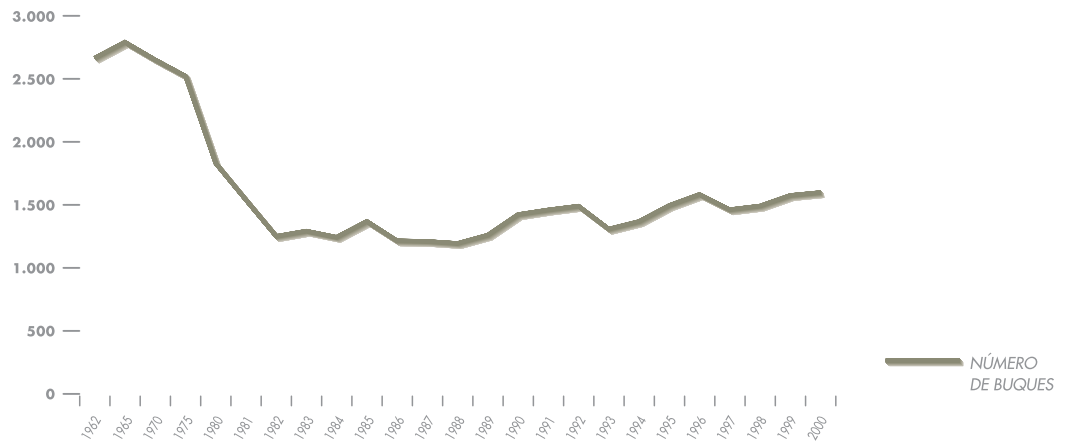
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



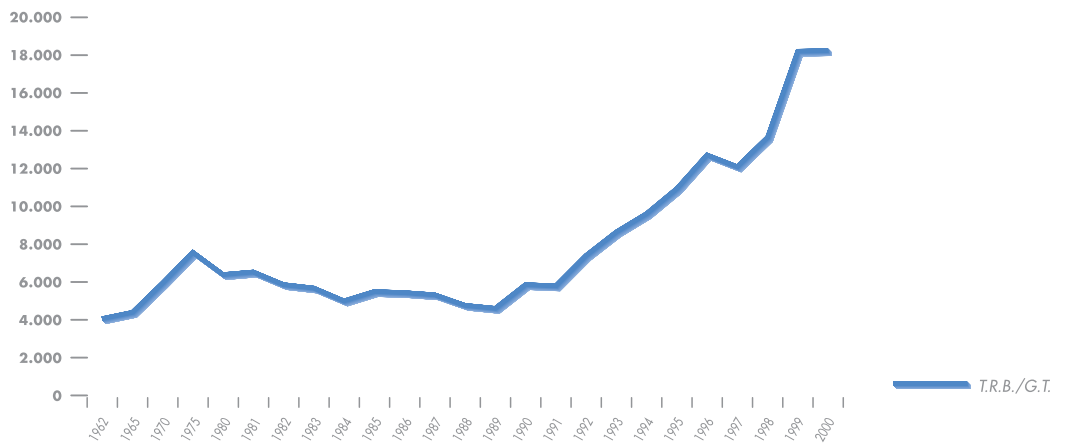
Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Gijón.



1.4. Autoridad Portuaria de Gijón

“Aunque con denominación conjunta, sabido es que el puerto de Gijón-Musel está constituido por dos puertos, Gijón y Musel, independientes por completo uno del otro en cuanto a su situación geográfica se refiere, siendo mucho más antigua la construcción del primero, y bastante mayor la importancia del segundo”.¹

“La construcción del puerto de Musel, es una de las obras marítimas de mayor importancia que en España se ejecutan. A nadie pasarán desapercibidas las ventajas que con las obras ya realizadas ha obtenido Gijón, la provincia y la nación”.²

1.4.1. HISTORIA DEL PUERTO DE GIJÓN Y EL MUSEL

La realidad portuaria de Gijón y Musel es diversa, pues en un espacio próximo se encuentran estos dos puertos, que se sitúan en los extremos de la concha de Gijón y, mientras el recinto que recibe este nombre se ubica al abrigo de Santa Catalina, el llamado Musel se encuentra al amparo del Cabo de Torres.³

La historia del puerto de Gijón es larga, en sus orígenes más antiguos se encuentra una actividad pesquera que se asentaría al Este del cerro de Santa Catalina, procurando abrigo a estas embarcaciones, por lo que es una época en la que el puerto natural cobra una importancia creciente.⁴

Precisamente, el nacimiento del *Vicus* de Gijón arrancarían del establecimiento de un campamento romano en el ya mencionado cerro de Santa Catalina, al parecer, además de constituir una plaza fuerte, las naves frecuentaron este entorno para refugiarse de los temporales, siendo éste el primer puerto de mar, aunque al día de hoy no se han encontrado rastros de infraestructura portuaria de aquel tiempo.

Los recursos de la zona originaban un comercio de oro, que se extraía de las minas próximas a Cangas de Tineo, de estaño, cinabrio, galena argentífera, cobre y hierro, para dar salida a estos productos los romanos utilizaban varias vías o calzadas que llegaban a Gijón.⁵

¹ J.O.P.G.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón- Musel y de su tráfico, ingresos y gastos. Período de 1922-23 a 1941*, Gijón, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, S.A., 1942, p. 7.

² J.O.P.G.M., *Memoria referente a obras, tráfico y recaudación Puertos de Gijón y Musel*. Dirección facultativa, Gijón, Compañía Asturiana de Artes Gráficas S.A., 1916, p. 65.

³ Ubicar la vida portuaria en el contexto económico de la localidad, es un buen camino para acercarnos a la realidad del puerto. Algunas obras que son interesantes: E. Renduelle Llanos, *Historia de la Villa de Gijón desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, Gijón, 1867, Edición Facsímil Norte, Gijón, 1985, y J. Somoza, *Gijón en la Historia General de Asturias*, Oviedo, Imprenta La Cruz, 3 vols., 1908. Por otra parte están los estudios actuales, y uno de los especialistas en este tema es G. Anes Álvarez, entre sus trabajos se citan: *Historia de Asturias. Edad Moderna II. El antiguo*, Salinas, Ayalga, 1977. Más adelante publicaría: *Los señoríos asturianos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1980, y también “La Asturias preindustrial”, en *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, R. Hernández (Edit), Barcelona, Crítica, 1985. Significamos igualmente, *Economía y Sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, Ariel, 1988. A nivel general, J. Vázquez y G. Ojeda, (Dir), *Historia de la economía Asturiana*, Oviedo, Editorial Prensa Asturiana, 1994.

⁴ Destacamos como análisis de la ciudad y su relación con el puerto, J. Bonet, *Biografía de la Villa y Puerto de Gijón, 2ª edición*, Gijón, Imprenta La Industria, 1970. Una extensa recopilación de datos y pormenores del puerto en el marco general, puede verse en L. Adaro, *El Puerto de Gijón y otros Puertos Asturianos*, Tomos I-V, Gijón, C.O.C.I.N.G., 1976/1987. Otras que se ocupan del tema analizado serán: P. Aduriz y B. Faro, *El puerto de Gijón*, Gijón, Ed. Estella, 1981. Y R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Gijón, Junta del Puerto de Gijón y Banco Exterior de España, 1985. Las obras más recientes con las que se ha trabajado, se irán citando a medida que vaya perfilándose el estudio portuario.

⁵ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, Ministerio de Fomento, A.P. Gijón, 2002, p. 31-35. La consulta de la extensa obra ya citada de L. Adaro, *El Puerto de Gijón y otros Puertos Asturianos*, será siempre referencia básica para el análisis portuario del Norte Astur.

La Villa de Gijón y su
Puerto hacia 1635.
Archivo General de
Simancas.



Al igual que ocurriera en la franja costera gallega, la época de las invasiones bárbaras y luego los visigodos frenarían el progreso de la actividad marítima, por lo que entre los siglos IX y X la Villa medieval dejaría de tener el interés comercial de antaño. El resurgir de la ciudad vendría de la mano de D. Rodrigo Álvarez, que emprendería la repoblación de la costa de Gijón y lograría entre los siglos XIII y XIV abrir una nueva etapa.

La falta de un adecuado fondeadero y las condiciones naturales que le eran propias, originaban con cierta frecuencia los aterramientos por las arenas de la playa de San Lorenzo, por lo que se solicitaría a los Reyes Católicos la construcción de un puerto, siendo en 1480 cuando se llevan a cabo las obras necesarias para un nuevo muelle, al oeste de Santa Catalina, de mayores dimensiones del existente. No obstante, y con cierta rapidez, las actividades mercantiles dejarían obsoletas estas instalaciones, por lo que se le requiere a Felipe V su disposición a intervenir, proyectando obras que subsanen estas deficiencias.⁶

En el siglo XVI las clases más influyentes recurrirán a Carlos V, que ya se encontraba sensibilizado para hacer del puerto de Gijón un enclave desde el que poder controlar el Cantábrico, así pues, tras la renuncia del emperador, los regentes, el archiduque Maximiliano y la propia hija de Carlos V expedirían una Provisión Real, con fecha 2 de octubre de 1550, para la construcción de un muelle en el puerto de Gijón, dos años más tarde se aprobaba el presupuesto y se formalizaban los fondos económicos para su ejecución.

El proyecto se reducía a un *cay* o dique pequeño que estaría constituido por dos murallones, además se construyó dentro de la dársena un astillero, con el que hacer frente a las reparaciones de los barcos, así como la fabricación de otros nuevos de reducido arqueo, pero no sólo las mejoras portuarias fueron puestas en marcha, sino que se atendió a las vías terrestres, por lo que en 1550 se van a estudiar los caminos que conducen al puerto desde Castilla, para de esta forma asegurar el adecuado tránsito de las mercancías que posteriormente saldrían vía marítima.⁷

La primera representación importante de la Villa y puerto de Gijón es el dibujo en perspectiva de D. Fernando de Valdés, de 1635, en el que se aprecia el puerto propiamente dicho –el muelle del mar y el muelle de tierra– y una amplia ensenada –el “Surgidero de Torres”–, que permitía fondear y dar abrigo a las embarcaciones en época de galernas y mar gruesa.

Se tiene constancia de la bondad del núcleo situado en el Musel desde tiempos ya antiguos, pues en 1588 ...

⁶ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., pp. 37-42.

⁷ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., pp. 41-42.

“... la formidable escuadra que mandó Felipe II, al mando de Pedro Menéndez de Avilés, para castigar á los ingleses, estuvo fondeada en el Musel, huyendo de las borrascas que la sorprendieron en alta mar. En 1569, y por la misma causa, se refugió otra escuadra que fue auxiliada por los vecinos de Gijón. En agradecimiento al comportamiento de la población, Carlos II les exceptuó del servicio marítimo. En época más reciente, en 1741, se sabe que dos fragatas francesas cargadas de trigo, permanecieron en él ocho días, resguardadas de un fuerte temporal que hubo de echarlas á pique”.⁸

Las guerras que suceden a lo largo del siglo XVII con Inglaterra y Holanda, Francia y Portugal, impulsaron las obras de fortificación y, a su vez, comenzaría a tomar relevancia el tráfico exterior que salía del puerto de Gijón, concediéndole por Real Cédula de 5 de junio de 1618 nuevos arbitrios para la reparación de los muelles y el avance en la seguridad de sus instalaciones. Y en el orden administrativo reconocer el impulso, que dimana de las organizaciones que se constituyen para la reactivación económica, que en el marco de Gijón tiene una fecha de referencia que es 1679, año en el que se creará la Junta de Comercio y el Consejo y Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio.⁹

El Consejo de Castilla acordaría que en su financiación se tuviera en cuenta “... un real cada fanega de sal que se vendiera en el Principado, sometiendo a contribución también, aunque en menor parte, a los pueblos de una zona bastante extensa de Castilla, por el gran interés, decía dicho Consejo, que tienen en la conservación de este puerto, único de refugio que en tiempos tormentosos tiene toda la costa, desde Santander hasta las rías de Galicia”.¹⁰

El siglo de las luces se presentaba con claras inquietudes respecto a la evolución que habría de tener el puerto, como lo prueba la relación de proyectos que se suceden a lo largo de este tiempo, tanto para el emplazamiento de Gijón como en El Musel, si bien, al finalizar el siglo XVIII las continuas guerras y la crisis financiera del Estado, dejaría sin definir el emplazamiento que habría de tener para el desarrollo de la economía asturiana, incluso barajándose otras opciones como la desembocadura del Nalón, Pravia o Cudillero.¹¹

La apertura entre 1782 y 1794 del tramo Gijón-Oviedo del camino hacia Castilla, supondría la progresiva sustitución de Avilés por Gijón como puerto aprovisionador de la capital del Principado, y según Jovellanos, gran defensor a ultranza del recinto gijonés, favoreciendo su papel en el contexto de las villas asturianas.¹²

El crecimiento del tráfico en el último tercio del siglo XVIII se acrecentará; al año salían hacia América de quince a veinte mil varas de lienzo, de cinco a seis mil pares de calcetines y de cuatro a cinco mil libras de hilo de coser, exportándose a Europa interesantes partidas de frutos secos como las avellanas, nueces y castañas, así como mercancías propias de la región como el ganado vacuno, lanas y mantecas; en general, se descargaban los productos de lo que carecía Asturias, entre ellos se mencionan los aceites, vinos y tejidos. Se tiene conocimiento de que las expediciones directas a las Islas Antillas llevaban principalmente nueces, sidra, cerveza, castañas, habichuelas, avellanas, tocino, carbón de piedra, baldosas, lingotes de hierro, hierro manufacturado, hilaturas, lienzos y ropa.¹³

⁸ R. Fuertes Arias, *Asturias industrial, estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902, Edición Facsimil: prólogo R. Alvargonzález, Oviedo, Alvizoras Libros, C.O.C.I.N.O., 1999, p. 73.

⁹ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., pp. 46-47.

¹⁰ J.O.P.G.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos 1921-22*, Madrid, MATEU Artes Gráficas S.A., 1922, pp. 6-7.

¹¹ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., pp. 56-69.

¹² Citado por R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, op. cit., p. 17. Tomado de Joaquín A., *Proyección nacional de la Villa de Jovellanos*, Gijón, Ayuntamiento de Gijón, 1959, pp. 91-92.

¹³ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., p. 72.

La actividad pesquera generaba “movimiento” en el recinto portuario, centrada en la sardina como en otros puertos del Norte, y en menor escala en el besugo, atún, congrio y merluza, incluso puede hablarse de una cierta elaboración del producto base, ya que la sardina aunque se consumía en la población, se preparaba en salazón y se enviaba a las provincias de León y Castilla, para lo cual florecieron progresivamente un número de fábricas que se dedicaban a estos menesteres.¹⁴

A nivel de infraestructura citar que en 1772 y tras decretarse la reparación y ampliación del puerto de la Villa de Gijón, volvería a discutirse su utilidad, si bien, D. Diego Guiral elevaría informe con fecha de 22 de Agosto de 1777, a fin de que definitivamente se formaran dos murallones de escollera sobre los bajos que del Este al Oeste corren, dejando la barra dentro del puerto.¹⁵

La mejora de las comunicaciones afectaría al tráfico desarrollado en las instalaciones portuarias, las necesidades que crea la riqueza minera y sus posibilidades comerciales, tendrían mucho que ver con las transformaciones de las infraestructuras terrestres, ya fueran carreteras o nuevos tramos de vías férreas; las relaciones entre ambos medios es evidente como lo demuestra que el *Proyecto de ensanche y mejora del Puerto de Gijón*, fechado en 1856, que se llegaría a realizar sólo parcialmente, se deba al ingeniero de caminos D. Pedro Antonio de Mesa, quien era también el director facultativo del ferrocarril.

Las obras llevadas a cabo a lo largo del siglo XIX, tienen en la década de los años sesenta una especial significación, pues se solicita a D. Salustio González que realice los estudios pertinentes, a fin de ubicar definitivamente al puerto, llegándose a la conclusión de que sea en el Musel. En 1864 se concluyen las obras del martillo y muelles al pie del cerro de Santa Catalina, “... merced concedida por Isabel II durante su estancia entre nosotros y obra del ingeniero vasco Lequerica, cuyo apellido, popularizado rápidamente, sirvió para denominar a los nuevos muelles”.¹⁶

Según testimonio de D. Rafael Fuertes Arias, la semblanza de Asturias a mediados del siglo XIX podría resumirse en los siguientes términos:

“En 1853 corre el primer ferrocarril carbonero de España y el segundo de viajeros entre Langreo y Gijón. Anclan en la dársena de este puerto los primeros vapores. Comienza la exportación del carbón de piedra en gran escala; tiende el telégrafo sus hilos de alambre, llega la primera maquinaria del extranjero, y por mágico conjuro, empiezan a surgir nuevas industrias en el país de las costumbres patriarcales y de las hazañas legendarias. Pero esto, no es todavía más que el primer impulso de una terrible fuerza expansiva”.¹⁷

El texto es fiel reflejo de una prosperidad que demandaba unas instalaciones adecuadas al progreso que se fraguaba en Asturias, con amplias repercusiones en el contexto nacional, de hecho, las propias actuaciones sobre la rada de Gijón, encuentran su justificación en la actividad comercial, que se intensifica con las mejoras ya enunciadas de las comunicaciones terrestres, lo que determina finalmente que en 1873, recién instaurada la República, se constituya la Junta de Obras del Puerto de Gijón.¹⁸

¹⁴ J.A. Rodríguez-Villasante Prieto y J. Troya Calatayud, *Historia del Puerto de Gijón*, op. cit., p. 73.

¹⁵ Junta del Puerto de Gijón, *Pasado, presente y futuro del Puerto de Gijón*, “Antecedentes”; Ministerio de Obras Públicas, s/f y s/p.

¹⁶ Junta del Puerto de Gijón, *Pasado, presente...*, op. cit., Antecedentes; s/p.

¹⁷ R. Fuertes Arias, *Asturias industrial, estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana...*, op. cit., p. 172.

¹⁸ Se han constatado algunas referencias bibliográficas de indudable interés, escritas a fines del siglo XIX y comienzos del XX, entre ellas destacamos por su especial relación con el entorno marítimo: R. Alvargonzález Lanquine, *Notas para la historia de la navegación gijonesa desde 1860 hasta nuestros días*, Gijón, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, S.A, 1919. B. Domínguez Gil, *Apuntes sobre el Puerto refugio del Musel*, Gijón, 1889. Y R. Labra, *Una Villa del Cantábrico, Gijón*, Oviedo, Imprenta de Eduardo Uría, 1872.

Precisamente, recogemos un texto de época que manifiesta ampliamente las claves de la evolución comercial y portuaria de la Villa de Gijón, en base a unos rasgos de la economía asturiana que trasladamos por su interés:

“Si descendemos a formas concretas, puede decirse también, que aquel desarrollo se caracteriza bajo tres formas: ESPÍRITU DE ASOCIACIÓN, simbolizado por agrupaciones de varios capitalistas, entre los que se encuentran *Crédito Industrial Gijonés; Gijón Industrial; Asturias Industrial; Unión Hullera Española; las Azucareras; Sociedad de Explosivos; Sindicato del Musel; Bosna Asturiana; etc.*; segundo, AUMENTO DEL NUMERARIO, entre cuyas causas, se pueden apuntar dos muy significativas, la inmigración de capitales venidos de Cuba en cantidad asombrosa y la constitución de Bancos de Crédito...; y, tercero, la APERTURA DE VÍAS DE COMUNICACIÓN. Debe mencionarse en este número y muy singularmente, los *ferrocarriles económicos* nacidos bajo la perseverante iniciativa del Sr. Ibrán; los *ferrocarriles secundarios*, mineros y carboneros, de los que han sido el alma el Marqués de Comillas, modelo de filántropo cristiano, D. Felipe Valdés y otras entidades de gran renombre industrial. Por último, *el ferrocarril de la costa*, uniendo a las provincias de Santander y Galicia, por iniciativa vigorosa de ambas regiones. Estas tres causas pueden sintetizarse en dos: una, de carácter científico; otra, de orden puramente de aplicación ó de genio industrial”.¹⁹

La distancia que separa el puerto de Gijón y del Musel es aproximadamente de una milla y media por mar, si bien, las características del tráfico de uno y otro son un tanto diferenciadas, como señalan las Memorias de principios del siglo XX, a cuyas referencias nos remitimos, ya que a excepción de la pesca, que se mueve en términos semejantes, las condiciones de abrigo y calados son distintas:

“El de Gijón está naturalmente defendido del viento y tiempos del primer cuadrante, y en cambio el de Musel se construyó al abrigo del cuarto cuadrante, en un fondeadero natural con limpios y grandes calados, ya aprovechados durante los grandes temporales con anterioridad al comienzo de sus obras exteriores por los buques que navegaban de largo por esta costa cantábrica. En cambio el puerto local, aunque de formación rocosa, y fija por tanto, tiene barra, y es de calado muy reducido hasta el punto de que su dársena interior queda en seco en las mareas vivas”.²⁰

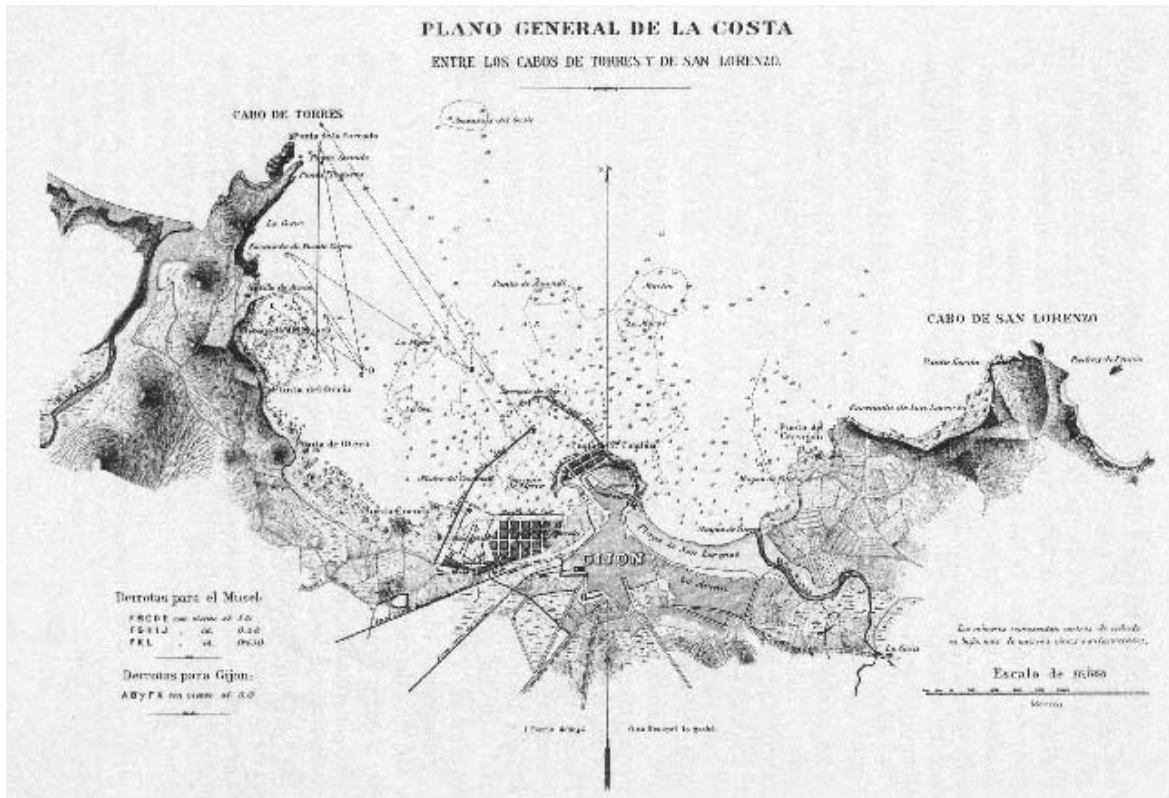
Las consideraciones expuestas son las que han delimitado unas actuaciones, que paulatinamente han transformado el espacio dedicado a los tráficos, que han tenido y tienen lugar en la costa gijonesa, actuando en donde era más factible que se llevara a cabo la actividad comercial, en el puerto exterior o del Musel.²¹

Los trabajos que tienen en la historia del puerto de Gijón su núcleo principal, recogen los proyectos que de manera ininterrumpida van tomando forma, desde que se constituye la Junta de Obras hasta los inicios del siglo XX, en la que se cubre una importante etapa, donde se consolida el Musel

¹⁹ R. Fuertes Arias, *Asturias industrial, estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana...*, op. cit., p. 174.

²⁰ J.O.P.G.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón- Musel...*, mem. cit., 1942, p. 7-10.

²¹ Un recorrido histórico por los principales acontecimientos de este puerto, puede verse, J.O.P.G.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón- Musel...*, mem. cit., 1922, pp. 6-13. Una publicación reciente que recoge los detalles históricos de la configuración portuaria, puede verse en R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, op. cit., especialmente su segunda parte: “La evolución morfológica: el proceso de creación de un doble dispositivo portuario”, pp. 13-45.



Plano general de la costa entre los cabos de Torres y San Lorenzo, obra del ingeniero de caminos D. Fernando García Arenal, 1886. Autoridad Portuaria de Gijón.

como la zona portuaria por excelencia, fueron unos años de enfrentamiento y polémica en la que se manifestarían desencuentros entre las facciones que se constituyen, –los “muselistas” y los “apagadoristas”–, representantes de la burguesía local y regional con intereses muy concretos, que culminarían con un retraso de las obras bastante considerable.

En el partido “muselista” militaban los productores mineros, por tanto, casi toda la burguesía no gijonesa y algunos propietarios que verían revalorizados sus terrenos, en caso de que prosperara la iniciativa de consolidar el puerto gijonés a aquel lado de la rada, sus pretensiones eran claras, actuar sobre el entorno portuario a fin de hacer el carbón asturiano más competitivo en los mercados extrarregionales; por otra parte, se encontraban los apagadoristas, que querían mejorar “el puerto viejo”, en virtud de la tradición portuaria que se había fraguado en torno a la dársena en funcionamiento, toda vez que fuera ampliada; el nombre que recibía en cuestión respondía a las “formas” de su dique exterior, cuya planta recordaba a un apagavelas o apagador. El enfrentamiento quedaría saldado de manera salomónica, pues en 1889, un Real Decreto del Ministerio de Fomento acordó refundir los dos puertos en uno solo, aprobando la construcción del Musel y ampliando también el puerto local.²²

Una amplia gana de reformas se pondrá en marcha, justificando la potenciación del puerto local o el Musel, ambas opciones tendrían partidarios de prestigio, este último seguiría las conclu-

²² La trascendencia de los intereses en juego haría trasvasar el asunto a la prensa local, y durante largo tiempo las noticias económicas tendrían en estos hechos, un argumento periodístico reiterado de amplio calado en la sociedad. Puede consultarse la prensa de la época y en las obras relativas a la historia de la navegación en Gijón. A título de ejemplo, citamos a L. Adaro, *El Puerto de Gijón*, op. cit., T.I, pp. 650-651, 722-723 y 732-735. Un resumen perfectamente estructurado de la polémica en sí en R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Tomo II, op. cit., pp. 48-56.

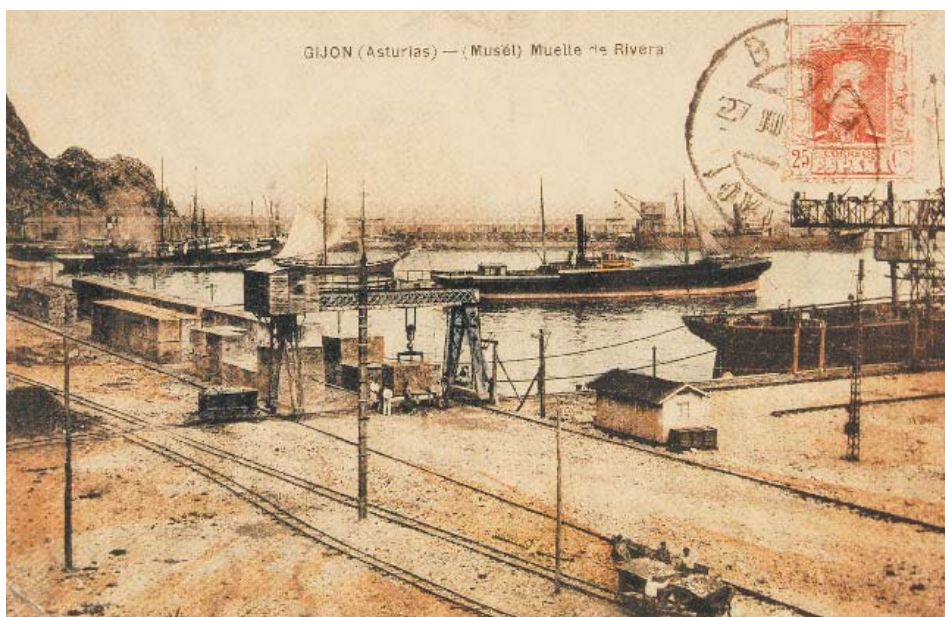


La Dársena local a principios del siglo XX. Se observa a la izquierda el muelle del carbón por el que circula un convoy del tren en dirección a los drops. Autoridad Portuaria de Gijón.

siones del estudio realizado por D. Salustio González Regueral y los primeros contaban entre sus partidarios más sobresalientes, con el ingeniero humanista D. Eduardo Saavedra. Finalmente, prevalecería la tesis de los que se mostraban partidarios de la construcción del nuevo puerto del Musel, que se inició siguiendo un primer proyecto del ingeniero D. Francisco Lafarga, aprobado en 1891, que sería posteriormente modificado en 1898 por el de D. Eugenio Ribera, encargado de la inspección de las obras.²³

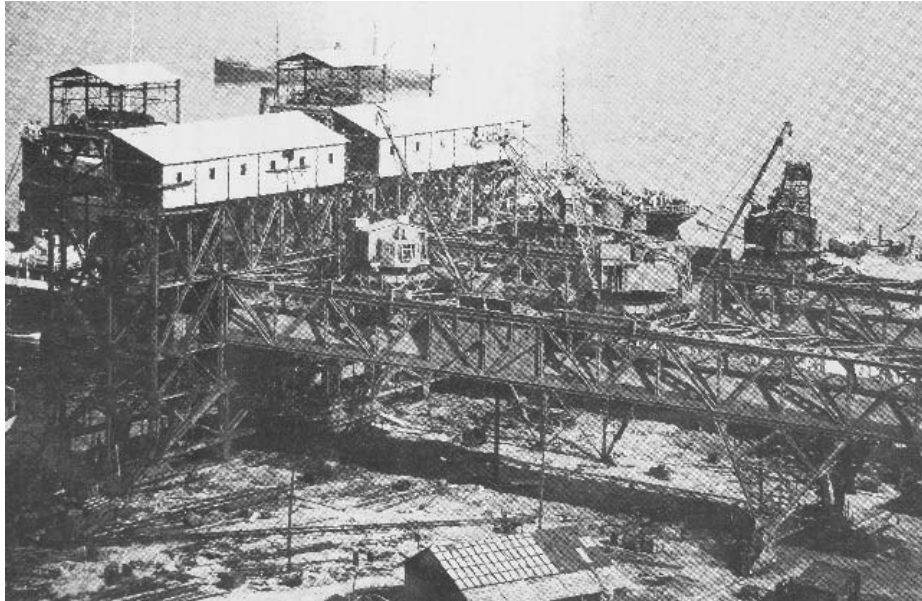
Las especiales condiciones del mar en el Norte Astur, fuerte y virulento en múltiples ocasiones, redundarían en el especial ahínco con el que trabajaron algunos ingenieros de gran renombre para dominar al medio marítimo, a tal fin, ellos serían personajes fundamentales para la historia del Musel, y entre todos destacamos por sus aportaciones, sólo truncada por la tragedia de uno de esos días de temporal, al insigne D. Alejandro Olano, que murió junto a otros obreros tratando de salvaguardar las ins-

²³ Las memorias editadas por la Junta de Obras ya en el siglo XX dan fe de estos pormenores. En concreto ver J.O.P.G.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel...*, mem. cit., 1922, pp. 7-13. Un esquema comentado de los rasgos principales de estos proyectos puede observarse en R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, tomo II, op. cit., pp. 50-56, en la que se adjuntan valoraciones y planos de las reformas que contemplan.



Postal alusiva al Puerto de Gijón, donde se aprecia el muelle de Ribera y el cargadero de mineral. Archivo Municipal de Gijón. Archivo de Imágenes.

Vista general de la instalación mixta de depósito y cargadero establecido en la segunda alineación de la Estación Marítima en 1930. Autoridad Portuaria de Gijón.



talaciones. El interés por la vida portuaria no era una casualidad, pues él era un eslabón más de una extensa cadena de personalidades, que dentro de su familia se habían dedicado de alguna forma a la actividad portuaria, ya en Gijón o en otras plazas, incluso en la lejana Filipinas.²⁴

El siglo XX se inicia con un evento de gran interés para la economía nacional, pues la explotación de los recursos mineros de aquel entorno era tema trascendente, por ello, es interesante dejar constancia de la constitución en 1900 de la sociedad denominada Sindicato Asturiano del Puerto de El Musel, que se hace cargo por cesión de las obras del dique Norte y de las del muelle de Ribera, aprobándose varios proyectos, reformas y ampliaciones, bajo la dirección del ya mencionado D. Alejandro Olano de la Torre. Las repercusiones no se harían esperar, pues desde 1907, que es la fecha en la que comienza a explotarse el puerto del Musel, el ascenso del tráfico se haría ostensible.

El propio Sindicato Asturiano obsequiaría a la infanta Dña Isabel de Borbón con un almuerzo en el puerto, para festejar junto a las autoridades locales la colocación de un bloque de 80 toneladas en el Musel, y continuar así con el proceso de reformas que va dotando progresivamente al recinto de mejoras, que permiten en 1910 el atraque de trasatlánticos.²⁵

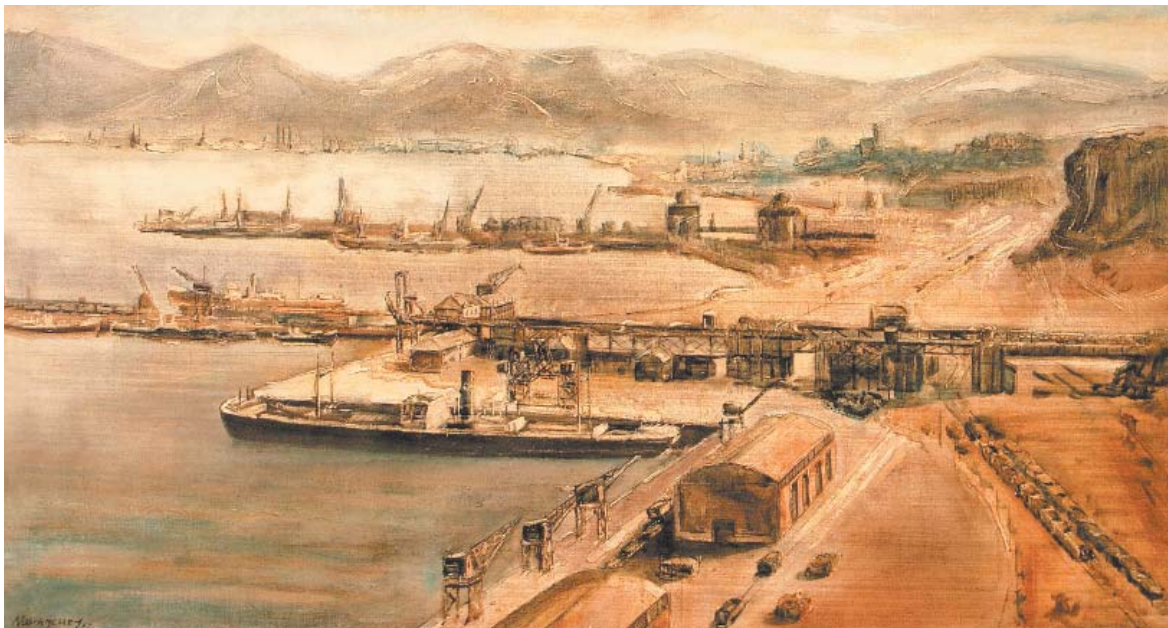
El dique Norte, incluido su morro, había alcanzado los 1.185 metros de longitud entre 1926 y 1930, pero tal como aseveraba Olano, este dique permitía al Musel ser considerado como puerto de refugio, pero no garantizaba la necesaria calma con la que afrontar la mayor parte de las operaciones comerciales, por esta razón, se acometerían obras para “habilitar” el muelle de Ribera, en la zona de la estación marítima, de tal modo, que en 1928 podían utilizarse para el tráfico sus dos primeras alineaciones.²⁶

Otros frentes en los que se actuaba respondían a la necesidad de mejorar una de las carencias a nivel de infraestructuras, la falta de “áreas de almacenamiento”, lo que le supondría relanzar

²⁴ El fallecimiento se produciría de forma trágica al ser arrastrado por una ola, cuando en el transcurso de un fuerte temporal dirigía las labores de retirada de la grúa Titán con el fin de evitar su pérdida. Estos hechos tendrían una amplia repercusión en los medios de comunicación de la época. Un interesante recorrido de los logros de la “saga de los Olano” hasta principios del siglo XX, puede verse en D. Romero y A. Sáenz Sanz, “Los Olano, una saga de ingenieros”, en A. Olano, *Memoria descriptiva de las obras del Puerto de Musel*, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, 1908, Edición Facsímil, CEHOPU, CEDES, A.P.G., 2000.

²⁵ Entre las efemérides del puerto de Gijón-Musel se encuentra la que con motivo de ampliación de sus instalaciones permite el atraque de buques trasatlánticos, por lo que en 1911, para celebrar el centenario del fallecimiento del ilustre gijonés D. Gaspar Melchor de Jovellanos, arribarían al puerto los trasatlánticos “Espagne” y “Reina María Cristina”, a bordo de los cuales viajarían un nutrido grupo de personalidades hispanoamericanas, que llegan a la ciudad para celebrar el acontecimiento. Referencia tomada de Junta del Puerto de Gijón, *Pasado, presente...*, op. cit., Antecedentes; s/p.

²⁶ R. Alvargonzález, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Tomo II, op. cit., pp. 56-78.



Pintura al óleo de D. José María Navascués representando los cargaderos, almacenes e infraestructuras del Puerto del Musel, 1962. Autoridad Portuaria de Gijón.



Foto aérea donde se ve la zona industrial y los astilleros del Puerto de Gijón, con las playas de Poniente y Arbeyal a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de Gijón.

el tráfico carbonero y reducir de este modo las largas estadias de los barcos, por lo que se proyectaron obras para definitivamente inaugurar el llamado Parque de Carbones, disponiendo en ese momento de un espacio, que les conferiría ser el de mayor capacidad de embarque en Asturias.²⁷

Así pues, las reformas de la 2ª década del siglo XX estarían influenciadas por el crecimiento generado por la 1ª Guerra Mundial, mientras que el que tiene lugar en los años veinte hay que ubicarlo en el progreso comercial, impulsado por las medidas proteccionistas del consumo y transporte del carbón de la dictadura de Primo de Rivera, pero la crisis que se derivaría de la recesión económica de 1929 y los episodios bélicos del segundo cuarto del siglo XX, ralentizarían el progreso en el tráfico hasta la década de los años setenta, por lo que en estos años se redactarán proyectos que en su mayor parte no se llevarán a cabo.

²⁷ Ver J.O.P.G.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel...*, mem. cit., 1942. El conjunto de obras que se llevaron a cabo entre 1920 y 1941, con detalle de años de inicio y finalización, así como presupuesto y desglose pormenorizado de circunstancias relativas al proceso de compra o mejora, puede verse en los apartados correspondientes, pp. 23-56. Las que figuraban con proyectos en tramitación y en estudio, en pp. 57-72.

La apertura económica traería consigo la realización de los estudios necesarios para efectuar la ampliación del puerto del Musel, comenzando las obras del llamado dique Oeste, cuya primera fase se terminaría en la década de los años sesenta, empezando la construcción de la dársena pesquera.²⁸

El Musel irá adquiriendo progresivamente unos rasgos morfológicos básicos desde finales del siglo XIX y hasta la Guerra Civil, situación que se mantendría hasta que la adopción de una función industrial y el fin del tránsito carbonero a mediados del siglo XX, introduzca sustanciales cambios en las zonas marítimas y terrestres, que son los que reflejan el actual paisaje portuario.²⁹

Los años sesenta y setenta representan para el puerto de Gijón uno de los grandes momentos, ya que con la potenciación de la siderurgia se realizaron obras de amplio alcance, acondicionándose el dique Norte para buques de 100.000 T.P.M., levantado sobre el mismo una instalación para descarga de graneles sólidos, con cuatro pórticos capaces de descargar cada uno 500 toneladas por hora.

Igualmente, se prolongó el dique Norte para recibir los grandes buques de gases licuados y se construyeron el dique Príncipe de Asturias, los muelles de la Osa, los del Rendiello y el pantalán para petroleros. Señalamos, que es precisamente en esta época cuando el puerto de Gijón-Musel, conservando su carácter de puerto granelero, pasaría de ser principalmente exportador a importador de las materias primas necesarias para las industrias instaladas en su entorno.

En los últimos tiempos se han culminado las grandes obras iniciadas en décadas anteriores, construyéndose el actual muelle de minerales, instalándose sobre el mismo la terminal de graneles sólidos, que recibe el nombre de European Bulk Handling Installation, permitiendo la entrada y adecuada descarga de *bulk-carriers* de más de 200.000 T.P.M.

El puerto de Gijón se encuentra en una coyuntura en la que le ha llegado el momento de trazar sus líneas de actuación de futuro, tanto en lo que se refiere en las infraestructuras, favoreciendo el atraque de los buques y el movimiento portuario, como en lo relativo al nuevo papel que debe jugar en el mundo del transporte, todo ello... "..., imbricado y compenetrado con el desarrollo de su ciudad y de Asturias, transformando sus estrategias para convertirse en una empresa de servicios".³⁰

1.4.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³¹

El análisis histórico del puerto de Gijón y Musel ha dispuesto de fuentes originales que aportan datos de tráfico y textos de edición moderna, que permiten trazar documentadamente su trayectoria de crecimiento.

En lo concerniente al capítulo de Memorias editadas por la Junta de Obras, se ha recuperado recientemente la que fuera recogida bajo la denominación de *Memoria descriptiva de las obras del Puerto de Musel*, testimonio de indudable valor, pues bajo la rúbrica de D. Alejandro Olano, se expresan con gran detalle los antecedentes "más inmediatos" del proceso de consolidación de este recinto portuario, divulgando la relación de esta saga familiar con el mar, y muy especialmente con el Cantábrico, enriqueciendo el estudio y el conocimiento de la evolución del puerto.

²⁸ Referencias importantes para el conocimiento de los proyectos que se redactarían en L. Adaro, *El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, T. II, Gijón, C.O.C.I.N.G., 1979, pp. 590-624. Los proyectos de E. Castro y el posterior dictamen emitido por el Consejo de Obras Públicas se publicarían en I. Suárez Moris y G. Junquera, *Ampliación del Puerto de Musel*, Gijón, C.O.C.I.N.G., 1932. El sugerido por I. Patac, quedaría expuesto en "Cuestiones vitales de Asturias. La cuenca carbonífera de Gijón y el mar", en *Asturias Marítima, Revista quincenal de fletes y carbones*, nº 37, Gijón, 1932.

²⁹ R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, tomo II, op. cit., p. 56.

³⁰ Ver Memorias de los últimos años.

³¹ El análisis del puerto de Gijón-Musel se ha podido efectuar gracias a la cordial y efectiva colaboración de la Autoridad Portuaria, por lo que desde estas líneas queremos agradecer los servicios prestados, especialmente a D. Armando Rodríguez González. De igual modo, queremos trasladar este mensaje a los responsables de las Cámaras de la provincia por las facilidades otorgadas a esta investigación.

Este documento refleja el cierre de la polémica Musel-Apagador ya analizada, se ocupa de detallar los proyectos que van dando forma al puerto del Musel, de tal modo que va fraguándose su historia hasta la fecha de publicación de la Memoria en 1908. Las fotografías que acompañan al texto permiten conocer mejor el entorno, lo que junto a los planos de las reformas y proyectos en curso, le otorgarán un mayor rigor al estudio, si bien, los comentarios del tráfico son escuetos en aquellos momentos.

La segunda década ha podido ser analizada a través de otras Memorias, fechadas en 1916 y 1918, ocupándose no sólo de describir la situación de los puertos en esas fechas, sino que incluso dedican un capítulo al “tráfico especial de carbones”, por el relieve que tiene en este recinto, permitiendo el esclarecimiento del sector, que es básico en una coyuntura de desarrollo industrial, determinando la parte tan sustancial que tenía el puerto de Gijón, en la comercialización de los productos carboníferos en la zona Norte y en el marco general de la Nación.

Las valoraciones de los diferentes tráficoes son elocuentes, ciñéndose a la etapa que va desde 1909 a 1917. Es muy ilustrativo el “*dictamen económico de la Junta*”, que junto a la exposición del movimiento comercial, plantea los gastos e ingresos que presumiblemente tendrán lugar, lo que manifiesta una capacidad de previsión, entendemos que significativa para mostrar las perspectivas de crecimiento.

La Memoria fechada en 1922 es muy voluminosa y presta especial atención a proyectos y reformas, recogiendo a título de inventario el patrimonio de la Junta de Obras del Puerto. Los datos que aporta a niveles de tráfico se completarían con los publicados tras la Guerra Civil, abarcando este nuevo documento desde 1922-23 a 1941. Una interesante serie relativa a los “principales productos”, que tienen en el puerto de Gijón-Musel su entrada o su salida, sirve para ilustrar la realidad económica de este espacio marítimo, semblanza que se traza junto a las fotografías y planos que recogen los informes, permitiendo tener estas referencias tan útiles en el análisis histórico.

Las obras de más reciente publicación realizadas por expertos en la materia como D. Ramón Alvargonzález, Aduriz y Adaro o Rodríguez Villasante, han favorecido el esclarecimiento del pasado portuario, aportando un estudio histórico de los puertos de Gijón y Musel bajo diversas perspectivas, que en las últimas décadas y en lo que concierne a nuestra investigación, se ha trazado a partir de los registros de Puertos del Estado.

1.4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1900-2000)

El siglo XX mostrará una evolución comercial muy acusada, el detalle de mercancías cargadas y descargadas es la información que se recoge en el cuadro 1.1, plasmándose en el gráfico 1A y 1B, debido al importante salto cuantitativo que tiene lugar en la segunda parte del siglo XX.

El Musel que comenzaría a construirse como puerto de refugio, pronto adquiriría una función claramente comercial, en la que el carbón sería un elemento clave en el movimiento portuario, permitiendo crecer el tráfico, en los términos que se aprecian en los datos que se adjuntan.³²

Las cifras contempladas en el cuadro 1.1 dejan traslucir tres tendencias perfectamente definidas en el período de tiempo analizado. En una primera etapa, correspondiente a la primera década del siglo XX y hasta 1908, se está ante un puerto eminentemente receptor de mercancía, puesto que el volumen descargado respecto del cargado es aproximadamente unas tres veces superior. En una segunda fase, que coincide con la entrada en funcionamiento de las reformas efectuadas en el Musel, tendrá lugar un cambio sustancial, gracias a la mejor explotación que permiten hacer de los recursos mineros las obras realizadas, iniciándose un alza muy considerable de las mercancías que salen del puerto.

³² Los antecedentes comerciales previos a la constitución de la Junta de Obras del Puerto, pueden verse en D. Peribáñez Caveda, *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, microfichas, 1990.

Siguiendo las valoraciones precisadas por Alvargonzález, puede afirmarse que desde mediados de la década de los años sesenta se entra en una nueva fase, se aprecia una progresión y el volumen de mercancías descargadas comienza a crecer y en pocos años pasa a superar con creces a las cargadas, proceso influido por el descenso del tráfico carbonero, que además arrastró otros tráficos complementarios como el de la madera para el entibado de minas, etc.

Otro aspecto que incidió de forma decisiva en el incremento del volumen de mercancías descargadas en este puerto, desde la década de los años setenta, es la necesidad de abastecimiento a la siderurgia avilesina, ya que el aumento de tamaño en la flota granelera, impidió su normal desenvolvimiento en el puerto de Avilés, por lo que este tráfico se canalizó a través de Gijón; situación que se acrecentaría al entrar en funcionamiento en Veriña la segunda planta de la región.³³

Los gráficos 1A y 1B, comprensivos cada uno de la mitad del siglo XX, ofrecen un fiel reflejo de la situación descrita.

1.4.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación y principales productos (1900-1921)

Las Memorias del puerto de Gijón-Musel permiten conocer en el período 1900-1921 las entradas y salidas de mercancías movidas, recogiendo los productos más significativos y la navegación de cabotaje y exterior, características del tráfico que se plasman en el cuadro 1.2 y en el gráfico 2.

El tráfico de cabotaje de entrada se comporta de forma polarizada, a través de una mercancía básica que es el mineral de hierro, dejando apreciar el interés de las salidas de carbón desde 1909, lo que hace crecer de forma espectacular el volumen que se mueve bajo esta modalidad, y es el que contribuye a convertirlo en un recinto donde existe un predominio acusado de las mercancías cargadas, gozando de una especial prevalencia el Musel, ya que en el período considerado supera el 70% del total embarcado, sin olvidarnos de que en los primeros años de su actividad, al menos hasta 1911, fue especialmente un puerto de tránsito carbonero.

En relación con el tráfico exterior, con un peso específico mucho menor que el de cabotaje, resaltar la prevalencia de las importaciones, salvo algún año puntual, evidenciando la escasa importancia que tiene en la época analizada la función de elemento canalizador de entradas y salidas de mercancías al exterior, lo que puede entenderse en cierto sentido como el que su *hinterland* era en aquellos momentos más limitado o restrictivo.

El gráfico 2 refleja los datos del movimiento de mercancías según clase de navegación, apreciándose el espectacular incremento en el tráfico de cabotaje, que se produce a partir de 1908 por el ya mencionado tránsito de carbones.

1.4.3.2. Principales productos (1923-1957)

Los registros que albergan las Memorias consultadas, presentan la información atendiendo al detalle del tráfico que principalmente tiene lugar, considerando los productos de mayor movimiento, tal como se muestra en los cuadros 2.1.1 y 2.1.2, que a su vez toman forma en los gráficos 3.1 y 3.2 en la etapa comprendida entre 1923 y 1941. A partir de ahí, se conocen los rasgos del tráfico expresando una relación de productos diferentes, por lo que se han plasmado en otros cuadros el movimiento de mercancías entre 1945 y 1957, en concreto, en los numerados como 2.2.1 y 2.2.2, así como en el resumen planteado en los gráficos 4.1 y 4.2.

³³ R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, tomo I, op. cit., pp. 26-29.

En el primer período y por lo que respecta a las mercancías descargadas, destacar el relieve de los minerales y las maderas y en menor medida los cereales, que es el núcleo principal en las entradas de productos alimentarios, constituyendo un tráfico de abastecimiento que comprende, al menos, la zona central de la región.

En relación con las salidas existe una preponderancia absoluta del carbón respecto del resto de productos ya que, como puede verse en el gráfico 3.2, éste supone alrededor del 94% del total; con ello, no hacemos sino ratificar que este puerto era utilizado básicamente para dar salida a la producción carbonífera.

La valoración que se hace en Memoria del tráfico puntualiza las singularidades del comercio marítimo:

“De 1922 a 1927 inclusive el crecimiento del tráfico es continuo y seguro, pero lento, más acentuado para las mercancías de importación como maderas y carga general, que para las de exportación con la única irregularidad en estas del mineral de hierro embarcado, que como ocurrirá siempre presenta variaciones grandes de uno a otro año, unas veces en más y otras en menos, no dependiendo para nada el puerto en sí, sino de causas ajenas al mismo: Política internacional, establecimiento o término de contrato de suministro de mineral de hierro al extranjero, etc. El período de paz social iniciada a fines de 1923, y de reconstrucción de España que también alcanzó al puerto, culminó en el año 1929, advirtiendo claramente sus efectos sobre el tráfico... A partir de estos años y a pesar de que el puerto, si bien a un ritmo más lento, continúa siendo mejorado en sus instalaciones y medios de carga, se inició la baja del tráfico, pequeña durante el primer año y con más intensidad los siguientes de dominio republicano, hasta que desaparecido éste alcanzó después de nuestra guerra de liberación en el año 1940 el máximo alcanzado desde su construcción.”³⁴

Tras el paréntesis de los primeros momentos de la década de los años cuarenta, de los que carecemos de noticias de tráfico, puede verse la evolución del movimiento principal en el cuadro 2.2.1 y en el 2.2.2, así como en los gráficos 4.1 y 4.2. Los productos que siguen prevaleciendo en las entradas son los que componen la partida de “minerales”, alcanzando cifras del 46% sobre el total de tráfico. El significativo descenso de la madera en general no es real, ya que aparecen con gran importancia los pinos, por tanto, lo que tiene lugar es un cambio cualitativo, separando los pinos de las maderas debido a su gran relieve.

Las mercancías que salen se ciñen muy principalmente a los carbones y el resto de productos es en términos relativos de escaso interés. A nivel genérico, resaltar que el total de mercancías cargadas es aproximadamente cuatro veces la descargada, lo que supone un incremento respecto a los años veinte y treinta ya analizados. En esta coyuntura económica de finales de los años cincuenta, todavía se está en presencia de una producción carbonífera que alcanza su cenit, antes de iniciar el declive que tendrá lugar en la siguiente década.

1.4.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos numerados del 5.1 y 5.2 a 9.1 y 9.2 recogen el tráfico exterior del último cuarto del siglo XX. En el apartado de las importaciones se observa un predominio absoluto del mineral de hierro y el “carbón y coque de petróleo”, puesto que en todo momento entre ambas mercancías superan el 90% del total de tráfico. Las razones de este movimiento responden al abastecimiento de industria del Nalón, del Caudal y de la propia ciudad.

³⁴ J.O.P.G.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel ...*, mem. cit., 1942, p. 120.

La procedencia de las entradas del mineral de hierro se modificarían, pues hasta finales de los años sesenta lo haría mayoritariamente de Bilbao, Santander y Almería, sin embargo, desde 1972 la media en relación al exterior ha estado por debajo del 14%, incluso descendió hasta el 3,7% en 1978, cediendo el paso al mineral cargado en las grandes terminales extranjeras.³⁵

En las exportaciones también existe una preponderancia absoluta de los productos siderúrgicos. Si bien, puede decirse que en el volumen de salidas al exterior destaca el “cemento y clinker”, hasta mitad de la década de los ochenta, y en los años finales los “cereales y sus harinas” y el “carbón y coque de petróleo”, y de nuevo, éste último y “otros minerales y residuos metálicos” en los años noventa; representando todos ellos elementos que adquieren cierto interés mercantil.

El relieve de los “productos siderúrgicos” está motivado por la existencia de un área industrial en las inmediaciones de la zona portuaria, en la que la siderurgia ocupa un papel predominante, lo que genera no sólo tráfico de abastecimiento en descarga sino, como es obvio, embarques de productos elaborados por las unidades industriales vinculadas al puerto.

1.4.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1857/2000)

Los datos tomados de las Memorias consultadas dejan confeccionar el cuadro 3.1, que traslada las dos primeras décadas del siglo XX, con la inclusión de tres años puntuales del siglo XIX. Las primeras referencias del mencionado siglo XX, son años en los que puede vislumbrarse el número de buques que se mueven a vapor y a vela, teniendo presente la clase de navegación, esto es, si se refieren a cabotaje o a exterior; además, se tendrán en cuenta las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) para todas las categorías expuestas.

El resto del siglo XX se recoge con algunas lagunas informativas en el cuadro 3.2 y en los gráficos 10A y 10B, que plasman la evolución del Tamaño Medio del Buque, (T.M.B.), así como los gráficos 11A y 11B, que presentan la trayectoria de la Carga Media del Buque (C.M.B.).

Una primera aproximación a los datos deja al descubierto en el cuadro 3.1, una tendencia bastante estable en cuanto a la evolución del número de vapores, y un aumento importante del T.R.B., de forma acusada en los dos últimos años considerados. En relación con los veleros, existe una propensión a disminuir en lo que es el número, y una cierta estabilidad en lo que son las T.R.B. En ambas modalidades de navegación, especialmente en lo que a veleros se refiere y para los años analizados, el tráfico de cabotaje es muy superior al exterior.

En el cuadro 3.2 se percibe el lógico incremento en el número de buques hasta la década de los sesenta, en el que se quiebra esta dinámica y se aprecia el inicio de un descenso del número de buques que arriban a puerto, que está en relación directa con el Tamaño Medio del Buque y su Carga Media, precisamente ésta última es la que comienza un crecimiento sostenido en 1908 que dura hasta 1918, período a partir del cual muestra una cierta estabilidad hasta la década de los años sesenta. Este hecho guarda relación con el T.M.B., que presenta dos momentos trascendentes, uno que comenzaría en 1918, coincidiendo con el final del incremento de la Carga Media del Buque, lo que denota que la clase de barco existente alcanza su saturación y estos pasan a ser mayores para absorber el aumento de carga que se demanda; y otro, que tendrá lugar a mitad de la década de los años sesenta, en la que se entra en una nueva fase en lo que concierne al Tamaño Medio del Buque, que en este caso es mucho mayor, puesto que se pasa de un valor aproximado de 1.000 en 1965, a cerca de 13.000 en el año 2000; dato que es más llamativo aún en la Carga Media del Buque, al evolucionar de un valor de 676 en 1965 a 17.972 en el último año analizado.

³⁵ R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, tomo I, op. cit., pp. 26.

1.4.5. PASAJEROS (1911/1978)

El tráfico de pasajeros en este puerto no ha representado un elemento especialmente significativo, no obstante, se ha recogido en el cuadro 4 el movimiento que ha tenido lugar desde 1911, hasta la fecha en la que concluye de manera definitiva este capítulo, que es en 1978.

En términos generales, el movimiento de pasajeros ha estado generado principalmente por los desplazamientos a lo largo de toda la cornisa cantábrica, desde el País Vasco a Galicia, y la emigración que tendría lugar a países más alejados como Cuba y a Sudamérica.

Los datos muestran un progresivo descenso, que se advierte en el número de pasajeros, a excepción de algunos años de la segunda década del siglo XX, pues a partir de ahí se está considerando un movimiento meramente “testimonial”.³⁶

La valoración que se hace de este tráfico en Memoria recoge las siguientes puntualizaciones:

“Varias eran las Compañías que hacían su escala en nuestro puerto exterior: La “Compañía Trasatlántica Española” ya desde antes de 1922 y que entre éste y 1936 siguió haciendo un viaje mensual. Es la única que continuó después de la liberación, pero reduciendo su tráfico... Es de todas las empresas la que registró un mayor número de pasajeros embarcados. Tres eran las de bandera alemana: “Lloyd Norte Alemán, de Bremen, que también desde antes de 1922 tocaba regularmente en el Musel una vez al mes... Las otras dos domiciliadas en Hamburgo y denominadas “Hamburg-Amerika-Linie” y “Compañía Hamburguesa Sudamericana” empezaron en Enero de 1922 con una salida mensual hasta 1930 para Sudamérica y desde este año hasta julio de 1936 para Cuba y Méjico...”.³⁷

1.4.6. PESCA (1922/2000)

La actividad pesquera configura un capítulo que pierde vigencia cuando la industrialización general va desviando la atención hacia otros tráficos más interesantes. En la Autoridad Portuaria de Gijón se disponen de cifras alusivas al volumen de capturas para la mayor parte del siglo XX, contempladas en los cuadros 5.1 y 5.2, para un período que abarca desde 1922 hasta el año 2000, expresando las toneladas de pesca fresca y su valor, aunque esta consideración sólo se dispone desde 1961, razón que explica el pertinente desglose.

La información trasladada deja al descubierto que la cantidad de pesca fresca presenta unos valores, que podemos catalogar como estables a lo largo de los años veinte y treinta y, sin embargo, como desde los años sesenta se registra una progresiva tendencia a la baja, sólo alterada en la década de los noventa, mostrando algunas oscilaciones puntuales en lo que se refiere al volumen de capturas.

No obstante, reflejar que esta actividad no es especialmente significativa en el tráfico del puerto, ya que tiene escaso peso específico, además, las especies capturadas son para consumo de las localidades próximas, y normalmente no tienen un carácter de redistribución y comercialización a otras áreas, por lo que su incidencia en el conjunto de la economía de la zona es muy parca.

³⁶ Si quieren conocerse en mayor profundidad algunos de los aspectos que influyen en el tráfico de pasajeros debe consultarse, entre otras, R. Alvargonzález Rodríguez, *Industria y espacio portuario en Gijón*, T II, op. cit., pp. 179-192.

³⁷ Ver J.O.P.G.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel...*, mem. cit., 1942, pp. 124-125.

1.4.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

La tendencia de crecimiento del puerto se vislumbra en las tablas 1 a 5, que se relacionan a continuación, donde quedarán expresadas las variables más significativas durante las cuatro últimas décadas del siglo XX.

En la tabla 1 se registra el tráfico portuario total, así como el detalle correspondiente al cabotaje y al exterior, apreciándose como en el cabotaje, tras un repunte en la década de los setenta, mantiene una ligera tendencia a la baja, pero dentro de una cierta estabilidad. Y en cuanto al tráfico en régimen de exterior, se constituye en el referente comercial por excelencia, pues la última década ha crecido de forma determinante.

El volumen de toneladas embarcadas y desembarcadas dentro del capítulo de exterior, es lo que se plasma en la tabla 2, y resaltamos el sustancial incremento que tiene lugar en el capítulo de las importaciones, sobre todo a partir de la segunda mitad de los sesenta y principios de los setenta, para tras mantener un ligero alza, volver a experimentar otro importante aumento en los tres últimos años analizados. Por otro lado, es obvio que las mercancías exportadas no gozan de una especial significación, por lo que sus oscilaciones no requieren de ninguna matización específica.

Las mercancías movidas atendiendo a su presentación, trasladadas a la tabla 3, revelan la existencia de un predominio acusado de los graneles sólidos, frente a los líquidos y la mercancía general; ya conocemos que este hecho tiene su origen en que el carbón y el coque de petróleo son materias primas que se desembarcan en el puerto, representando un porcentaje muy elevado en el total de tráfico.

En la tabla 4 se han trasladado los valores de otros tráficos como la pesca, el avituallamiento y el tráfico local, y como en la mayoría de puertos, tienen poco peso específico en el movimiento general.

Los buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), así como los TEUS desde el año 1975, son los apartados que se consideran en la tabla 5. De este último dato puede verse que tras unos comienzos poco significativos, a finales de la década de los años ochenta inicia una positiva progresión, que a su vez ha mostrado un nuevo alza en los años finales del siglo XX, evidenciando una adaptación a las nuevas tecnologías, conforme a la tendencia modernizadora de los recintos portuarios. Sin embargo, no parece que este puerto por las propias características que lo definen, llegue a alcanzar unos valores trascendentes en el tráfico de mercancía contenerizada, ya que éste tiene su impulso en el hecho de que exista movimiento desde o hacia un *hinterland* muy importante, o bien, porque el puerto asuma un papel redistribuidor respecto de otros.

La dinámica económica y social de Asturias en los últimos tiempos, se ha venido nucleando en torno a una realidad en declive que ha avanzado de manera inexorable, sin que haya cristalizado una reindustrialización que tan necesaria se hace para la mejora global del Norte Astur; "... ese escenario interno que ha dominado el pasado reciente es todavía el que ha de influir y dilucidarse en el futuro próximo de la economía regional".³⁸

REGISTRO DE MEMORIAS

1880-81, 1881-82, 1908, 1911, 1916, 1918, 1921-22, 1922-23 a 1941, 1958-2000.

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertogijon.es>

ABREVIATURAS

- C.O.C.I.N.O.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo.
- C.O.C.I.N.G.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón.
- J.O.P.G.M.- Junta de Obras del Puerto de Gijón.
- A.P.G.- Autoridad Portuaria de Gijón.

³⁸ J. Vázquez García, "La economía asturiana de fin de siglo: escenarios, tendencias y estrategias", en *Asturias. De una economía de transferencias a una economía productiva*, Madrid, Cámaras de Comercio de Asturias y Fundación Hidroeléctrica del Cantábrico, 1999, pp. 21-55.

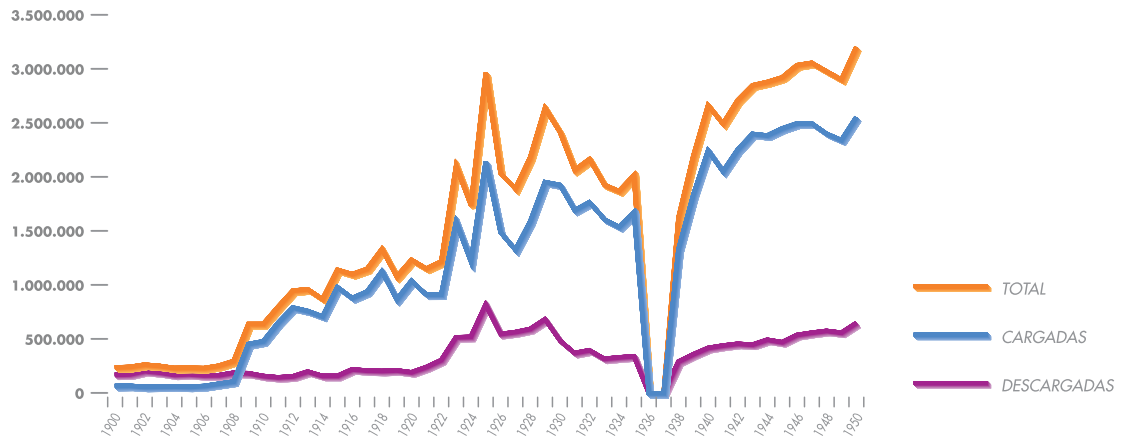


Infografía del Puerto de Gijón. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Gijón (1900-2000) Toneladas

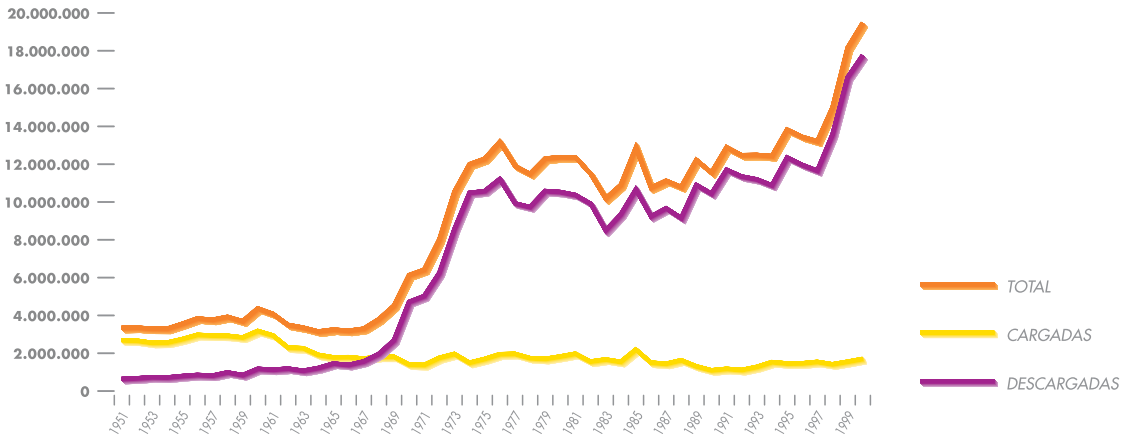
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1900	67.249	171.212	238.461	1951	2.701.580	654.433	3.356.013
1901	68.931	174.752	243.683	1952	2.680.103	689.476	3.369.579
1902	59.215	205.464	264.679	1953	2.566.691	747.805	3.314.496
1903	61.040	192.311	253.351	1954	2.576.576	733.624	3.310.200
1904	63.103	170.676	233.779	1955	2.760.540	809.699	3.570.239
1905	59.578	175.880	235.458	1956	2.986.634	867.653	3.854.287
1906	67.022	165.722	232.744	1957	2.953.916	831.729	3.785.645
1907	87.710	166.761	254.471	1958	2.939.818	1.000.450	3.940.268
1908	108.015	189.984	297.999	1959	2.849.000	858.000	3.707.000
1909	455.230	185.634	640.864	1960	3.194.000	1.191.000	4.385.000
1910	480.928	160.115	641.043	1961	2.957.000	1.143.000	4.100.000
1911	652.219	147.375	799.594	1962	2.312.435	1.203.289	3.515.724
1912	793.530	156.196	949.726	1963	2.282.697	1.088.706	3.371.403
1913	761.782	200.588	962.370	1964	1.930.717	1.234.511	3.165.228
1914	711.111	160.282	871.393	1965	1.796.840	1.469.754	3.266.594
1915	982.859	160.289	1.143.148	1966	1.809.059	1.394.918	3.203.977
1916	881.025	221.142	1.102.167	1967	1.733.624	1.579.437	3.313.061
1917	940.191	210.011	1.150.202	1968	1.832.859	1.977.600	3.810.459
1918	1.127.127	206.153	1.333.280	1969	1.831.547	2.693.406	4.524.953
1919	866.844	211.876	1.078.720	1970	1.416.797	4.728.404	6.145.201
1920	1.041.236	193.872	1.235.108	1971	1.392.466	5.035.952	6.428.418
1921	911.973	242.027	1.154.000	1972	1.770.853	6.257.083	8.027.936
1922	912.559	305.999	1.218.558	1973	1.978.309	8.575.590	10.553.899
1923	1.583.434	517.529	2.100.963	1974	1.513.571	10.497.137	12.010.708
1924	1.218.893	521.771	1.740.664	1975	1.710.354	10.589.884	12.300.238
1925	2.143.038	819.756	2.962.794	1976	1.964.224	11.226.695	13.190.919
1926	1.488.153	548.197	2.036.350	1977	1.982.330	9.941.290	11.923.620
1927	1.326.051	565.839	1.891.890	1978	1.757.418	9.746.750	11.504.168
1928	1.587.817	594.338	2.182.154	1979	1.715.752	10.596.542	12.312.294
1929	1.954.626	684.061	2.638.686	1980	1.843.536	10.543.948	12.387.484
1930	1.928.745	488.372	2.417.116	1981	1.989.309	10.387.067	12.376.376
1931	1.692.487	372.324	2.064.811	1982	1.575.601	9.929.399	11.505.000
1932	1.767.806	398.120	2.165.926	1983	1.687.494	8.507.973	10.195.467
1933	1.610.056	319.035	1.929.092	1984	1.558.395	9.350.788	10.909.183
1934	1.539.391	332.069	1.871.460	1985	2.208.447	10.676.447	12.884.894
1935	1.674.928	342.249	2.017.177	1986	1.518.191	9.247.504	10.765.695
1936	0	0	0	1987	1.458.577	9.682.115	11.140.692
1937	0	0	0	1988	1.645.522	9.165.888	10.811.410
1938	1.330.820	292.263	1.623.084	1989	1.323.839	10.916.779	12.240.618
1939	1.833.905	359.672	2.193.576	1990	1.112.486	10.457.265	11.569.751
1940	2.245.323	419.017	2.664.340	1991	1.190.812	11.719.682	12.910.494
1941	2.051.486	441.375	2.492.861	1992	1.127.264	11.364.579	12.491.843
1942	2.254.516	457.742	2.712.258	1993	1.293.473	11.212.212	12.505.685
1943	2.400.794	449.490	2.850.284	1994	1.546.302	10.896.786	12.443.088
1944	2.385.822	495.319	2.881.141	1995	1.475.902	12.367.899	13.843.801
1945	2.450.916	472.373	2.923.289	1996	1.482.526	11.980.031	13.462.557
1946	2.497.443	539.287	3.036.730	1997	1.558.297	11.670.837	13.229.134
1947	2.498.230	560.285	3.058.515	1998	1.430.381	13.577.756	15.008.137
1948	2.402.378	577.347	2.979.725	1999	1.566.888	16.600.332	18.167.220
1949	2.343.197	560.254	2.903.451	2000	1.714.126	17.767.610	19.481.736
1950	2.554.893	649.194	3.204.087				

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Gijón (1900-1950)



Fuente: Cuadro I.I.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Gijón (1951-2000)



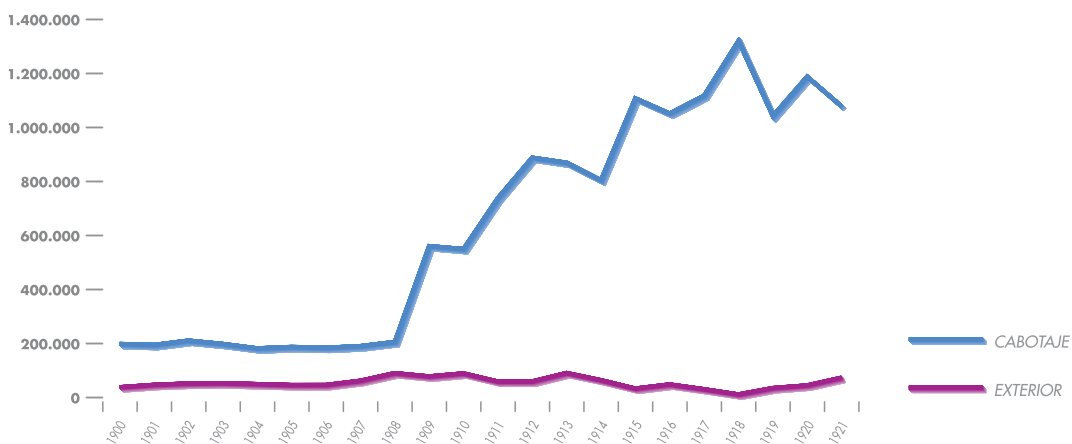
Fuente: Cuadro I.I.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Gijón (1900-1921) Toneladas**

Años	Navegación de 1ª clase (cabotaje)						2ª y 3ª clase (exterior)			
	Descargadas			Cargadas			Total cabotaje	Import.	Export.	Total exterior
	Mineral de hierro	Demás mercancías	Total	Carbón	Demás mercancías	Total				
1900	35.112	99.619	134.731		64.628	64.628	199.359	36.481	2.621	39.102
1901	38.297	91.825	130.122		65.599	65.599	195.721	44.630	3.332	47.962
1902	42.445	112.844	155.289		56.488	56.488	211.777	50.175	2.727	52.902
1903	47.425	93.539	140.964		58.430	58.430	199.394	51.347	2.610	53.957
1904	35.913	86.811	122.724		60.357	60.357	183.081	47.952	2.746	50.698
1905	43.701	87.419	131.120		57.166	57.166	188.286	44.760	2.412	47.172
1906	40.925	85.338	126.263		59.133	59.133	185.396	39.459	7.889	47.348
1907	40.428	85.177	125.605		65.748	65.748	191.353	41.156	21.962	63.118
1908	58.138	88.254	146.392		60.327	60.327	206.719	43.592	47.688	91.280
1909	63.567	82.382	145.949	346.740	69.020	415.760	561.709	39.685	39.470	79.155
1910	50.304	72.510	122.814	359.981	67.912	427.893	550.707	37.301	53.035	90.336
1911	42.701	73.403	116.104	548.392	74.795	623.187	739.291	31.271	29.032	60.303
1912	41.523	79.811	121.334	687.443	80.414	767.857	889.191	34.862	25.673	60.535
1913	45.316	93.855	139.171	662.184	69.155	731.339	870.510	61.417	30.443	91.860
1914	35.017	95.296	130.313	604.716	71.124	675.840	806.153	29.969	35.271	65.240
1915	36.204	97.755	133.959	904.971	70.048	975.019	1.108.978	26.330	7.840	34.170
1916	61.416	120.725	182.141	816.249	54.343	870.592	1.052.733	39.001	10.433	49.434
1917	47.649	143.739	191.388	871.574	55.544	927.118	1.118.506	18.623	13.073	31.696
1918	58.136	138.488	196.624	1.077.150	47.119	1.124.269	1.320.893	9.529	2.858	12.387
1919	42.174	136.978	179.152	821.113	42.460	863.573	1.042.725	32.724	3.271	35.995
1920	30.269	119.456	149.725	989.469	50.080	1.039.549	1.189.274	44.147	1.687	45.834
1921	23.701	147.627	171.328	859.717	48.637	908.354	1.079.682	70.699	3.619	74.318

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Gijón (1900-1921)**



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1.1. Principales productos descargados A.P. de Gijón (1923-1941) Kilogramos

Años	Maderas	Mercancía general	Minerales	Cereales	Tierras	Resto	Total descargadas
1923	137.449.000	206.725.317	90.609.546	35.069.977	23.286.525	24.388.655	517.529.020
1924	121.719.000	200.675.715	93.861.489	42.651.984	24.936.429	37.926.524	521.771.141
1925	189.912.000	282.525.033	156.874.418	83.321.543	36.478.598	70.644.545	819.756.137
1926	136.126.205	210.013.268	82.537.130	46.192.862	29.109.780	44.217.892	548.197.137
1927	140.507.000	216.771.886	85.193.328	47.679.434	30.046.597	45.640.715	565.838.960
1928	156.516.000	201.275.779	94.360.119	51.136.276	36.254.904	54.794.507	594.337.585
1929	152.449.000	242.797.356	124.286.369	78.731.076	21.428.340	64.368.389	684.060.530
1930	201.469.868	136.671.418	103.525.935	11.647.761	25.886.667	9.169.890	488.371.539
1931	168.138.812	104.024.895	65.103.072	15.666.053	10.218.859	9.171.966	372.323.657
1932	167.458.546	96.161.542	65.841.455	40.424.383	16.180.563	12.053.563	398.120.052
1933	133.081.497	81.244.672	73.382.595	5.273.340	8.648.320	17.405.029	319.035.453
1934	108.301.790	98.993.277	100.031.243		6.124.465	18.618.209	332.068.984
1935	120.594.837	114.923.353	77.856.169	4.812.400	6.804.801	17.257.441	342.249.001
1938	86.695.043	53.241.860	134.664.873	939.650	2.431.939	14.289.944	292.263.309
1939	96.536.347	68.167.825	149.908.005	35.971.826	2.397.723	6.690.002	359.671.728
1940	114.390.928	87.669.723	154.230.334	48.348.699	10.906.678	3.470.512	419.016.874
1941	130.356.210	68.204.341	150.266.860	67.762.847	10.677.933	14.106.928	441.375.119

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1.2. Principales productos cargados A.P. de Gijón (1923-1941) Kilogramos

Años	Carbón	Mercancía general	Lingotes y hierro	Tierras	Minerales	Resto	Total cargadas
1923	1.519.829.100	38.974.320	10.884.433	2.370.601		11.375.958	1.583.434.412
1924	1.119.975.430	66.817.976	11.244.950	4.539.488	3.464.834	12.850.196	1.218.892.874
1925	2.000.242.270	88.308.437	17.389.368	7.115.375	9.866.098	20.116.691	2.143.038.239
1926	1.367.103.255	72.353.240	15.293.912	6.237.984	11.235.285	15.929.347	1.488.153.023
1927	1.218.187.000	64.471.923	13.627.972	5.558.491	10.011.444	14.194.190	1.326.051.020
1928	1.482.644.000	75.327.900	15.783.080	4.917.511	58.000	9.086.339	1.587.816.830
1929	1.836.315.290	87.636.875	16.502.264	3.772.315		10.399.212	1.954.625.956
1930	1.810.080.060	33.814.078	79.530.257	2.385.300	726.570	2.208.491	1.928.744.756
1931	1.604.551.470	27.145.468	57.991.045	1.349.270	97.925	1.352.240	1.692.487.418
1932	1.664.116.490	30.429.480	49.214.360	8.950.520	13.618.260	1.477.265	1.767.806.375
1933	1.510.631.090	25.163.002	46.151.394	2.921.100	24.031.280	1.158.341	1.610.056.207
1934	1.430.933.900	24.623.248	50.443.046	2.707.988	29.954.700	728.350	1.539.391.232
1935	1.587.375.840	25.984.171	43.370.634	4.268.039	12.357.068	1.572.560	1.674.928.312
1938	1.211.014.110	50.591.467	66.066.759	1.692.000	1.378.364	77.650	1.330.820.350
1939	1.668.336.130	62.647.007	43.901.924	2.078.300	56.931.403	10.000	1.833.904.764
1940	2.134.896.930	48.754.765	54.055.282	3.575.905	3.352.780	687.800	2.245.323.462
1941	1.958.560.690	47.032.800	36.761.633	2.378.916	6.488.482	263.350	2.051.485.871

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Gijón (1923-1941) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Mercancía general	31	2.470.087.260	Carbón	94	27.124.793.055
Maderas	29	2.361.702.083	Mercancía general	3	870.076.157
Minerales	22	1.802.532.940	Lingotes y hierro	2	628.212.313
Cereales	8	615.630.111	Minerales	1	183.572.493
Tierras	4	301.819.121	Otras mercancías	1	170.307.083
Otras mercancías	6	464.214.711	Total	100	28.976.961.101
Total	100	8.015.986.226			

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1923-1941)

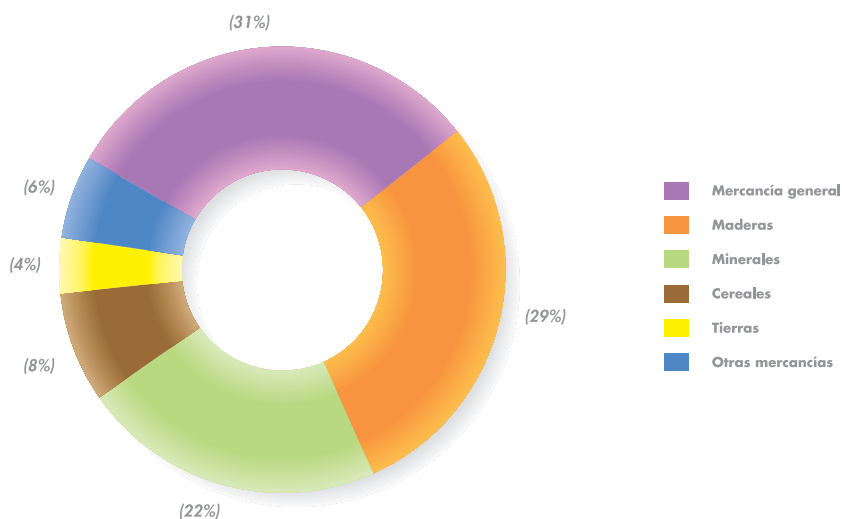
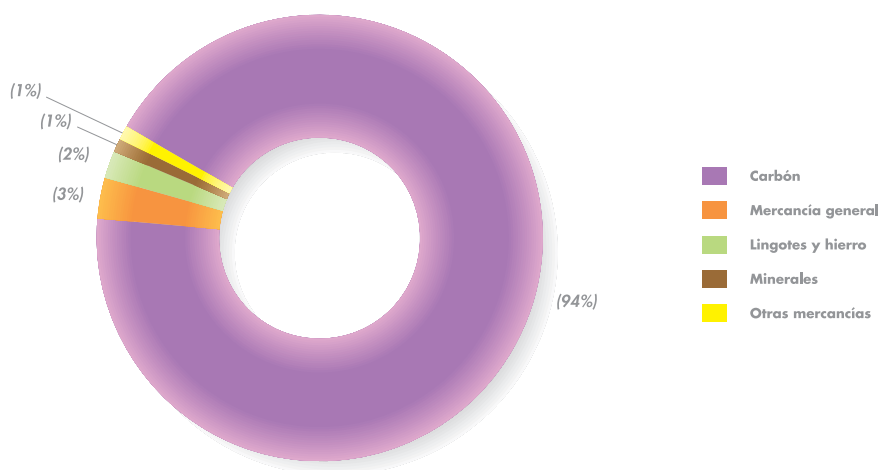


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1923-1941)



Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2.1. Principales productos descargados A.P. de Gijón (1945/1957) Toneladas

Años	Maderas	Mercancía general	Minerales	Cereales	Cales	Abonos	Pinos	Total
1945	5.819	63.351	199.539	15.535	10.356	9.687	168.086	472.373
1946	11.435	103.204	185.495	34.600	17.529	5.346	181.678	539.287
1948	9.024	129.211	201.048	32.121	18.391	9.509	178.043	577.347
1949	7.627	97.913	246.557	18.052	12.149	12.799	165.157	560.254
1950	23.798	130.626	282.550	14.296	13.624	9.166	175.134	649.194
1953	20.955	103.312	366.896	26.015	22.437	23.676	184.514	747.805
1954	18.306	115.387	368.262	16.176	14.756	14.682	186.055	733.624
1955	20.313	133.413	402.146	9.573	18.535	20.629	205.090	809.699
1956	19.436	143.994	468.699		22.571	19.742	193.211	867.653
1957	16.688	136.844	430.389	2.081	28.338	14.480	202.909	831.729

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2.2. Principales productos cargados A.P. de Gijón (1945/1957) Toneladas

Años	Carbón	Mercancía general	Lingotes y hierro	Cal	Minerales	Abonos	Maderas	Total
1945	2.326.349	40.354	59.949	3.393	17.634	3.237		2.450.916
1946	2.386.209	43.460	63.556	581	2.400	1.237		2.497.443
1948	2.226.734	42.438	62.739	2.192	61.218	3.874	3.183	2.402.378
1949	2.204.570	22.165	67.136	14.956	26.451	2.098	5.821	2.343.197
1950	2.394.339	28.817	96.550	24.546	4.694	1.012	4.935	2.554.893
1953	2.326.952	37.382	115.674	77.489	6.209	238	2.747	2.566.691
1954	2.394.917	48.549	86.789	40.278	2.172	90	3.781	2.576.576
1955	2.545.295	21.653	105.550	55.159	29.200	41	3.642	2.760.540
1956	2.798.321	18.538	88.868	57.039	20.462		3.406	2.986.634
1957	2.777.923	16.994	81.270	62.349	10.036		5.344	2.953.916

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Gijón (1945/1957) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Minerales	46	3.151.581	Carbón	93	24.381.609
Pinos	27	1.839.877	Lingotes y hierro	3	828.081
Mercancía general	17	1.157.255	Cal	1	337.982
Cales	3	178.686	Mercancía general	1	320.350
Cereales	2	168.449	Minerales	1	180.476
Maderas	2	153.401	Otras mercancías	0,2	44.686
Abonos	2	139.716	Total	100	26.093.184
Total	100	6.788.965			

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1945/1957)

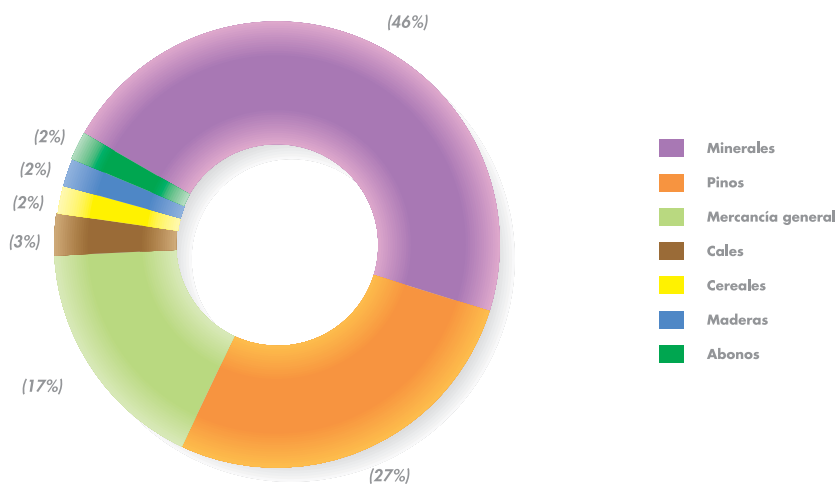
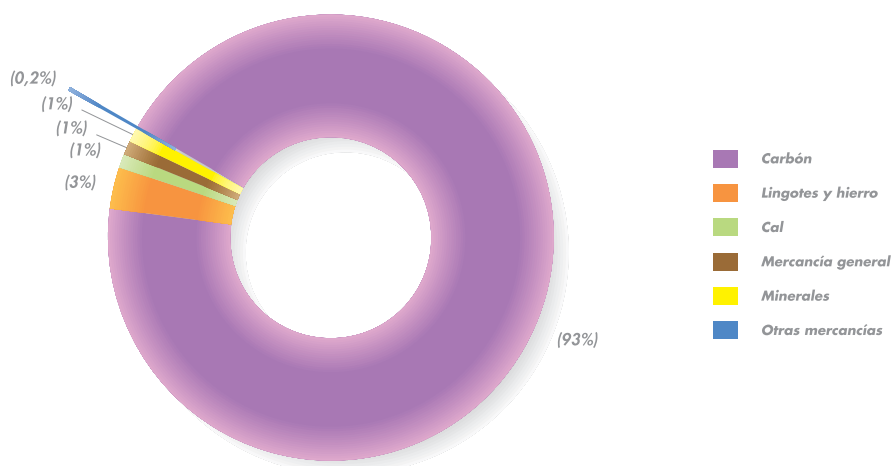


Gráfico 4.2. Principales productos cargados (1945/1957)



Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Gijón (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Mineral de hierro	54	9.745	Productos siderúrgicos	87	1.237
Carbón y coque de petróleo	38	6.908	Cemento y clinker	9	121
Productos petrolíferos refinados	3	505	Abonos naturales y artificiales	1	21
Cereales y sus harinas	2	402	Resto mercancías	3	39
Resto mercancías	3	536	Total	100	1.418
Total	100	18.096			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

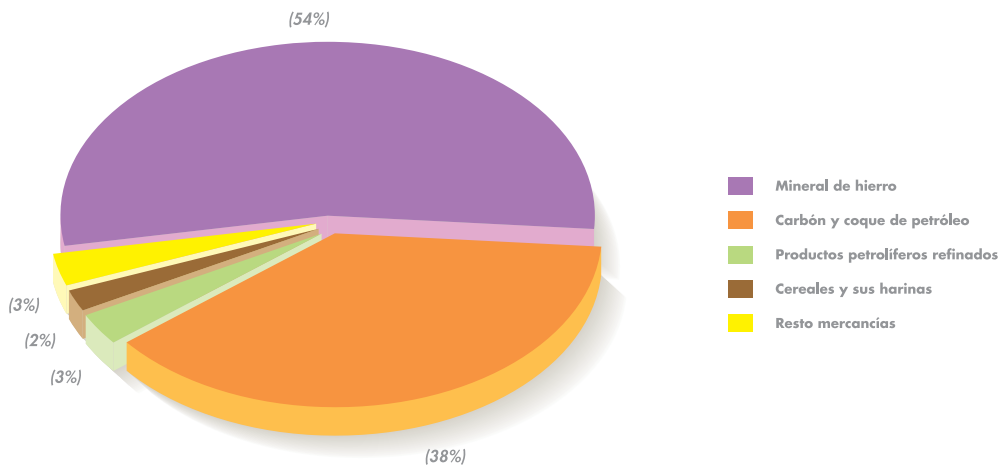
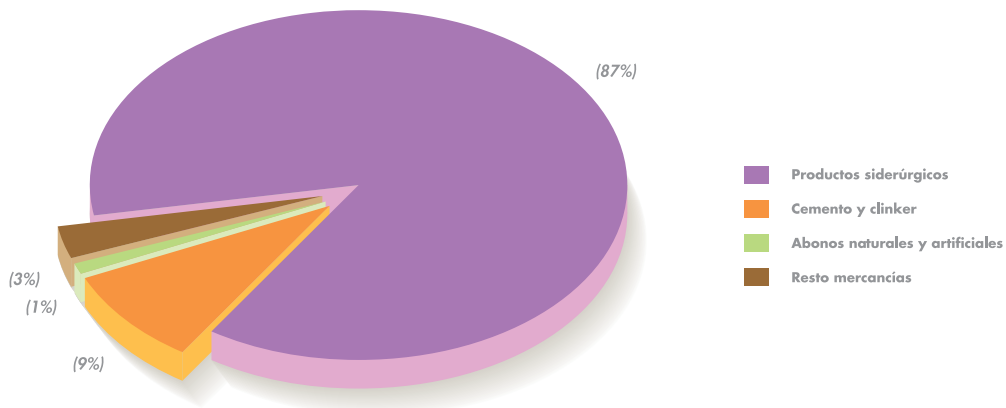


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Gijón (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Mineral de hierro	52	19.138	Productos siderúrgicos	77	2.090
Carbón y coque de petróleo	41	15.014	Cemento y clinker	10	265
Productos petrolíferos refinados	3	1.193	Materiales de construcción	3	92
Cereales y sus harinas	3	1.159	Otros productos alimenticios	1	29
Resto mercancías	1	371	Mineral de hierro	1	22
Total	100	36.875	Resto mercancías	8	225
			Total	100	2.723

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

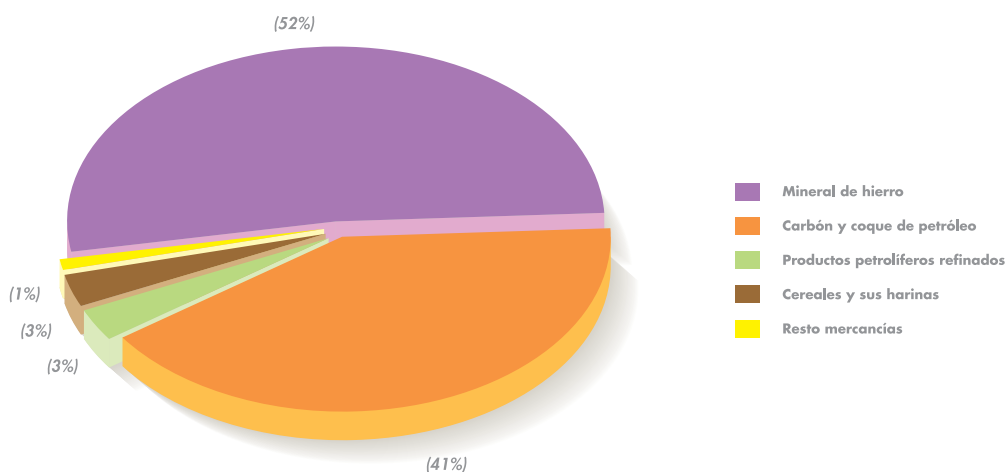
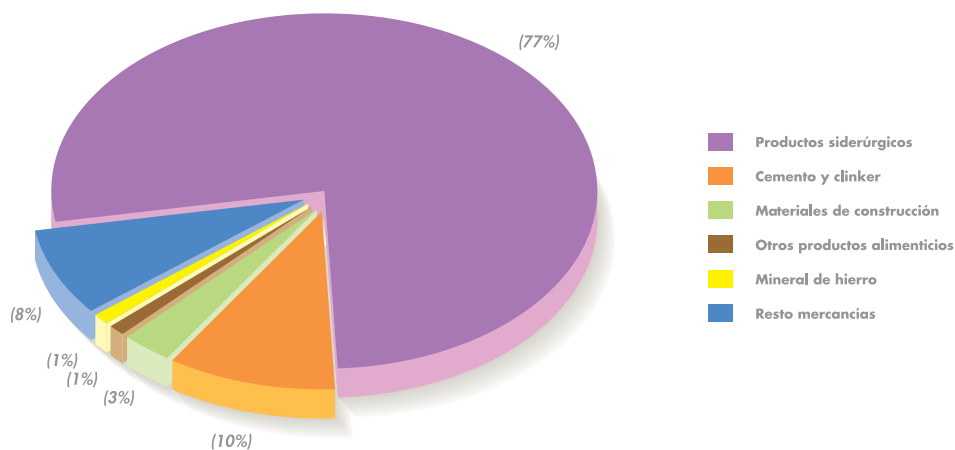


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Gijón (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Mineral de hierro	55	22.504	Productos siderúrgicos	58	966
Carbón y coque de petróleo	40	16.121	Cereales y sus harinas	10	163
Productos petrolíferos refinados	3	1.057	Carbón y coque de petróleo	8	135
Cereales y sus harinas	1	340	Otros productos alimenticios	7	112
Resto mercancías	1	542	Otros minerales y residuos metálicos	6	92
Total	100	40.564	Cemento y clinker	3	58
			Chatarra de hierro	3	48
			Materiales de construcción	2	26
			Resto mercancías	4	63
			Total	100	1.663

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

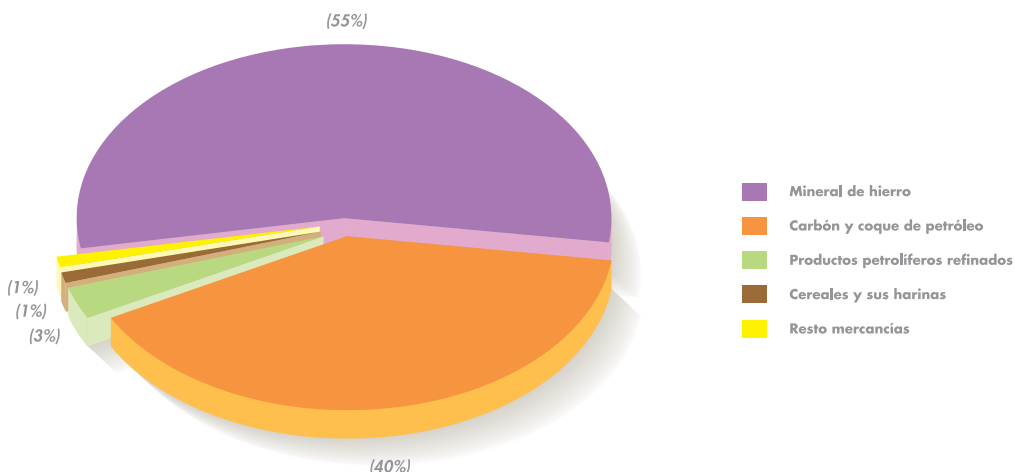
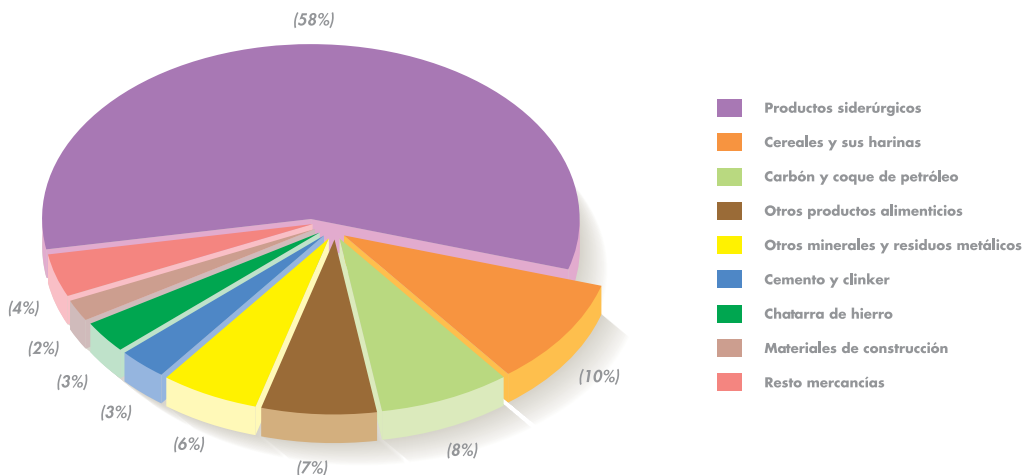


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Gijón (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Mineral de hierro	53	29.957	Productos siderúrgicos	72	1.134
Carbón y coque de petróleo	40	20.322	Carbón y coque de petróleo	11	168
Productos petrolíferos refinados	4	1.896	Otros productos alimenticios	4	63
Otros minerales y residuos metálicos	1	526	Mineral de hierro	2	33
Cereales y sus harinas	1	257	Maquinaria y repuestos	2	24
Resto mercancías	1	524	Resto mercancías	10	151
Total	100	50.482	Total	100	1.573

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

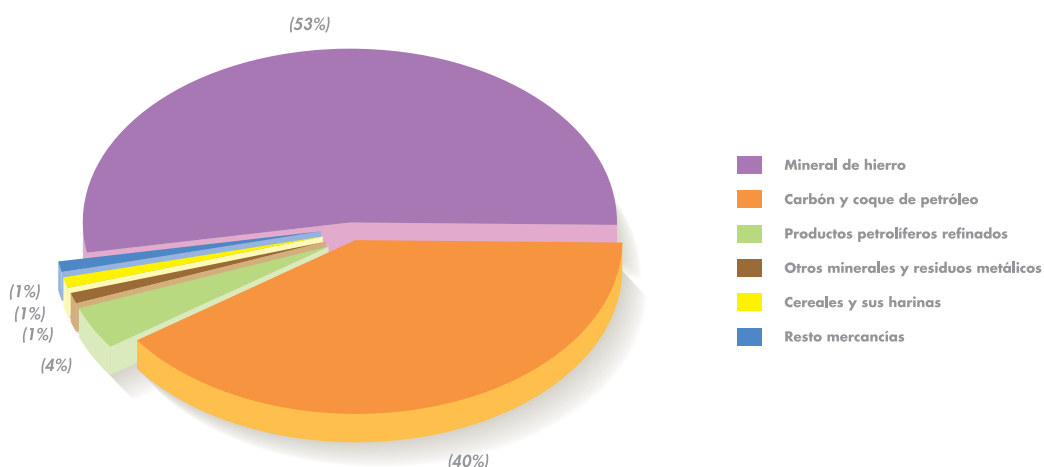
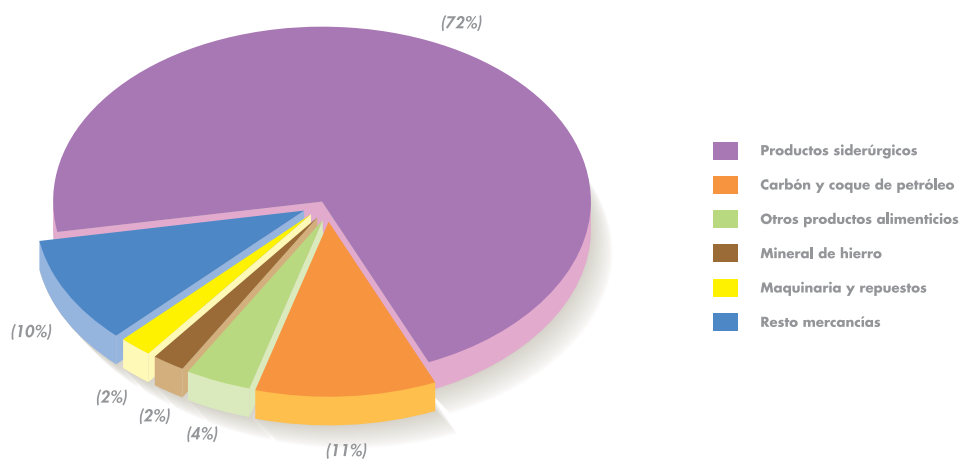


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Gijón (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	48	31.780	Productos siderúrgicos	74	1.804
Mineral de hierro	46	30.648	Otros minerales y residuos metálicos	8	201
Productos petrolíferos refinados	4	2.695	Carbón y coque de petróleo	6	141
Resto mercancías	2	1.367	Productos químicos	4	88
Total	100	66.490	Otros productos alimenticios	4	88
			Maquinaria y repuestos	2	41
			Resto mercancías	4	86
			Total	100	2.449

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

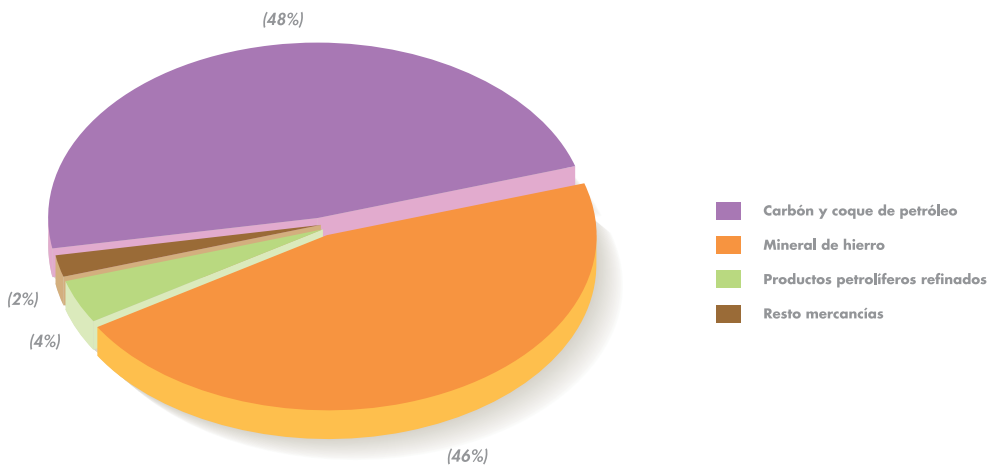
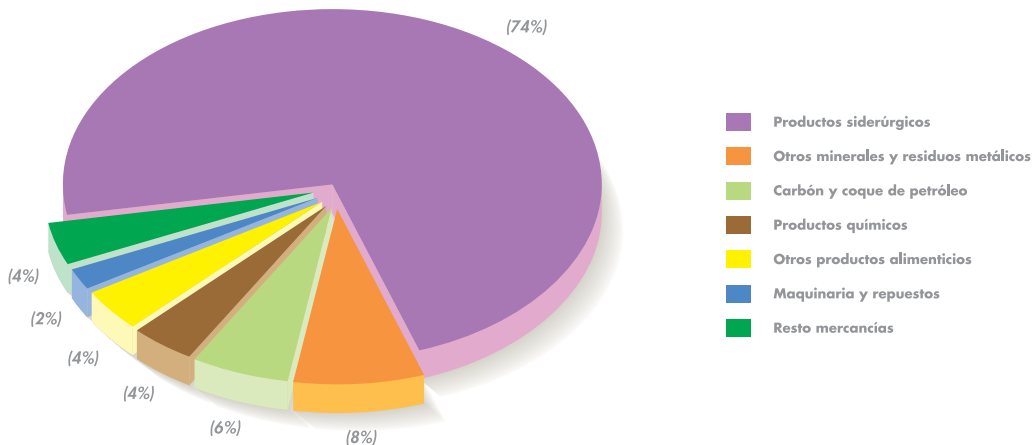


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase de navegación y T.R.B.
A.P. de Gijón (1857/1921)**

Años	Número de buques						Total
	Vapores			Veleros			
	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Total	
1857							1.209
1867							1.503
1877							1.627
1900	1.222	133	1.355	964	11	975	2.330
1901	1.062	172	1.234	550	22	572	1.806
1902	1.021	332	1.353	753	28	781	2.134
1903	993	297	1.290	590	12	602	1.892
1904	941	286	1.227	638	15	653	1.880
1905	980	315	1.295	637	13	650	1.945
1906	1.007	300	1.307	558	6	564	1.871
1907	988	259	1.247	582	9	591	1.838
1908	1.258	291	1.549	592	10	602	2.151
1909	1.122	328	1.450	488	10	498	1.948
1910	945	286	1.231	426	8	434	1.665
1911	1.133	277	1.410	432	10	442	1.852
1912	1.148	279	1.427	446	7	453	1.880
1913	1.118	303	1.421	509	11	520	1.941
1914	955	227	1.182	483	10	493	1.675
1915	1.296	191	1.487	489	13	502	1.989
1916	1.382	166	1.548	593	5	598	2.146
1917	1.242	105	1.347	647	1	648	1.995
1918	1.039	28	1.067	792		792	1.859
1919	1.100	114	1.214	744	1	745	1.959
1920	1.166	174	1.340	599	2	601	1.941
1921	1.210	401	1.611	530	1	531	2.142

Años	Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.)						Total
	Vapores			Veleros			
	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Total	
1857							55.553
1867							77.249
1877							155.764
1900	245.078	66.730	311.808	45.449	1.312	46.761	358.569
1901	275.179	91.553	366.732	22.824	1.661	24.485	391.217
1902	230.045	142.462	372.507	29.696	1.936	31.632	404.139
1903	209.431	131.935	341.366	26.172	1.546	27.718	369.084
1904	160.215	114.791	275.006	29.544	2.339	31.883	306.889
1905	171.666	123.093	294.759	31.275	1.493	32.768	327.527
1906	173.164	131.830	304.994	27.911	979	28.890	333.884
1907	179.778	109.850	289.628	28.819	1.936	30.755	320.383
1908	206.182	130.141	336.323	30.446	1.407	31.853	368.176
1909	194.086	141.182	335.268	25.505	3.914	29.419	364.687
1910	194.286	137.584	331.870	21.593	1.115	22.708	354.578
1911	174.615	139.723	314.338	21.217	2.059	23.276	337.614
1912	188.527	160.470	348.997	21.916	1.774	23.690	372.687
1913	203.975	243.943	447.918	24.437	1.054	25.491	473.409
1914	109.828	222.665	332.493	17.473	935	18.408	350.901
1915	218.144	228.719	446.863	23.759	3.557	27.316	474.179
1916	260.684	259.784	520.468	31.499	2.318	33.817	554.285
1917	301.654	213.187	514.841	33.405	99	33.504	548.345
1918	339.539	53.224	392.763	78.643		78.643	471.406
1919	511.215	189.086	700.301	55.137	136	55.273	755.574
1920	920.125	251.012	1.171.137	48.141	446	48.587	1.219.724
1921	929.690	301.471	1.231.161	40.699	204	40.903	1.272.064

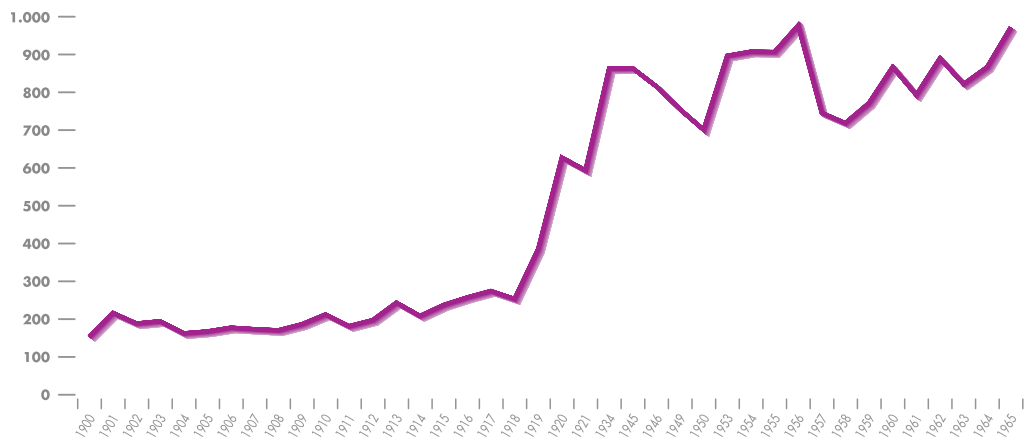
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Gijón (1900/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1900	2.330	358.569	154	102	1964	5.036	4.367.049	867	629
1901	1.806	391.217	217	135	1965	4.831	4.694.161	972	676
1902	2.134	404.139	189	124	1966	4.110	4.200.969	1.022	780
1903	1.892	369.084	195	134	1967	3.841	4.430.483	1.153	863
1904	1.880	306.889	163	124	1968	3.727	5.069.819	1.360	1.022
1905	1.945	327.527	168	121	1969	3.215	6.060.277	1.885	1.407
1906	1.871	333.884	178	124	1970	2.821	6.852.741	2.429	2.178
1907	1.838	320.383	174	138	1971	2.955	7.315.186	2.476	2.175
1908	2.151	368.176	171	139	1972	2.749	8.354.812	3.039	2.920
1909	1.948	364.687	187	329	1973	2.795	9.645.190	3.451	3.776
1910	1.665	354.578	213	385	1974	2.781	10.846.481	3.900	4.319
1911	1.852	337.614	182	432	1975	2.786	11.195.008	4.018	4.415
1912	1.880	372.687	198	505	1976	2.634	11.692.856	4.439	5.008
1913	1.941	473.409	244	496	1977	2.343	10.954.924	4.676	5.089
1914	1.675	350.901	209	520	1978	1.827	11.062.835	6.055	6.297
1915	1.989	474.179	238	575	1979	1.710	11.323.366	6.622	7.200
1916	2.146	554.285	258	514	1980	1.846	11.597.526	6.283	6.710
1917	1.995	548.345	275	577	1981	1.345	10.455.774	7.774	9.202
1918	1.859	471.406	254	717	1982	1.255	9.833.265	7.835	9.167
1919	1.959	755.574	386	551	1983	1.199	9.491.817	7.916	8.503
1920	1.941	1.219.724	628	636	1984	1.108	9.038.709	8.158	9.846
1921	2.142	1.272.064	594	539	1985	1.099	9.829.164	8.944	11.724
1934	2.754	2.376.163	863	680	1986	977	8.735.408	8.941	11.019
1945	3.948	3.409.355	864	740	1987	801	8.084.340	10.093	13.908
1946	4.507	3.677.522	816	674	1988	898	7.908.471	8.807	12.039
1949	4.273	3.225.360	755	679	1989	901	9.077.334	10.075	13.586
1950	4.761	3.339.825	701	673	1990	896	8.723.314	9.736	12.913
1953	5.326	4.777.118	897	622	1991	1.009	9.739.636	9.653	12.795
1954	5.289	4.804.690	908	626	1992	781	9.318.346	11.931	15.995
1955	5.776	5.236.998	907	618	1993	788	9.334.320	11.846	15.870
1956	6.032	5.895.663	977	639	1994	794	9.122.966	11.490	15.671
1957	6.605	4.930.266	746	573	1995	838	10.203.710	12.176	16.520
1958	6.292	4.525.000	719	626	1996	844	10.354.647	12.269	15.951
1959	6.031	4.658.000	772	615	1997	823	9.799.808	11.907	16.074
1960	5.890	5.109.000	867	744	1998	921	10.828.630	11.757	16.295
1961	6.261	4.967.000	793	655	1999	1.131	13.443.257	11.886	16.063
1962	5.099	4.537.200	890	689	2000	1.084	13.769.387	12.702	17.972
1963	5.084	4.177.473	822	663					

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

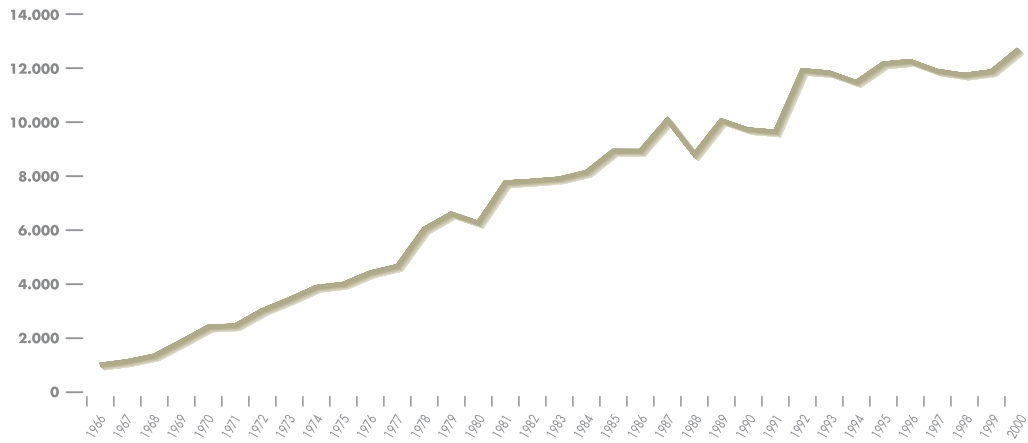
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 10A. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Gijón (1900/1965)



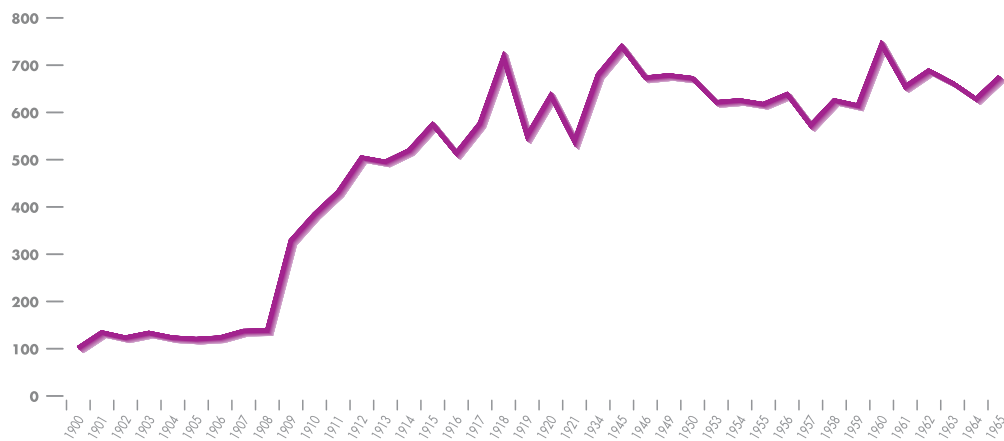
Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 10B. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Gijón (1966-2000)



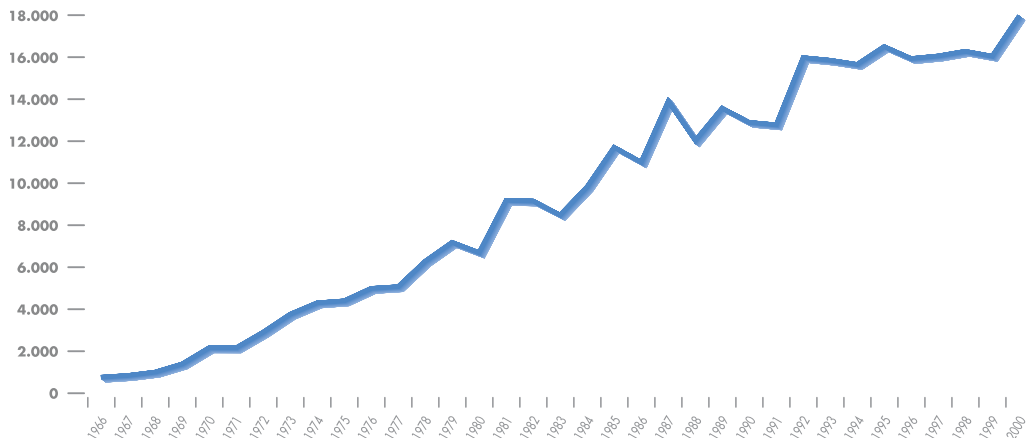
Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 11A. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Gijón (1900/1965)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 11B. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Gijón (1966-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Gijón (1911/1978)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1911	3.565	1932	6.083	1948	3.852	1964	546
1912	8.694	1933	4.105	1949	3.276	1965	406
1913	9.197	1934	3.489	1950	3.330	1966	260
1914	8.161	1935	3.412	1951	2.612	1967	532
1915	8.002	1936	0	1952	3.690	1968	362
1916	9.753	1937	0	1953	3.074	1969	293
1917	8.145	1938	590	1954	2.932	1970	302
1923	7.296	1939	562	1955	2.425	1971	248
1924	10.100	1940	1.063	1956	1.818	1972	333
1925	10.481	1941	249	1957	1.628	1973	217
1926	10.196	1942	556	1958	1.547	1974	210
1927	7.147	1943	681	1959	1.367	1975	234
1928	7.773	1944	988	1960	1.019	1976	184
1929	7.395	1945	2.387	1961	951	1977	164
1930	6.577	1946	3.828	1962	886	1978	199
1931	6.874	1947	3.748	1963	802		

Fuente: PUERTO DE GIJÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir de 1979 no hay tráfico de pasajeros.

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de Gijón (1922/1960) Toneladas

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1922	7.000	1931	6.700	1943	6.557	1952	7.763
1923	7.500	1932	6.200	1944	8.474	1953	8.888
1924	8.250	1933	6.100	1945	10.064	1954	7.947
1925	9.000	1934	6.000	1946	7.160	1955	8.288
1926	9.500	1935	6.700	1947	6.119	1956	7.565
1927	9.400	1938	6.958	1948	6.358	1957	5.791
1928	9.600	1939	8.335	1949	6.598	1958	9.078
1929	10.000	1940	9.343	1950	6.720	1959	8.235
1930	11.000	1941	9.829	1951	6.880	1960	8.346

Cuadro 5.2. Pesca fresca A.P. de Gijón (1961-2000) Toneladas

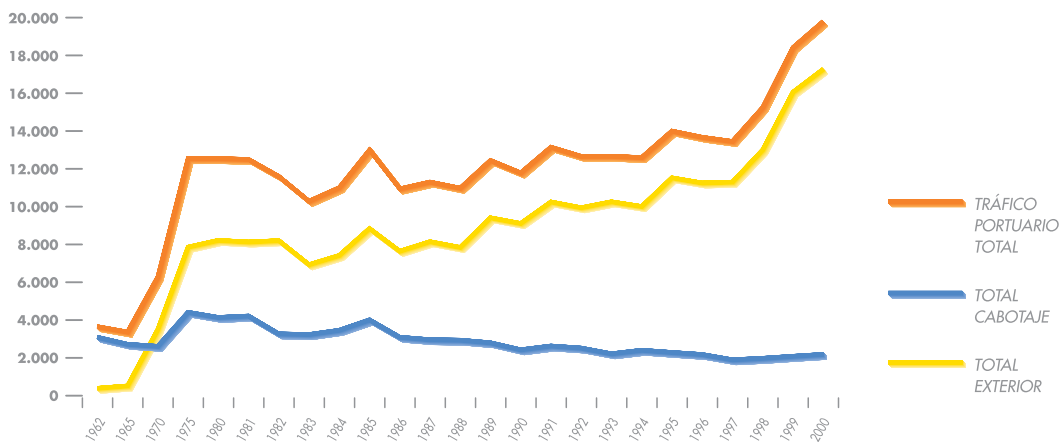
Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)
1961	8.427	132.179	1981	3.221	330.546
1962	8.400	172.798	1982	3.451	463.865
1963	7.841	130.713	1983	2.207	488.062
1964	9.071	157.126	1984	3.275	592.538
1965	7.058	150.927	1985	2.479	554.035
1966	6.091	154.487	1986	2.638	657.422
1967	5.704	151.010	1987	3.763	774.668
1968	5.158	128.947	1988	4.131	942.397
1969	5.052	130.365	1989	4.246	1.161.920
1970	5.410	157.101	1990	4.750	1.179.025
1971	6.336	168.814	1991	3.445	1.129.004
1972	4.973	151.938	1992	5.081	1.255.980
1973	4.999	152.837	1993	6.005	1.139.799
1974	5.013	214.584	1994	2.780	866.074
1975	4.931	191.139	1995	4.893	948.159
1976	4.773	222.513	1996	2.900	843.203
1977	2.722	219.995	1997	1.507	451.540
1978	2.738	265.895	1998	2.610	883.572
1979	2.946	308.949	1999	2.656	849.803
1980	2.901	325.724	2000	7.006	1.196.149

Fuente: PUERTO DE GIJÓN y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Gijón (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	3.668	3.381	6.291	12.553	12.558	12.515	11.614	10.301	11.016	13.006	10.954	11.316	10.992
Total cabotaje (I)	3.108	2.735	2.628	4.427	4.156	4.231	3.287	3.251	3.477	4.027	3.109	2.979	2.954
Total exterior (I)	407	532	3.517	7.873	8.232	8.145	8.218	6.945	7.433	8.858	7.656	8.162	7.858
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	12.460	11.801	13.161	12.676	12.681	12.612	14.013	13.685	13.464	15.254	18.424	19.807	
Total cabotaje (I)	2.816	2.445	2.646	2.535	2.233	2.421	2.304	2.195	1.916	1.995	2.102	2.202	
Total exterior (I)	9.425	9.125	10.264	9.957	10.273	10.023	11.540	11.267	11.314	13.014	16.066	17.279	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

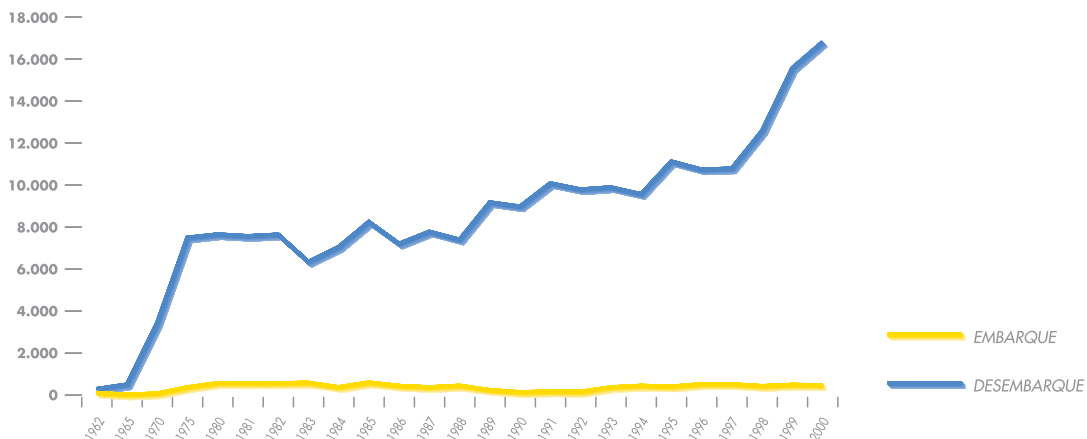


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Gijón (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	113	24	82	374	576	572	571	594	380	605	445	378	452
Desembarque	295	508	3.435	7.499	7.656	7.573	7.647	6.350	7.053	8.252	7.212	7.784	7.406
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	244	144	176	160	377	449	411	525	522	434	497	471	
Desembarque	9.181	8.981	10.089	9.796	9.896	9.573	11.128	10.743	10.791	12.580	15.568	16.808	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

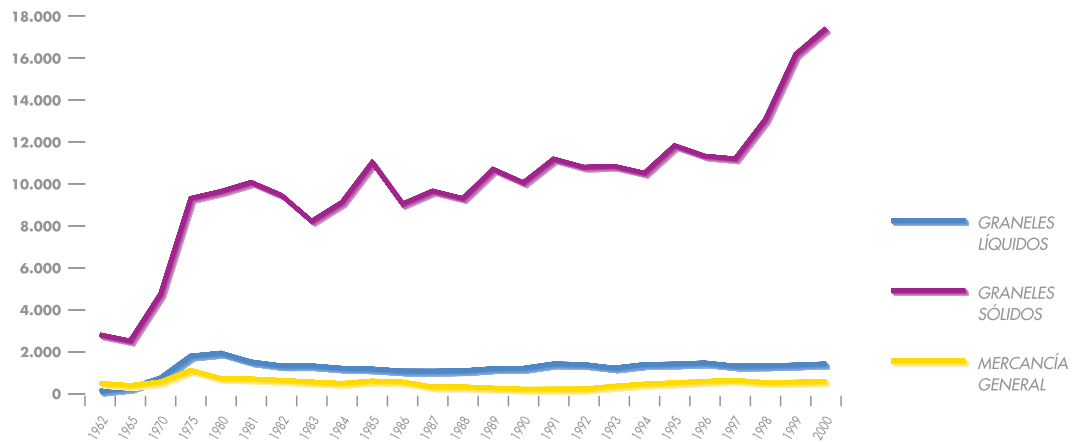


Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Gijón (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	153	303	780	1.827	1.966	1.547	1.361	1.362	1.246	1.210	1.112	1.108	1.126
Graneles sólidos	2.834	2.542	4.775	9.329	9.663	10.096	9.477	8.243	9.142	11.041	9.060	9.682	9.326
Mercancía general	528	421	591	1.145	758	733	668	591	522	634	594	351	359
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	1.226	1.244	1.453	1.422	1.256	1.421	1.447	1.499	1.349	1.356	1.399	1.451	
Graneles sólidos	10.717	10.079	11.205	10.815	10.862	10.532	11.843	11.344	11.212	13.090	16.185	17.418	
Mercancía general	298	247	252	254	387	490	553	620	668	562	583	616	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



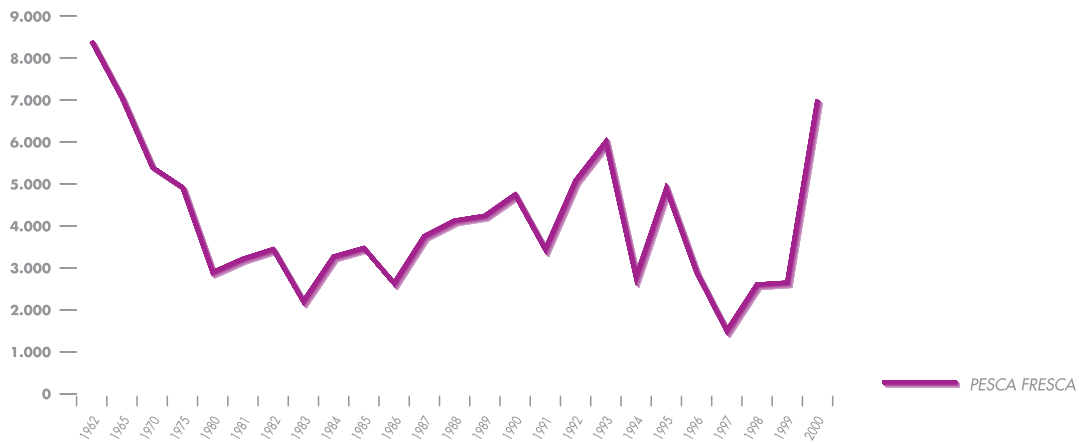
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Gijón (1962/2000) Miles de toneladas

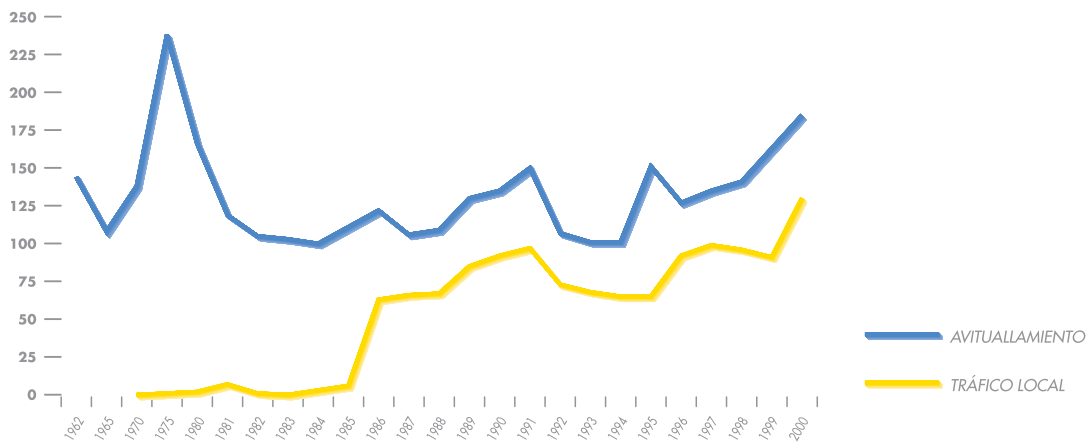
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	8.400	7.058	5.410	4.931	2.901	3.221	3.451	2.207	3.275	3.479	2.638	3.763	4.131
Avituallamiento	144	108	138	238	166	119	105	103	100	111	122	106	109
Tráfico local				1	2	7	1	0	3	6	63	66	67

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	4.246	4.750	3.445	5.081	6.005	2.780	4.893	2.900	1.507	2.610	2.656	7.006
Avituallamiento	130	135	150	107	101	101	151	127	135	141	163	185
Tráfico local	85	92	97	73	68	65	65	92	99	96	91	130

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



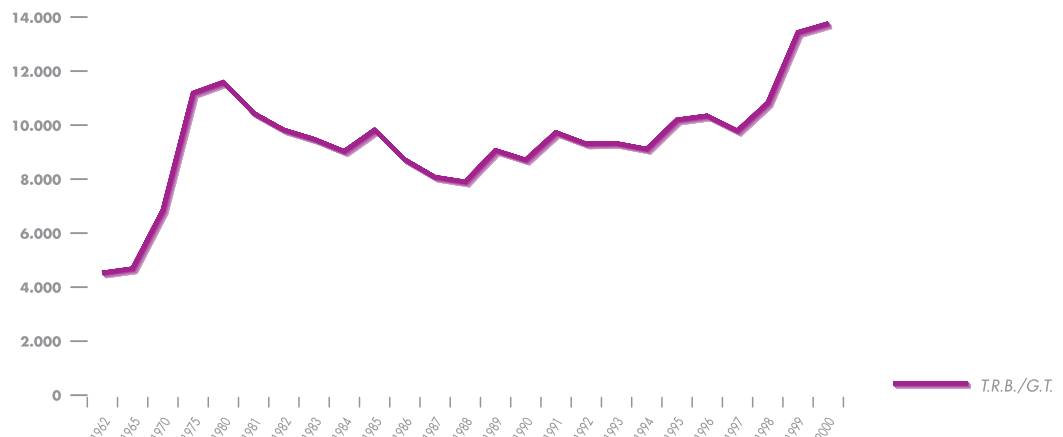
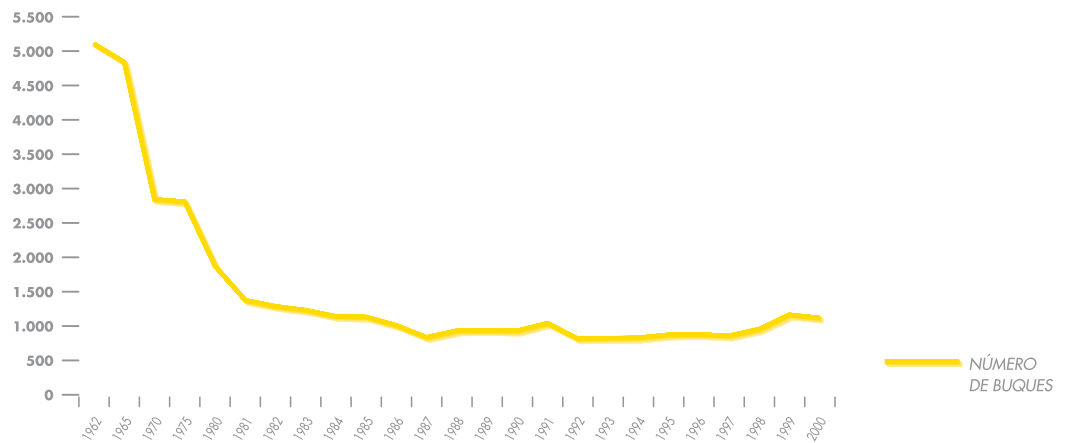
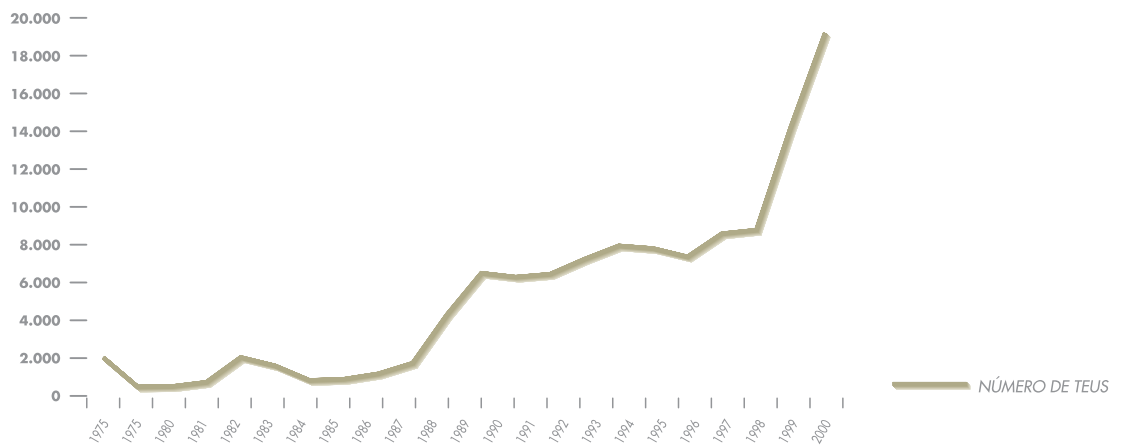
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. de Gijón (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TEUS				2.040	491	514	737	2.051	1.606	838	898	1.182	1.744
Número de buques	5.099	4.831	2.821	2.786	1.846	1.345	1.255	1.199	1.108	1.099	977	801	898
T.R.B./G.T. (miles)	4.537	4.694	6.853	11.195	11.598	10.456	9.833	9.492	9.039	9.829	8.735	8.084	7.908

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TEUS	4.308	6.507	6.299	6.452	7.247	7.953	7.812	7.371	8.595	8.785	14.217	19.204
Número de buques	901	896	1.009	781	788	794	838	844	823	921	1.131	1.084
T.R.B./G.T. (miles)	9.077	8.723	9.740	9.318	9.334	9.123	10.204	10.355	9.800	10.829	13.443	13.769

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Avilés.



1.5. Autoridad Portuaria de Avilés

“La villa de Avilés... es puerto de mar adonde vienen muchas naos... que de cierto tiempo a esta parte se les ha çerrado e çierra la barra y cannal por donde las dichas naos han de venir, e entrar en la dicha villa...”.¹

1.5.1. HISTORIA DEL PUERTO Y RÍA DE AVILÉS

La Ría de Avilés es un claro ejemplo de la importancia que la “mano del hombre” ha ejercido sobre la naturaleza. Se encuentra instalada sobre la llamada “fosa de Avilés” y se halla conformada por materiales triásicos y jurásicos, siendo alimentada por una serie de ríos que son precipitados en su fondo y en sus orillas; esta es una de las razones que más ha condicionado la navegación, pues a ésta dinámica natural de sedimentos depositados debe suceder otra fundamental que lo vacíe, determinando las características del puerto y limitando de algún modo sus posibilidades de expansión.²

Algunas teorías han querido ver en este lugar la antigua Argenteola de Ptolomeo o la ciudad de los Zoelas de la que hablaba Plinio, ahora bien, lo que se sabe es que en este espacio se ha actuado intensamente en los últimos siglos, es cuando la intervención humana se ha dejado notar colaborando al desarrollo de las operaciones comerciales, que tenían en el puerto de Avilés su destino o su origen.³

Los anales de su historia marcan los inicios de su andadura, cuando le es otorgado el reconocimiento de la fundación de la Villa, llevada a efecto en 1085 por el Rey Alfonso VI y siendo confirmada posteriormente por su nieto Alfonso VII en el año 1115.⁴

Las crónicas de la época señalan como rasgos interesantes del funcionamiento de la economía en aquel tiempo, el que una parte considerable de sus ciudadanos ejercieran la pesca como actividad principal, incluso se tiene constancia del “gremio de mareantes”, que se reunía en la iglesia de Santo Tomás de Cantorbery para tratar de los asuntos de su corporación, evidenciando una vocación marinera que ha marcado desde siempre a la localidad de Avilés.⁵

La importancia que adquiere su puerto a lo largo de la Edad Media es evidente, como lo demuestra el que formara parte de la *Hermandad de las Ocho Villas* constituida desde la Bayona francesa a Pontevedra, pasando por Fuenterrabía, Bilbao, Santander, Ribadeo, Coruña y el puerto de Avilés.

La pesca no era el único sustento de la población, ya que existía un considerable tráfico comercial basado en las exportaciones de maderas, granos, cal y lanas, estas últimas con destino hacia los mercados del Norte, de igual modo, se tienen noticias de los productos que se comerciaban para el abastecimiento de Oviedo y su comarca, entre los que destacaban el trigo y los vinos; las importaciones de paños vendrían a completar la estructura comercial de la Villa, aunque éstas figuraban en menor número que las entradas.⁶

¹ La transcripción del texto se ha efectuado por parte Dña C. Álvarez Cienfuegos, archivera del Excmo. Ayuntamiento de Avilés. El documento pertenece al *Catálogo de pergaminos del Archivo Municipal de Avilés*, firmado por D. Eloy Benito Ruano el 12 de febrero de 1488. Se cita en M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, en *libro de conmemoración del Centenario de las Cámaras*, C.O.C.I.N.A., 1986, pp. 103-104.

² La consulta de una obra que señale a nivel histórico la evolución de la ciudad, es un buen punto de partida para el análisis de su puerto, más si es un texto de época, por ello sugerimos la observación de D. Arias García, *historia general de Avilés y su Concejo*, Oviedo, Gráficas Summa, 1973. Las cuestiones relativas al recinto portuario, tienen una obligada consulta en J. Martínez, *Avilés: un Puerto para una ciudad*, Avilés, Azucel, 1993.

³ VV.AA., “Los Puertos y las Ciudades”: Avilés, en *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU, 1994, p. 252.

⁴ Ver A. Fernández-Guerra y Orbe, *El fuero de Avilés. Discurso leído en junta pública de la Real Academia Española para solemnizar el aniversario de su fundación*, Madrid, Imprenta Nacional, 1865.

⁵ Todas estas referencias están recogidas en los diferentes documentos consultados, cifrados en D. Arias García, *historia general de Avilés...*, op. cit.

⁶ Ver capítulo de J. Martínez, *Avilés: un Puerto para una Ciudad*, Avilés (Asturias), Ediciones Azucel, 1993. Capítulo: “El puerto Pesquero (la influencia de las Cofradías)”, pp. 41-45.

En Avilés residía el Administrador General de las Salinas Reales, lo que demuestra el interés que en la localidad tendría este apreciado producto, los alfolíes (almacenes) avilesinos abastecían a toda Asturias y a las tierras leonesas, ejerciendo un papel de punto “redistribuidor”. Primitivamente estuvieron localizados en San Juan de Nieva y más tarde se trasladarían a la propia Villa en lugar bien resguardado, para mejor protección de los intereses inherentes a su comercio.⁷

La mencionada riqueza maderera originaría una incipiente industria naviera, que tendría repercusiones en la defensa, pues al mando de Rui Pérez y junto a la flota de Santander, se emprendería la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo, siendo en los astilleros de la Ría de Avilés donde se armaran los barcos; también se construyeron navíos para el ejercicio de la actividad comercial y embarcaciones pesqueras.⁸

El porte de las naves al no ser de gran tamaño en la Edad Media, no impulsaría el desarrollo de obras importantes, con la excepción de algún que otro muelle o embarcadero en puntos propicios de la ribera, y las lógicas reformas que debían efectuarse para corregir los desperfectos que provocaban las condiciones climáticas o naturales del entorno.

Precisamente, la necesidad de reparar “la barra del puerto”, daría pie a una Real Provisión de los Reyes Católicos, fechada en 1488, en la que se expresaba la necesidad de implantar una sisa para financiar la reparación de un puente y un muelle que existía desde tiempos inmemoriales, junto a la barra de entrada, que se cegaba por las propias condiciones de la Ría.

El puerto de Avilés en la Edad Media gozaría de una gran tradición pesquera, representando la Cofradía de Pescadores uno de sus antecedentes más remotos. Se constituye en el siglo XIII bajo la advocación de la Virgen de las Mareas y será en el reinado de D. Alfonso VIII cuando se regule su actividad, estableciendo las condiciones idóneas para crear fábricas de conservas de pescado, eximiendo a los pescadores y sus organizaciones de ciertas cargas fiscales. La actividad se concentraba en el pueblo de Sabugo, donde vivían pescadores y marineros, algunos de los cuales se dedicaban a la captura de la ballena.⁹

A partir del siglo XVI se desarrolla el arte de la navegación y las naves adquieren mayor porte, por lo que las dificultades para “transitar” por la Ría se acrecientan. En este tiempo Felipe II designará a la Villa de Avilés como único puerto asturiano para las exportaciones de lanas españolas, de esta forma el tráfico de estas mercaderías se prodigaba ahora en sentido inverso, pues siglos atrás era frecuente la importación de paños de Flandes y de Francia.¹⁰

En relación con las infraestructuras destacar que a finales del siglo XVI se construiría el puente de Pilares y aguas abajo en la margen derecha el “Cay” o muelle de la Cal, algo más tarde se actuaría sobre los muelles a donde llegaban los marineros con el pescado, sustituyendo mediante obra en piedra al de madera. Y sobre el río Tuluergo, aguas arriba del Puente Viejo de Sabugo, se construyó hacia finales del siglo XVIII el llamado Puente Nuevo o de la Merced.

Lo cierto es que el tránsito por la Ría hasta ese momento sería complicado, pues la barra arenosa hacía difícilmente accesible la entrada con bajamar, después los buques continuaban por sinuoso canal hasta la zanquilla de San Juan, a una legua de Avilés, donde arribaban o daban fondo los de mayor porte. Aquí es donde tenía lugar la carga y descarga de productos, que se transportaban en lanchones, culebreando por la Ría hasta llegar a los muelles.

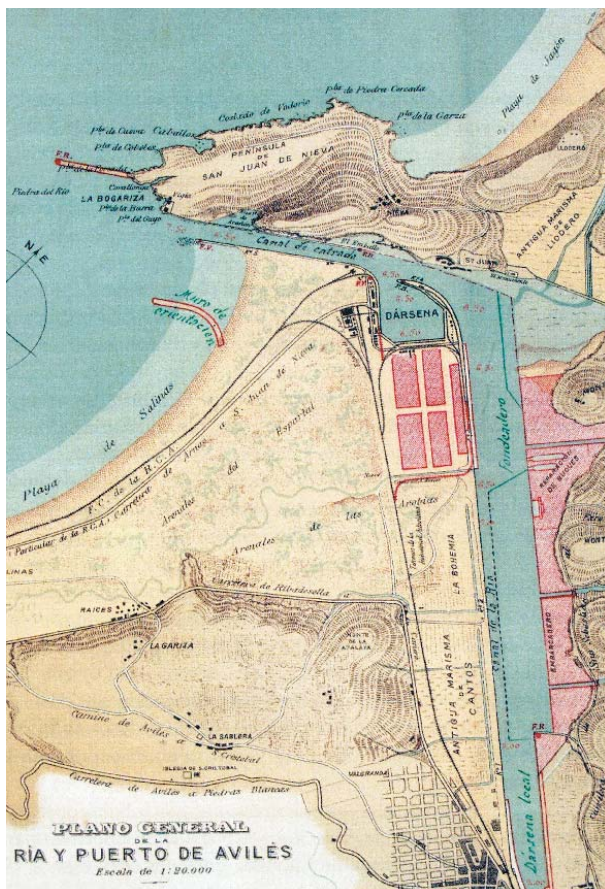
En el siglo XIX acabaría de formarse una dársena, que recibiría el nombre de “dok”, en concreto este suceso data de 1832, facilitando el movimiento de mercancías hasta la inauguración de las obras de canalización de la Ría, casi un siglo más tarde, si bien, en todo este período se emprenderían otras actuaciones, pues los problemas de la navegación se habían ido acrecen-

⁷ M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., p.101.

⁸ Los pormenores del comercio en los siglos XIII y XIV pueden verse en J.I. Ruiz de la Peña Solar, *Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana, (siglos XIII y XIV)*, 1967.

⁹ M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., p. 102. Y en el capítulo “Breve historia de la pesca marítima de Avilés”, p. 127.

¹⁰ J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., p. 27.



Plano general de la Ría y Puerto de Avilés en base al Proyecto de Mejoras propuesto por la Junta de Obras en 1916. Autoridad Portuaria de Avilés.

repercutiendo desde el principio sobre el calado. En 1900 ya habían concluido las obras exteriores de la dársena de San Juan de Nieva, en la que desde entonces operó el puerto comercial.¹⁴

El siglo XX supondría para Avilés una profunda transformación, en las que se sanearía la marisma, cegándose los *doks* existentes, adquiriendo una nueva dimensión el espacio portuario al plantearse sobre ellos parques, paseos y nuevas barriadas de ensanche, que establecieron definitivamente la unión con la población marinera de Sabugo, si bien, hay que señalar que entre 1918 y 1951 hay una detención del proceso de desecación, reflejo del “letargo” en el que había caído la Villa y puerto de Avilés, por lo que en estos momentos las únicas concesiones otorgadas atendían a la construcción de varaderos y diques secos.¹⁵

tando conforme las embarcaciones iba aumentando de tamaño, repercutiendo negativamente sobre el tráfico.¹¹

El proceso de mejora de la navegación comienza a principios del XIX, cuando la demolición de la muralla se lleva a cabo, labores que se inician en 1818, el plano urbano se expande y se plantean las primeras desecaciones; la segunda etapa arranca de la R.O. del Ayuntamiento de Avilés de 6 de enero de 1835, mediante la cual se autoriza el desagüe de las marismas de la Ría. En 1871 sería declarada la caducidad de la mencionada orden y comienza la tercera fase de desecación que llegaría hasta el inicio de la 1ª Guerra Mundial.¹²

Por otro lado, a mediados del siglo XIX se proyectan unas obras, que culminarán bastante tiempo después. Las primeras gestiones encaminadas a resolver las dificultades ya enunciadas no se hicieron esperar y en torno a 1851 comienza el definitivo proceso de encauzamiento de la Ría, obra del ilustre ingeniero D. Pedro Pérez de la Sala, completándose en diversas etapas desde 1859.¹³

Los trabajos se dilataron en el tiempo, al parecer la visita de la Reina Isabel II influiría decisivamente en la aceleración del expediente, introduciendo mejoras sustanciales,

¹¹ M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., p. 105.

¹² R. Alvargonzález Rodríguez y M. Roza Candás, *La desecación de las marismas en la Ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, Gijón, Fundación Alvargonzález, 2000, pp. 25-26.

¹³ Los detalles de estas obras pueden ampliarse en M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., pp. 106-112. Es muy interesante la relación que se plantea desde 1854 hasta el año 2000 en la obra recientemente publicada A. Navarro Bidegain y M. Ruiz Seisdedos, *Dique de la Bocana del Puerto de Avilés: una obra de ingeniería marítima*, Avilés, Azucel, 2002, pp. 181-191.

¹⁴ La visita regia a la Villa de Avilés no estuvo exenta de conflictos. La comitiva real llegaría la tarde del 23 de Agosto de 1858; la reina y su esposo así como sus hijos no tendrían recibimiento oficial, el pueblo sería el que enmendaría el error de protocolo con una calurosa acogida. Los dos días en los que los reyes estuvieron en la Villa serían aprovechados para visitar la fábrica de zinc y las minas de Arnao, a la que tuvo que acceder navegando en falúa por la propia Ría. Ver estas noticias en J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., pp. 12-15.

¹⁵ R. Alvargonzález Rodríguez y M. Roza Candás, *La desecación de las marismas...*, op. cit., pp. 26-27.

En otro orden de cosas, debe señalarse que todo el proceso de cambio se encontraría positivamente influenciado por la llegada del ferrocarril, mejorando las comunicaciones desde 1860, fecha en la que se inaugura el primer trayecto en la localidad, hasta que en 1894 se enlaza utilizando este medio con la dársena de San Juan de Nieva. A partir de este momento el tráfico comercial subiría de manera sustancial, entrándose en la etapa protoindustrial del siglo XIX, caracterizada por un fuerte desarrollo económico de la región central, basado en la explotación de las minas de carbón de las cuencas del Nalón, Caudal y Aller, que acabarían teniendo su fiel reflejo en la transformación del puerto en “carbonero”, lo que tras las oportunas obras de acondicionamiento, permitirían erigirse en un puerto señero de estos tráficos en la fachada litoral del Norte de España.¹⁶



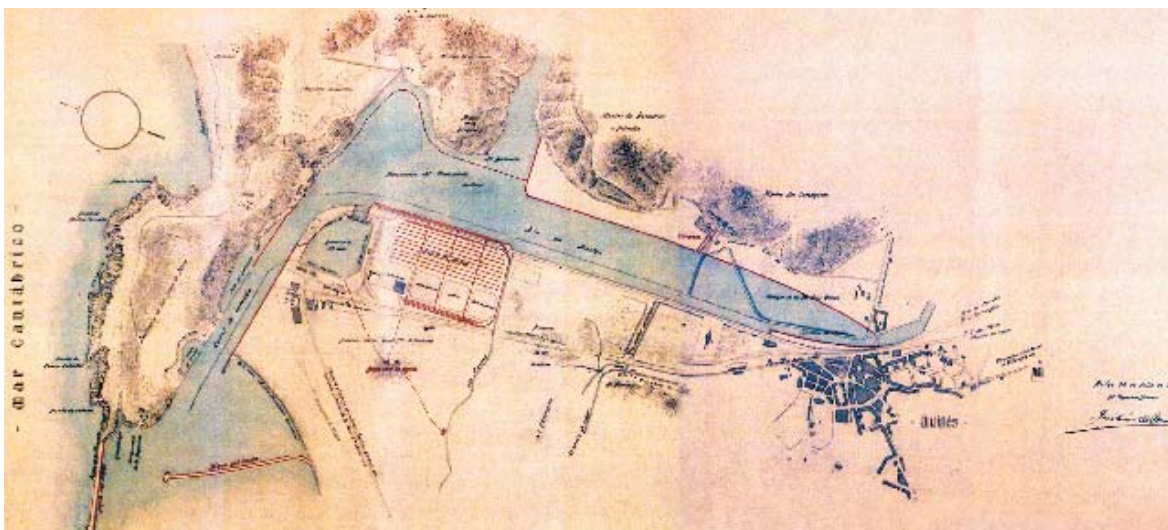
Vista general de la Dársena de San Juan de Nieva y del playón de Raíces. Puerto de Avilés hacia 1920. Autoridad Portuaria de Avilés.

Traemos a colación unas líneas que nos describen la realidad portuaria de Avilés, de gran interés, pues están recogidas de un testimonio de época fechado en 1902, definiéndolo en los siguientes términos:

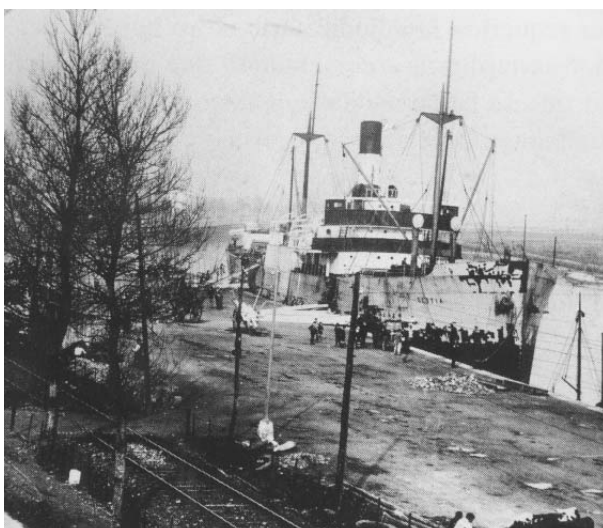
“Puerto de segundo orden. Abarca 97.000 metros cuadrados, con fondo de pleamar de 18 pies ingleses y 23 en el canal, en mareas vivas. La extensión de sus muelles es: con vías férreas 760 metros... Además tiene un muelle local de 285 metros, para buques que calen 13 pies, como máximo. En la parte llamada de San Juan, cuenta con dos grúas de 35 toneladas cada una, que dada la circunstancia favorable de llegar á ellas la bifurcación del ferrocarril del Norte, permite embarcar y desembarcar allí el pesado material de guerra de la fábrica nacional de Trubia. La barra y entrada ocupan una posición de E. á O. Y profundizan al S. cinco millas, formando la ría de Avilés, que queda en seco en la bajamar. En San Juan, el calado mínimo alcanza 12 pies.”¹⁷

¹⁶ Es muy interesante la consulta de un texto de la época, fechado en 1902 y reeditado recientemente en el que se describe detalladamente la riqueza minera de Asturias, “de carbón de piedra”, “de cinabrio”, “de hulla, hierro y otros metales”; así como los establecimientos metalúrgicos, metalúrgicos-militares y minero-metalúrgicos. El recorrido por las principales industrias asturianas completan este recorrido, ofreciendo una visión del interés comercial del puerto de Avilés y el de otros enclaves próximos. Ver la obra de R. Fuertes Arias, *Asturias Industrial, Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902, Edición Facsímil: prólogo R. Alvargonzález, Oviedo, Alvzorras Libros, C.O.C.I.N.O., 1999, pp. 181- 374.

¹⁷ Esta definición corresponde a la semblanza general del puerto de Avilés a principios del siglo XX. R. Fuertes Arias, *Asturias Industrial, Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana...*, op. cit., p. 78.



Proyecto de Plan de Obras en el Puerto de Avilés (1921-1923). Autoridad Portuaria de Avilés.



El Muelle local del Puerto de Avilés en 1925.
Autoridad Portuaria de Avilés.

El Real Decreto de 4 de marzo de 1915 es una fecha para el recuerdo, pues supone la creación de la Junta de Obras del Puerto de Avilés, que desde los primeros momentos se afanan por organizar adecuadamente los servicios y planificar el plan de actuación a seguir. En los siguientes años estas iniciativas se concretarían, aunque siempre con escasez de recursos, quizás uno de los principales logros sería la ampliación del canal de entrada tanto en anchura como en calado.

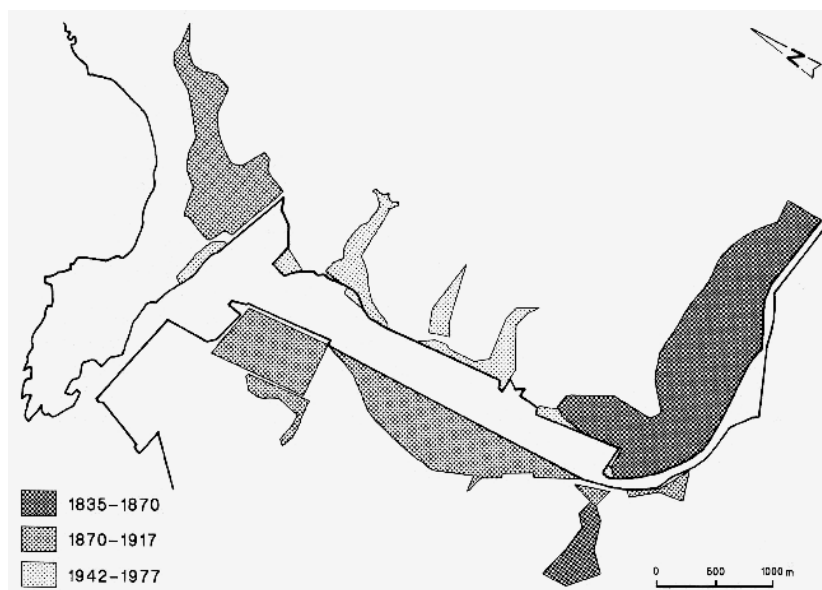
El mantenimiento del puerto y Ría de Avilés se encontraría plagado de dificultades, pues los trabajos se proyectan y por falta de medios no llegan a materializarse, por lo que en el primer cuarto del siglo XX es frecuente encontrar en los distintos “planes de obras”,

actuaciones ya previstas y no llevadas a cabo por la mencionada falta de financiación. Así pues, en 1923 es redactado por el nuevo director D. José Luis Briones un segundo plan de obras, que de alguna manera repite lo que sus antecesores ya habían aconsejado para el mantenimiento y desarrollo del puerto.

Los años previos a la instauración de la República son agitados políticamente, la crisis hullera desatada en 1927 repercutiría negativamente en el tráfico comercial y poco después, revierten definitivamente al Estado las concesiones que gozaban las sociedades que conformaban el Sindicato Minero; de este mismo año data el proyecto para la construcción de un muelle en Raíces, de difícil consecución. Uno de los obstáculos que mayor dificultad entrañaba para la navegación de la Ría avilesina sería la eliminación de la roca “La Rechalda”, obra que culmina en 1937 aumentando el calado hasta los cinco metros. A partir de aquí se emprende una serie de obras complementarias, que definitivamente permitirán que en 1949 entre en servicio la totalidad del complejo de muelles y terrenos de Raíces.¹⁸

¹⁸ J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., pp. 80-83.

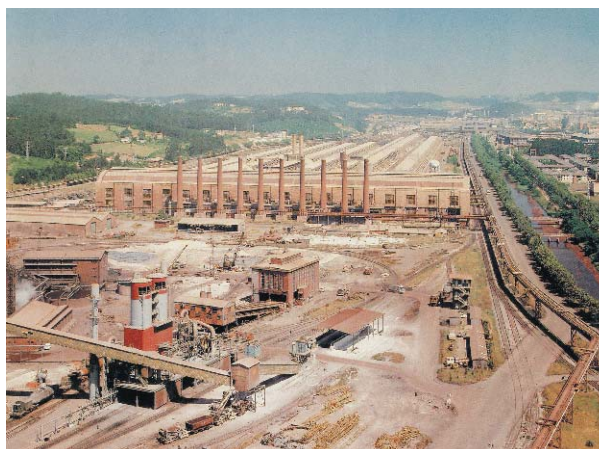
Cronología de la desecación de las Marismas en la Ría de Avilés 1835-1977.
Fundación Alvargonzález.



La construcción de la Empresa Nacional Siderúrgica –ENSIDESA–, lo que hoy conocemos por ACERALIA, marcaría un antes y un después en Avilés. Parece que en este avance para la economía de la localidad tuviera algo que ver la visita que efectuara en 1946 el general Franco, a la sazón acompañado por el presidente del INI, y tras la inspección de los terrenos de la margen derecha de la Ría para la concreción de un proyecto fabril, se aprueba la puesta en marcha años más tarde de esta potente industria.¹⁹

Entre 1950 y 1975 el puerto tendría que acomodarse a las exigencias del nuevo complejo industrial, en el que tendría que renovarse la obra civil, una de las de mayor envergadura sería la demolición del canal decimonónico y la draga de la antigua marisma del Recastrón, abriendo un nuevo canal de acceso a la dársena de San Agustín, en el fondo de saco de la Ría.²⁰

Y es que la Villa de Avilés se vería profundamente transformada con la creación de ENSIDESA, tanto desde el punto de vista económico como social. Esta empresa siderúrgica nace oficialmente en 1950 con la consideración de “interés nacional”, por ello se procura darle la cobertura legal que permita el adecuado funcionamiento. Así es como en 1952 una Orden Ministerial autoriza a la industria la construcción de una dársena y un muelle en la Ría, obras que vendrían a entorpecer las que la Junta tenía previstas, interfiriendo en algunos casos las líneas de actuación que habrían de seguirse, como lo fue en su momento la interrupción del nuevo muelle pesquero, levantando la consabida polémica por parte de aquellos que eran defensores a ultranza de los intereses de este sector.



La factoría ENSIDESA símbolo del despegue industrial y paradigma del crecimiento de la Villa y Puerto de Avilés. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Avilés.

¹⁹ El general Franco estuvo presente en la inauguración oficial del encendido del primer alto horno, al que incluso se le daría el nombre de su esposa, “Carmen”. Cifr. J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., pp. 89-91.

²⁰ R. Alvargonzález Rodríguez y M. Roza Candás, *La desecación de las marismas...*, op. cit., p. 27.



Actividad en el Puerto de Avilés en el año 2000.
Autoridad Portuaria Puerto de Avilés.

Salvados los primeros escollos en 1956, comienzan a prestar servicios las instalaciones con más de 1.000 metros de atraque y calados que oscilan entre los 5 y los 9 metros. Y a partir de ahí se sucederán en el tiempo las necesarias obras de mantenimiento y mejoras propias de una actividad de esta envergadura. Por ello, a finales de 1960 se otorga la concesión a ENDASA, actual ALCOA, al objeto de que pueda construir su propio muelle en la margen derecha de la Ría.²¹

Las últimas décadas del siglo XX estarán marcadas por reformas que definirán un canal de entrada que pasa de 90 metros a 153 metros. También se atenderá a los intereses pesqueros, inaugurándose la nueva Lonja de contratación de pescado, sobre el muelle construido en la margen izquierda de la Ría.²²

Y cumplidos los cien años del primer muelle de San Juan, el puerto avilesino entra en una nueva etapa, en la que la ampliación del muelle de Raíces tendrá tanto que aportar; actuación oportuna en la medida que facilita el tráfico de graneles, que no podía efectuarse por problemas en la entrada de los buques, viniendo a sustituir al

movimiento de productos siderúrgicos, que se encuentra en los últimos tiempos en fase de declive.²³

En general, los proyectos que se han emprendido en los últimos años están dejando de manifiesto la vocación de servicio de un puerto, que debe afrontar sus propios retos de modernidad, teniendo presente la competitividad creciente y la calidad de los servicios que demanda la sociedad, para ello se está actuando en varios puntos, a fin de evitar los aterramientos que se producen en la barra de entrada, para lograr una mayor seguridad del tráfico marítimo; la ampliación y mejora de algunos de sus muelles determinarán la satisfacción de las empresas, que tienen en el puerto de Avilés el núcleo esencial para comercializar sus productos.²⁴

1.5.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁵

No existe mucha documentación acerca del pasado del puerto de Avilés, aunque algunas publicaciones recientes han ayudado a descubrir las claves comerciales de la Villa en los últimos siglos, figurando su recinto portuario como elemento principal, ellas son las que han servido para trazar la historia del puerto y Ría de Avilés.

²¹ Si quiere conocerse la situación actual de la mencionada industria, puede verse entre otros, de forma resumida VV.AA, *Asturias: de una economía de transferencias a una economía productiva*, Madrid, Cámaras de Comercio Asturias- Fundación Hidroeléctrica del Cantábrico, 1999. Capítulo: "ACERALIA: la siderurgia integral que debe impulsar el nuevo tejido industrial de Asturias (ACERALIA Corporación Siderúrgica, S.A.)", pp. 247-255.

²² Ver Memorias últimos años.

²³ J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., p. 110.

²⁴ M. Ponga Santamaría, "Avilés: Importantes proyectos", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 74-75.

²⁵ Agradecemos a la Autoridad Portuaria el empeño por favorecer la investigación, especialmente he de señalar a D. Guzmán Menéndez Fernández. Además, deseo manifestar las atenciones que han tenido las Cámaras de Comercio de Oviedo y Avilés, a fin de facilitar la información que se les solicitó en su día.

Los escasos recursos con los que se cuenta en los primeros años de funcionamiento de la Junta de Obras, y el que ésta se constituya más tardíamente, en 1915, son elementos que justifican la falta de Memorias en los primeros años del siglo XX, por lo que sólo se ha dispuesto para estudiar la evolución comercial del puerto la que está fechada en 1929, que goza de algunos registros mercantiles.

Lógicamente, se le ha prestado una atención prioritaria a uno de los elementos que más han marcado su trayectoria y es el tráfico de carbón, que tiene por tanto un tratamiento acorde con su interés, dentro de la consideración de “puerto monoindustrial”, en el que este producto jugará un papel primordial en la primera parte del siglo XX.

El resto de los apartados van a ser analizados según los datos disponibles, fundamentalmente observaremos las variables buques y pesca, ésta última de cierto relieve en el contexto general del movimiento portuario en la fachada Norte. Las pautas más recientes del comercio vía marítima en las últimas décadas, se marcarán tomando como referente los registros del Ente Público Puertos del Estado.

1.5.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1895-2000)

La serie que se recoge en el cuadro 1 corresponde al monto global de mercancías que se mueven en el puerto de Avilés y dado el grado de especialización de este enclave, son registros que manifiestan un interés relativo en términos cuantitativos, pues el tráfico se halla fuertemente determinado por el movimiento de carbones.

Los rasgos más básicos del comercio vía marítima, atendiendo a la clásica distinción entre cargadas y descargadas, no se ha podido conocer salvo para algunos años, por lo que sólo efectuaremos ciertos apuntes que se consideran interesantes.

La evolución mercantil puede verse en el gráfico 1, expresa una tendencia con escasas oscilaciones, creciente modestamente en el primer cuarto del siglo XX, especialmente buena en los años que anteceden a la crisis del 29 y recesiva en la siguiente década, para volver a unos momentos de mayor esplendor comercial a finales de los años sesenta, en donde se alcanzan cinco y seis millones de toneladas de movimiento, niveles que hasta el día de hoy no se han vuelto a conseguir.²⁶

La mejora sustancial del tráfico tendrá en ENSIDESA su referente, pues se produce cuando ésta atraviesa sus mejores años productivos. Realmente, el espacio portuario avilesino ha estado históricamente vinculado al comercio o a la industria local para su desarrollo, “... ha dependido, por tanto, de sus vicisitudes: a mayor producción industrial, más actividad portuaria; y el contrario, las diversas crisis han repercutido negativamente sobre su movimiento”.²⁷

1.5.3.1. Principales productos: Tráfico de carbón (1894-1929)

Ya se ha destacado el interés que posee en la Villa de Avilés el tráfico carbonífero, que tiene en su puerto una salida natural, por ello y para los años que se ha podido recabar información se recoge en el cuadro 2 y en el gráfico 2, el movimiento que se canaliza a través del “Sindicato Minero”, permitiendo los registros confirmar la destacada labor que ejerce el citado organismo, al mover una parte sustancial de esta mercancía.²⁸

²⁶ De hecho se tienen noticias de la importancia que tuvo el llegar a esa cota comercial de 5 millones de toneladas de movimiento, pues en los anales de la Cámara de Comercio se constata que para celebrar estos hechos se hará entrega de una placa de plata al buque mercante español “lingote”, que transportó la tonelada cinco millones. Ver J. Martínez, *El libro de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Avilés en su centenario (1899-1999)*, Avilés, C.O.C.I.N.A., Azucel, 1999, p. 108.

²⁷ J. Martínez, *Avilés: un Puerto...*, op. cit., pp. 33-34.

²⁸ Ver J.O.P.A., *Estadística del tráfico general y movimiento de buques habidos por este Puerto e ingresos del mismo*, Avilés, Imprenta la Esperanza, 1929, s/p.

La sociedad comenzaría a funcionar por R.O. de 17 de mayo de 1894, otorgándole la concesión para instalar en el muelle Sur dos grúas de 35 Tm y otras dos de 1,5 Tm, así como tinglados y depósitos para carbones y mercancías, capacidad que fue ampliándose en el tiempo en las prerrogativas para usar y mejorar las instalaciones.

El Sindicato se hallaba constituido por la asociación de *Fábrica de Mieres, Unión Hullera, Hulleras del Turón, Herrero Hermanos y Sociedad Carbonera Española*, que eran usuarias del puerto principalmente en la carga de carbón, puede decirse que hasta 1927 coexistieron las empresas privadas, –fundamentalmente el mencionado Sindicato–, y la Junta en su labor ordenadora y de planificación. La reversión al Estado de las concesiones sería acordada por R.D. de 26 de julio de 1929, cuyas escrituras públicas se firmarían meses más tarde, efectuándose el pago al Sindicato Minero de 2.375.115 ptas.²⁹

En líneas generales, se producirá un incremento del tráfico de carbón en esta época, finales del siglo XIX y comienzos del XX, que es cuando el puerto de Avilés da salida al carbón de las mineras, lo que durante unos años le hace ser el primer puerto asturiano, sin embargo, esta situación no sería duradera en el tiempo, pues Gijón lograría alcanzar la primacía de este tráfico, toda vez que ejecuta las obras pertinentes en su puerto.³⁰

Se hace mención de los destinos del embarque del carbón que en 1929 se efectúan principalmente a Barcelona, recepcionando algo más de 200 mil toneladas, siguiéndole después como plazas destacadas, Bilbao, Alicante, Valencia y Sevilla, por ese orden, con unas cifras de movimiento entre 60 y 70 mil toneladas.³¹

El tráfico marítimo quedará recogido en el gráfico 2, y puede complementarse con los registros que dejan de manifiesto la semblanza mercantil del puerto, para una coyuntura que abarca desde 1925 a 1929, plasmada en los gráficos 3.1 y 3.2.

El protagonismo de carbones y minerales en el contexto general es indiscutible. En las entradas el 89% del tráfico se refiere a los carbones y en las salidas lo conforman los minerales, ostentando un 20% del total de tráfico, por lo que sigue la tónica de décadas anteriores en las que el carbón llegó a significar más del 90% del comercio global. Tal como se observa en el gráfico 3.2, en las mercancías cargadas figuran además del mineral otros que también poseen un interés, como son las maderas y los cereales, ambos productos computan un total del 36%, por tanto son representantes de las principales mercancías entradas en el puerto de Avilés.

1.5.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

La actividad comercial en el capítulo del tráfico exterior en la etapa final del siglo XX, se ha recogido en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2. Se observa la alta concentración de una gran parte del movimiento en un número de mercancías no demasiado extenso.

Las importaciones de los años setenta figuran como elementos preponderantes el “carbón y el coque de petróleo”; a partir de entonces, serán los “productos petrolíferos refinados” y “otros minerales y residuos metálicos” los que prevalezcan como acaparadores del tráfico exterior de entrada.

En las salidas de mercancías es determinante el papel que juegan los “productos siderúrgicos”, especialmente en las dos primeras décadas, apreciándose un ligero descenso en el último decenio.

La evolución del movimiento en régimen de exterior se encuentra enormemente influenciada por la empresa ACERALIA, ya que no puede obviarse que desde la década de los años cincuenta, en

²⁹ Estas noticias se han recogido de M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., pp. 113-120.

³⁰ Ver la historia del puerto de Gijón en esta obra.

³¹ J.O.P.A., *Estadística del tráfico general y movimiento...*, mem. cit., 1929, s/p.

los que se constituye la factoría ENSIDESA, esta industria ha marcado de forma decisiva la vida del puerto de Avilés. Es más, el declive que se aprecia en las exportaciones de productos siderúrgicos en el último decenio, tiene su origen en la propia política comercial de la empresa, que al utilizar el ferrocarril como transporte alternativo al barco, ha precipitado el descenso del tráfico marítimo general y en particular de los productos siderúrgicos.

Ahora bien, hay que señalar que si el tráfico total no ha sufrido una merma considerable, se debe al incremento de la actividad comercial de Asturiana de Zinc, en productos como los concentrados y el ácido sulfúrico.

En definitiva, estamos en presencia de un puerto que depende muy especialmente de las materias primas y productos siderúrgicos, de las industrias y empresas que se han ido constituyendo y asentando en torno al propio puerto. “El futuro ha de esperarse con optimismo. Los resultados estadísticos nos indican que, aunque las cantidades totales de mercancías movidas no aumentan, sí mejoran sus calidades, lo que representa un beneficio para el puerto”.³²

1.5.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1927/2000)

Los datos relativos a los buques que se mueven en el puerto de Avilés, desde la tercera década del siglo XX hasta la actualidad, es la información que se contempla en el cuadro 3, pero como se observa apenas si se disponen de registros anteriores a los años sesenta. Los gráficos 9 y 10 evidencian esta singularidad, trasladando los indicadores del Tamaño Medio del buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.). Sin embargo, se han encontrado unas referencias del siglo XIX que traemos a colación, bajo la óptica que se está considerando, son datos de 1864 que reproducimos por su interés:

“..., número de embarcaciones de la matrícula de Avilés: buques mayores, 25; lanchas, 18; botes, 31; gabarras, 25; total 99. Que miden toneladas, 2849. Número de buques que entraron en el puerto: por comercio de cabotaje, 191; importación del extranjero, 5; ídem de América, 5; total entradas, 201. Número de los que han salido: por comercio de cabotaje 191; exportación al extranjero, 7; ídem a América, 5; total salidos, 203. Total entrados y salidos, 404”.³³

Si nos remitimos ahora a las referencias recogidas en el cuadro 3, varias cuestiones pueden perfilarse; en relación al número de barcos debe significarse la estabilidad de la tendencia en los primeros años, sin embargo, si crecen de forma apreciable las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), especialmente a finales de los sesenta y principios de los setenta, hasta alcanzar en 1972 el volumen máximo. Esto coincide con la época de mayor producción de ENSIDESA, ya que a partir de ese momento la decadencia productiva incidiría a su vez en los niveles comerciales, que se mantienen en las instalaciones portuarias, de hecho, en la actualidad no se ha recuperado el volumen de actividad que tuvo en sus mejores años.

No obstante, el descenso en el conjunto del tráfico no impide que las variables Tamaño Medio del Buque y Carga Media del Buque se incrementen de manera considerable, proceso que se inicia desde mediados de la década de los años setenta que, como ya sabemos, es un tiempo que se caracteriza a niveles generales, por una cierta mejora en lo que se refiere al tamaño y la carga que transportan los buques.

³² M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., p. 122.

³³ Los datos están tomados de un informe del Ayuntamiento de Avilés, fechado en 1865, en el que se destaca el movimiento general del puerto, como elemento que incentiva las nuevas formas de comunicación, -el ferrocarril-, para dotar a Avilés de los resortes que hagan posible mejorar el tráfico. Cifr. J. Martínez, *Avilés: un puerto...*, op. cit., p. 67-68.

1.5.5. PESCA (1925-2000)

La información de la actividad pesquera se distingue desde mediados de los años veinte, estos primeros apuntes se han recogido en el cuadro 4.1, y corresponden no sólo al volumen de pesca fresca, sino que también atienden al valor en 1º venta y de la tonelada en pesetas desde 1925 a 1961.

El comportamiento de la variable expresa una tendencia alcista, pues el monto del tráfico pesquero sube en estos años, dejando de manifiesto en el gráfico 11, las especies que tienen un mayor volumen de capturas en algunos años de la década de los veinte, mostrando al bocarte y la sardina seguido de los mariscos y la merluza, como los tipos que acaparan la mayor parte de la pesca en Avilés.

La disposición de unas instalaciones adecuadas era una de las aspiraciones de aquellos que velaban por el buen funcionamiento del sector, por ello, traemos a colación la O.M. de 7 de abril de 1941 en la que se otorgará a la Cofradía de Pescadores “Virgen de las Mareas”, la concesión para construir la Lonja de Pescado y el Hogar del marinero en el muelle local, instalación que se tornaría insuficiente en los años de mayor movimiento.³⁴

El seguimiento del volumen de capturas puede constatarse en el mencionado cuadro 4.1, donde se observa también el valor en 1ª venta y el valor de la tonelada en pesetas, registros que se conocen desde 1941. La tendencia de la pesca se visualiza en el gráfico 12, vislumbrándose un proceso de paulatino crecimiento no exento de coyunturas recesivas.

A medida que se avanza en el tiempo la serie aporta otros matices, pues al movimiento global se le anexiona la distinción entre moluscos, peces y crustáceos, detalle que se ha trasladado al cuadro 4.2 y que se completa con los gráficos 13 y 14, en los que se analizan el valor de la pesca en 1ª venta en unidades monetarias y el valor de la tonelada, que son las otras referencias que se han dispuesto, para perfilar el interés del sector pesquero en la etapa que muestra de 1962 al año 2000.

Es un hecho significativo que en los últimos veinte años se ha triplicado el valor en 1ª venta y el de la tonedada, y ello también pone de relieve la trascendencia de esta parcela económica. Actualmente, el sector representa un interesante foco de actividad en la economía asturiana, lo que le otorga un valor, en la medida en la que convive un puerto de clara vocación industrial, que sabe conjugar esta faceta con la tradición que representa el sector de la pesca en el Norte de España.

1.5.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Los aspectos más significativos acaecidos en el puerto de Avilés en los últimos cuarenta años se han recogido en las tablas 1 a 5. El tráfico total atendiendo a sus capítulos más básicos del cabotaje y exterior se ha trasladado a la tabla 1, en la que se aprecia la mayor importancia que disfrutaba el cabotaje hasta el año 1987, para a partir de ahí pasar a ser el tráfico exterior el que acrecienta su interés, representando aproximadamente el 80% del total de tráfico.

En cuanto a la relación existente entre mercancías embarcadas y desembarcadas en el capítulo de exterior, planteada en la tabla 2, se distinguen tres ciclos o tendencias, en primer lugar, el que comprende hasta mitad de la década de los años setenta, en el que la mercancía desembarcada como el carbón, minerales y residuos superan a los productos embarcados; en segundo lugar, hasta mediados de la última década, en la que las salidas de mercancías y muy concretamente los productos siderúrgicos, se encuentran muy por encima del abastecimiento de materia prima necesaria, y una tercera etapa, que corresponde al último quinquenio, donde tiene lugar un acercamiento en ambas variables, principalmente por el descenso de actividad de ACERALIA, cuya trascendencia implica repercusiones en el transporte marítimo.

³⁴ M. Martín Ledesma, “Apuntes para la historia del Puerto de Avilés”, op. cit., p. 121.

La tabla 3 traslada el tráfico de mercancías atendiendo a su presentación por graneles y mercancía general. En este puerto se mantiene una tendencia en la que los graneles sólidos suelen oscilar alrededor del 50% del total de mercancías movidas. El descenso de los últimos años se debe en gran medida, al traslado de la cabecera siderúrgica de ACERALIA a la planta de Veriña, que en cierto modo ha sido compensado por otras empresas que desarrollan su actividad en el entorno portuario, como Alcoa, Fertiberia, etc., y de forma particular por el desarrollo de un tráfico nuevo como es el coque siderúrgico.

No obstante, es innegable que ante la caída del tráfico siderúrgico, el puerto de Avilés se plantea un gran reto en la búsqueda de tráficos alternativos, que procedan o se destinen a las empresas ubicadas en su zona de influencia, como serían los abonos, cereales, piensos, etc.

La tabla 4 delimita la evolución de las toneladas de pesca fresca y avituallamiento en los últimos cuarenta años, en relación a la actividad pesquera expresar los ciclos que se perciben, que van desde el incremento continuado hasta los años noventa, en donde se abre un período de crisis acorde con el proceso general, para a partir de 1993 iniciar una etapa expansiva que dura hasta 1997, en la que de nuevo se entra en fase contractiva.

El número de buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) son referencias que tienen cabida en la tabla 5, reflejando como el número de buques, una vez superado el apogeo que se produce en los primeros años de la década de los setenta, se estabiliza alrededor de las mil unidades, descenso que ya expresamos no respondía a la bajada de la actividad comercial, sino por el cambio en la configuración de los buques.

Las grandes líneas planteadas para “optimizar” la gestión portuaria se ciñen, por un lado, a la aspiración de actuar coordinadamente con el puerto de Gijón, por otro lado, buscan un mayor movimiento comercial a través del adecuado mantenimiento de las instalaciones, sin olvidarse de los progresos que puedan materializarse relativas a las condiciones de las empresas estibadoras. Además, la mejora de los accesos al puerto está teniendo consecuencias favorables para la vida marítima de la Villa de Avilés, todo ello en el marco de acercar el puerto y la Ría a la ciudad.

REGISTRO DE MEMORIAS

1929, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.paviles.com>

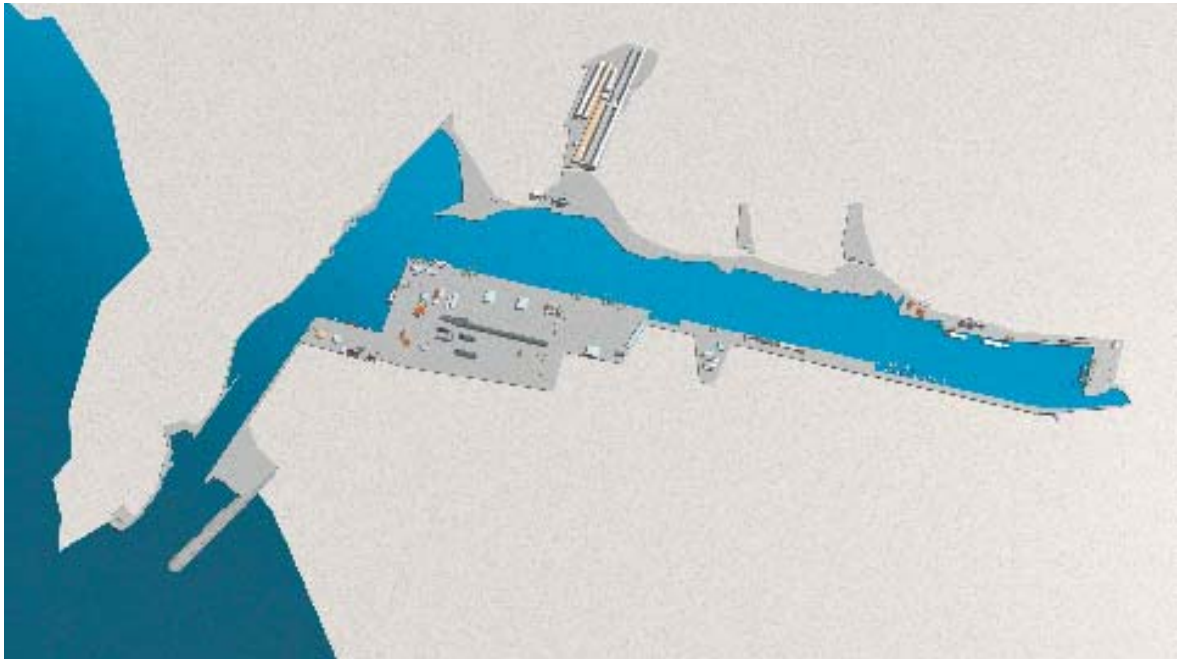
ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.O.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo.

C.O.C.I.N.A.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Avilés.

J.O.P.A.- Junta de Obras del Puerto de Avilés.

A.P.A.- Autoridad Portuaria de Avilés.



Infografía del Puerto de Avilés. Año 2004

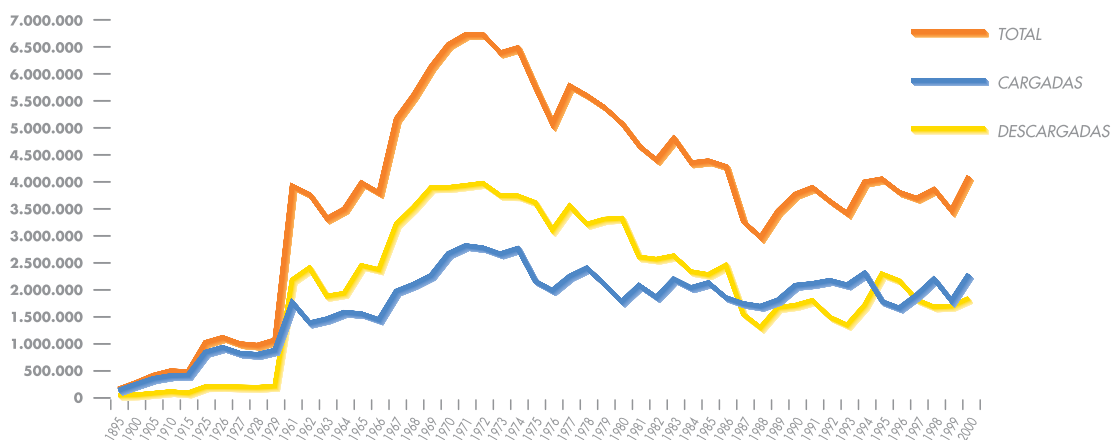
Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. de Avilés (1895-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1895	115.163	23.913	139.076	1951			1.166.000
1900	227.140	30.910	258.050	1952			1.302.000
1901			297.000	1953			1.342.000
1902			243.000	1954			1.385.000
1903			282.000	1955			1.371.000
1904			403.000	1956			1.619.000
1905	333.347	59.819	393.166	1957			2.102.000
1906			463.000	1958			2.477.000
1907			559.000	1959			2.912.000
1908			476.000	1960			3.591.000
1909			382.000	1961	1.742.751	2.156.217	3.898.968
1910	386.078	90.122	476.200	1962	1.362.211	2.379.962	3.742.173
1911			372.000	1963	1.437.356	1.857.278	3.294.634
1912			346.000	1964	1.560.818	1.909.894	3.470.712
1913			637.000	1965	1.532.936	2.425.396	3.958.332
1914			413.000	1966	1.423.676	2.348.287	3.771.963
1915	395.583	65.232	460.815	1967	1.950.241	3.188.847	5.139.088
1916			349.000	1968	2.077.692	3.502.205	5.579.897
1917			490.000	1969	2.239.989	3.863.400	6.103.389
1918			660.000	1970	2.645.027	3.869.342	6.514.369
1919			664.000	1971	2.793.868	3.907.025	6.700.893
1920			839.000	1972	2.753.468	3.948.711	6.702.179
1921			618.000	1973	2.640.482	3.721.798	6.362.280
1922			563.000	1974	2.741.578	3.715.543	6.457.121
1923			830.000	1975	2.139.066	3.593.604	5.732.670
1924			877.000	1976	1.965.231	3.080.373	5.045.604
1925	819.667	180.448	1.000.115	1977	2.227.175	3.527.176	5.754.351
1926	910.568	183.413	1.093.981	1978	2.382.104	3.189.167	5.571.271
1927	802.178	175.847	978.025	1979	2.071.983	3.282.564	5.354.547
1928	779.348	170.207	949.555	1980	1.759.432	3.301.237	5.060.669
1929	856.492	189.318	1.045.810	1981	2.058.725	2.581.735	4.640.460
1930			1.037.000	1982	1.838.843	2.541.079	4.379.922
1931			994.000	1983	2.176.263	2.604.101	4.780.364
1932			827.000	1984	2.015.961	2.310.961	4.326.922
1933			264.000	1985	2.107.164	2.256.957	4.364.121
1934			808.000	1986	1.832.626	2.428.403	4.261.029
1935			779.000	1987	1.721.886	1.523.030	3.244.916
1936			405.000	1988	1.670.621	1.274.779	2.945.400
1937			516.000	1989	1.785.854	1.646.545	3.432.399
1938			627.000	1990	2.059.113	1.687.091	3.746.204
1939			913.000	1991	2.092.396	1.778.442	3.870.838
1940			1.007.000	1992	2.150.209	1.467.711	3.617.920
1941			1.022.000	1993	2.067.296	1.322.614	3.389.910
1942			1.054.000	1994	2.284.615	1.687.197	3.971.812
1943			1.006.000	1995	1.760.036	2.268.963	4.028.999
1944			1.042.000	1996	1.639.578	2.143.204	3.782.782
1945			1.175.000	1997	1.879.955	1.790.988	3.670.943
1946			1.127.000	1998	2.176.767	1.658.296	3.835.063
1947			1.085.000	1999	1.769.989	1.671.091	3.441.080
1948			1.036.000	2000	2.260.370	1.813.748	4.074.118
1949			965.000				
1950			957.000				

Fuente: PUERTO DE AVILÉS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

No Incluyen mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Avilés (1895-2000)



Fuente: Cuadro 1.

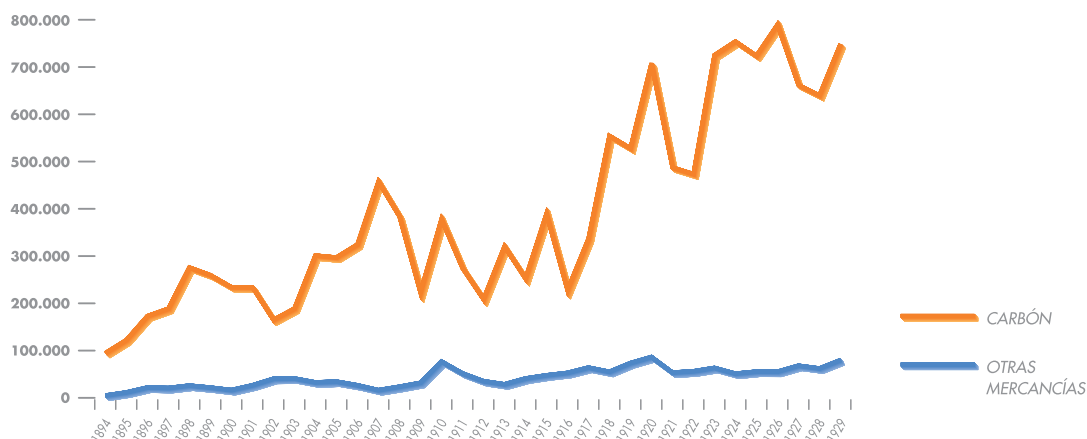
Cuadro 2. Tráfico de carbón y otras mercancías: sindicato minero A.P. de Avilés (1894-1929) Toneladas

Años	Carbón	Otras mercancías	Años	Carbón	Otras mercancías
1894	95.126	5.562	1912	208.782	36.000
1895	122.717	12.086	1913	320.358	29.283
1896	173.436	22.459	1914	252.566	41.573
1897	189.232	21.453	1915	389.527	48.343
1898	276.391	26.612	1916	228.373	53.461
1899	260.180	22.384	1917	336.871	64.662
1900	234.776	17.105	1918	554.808	55.766
1901	234.324	27.156	1919	528.563	74.200
1902	165.372	40.977	1920	707.916	87.003
1903	189.302	41.644	1921	487.843	54.161
1904	301.687	33.362	1922	474.137	56.840
1905	297.521	35.048	1923	725.459	63.992
1906	324.842	27.299	1924	754.505	51.842
1907	457.635	16.940	1925	724.176	56.175
1908	384.074	24.167	1926	789.886	55.919
1909	223.327	32.373	1927	662.449	68.660
1910	378.060	77.558	1928	640.442	62.778
1911	274.858	52.455	1929	748.784	80.369

Fuente: PUERTO DE AVILÉS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El dato de 1894 corresponde sólo al 2º semestre. Para no desvirtuar la serie se ha multiplicado por dos.

Gráfico 2. Tráfico de carbón y otras mercancías: sindicato minero A.P. de Avilés (1894-1929)



Fuente: Cuadro 2.

Principales productos A.P. de Avilés (1925-1929) Toneladas					
Descargados			Cargados		
Productos	%	Toneladas	Productos	%	Toneladas
Carbón	89	3.689.007	Mineral	20	181.484
Cereales	2	66.740	Madera	18	166.046
Mineral	1	54.220	Cereales	18	162.491
Cal y piedra	1	38.550	Brea	9	83.237
Cinc	1	25.074	Fosfatos	9	78.275
Madera	1	23.360	Abonos	3	24.890
General	7	271.302	Hierro	3	22.806
Total	100	4.168.253	Sal	2	20.225
			General	18	159.779
			Total	100	899.233

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1925-1929)

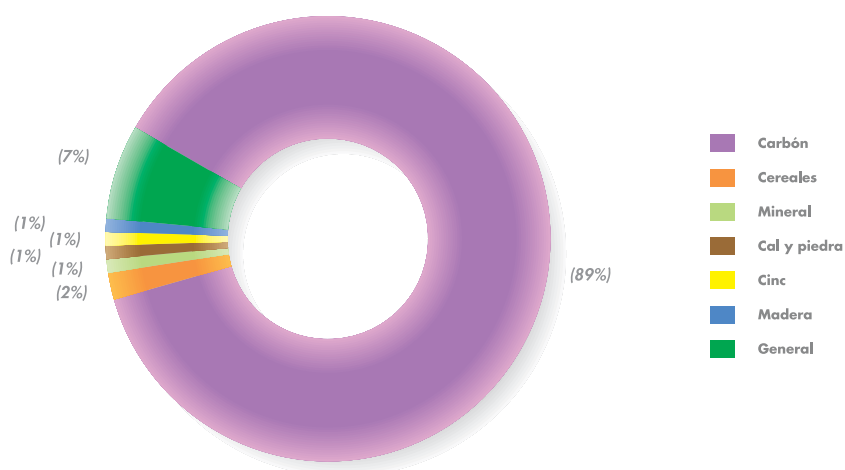
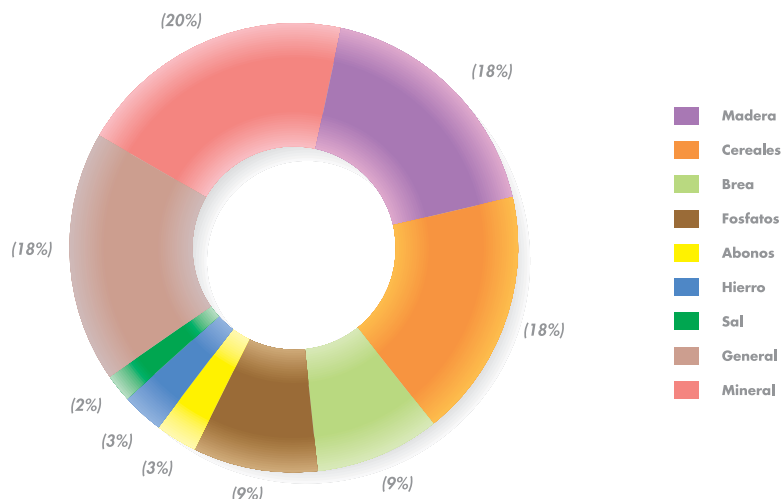


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1925-1929)



Fuente: PUERTO DE AVILÉS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Avilés (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	56	2.054	Productos siderúrgicos	73	1.847
Otros minerales y residuos metálicos	18	656	Otros minerales y residuos metálicos	12	302
Mineral de hierro	9	340	Carbón y coque de petróleo	2	53
Chatarra de hierro	5	184	Abonos naturales y artificiales	1	26
Productos siderúrgicos	4	140	Resto mercancías	12	298
Productos petrolíferos refinados	2	74	Total	100	2.526
Resto mercancías	6	222			
Total	100	3.670			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

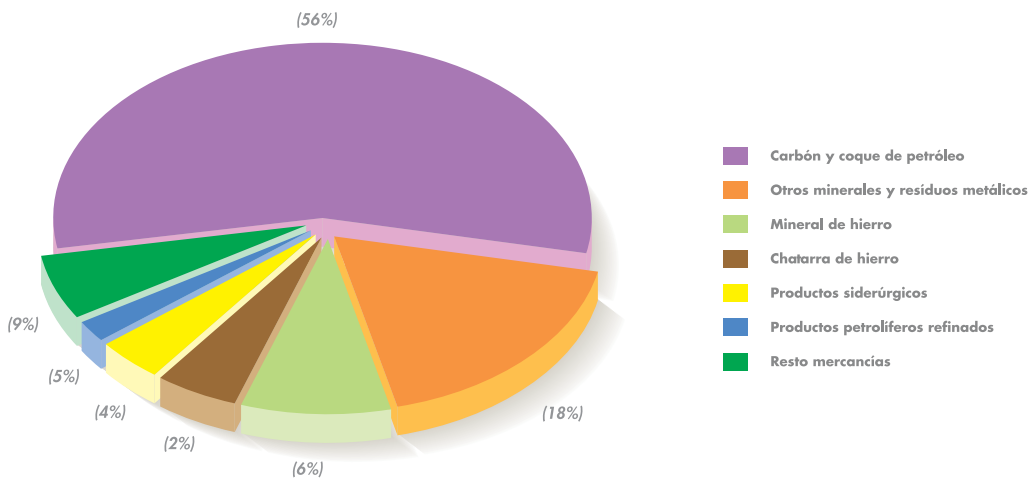
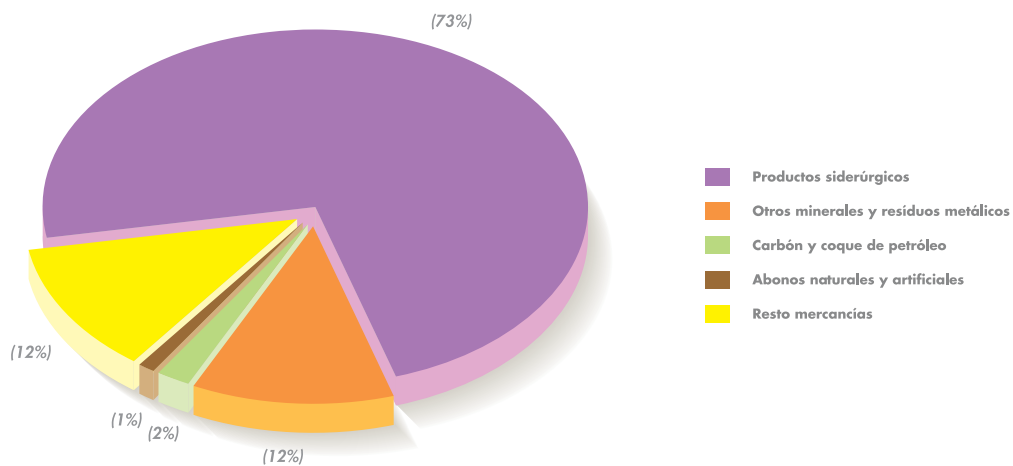


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Avilés (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	36	556	Productos siderúrgicos	72	5.023
Otros minerales y residuos metálicos	34	525	Otros minerales y residuos metálicos	11	739
Carbón y coque de petróleo	17	253	Abonos naturales y artificiales	8	563
Fosfatos	6	87	Materiales de construcción	2	115
Chatarra de hierro	3	39	Productos químicos químicos	2	114
Resto mercancías	5	71	Carbón y coque de petróleo	1	83
Total	100	1.531	Resto mercancías	5	370
			Total	100	7.007

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

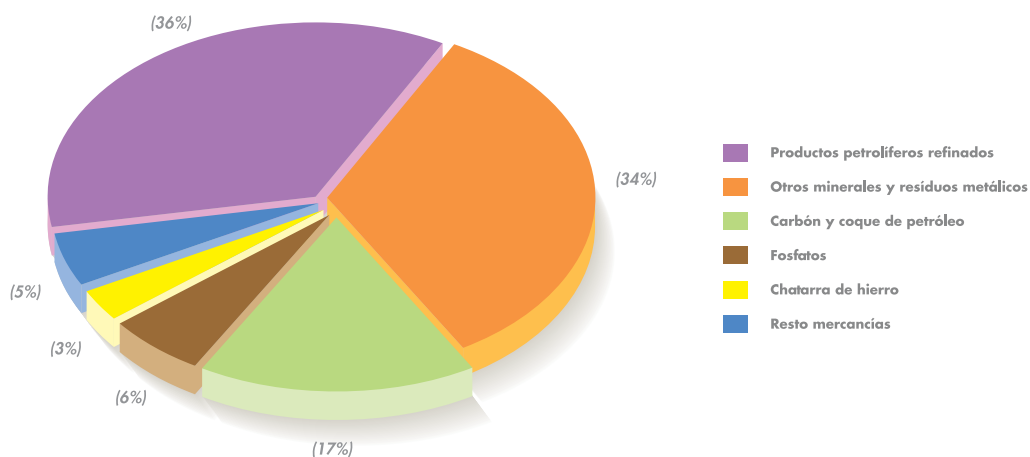
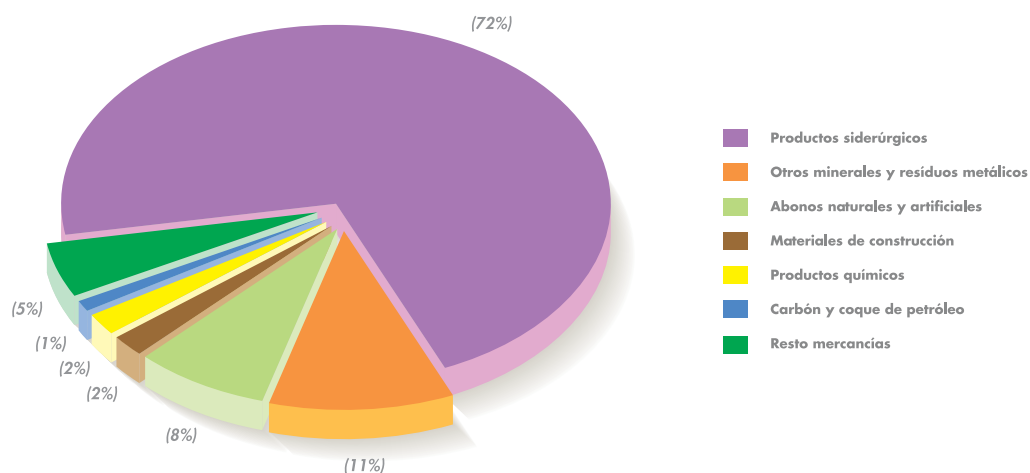


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Avilés (1986-1990) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	21	594	Productos siderúrgicos	62	4.108
Productos petrolíferos refinados	19	534	Abonos naturales y artificiales	10	661
Productos químicos	18	505	Otros minerales y residuos metálicos	7	481
Maderas y corcho	12	335	Productos químicos	5	329
Productos siderúrgicos	8	218	Carbón y coque de petróleo	3	208
Chatarra de hierro	7	207	Otros productos metalúrgicos	2	128
Carbón y coque de petróleo	5	125	Resto mercancías	10	693
Mineral de hierro	4	122	Total	100	6.608
Resto mercancías	5	129			
Total	100	2.769			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

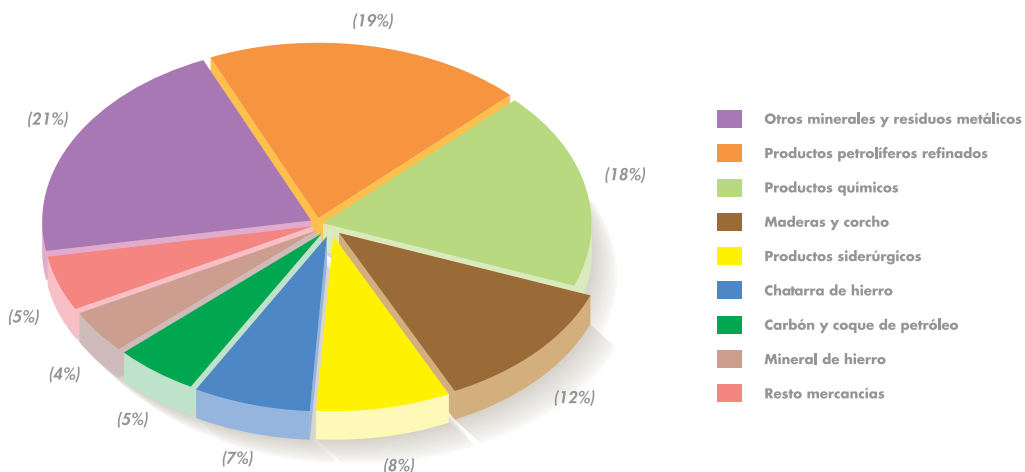
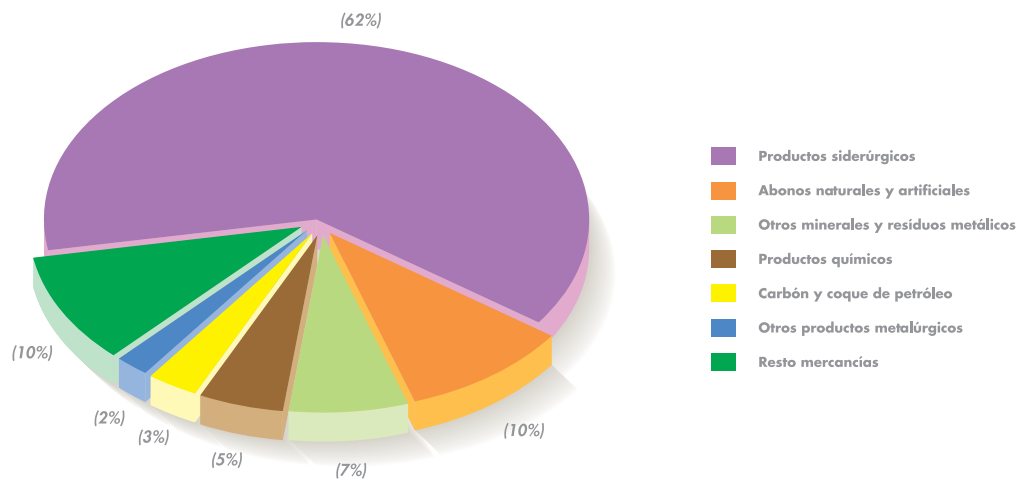


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Avilés (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	30	1.421	Productos siderúrgicos	59	4.300
Productos químicos	21	961	Productos químicos	17	1.253
Productos siderúrgicos	11	496	Otros productos metalúrgicos	12	897
Maderas y corcho	10	461	Abonos naturales y artificiales	7	477
Carbón y coque de petróleo	9	424	Otros minerales y residuos metálicos	3	220
Chatarra de hierro	6	269	Resto mercancías	2	146
Fosfatos	3	160	Total	100	7.293
Abonos naturales y artificiales	3	149			
Productos petrolíferos refinados	3	135			
Resto mercancías	4	194			
Total	100	4.670			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

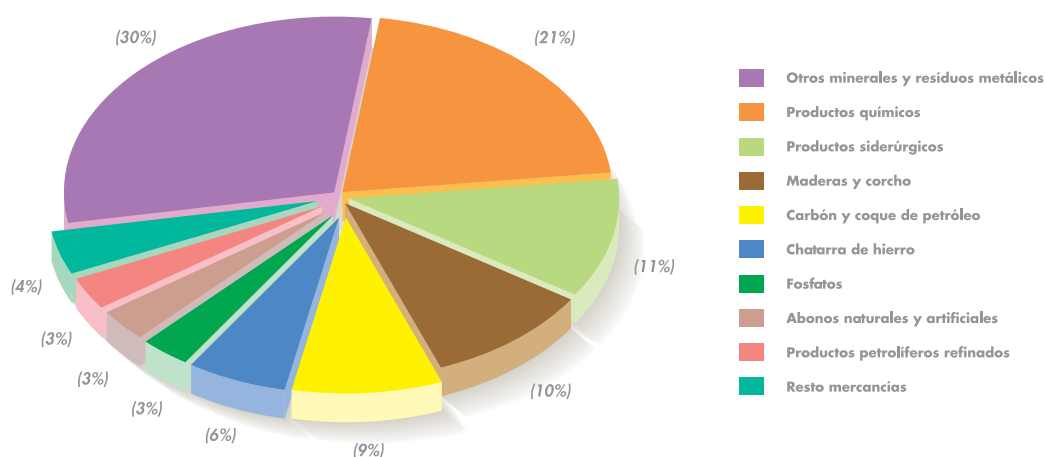
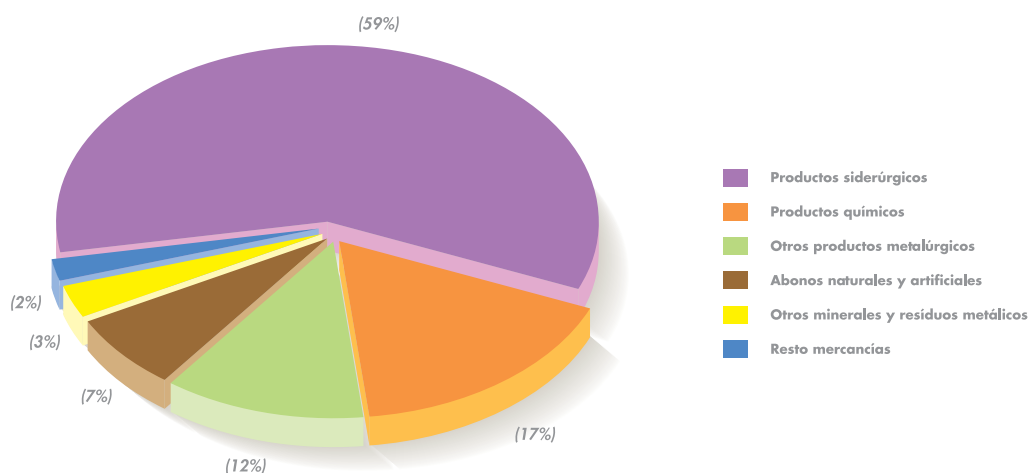


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Avilés (1996-2000) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	41	2.945	Productos siderúrgicos	30	2.117
Productos químicos	21	1.494	Carbón y coque de petróleo	25	1.754
Productos siderúrgicos	17	1.195	Productos químicos	22	1.556
Carbón y coque de petróleo	5	338	Otros productos metalúrgicos	12	842
Chatarra de hierro	4	281	Otros minerales y residuos metálicos	8	537
Maderas y corcho	3	235	Abonos naturales y artificiales	2	164
Potasas	3	222	Resto mercancías	1	89
Fosfatos	3	188	Total	100	7.059
Resto mercancías	3	219			
Total	100	7.117			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

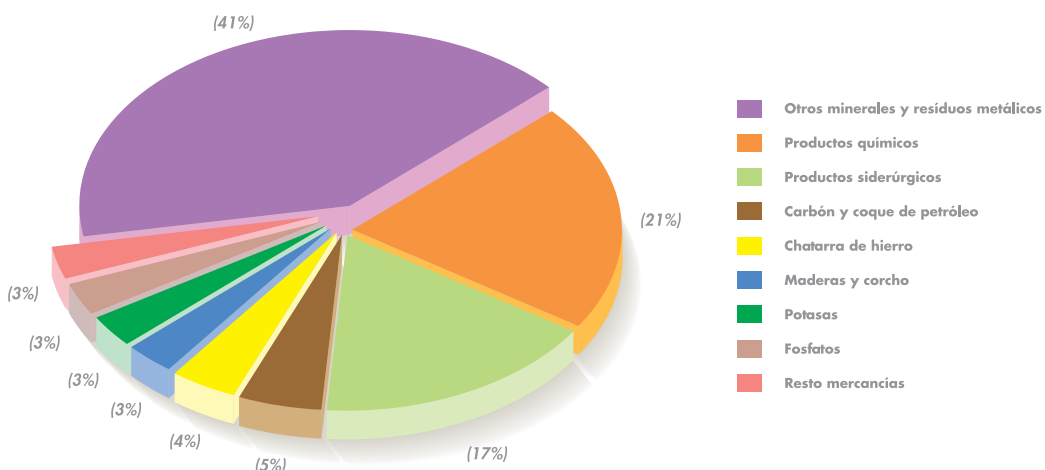
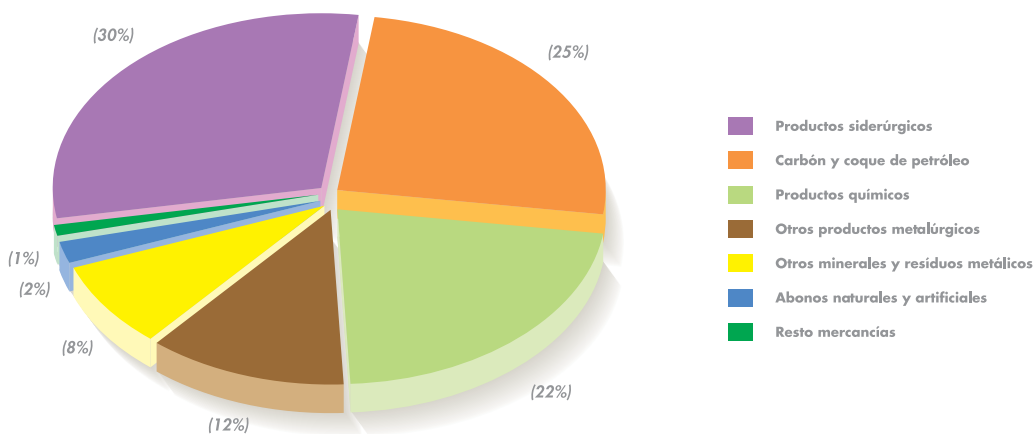


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



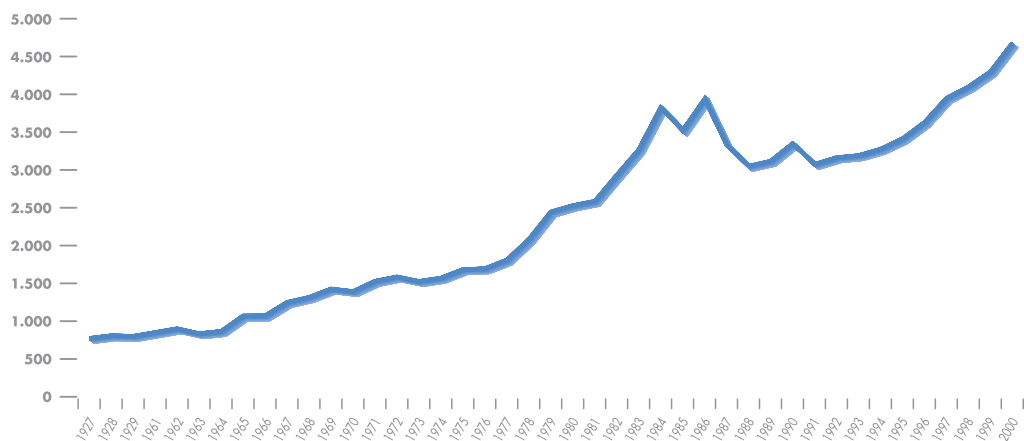
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3. Movimiento de buques mercantes entrados
A.P. de Avilés (1927/2000)**

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1927	1.957	1.515.740	775	500	1980	1.542	3.902.136	2.531	3.282
1928	1.885	1.529.300	811	504	1990	1.076	3.604.784	3.350	3.482
1929	2.072	1.664.210	803	505	1989	961	2.996.187	3.118	3.572
1961	3.704	3.158.400	853	1.053	1988	880	2.685.582	3.052	3.347
1962	3.464	3.128.100	903	1.080	1987	893	2.976.944	3.334	3.634
1963	3.137	2.630.334	838	1.050	1986	1.040	4.097.680	3.940	4.097
1964	3.147	2.731.876	868	1.103	1985	1.105	3.894.551	3.524	3.949
1965	2.778	2.978.957	1.072	1.425	1984	997	3.814.945	3.826	4.340
1966	2.690	2.887.989	1.074	1.402	1983	1.236	4.042.144	3.270	3.868
1967	2.826	3.535.569	1.251	1.819	1982	1.280	3.754.478	2.933	3.422
1968	3.107	4.092.374	1.317	1.796	1981	1.457	3.771.210	2.588	3.185
1969	3.141	4.487.526	1.429	1.943	1991	1.109	3.412.594	3.077	3.490
1970	3.369	4.698.289	1.395	1.934	1992	1.075	3.402.445	3.165	3.366
1971	3.204	4.905.021	1.531	2.091	1993	936	2.988.403	3.193	3.622
1972	3.204	5.087.239	1.588	2.092	1994	1.141	3.739.070	3.277	3.481
1973	3.260	4.985.710	1.529	1.952	1995	1.092	3.729.351	3.415	3.690
1974	3.066	4.819.666	1.572	2.106	1996	1.030	3.739.158	3.630	3.673
1975	2.731	4.604.602	1.686	2.099	1997	979	3.867.094	3.950	3.750
1976	2.439	4.139.142	1.697	2.069	1998	984	4.034.736	4.100	3.897
1977	2.345	4.247.789	1.811	2.454	1999	839	3.607.309	4.300	4.101
1978	2.034	4.238.178	2.084	2.739	2000	901	4.216.055	4.679	4.522
1979	1.704	4.169.509	2.447	3.142					

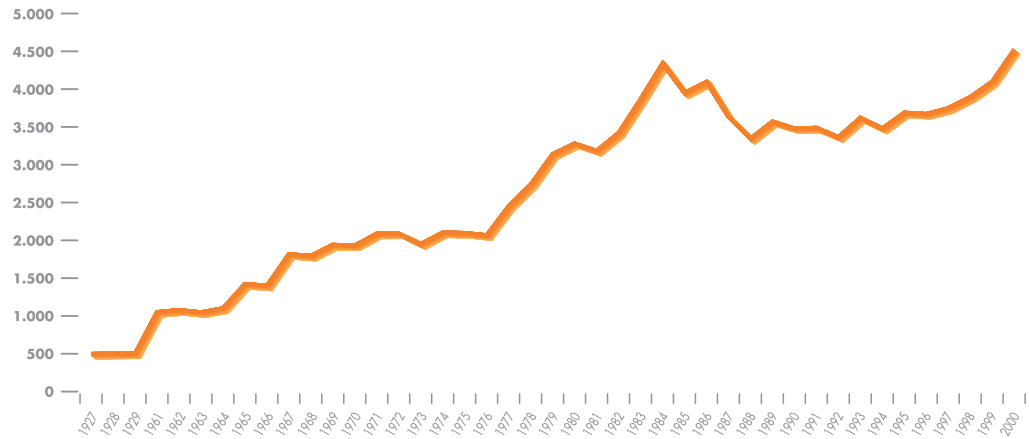
Fuente: PUERTO DE AVILÉS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Avilés (1927/2000)

Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Avilés (1927/2000)

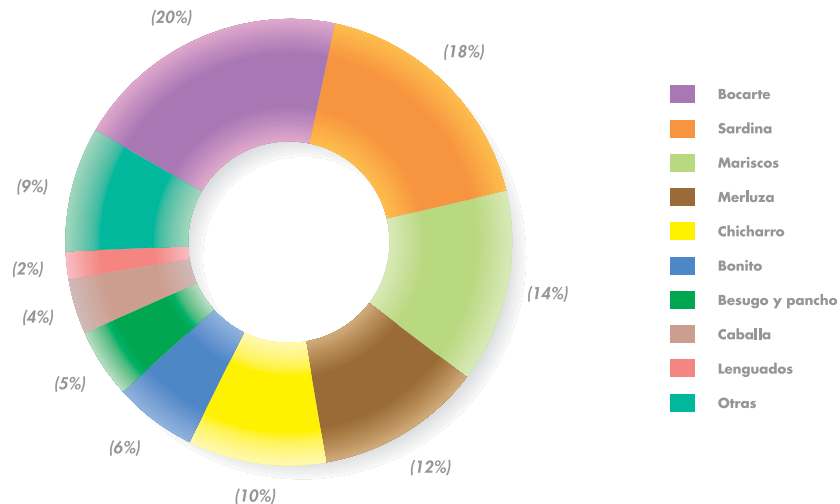


Fuente: Cuadro 3.

Especies de pesca A.P. de Avilés (1925-1929) Kilogramos

Especies	%	Capturas
Bocarte	20	650.489
Sardina	18	582.850
Mariscos	14	449.180
Merluza	12	379.289
Chicharro	10	340.301
Bonito	6	213.232
Besugo y pancho	5	173.805
Caballa	4	129.584
Lenguados	2	71.588
Otras	9	292.684
Total	100	3.283.002

Gráfico 11. Principales especies capturadas (1925-1929)



Fuente: PUERTO DE AVILÉS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. Avilés (1925-1961) Toneladas

Año	Total	Valor 1. ^a venta (miles de pts.)	Valor tonelada tonelada (pesetas)	Año	Total	Valor 1. ^a venta (miles de pts.)	Valor tonelada tonelada (pesetas)
1925	516			1944	6.558	18.908	2.883
1926	594			1945	7.656	19.655	2.567
1927	572			1946	8.724	27.976	3.207
1928	754			1947	9.414	34.543	3.669
1929	848			1948	10.108	26.888	2.660
1930	845			1949	11.669	34.555	2.961
1931	780			1950	9.438	42.097	4.460
1932	769			1951	9.391	43.065	4.586
1933	1.075			1952	7.379	34.561	4.684
1934	1.474			1953	10.893	48.549	4.457
1935	1.922			1954	7.378	41.500	5.625
1936	297			1955	8.287	47.305	5.708
1937	0			1956	7.310	66.032	9.033
1938	1.679			1957	6.624	73.059	11.029
1939	2.337			1958	8.127	83.452	10.268
1940	3.191			1959	6.524	76.893	11.786
1941	3.721	11.014	2.960	1960	6.692	85.610	12.793
1942	6.386	14.920	2.336	1961	7.191	83.374	11.594
1943	6.036	13.645	2.261				

Fuente: I.N.E. y Reseñas Estadísticas Provinciales. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pesca fresca por especies A.P. Avilés (1962-2000) Toneladas

Años	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total	Valor 1. ^a venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (pesetas)
1962	227	0	5.484	5.711	106.881	18.715
1963	169	0	7.898	8.067	123.063	15.255
1964	123	0	9.923	10.046	142.955	14.230
1965	18	0	6.764	6.782	128.508	18.948
1966	40	0	6.516	6.556	147.636	22.519
1967	72	0	5.479	5.551	136.802	24.645
1968	76	0	7.096	7.172	153.996	21.472
1969	82	0	8.638	8.720	170.192	19.517
1970	80	0	8.406	8.486	181.647	21.405
1971	31	0	10.748	10.779	239.961	22.262
1972	35	0	10.486	10.521	275.383	26.175
1973	41	3	10.542	10.586	318.823	30.117
1974	40	5	8.629	8.674	370.869	42.756
1975	54	3	9.774	9.831	370.541	37.691
1976	51	1	10.882	10.934	512.155	46.841
1977	26	3	11.149	11.178	729.439	65.257
1978	33	0	11.532	11.565	800.903	69.252
1979	24	0	10.098	10.122	894.229	88.345
1980	46	0	10.999	11.045	1.288.105	116.623
1981	89	0	13.724	13.813	1.689.059	122.280
1982	200	0	13.435	13.635	2.044.550	149.949
1983	163	0	13.672	13.835	2.378.838	171.943
1984	248	0	13.426	13.674	2.758.358	201.723

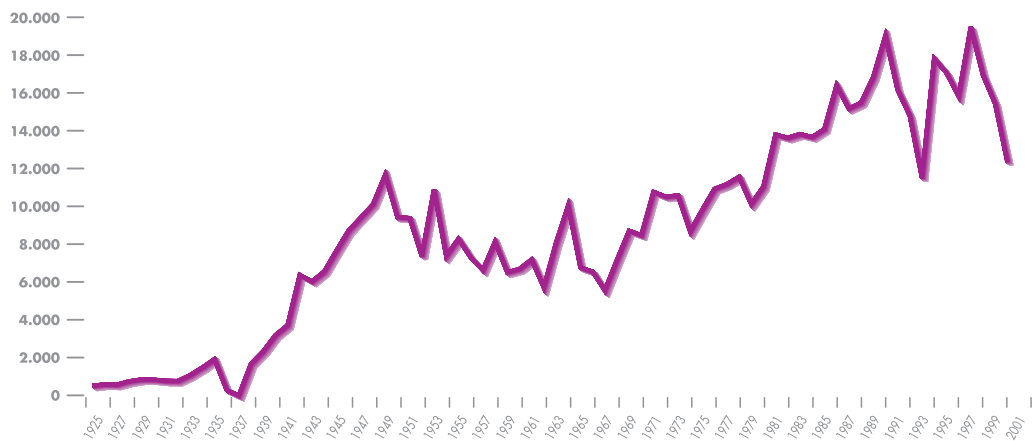
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pesca fresca por especies A.P. Avilés (1962-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (pesetas)
1985	157	0	13.932	14.089	2.987.190	212.023
1986	222	0	16.175	16.397	3.324.365	202.742
1987	233	0	14.948	15.181	3.487.065	229.699
1988	192	79	15.214	15.485	3.354.673	216.640
1989	203	79	16.548	16.830	3.876.118	230.310
1990	238	108	18.671	19.017	4.709.256	247.634
1991	197	99	15.868	16.164	4.397.515	272.056
1992	297	110	14.393	14.800	4.389.990	296.621
1993	178	64	11.270	11.512	3.959.960	343.985
1994	236	81	17.506	17.823	4.040.682	226.712
1995	198	65	16.803	17.066	4.223.098	247.457
1996	217	60	15.558	15.835	4.395.557	277.585
1997	351	79	19.056	19.486	4.904.594	251.698
1998	274	66	16.607	16.947	4.635.568	273.533
1999	184	51	15.189	15.424	4.554.299	295.274
2000	158	25	12.172	12.355	4.027.835	326.008

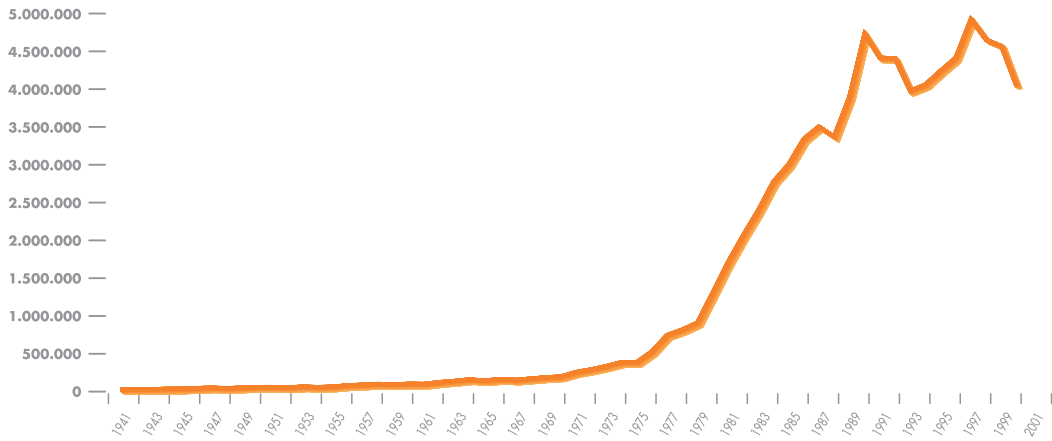
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 12. Pesca fresca A.P. de Avilés (1925-2000)



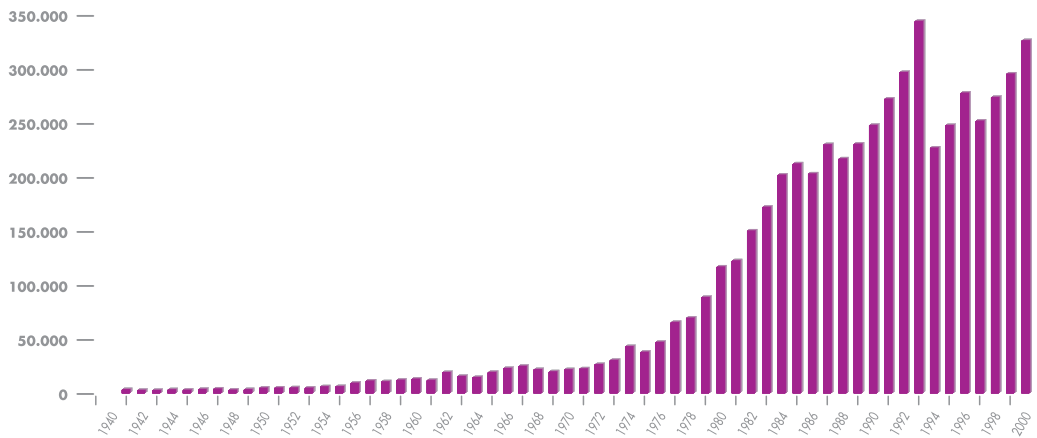
Fuente: Cuadros 4.1 y 4.2.

Gráfico 13. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Avilés (1941-2000)



Fuente: Cuadros 4.1 y 4.2.

Gráfico 14. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Avilés (1941-2000)

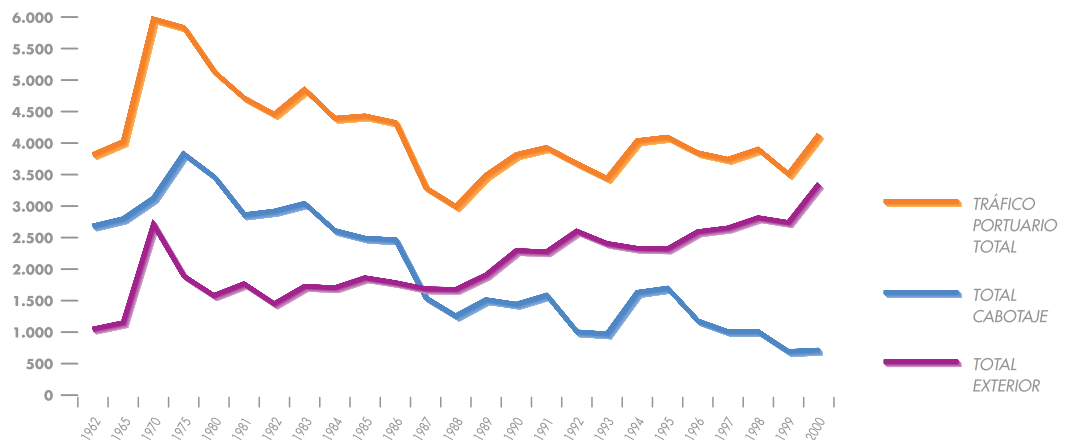


Fuente: Cuadros 4.1 y 4.2.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Avilés (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	3.821	4.028	5.976	5.841	5.142	4.722	4.462	4.857	4.399	4.436	4.333	3.299	3.000
Total cabotaje (I)	2.689	2.804	3.132	3.836	3.475	2.867	2.925	3.048	2.618	2.496	2.470	1.553	1.263
Total exterior (I)	1.053	1.154	2.713	1.897	1.586	1.773	1.455	1.732	1.709	1.868	1.791	1.692	1.683
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	3.495	3.823	3.936	3.683	3.446	4.044	4.099	3.852	3.748	3.909	3.514	4.138	
Total cabotaje (I)	1.520	1.448	1.591	1.009	977	1.636	1.703	1.185	1.013	1.014	698	720	
Total exterior (I)	1.913	2.299	2.280	2.609	2.413	2.335	2.326	2.598	2.658	2.821	2.744	3.355	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

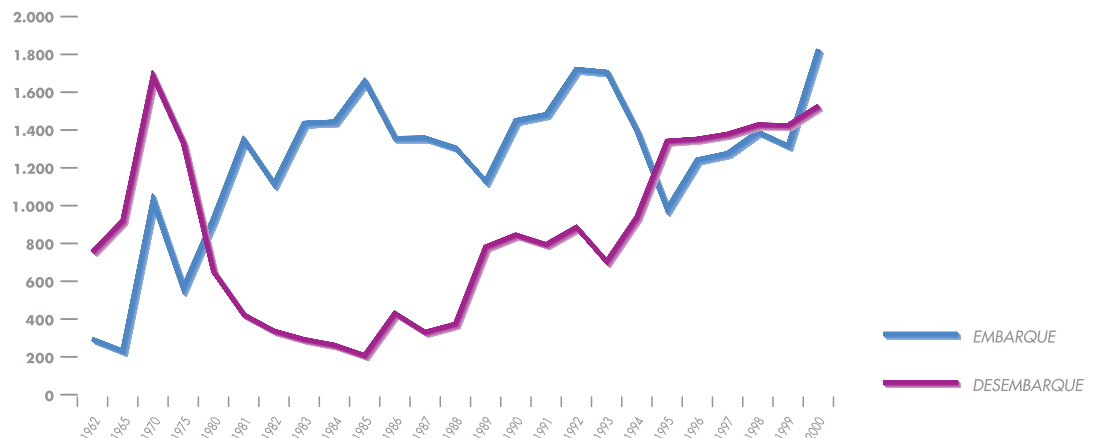


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Avilés (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	295	233	1.028	564	934	1.349	1.115	1.438	1.445	1.659	1.358	1.360	1.308
Desembarque	757	921	1.685	1.333	652	425	339	294	264	209	432	332	375
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	1.130	1.452	1.484	1.723	1.708	1.395	983	1.244	1.278	1.392	1.318	1.827	
Desembarque	783	847	796	887	705	941	1.343	1.354	1.380	1.429	1.426	1.528	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



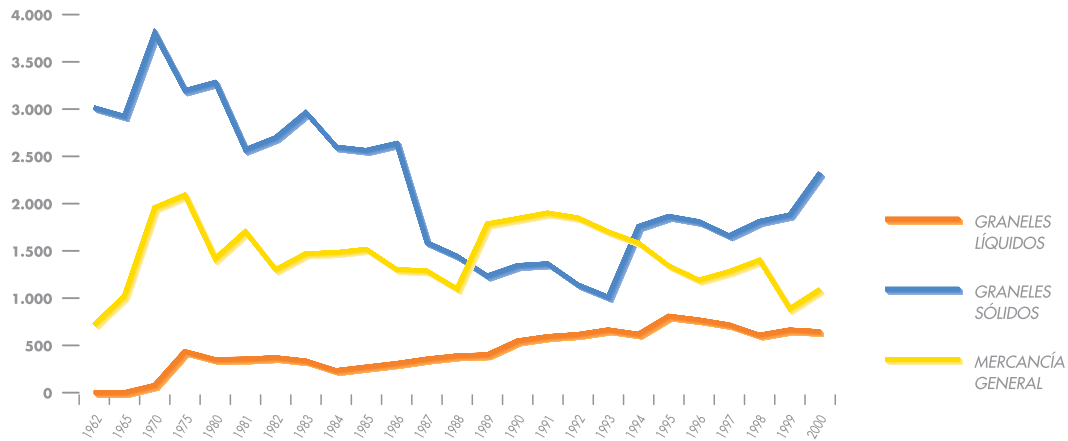
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Avilés (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	5	4	81	440	355	360	375	340	238	276	313	360	394
Graneles sólidos	3.019	2.928	3.804	3.199	3.286	2.574	2.701	2.967	2.603	2.567	2.641	1.593	1.449
Mercancía general	718	1.026	1.960	2.094	1.419	1.707	1.304	1.474	1.486	1.521	1.307	1.292	1.102

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	405	552	598	620	669	623	814	774	722	613	668	650
Graneles sólidos	1.238	1.349	1.368	1.145	1.015	1.762	1.870	1.814	1.664	1.816	1.884	2.329
Mercancía general	1.789	1.846	1.905	1.853	1.706	1.587	1.346	1.194	1.285	1.405	890	1.095

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

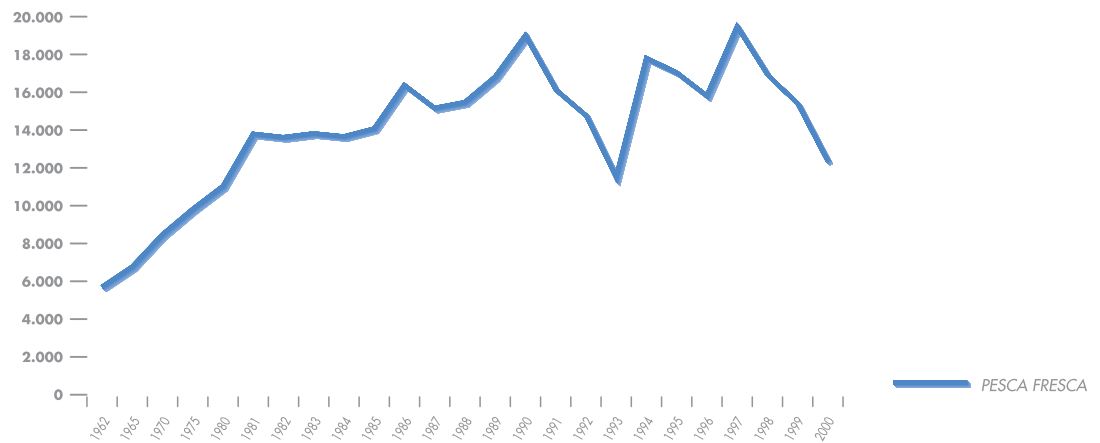


Fuente: Tabla 3.

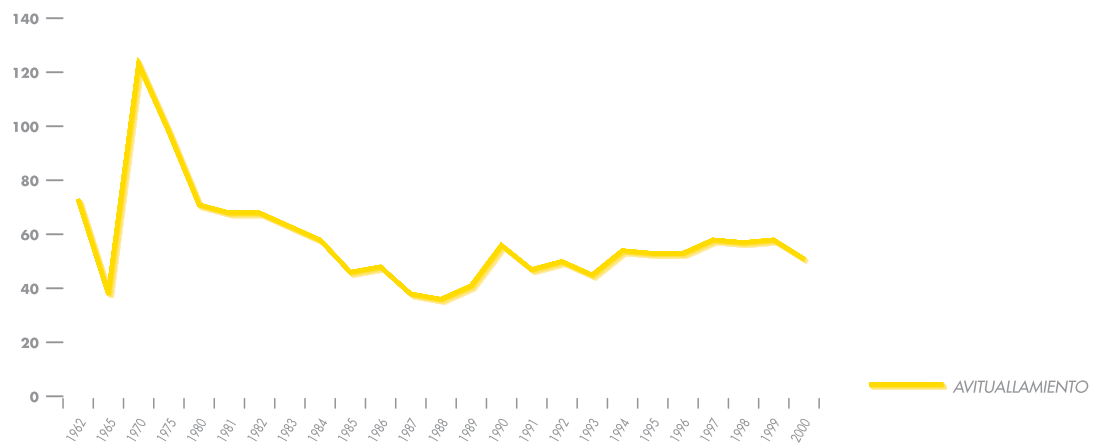
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Avilés (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	5.711	6.782	8.486	9.831	11.045	13.813	13.635	13.835	13.674	14.089	16.397	15.181	15.485
Avituallamiento	73	38	123	98	71	68	68	63	58	46	48	38	36
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	16.830	19.017	16.164	14.800	11.512	17.823	17.066	15.835	19.486	16.947	15.423	12.356	
Avituallamiento	41	56	47	50	45	54	53	53	58	57	58	51	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

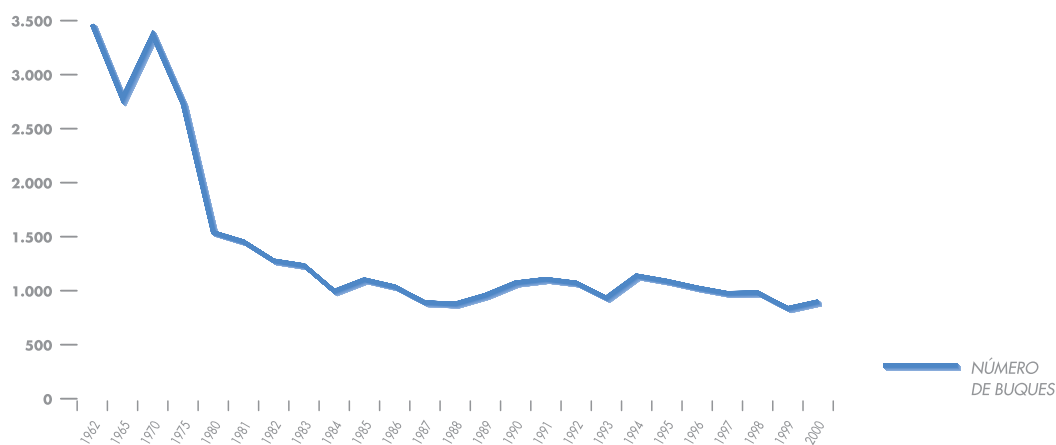


Fuente: Tabla 4.

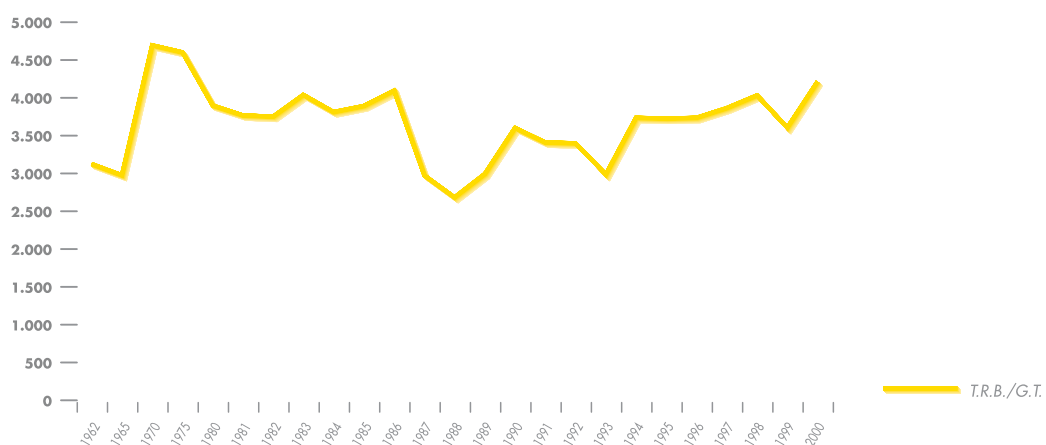
Tabla 5. Otros datos A.P. de Avilés (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	3.464	2.778	3.369	2.731	1.542	1.457	1.280	1.236	997	1.105	1.040	893	880
T.R.B./G.T. (miles)	3.128	2.979	4.698	4.605	3.902	3.771	3.754	4.042	3.815	3.895	4.098	2.977	2.686
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	961	1.076	1.109	1.075	936	1.141	1.092	1.030	979	984	839	901	
T.R.B./G.T. (miles)	2.996	3.605	3.413	3.402	2.988	3.739	3.729	3.739	3.867	4.035	3.607	4.216	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



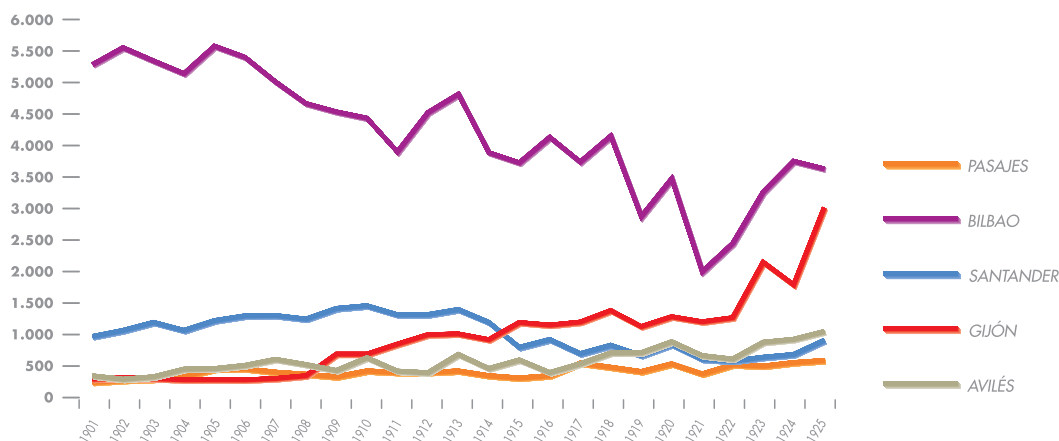
Fuente: Tabla 5.

1.6. FACHADA MARÍTIMA NORTE

Resumen 1. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Pasajes	195	226	244	290	403	410	356	323	283	376	352	352	375
Bilbao	5.236	5.505	5.295	5.093	5.529	5.352	4.963	4.618	4.486	4.386	3.851	4.474	4.766
Santander	922	1.018	1.146	1.018	1.174	1.249	1.254	1.198	1.367	1.410	1.267	1.269	1.350
Gijón	244	265	253	234	235	233	254	298	641	641	800	950	962
Avilés	297	243	282	403	412	463	559	476	382	585	372	346	637
Total	6.893	7.256	7.221	7.038	7.754	7.708	7.386	6.912	7.159	7.398	6.642	7.390	8.090

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Pasajes	300	263	301	499	434	365	488	328	473	452	508	541	5%
Bilbao	3.839	3.678	4.084	3.691	4.102	2.824	3.425	1.949	2.397	3.214	3.703	3.582	60%
Santander	1.147	749	874	649	783	621	796	560	531	592	636	859	14%
Gijón	871	1.143	1.102	1.150	1.333	1.079	1.235	1.154	1.219	2.101	1.741	2.963	13%
Avilés	413	549	349	490	660	664	839	618	563	830	877	1.000	8%
Total	6.570	6.382	6.710	6.480	7.313	5.553	6.783	4.608	5.182	7.189	7.465	8.945	100%



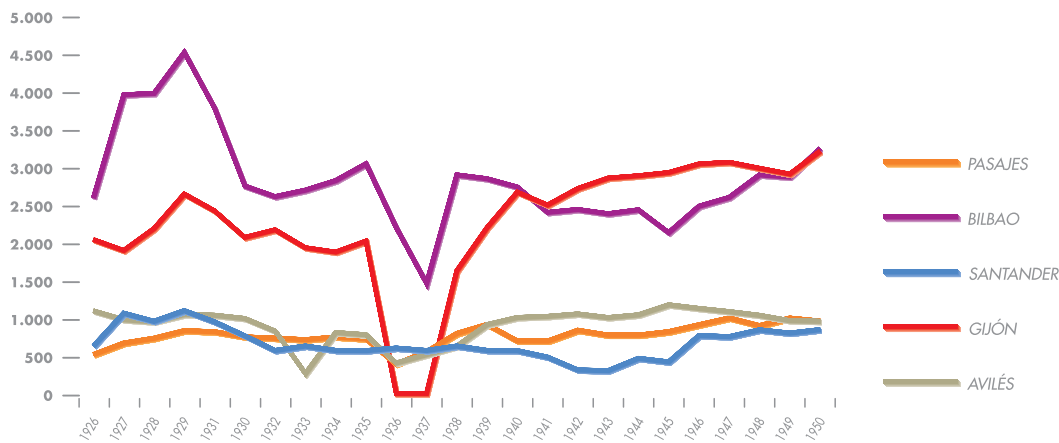
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

1.6. FACHADA MARÍTIMA NORTE (Continuación)

Resumen 1. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Pasajes	517	669	733	833	819	751	733	714	750	725	392	554	796
Bilbao	2.591	3.952	3.971	4.511	3.773	2.746	2.605	2.691	2.817	3.039	2.193	1.456	2.893
Santander	629	1.064	957	1.098	950	765	571	630	572	569	603	571	630
Gijón	2.036	1.892	2.182	2.639	2.417	2.065	2.166	1.929	1.871	2.017	0	0	1.623
Avilés	1.094	978	950	1.046	1.037	994	827	264	808	779	405	516	627
Total	6.868	8.555	8.794	10.127	8.996	7.320	6.902	6.228	6.819	7.129	3.593	3.097	6.569

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Pasajes	915	697	695	839	774	774	820	911	1.001	900	1.000	960	10%
Bilbao	2.842	2.732	2.397	2.435	2.379	2.431	2.129	2.478	2.595	2.893	2.864	3.242	38%
Santander	572	569	483	313	304	467	420	768	754	844	801	847	9%
Gijón	2.194	2.664	2.493	2.712	2.850	2.881	2.923	3.037	3.059	2.980	2.903	3.204	30%
Avilés	913	1.007	1.022	1.054	1.006	1.042	1.175	1.127	1.085	1.036	965	957	12%
Total	7.436	7.669	7.090	7.353	7.314	7.594	7.467	8.320	8.494	8.652	8.534	9.210	100%

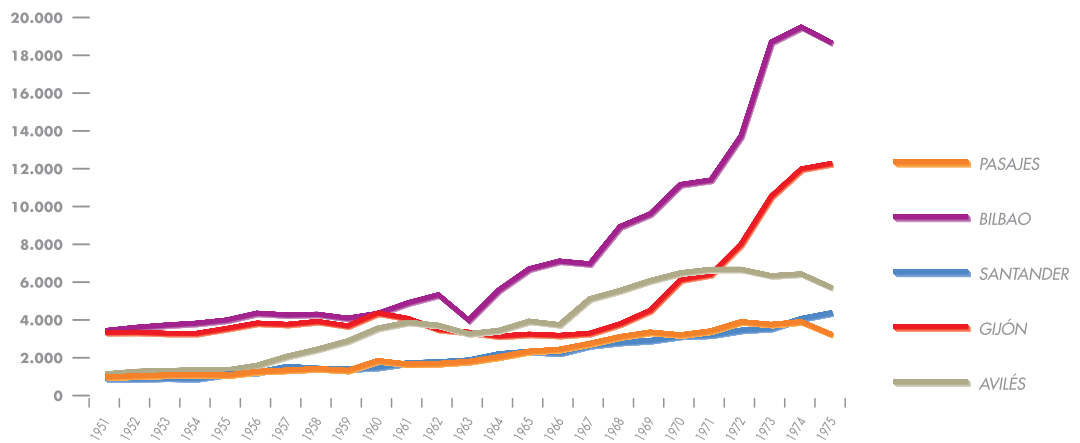


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

1.6. FACHADA MARÍTIMA NORTE (Continuación)

Resumen 1. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Pasajes	1.004	1.062	1.108	1.126	1.101	1.298	1.369	1.448	1.354	1.872	1.685	1.720	1.826
Bilbao	3.460	3.630	3.753	3.850	4.017	4.380	4.287	4.324	4.114	4.367	4.932	5.353	4.013
Santander	931	914	946	922	1.154	1.247	1.565	1.468	1.427	1.520	1.756	1.807	1.900
Gijón	3.356	3.370	3.314	3.310	3.570	3.854	3.786	3.940	3.707	4.385	4.100	3.516	3.371
Avilés	1.166	1.302	1.342	1.385	1.371	1.619	2.102	2.477	2.912	3.591	3.898	3.742	3.294
Total	9.916	10.278	10.464	10.594	11.213	12.398	13.108	13.657	13.514	15.735	16.371	16.138	14.404

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Pasajes	2.071	2.366	2.470	2.780	3.137	3.379	3.236	3.441	3.930	3.788	3.930	3.254	11%
Bilbao	5.611	6.725	7.136	6.991	8.956	9.633	11.184	11.419	13.750	18.715	19.516	18.684	37%
Santander	2.232	2.360	2.267	2.666	2.840	2.934	3.163	3.223	3.479	3.581	4.100	4.404	10%
Gijón	3.165	3.267	3.204	3.313	3.810	4.525	6.145	6.428	8.028	10.554	12.011	12.300	24%
Avilés	3.470	3.958	3.771	5.139	5.579	6.103	6.514	6.700	6.702	6.362	6.457	5.732	18%
Total	16.550	18.675	18.848	20.890	24.322	26.575	30.242	31.211	35.889	42.999	46.014	44.374	100%



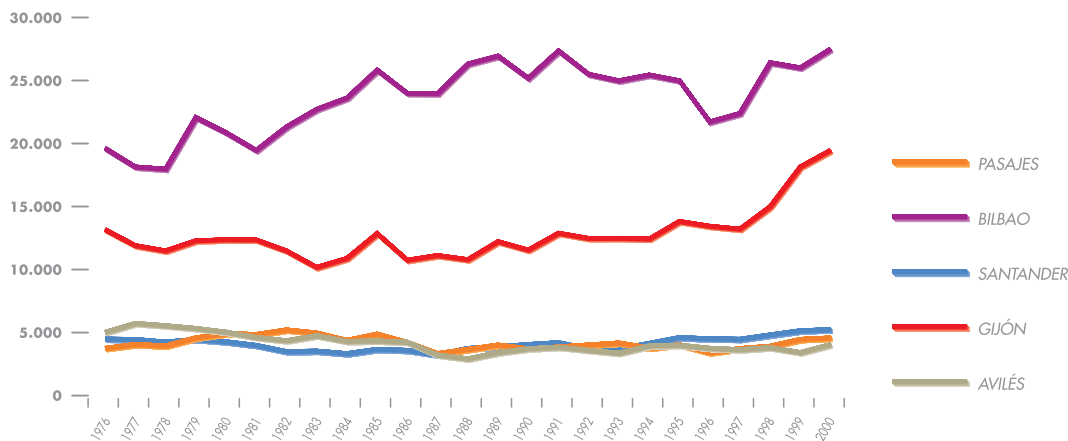
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

1.6. FACHADA MARÍTIMA NORTE (Continuación)

Resumen 1. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

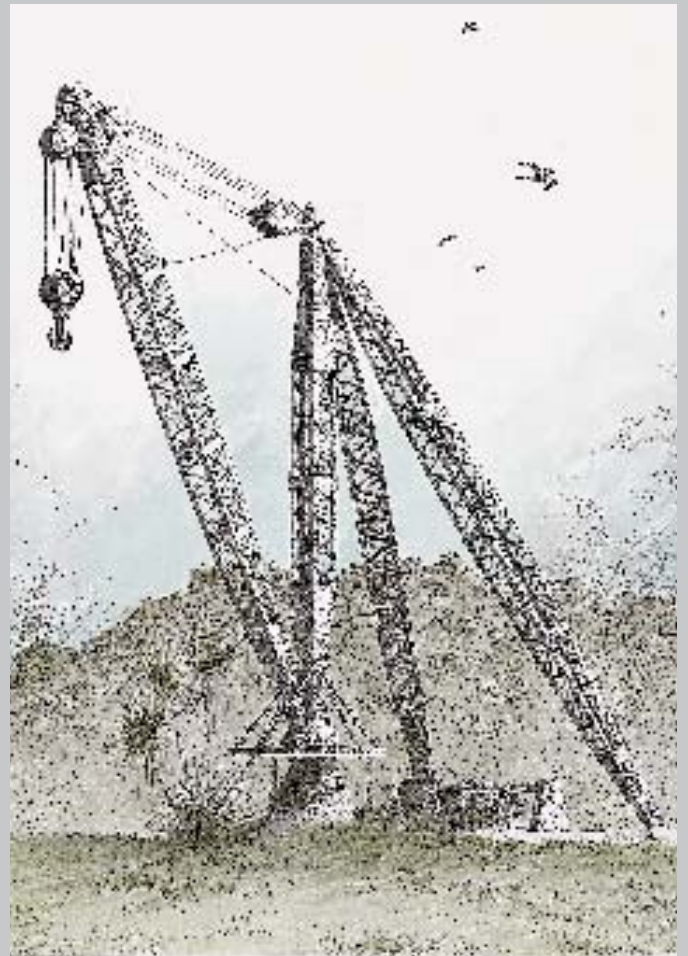
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajes	3.775	4.088	3.969	4.612	4.945	4.876	5.239	4.994	4.410	4.907	4.251	3.366	3.698
Bilbao	19.647	18.165	17.993	22.091	20.888	19.481	21.344	22.738	23.633	25.856	24.008	23.983	26.332
Santander	4.511	4.483	4.274	4.485	4.300	4.010	3.519	3.558	3.356	3.700	3.618	3.257	3.774
Gijón	13.191	11.924	11.504	12.312	12.387	12.376	11.505	10.195	10.909	12.885	10.766	11.141	10.811
Avilés	5.045	5.754	5.571	5.354	5.060	4.640	4.379	4.780	4.326	4.364	4.261	3.244	2.945
Total	46.169	44.414	43.311	48.854	47.581	45.383	45.986	46.266	46.634	51.712	46.903	44.990	47.561

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Pasajes	4.042	3.737	3.887	4.046	4.203	3.802	4.067	3.432	3.761	3.942	4.488	4.605	9%
Bilbao	26.966	25.205	27.380	25.517	25.002	25.465	25.007	21.736	22.411	26.439	26.030	27.519	48%
Santander	3.900	4.082	4.227	3.748	3.733	4.170	4.631	4.537	4.497	4.842	5.173	5.262	8%
Gijón	12.241	11.570	12.910	12.492	12.506	12.443	13.844	13.463	13.229	15.008	18.167	19.482	26%
Avilés	3.432	3.746	3.870	3.617	3.389	3.971	4.028	3.782	3.670	3.835	3.441	4.074	8%
Total	50.581	48.340	52.275	49.420	48.832	49.851	51.578	46.949	47.568	54.066	57.299	60.942	99%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Galicia



OCEANO ATLÁNTICO

MAR CANTÁBRICO



A.P. de Ferrol-San Cibrao

A.P. de A Coruña

A.P. de Vilagarcía

A.P. de Marín y Ría de Pontevedra

A.P. de Vigo



Puerto de Ferrol.



Puerto de San Cibrao.



2.1. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao

“Su puerto (El Ferrol) es acaso uno de los más seguros de Europa, así por los fuertes que se hallan a la boca de la ría, como por los que le guarnecen dentro de ella. Tiene el principal y mejor arsenal de España, con dos magníficos diques, y las fábricas que corresponden a estas clases de obras, para el servicio del departamento de Marina que allí está establecido”.¹

2.1.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE FERROL Y SAN CIBRAO²

La propia morfología de la Ría de Ferrol determina unas condiciones para la vida marítima excelentes, permite a las embarcaciones abrigarse en sus aguas de los vientos dominantes y de los temporales, conformando un mar interior en la desembocadura del río Grande de Jubia, tras superar la estrecha bocana situada al Oeste-Sudoeste, formando parte del golfo Ártabro con las Rías de Ares, Betanzos y La Coruña.³

Los valores comerciales que pueden observarse en los puertos de El Ferrol y San Cibrao, se irán perfilando a medida que avancemos en su estudio. Lo primero que debe quedar expresado es que se encuentran localizados en puntos geográficos alejados entre sí, pues mientras Ferrol se ubica en la provincia de La Coruña, San Cibrao está en Lugo. A esta circunstancia habría que sumarle los factores económicos y políticos, que han condicionado la evolución de estos puertos, pues al principio “estratégico” habría que añadirle el “poder naval” que ha ostentando a lo largo de la historia.

Por tanto, se está considerando un análisis que ha de contemplar las características expuestas y los elementos habituales de la actividad portuaria y aunque la perspectiva de la investigación es esencialmente económica, no puede ni debe soslayarse esta premisa que define y afecta de manera primordial a uno de los núcleos de este conjunto, al puerto de Ferrol.

La historia de Ferrol se encuentra vinculada a su puerto, si bien, debe señalarse que no existen al día de hoy referencias muy concretas acerca de la importancia de la Villa portuaria en la antigüedad, aunque por la propia naturaleza del terreno, se puede suponer que sería una sociedad basada en actividades primarias como la recolección y el marisqueo. Debemos matizar que su fundación se ubica, en fecha no precisada, sobre la margen derecha de la Ría, vinculándose como tantos enclaves a la actividad pesquera, alcanzando a lo largo de la Edad Media un considerable desarrollo. Hay que referir que jurisdiccionalmente, Ferrol abarcaría entonces gran parte de las parroquias que componen actualmente el municipio, cuya proyección costera tendría lugar hacia el Norte, con San Jorge de las Mariñas, San Juan de Esmelle y San Martín de Covas.⁴

Así pues, aunque no existe mucha documentación de estos primeros tiempos, si que podemos conocer que en la Baja Edad Media se comerciaba, persistiendo esa actividad pesquera y teniendo ya una función como puerto naval, lo que de algún modo acrecentaría su interés en el conjunto de puertos

¹ Definición del puerto de El Ferrol por parte de J. L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971, p. 31.

² A partir del año 2001 la A.P. de Ferrol-San Ciprián pasa a denominarse Ferrol-San Cibrao.

³ Enmarcar la vida marítima de un puerto o conjunto portuario es importante, por ello, citamos a modo de ejemplo algunas obras de interés: VV.AA., *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998. De igual modo, resulta elocuente para nuestro planteamiento la relación entre la ciudad y su puerto, para ello véase J. Montero Arostegui, *Historia y descripción de la Ciudad y Departamento Naval de Ferrol*, Madrid, Beltrán y Viñas, 1859. También como textos de época es interesante la consulta de L. Saralegui Medina, *Efemérides ferrolana. Apuntes para la historia de Ferrol y sus cercanías*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1904.

⁴ Es muy útil la consulta de las obras de E. Ramil, para el estudio de la historia de Ferrol en esta época, entre ellas citamos: “Ferrol na prehistoria. Dende o paleolítico ata a idade do ferro” y “Ferrol castrexo e galaico romano”, en *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998.

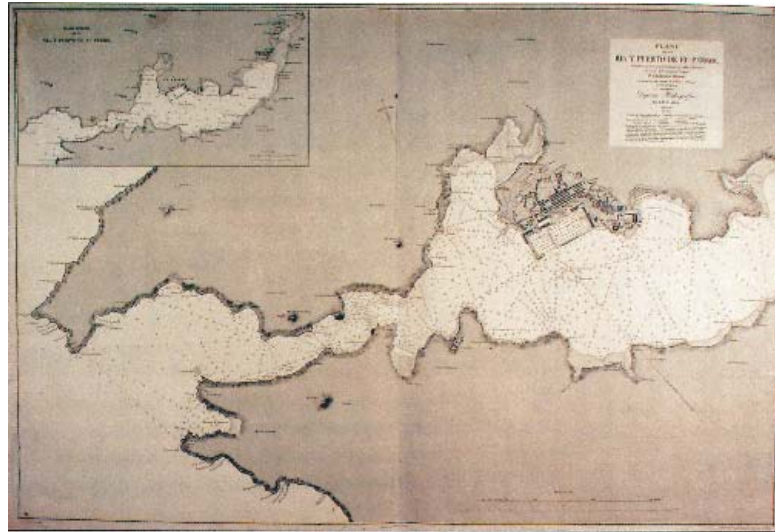
existentes en aquella época, practicándose el arte de la construcción de pequeñas embarcaciones que se empleaban en el comercio de cabotaje.

Las técnicas de navegación en las costas gallegas progresan, y la mayor parte de los pilotos hicieron sus travesías costeando, si bien, al final de la Edad Media ya dispusieron de “portulanos”, en concreto, el puerto de Ferrol figuraría en algunos prestigiosos como los de Petrus Vasconte en 1321, Angelino Dulcert en 1339, Abrahan Cresques en 1375, Marcia de Viladestes en 1413 o el de Gracioso de Benincasa en 1467.

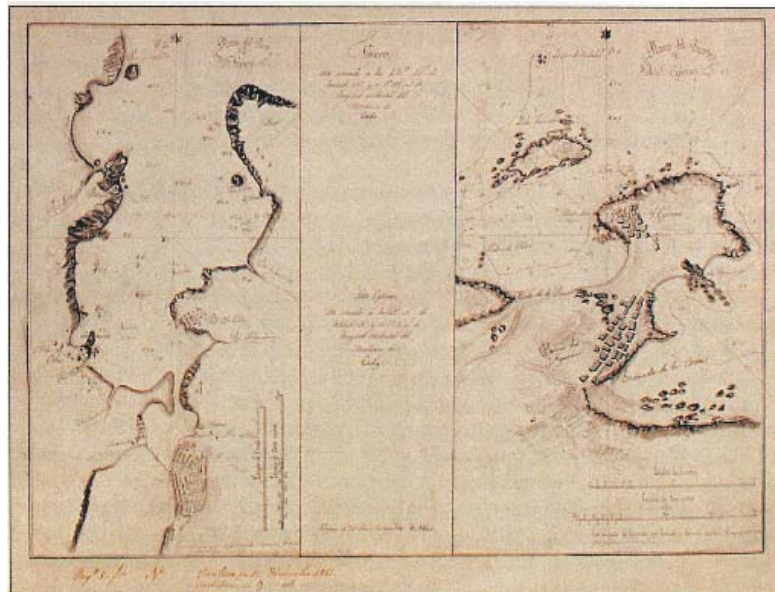
La disposición geográfica aproximaba Ferrol a través del mar a Flandes, Inglaterra y Bretaña, con los que mantendría contactos comerciales, que se ceñían principalmente a los vinos y los cueros, trayendo a la ciudad los paños así como la sal, elemento primordial para la conservación en esta época. También se establecerían rutas de comercio con ciudades portuguesas y con el Mediterráneo se seguían los itinerarios mercantiles con destinos en las plazas de Sevilla y Cádiz.⁵

La pesca y su producto en salazón fue la actividad más sobresaliente de la Ría ferrolana en el medioevo, las sardinas, la merluza y el congrio, por este orden, supondrían la base del comercio exportador; impulsando una interesante artesanía de toneleros, al objeto de dar cabida a la producción de vinos y salazones.

El desarrollo de la náutica en el Renacimiento permite avanzar en el conocimiento del mar a través de los mapas y una cartografía en la que se van detallando cada vez más matices de la costa gallega. En 1596 figura un interesante plano de la Ría de Ferrol, realizado esta vez con fines militares de fortificación, que señalará perfectamente toda la geografía. Igualmente, referimos el caso de San Cibrao, porque siendo un puerto de pequeño fondeadero, aparece siempre asociado a los más importan-



Carta Náutica de Ferrol. Plano de la Ría y Puerto del Ferrol. Depósito Hidrográfico. D. Leopoldo Boado, 1894. Archivo el Servicio Geográfico del Ejército.



Plano del Puerto de San Cibrao en 1860. Archivo del Museo Naval de Madrid.

⁵ Ver entre otras, E. Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio medieval*, La Coruña, 1988, y F. Pérez Rodríguez, *Ferrol na idade media*, en *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998.

tes en la costa lucense, destacando su función de buen “anclaje”, –anclaje–, precisamente en la mayoría de las cartas citadas para Ferrol.⁶

En realidad, estamos en presencia de una economía dependiente, no ya de la pesca como ocupación preferente, sino de otra filosofía más compleja, en la que los fondeaderos ferrolanos quedarían vinculados al concepto de “frente portuario”, actuando Coruña como cabecera, calificándola de facto como “llave del Reino de Galicia”, cumpliendo las Rías de Betanzos y Ferrol funciones de resguardo y apoyo, precisamente esta última consideración implicaría el desarrollo de un contexto donde eran particularmente importante “los aprovisionamientos”, tan diversos como los ya mencionados vinos, a los que habría que añadirle lo que el contexto demandaba para las tropas, tales como mercería, zapatería, carnicería, etc., incluso la Corona tomaría la iniciativa de proveer de galleta o bizcocho a la Armada, y dada la dificultad de hornos y panaderos de atenderlos, creará por Real Decreto en Neda y Betanzos las “Reales Fábricas del Vizcocho” en 1591.⁷

A lo largo del tiempo, durante el reinado de los Austrias, la Ría de Ferrol se utilizaría como base de apoyo no permanente de las Armadas, lo que implicará la realización de las primeras obras de fortificación (castillos) en la entrada de la Ría y el establecimiento del primer Hospital Real, estas circunstancias reflejarán el deseo de que el puerto cumpliera una función básica, la de dotar de un espacio seguro para la defensa.⁸

Las decisiones de la monarquía borbónica afectarían a la política naval y será Felipe V quien impulse la creación de tres departamentos marítimos, en los que figurará Ferrol como elemento principal, además de Cádiz y Cartagena, el apostadero de La Habana y otras bases menores conformarán un entramado defensivo, en el que destacaría la figura del Intendente General de la Marina D. José Patiño, así como el Marqués de la Ensenada, que sería Comisario de la primera base naval ferrolana en 1730, tratando de aplicar su teoría de que el puerto de Ferrol fuera cabecera de una zona, en la que podría ejercerse un control de un vasto territorio, incluyendo el Atlántico y llegando hasta América.⁹

Así pues, este puerto natural e idóneo desde el punto de vista táctico y defensivo, quedaría como enclave básico para la estrategia militar, cuya base se instalará en el lado Norte de la Ría, en la Villa de La Graña, pues ofrecía un espacio excelente para estos fines, iniciándose la construcción del arsenal y de los astilleros. Aunque esta ubicación no dará satisfacción a las condiciones estimadas por el Marqués de la Ensenada, forzándose la elección de una nueva localización, llegando a la conclusión de que sea en la Villa de San Julián de Ferrol, donde ya existía una fortificación del siglo anterior, iniciativa que se emprenderá en la margen Norte en 1747.

A partir de este momento se pretende la construcción del “puerto militar ideal”, y bajo la tutela del ya ministro Marqués de la Ensenada, se afanan en el diseño académico de los modelos aplicables, acorde con el espíritu ilustrado de la época. D. Jorge Juan Santacilia, como representante de estas ideas, se convertirá en el director de todos los proyectos, secundado principalmente por D. Francisco Llobet y D. Julián Sánchez Bort.¹⁰

⁶ Es vital para el análisis de los puertos de Ferrol y San Cibrao, una obra recientemente publicada por un especialista en temas marítimos, cuya proyección se amplía con este trabajo, J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián, su historia hasta la última expansión contemporánea*, Ferrol, A.P.F.S.C., 2001, pp. 37-39.

⁷ El período que abarca esta interesante coyuntura para la economía ferrolana, puede verse en C. Saavedra Vázquez, “Ferrol a finales del s. XVI”, en *Revista de Estudios Mindonienses* n° 1- 1987.

⁸ M. Sánchez, “Ferrol 1750-1800”, en *Revista de Estudios Mindonienses*, 1991. Ver también, “La Villa de Ferrol en la primera mitad del s. XVIII”, en *Revista de Estudios Mindonienses* n° 1- 1985 y n° 2- 1987.

⁹ De manera sintética y en este capítulo puede verse el J. L. Casado Soto, “Astillero y arsenales, factor de articulación del Sistema Portuario Español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación”, en *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, *Actas del coloquio internacional: El Sistema Portuario Español*, A. Guimera y D. Romero (Edit), Madrid, CEHOPU, 1996, pp. 235-252. En el caso particular de Ferrol, se encuentra estudiado por J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, “La construcción de arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol”, en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*, Madrid, pp. 499-516. Ampliamente puede verse el tema genérico en: *La actividad naval militar. Influencias en su entorno, Ferrol*, Madrid, E. N. Bazán, 1991.

¹⁰ Una magnífica recopilación del tema que nos ocupa puede verse en J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., especialmente su capítulo 3º: “El siglo XVIII. El nuevo Puerto civil y la tecnología del arsenal”, pp. 47-80.

El arsenal de la Armada impulsará el progreso del nuevo puerto en 1750, lógicamente se tratará de proveer de dársenas y de infraestructuras que permitan la custodia de los pertrechos y de los buques desarmados, así como los diques de carena en seco. De este modo, va creciendo una nueva ciudad a espaldas de los arsenales. En la zona de Esteiro se instalará el astillero con carácter provisional, para la construcción de los nuevos navíos, fruto de la investigación en la búsqueda del modelo que cumpla a la perfección, los principios que inspiran esta filosofía de defensa de la patria, tan característica de este momento histórico, quedando como definitiva esta ubicación.

El comercio goza en este tiempo de un valor significativo en las entradas de mercancías, que abastecen las necesidades de la Marina de Guerra, y de escaso valor en lo que concierne a las salidas. No se disponen de datos amplios que puedan esclarecer este punto, aunque las referencias a ciertos textos de época permiten trazar algunos detalles mercantiles, para finales del siglo XVIII, que perfilan las líneas generales del tráfico en esa coyuntura.

Así pues, si atendemos a los matices que recoge Labrada, en la descripción que efectúa del comercio en este tiempo, señala lo siguiente:

“Para el servicio del arsenal concurren de Riga, S. Petesburgo y Cronstadt en Rusia las perchas; alguna tablazón de pino viene también de allí, pero la mayor parte de las maderas que consume el departamento son de Asturias, que se embarcan en los puertos de Ribadesella, Pravia y algún otro. El cáñamo es de Aragón, procedente de los puertos de Bilbao, San Sebastián y Pasajes en Vizcaya, alguno suele venir de Rusia. De los citados puertos de Vizcaya viene el hierro. De Gijón el carbón de piedra. La brea, resina y alquitrán proceden del extranjero.

El comercio de este puerto se limitó hasta aquí a los considerables consumos de los individuos de la plaza, marina y maestranza. Sin contar con los productos de la agricultura de las campiñas adyacentes, concurren allí los vinos del país desde los puertos de Pontes-deume, Carril, Vila-Xoán, Cambados, Redondela y Vigo; el maíz también de éste último, y de los de de Pontevedra y Sanxenxo, todos en Galicia, de los cuales y de varios de Asturias, van también algunos otros comestibles. De Cataluña, Sevilla, Cádiz, vinos, aguardientes, aceite y jabón. De Santander, Philadelphia y otros puertos nacionales y extranjeros, de que luego se dará razón, trigo y harina; y de Bristol, Dublín, Burdeos y Riga, no dejan también de concurrir carnes saladas y otros comestibles. Bayona de Francia, Londres, Exon, Hamburgo, Ámsterdam y Bilbao, le surten de paños, bayetas, telas de todas clases y otros géneros de necesidad o de lujo. Son también muy considerables las introducciones de lienzos finos de Irlanda, Alemania y Francia, y no dejan de llevarse a él los lienzos ordinarios del país desde Ribadeo y algún otro puerto de Galicia; indianas, zarzas, algunos paños y otras manufacturas de Cataluña y Castilla, y algunas sedas de Valencia”.¹¹

Referente al puerto de San Cibrao existen noticias interesantes de un tráfico de munición de guerra que se llevaba a efecto, en el que destacan elementos como bombas y balas de todo tipo, procedentes de la Real Fábrica de Sargadelos. En cuanto a las pesquerías, señalar que aunque fueron importantes, especialmente en los capítulos de la sardina y pescada, no constituyeron un tráfico tan relevante como los registrados en otros puertos del entorno.¹²

Así pues, comenzaba una historia económica de Ferrol que vinculaba la logística militar, con el comercio que nutre y sustenta a la primera, gozando la plaza de una tecnología marítima óptima, que se traslada a múltiples elementos compartidos por ambas funciones portuarias, como son las obras auxiliares dependientes directamente de la Armada, pero favorecedoras de la seguridad marítima y co-

¹¹ J. L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit., pp. 31-32.

¹² Citados por J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., p. 80.



Plano general del Departamento del Ferrol hacia 1770. La construcción del conjunto del Ferrol fue una de las grandes empresas de la España Borbónica. Legado López Garat.

mercial, y que atañen a faros, luces, boyas, señalizaciones, etc., entre todas ellas se destaca la importante reconstrucción que se hace en este tiempo del faro de la “Torre de Hércules”, cuya trascendencia es bien conocida, representado una guía fundamental en toda la costa, desde la demora del Cabo Prior por el Norte hasta las Islas Sisargas por el Oeste.¹³

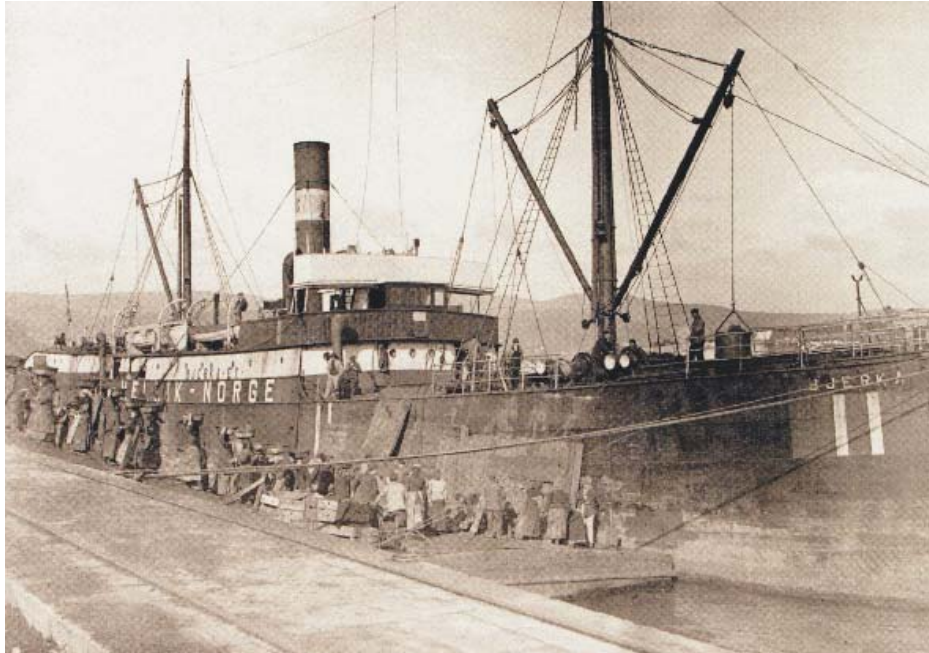
El puerto de la Ría de Ferrol seguiría cumpliendo con esa función castrense hasta bien entrado el siglo XIX, por tanto, son escasas las referencias que pueden obtenerse del pequeño embarcadero situado en el barrio de Ferrol Viejo. El nuevo puerto desligado de la actividad militar, quedaría marcado por la decisión del gobierno de España de rebajar la base naval de Ferrol al rango de “apostadero”, hasta la época de Isabel II, por lo que en opinión de Rodríguez-Villasante, el potencial científico y técnico de la Armada no se proyectaría suficientemente sobre la vida civil, tal como había ocurrido en el siglo XVIII.¹⁴

La localización se encontraba condicionada por el arsenal y por el amurallamiento defensivo de la plaza. La ubicación que se eligió era anexa al arsenal, hacia el Oeste (ensenada de La Malata). Los primeros estudios datan de 1856, a partir de los cuales se realiza un pequeño malecón, del que arrancaba un espigón de 200 metros y sobre el que se construye el muelle Sur creándose una pequeña dársena.

Las producciones de la comarca ferrolana en el siglo XIX se pueden enmarcar en tres grandes períodos, influidos por la política naval, en primer lugar, en la primera parte de la centuria, que se inicia con el conocido desastre de Trafalgar, las demandas de construcción naval, reparaciones y en general aprovisionamientos de la Armada se reducen al mínimo. A continuación, en el segundo período, situado cronológicamente entre 1850 y 1880, tiene lugar una cierta reactivación de la industria tradicional de la Ría, los astilleros, tanto los que se encuentran al amparo estatal como el de Estero, y los que están bajo el dominio privado, ubicados en la zona conocida como La Graña, los cuales producirán una demanda sustancial de maderas y de productos de aserradero, metales en lingotes y pertrechos que se reciben por vía marítima. En el tercer período, que abarcaría las dos últimas décadas del mencionado siglo XIX, tendría lugar una privatización parcial de la construcción naval militar.

¹³ J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., pp. 76-77.

¹⁴ J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., pp. 81-82.



Desembarco de carbón por mujeres en el Puerto de Ferrol a principios del siglo XX. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.

En la etapa previa a la constitución de la Junta de Obras, las mercancías principales del tráfico eran los carbones procedentes de varios puertos de Inglaterra y maquinaria para los astilleros. En relación con el cabotaje, referir que Cataluña mandaba vinos, aguardientes y papel; de Torreveja se traía la sal, de Andalucía seguían entrando a Ferrol los productos típicos de la tierra, comercio ya tradicional de otras épocas y de los puertos gallegos, como Vigo, Betanzos y Viveiros, los vinos blancos, patatas, cereales y sardinas; con La Coruña el comercio era activo, ceñido a los tejidos de calidad, grasa de pescado, ferretería, cristal y productos coloniales, como los cueros argentinos y maderas y ebanistería procedentes de Buenos Aires, Caracas y La Habana.¹⁵



Las instalaciones portuarias y al fondo la Ría del Ferrol en las primeras décadas del siglo XX. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.

Los primeros años del siglo XX pasarían por un intento de “reconstrucción del poder marítimo”, lo que significaría para Ferrol la ampliación y modernización de los astilleros, y una privatización de la construcción naval militar, por lo que gran parte del mantenimiento de los buques daría paso a una sustancial diversificación de la producción. De este tiempo data la fabricación de algunos buques como el Cristóbal Colón, así como los carenados de mercantes tan conocidos como el

¹⁵ J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., pp. 108-111.

trasatlántico norteamericano “Sibone”; de igual modo, hay que poner de relieve las varadas de gran cantidad de buques en este puerto.¹⁶

El 24 de Agosto de 1910 se crea por Real Decreto la Junta de Obras del Puerto de Ferrol y a partir de 1911 se amplía la pequeña infraestructura existente, realizando obras de dragado y ampliación de la dársena, con el muelle de Curuxeiras y el adelantamiento de cantiles.

La redacción de un anteproyecto que contiene las líneas para futuras ampliaciones data de 1918, perfilándose en el transcurso de las siguientes décadas, desarrollándose los servicios de agua y alumbrado a partir de 1920, con un importante salto cuantitativo que tiene lugar desde 1926, momento en el que la Jefatura de Obras Públicas de la provincia autorizará a tramite el proyecto de construcción del gran muelle de Ribera, denominado hoy de Fernández Ladreda, que no se completaría hasta 1960, apoyándose en el muelle Sur anterior y estableciéndose los accesos ferroviarios al puerto y al arsenal. Estas infraestructuras de tamaño medio permitirían la concreción de un ámbito activo, principalmente para la transformación y almacenamiento de graneles.

A comienzos de la andadura de la Junta de Obras las carencias eran muchas y afectaban a la capacidad del puerto para enlazar con el interior, como lo demuestra la referencia de 1913, en la que se cita la inauguración del ramal a El Ferrol del Caudillo, que no tenía enlace ferroviario a pesar de ser “departamento Marítimo y Arsenal importantísimo”.¹⁷

Las repercusiones que tendrían sobre la actividad portuaria algunas de las instalaciones industriales, obligan a una mención en este recorrido histórico. En primer lugar, se nombra al Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, que luego se transformaría en la Empresa Nacional Bazán, por Ley de 11 de Mayo de 1942, aunque realmente comenzaría a funcionar algunos años más tarde, en 1947. También debe mencionarse la creación de Astilleros y Talleres del Noroeste S.A., conocida como ASTANO, que en 1941 y en la otra banda de la Ría desarrollaría una infraestructura de gradas y otras obras básicas. Otra industria impulsada por el gobierno sería la PYSBE, siglas correspondientes a “Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España S.A.”, que generaría un importante tráfico de pesqueros procedentes de los bancos de Terranova, e importaciones de sal y exportaciones de bacalao curado.

Los muelles que conformarán la dársena de Curuxeiras, –espigón y pasajeros de Ría–, se perfilan entre 1949 y 1959, apoyándose en las infraestructuras ya existentes, obras que junto a las mencionadas industrias, darán paso a unas décadas en los años sesenta y setenta, en la que la actividad económica del entorno crece con intensidad, aunque limitada a unas muy concretas activi-



Vista general del inicio de la construcción del muelle de Ribera hacia 1937 en el Puerto de Ferrol. C. Arenal y Fernández Ladreda.

¹⁶ Ver noticias relativas al sector recopiladas en la obra de J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., pp. 114-118.

¹⁷ M. Espárrago Fernández, “Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)”, Autoridad Portuaria de Vigo, 1942, p. 23.

dades empresariales, ligadas siempre con esa función que caracteriza fundamentalmente al puerto de Ferrol.¹⁸

La fase de la actual expansión para obtener mayores calados se inicia a partir de 1984, persiguiéndose más longitud de atraque y superficies de depósitos más extensas. Se construye el Nuevo Muelle, otorgándole un nuevo aspecto al puerto, erigiéndose en la base para la evolución posterior del conjunto portuario. Considerando el excelente momento comercial que se registra en los puertos de Ferrol-San Cibrao, se interviene para favorecer ese progreso, por lo que en la última década se han concretado las siguientes actuaciones, por un lado, se han buscado nuevas superficies para depósito de mercancías, lo que haría necesario el tratamiento de la superficie de relleno del Nuevo Muelle, terminándose de construir en 1999 el muelle perpendicular para rematar el fondo de la dársena.

La prolongación del muelle Fernández Ladreda por la zona Sur, aumentará los metros de atraque y los calados. Entre las obras auxiliares llevadas a cabo en los últimos años, se destaca la instalación de enlaces radiotelefónicos entre los puntos costeros sobresalientes, a fin de adaptarse a las nuevas tecnologías de la comunicación, de igual modo, se ocupan del mantenimiento de los nuevos faros de responsabilidad de esta Autoridad Portuaria, *La Palma, Prioriño, Prior, Frouxeira, Candelaria, Ortegal, Estaca de Bares, Roncadoira, San Cibrao e Isla Pancha*.¹⁹

En cuanto a la organización del puerto de San Cibrao, debemos referir algunas cuestiones significativas, subrayar que aunque actualmente se encuentra adscrito a esta Autoridad Portuaria, ha pertenecido con anterioridad al grupo de puertos de Lugo, según R.D. 1958 de 26 de Junio de 1978, siendo clasificado de “interés general” por RR. DD. 989 de 14 de Mayo de 1982 y 2.100 de 23 de Octubre de 1985.

¹⁸ Ver J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., especialmente los capítulos correspondientes a las coyunturas entre 1935 y 1960, capítulo VI, pp. 151-170, y capítulo VII, relativo al puerto entre 1960 y 1980, pp. 171-220.

¹⁹ Las noticias referidas a las infraestructuras de este conjunto portuario pueden verse con mayor amplitud en el capítulo VIII de la obra J. A., Rodríguez-Villasante Prieto, *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián...*, op. cit., pp. 189-219.



El cargadero de mineral de hierro sería una obra fundamental del Puerto del Ferrol en los años sesenta y setenta del siglo XX.

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.



La construcción de los grandes petroleros en Astano generó un gran tráfico en el Puerto de Ferrol. En la foto el petrolero “Artega” en 1972.



Vista aérea de la planta Alúmina de la empresa Alcoa en San Cibrao. Archivo Alcoa.

La principal actividad se encuentra relacionada con la decisión de instalar el conocido complejo industrial integrado por las empresas *Alúmina Española, S.A.* y *Aluminio Español, S.A.*, pertenecientes al grupo Inespal, en la zona costera de la provincia de Lugo, compartiendo un espacio común para el desarrollo de unas actividades que son totalmente complementarias.²⁰

Las instalaciones portuarias incluyen el puerto comercial, con una superficie de dominio público ocupada en torno a los 800.000 m², de los cuales algo menos de la mitad son superficie terrestre y el resto plano de agua. El atraque principal ronda los 230 metros y un calado de 14 metros, en el que el traslado de las materias primas, es realizado por medio de un sistema de cintas transportadoras en el caso de los graneles sólidos, en los graneles líquidos por tubería y en los productos terminados se efectúa mediante camiones.



La Empresa Nacional Bazán recibió por mar mercancías para el desarrollo de una actividad. La construcción de buques de gran tonelaje propiciaron las mejoras de las infraestructuras portuarias. Vista del petrolero Almirante Rotaache en 1976.

Las principales inversiones atendidas en el Plan 2000-2004, se refieren a la ampliación del puerto de Ferrol en el exterior; construcción y habilitación del cerramiento Norte Fernández Ladreda; 2ª fase nuevo muelle y dragado de la dársena; construcción y equipamiento del centro de coordinación de servicios; sistema integral de seguridad interior en el puerto de Ferrol, nuevo control puerto y red contra incendios y la compra de terrenos del polígono Río do Pozo. Las mejoras ferroviarias incluyen el enlace al nuevo muelle, playa de vías en Fernández Ladreda y mejora de los accesos al puerto.²¹

²⁰ La planta de alúmina procesa anualmente más de dos millones de Tm de bauxita, produciendo distintos tipos de alúmina; y en relación a la planta de aluminio, referir que consta de dos series electrolíticas para la obtención del metal líquido. Este se trasvasa luego a los hornos de la fundición, continuando el proceso de fabricación y pasando por diversas etapas, con la adición de los metales necesarios para la obtención de la aleación deseada. A continuación, se procede a la operación de colado para obtener el formato comercial.

²¹ Consultar página Web <http://www.puerto-ferrol.com>

En cualquier caso, queremos mencionar un dato significativo y es la positiva evolución que han experimentados los puertos adscritos a la Autoridad Portuaria Ferrol-San Cibrao, según sus propias estimaciones, ocupan uno de los primeros puestos en términos de rentabilidad comparada con otros recintos del Sistema Portuario Español, rango que se alcanza gracias al modelo de gestión adoptado, donde a la contención de gastos se le acompaña un aumento de los ingresos por el incremento de los tráficos, concesiones y autorizaciones, así como la selectividad de las inversiones, operando en este conjunto portuario beneficios que se traducen en los logros ya mencionados.²²

2.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²³

El puerto de Ferrol hoy unido bajo una única Autoridad Portuaria a San Cibrao, ha ejercido una función primordial referida a su condición de plaza militar, por lo que esta investigación, cuyo principal objetivo es descubrir las claves comerciales de las distintas unidades portuarias que conforman el sistema, no deja de manifiesto suficientemente los aspectos más sobresalientes de su evolución, si bien, hay algunos tráficos que en los últimos tiempos lo sitúan, también bajo la óptica mercantil, como un enclave singular y a ellos nos remitiremos cuando proceda.

Las razones expuestas explican la ausencia de Memorias comerciales hasta bien entrado el siglo XX, incluso los datos recogidos en las series que se presentan, teniendo dichas fuentes como referente, no comienzan hasta 1950, aunque pueden completarse datos por otras vías, como la consulta de la obra de Rodríguez-Villasante, investigación que abarca toda la historia de los puertos de Ferrol y San Cibrao, aportando abundante bibliografía que deja al descubierto los entresijos de estos puertos.

Las publicaciones de otros autores, en relación a la actividad portuaria en el marco gallego, permiten valorar los tráficos que han tenido lugar en este período de tiempo, cuyo trazo responde a las estadísticas generales de la última parte del siglo XX, tomadas de los registros del archivo de Puertos del Estado.

2.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1901-2000)

La trayectoria de crecimiento de los puertos de Ferrol y San Cibrao se visualiza en el cuadro 1.1 y gráfico 1.A, en los que se contemplan el movimiento de mercancías para el puerto de Ferrol desde el inicio del siglo XX a la década de los años sesenta, mientras que a partir de esa fecha los datos mostrarán también los del puerto de San Cibrao, conformando el cuadro 1.2 y el gráfico 1.B.

El detalle comercial de los grandes capítulos mercantiles se traslada al cuadro 1.3, en el que desde 1961 y hasta el año 2000 puede reconocerse el tráfico atendiendo a la clase de navegación, por tanto considerando el cabotaje y el exterior, referencias que se plasman en el gráfico 2.

En los primeros años del siglo XX el tráfico se comportaba acorde con las infraestructuras disponibles, y aunque no existe uniformidad estadística, parece que en términos generales el movimiento en estas primeras décadas iría en ascenso, tras la salvedad de los períodos bélicos a nivel mundial y la Guerra Civil, con especial énfasis en los años cincuenta.

A partir de los años sesenta, cuadro 1.2, la tendencia de los grandes capítulos comerciales manifiesta un cambio de orientación, pasando a ser predominante las mercancías descargadas, aspecto que se acrecienta a medida que se avanza hacia el final del siglo XX, alcanzando en la última década un promedio de un 85%.

En el gráfico 1B se aprecia con nitidez el crecimiento que tiene lugar desde la década de los años ochenta, aunque se percibe más acusadamente en los noventa, donde casi se ha duplicado el vo-

²² Ver Memorias de los últimos años.

²³ El estudio de los puertos de Ferrol y San Cibrao se ha realizado gracias a la colaboración de la Autoridad Portuaria, y muy particularmente de D. Ignacio de la Peña Zarzuelo, cuya ayuda ha sido inestimable.

lumen de mercancía movida, gracias a la diversificación del tráfico que ha tenido lugar, no olvidemos que en estos puertos predominan los graneles sólidos. Además, las obras de ampliación realizadas, en especial, las que se llevaron a cabo en el nuevo muelle destinado a la descarga de carbón, incidieron en la capacidad para hacer factible una positiva evolución comercial.

El cuadro 1.3 recoge el movimiento de mercancías según clase de navegación, por tanto, se atiende al realizado en cabotaje y exterior en las cuatro últimas décadas del siglo XX. El paso de los años muestra la mayor relevancia del tráfico de cabotaje en el volumen de mercancías cargadas, aunque se debe mencionar el escaso peso específico que tiene respecto del total.

El tráfico exterior refleja la tendencia contraria, una progresiva disminución de las exportaciones y un crecimiento sostenido de las importaciones, situación a la que contribuyen las grandes factorías, que utilizan la vía marítima para nutrirse de las materias primas para estas empresas, en el caso de Endesa por su significativa demanda de hulla procedente de Indonesia y Lousiana; y en el caso de la factoría Astano por su importación de chapa de construcción naval, circunstancias que originan un fuerte incremento en las entradas de mercancías del exterior.

El gráfico 2 refleja la situación descrita, apreciándose de nuevo en la década de los ochenta, el alza progresiva de las importaciones, para alcanzar un crecimiento que se sitúa en los años noventa en torno al 90% del tráfico exterior.

2.1.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Las principales mercancías características del tráfico exterior, en los treinta últimos años del siglo XX, se pueden observar en los gráficos 3.1 y 3.2 a 7.1 y 7.2.

En el capítulo importador existe un predominio de “otros minerales y residuos metálicos”, al menos hasta la década de los noventa, en donde el “carbón y el coque de petróleo” alcanzan una significación similar; el resto de productos que podemos calificar como relevantes, no llegan a suponer un 10% del total, lo que denota una fuerte concentración en graneles sólidos.

En esta situación es obvio que influyen las grandes empresas encuadradas en la zona, se menciona Endesa en el grupo de “energía-minería”; Astano y Astafersa en “construcción naval”; Megasa en el grupo “sidero-metalúrgico”, y Maderas del Noroeste en el grupo de la “madera”. Observando la clase de industrias que se asientan en la zona de influencia portuaria, se valora adecuadamente el tipo de productos que necesitan para el desarrollo de su actividad, influyendo en el movimiento de mercancías que tiene lugar a través del puerto.

En las exportaciones se aprecia también, aunque en menor medida, un predominio del apartado de “otros minerales y residuos metálicos” junto a los “productos siderúrgicos”, al menos hasta mitad de los años ochenta, momento en el que se incorpora como elemento relevante las “maderas y corcho”. En la década de los años noventa pasan a tener un interés principal los productos químicos, a ello ha contribuido de forma decisiva la empresa Forestal del Atlántico, con su fabricación y exportación de cola, así como Imega, productora de papel melamínico por impregnación.

Hay que hacer constar que el promedio de las salidas de mercancías en el último quinquenio es muy reducido en relación a las entradas, situación determinada por el hecho de que parte del producto final se comercialice por carretera, especialmente el procedente de la industria química. En definitiva, debe ponerse de manifiesto el alto grado de especialización existente en las mercancías que se mueven, proceso que se encuentran totalmente influenciado por los grandes sectores industriales que se han enunciado.

2.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1961-2000)

Las variables más significativas que tienen relación con el movimiento de buques se recogen en el cuadro 2 y en los gráficos 8 y 9. En este puerto hay que tener presente una singularidad, algunos de

los buques que arriban llegan para ser carenados, por tanto, habría que tener en cuenta esta casuística, a la hora de valorar las series que computan los que navegan para el desarrollo de su función comercial, esto es, para efectuar las labores de carga y descarga.

Se observa una primera etapa, que comprende hasta 1974, en la que se registra un crecimiento sostenido del número y del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) así como de la Carga Media del Buque (C.M.B.). En la Empresa Nacional Bazán se pasó de botar barcos que estaban sobre las 20.000 T.P.M. en 1960, a 152.000 T.P.M. en 1974. Más flagrante aún resulta el caso en Astano, donde se llegó en 1974 a las 325.000 T.P.M. En estos años iniciales de la década de los setenta, los suministros a los astilleros constituyeron las mayores partidas movidas, particularmente debe citarse Astano y el acero laminado.

A partir de ahí, podemos considerar una segunda etapa hasta 1990, en la que se produce una estabilización, tras originarse en los primeros años un aumento significativo en el tamaño de los buques, por último, en la década de los años noventa, se vuelve a percibir otro aumento sustancial, especialmente en lo que se refiere al Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.) y al Tamaño Medio del Buque.

La Carga Media del Buque sigue unos parámetros similares al resto de variables utilizadas. En el gráfico 9 puede verse como hasta el año 1974 presenta una tendencia ligeramente alcista, después hasta la década de los años noventa este incremento se acentúa, para acabar en los últimos años siendo aún más ostensible el crecimiento.

Las T.R.B. se han doblado desde el año 1974 al año 2000 y lo ha hecho también el T.M.B. No obstante, lo que resulta especialmente significativo es el incremento en las toneladas movidas y en la C.M.B., lo que evidencia un mejor aprovechamiento de los recursos y de la capacidad que tienen los buques en la actualidad, al margen de las mejoras tecnológicas que se han ido produciendo.

El trascendente incremento que ha tenido lugar en los últimos años, responde muy especialmente al movimiento de materias primas elaboradas, a título de ejemplo citar los gasóleos y gasolinas, el fuel-oil y las colas.

2.1.5. PESCA (1950-1961)

La actividad pesquera ha gozado de interés en el conjunto de la costa gallega. En la primera parte del siglo XX Ferrol es un puerto en el que tiene lugar ese tráfico, si bien, no se dispone de mucha información al respecto, una escueta serie que abarca desde 1950 a 1961 origina el cuadro 3, con datos del volumen de capturas, aunque trasladaremos algunas referencias del sector como aproximación a su estudio.

La Memoria editada por la Junta de Obras del Ferrol del Caudillo en 1940, recoge precisamente la proyección de la lonja de pescado, que dispone de cámaras frigoríficas, lavaderos de pescado y unos accesos que permiten la entrada de los vendedores, dando adecuada cobertura a unas ventas que se incrementan en la etapa republicana, entre 1931-1935, permitiendo ver los registros como se asciende desde las 350.000 pesetas vendidas hasta llegar a superar las 700.000, y en semejantes términos se sitúa otro puerto adscrito como es el de Cariño.²⁴

El relieve de la pesca en el litoral ha influido en algunos enclaves en mayor proporción, dotando a toda su costa de una predisposición hacia este elemento marítimo, que tiene en el puerto que se analiza un referente, como lo demuestra el que ya en los años cuarenta la empresa PYSBE se va a establecer en Ferrol, continuando la actividad que ya desarrollaba en Pasajes, en principio nace con una capacidad de 14 millones de kilogramos.²⁵

²⁴ Ver referencias y detalles de J.O.P.F., *Memoria*, El Ferrol del Caudillo, 1940, pp. 141-143.

²⁵ M. Espárrago Fernández, "Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España" (Galicia), conferencia citada, p. 40.

En relación a los datos contemplados en el cuadro 3, constatar una tendencia que mantiene oscilaciones frecuentes, situando el tráfico pesquero en algunos años en torno a la cifra de 10 millones de Kg, y en otros la cifra desciende hasta valores que se aproximan a la mitad de ese valor.

2.1.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Una síntesis de las variables más significativas se puede constatar en las tablas 1 a 5, mostrando lo más singular del tráfico en las últimas cuatro décadas del siglo XX.

En la tabla 1 se aprecia un alza del movimiento de mercancías, que se produce desde la mitad de los años setenta gracias al tráfico exterior, ya que el tráfico de cabotaje, que ha experimentado algo de aumento, se mantiene dentro de una cierta estabilidad, aunque se está hablando en la actualidad de unos porcentajes reducidos, que oscilan alrededor del 6% del total.

El capítulo del tráfico exterior se contempla en la tabla 2. Es significativo que a partir de mitad de la década de los años setenta, comience un incremento considerable de las mercancías desembarcadas, que se hace mucho más acusado en los años noventa; parece ser que ello responde al necesario abastecimiento de materias primas, para los sectores industriales ubicados en Ferrol y en San Cibrao.

La tabla 3 refleja el tráfico de mercancías según su presentación. Su observación evidencia, al igual que el resto de variables, el alza que tiene lugar a partir de mitad de los años setenta, sin embargo, en este caso tendrá lugar de forma genérica en los graneles sólidos, principalmente en carbón y chatarra, representando alrededor del 85% del total movido. No obstante, hay una ligera subida en los graneles líquidos en los últimos años, siendo el gran reto que en la actualidad tiene planteado la Autoridad Portuaria, la adecuación de infraestructuras para la mejora del tráfico de mercancía general.

El tráfico de pesca, avituallamiento y local son los registros que alberga la tabla 4, en donde hay que resaltar el descenso significativo que acontece en la pesca fresca, en cierta medida, coincidente con el mayor dinamismo de la actividad comercial del puerto, proceso a considerar desde finales de los años sesenta e inicio de los setenta, sin que los demás apartados demanden una aclaración de los datos.

En la tabla 5 se muestra el número de buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), constatándose una cierta uniformidad en lo que concierne al número, con ligeras oscilaciones desde la década de los años ochenta, sin embargo, en lo que concierne a las T.R.B. reconocer el crecimiento que tiene lugar, sobre todo en la última etapa que se analiza.

2.1.7. TRAFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE FERROL-SAN CIBRAO (1989-2000)

La diversificación de tráfico y la continua transformación de las instalaciones están configurando un nuevo escenario para el puerto de Ferrol y San Cibrao, potenciando la intermodalidad y atendiendo a las necesidades crecientes de los servicios que se demandan. Las mejoras que afectan a las infraestructuras terrestres permiten, junto a las obras que se están llevando a cabo, el crecimiento general de la actividad marítima, afectando positivamente al desarrollo económico comarcal, al entorno gallego y al contexto nacional.

El desglose estadístico de los puertos que constituyen la A. P. de Ferrol-San Cibrao, desde 1989 al año 2000, deja al descubierto el complemento que entre ambos núcleos existe, la observación del cuadro 4 traslada la composición de los distintos tráfico y la parte que cada uno de estos puertos aporta al conjunto.

En los últimos años se advierten varias cuestiones básicas, una relativa al capítulo del tráfico local, el avituallamiento y la pesca, en el que el puerto de Ferrol polariza este tráfico; otra en relación al puerto de San Cibrao, en el que la inicial prevalencia que disponían los graneles sólidos y líquidos, ha dejado paso a una situación de equilibrio entre ambos, finalmente, resaltar que en el apartado de la mercancía general sigue existiendo un predominio del puerto de Ferrol.

La ciudad del Ferrol desde su constitución en siglos pasados fue desarrollándose en el ámbito de los servicios, su riqueza principal se basaría en los frutos que del mar detraía; su futuro es esperanzador pues la puesta en marcha del Centro de Coordinación de Servicios y las nuevas tecnologías, es una realidad que se une a las perspectivas que crea la construcción del puerto Exterior de Canelitas, por lo que debe significarse que el conjunto portuario de Ferrol-San Cibrao se encuentra en un claro proceso de modernización.²⁶

REGISTRO DE MEMORIAS

1940, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

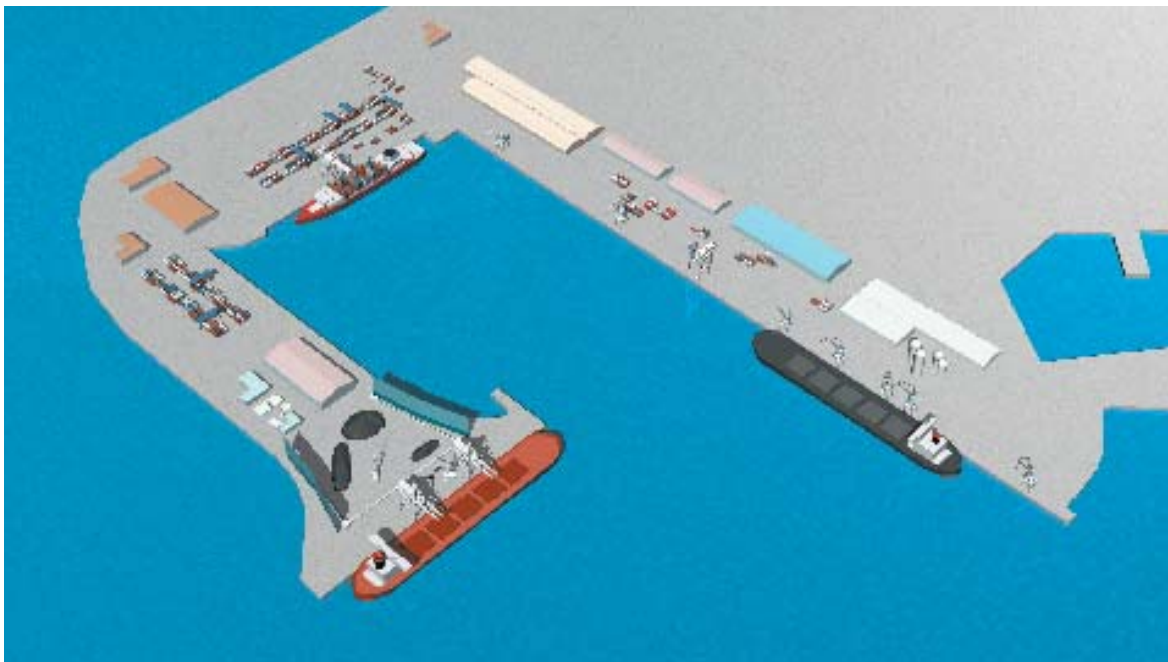
<http://www.puerto-ferrol.com>

ABREVIATURAS

A.P.F.S.C.- Autoridad Portuaria de Ferrol- San Cibrao.

J.O.P.F.- Junta de Obras del Puerto del Ferrol.

PYSBE.- Pesquería y Secaderos de Bacalao de España S.A.



Infografía del Puerto del Ferrol. Año 2004

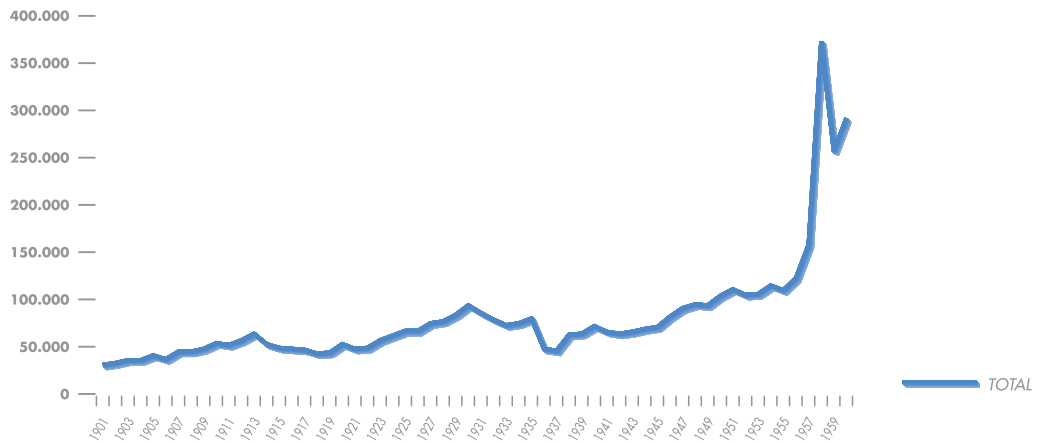
²⁶ G. Grandío Chao, "Ferrol y San Ciprián: una magnífica oportunidad para toda la región", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 112-115.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1901-1960) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1901	31.000	1916	48.000	1931	86.000	1946	82.000
1902	33.000	1917	47.000	1932	79.000	1947	91.000
1903	36.000	1918	43.000	1933	73.000	1948	95.000
1904	36.000	1919	44.000	1934	75.000	1949	94.000
1905	41.000	1920	53.000	1935	80.000	1950	104.000
1906	37.000	1921	48.000	1936	48.000	1951	111.000
1907	45.000	1922	49.000	1937	46.000	1952	105.000
1908	45.000	1923	57.000	1938	63.000	1953	106.000
1909	48.000	1924	62.000	1939	64.000	1954	115.000
1910	54.000	1925	67.000	1940	72.000	1955	110.000
1911	52.000	1926	67.000	1941	66.000	1956	123.000
1912	57.000	1927	75.000	1942	64.000	1957	158.000
1913	64.000	1928	77.000	1943	66.000	1958	373.000
1914	53.000	1929	84.000	1944	69.000	1959	257.000
1915	49.000	1930	94.000	1945	71.000	1960	292.000

Fuente: PUERTO DE FERROL. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: El tráfico de mercancías se refiere al puerto del Ferrol y se presentan originalmente en miles de toneladas.
 No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1901-1960)

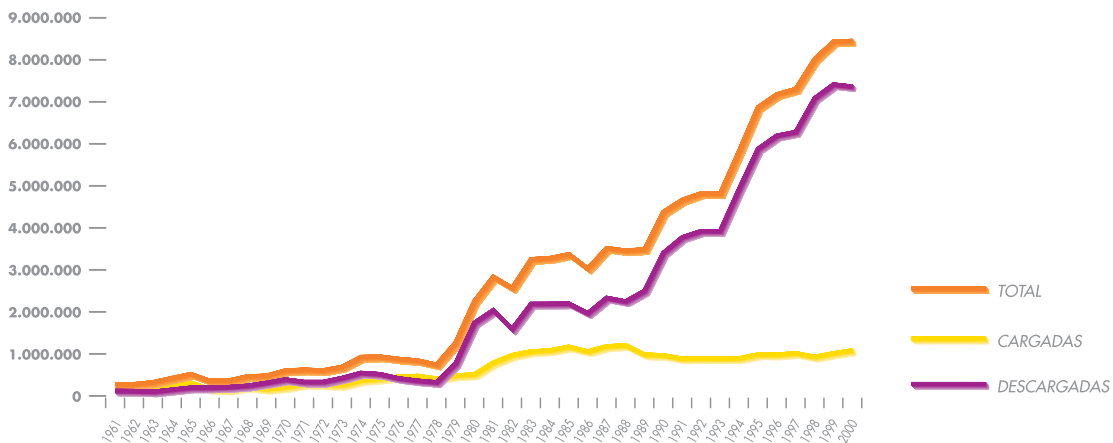


Fuente: Cuadro 1.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1961	148.977	124.834	273.811	1981	796.761	2.044.926	2.841.687
1962	162.341	122.000	284.341	1982	975.717	1.598.230	2.573.947
1963	225.265	104.916	330.181	1983	1.064.338	2.194.914	3.259.252
1964	276.743	152.690	429.433	1984	1.088.470	2.196.348	3.284.818
1965	324.048	201.326	525.374	1985	1.176.264	2.201.785	3.378.049
1966	163.805	201.296	365.101	1986	1.064.475	1.972.113	3.036.588
1967	152.820	215.496	368.316	1987	1.184.779	2.338.999	3.523.778
1968	224.814	247.020	471.834	1988	1.210.564	2.253.251	3.463.815
1969	168.962	315.764	484.726	1989	988.526	2.505.120	3.493.646
1970	213.601	396.485	610.086	1990	972.595	3.410.217	4.382.812
1971	291.668	337.263	628.931	1991	892.093	3.779.996	4.672.089
1972	275.782	336.975	612.757	1992	898.425	3.928.115	4.826.540
1973	265.397	431.312	696.709	1993	894.122	3.926.859	4.820.981
1974	378.417	552.714	931.131	1994	900.826	4.925.211	5.826.037
1975	416.171	523.687	939.858	1995	989.724	5.882.938	6.872.662
1976	462.763	422.814	885.577	1996	985.340	6.198.656	7.183.996
1977	481.616	366.692	848.308	1997	1.023.424	6.286.545	7.309.969
1978	419.486	328.387	747.873	1998	935.543	7.088.891	8.024.434
1979	492.488	774.738	1.267.226	1999	1.018.531	7.418.462	8.436.993
1980	516.076	1.743.910	2.259.986	2000	1.088.784	7.367.311	8.456.095

Fuente: PUERTO DE FERROL. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000)

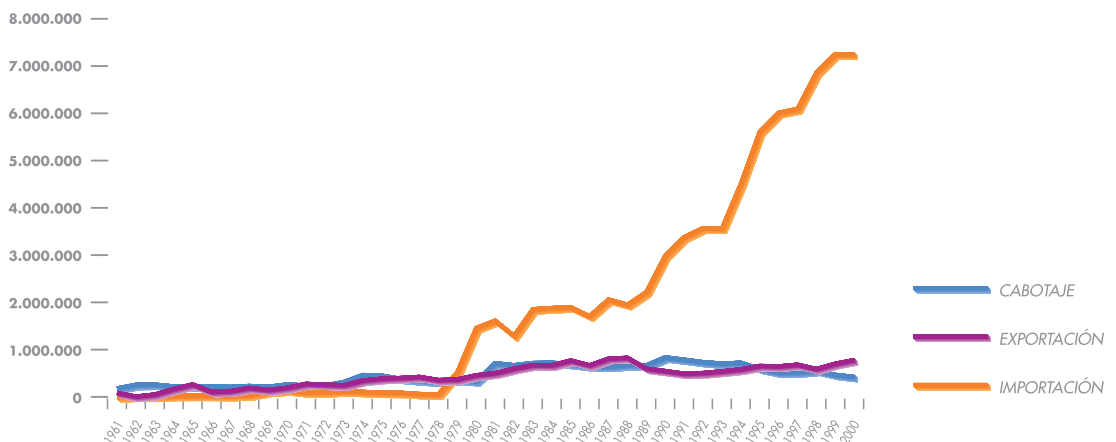
Fuente: Cuadro 1.2.

**Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000) Toneladas**

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Cargadas	Descargadas	Total	Exportación	Importación	Total	
1961	61.342	122.537	183.879	87.635	2.297	89.932	273.811
1962	150.820	109.998	260.818	11.521	12.002	23.523	284.341
1963	170.294	94.817	265.111	54.971	10.099	65.070	330.181
1964	104.101	122.543	226.644	172.642	30.147	202.789	429.433
1965	56.068	170.344	226.412	267.980	30.982	298.962	525.374
1966	54.253	170.950	225.203	109.552	30.346	139.898	365.101
1967	27.024	188.397	215.421	125.796	27.099	152.895	368.316
1968	30.281	206.180	236.461	194.533	40.840	235.373	471.834
1969	19.630	198.401	218.031	149.332	117.363	266.695	484.726
1970	16.315	252.088	268.403	197.286	144.397	341.683	610.086
1971	10.878	236.550	247.428	280.790	100.713	381.503	628.931
1972	12.239	231.792	244.031	263.543	105.183	368.726	612.757
1973	13.766	305.825	319.591	251.631	125.487	377.118	696.709
1974	26.386	441.537	467.923	352.031	111.177	463.208	931.131
1975	26.515	428.789	455.304	389.656	94.898	484.554	939.858
1976	58.126	330.406	388.532	404.637	92.408	497.045	885.577
1977	53.799	300.920	354.719	427.817	65.772	493.589	848.308
1978	58.472	271.135	329.607	361.014	57.252	418.266	747.873
1979	118.194	248.507	366.701	374.294	526.231	900.525	1.267.226
1980	54.028	284.287	338.315	462.048	1.459.623	1.921.671	2.259.986
1981	290.050	427.843	717.893	506.711	1.617.083	2.123.794	2.841.687
1982	372.183	302.778	674.961	603.534	1.295.452	1.898.986	2.573.947
1983	386.381	335.506	721.887	677.957	1.859.408	2.537.365	3.259.252
1984	415.942	310.837	726.779	672.528	1.885.511	2.558.039	3.284.818
1985	401.737	301.282	703.019	774.527	1.900.503	2.675.030	3.378.049
1986	391.491	261.385	652.876	672.984	1.710.728	2.383.712	3.036.588
1987	371.370	274.659	646.029	813.409	2.064.340	2.877.749	3.523.778
1988	378.847	299.466	678.313	831.717	1.953.785	2.785.502	3.463.815
1989	387.264	285.745	673.009	601.262	2.219.375	2.820.637	3.493.646
1990	420.629	420.493	841.122	551.966	2.989.724	3.541.690	4.382.812
1991	395.450	396.291	791.741	496.643	3.383.705	3.880.348	4.672.089
1992	388.344	351.651	739.995	510.081	3.576.464	4.086.545	4.826.540
1993	348.679	361.116	709.795	545.443	3.565.743	4.111.186	4.820.981
1994	312.467	415.567	728.034	588.359	4.509.644	5.098.003	5.826.037
1995	330.244	268.920	599.164	659.480	5.614.018	6.273.498	6.872.662
1996	334.750	183.282	518.032	650.590	6.015.374	6.665.964	7.183.996
1997	337.171	188.306	525.477	686.253	6.098.239	6.784.492	7.309.969
1998	341.206	220.870	562.076	594.337	6.868.021	7.462.358	8.024.434
1999	311.884	159.434	471.318	706.647	7.259.028	7.965.675	8.436.993
2000	304.856	121.776	426.632	783.928	7.245.535	8.029.463	8.456.095

Fuente: PUERTO DE FERROL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000)**



Fuente: Cuadro 1.3.

Tráfico exterior A.P. de Ferrol-San Cibrao (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	73	1.243	Otros minerales y residuos metálicos	58	604
Chatarra de hierro	9	152	Productos siderúrgicos	16	165
Productos siderúrgicos	4	67	Resto mercancías	27	280
Maderas y corcho	3	49	Total	100	1.049
Carbón y coque de petróleo	3	45			
Productos químicos	2	26			
Resto mercancías	7	117			
Total	100	1.699			

Gráfico 3.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

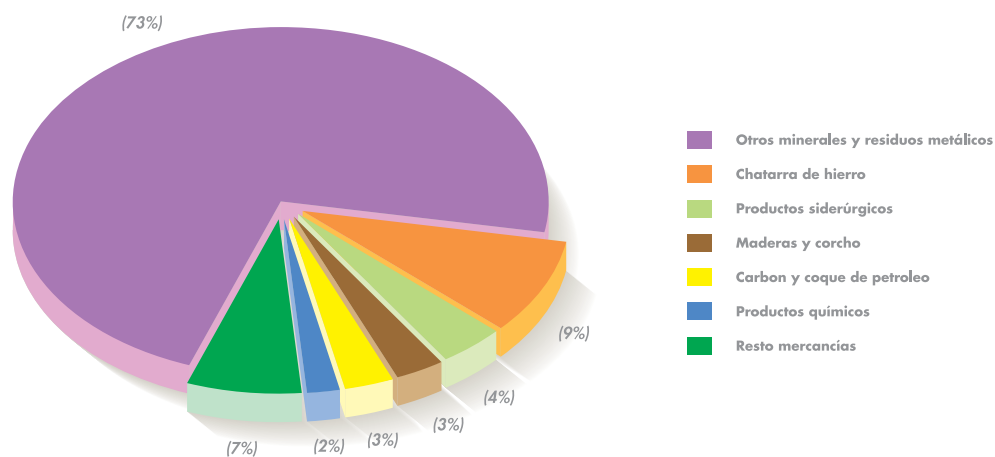
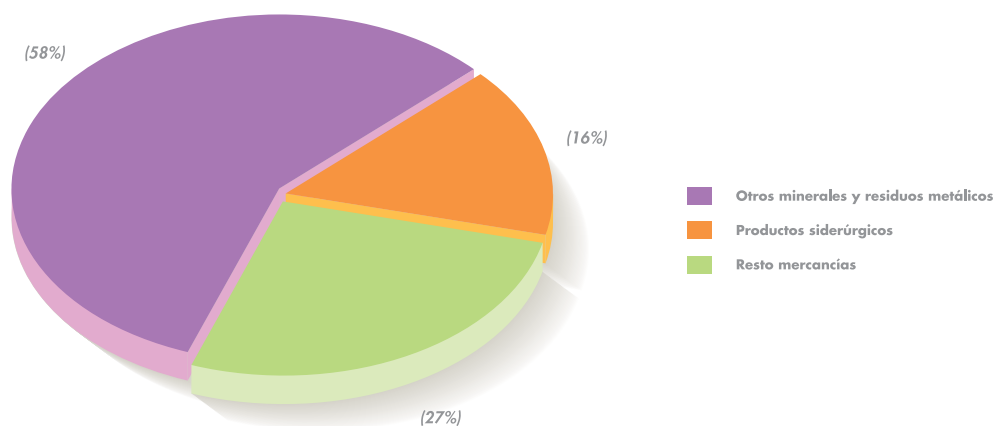


Gráfico 3.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Ferrol-San Cibrao (1981-1985) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	78	6.685	Otros minerales y residuos metálicos	53	1.724
Carbón y coque de petróleo	12	1.026	Productos siderúrgicos	22	713
Chatarra de hierro	7	634	Materiales de construcción	9	286
Productos químicos	1	128	Maderas y corcho	7	228
Maderas y corcho	1	43	Otros productos metalúrgicos	5	159
Resto mercancías	0,5	42	Carbón y coque de petróleo	1	38
Total	100	8.558	Resto mercancías	3	89
			Total	100	3.237

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

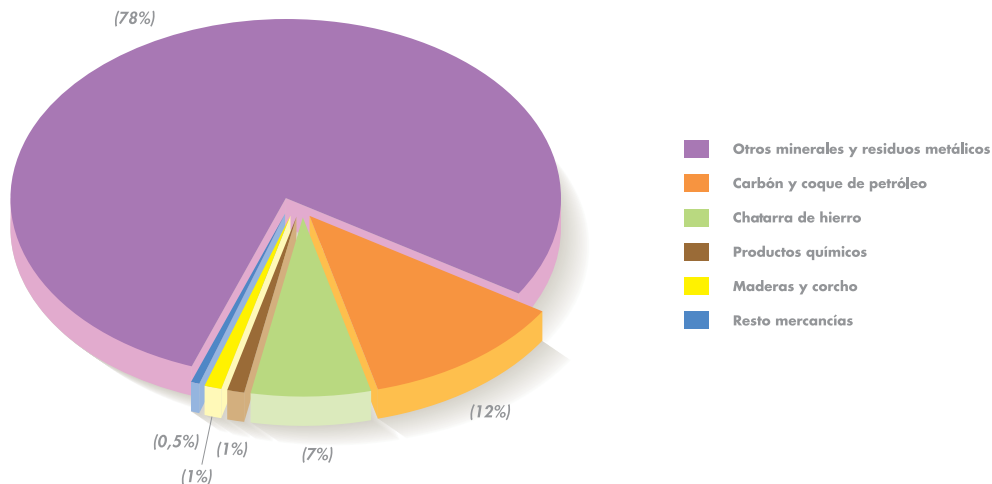
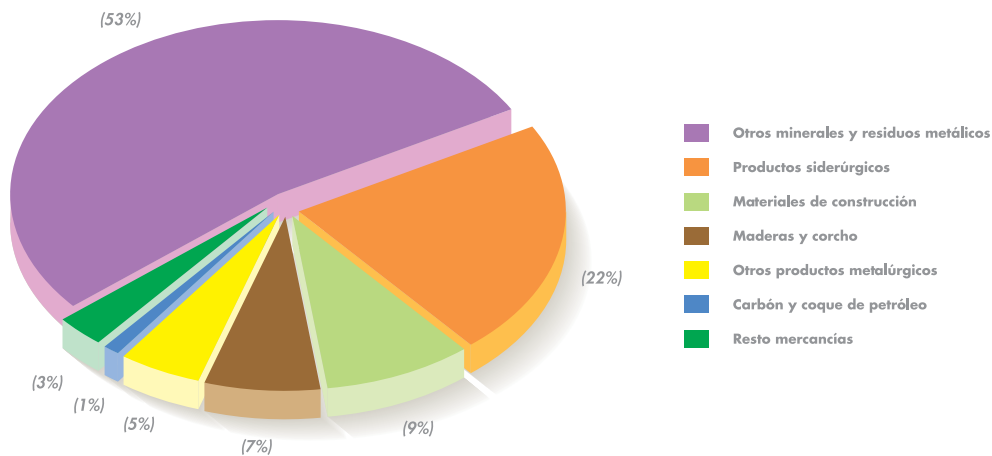


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Ferrol-San Cibrao (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	77	8.373	Otros minerales y residuos metálicos	59	2.049
Chatarra de hierro	11	1.178	Maderas y corcho	18	635
Carbón y coque de petróleo	9	1.006	Productos siderúrgicos	10	349
Productos químicos	1	160	Otros productos metalúrgicos	8	273
Maderas y corcho	1	103	Carbón y coque de petróleo	2	68
Resto mercancías	1	118	Resto mercancías	3	97
Total	100	10.938	Total	100	3.471

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

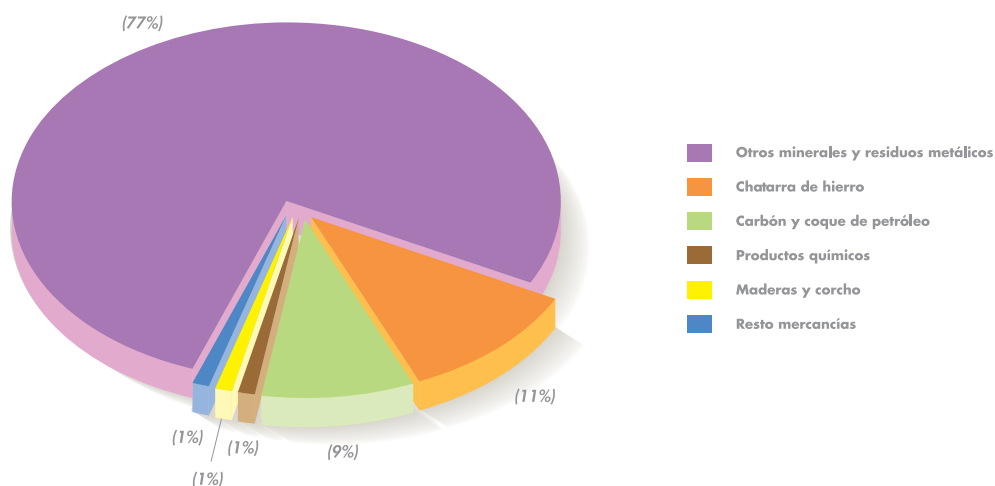
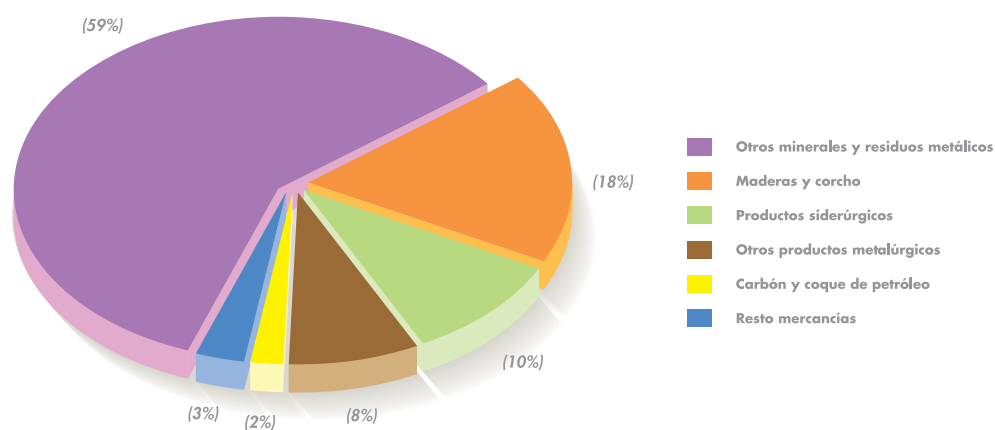


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Ferrol-San Cibrao (1991-1995) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros minerales y residuos metálicos	51	10.471	Productos químicos	49	1.363
Carbón y coque de petróleo	34	7.033	Otros minerales y residuos metálicos	25	689
Chatarra de hierro	10	1.986	Productos siderúrgicos	11	321
Productos químicos	2	458	Otros productos metalúrgicos	10	271
Productos petrolíferos refinados	1	274	Maderas y corcho	4	117
Maderas y corcho	1	162	Carbón y coque de petróleo	1	18
Resto mercancías	1	266	Resto mercancías	1	20
Total	100	20.650	Total	100	2.799

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

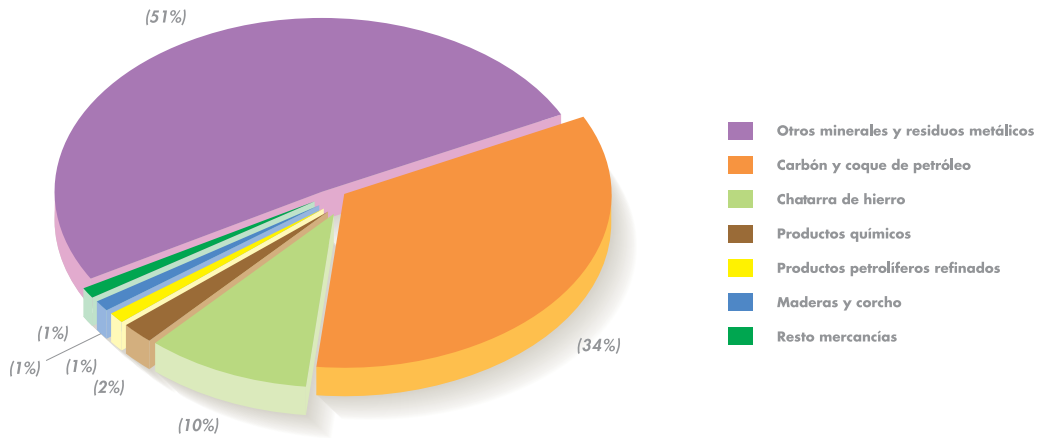
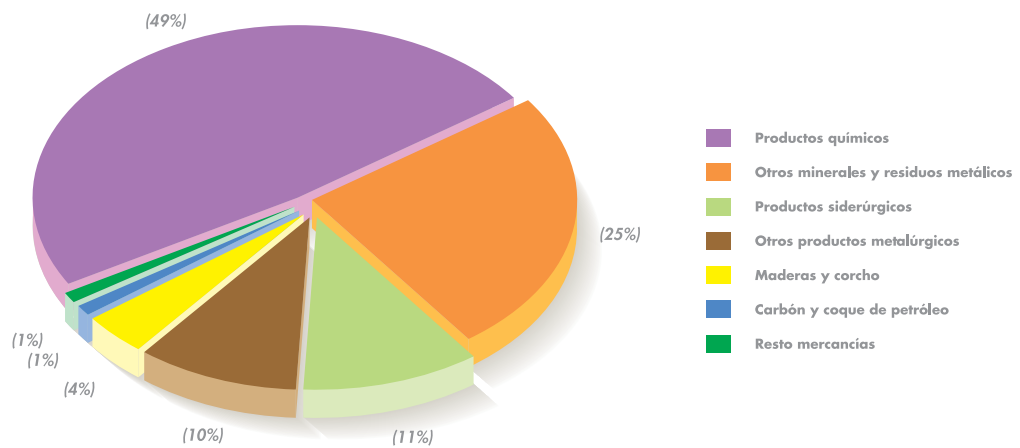


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Ferrol-San Cibrao (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	41	13.865	Productos químicos	75	2.578
Otros minerales y residuos metálicos	37	12.428	Productos siderúrgicos	8	285
Productos petrolíferos refinados	8	2.613	Otros minerales y residuos metálicos	6	219
Chatarra de hierro	7	2.208	Otros productos metalúrgicos	5	182
Maderas y corcho	2	721	Maderas y corcho	4	121
Productos químicos	2	635	Resto mercancías	1	37
Resto mercancías	3	1.016	Total	100	3.422
Total	100	33.486			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

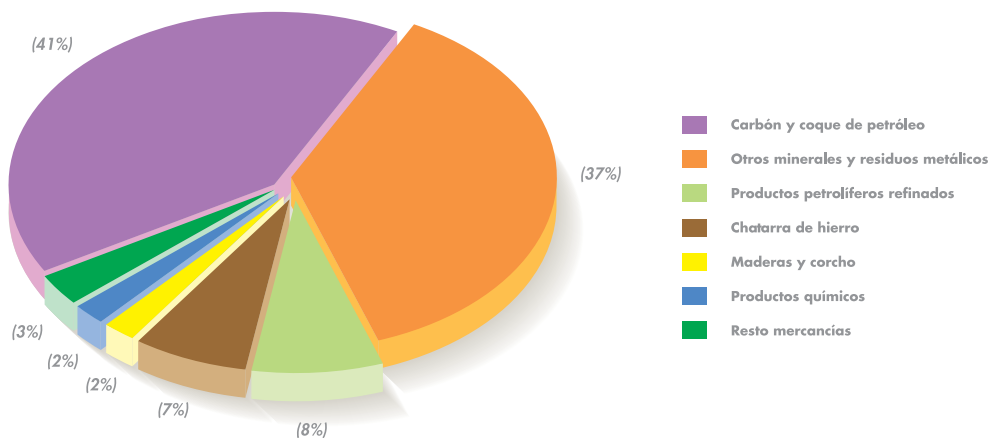
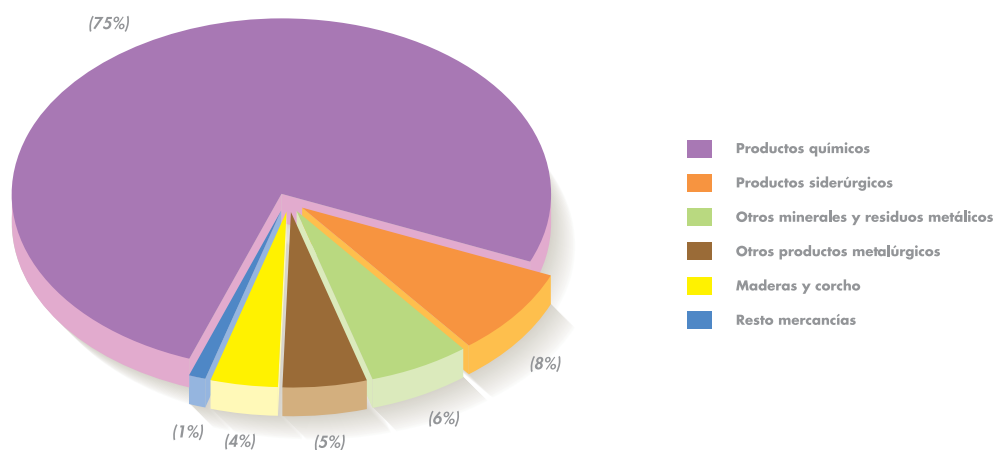


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



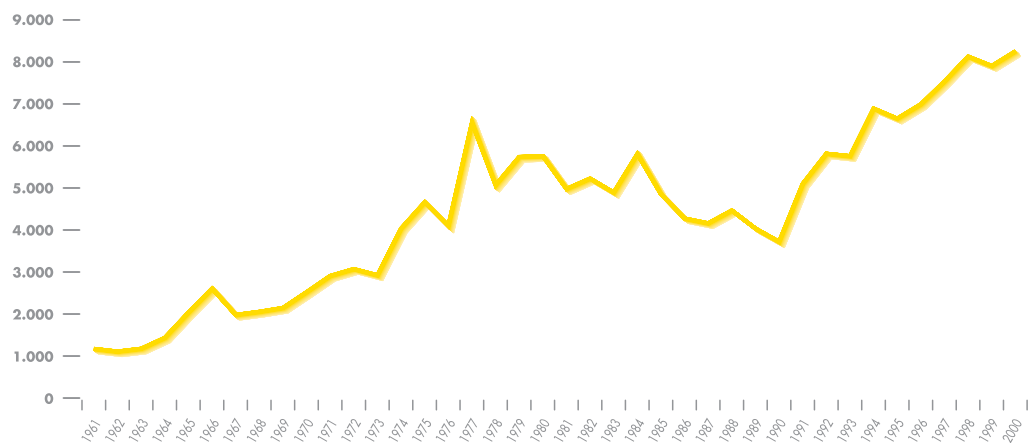
Cuadro 2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1961	588	690.400	1.174	466	1981	954	4.751.223	4.980	2.979
1962	686	761.247	1.110	414	1982	771	4.030.537	5.228	3.338
1963	668	786.507	1.177	494	1983	829	4.058.191	4.895	3.932
1964	739	1.061.025	1.436	581	1984	827	4.805.921	5.811	3.972
1965	882	1.797.726	2.038	596	1985	842	4.085.445	4.852	4.012
1966	890	2.320.720	2.608	410	1986	784	3.352.808	4.277	3.873
1967	793	1.571.366	1.982	464	1987	804	3.346.884	4.163	4.383
1968	753	1.548.270	2.056	627	1988	744	3.323.850	4.468	4.656
1969	836	1.795.397	2.148	580	1989	772	3.117.012	4.038	4.525
1970	843	2.127.257	2.523	724	1990	869	3.235.413	3.723	5.044
1971	782	2.275.135	2.909	804	1991	892	4.551.756	5.103	5.238
1972	869	2.671.377	3.074	705	1992	892	5.191.214	5.820	5.411
1973	949	2.777.226	2.926	734	1993	828	4.770.829	5.762	5.822
1974	1.035	4.178.724	4.037	900	1994	926	6.384.427	6.895	6.292
1975	845	3.941.142	4.664	1.112	1995	994	6.615.547	6.655	6.914
1976	859	3.522.064	4.100	1.031	1996	1.015	7.101.720	6.997	7.078
1977	667	4.373.425	6.557	1.272	1997	985	7.427.956	7.541	7.421
1978	548	2.778.574	5.070	1.365	1998	1.051	8.546.863	8.132	7.635
1979	628	3.605.807	5.742	2.018	1999	993	7.852.911	7.908	8.496
1980	682	3.929.032	5.761	3.314	2000	1.015	8.379.860	8.256	8.331

Fuente: PUERTO DE FERROL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

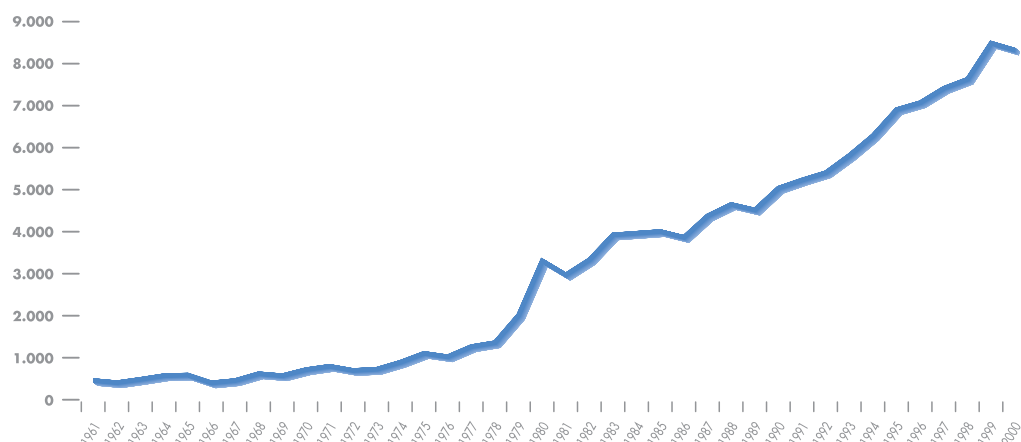
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 8. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000)



Fuente: Cuadro 2.

Gráfico 9. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Ferrol-San Cibrao (1961-2000)



Fuente: Cuadro 2.

Cuadro 3. Pesca fresca A.P. de Ferrol-San Cibrao (1950-1961) Kilogramos

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1950	10.362.326	1953	6.946.247	1956	7.746.339	1959	6.072.810
1951	10.553.024	1954	11.321.966	1957	5.837.283	1960	10.170.270
1952	12.456.774	1955	13.062.235	1958	6.625.888	1961	10.231.003

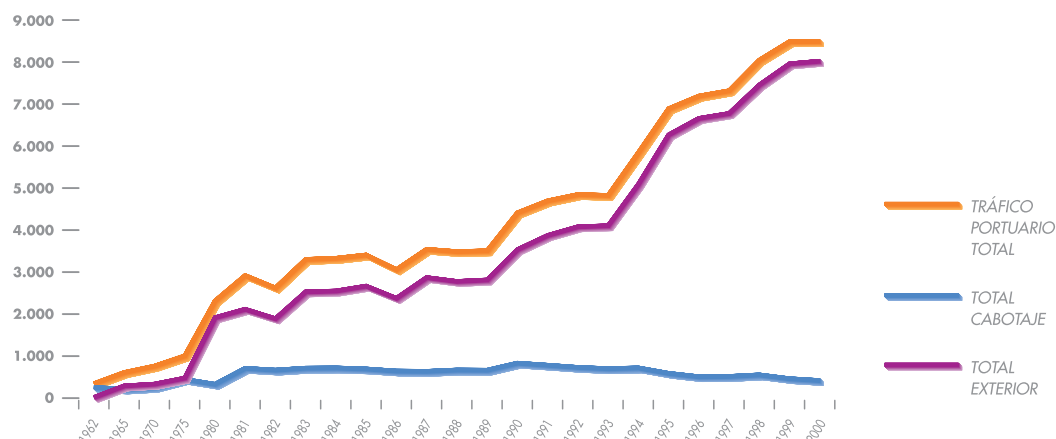
Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia. Nota: Los datos corresponden al puerto de Ferrol.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	352	618	770	1.013	2.319	2.927	2.630	3.311	3.337	3.416	3.066	3.551	3.496
Total cabotaje (I)	261	226	268	455	338	718	675	722	727	703	653	646	678
Total exterior (I)	24	299	342	485	1.922	2.124	1.899	2.537	2.558	2.675	2.384	2.878	2.786
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	3.515	4.418	4.704	4.854	4.834	5.851	6.896	7.198	7.325	8.053	8.494	8.499	
Total cabotaje (I)	673	841	792	740	710	728	599	518	525	562	471	427	
Total exterior (I)	2.821	3.542	3.880	4.087	4.111	5.098	6.273	6.666	6.784	7.462	7.966	8.029	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

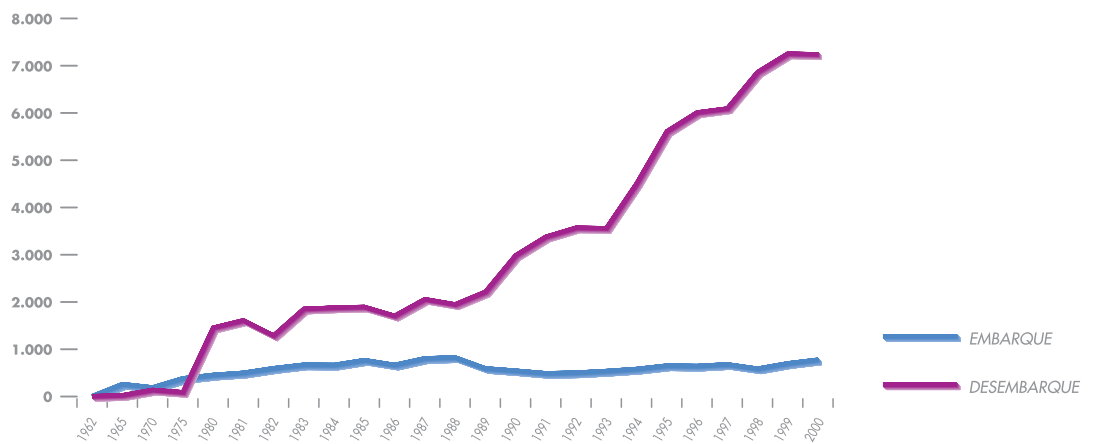


Fuente: Tabla I.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1962/2000)
Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	12	268	197	390	462	507	604	678	673	775	673	813	832
Desembarque	12	31	144	95	1.460	1.617	1.295	1.859	1.886	1.901	1.711	2.064	1.954
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	601	552	497	510	545	588	659	651	686	594	707	784	
Desembarque	2.219	2.990	3.384	3.576	3.566	4.510	5.614	6.015	6.098	6.868	7.259	7.246	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

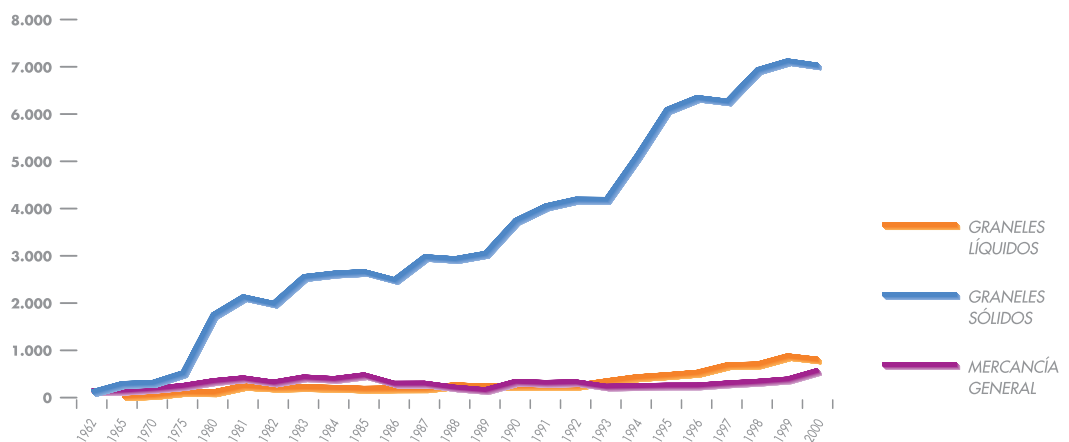


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	0	50	73	139	130	266	229	240	227	207	214	215	283
Graneles sólidos	132	309	330	534	1.762	2.146	2.006	2.571	2.644	2.678	2.508	2.993	2.950
Mercancía general	152	167	207	266	368	429	339	448	414	493	314	316	231
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	253	271	273	272	365	451	495	546	705	721	896	823	
Graneles sólidos	3.062	3.759	4.067	4.210	4.205	5.113	6.104	6.362	6.285	6.948	7.137	7.045	
Mercancía general	178	354	332	345	251	262	274	275	320	355	404	588	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



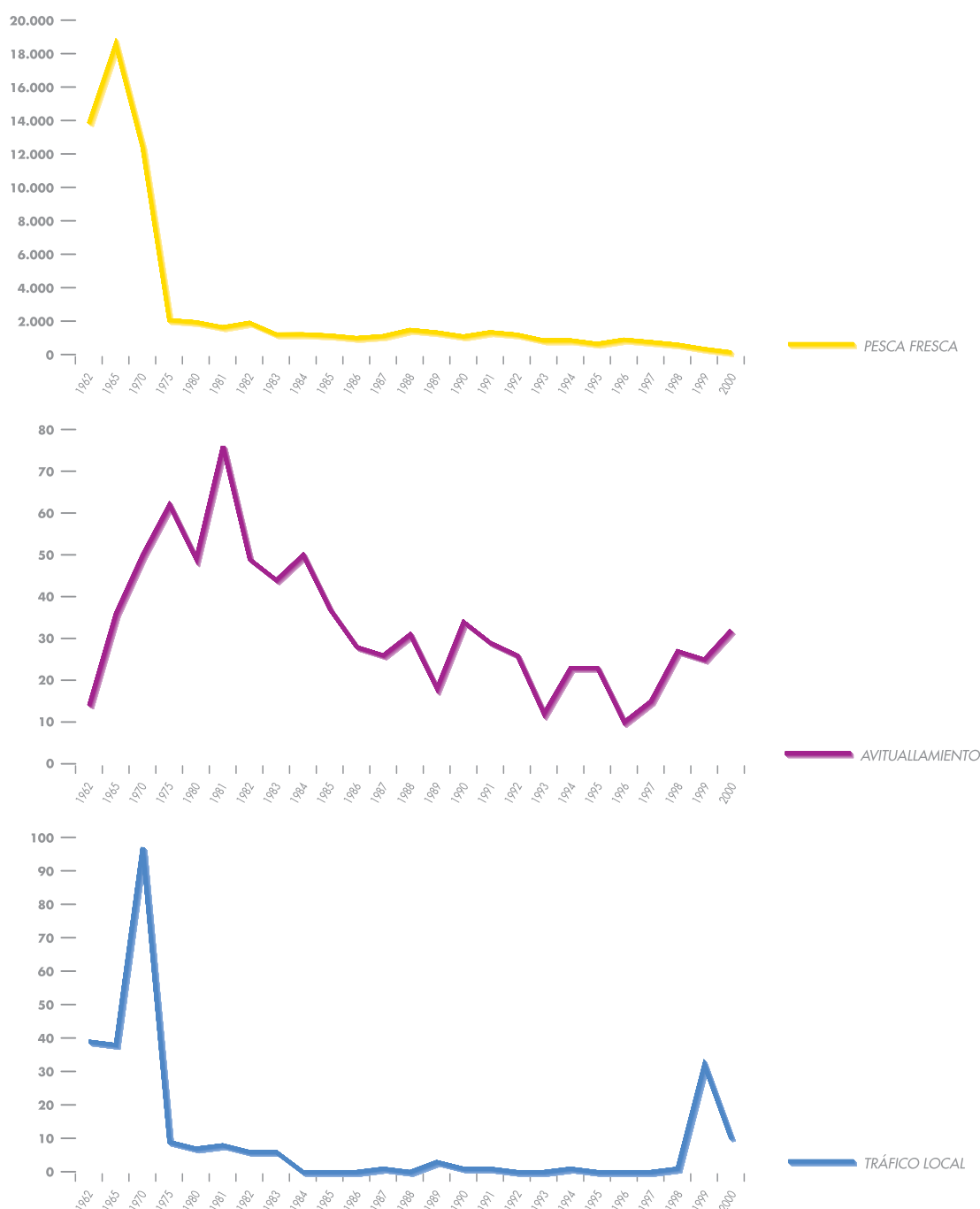
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	13.843	18.569	12.411	2.072	1.951	1.644	1.915	1.220	1.225	1.153	1.002	1.117	1.490
Avituallamiento	14	36	50	62	49	76	49	44	50	37	28	26	31
Tráfico local	39	38	97	9	7	8	6	6	0	0	0	1	0

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	1.338	1.097	1.351	1.205	858	865	656	906	762	608	348	147
Avituallamiento	18	34	29	26	12	23	23	10	15	27	25	32
Tráfico local	3	1	1	0	0	1	0	0	0	1	32	10

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

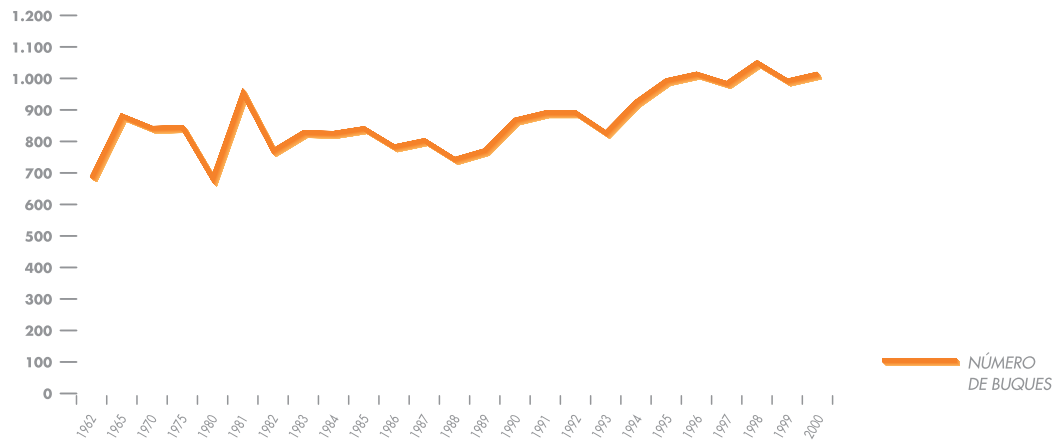


Fuente: Tabla 4.

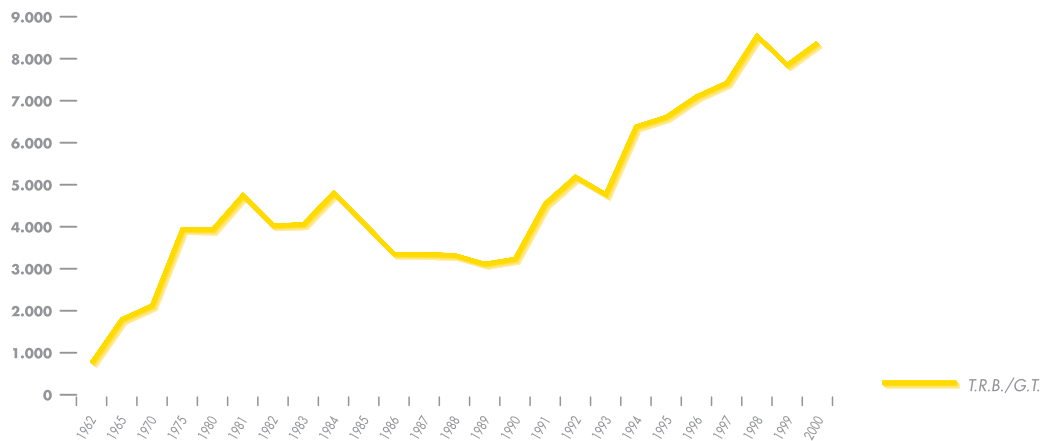
Tabla 5. Otros datos A.P. de Ferrol-San Cibrao (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	686	882	843	845	682	954	771	829	827	842	784	804	744
T.R.B./G.T. (miles)	761	1.798	2.127	3.941	3.929	4.751	4.031	4.058	4.806	4.085	3.353	3.347	3.324
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	772	869	892	892	828	926	994	1.015	985	1.051	993	1.015	
T.R.B./G.T. (miles)	3.117	3.235	4.552	5.191	4.771	6.384	6.616	7.102	7.428	8.547	7.853	8.380	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.

Cuadro 4. Tráfico de los Puertos A.P. de Ferrol-San Cibrao (1989-2000) Toneladas

	1989			1990		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	432	340	772	504	365	869
G.T. (miles)	1.261	1.856	3.117	1.192	2.044	3.236
Graneles líquidos	31.978	221.296	253.274	45.677	224.992	270.669
Graneles sólidos	742.798	2.319.092	3.061.890	973.781	2.784.807	3.758.588
Mercancía general	108.257	70.225	178.482	223.160	130.395	353.555
Tráfico local	2.480	0	2.480	535	0	535
Avituallamiento	17.994	0	17.994	33.511	0	33.511
Pesca	1.338	0	1.338	1.097	0	1.097
Total Mercancías	904.845	2.610.613	3.515.458	1.277.761	3.140.194	4.417.955

	1991			1992		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	521	371	892	546	346	892
G.T. (miles)	2.516	2.035	4.551	3.367	1.824	5.191
Graneles líquidos	29.003	243.785	272.788	49.233	222.356	271.589
Graneles sólidos	1.279.315	2.787.767	4.067.082	1.827.602	2.382.475	4.210.077
Mercancía general	195.140	137.079	332.219	194.570	150.521	345.091
Tráfico local	1.204	0	1.204	195	0	195
Avituallamiento	29.185	0	29.185	25.667	0	25.667
Pesca	1.351	0	1.351	1.205	0	1.205
Total Mercancías	1.535.198	3.168.631	4.703.829	2.098.472	2.755.352	4.853.824

	1993			1994		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	466	362	828	584	342	926
G.T. (miles)	2.590	2.181	4.771	4.045	2.339	6.384
Graneles líquidos	60.215	304.349	364.564	123.952	327.123	451.075
Graneles sólidos	1.312.272	2.892.676	4.204.948	2.001.173	3.111.671	5.112.844
Mercancía general	173.843	77.626	251.469	219.353	42.765	262.118
Tráfico local	249	0	249	1.297	0	1.297
Avituallamiento	12.117	0	12.117	22.508	0	22.508
Pesca	858	0	858	866	0	866
Total Mercancías	1.559.554	3.274.651	4.834.205	2.369.149	3.481.559	5.850.708

	1995			1996		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	616	378	994	623	392	1.015
G.T. (miles)	4.242	2.373	6.615	4.595	2.507	7.102
Graneles líquidos	153.627	341.518	495.145	195.669	352.746	548.415
Graneles sólidos	3.022.338	3.081.474	6.103.812	3.047.600	3.314.731	6.362.331
Mercancía general	216.334	57.371	273.705	199.238	77.387	276.625
Tráfico local	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	22.786	0	22.786	9.805	0	9.805
Pesca	656	0	656	906	0	906
Total Mercancías	3.415.741	3.480.363	6.896.104	3.453.218	3.744.864	7.198.082

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4. Tráfico de los Puertos A.P. de Ferrol-San Cibrao (1989-2000) Toneladas (Cont.)

	1997			1998		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	599	386	985	684	367	1.051
G.T. (miles)	4.919	2.509	7.428	6.066	2.481	8.547
Graneles líquidos	298.343	406.291	704.634	354.579	366.546	721.125
Graneles sólidos	3.082.538	3.202.614	6.285.152	3.674.142	3.274.304	6.948.446
Mercancía general	229.464	90.719	320.183	294.916	59.947	354.863
Tráfico local	2	0	2	716	0	716
Avituallamiento	14.580	0	14.580	26.950	0	26.950
Pesca	762	0	762	608	0	608
Total mercancías	3.625.689	3.699.624	7.325.313	4.351.911	3.700.797	8.052.708

	1999			2000		
	Ferrol	San Cibrao	Total	Ferrol	San Cibrao	Total
Nº de buques	642	351	993	690	325	1.015
G.T. (miles)	5.359	2.494	7.853	5.734	2.646	8.380
Graneles líquidos	519.853	376.189	896.042	434.039	388.584	822.623
Graneles sólidos	3.741.010	3.396.375	7.137.385	3.591.650	3.453.509	7.045.159
Mercancía general	346.704	56.862	403.566	544.468	43.845	588.313
Tráfico local	31.733	0	31.733	10.142	0	10.142
Avituallamiento	24.910	0	24.910	32.213	0	32.213
Pesca	348	0	348	147	0	147
Total mercancías	4.664.558	3.829.426	8.493.984	4.612.659	3.885.938	8.498.597

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Puerto de A Coruña.



2.2. Autoridad Portuaria de A Coruña

*“En efecto este puerto (A Coruña) ha sido siempre uno de los más frecuentados del reino, por dar franca entrada a todos los buques que navegan por esta costa, a quienes los vientos a veces impetuosos que corren desde el nordeste al noroeste, obligan a tomarle con necesidad o sin ella, pudiéndole también salir de él cómodamente con todos los demás.”*¹

2.2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE A CORUÑA

Los orígenes del puerto de A Coruña se sitúan en la prehistoria, ya que existieron factores que contribuyeron a hacer de sus aguas un lugar seguro para la navegación, las especiales condiciones del espacio marítimo permitían a los buques practicar con comodidad las maniobras para entrar al “puerto”, y además, los asentamientos humanos eran factibles gracias a la Península que cerrando por el Oeste la Bahía, dejaba las labores de defensa circunscritas a un estrecho Istmo, pues el resto se encontraba rodeado por acantilados de difícil acceso.²

El pueblo de los ártabros era una tribu celta que se extendía desde la Ría de Arosa hasta la de Ortigueira, estableciéndose en el contorno de los castros de Santa María de Oza, Elviña, Nostián y A Zapateira, por lo que pueden considerarse los primitivos coruñeses.

El nombre que recibiría el primer puerto en el que se ejercía el comercio sería *Brigancia*, concentrando una actividad exportadora de pescado hacia los puertos cantábricos, para desde allí dirigirse hacia el canal y el golfo de Vizcaya, por tanto, esa ubicación en la mediación de A Coruña benefició el tráfico mercantil y propició la constitución de un gran enclave que participaba de ambos sistemas, al reunir las mejores condiciones para la navegación en ambos sentidos. El lugar era fuente de estaño y otras riquezas, como lo prueba que Estrabón destacara, que el suelo tiene eflorescencias de plata, estaño y oro blanco, mezclado con plata.³

A orillas del mar en la llamada Brigancia la actividad pesquera representaría un capítulo de interés, fabricándose embarcaciones de forma rudimentaria, pues empleaban mimbre y un revestimiento de cuero, técnicas que sólo permitían una navegación costera de cabotaje. Y se conoce que ya en el siglo II a.C. arribaban al puerto naves que traían vinos de la Campania y de Sicilia.⁴

En el extremo Noroeste de la Península las tres Rías hermanas de Ferrol, Betanzos y Coruña, formarían un potente entrante costero, en cuya entrada figuraría la antigua torre de señales romana, llamada *de Hércules*, como fiel testimonio de la temprana vocación marítima de este enclave.⁵

La historia de esta torre es antiquísima, algunos atribuyen su construcción a los fenicios, siguiendo las referencias que se dan en la 1ª Memoria que se edita por la Junta de Obras del Puerto, el faro se habría diseñado a imitación del de Alejandría, fundándose en la tradición o mito de las luchas de Hércules y Gerión. La rampa exterior que rodeaba el edificio hasta llegar a la cúspide, servía para

¹ J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971, p. 44.

² El conocimiento de la historia de las ciudades marítimas está ligado a su propio desarrollo como urbe, por ello es interesante la consulta de algunas obras como A. Castillo López, *Notas a la historia antigua de A Coruña*, A Coruña, 1948, y F. Tettamancy Gastón, *Apuntes para la Historia comercial de A Coruña*, A Coruña, 1900. Entre las de reciente publicación se citan: J. R. Barreiro Fernández, *Historia de la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Biblioteca Gallega, 1986, y A. González Catoyra, *Cronología coruñesa: 1901-1993*, A Coruña, 1994.

³ Texto citado por A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1996, p. 18.

⁴ Ver A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., especialmente el capítulo “Brigantia, el primer puerto de la ciudad”, op. cit., pp. 17-26.

⁵ VV. AA., *Puertos españoles en la historia*, Madrid, CEHOPU, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1994, p. 257.

alcanzar la cumbre y poder nutrir de maderas resinosas, que eran prendidas de manera continua, a fin de que la llama sirviera de guía a las naves durante la noche, quedando unos residuos de humo en el ambiente que cumplirían esta función en las horas de sol.

A nivel de estructura representa un tiempo de esplendor comercial, más adelante, "... , nada se dice de la existencia del faro al narrar la llegada de Julio Cesar á estas playas, ni tampoco se le cita en el siglo II a pesar de que Ptolomeo menciona á esta población entre las más importantes de las marítimas de esta costa. Solo se habla de él de manera indubitada en el siglo V, época en la que, apreciando ya debidamente las especiales condiciones del seno ó golfo comprendido entre Prioriño y Punta Herminia, fue llamado por los romanos "Portus mágnum artabrorum".⁶

La romanización debió ser un proceso lento y estaría influido por el comercio marítimo. En estos primeros siglos de nuestra Era los principales intercambios se ceñirán a productos tan apreciados como los vinos, granos, aceites, pescados y metales, venían salazones de la Bética, y partían el codiciado estaño y la pesca, reflejando que el marisqueo siguió teniendo un hueco en el contexto de la época. El desarrollo comercial se hacía patente al habilitarse una "estación aduanera", para facilitar el cobro de los impuestos de las mercancías que se movían en el puerto.⁷

La prosperidad de Brigantium sufriría un progresivo decaimiento en los siglos III y IV, donde las comunicaciones terrestres se imponen, declinando el interés de las rutas a través del mar, quedando interrumpido por las frecuentes irrupciones de piratas, provocando que los vecinos se trasladaran al interior, para librarse de los primeros ímpetus de los enemigos, permitiendo la defensa de los intereses ciudadanos, y aunque algunos pescadores seguían faenando en estas aguas, los nuevos pueblos que dominarán Galicia, como los suevos y posteriormente los visigodos, atenderán a la riquezas del suelo en vez de potenciar las del mar, y de esta forma el puerto dejará de ejercer sus funciones más características.⁸

El abandono de las instalaciones portuarias por las ya mencionadas incursiones piratas y el asentamiento de la urbe en el interior por motivos de seguridad, quedaría en suspenso y se entraría en una nueva fase a partir de la política de repoblación que sigue Alfonso IX, fundando la Villa de Cruña en el año 1208, con el objetivo de trasladar el tráfico marítimo de El Burgo al "Puerto viejo de La Torre", al estar mejor situado, así va creciendo el puerto, localizado al Sur de la Península llamada El Parrote, a la entrada de la Ría, generando en su parte más abrigada del exterior y a lo largo del Istmo, un barrio marinero, el de la Pescadería.⁹

En los anales de su historia se recogen otras noticias relevantes, que revelan el resurgimiento del tráfico marítimo, citándose entre ellas, el que Sancho IV confirmara los privilegios que ya existían de otorgar a A Coruña la jurisdicción sobre el terreno de dos leguas en su contorno con las aguas, los pastos, las maderas, etc. Y así van creciendo ciudad y puerto, dos elementos que caminan inseparablemente unidos, de tal modo que cuando el puerto de A Coruña recobra su interés a partir del siglo XII, es el momento del renacimiento urbano en todo el litoral gallego.

La nueva Villa tempranamente amurallada por los peligros del mar, se alzó en el extremo Sur de la Península coruñesa, concentrando su actividad marítima en la exportación de los excedentes de pesca y en la importación de la sal necesaria para su conservación, procedentes de las salinas de Aveiro y Setúbal en Portugal y de la Bretaña Francesa, además, se exportaban también vinos, maderas y cueros principalmente, y entraban manufacturas textiles, hierro, sobre todo de las Vascongadas y Santander, siendo el grano en época de escasez otro de los elementos comerciales. Todo ello en un escenario de actividad, que se fue extendiendo progresivamente hacia los puertos del Mediterráneo y del Atlántico Norte, desde las vecinas costas de Portugal y del Cantábrico.¹⁰

⁶ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, A Coruña, Imprenta y Fotografiado de Ferrer, 1909, p. 14.

⁷ A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 21-22.

⁸ A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 25-26.

⁹ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, mem. cit., 1909, p. 14.

¹⁰ A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 30-32.

El puerto de A Coruña se vería impulsado por normativas regias, entre las que destacan la orden que dicta Alfonso XI en 1345, al objeto de que los vecinos de Betanzos puedan cargar en su puerto toda clase de géneros de “libre circulación”, pero de obligado retorno en las descargas en A Coruña, haciendo factible la obtención de recursos para el puerto. Enrique IV le concedería licencia para que pudieran circular libremente dos naves inglesas, derecho que disfrutarían otras dos naves coruñesas. Y Carlos I favorecería el acceso al puerto, al liberalizarlo de los tributos que debían de satisfacerse, si deseaban fondear en determinado lugar del recinto, lo que llevaba a las naves a permanecer en parajes menos seguros.¹¹

A lo largo del siglo XIII los barcos coruñeses recorrerán todo el Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha, llegando a los puertos vizcainos y a Burdeos, Oléron, Nantes, Bayonne, La Rochelle, St. Malo, Brest, Rouen y Dieppe, como recintos franceses; en la zona de Flandes tocarán principalmente los puertos de Brujas, Arneimuden y Amberes y en relación a Inglaterra deben mencionarse a Londres, Exeter, Bristol, Sandwich, Plymouth, Dartmouth y Southampton, siendo a finales del siglo XIII cuando los buques genoveses y venecianos comiencen a hacer escala con regularidad en el puerto de A Coruña.¹²

Además, existía otro elemento clave para el desarrollo de la Villa y era el tránsito como puerto del Apóstol, recibiendo en este tiempo un flujo de peregrinos que llegaban por ruta marítima, lo que marcaría definitivamente el engrandecimiento del puerto y la cesión de diversos privilegios regios, tales como la carga y descarga en régimen de monopolio de la sal, desencadenando la obtención de algunas prebendas, como el reconocimiento del título de ciudad por Juan II en 1446.

Los Reyes Católicos concederían la celebración de una feria franca de treinta días dentro del recinto amurallado, lo que favorecía la vida portuaria, y ya bajo la dinastía de los Austrias, se debe mencionar la constitución de la sede de la Capitanía y de la Real Audiencia en A Coruña, convirtiéndose en la capital administrativa, militar y marítima de Galicia y en su mejor enclave comercial, sin embargo, el fracaso del intento de crear una Casa de Contratación para el comercio de especias con las Molucas y la exclusión del comercio americano, acabaron por truncar el desarrollo marítimo pesquero en Galicia y amenazaron sus rutas comerciales.¹³

Y la ciudad siguió viviendo el asedio y ataque, ahora de los ingleses, a las órdenes del general Drake en 1589 y al mando del general Norris, se apoderaron del recinto portuario y de los galeones que no estaban protegidos por las fortificaciones de la plaza, por ello se sucederán las obras de fortificación y defensa de la ciudad y su puerto, pero marcando unas directrices de actuación más acordes con estos principios, que con obras que puedan calificarse como específicas en beneficio de la actividad mercantil.¹⁴

El sector pesquero decaería en Galicia en el siglo XVI, circunstancia estrechamente relacionada con el período bélico que vive Europa en este tiempo e influenciado por la actividad corsaria que se desarrollará en las proximidades de la costa, pero a pesar de estos inconvenientes el tráfico marítimo seguía estando presente. A tenor de las cifras que se manejan parece que el diezmo de la mar y el de la sal suponían el cincuenta por ciento de la alcabala, mientras que el pescado salado alcanzaba el veinte por ciento y finalmente, el capítulo de los vinos ostentaba alrededor de un diez por ciento.¹⁵

A partir de la segunda mitad del siglo XVI Coruña pasa a ser Plaza Fuerte, y los intereses militares van a primar sobre los comerciales, por ello, en 1563, Felipe II instalará en la ciudad las sedes de la Capitanía General de Galicia y de la Real Audiencia, otorgándole el título de *fuerte y guarda del*

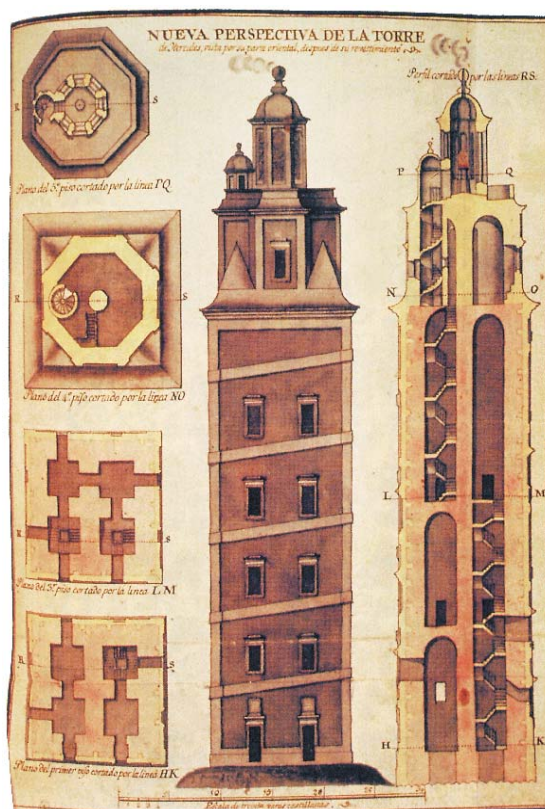
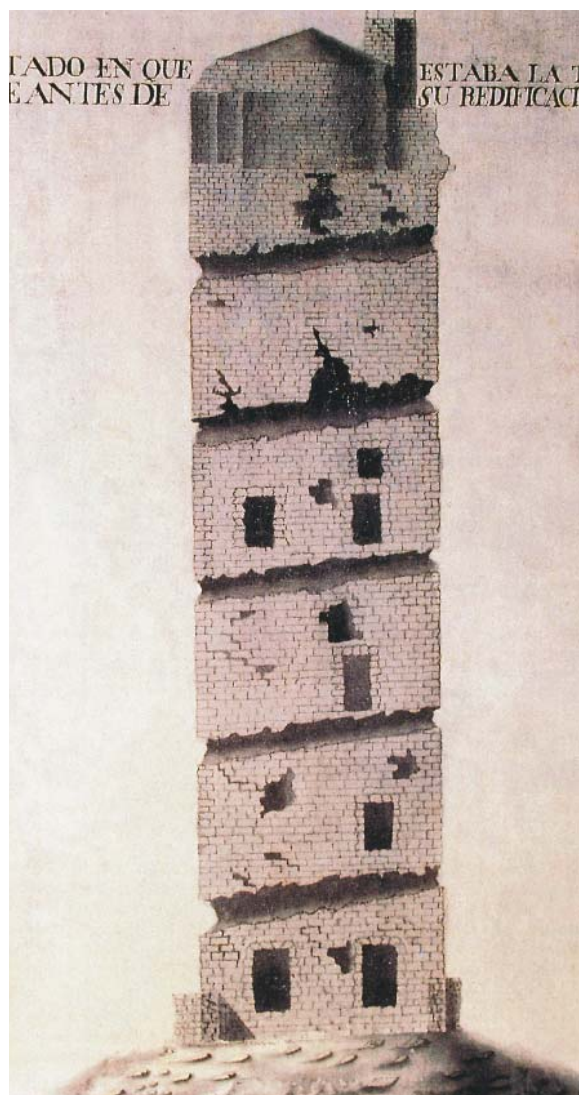
¹¹ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, mem. cit., 1909, p. 15.

¹² A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., p. 37.

¹³ Ver para este tiempo el resumen que presenta J. R. Acinas, *El Puerto es un proyecto permanente. Evolución del Puerto-Ciudad de A Coruña*, A.P.C., 1998, especialmente el capítulo 3: “consolidación del nuevo Puerto-Ciudad de A Coruña”, pp. 9-16. También es interesante la consulta del mismo autor *Evolución del Puerto-Ciudad de A Coruña*. Área de Puertos y Costas, Escuela Ingenieros de Caminos de la Universidad de A Coruña, 1996.

¹⁴ Algunas referencias de interés pueden verse en A. Gil Merino, “El comercio y el Puerto de La Coruña durante el siglo XVI”, en *Revista n° 12*, pp. 137-177.

¹⁵ Ver noticias acerca del tema en M^o C. Saavedra Vázquez, *La Coruña durante el reinado de Felipe II*, La Coruña, Excma. diputación provincial, 1989.



Esbozo de La Torre de Hércules, tras la nueva perspectiva que se le otorga en la reforma llevada a efecto por Giannini a finales del siglo XVIII.

Grabado de La Torre de Hércules en el estado que permanecería durante siglos. Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela.

Reino de Galicia, de esta forma declina el protagonismo mercantil y cede el paso a los objetivos de carácter defensivo, emergiendo una labor constructora que se centra en la protección de la ciudad.¹⁶

Hasta mediados del siglo XVII el comercio de A Coruña estaba basado fundamentalmente en el mercado interior y condicionado por el privilegio aduanero. En 1759 el puerto coruñés era el segundo en importancia de los de la provincia, figurando en primer lugar el de Muros.¹⁷

Los ingenieros militares borbónicos prosiguieron en el reforzamiento de las defensas de la ciudad vieja, y especialmente el frente de la Pescadería, zona de expansión de la ciudad moderna. Entre las actuaciones que merecen subrayarse, significamos especialmente la fortificación y unión con tierra de la Isla de San Antón llevada a cabo en 1736 y el proyecto acometido de un baluarte en Torre de Abajo con el alargado espigón sobre el puerto. En los años setenta del siglo de las Luces, el ingeniero Martín Zermeño proyectaría el paseo marítimo de la ciudad.

La segunda mitad del siglo XVIII es de gran prosperidad, afianzándose al amparo de la normativa liberalizadora del comercio americano, incluso se procuró por Carlos III en 1764, el establecimiento de un Correo Marítimo que conectaba con La Habana, Buenos Aires y Montevideo, amplián-

¹⁶ J. R. Acinas, *El Puerto es un proyecto permanente...*, op. cit., pp. 15-16.

¹⁷ Ver contenidos de la historia del puerto recogidos de la página Web: <http://www.puertocoruna.com>.

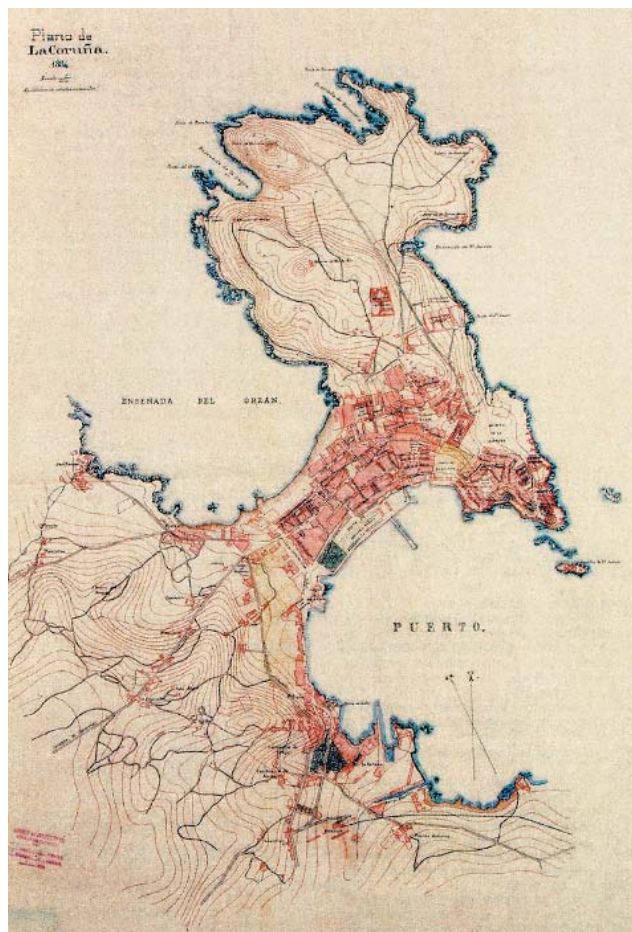
dose después al Río de la Plata. En 1785 se creará la Escuela Náutica y el Real Consulado del Mar, colaborando al despegue de la industria local, sentándose las bases para la expansión del sector pesquero, que tiempo después constituiría uno de los pilares económicos más interesantes junto a las industrias del vidrio, tabacos, sombreros y jabón, ejerciendo este tejido industrial de impulso del tráfico marítimo.¹⁸

Las disposiciones que hicieron factible el llamado “libre Comercio”, publicadas el 12 de octubre de 1778, no significarían una especial mejora respecto a los años precedentes, en la que los Correos Marítimos equiparaban al puerto de Cádiz en cuanto a la situación de privilegios de monopolio, aunque algunas industrias se vieron fortalecidas e incentivadas para el comercio exterior, como es el caso del textil gallego. A propósito de esta normativa, se toma en consideración por el Ministro de Marina D. Antonio Valdés, la ejecución de un dragado general y el establecimiento de un cierre permanente entre el Castillo de San Antón y tierra.¹⁹

Las referencias que han podido encontrarse en algunos años de finales del siglo XVIII, descubren la frecuencia del tráfico de los navíos españoles, ingleses y franceses y en menor medida de Portugal, Holanda, Estados Unidos, Dinamarca, Hamburgo, Suecia, Prusia y otros países. De Inglaterra vendrían géneros de lana, lencería irlandesa, mercería, bacalao, carbón, hierro, alquitrán, brea, cáñamo, loza y cristal, carne y manteca saladas, así como granos y especias. En el caso de Francia los productos principales giraban en torno a los cereales, vinos y sal, brea, alquitrán, maderas, telas, paños y ferretería. De la vecina Portugal se traerían maderas, artículos coloniales, aceites, cítricos y cueros, siguiendo la tradición de tiempo atrás de importar sal; en general, puede hablarse de un tráfico de vinos que llega al puerto de A Coruña desde otros puertos del Sur y del entorno más próximo.²⁰

En el reinado de Carlos III y bajo los planos del ingeniero Giannini se reedificaría por completo la Torre de Hércules, cuyos gastos serían sufragados por el Real Consulado de Galicia, los trabajos concluyeron en 1789...

“..., colocando un aparato catoptrico compuesto de siete reverberos que presentaba las apariencias de eclipses, y así continuó hasta junio de 1847 en que se sustituyó por un aparato de tercer orden gran modelo, de luz blanca con destellos de tres en tres minutos”.²¹



Plano de La Coruña de 1884, en el que se observa el primer ensanche y el relleno y embarcadero de D.C. Uribe en la Dársena del Puerto de A Coruña. Autoridad Portuaria de A Coruña.

¹⁸ A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 86-87.

¹⁹ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, mem. cit., 1909, p. 16.

²⁰ Las noticias referidas pueden ampliarse en A. Meijide Pardo, *El puerto de A Coruña en el siglo XVIII*, Biblioteca Gallega, serie Nova, 1984.

²¹ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, mem. cit., 1909, p. 16.



Vista General de La Coruña. Memoria histórica redactada por el ingeniero D. Eduardo Vila y Algorri en 1909. Autoridad Portuaria de A Coruña.

En el siglo XIX se suceden diversas actuaciones, entre las que se citan el malecón hasta La Marina y el muelle de Hierro frente a la plaza de la Aduana, abriéndose el paseo de Méndez Núñez en el frente de mar de la Pescadería.²² Estas iniciativas tuvieron en el personaje *Celedonio de Uribe* una intervención de gran valor, pues contribuiría a impulsar como Jefe de Obras Públicas de la ciudad, las mejoras tanto del puerto como de los accesos por carreteras, con las lógicas repercusiones que a medio y largo plazo tendría sobre el tráfico marítimo.²³

El R. D. de 29 de junio de 1877 es una fecha de gran trascendencia para la trayectoria comercial del recinto portuario, pues se constituye la Junta de Obras del Puerto, en analogía a las que ya existían en otros puntos de la Península, dotándola de los recursos necesarios para su adecuado mantenimiento, planteándose la construcción y readaptación de diversos muelles y muy al final de la centuria, el proyecto de la dársena de La Marina y del varadero del Parrote, cuya ejecución se acometió entre 1907 y 1916.

El siglo XIX aportaría otros elementos que se mueven en el puerto con cargas tan diversas como pájaros exóticos, pólvora y fusiles, cacao, tabaco, aguardiente, balas de metralla, arroz, etc. y un movimiento de pasajeros que discurre en algunas rutas que regularmente se realizaban. La Compañía Internacional cubriría dos veces al mes el trayecto Bayonne-A Coruña-Vigo. Y se tienen noticias por la prensa de la época, de los viajes efectuados al Pacífico por la Compañía de Navegación de D. José Pastor y Cía. y el vapor *Lusitania* en 1872, embarcando pasajeros en A Coruña con destino a Valparaíso, Isla de Cuba y El Callao, en concreto, a la ciudad de Valparaíso se tardaban 34 días en completar el trayecto.²⁴

Hay que referir que el siglo XX se abre perfilando una serie de anteproyectos de ampliación global que no llegan a culminar, en ese sentido deben mencionarse los formulados por D. Eduardo Vila, ingeniero director del puerto desde 1882 y autor de la 1ª Memoria editada por la Junta de Obras, aportando el primer dibujo del dique de abrigo, de un valor indiscutible pues representa el primer proyecto global de desarrollo, contemplando la construcción de un dique exterior y una batería radial de muelles, que ocuparían el óvalo interior del Istmo de la Península de La Torre, desde el Parrote hasta la Isla de los Judíos.

La ciudad sigue creciendo y tras el primer ensanche efectuado en 1885, se perfila el segundo, derivado de la presión de las construcciones que van surgiendo a lo largo del perímetro exterior de la ciu-

²² Ver J. R. Acinas y G. Iglesias, "Muelles de Hierro en el siglo XIX. El Muelle Embarcadero de Hierro del Puerto de A Coruña", en *Congreso de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996.

²³ Ver J. L. López Páramo, *La década que cambió A Coruña para siempre*, A Coruña, A.P. A Coruña, 1996. La obra de este autor es interesante para valorar la evolución del este puerto, por ello pueden consultarse: "Pasado, presente y futuro del Puerto de A Coruña", en *presente y futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide, 1983. Y *El Ingeniero de Caminos Celedonio de Uribe: un adelantado del moderno urbanismo coruñés*, Instituto José Cornide: Discurso de entrada, 1995.

²⁴ A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 111-112.

Vista general del Puerto de A Coruña con el Malecón y el muelle-embarcadero de Hierro. Cuadro que conserva la Autoridad Portuaria de A Coruña.



dad, pero a la vista del *Plan General del Puerto* de D. Eduardo Vila y el proyecto de ensanche, puede colegirse que ambos son imposibles de materializar, y al final el mencionado plan no se llevará a cabo.²⁵

El muelle de trasatlánticos o de Calvo Sotelo, los dragados y el muro terraplén sobre la playa de San Diego, en la segunda y tercera década del siglo XX, van a ser las tres actuaciones que se emprendan, en el primer caso se encontraría justificado por el considerable aumento del movimiento de viajeros, fundamentalmente ceñidos al capítulo emigratorio, los dragados resolvían el problema del insuficiente calado de los muelles, y finalmente, se trataba de conseguir nuevo suelo portuario, aprovechando precisamente los materiales del dragado.²⁶

El volumen de tráfico se intensifica y se hace necesario afrontar estos nuevos retos; la década de los años cuarenta resultaría complicada, entre otras razones, porque se encontraba en fase de saturación el espacio delimitado por el castillo de San Antón y el muelle del Este, con estas consideracio-



El muelle de Hierro frente a la Aduana, fue la primera infraestructura moderna que tuvo el Puerto de A Coruña y se desmontó a principios del siglo XX.

²⁵ Ver detalles de todos estos proyectos de reforma portuaria en la síntesis que del mismo se realizan en J. R. Acinas, *El Puerto es un proyecto permanente...*, op. cit., pp. 47-63.

²⁶ A.P.C., *El Puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Xunta de Galicia, Universidad da Coruña, 1998, pp. 56-64.

nes se formula el proyecto de puerto pesquero el 5 de octubre de 1945, cuyo emplazamiento previsto continuará la alineación exterior del muelle del Este.²⁷

El puerto actual comienza a gestarse con la aprobación del *Proyecto General de las Obras y Mejoras del Puerto* en 1946, en el que se perfilan como obras esenciales la construcción del dique de abrigo, el puerto pesquero de San Diego y muelles en As Ánimas; todas ellas resultan elementos claves, y aunque las obras comenzaron en 1948, lo cierto es que las secciones del proyecto se modificarían en 1956, sufriendo retrasos y dificultades de diversa consideración.

La década de los años sesenta se presentará como un momento de gran relieve, dinamizando el tráfico gracias a la decisión de instalar la refinería *Petroliber*, también supone un hecho relevante la conclusión del dique de abrigo Barrié de la Maza en septiembre de 1965. La construcción del gran complejo petroquímico, las obras del puerto petrolero y otras que de manera complementaria se siguieron, impulsaron la economía creando en la ciudad una “nueva mentalidad de progreso”.²⁸

La crisis del petróleo evidenciaría una realidad, la necesidad de no estar sujetos a un comercio que concentre una gran parte de la actividad en una mercancía, incentivando la política de actuación que apoye la diversificación del tráfico, sin embargo, para ello deben subsanarse deficiencias, ya que los muelles del puerto comercial adolecen de falta de superficie y reducidos calados, de ahí que viniera a resolver estos inconvenientes el muelle del Centenario para graneles sólidos, convirtiéndose esta solución en la primera señal práctica, clara y evidente de que la expansión del puerto en la Bahía había llegado a su fin.²⁹

La idea de mejorar el entorno de la dársena de La Marina y la creación de un paseo en el Parrote datan de 1984, representan un intento por recuperar este borde portuario de A Coruña, aunque será en 1992 cuando la Autoridad Portuaria redacte el proyecto definitivo de actuación, restaurándose y rehabilitándose el faro de Oza, culminando esta obra en 1997.

En este recorrido histórico se ha de referir la importancia del sector pesquero en la economía de A Coruña, elaborándose en 1989 un anteproyecto donde se define la “*Nueva dársena de Oza*”, concebida para dar servicio a las flotas de bajura, altura (Gran Sol) y gran altura (bacaladera y congeladores), permitiendo así la especialización en las actividades típicas de la comercialización de las capturas en puerto, dotándose al recinto de unos equipamientos acordes a las perspectivas del tráfico.³⁰



Descarga de alambre en el muelle del Centenario en el Puerto de A Coruña a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de A Coruña.



En el primer plano la playa y Dársena de Oza durante su construcción. Al fondo el Puerto de A Coruña rodeado por la ciudad. Autoridad Portuaria de A Coruña.

²⁷ Los detalles que se señalan pueden ampliarse en X. Nóvoa y J. L. Noya, “A Coruña: de la gestación del Puerto a la remodelación de un sector portuario”, en *Revista O. P. Puertos*, III. Nº 32, 1995.

²⁸ J. R. Acinas, *El Puerto es un proyecto permanente...*, op. cit., p. 65.

²⁹ A.P.C., *El Puerto y la ciudad de A Coruña*, op. cit., p. 96.

³⁰ Más noticias de estas actuaciones pueden verse en A.P.C., *El Puerto y la ciudad de A Coruña*, op. cit., pp. 204-205.

Las posibilidades de expansión de las instalaciones portuarias, se ven determinadas por la propia ciudad, toda vez que se han agotado las posibilidades de ampliación a través del relleno, por lo que la opción que se ha escogido es la de crecer hacia el exterior de la Ría, con el fin de crear una dársena exterior en Punta Langosteira, que contribuya a potenciar la economía de la localidad, con un espacio marítimo próximo a los polígonos industriales, mejorando la oferta que se ofrece a un sector tan trascendente para el crecimiento como es la industria, a la que el puerto debe dar adecuada respuesta.

2.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³¹

El análisis histórico comercial de los puertos cobra mayor interés, cuando se disponen de Memorias, que hallan sido redactadas con el criterio de dejar constancia del movimiento de mercancías originado a lo largo del tiempo. Afortunadamente, el puerto de A Coruña ha gozado para su estudio de unas condiciones informativas excelentes, lo que ha permitido elaborar cuadros y gráficos, que dejarán al descubierto la trayectoria de crecimiento del puerto.

La Memoria que abre la serie de documentos consultados y editados por la propia Junta de Obras data de 1909, pero ofrece en sus “anejos” temas tan sugestivos como “los estados de ingresos y gastos” por los diferentes conceptos, desde que se constituye la mencionada Junta, esto es, en el año económico 1877-1878, hasta la fecha de publicación. Los planos que se acompañan y las “vistas fotográficas de las obras” complementan los datos y ofrecen otros elementos para efectuar el análisis.

El recorrido histórico que se presenta desde la antigüedad, describe perfectamente las etapas que pueden observarse en el puerto, finalizando con los principales proyectos que a lo largo del tiempo se han perfilado. El exhaustivo detalle del tráfico ha hecho posible establecer una metodología de estudio, que atiende a las variables generales como las mercancías descargadas y cargadas, los buques, los pasajeros y la pesca, matizando el tráfico según clase de navegación para toda la primera parte del siglo XX, así como los países y continentes que se relacionan con el puerto de A Coruña, tanto en el capítulo de las exportaciones como en las importaciones.

A partir de ahí, se han utilizado las Memorias referidas a momentos cruciales, para dejar trazado un análisis más profundo del comercio en distintos momentos del tiempo, así pues, 1920 permite ver la salida de la crisis comercial que se deriva de la 1ª Guerra Mundial; 1930 es un referente a nivel económico por las repercusiones de la crisis de 1929, y en lo político deja sentir los cambios que suceden en la Nación. Además, se han analizado los años cuarenta y los cincuenta, pues representan dos cortes temporales muy ilustrativos. De este modo, se han elaborado series de principales productos, en cabotaje, en exterior y atendiendo al tráfico de Bahía, completando un minucioso estudio comercial.

El puerto de A Coruña es en Galicia un elemento vital para el progreso, que en sus últimas décadas mostrará la historia más reciente y los capítulos que principalmente han obrado en la transformación de este núcleo portuario, consideraciones que deberán sustentarse en las publicaciones que atienden al tráfico marítimo en estos últimos años y en los registros del Ente Público Puertos del Estado.

2.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1917-2000)

La información relativa al tráfico de mercancías se recoge en el cuadro 1.1 y en los gráficos 1.A y 1.B, atendiendo a los grandes capítulos comerciales del volumen de mercancías descargadas y carga-

³¹ El puerto de A Coruña ha gozado de una información privilegiada, y también de unos artífices que nos la han hecho llegar, a todos ellos queremos agradecer el esfuerzo para hacer esta investigación más fructífera, especialmente a D. Jesús Ibáñez, que atendió nuestra solicitud sobradamente. A la C.O.C.I.N.S. también le deseo manifestar la satisfacción por el trato recibido y el material enviado.

das desde 1917 al año 2000. El gran salto cuantitativo se deja sentir a partir de los años sesenta, y es el motivo por el que deben subdividirse a niveles gráficos en dos bloques.

Antes de entrar a valorar las cifras que se anexionan, se traen a colación algunas singularidades del comercio, para aproximarnos a la semblanza mercantil del puerto, en un tiempo en el que todavía se carece de este detalle, así pues, y en lo que concierne a los momentos finales del siglo XVIII, puede afirmarse que el tráfico que tenía lugar vía puerto de A Coruña, ha pasado a lo largo de su historia por etapas brillantes y otras que se caracterizaron por un cierto declive, encontrándose en esas fechas en unas de las fases de recesión, pues se cierra con una cifras que giran en torno a las 8.500 toneladas, aproximadamente la mitad de las que se movían en 1793, en la que el tráfico ascendería en torno a 18.000 toneladas.³²

Los intercambios comerciales fueron ampliándose a medida que iban ejecutándose las obras de mejoras de las instalaciones; situándose en la primera década del siglo XX y según referencia en Memoria, alrededor de las 200.000 toneladas anuales, señalando algunos rasgos, como los que se expresan a continuación...

“... la importación es muy variada, correspondiendo su mayor parte al cabotaje general, al carbón y a la sal: la exportación consiste principalmente en productos del país: como cebolla, patatas, sardina prensada, etc., y algunos otros industriales. Hace años principió a exportarse algún mineral de hierro para el extranjero conducido por buques de 2.000 a 3.000 toneladas, pero se paralizó la explotación de las minas, sin duda, hasta que pueda acometerse en mayor escala”.³³

Si nos aproximamos a la realidad que muestran las cifras, debe reconocerse en el tráfico general del puerto un crecimiento muy suave a lo largo de las primeras décadas, tan solo roto en momentos como la Guerra Civil y la 2ª Guerra Mundial, que afectarían al volumen total del tráfico, y salvo estas coyunturas especiales, a lo largo de la primera mitad del siglo XX, los datos no reflejan ninguna circunstancia excepcional, y los porcentajes relativos a las mercancías cargadas y descargadas manifiestan una tendencia bastante estable.

A partir de los años cincuenta la tónica de crecimiento es alcista y responde, tal como mencionábamos en el capítulo de su historia, a las remodelaciones llevadas a cabo en sus infraestructuras y a la instalación de la refinería Petroliber, y en relación a si es un movimiento de entrada o salida, referir que salvo en los primeros años en los que existe cierta similitud, la proporción de las mercancías descargadas crece y cuando el alza del tráfico se hace más determinante el porcentaje vuelve a subir, hasta situarse entre el 75 y el 80% en los últimos años analizados.

El total de tráfico que se mueve en el puerto de A Coruña se puede valorar atendiendo a la clase de navegación, cifras que se presentan en el cuadro 1.2, para el período que media entre 1917 y 1961, situación que se traslada al gráfico 2, dejando traslucir la evolución del tráfico en cabotaje y exterior.

Los datos del cuadro 1.2 muestran el peso específico del movimiento de mercancías, que en estos primeros años del siglo XX se inclina más del lado del cabotaje, apreciándose una evolución positiva en términos cuantitativos, y a medida que crece el tráfico con otros puntos del territorio nacional, lo hace muy particularmente en el apartado de salida, aunque el gran salto se producirá ya en la década de los años sesenta.

El tráfico exterior circunscrito ahora a la primera parte del siglo XX, se mueve en unos términos de escaso relieve en todos esos años, es un tiempo en el que todavía el puerto de A Coruña, sigue ejerciendo ese tradicional papel de ser núcleo portuario que recibe mercancía en cabotaje y luego la redistribuye, por lo que el comercio exterior no es especialmente relevante en esta etapa.

³² Ver A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., p. 86.

³³ E. Vila y Algorri, *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, mem. cit., 1909, p. 33.

2.2.3.1. Principales productos en cabotaje y bahía (1920/1950)

El puerto de A Coruña puede ser estudiado ampliamente, al disponer de Memorias que permiten examinar su tráfico atendiendo a la clase de navegación, por lo que desde los años veinte analizaremos el movimiento comercial que tiene lugar en régimen de cabotaje, con expresión de los productos principales que constituyen este comercio, precisándolo en unos cortes temporales, que dejan traslucir la semblanza mercantil desde 1920 a 1950, advirtiendo la composición de su tráfico, tanto el correspondiente al cabotaje, que analizaremos en este epígrafe, como el que se refiere al exterior, que ya detallaremos en el siguiente.

La metodología seguida supone efectuar algunas agrupaciones, que se hacen necesarias para poder trasladar la información de forma ordenada, sin perdernos en excesivos detalles que desvíen la atención de lo que es el objetivo principal, puntualizar exactamente cuales son los principales productos que se mueven en el puerto.

En el caso que nos ocupa se concretarán en los siguientes términos:

1. El volumen del movimiento de mercancías es suficientemente grande, como para seguir el criterio de tener en cuenta aquellas partidas que en algún momento del tiempo superen el millón de kilogramos.
2. La evolución de estas partidas se precisa, de tal modo, que cuando en algún corte temporal no supere la cantidad marcada se registra el dato, a fin de poder hacer el seguimiento al producto.
3. Las agrupaciones se han hecho atendiendo, bien a grupos que ya venían recogidos en las Memorias, como por ejemplo “cáñamo, esparto, cordelería”, dejando constancia tal como figura en los documentos originales, o bien, son el resultado de realizar un grupo, en cuyo caso delimitaremos que partidas contiene y cuales de ellas son las más representativas.

Los grupos que se han conformado son los siguientes:

- *Asfalto, alquitranes y breas*: se compone de dos partidas, por un lado “asfaltos” y por otro “alquitranes y breas”, cuando es representativa se debe a los asfaltos.
- *Aceites*: en algunos registros se presentan reunidos, pero la mayor parte se desglosan en “aceites comestibles e industriales”, así como “aceites y grasas industriales”. En general, hay diversidad en cuanto al peso relativo que detentan ambos componentes, aunque es mayor en las entradas la partida de aceite de oliva y en las salidas el capítulo de aceites para motores y usos industriales.
- *Carbones*: recoge exactamente las partidas “carbones minerales”, “carbones vegetales” y “carbones de cok”, destacando especialmente y con gran diferencia la primera.
- *Ferretería y quincalla, puntas y clavos*: es un grupo referido a dos elementos, por un lado, “ferretería y quincalla” y por otro “puntas y clavos”, de mayor peso en las entradas y con un cierto predominio del primer componente del grupo.
- *Ladrillos, tejas y lozas*: agrupa a las diferentes partidas que especifica la denominación, con preponderancia de “ladrillos y tejas”.
- *Maderas y leña*: con el paso del tiempo dispone de mayor presencia en las salidas, “las maderas” recogen tanto la labrada como la que está sin labrar y de ambos componentes será la que no está labrada la más importante. Por otro lado, entre las maderas y la leña, sin duda alguna, son las maderas el capítulo principal.
- *Pescados, conservas y salazones*: es un grupo que aunque pierde importancia en el período que se analiza, es representativo de un sector que en Galicia tiene una gran tradición. En él tienen presencia todo tipo de conservas, abundando las de pescado. También recoge partidas significadas como el “bacalao”, “las anchoas en salmuera”, “grasa de sardina”, “sardinias saladas y prensadas”, “pescado fresco y mariscos”.

- *Vinos y aguas*: este grupo aglutina todo tipo de bebidas, “vinos” y “derivados”, aguas, alcoholes, vinagres, cervezas, “sidras” y “licores”. En el cabotaje, serán los vinos comunes los que sustenten el peso del grupo, siguiéndole en interés los vinos generosos y los aguardientes.

La observación del tráfico de cabotaje para la primera mitad del siglo XX puede verse en los cuadros 2.1 a 2.4, ya que ellos plasman la gama de principales productos que se mueven en el puerto de A Coruña, y en los gráficos 3.1 y 3.2 que lo complementan, en la medida que ofrece un promedio resumen de los productos comercializados más significativos.

Es interesante hacer una valoración global del interés que ofrecen algunos artículos, que al no superar el millón de kilogramos, no figuran con apartado independiente, por tanto, forman parte del resto de mercancías. En este caso y en 1920 se cita la partida “cáñamos y esparto” en el cabotaje de entrada y en las salidas, unas veces como descarga y otras como carga se encuentran las “harinas”, que se aproximan a la cota establecida.

A estos productos se le anexiona en 1930 la avena, “cáñamo y esparto” y “carburos”, todas con cifras que rondan el medio millón de kilogramos de entrada, y ya en 1940, destaca una partida que hasta entonces no había figurado en las estadísticas, las “frutas frescas”, producto alimenticio que aparece en el contexto de la posguerra, para paliar el hambre general que se vive en el País. En 1950 se debe referir en las entradas las harinas, “paja y forrajes” y el zinc.

Se ha puntualizado cual es el comercio que de entrada o salida es trascendente en el llamado “resto de mercancías”, y ahora estimamos procedente descubrir, cuales han sido los enclaves portuarios que han gozado de un mayor contacto con el puerto de A Coruña y los productos más significados.

Si observamos el tráfico de cabotaje de entrada en 1920, en el cuadro 2.1, siguiendo un orden de mayor a menor importancia, los puertos y áreas con los que se tiene una relación comercial más estrecha, serán los que provean de carbones, que es la mercancía que en mayor medida se demanda, así pues Gijón, “otros puertos del Norte”, Avilés y “otros puertos del Sur y del Mediterráneo”, son los que más destacan. Además de los mencionados carbones, se encuentran algunas partidas de gran peso como la sal, que procede de “los puertos del Mediterráneo”, de Santander el tabaco, los aceites de Sevilla y el arroz de Valencia.

Las salidas son a nivel cuantitativo menos abundantes, la Villa de Corcubión representa un gran porcentaje del total, donde mayoritariamente puede hablarse de un solo tráfico, el carbón; a continuación le sigue en importancia Ferrol, gracias a un comercio variado, aunque los productos de mayor interés son el cemento y las maderas, y otros puertos como Gijón, Santander y Bilbao, con un tráfico de relieve del grupo de “maderas”, tan característico del comercio de este puerto gallego, llegando en este último caso a Bilbao, una partida de “hierros y aceros”. Asimismo, Alicante polariza su comercio en torno al carbón, todo lo contrario que le ocurre a Cedeira y otros puertos que se mencionan como Vigo o Ribadeo, entre otros, cuya diversidad corresponde a mercancías no contempladas en apartados concretos, pertenecientes al denominado resto.

La Memoria que se edita en 1930, a la que se ha dado traslado en el cuadro 2.2, también dispone de una presentación de los datos de tráfico, que permite conocer pormenorizadamente el ámbito de influencia comercial del puerto de A Coruña.³⁴

³⁴ Según noticias ofrecidas en las Memorias esos otros puertos se refieren en el Cantábrico a Luarca, Navia, San Esteban de Pravia, Tapia y Villaviciosa; en el litoral gallego: Ares, Barquero, Camelle, Cayón, Cée, Cervo, Lage, Malpica, Maniños, Marín, Merejo, Miño, Mugaridos, Mugía, Muros, Puentedeume y Puente del Puerto; y en los del Atlántico y Mediterráneo: Adra, Aguilas, Algeciras, Arrecife de Lanzarote, Castellón, Ceuta, Denia, Gandía, Grao, Isla Santa Cristina, La Luz, Las Palmas, Mahón, Melilla, Motril, Palamós, Palma de Mallorca, Puerto de Santa María, Sagunto, San Feliú de Guisols, Santa Cruz de Tenerife y Tarragona. Ver Memorias diversas J.O.P.C., s/p.

Las mercancías que entran por cabotaje en este año siguen tendencias anteriores, pues se centran en varios productos que son los carbones y la sal, en ese sentido existe continuidad, aunque se añaden otras que son significativas en el cómputo total, como los abonos y el cemento.

El tráfico sube muy ostensiblemente, de algo más de 70 millones de Kg a 131 millones, siendo los puertos gallegos los que alcanzan un mayor volumen, centrados si son carbones en Gijón y Avilés, sobre todo considerando al primero como el puerto que de entrada genera mayor movimiento.

Le sigue en importancia general Bilbao, en este caso por el tráfico de cemento, que supone el 90% aproximadamente sobre el total, por el mismo concepto figuran en las estadísticas San Sebastián y Pasajes, y Santander que es interesante por el tráfico de abonos. Los principales puertos del Sur y Mediterráneo serán Sevilla y San Pedro del Pinatar, que ocupan el 3º y 4º puesto en volumen total de tráfico, el primero debido especialmente a los abonos, con casi 8 millones de Kg sobre un total de 12 millones y también jabón. Y San Pedro del Pinatar como le es característico con un único tráfico, el de la sal, con casi 11 millones de Kg.

En este orden que se sigue, Santander ocuparía el 5º lugar en los contactos comerciales con el puerto de A Coruña, y luego estaría Barcelona, que sobresale como puerto de movimiento de mercancías muy diversificada, con especial incidencia en los cementos, a continuación estaríamos en presencia de algunos recintos que polarizan su tráfico, nos referimos al Cabo de Santa Pola con la sal y casi 5 millones de Kg y Vilagarcía de Arousa que en el litoral gallego ocupa una posición relevante debido al tráfico de “piedras, adoquines y otros materiales de construcción”.

El cabotaje de salida en los años treinta nutre fundamentalmente al entorno, por ello se mantienen relaciones comerciales muy variadas con los puertos del litoral gallego, aunque hay que matizar que es un movimiento en términos globales mucho más reducido que el de entrada. Sólo algunos enclaves destacan como es el caso de Bilbao por las maderas, al igual que le ocurre a Santander, el resto de este producto, que es el más importante en volumen de tráfico, iría a parar a otros puertos del Mediterráneo, y especialmente a Sevilla. Barcelona sería el 2º recinto en interés comercial, gracias a una mercancía alimenticia que son las habichuelas, y Huelva que recibe casi 1 millón de kilos de tabaco, concentrará prácticamente el comercio destinado a esta localidad.

En líneas generales, los años cuarenta contemplados en el cuadro 2.3, se caracterizan por un intenso tráfico de cabotaje, ya que el declive solo se percibe a nivel de exterior. La primacía comercial la tienen las mismas mercancías de la década anterior, que son las que le confieren mayor trascendencia al tráfico, –los carbones, cementos, abonos, y sal–. Los productos carboníferos sobresalen del resto y evidencian un intenso comercio que mantiene el puerto de A Coruña, en primer lugar, con el recinto de Gijón, cuyo tráfico alcanza los 75 millones de Kg, San Esteban y Avilés también son significativos, aunque en mucho menos proporción.

Los puertos del cantábrico son básicos en el movimiento de entrada y Bilbao el 2º núcleo en interés comercial, actuando el cemento como referente, con un tráfico diversificado, donde “hierros y aceros”, “aceites industriales”, “ferretería y quincalla” componen los epígrafes más destacados. La sal en el mediterráneo es el elemento principal, continúa ejerciendo San Pedro del Pinatar de núcleo surtidor de este voluminoso apartado, en el que le acompaña Cádiz y el Cabo de Santa Pola. En el litoral gallego será Vigo el puerto que concentre un tráfico más variado.

En el cabotaje de salida lo que más llama la atención es la espectacular subida que se observa, gracias al incremento de los carbones, los “aceites industriales”, las maderas y las patatas. Precisamente, los destinos a los que van estos productos, principalmente serán los que determinen una mayor relación comercial, en este caso serán los puertos del mediterráneo los que sobresalgan, especialmente Málaga y Barcelona, con cifras que se aproximan a los 20 millones de Kg, estos recintos son a su vez receptores de una parte sustancial de los aceites industriales, pero mientras Málaga presenta un tráfico concentrado en unos pocos productos, Barcelona sigue la línea de décadas anteriores y muestra una relación mercantil diversificada. En los puertos del litoral gallego nada sustancial que comentar y del cantábrico, mencionar la importancia de las maderas, como elemento que distingue a los puertos más sobresalientes como es el caso de Gijón, Bilbao y Pasajes.

Entramos ahora a valorar la última década, teniendo en los registros de 1950 las referencias para analizar el puerto de A Coruña, trasladadas al cuadro 2.4. Se aprecia una gran variedad en el tráfico de entrada, y los carbones permiten reconocer en los puertos cántabros esa gran singularidad, rondando los 12 millones de Kg se encontrarían Gijón-Musel, Avilés y San Esteban de Pravia, los cementos, otro elemento de gran significación, que se reciben principalmente de Pasajes y Bilbao. En el litoral gallego es la plaza de Vigo por las “gasolinas y bencinas” la que destaca, y ya en el Atlántico y Mediterráneo, comentar el mayor interés del tráfico con Huelva y Santa Cruz de Tenerife, en detrimento de Barcelona como era tradicional; en el primer caso el peso lo detenta el mineral de hierro, que polariza su relación comercial con algo más de 23 millones de Kg y en el segundo serán los “aceites para motores” la partida más voluminosa, con casi 20 millones de Kg este puerto es el más relevante en el cómputo total de entrada, pues además de lo señalado, dispone de registros que superan el millón de kilos en las partidas de asfalto, “gasolinas y bencinas”, petróleos y los plátanos.

El cabotaje de salida es para 1950 un tiempo donde la concentración comercial gira en torno a varios productos, principalmente los carbones, que van a parar a los enclaves con mayor demanda de este combustible, entre los que se citan en el Mediterráneo, Tarragona, Barcelona y Valencia, por este orden, en el Norte es Santander quien lo recibe en más abundancia. Las “maderas y la leña” es el otro elemento que destaca, con unos registros comerciales que se dispersan en una gran cantidad de puertos, como lo demuestra que rondando los 5 millones de kilos estarían Valencia y Barcelona, con casi 3 millones Bilbao y La Luz, y más del millón, Gijón-Musel, Pasajes, Santander, Alicante, Cádiz, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Sevilla. Por tanto, en términos globales, los puertos que en este tiempo gozan de la relación comercial más intensa serán Tarragona y a escasa distancia Barcelona y Valencia.

El tráfico de Bahía se mueve básicamente en torno a dos elementos, en ambos casos referidos a mercancías cargadas, uno de ellos será la partida “agua común”, dentro del grupo “vinos y aguas” que a lo largo de los años muestra un voluminoso apartado, copando junto a los carbones el mencionado movimiento de Bahía, si bien, en el último corte de tiempo que consideramos, en 1950, sobresalen “aceites pesados para motores”, cerrándose con ella el núcleo comercial que se mueve en esta modalidad de tráfico.

Los gráficos 3.1 y 3.2 sintetizan las valoraciones existentes en torno al cabotaje para toda la primera parte del siglo XX. Es evidente que los carbones polarizan con diferencia el tráfico de este puerto, pues tanto en las entradas como en las salidas es el producto de mayor intensidad comercial, a partir de ahí, el grupo de “maderas y leña” en el capítulo de las cargadas y el cemento y la sal en las descargadas, son las mercancías que han supuesto un movimiento más destacado; apreciándose a nivel general el mayor peso que detentan las entradas, confiriendo al puerto esa posición de ser fundamentalmente receptor de mercancías en la cronología que se ha analizado.

2.2.3.2. Principales productos en exterior: áreas de comercio (1920/1950) y continentes (1921-1957)

El análisis del tráfico de cabotaje es un estudio que reviste una consideración especial en el caso del puerto de A Coruña, que se complementa con la observación del movimiento de mercancías que ha tenido lugar con el extranjero. Las estadísticas originales permiten elaborar los cuadros 2.1 a 2.4, distinguiendo las mercancías principales, pero centrando ahora la atención en el capítulo de las exportaciones e importaciones. A continuación, en los cuadros 2.5 a 2.9 se trasladará el detalle de las grandes áreas de comercio, por tanto, se atenderá cuando proceda a Europa, África, América, Asia y Oceanía; matizando los países a los que principalmente van o desde donde llegan los productos más significados comercialmente, en los mismos años que analizábamos el tráfico de cabotaje, información que se resumirá en los gráficos 4.1 y 4.2.

Además, se ha perfilado un estudio sintético del tráfico exterior para los años 1930, 1940 y 1950, que tiene cabida en los gráficos 5.1 y 5.2, así como el detalle atendiendo a las grandes áreas de

comercio con el extranjero, entre 1921 y 1957, información que se recoge en el cuadro 2.10 y en los gráficos 6.1 y 6.2.

El tratamiento de los datos sigue las pautas generales que se puntualizan a continuación:

1. El criterio que básicamente se ha aplicado para la elaboración de los cuadros es el de considerar las partidas que superen el millón de Kg, si bien, en este caso y por la complejidad de los datos originales, presenta un ligero matiz diferenciador, pues el seguimiento del tráfico a nivel temporal se hará computando los datos por año analizado, y por tanto no considerando todos los cortes temporales, ya que las oscilaciones en el tráfico exterior son mucho más fuertes que en el cabotaje.
2. Los grupos que se han configurado son idénticos a los que efectuamos para analizar el cabotaje, y a excepción de la agrupación “pescados, conservas y bacalao”, el resto se conforma bajo los mismos principios, en el mencionado caso la diferencia radica en que va a tener en exterior un peso específico, que responde prácticamente en exclusiva al “bacalao”.

Los cuadros 2.1 a 2.4 muestran en exterior el mayor peso de las importaciones. El análisis de los aspectos más significativos del tráfico exterior en 1920, permite resaltar como productos más apreciados en las importaciones, el carbón, maíz, petróleo y dentro del capítulo de “pescados, conservas y salazones” destaca el ya mencionado bacalao, complementándose con las “cebollas y ajos” en el capítulo exportador.

En la década relativa a los años treinta, cuya semblanza se traslada en el cuadro 2.2, se percibe que el incremento es importante, especialmente se concreta en los carbones, gasolina y bencina, aceites, maderas y leña; siendo de nuevo las “cebollas y ajos” el referente en las exportaciones. Habría que matizar como en lo que concierne a los países con los que se comercia, cuadro 2.5 para el caso de las importaciones, será el Reino Unido quien concentre la mitad de la cifra que se alcanza, América el 12,5% y China en el continente asiático el 13,5% del total, que son los otros referentes. En las exportaciones, cuadro 2.8, la mayor incidencia corresponde a las “cebollas y ajos”, partida que se canalizará a Cuba.

La singularidad de la coyuntura de los años 1940 traerá cambios, relacionados con la situación general que se vive por motivos bélicos, para ello prestaremos atención al apartado de exterior del cuadro 2.3, en el que predominan en las importaciones los fosfatos y los “asfaltos, alquitranes y breas”, que son los productos que adquieren una mayor cuantía; el capítulo de las exportaciones prácticamente no existe en términos cuantitativos.

A nivel de países resulta ilustrativo la consulta del cuadro 2.6, que muestra dentro de Europa la preeminencia de Italia, como nación de mayor interés de tráfico y lo es por el apartado de alquitranes y asfalto. También reseñar que los fosfatos provienen de las posesiones francesas en África.

El análisis que se está perfilando, se cierra en esta primera mitad del siglo XX en los registros alusivos a 1950, trasladándonos al cuadro 2.4 como fórmula de aproximación al ejercicio de escrutar las cifras, para definir las grandes líneas de comercio del puerto de A Coruña. Vemos que se retoma de manera muy significativa la importación de carbones, además, se incrementa el volumen de los fosfatos y de nuevo, los aceites, “gasolina y bencinas”, que ya alcanzaron importancia en décadas anteriores muestran su interés mercantil. Las mercancías exportadas se encuentran recopiladas en el cuadro 2.9, en el que se advierte un cierto grado de concentración del tráfico, principalmente en los carbones y tras ellos sólo es destacable el grupo de las “maderas y leña”, pero con unas muy exiguas cifras.

Los gráficos 4.1 y 4.2 permiten constatar a nivel global los productos de mayor presencia en el movimiento del tráfico exterior del puerto coruñés, en el que serán los carbones, fosfatos, “gasolina y bencina” y los aceites, las mercancías que principalmente se importan en el período de tiempo analizado. Y en lo que respecta a las exportaciones, con un peso relativo en el global del tráfico de menor significación, será el carbón el elemento primordial, si bien éste sólo se ha computado en 1950, también han de considerarse las “cebollas y ajos”, que son los otros productos que merecen una mención, lo que evidencia el escaso relieve que este tipo de tráfico tiene en este puerto.

Las grandes áreas de comercio se encuentran recogidas en los gráficos 5.1 y 5.2, donde se constata que será el Reino Unido quien goce de esta primacía, pues gracias al carbón vuelve a retomar su papel preponderante en Europa, estando cerca del 40% del total de mercancía importada del conti-

nente europeo. También se debe mencionar África, que como se ha comentado es el espacio de donde proceden los fosfatos, con un volumen considerable y en un término menor, los aceites de las Antillas Americanas, productos que polarizan el 63% de las importaciones. En las exportaciones será el carbón y Portugal quien prácticamente absorba la totalidad de esta mercancía, debido de forma primordial a las salidas de carbón del año 1950, por lo demás sólo pueden resaltarse países como Cuba y Marruecos, porque el resto es de muy escasa cuantía.

Una interesante serie se plantea en el cuadro 2.10, pues recopila anualmente los datos relativos a la importación y exportación atendiendo a las grandes áreas de comercio, pero ahora concentrando la atención en los valores genéricos sin aludir a productos concretos, completando el estudio con los gráficos 6.1 y 6.2, que dejarán constancia a nivel continental del mayor interés que tiene el tráfico.

Los registros demuestran como en las importaciones existe una escasa diversificación en cuanto al destino por continentes, pues el tráfico de mercancías que proviene de Europa acapara más de la mitad del cómputo total y el resto se reparte de forma similar entre África y América; sin embargo, en lo que se refiere a las exportaciones, hay un predominio absoluto de las mercancías movidas a Europa, cuantificándose en torno al 95%, ya que el resto mantiene unas exiguas cifras, salvo el promedio computado para América, que alcanzando el 4%, se mantiene a gran distancia del porcentaje de tráfico que representa Europa. En definitiva, existe un abastecimiento de mercancías que experimenta alguna transformación y tienen como salida primordial la zona europea más próxima y Portugal.

A nivel de síntesis, los gráficos 7.1 y 7.2 permiten puntualizar los rasgos del comercio del puerto de A Coruña en todo el período que se analiza, tanto a nivel de cabotaje como exterior. Y puede apreciarse como en las entradas de mercancías, que son más relevantes a nivel cuantitativo, será el carbón quien goce de la primacía, seguido a gran distancia del cemento, los aceites y la sal. En el lado de las mercancías cargadas es también el carbón, junto a la “madera y leña”, los productos y grupos de mercancías que tienen una especial consideración en el cómputo total del tráfico.

2.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El tráfico exterior se traslada para los últimos treinta años en los gráficos 8.1 y 8.2 a 12.1 y 12.2. El volumen total de las importaciones se ha incrementado, de forma especial a comienzos de la década de los años ochenta, para a partir de ese momento situarse en unos niveles muy estables, en relación a la cuantía y hasta el final del siglo XX. Respecto a los productos que polarizan este tráfico de entrada, existe un predominio muy significativo del petróleo sobre el resto, ya que promediando éste en las tres décadas, representan alrededor del 75%. Este hecho se produce desde los años sesenta, y a ello contribuye de forma decisiva la implantación de la refinería Petroliber, que es la que en mayor medida determina el relanzamiento del tráfico exterior.

En las exportaciones se produce un fenómeno similar con los productos petrolíferos refinados, si bien, en este caso se está en unos valores medios que se sitúan alrededor del 60%, por tanto, no llegan a alcanzar la singularidad del petróleo como partida básica de las entradas exteriores. Además, en relación a los productos siderúrgicos, habría que dejar de relieve la preponderancia que detentan hasta la mitad de la década de los años ochenta y, desde ese instante, la agrupación de “otros minerales y residuos metálicos”, como productos que alcanzan un nivel de significación en el cómputo total de las exportaciones.

2.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1920/2000)

El movimiento de buques desde 1920 queda recogido en el cuadro 3, haciendo constar las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) desde 1926, por lo que desde esa fecha pueden elaborarse los principales indicadores de referencia que son el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.), trasladándose en los gráficos 13 y 14 su evolución, expresando la progresión del puerto de A Coruña bajo la óptica del buque, a lo largo de la mayor parte del siglo XX.

En relación al indicador numérico destacar la gran incidencia que tendría la crisis que se deriva de la Guerra Civil, así como las repercusiones de la 2ª Guerra Mundial. A mitad de la década de los setenta, se produce un descenso en el total de buques, aunque el incremento del T.M.B. es más que notorio; otro instante del tiempo en el que se aprecia un cambio en la misma dirección, sería a principios de la década de los años noventa, ambos representan los momentos en los que se rompe la tendencia creciente del movimiento de buques.

La transformación del Tamaño Medio del Buque ha estado en consonancia con lo enunciado para el número de navíos que arriban a puerto, es decir, a mitad de la década de los setenta y comienzos de los noventa el tamaño experimenta un incremento considerable. Puede decirse que el T.M.B. en el año 2000 es el doble del que gozaban en 1970, lo que deja al descubierto la adaptación del recinto portuario a operar mediante buques de mayor tamaño.

Las referencias que se disponen muestran en la C.M.B. un proceso similar al registrado para el T.M.B., contemplándose los dos períodos alcistas ya referidos para las otras variables y una ligera estabilidad en los últimos años de la década de los noventa. No obstante, habría que resaltar que quizás sea el incremento de la Carga Media en los años 1993-94 lo más destacable, ya que bajando considerablemente el número e incluso las toneladas, se percibe esta propensión, evidenciando un mejor aprovechamiento de la estructura física de los buques.

2.2.5. PASAJEROS (1920-1978)

El movimiento de pasajeros se ha recogido en el cuadro 4, información que se dispone entre 1920 y 1978. A lo largo de la historia de los últimos siglos ha representado un capítulo de interés, por ello, se traerán a colación algunas matizaciones referidas a la emigración, para lo cual nos remitiremos al tiempo en el que ya se conocen referencias de este tráfico. Puede decirse que empieza en el siglo XVIII, continuando después con la conocida “emigración golondrina”, que en gran parte de los casos dura como máximo de cuatro a cinco años, sin perjuicio de volver otra vez si la casa o la familia tenía algún quebranto económico, incluso hablan los textos de cesión de los negocios al regresar a la tierra nativa a otros que buscan su establecimiento mercantil.³⁵

A partir del año 1853 en el que la emigración es legal, se convierte en un negocio para las grandes navieras alemanas, inglesas, francesas y holandesas, pasando las empresas coruñesas a ser consignatarias de las extranjeras, prolongándose este tránsito hasta la década de los años veinte del siglo XX. De este modo, tras un período de crisis económica, se inicia en los años cincuenta una vuelta a este tráfico, en el que Venezuela acogerá junto con Argentina y Uruguay una gran parte del pasaje, que desde A Coruña viaja a América en busca de mayor fortuna.³⁶

Entre 1910 y 1923 salieron del puerto de A Coruña casi 350.000 personas, la mayor parte emigrantes jóvenes en busca de mejores condiciones de vida, siendo uno de los destinos preferentes la Isla de Cuba, seguido de países como Argentina, Uruguay y también Méjico, pero progresivamente iría disminuyendo, con las incidencias negativas de los períodos bélicos, para finalmente entrar en un proceso de extinción a partir de la década de los sesenta.

Aún así, todavía entre el año 1962 y hasta 1977 se mantendrían buques de las Navieras Trasatlánticas, -Montserrat, Covadonga, Begoña-, que realizaban el transporte del pasaje con Sudamérica; también algunos buques mixtos de carga y pasaje de la Naviera Aznar, la cual mantendría entre los años 1974 y 1977 un tráfico regular con dos ferries, el Monte Toledo y Monte Granada, con pasajeros hacia Inglaterra. Finalmente, desde 1978 el tráfico que se computa es exclusivamente de Bahía o local, y deja de tener vigencia un movimiento que en otras épocas tuvo un relieve en la sociedad gallega.

³⁵ Ver M. Espárrago Fernández, “Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)”, conferencia pronunciada por el ingeniero director de las obras del puerto de Vigo, 1944, p. 20.

³⁶ Ver A. Parrilla, *Historia del Puerto de A Coruña*, op. cit., pp. 108 y 132.

2.2.6. PESCA (1921-2000)

El desarrollo de la actividad pesquera se aborda en el cuadro 5.1, mostrando el volumen total de pesca por toneladas y su valor en pesetas para el período 1921-1960. En el cuadro 5.2 se reconoce en unos instantes concretos del tiempo, años 1930, 1940 y 1950, las capturas realizadas atendiendo al desglose de peces, moluscos y crustáceos, interesante valoración que se completa con el gráfico 15, donde se verán cuales de las especies gozan de un mayor aprecio en los tres cortes de tiempo escogidos. El cuadro 5.3 observa para el período 1961-2000 el detalle de la pesca fresca, bacalao y pesca congelada, así como el valor en 1ª venta y por toneladas, indicaciones que se trasladan a los gráficos 16 y 17.

La progresión en el volumen de capturas de pesca se visualiza en el cuadro 5.1, proceso que se acrecienta a partir del inicio de la década de los años cincuenta, que no solo se cuantifica en toneladas, sino que se percibe en términos monetarios, doblando el valor en la última década que se expresa.

Las referencias del cuadro 5.2 muestran que el conjunto de capturas ha experimentado un crecimiento, siendo en los moluscos y crustáceos superior al 100%, pero no puede obviarse que estos representan escasamente un 6% sobre el total. La jurela y la pescadilla son los tipos de pescado que computan un porcentaje mayor en la cronología que se analiza, tal como se contempla en el gráfico 15.

Los registros que comienzan en los años sesenta y llegan de manera continuada al año 2000, reflejan el volumen global de pesca fresca, apreciándose un alza moderada y sostenida hasta el final de la década de los años ochenta, momento a partir del cual se inicia un descenso significativo en las capturas, para acabar en los últimos años en unos niveles, que se encuentran claramente por debajo de los que existían en los años sesenta. No obstante, los datos de pesca fresca hay que relacionarlos con el volumen de capturas de bacalao verde y pesca congelada, para poder analizar el contexto del sector pesquero.

El gráfico 16 recoge el incremento del valor a medida que lo ha hecho el volumen de pesca, y a partir de finales de los años ochenta se constata un estancamiento y ligero descenso, con escasa repercusión en las unidades monetarias. El valor de la tonelada se refleja en el gráfico 17, donde se aprecia una cierta estabilidad, para a partir de finales de la década de los años setenta, visualizar un alza que, con ligeras oscilaciones, se mantendrá a lo largo de la cronología estudiada.

2.2.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El tráfico del puerto de A Coruña en las últimas décadas se analizará a través de las tablas 1 a 5. El tráfico total y la participación que gozan sus principales componentes de cabotaje y exterior se muestran en la tabla 1, en la que puede verse como a mediados de los años sesenta y tras la consolidación del predominio del tráfico exterior sobre el de cabotaje, el movimiento de mercancías se mantiene en unos niveles que podríamos calificar de cierta estabilidad.

La tabla 2 recoge el tráfico exterior atendiendo al volumen de mercancía embarcada y desembarcada. A simple vista destaca el sustancial incremento de las importaciones, situación que se advierte en los años sesenta y setenta, para a partir de ahí mantener esa prevalencia en unos valores que perduran hasta la conclusión del estudio. En síntesis, en el tráfico exterior el cómputo de mercancía desembarcada está superando el 80% del total.

Las mercancías según su presentación se indican en la tabla 3, en la que los graneles líquidos y muy especialmente el petróleo, va a representar lo más significativo del tráfico; no obstante, resaltar como en los últimos años, se asiste a un trascendente aumento del volumen de los graneles sólidos, consecuencia de los agrupados bajo el epígrafe de “otros minerales y residuos metálicos”, el carbón y los piensos.

El resumen de los datos relativos a la pesca fresca, avituallamiento y tráfico local se recogen en la tabla 4, en la que se hace hincapié del ya comentado descenso en el volumen de capturas de pesca fresca, que tiene lugar desde finales de los años ochenta.

La tabla 5 aporta la semblanza del capítulo que bajo la denominación de otros datos, recopila ciertos tráficos como el de pasajeros, buques y las T.R.B. Debe mencionarse el incremento de los pasajeros

desde 1996, en el que parece que el alza tenga que ver con la gestión que se ha emprendido en el ámbito de los cruceros de turismo, lo que repercute beneficiosamente en los niveles de tráfico de pasajeros, por otro lado, debe expresarse el descenso acusado en el número de buques, que tiene lugar en la primera parte de la década de los años noventa, para alcanzar una cierta estabilización a partir de ese momento.

El plan de inversiones previsto para los años 1999-2003 contempla como elementos claves la nueva lonja en Linares Rivas, la habilitación de la nueva dársena de Oza y del atraque Sur del muelle del Centenario, la pavimentación de este muelle, así como su prolongación por el lado Oeste, actuaciones que mejorarán las infraestructuras existentes, lo que unido a las labores de dragado general, permitirán conseguir que el proyecto del *Puerto Exterior* sea una realidad, beneficiando a la sociedad coruñesa y en general al conjunto de Galicia.³⁷

REGISTRO DE MEMORIAS

1909, 1917-1920, 1921-1927, 1928-1934, 1935-1941, 1942-1948, 1949-1955, 1956-1962, 1963-2000. Se hace constar que la mayor parte de ellas son individuales, pero se encuentran agrupadas de cinco en cinco años.

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertocoruna.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.S.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santiago de Compostela.

J.O.P.C.- Junta de Obras del Puerto de A Coruña.

A.P.C.- Autoridad Portuaria de A Coruña.



Infografía del Puerto de A Coruña. Año 2004

³⁷ Consultar página Web <http://www.puertocoruna.com>

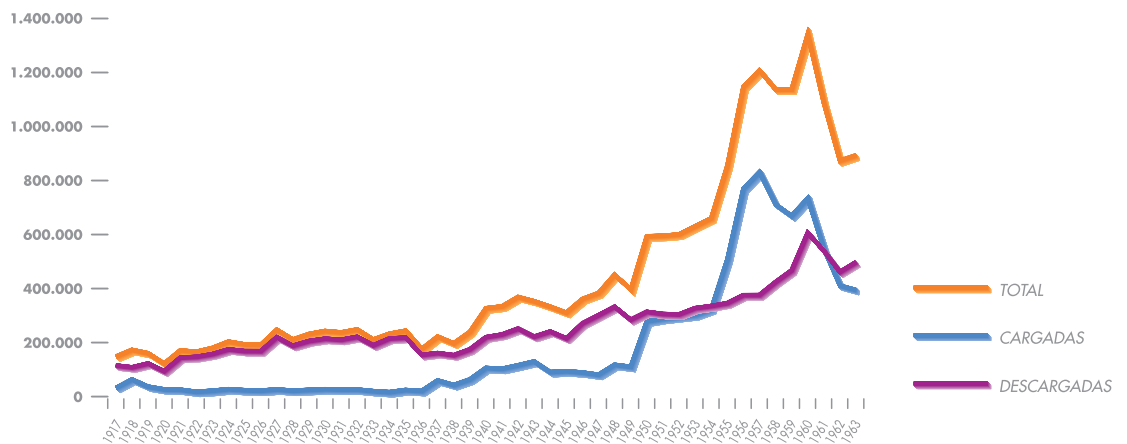
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de A Coruña (1917-2000) Toneladas

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1917	116.294	32.840	149.134	1959	468.199	670.232	1.138.431
1918	109.441	64.703	174.144	1960	607.120	734.880	1.342.000
1919	123.660	38.040	161.700	1961	540.086	547.752	1.087.838
1920	95.273	27.887	123.160	1962	462.208	412.149	874.357
1921	145.306	26.713	172.019	1963	498.477	395.754	894.231
1922	148.157	18.984	167.141	1964	1.958.873	1.714.290	3.673.163
1923	158.429	22.816	181.245	1965	2.426.040	1.850.501	4.276.541
1924	175.967	28.697	204.664	1966	2.724.771	2.036.020	4.760.791
1925	169.547	24.893	194.440	1967	2.803.310	1.870.424	4.673.734
1926	169.379	23.160	192.539	1968	3.097.942	2.039.703	5.137.645
1927	220.745	27.851	248.596	1969	3.228.131	2.050.774	5.278.905
1928	189.497	23.010	212.507	1970	4.048.079	2.673.430	6.721.509
1929	206.804	26.029	232.833	1971	4.347.583	2.808.804	7.156.387
1930	215.424	28.612	244.036	1972	4.792.164	2.944.430	7.736.594
1931	211.448	27.342	238.790	1973	4.480.461	2.723.761	7.204.222
1932	222.426	27.261	249.687	1974	5.263.394	2.990.766	8.254.160
1933	190.957	21.407	212.364	1975	4.802.953	2.593.430	7.396.383
1934	216.172	17.607	233.779	1976	4.895.061	2.476.617	7.371.678
1935	219.281	25.622	244.903	1977	4.860.646	2.675.994	7.536.640
1936	155.147	21.681	176.828	1978	5.009.528	2.221.240	7.230.768
1937	162.298	61.012	223.310	1979	5.185.134	2.227.445	7.412.579
1938	154.357	43.913	198.270	1980	5.843.151	2.871.494	8.714.645
1939	175.937	64.575	240.512	1981	5.518.272	2.666.759	8.185.031
1940	221.032	107.206	328.238	1982	4.809.359	2.098.995	6.908.354
1941	230.926	104.133	335.059	1983	5.105.699	2.740.524	7.846.223
1942	252.792	117.038	369.830	1984	5.065.945	2.948.189	8.014.134
1943	223.021	131.157	354.178	1985	5.924.892	3.287.571	9.212.463
1944	242.107	91.878	333.985	1986	7.107.729	4.390.872	11.498.601
1945	216.603	95.203	311.806	1987	6.480.278	4.248.149	10.728.427
1946	272.107	90.324	362.431	1988	7.041.813	4.188.602	11.230.415
1947	302.399	82.097	384.496	1989	7.823.976	4.728.767	12.552.743
1948	333.654	118.906	452.560	1990	7.222.210	4.157.598	11.379.808
1949	285.502	111.398	396.900	1991	7.627.464	3.884.707	11.512.171
1950	315.007	279.657	594.664	1992	8.383.231	4.214.902	12.598.133
1951	306.931	289.684	596.615	1993	7.634.636	3.468.901	11.103.537
1952	305.209	296.280	601.489	1994	7.627.044	3.442.150	11.069.194
1953	328.521	303.025	631.546	1995	8.482.043	3.019.505	11.501.548
1954	336.259	324.599	660.858	1996	7.784.402	2.812.671	10.597.073
1955	347.074	507.978	855.052	1997	7.837.214	2.588.956	10.426.170
1956	376.714	770.437	1.147.151	1998	8.314.211	2.405.714	10.719.925
1957	376.960	831.957	1.208.917	1999	8.850.860	2.171.965	11.022.825
1958	424.883	712.867	1.137.750	2000	9.325.781	2.329.086	11.654.867

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

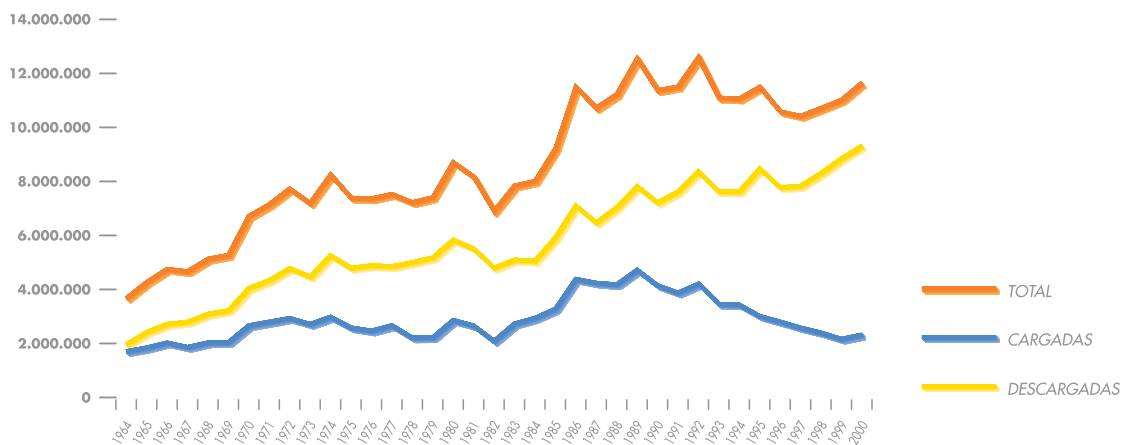
Nota: No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local, a excepción de 1950 a 1960, en los que sí parece que está incluido el tráfico local

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de A Coruña (1917-1963)



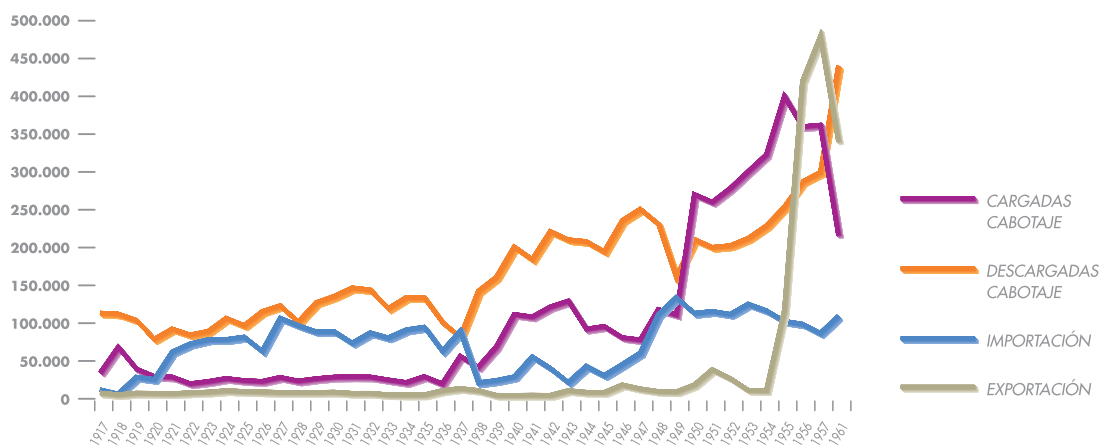
Fuente: Cuadro I.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de A Coruña (1964-2000)



Fuente: Cuadro I.1.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de A Coruña (1917/1961)



Fuente: Cuadro I.2.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de A Coruña (1917/1961) Toneladas**

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Descargadas	Cargadas	Total	Importación	Exportación	Total	
1917	108.863	29.709	138.572	7.431	3.131	10.562	149.134
1918	107.634	63.761	171.395	1.807	942	2.749	174.144
1919	99.470	35.021	134.491	24.190	3.019	27.209	161.700
1920	74.217	25.110	99.327	21.056	2.777	23.833	123.160
1921	87.866	24.309	112.175	57.440	2.404	59.844	172.019
1922	79.965	15.476	95.441	68.192	3.508	71.700	167.141
1923	84.757	18.397	103.154	73.672	4.419	78.091	181.245
1924	102.054	22.417	124.471	73.913	6.280	80.193	204.664
1925	92.392	19.618	112.010	77.155	5.275	82.430	194.440
1926	110.871	18.519	129.390	58.508	4.641	63.149	192.539
1927	118.613	23.845	142.458	102.132	4.006	106.138	248.596
1928	97.057	19.012	116.069	92.440	3.998	96.438	212.507
1929	122.684	22.143	144.827	84.120	3.886	88.006	232.833
1930	131.007	24.250	155.257	84.417	4.362	88.779	244.036
1931	142.223	24.550	166.773	69.225	2.792	72.017	238.790
1932	139.586	24.389	163.975	82.840	2.872	85.712	249.687
1933	114.802	20.519	135.321	76.155	888	77.043	212.364
1934	129.449	17.022	146.471	86.723	585	87.308	233.779
1935	129.035	24.918	153.953	90.246	704	90.950	244.903
1936	96.749	15.335	112.084	58.398	6.346	64.744	176.828
1937	77.239	51.832	129.071	85.059	9.180	94.239	223.310
1938	137.672	37.430	175.102	16.685	6.483	23.168	198.270
1939	156.232	64.353	220.585	19.705	222	19.927	240.512
1940	196.464	107.104	303.568	24.568	102	24.670	328.238
1941	179.800	103.799	283.599	51.126	334	51.460	335.059
1942	216.843	116.969	333.812	35.949	69	36.018	369.830
1943	205.857	124.746	330.603	17.164	6.411	23.575	354.178
1944	203.522	87.686	291.208	38.585	4.192	42.777	333.985
1945	190.222	91.225	281.447	26.381	3.978	30.359	311.806
1946	231.179	76.387	307.566	40.928	13.937	54.865	362.431
1947	246.311	73.396	319.707	56.088	8.701	64.789	384.496
1948	226.792	113.679	340.471	106.862	5.227	112.089	452.560
1949	156.066	106.669	262.735	129.436	4.729	134.165	396.900
1950	206.423	265.772	472.195	108.584	13.885	122.469	594.664
1951	195.812	255.537	451.349	111.119	34.147	145.266	596.615
1952	197.991	273.844	471.835	107.218	22.436	129.654	601.489
1953	207.783	296.199	503.982	120.738	6.826	127.564	631.546
1954	224.152	318.198	542.350	112.107	6.401	118.508	660.858
1955	248.984	395.340	644.324	98.090	112.638	210.728	855.052
1956	282.393	355.392	637.785	94.321	415.045	509.366	1.147.151
1957	294.818	357.420	652.238	82.142	474.537	556.679	1.208.917
1961	435.438	211.968	647.406	104.648	335.784	440.432	1.087.838

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local, a excepción de 1950 a 1960, en los que si parece que está incluido el tráfico local.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de A Coruña (1920) Kilogramos

Productos	1920			
	Cabotaje		Exterior	
	Entrada	Salida	Importación	Exportación
Abonos	1.345.438	154.560	425.075	
Aceites	1.883.630	201.598	229.162	
Arena				
Arroz	1.766.819	100.089		
Asfalto, alquitranes y breas		87.042	1.023.691	
Azúcar	1.229.595	293.302	1.155.379	
Café	82.382	22.256		
Cales, yesos, etc.	870.261	591.275		
Carbones	29.914.130	7.697.253	4.434.009	
Cebollas y ajos	53.000	104.600		1.508.701
Cemento	2.656.100	676.345	138.035	
Envases (Pipería)	280.083	671.851	2.259	
Ferretería, quincalla, puntas y clavos	1.383.382	290.952	260.292	
Fosfatos				
Gasolina y bencina	16.800	55.029		
Habichuelas	64.655	422.730		
Hielo				
Hierros y aceros	1.298.165	613.688	169.274	
Hojalata	457.741	423.831	278.215	
Jabón	1.567.850	147.451		
Ladrillos, tejas, loza, etc.	720.512	228.324	8.430	
Maderas y leña	1.724.515	3.442.438	430.771	5.505
Maíz	4.401.416	1.308.621	3.498.961	
Mineral de hierro				
Papel	768.296	147.763	4.693	
Patatas	4.220	28.306		
Petróleo	463.965	57.687	2.903.016	
Pescados, conservas y salazones	998.002	339.852	1.183.394	19.720
Piedras y adoquines				
Plátanos				
Productos químicos y farmacéuticos	263.682	12.534	17.376	462
Sal	9.678.429	1.094.735		
Tabaco	1.760.447	408.821		
Tejidos y trapos	580.646	263.413	31.708	15.739
Tierra refractaria				
Trigo		134.395	482.330	
Vinos y Aguas	3.029.315	567.799	2.132	444.589
Resto de mercancías	4.954.172	4.521.499	4.378.020	782.624
Total	74.217.648	25.110.039	21.056.222	2.777.340

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1920							Total general
Tráfico de bahía		Total			Total tráfico bahía		
Descargadas	Cargadas	Cabotaje	Exterior	Total tráfico			
		1.499.998	425.075	1.925.073		1.925.073	
	4.767	2.085.228	229.162	2.314.390	4.767	2.319.157	
342.000					342.000	342.000	
	3.570	1.866.908		1.866.908	3.570	1.870.478	
		87.042	1.023.691	1.110.733		1.110.733	
	2.643	1.522.897	1.155.379	2.678.276	2.643	2.680.919	
	800	104.638		104.638	800	105.438	
48.000	3.630	1.461.536		1.461.536	51.630	1.513.166	
200.000	12.763.320	37.611.383	4.434.009	42.045.392	12.963.320	55.008.712	
	600	157.600	1.508.701	1.666.301	600	1.666.901	
	20.352	3.332.445	138.035	3.470.480	20.352	3.490.832	
170	180	951.934	2.259	954.193	350	954.543	
		1.674.334	260.292	1.934.626		1.934.626	
						0	
	3.600	71.829		71.829	3.600	75.429	
	800	487.385		487.385	800	488.185	
						0	
	657	1.911.853	169.274	2.081.127	657	2.081.784	
		881.572	278.215	1.159.787		1.159.787	
	2.808	1.715.301		1.715.301	2.808	1.718.109	
199.100	220	948.836	8.430	957.266	199.320	1.156.586	
13.000	16.015	5.166.953	436.276	5.603.229	29.015	5.632.244	
	3.270	5.710.037	3.498.961	9.208.998	3.270	9.212.268	
						0	
	201	916.059	4.693	920.752	201	920.953	
2.000	41.900	32.526		32.526	43.900	76.426	
	409	521.652	2.903.016	3.424.668	409	3.425.077	
3.802	11.541	1.337.854	1.203.114	2.540.968	15.343	2.556.311	
						0	
						0	
	300	276.216	17.838	294.054	300	294.354	
	96.875	10.773.164		10.773.164	96.875	10.870.039	
		2.169.268		2.169.268		2.169.268	
		844.059	47.447	891.506		891.506	
						0	
		134.395	482.330	616.725		616.725	
	38.768.501	3.597.114	446.721	4.043.835	38.768.501	42.812.336	
7.648	153.424	9.475.671	5.160.644	14.636.315	161.072	14.797.387	
815.720	51.900.383	99.327.687	23.833.562	123.161.249	52.716.103	175.877.352	

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de A Coruña (1930) Kilogramos

Productos	1930			
	Cabotaje		Exterior	
	Entrada	Salida	Importación	Exportación
Abonos	16.215.012	251.533	1.381.900	
Aceites	4.767.171	677.771	11.828.953	516
Arena	17.000		103	
Arroz	1.140.463	150.497		
Asfalto, alquitranes y breas	317.339	348.148	1.241.566	
Azúcar	1.174.675	201.849	879	
Café	557.693	684.612	8.300	
Cales, yesos, etc.	2.463.911	51.361		
Carbones	25.421.270	1.056.186	39.820.136	
Cebollas y ajos		99.766		2.342.456
Cemento	24.280.830	119.450	4.272	
Envases (Pipería)	759.929	2.407.215	9.149	
Ferretería, quincalla, puntas y clavos	1.913.850	154.812	103.509	1.848
Fosfatos				
Gasolina y bencina	57.594	1.011.235	17.280.423	
Habichuelas	42.195	3.130.528		43.700
Hielo				
Hierros y aceros	4.097.074	194.712	288.526	
Hojalata	904.113	281.744	88.953	
Jabón	2.006.081	134.391		
Ladrillos, tejas, loza, etc.	2.437.209	177.822	31.143	
Maderas y leña	1.568.717	4.668.287	5.963.929	
Maíz	916.900	25.200	790.000	
Mineral de hierro	129.695			
Papel	1.119.104	32.706	11.324	442
Patatas	1.215	132.820		
Petróleo	50.633	136.864	1.219.754	
Pescados, conservas y salazones	864.619	1.137.778	1.209.594	595.092
Piedras y adoquines	4.107.649	2.000		
Plátanos				
Productos químicos y farmacéuticos	668.225	48.902	161.490	312
Sal	16.052.040	906.844		
Tabaco	2.127.065	2.491.776	373.279	
Tejidos y trapos	898.662	448.379	6.085	192.825
Tierra refractaria	19.944	1.000		
Trigo		404.700		
Vinos y Aguas	5.331.224	725.311	2.968	90.766
Resto de mercancías	8.578.511	1.954.106	2.591.539	1.094.759
Total	131.007.612	24.250.305	84.417.774	4.362.716

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1930						Total tráfico bahía	Total general
Tráfico de bahía		Total					
Descargadas	Cargadas	Cabotaje	Exterior	Total tráfico			
	17.174	16.466.545	1.381.900	17.848.445	17.174	17.865.619	
150	45.161	5.444.942	11.829.469	17.274.411	45.311	17.319.722	
9.429.480	500	17.000	103	17.103	9.429.980	9.447.083	
	1.451	1.290.960		1.290.960	1.451	1.292.411	
	11.987	665.487	1.241.566	1.907.053	11.987	1.919.040	
	7.546	1.376.524	879	1.377.403	7.546	1.384.949	
	878	1.242.305	8.300	1.250.605	878	1.251.483	
	630	2.515.272		2.515.272	630	2.515.902	
	48.497.772	26.477.456	39.820.136	66.297.592	48.497.772	114.795.364	
44		99.766	2.342.456	2.442.222	44	2.442.266	
	74.975	24.400.280	4.272	24.404.552	74.975	24.479.527	
9.319	2.319	3.167.144	9.149	3.176.293	11.638	3.187.931	
1.200	520	2.068.662	105.357	2.174.019	1.720	2.175.739	
						0	
2.000	21.200	1.068.829	17.280.423	18.349.252	23.200	18.372.452	
		3.172.723	43.700	3.216.423		3.216.423	
						0	
2.070	4.685	4.291.786	288.526	4.580.312	6.755	4.587.067	
		1.185.857	88.953	1.274.810		1.274.810	
	7.655	2.140.472		2.140.472	7.655	2.148.127	
1.500.000	1.500	2.615.031	31.143	2.646.174	1.501.500	4.147.674	
181.140	32.695	6.237.004	5.963.929	12.200.933	213.835	12.414.768	
	18.080	942.100	790.000	1.732.100	18.080	1.750.180	
		129.695		129.695		129.695	
	291	1.151.810	11.766	1.163.576	291	1.163.867	
920	5.020	134.035		134.035	5.940	139.975	
	3.453	187.497	1.219.754	1.407.251	3.453	1.410.704	
7.956		2.002.397	1.804.686	3.807.083	7.956	3.815.039	
		4.109.649		4.109.649		4.109.649	
						0	
		717.127	161.802	878.929		878.929	
	3.800	16.958.884		16.958.884	3.800	16.962.684	
		4.618.841	373.279	4.992.120		4.992.120	
		1.347.041	198.910	1.545.951		1.545.951	
		20.944		20.944		20.944	
		404.700		404.700		404.700	
	59.616.670	6.056.535	93.734	6.150.269	59.616.670	65.766.939	
159.509	595.260	10.532.617	3.686.298	14.218.915	754.769	14.973.684	
11.293.788	108.971.222	155.257.917	88.780.490	244.038.407	120.265.010	364.303.417	

Cuadro 2.3. Principales productos A.P. de A Coruña (1940) Kilogramos

Productos	1940			
	Cabotaje		Exterior	
	Entrada	Salida	Importación	Exportación
Abonos	14.451.854	939.337		
Aceites	5.275.430	18.207.086	1.051	
Arena		1.800		
Arroz	1.772.276	2.800	650	
Asfalto, alquitranes y breas	653.774	152.089	3.797.042	
Azúcar	1.375.916	64.854	21.282	
Café	29.017	45.069	119.153	
Cales, yesos, etc.	1.597.375	27.150		
Carbones	87.300.382	53.421.328	2.250.181	
Cebollas y ajos	3.636	281.456		
Cemento	19.586.323	81.300		
Envases (Pipería)	928.575	2.213.513	339	1.400
Ferretería, quincalla, puntas y clavos	2.764.383	107.592	412	675
Fosfatos			14.656.860	
Gasolina y bencina	4.253	3.330.567		
Habichuelas		2.245.678		5.800
Hielo				
Hierros y aceros	6.704.483	223.893	33.329	
Hojalata	783.259	249.706	148.501	
Jabón	595.680	192.975		57
Ladrillos, tejas, loza, etc.	2.231.155	285.393		36.700
Maderas y leña	1.891.275	13.075.741	357.497	
Maíz	133.154	100		
Mineral de hierro	6.781.120			
Papel	1.329.520	423.466	390.054	120
Patatas	13.200	4.283.592		
Petróleo	15.168	1.000		
Pescados, conservas y salazones	730.150	637.602		12.243
Piedras y adoquines	18.000			
Plátanos	2.517.368	36.827		
Productos químicos y farmacéuticos	1.941.241	696.930	28.528	3.168
Sal	15.735.385	559.870		
Tabaco	2.696.453	1.383.406	249.431	
Tejidos y trapos	337.682	248.563		
Tierra refractaria	755.964	558.988	86.282	
Trigo	1.810.536	4.000		
Vinos y Aguas	6.847.661	177.914	2.000	1.702
Resto de mercancías	6.852.739	2.943.328	2.426.354	40.969
Total	196.464.387	107.104.913	24.568.946	102.834

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1940						Total tráfico bahía	Total general
Tráfico de bahía		Total					
Descargadas	Cargadas	Cabotaje	Exterior	Total tráfico			
		15.391.191		15.391.191		15.391.191	
1.300	2.396.974	23.482.516	1.051	23.483.567	2.398.274	25.881.841	
9.315.800		1.800		1.800	9.315.800	9.317.600	
		1.775.076	650	1.775.726		1.775.726	
	743	805.863	3.797.042	4.602.905	743	4.603.648	
		1.440.770	21.282	1.462.052		1.462.052	
		74.086	119.153	193.239		193.239	
	750	1.624.525		1.624.525	750	1.625.275	
	64.818.180	140.721.710	2.250.181	142.971.891	64.818.180	207.790.071	
		285.092		285.092		285.092	
	24.100	19.667.623		19.667.623	24.100	19.691.723	
2.026		3.142.088	1.739	3.143.827	2.026	3.145.853	
	1.056	2.871.975	1.087	2.873.062	1.056	2.874.118	
			14.656.860	14.656.860		14.656.860	
700		3.334.820		3.334.820	700	3.335.520	
		2.245.678	5.800	2.251.478		2.251.478	
						0	
450	460	6.928.376	33.329	6.961.705	910	6.962.615	
		1.032.965	148.501	1.181.466		1.181.466	
	442	788.655	57	788.712	442	789.154	
32.800	650	2.516.548	36.700	2.553.248	33.450	2.586.698	
59.950	14.417	14.967.016	357.497	15.324.513	74.367	15.398.880	
		133.254		133.254		133.254	
		6.781.120		6.781.120		6.781.120	
		1.752.986	390.174	2.143.160		2.143.160	
25.005		4.296.792		4.296.792	25.005	4.321.797	
	450	16.168		16.168	450	16.618	
		1.367.752	12.243	1.379.995		1.379.995	
		18.000		18.000		18.000	
		2.554.195		2.554.195		2.554.195	
		2.638.171	31.696	2.669.867		2.669.867	
	3.000	16.295.255		16.295.255	3.000	16.298.255	
		4.079.859	249.431	4.329.290		4.329.290	
		586.245		586.245		586.245	
		1.314.952	86.282	1.401.234		1.401.234	
		1.814.536		1.814.536		1.814.536	
	57.797.220	7.025.575	3.702	7.029.277	57.797.220	64.826.497	
126.942	270.780	9.796.067	2.467.323	12.263.390	397.722	12.661.112	
9.564.973	125.329.222	303.569.300	24.671.780	328.241.080	134.894.195	463.135.275	

Cuadro 2.4. Principales productos A.P. de A Coruña (1950) Kilogramos

Productos	1950			
	Cabotaje		Exterior	
	Entrada	Salida	Importación	Exportación
Abonos	7.931.943	2.952.675		
Aceites	27.300.881	897.361	11.599.232	
Arena	6.857.000	255.000		
Arroz	610.992	200		
Asfalto, alquitranes y breas	2.361.021	57.802		
Azúcar	477.419	1.712		
Café	9.130	34.898	506.361	
Cales, yesos, etc.	723.624	6.290		
Carbones	36.430.580	59.530.330	44.765.623	12.830.000
Cebollas y ajos	14.750	2.300		
Cemento	28.864.712	335.430		
Envases (Pipería)	366.902	956.019		
Ferretería, quincalla, puntas y clavos	1.385.921	74.414		
Fosfatos	330.350		39.539.110	
Gasolina y bencina	6.664.477	200	7.334.051	
Habichuelas	495.830	444.484		
Hielo		0		
Hierros y aceros	2.284.598	142.610		
Hojalata	677.191	124.397	19.044	
Jabón	1.185.898	110.772		
Ladrillos, tejas, loza, etc.	2.637.107	116.442		
Maderas y leña	1.848.558	31.688.509	7.000	927.000
Maíz				
Mineral de hierro	23.355.780	1.546.000		
Papel	694.831	5.949		
Patatas	3.307.037	348.437	371.759	
Petróleo	3.482.871	10.100		
Pescados, conservas y salazones	263.273	258.693	5.139	2.974
Piedras y adoquines	2.518.040	10.000		
Plátanos	2.371.832	76.134		
Productos químicos y farmacéuticos	1.284.154	111.938	1.244	5.771
Sal	21.111.940	550.670		100.000
Tabaco	2.261.049	781.345		
Tejidos y trapos	47.628	136.678	7.149	
Tierra refractaria	1.016.800	503.878		
Trigo	5.227.195	1.519.354	4.149.600	
Vinos y Aguas	2.022.500	127.829		
Resto de mercancías	7.799.946	1.038.687	278.759	19.532
Total	206.223.760	104.757.537	108.584.071	13.885.277

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1950							
	Tráfico de bahía		Total			Total tráfico bahía	Total general
	Descargadas	Cargadas	Cabotaje	Exterior	Total tráfico		
			10.884.618		10.884.618		10.884.618
		14.992.858	28.198.242	11.599.232	39.797.474	14.992.858	54.790.332
			7.112.000		7.112.000		7.112.000
			611.192		611.192		611.192
		2.384	2.418.823		2.418.823	2.384	2.421.207
			479.131		479.131		479.131
			44.028	506.361	550.389		550.389
			729.914		729.914		729.914
30.000	45.389.895		95.960.910	57.595.623	153.556.533	45.419.895	198.976.428
			17.050		17.050		17.050
			29.200.142		29.200.142		29.200.142
350	14.000		1.322.921		1.322.921	14.350	1.337.271
			1.460.335		1.460.335		1.460.335
			330.350	39.539.110	39.869.460		39.869.460
			6.664.677	7.334.051	13.998.728		13.998.728
			940.314		940.314		940.314
		23.351.367			0	23.351.367	23.351.367
		12.090	2.427.208		2.427.208	12.090	2.439.298
			801.588	19.044	820.632		820.632
			1.296.670		1.296.670		1.296.670
			2.753.549		2.753.549		2.753.549
300	3.160		33.537.067	934.000	34.471.067	3.460	34.474.527
							0
			24.901.780		24.901.780		24.901.780
			700.780		700.780		700.780
			3.655.474	371.759	4.027.233		4.027.233
		600	3.492.971		3.492.971	600	3.493.571
200			521.966	8.113	530.079	200	530.279
			2.528.040		2.528.040		2.528.040
			2.447.966		2.447.966		2.447.966
			1.396.092	7.015	1.403.107		1.403.107
24.000	140.000		21.662.610	100.000	21.762.610	164.000	21.926.610
			3.042.394		3.042.394		3.042.394
			184.306	7.149	191.455		191.455
			1.520.678		1.520.678		1.520.678
			6.746.549	4.149.600	10.896.149		10.896.149
		76.967.000	2.150.329		2.150.329	76.967.000	79.117.329
145.110			8.838.633	298.291	9.136.924	145.110	9.282.034
199.960	161.014.609		310.981.297	122.469.348	433.450.645	161.214.569	594.665.214

**Cuadro 2.5. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de A Coruña (1930) Kilogramos**

Productos	Europa					
	Bélgica	Finlandia	Reino Unido	Noruega	Rusia	Suecia
Abonos	1.381.900					
Aceites	866		631		4.554.467	
Alquitranes y asfalto			2.737			
Pescados, conservas y bacalao			38.872	1.168.422		
Carbón			39.820.136			
Gasolina y bencina					1.534.750	
Maderas	34.870	1.918.833	54.379			2.328.263
Petróleo						
Resto mercancías	1.128.040		337.507	24.682	45	
Total	2.545.676	1.918.833	40.254.262	1.193.104	6.089.262	2.328.263

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.6. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de A Coruña (1940) Kilogramos**

Productos	Europa			América
	Reino Unido	Italia	Total	New York (USA)
Abonos				
Aceites				1.051
Alquitranes y asfalto		3.048.000	3.048.000	749.042
Fosfato de cal				
Carbón	2.250.181		2.250.181	
Gasolina y bencina				
Maderas				
Petróleo				
Resto mercancías		360	360	2.122.592
Total	2.250.181	3.048.360	5.298.541	2.872.685

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.7. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de A Coruña (1950) Kilogramos**

Productos	Europa			
	Alemania	Francia	Reino Unido	Total
Aceites				
Fosfato de cal				
Carbón	4.694.000		40.071.623	44.765.623
Gasolina y bencina				
Maderas				
Petróleo				
Trigo		4.149.600		4.149.600
Resto mercancías	371.759		44.416	416.175
Total	5.065.759	4.149.600	40.116.039	49.331.398

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

		América			Asia	África	Total
Otros	Total	N. Orleans (USA)	Otros	Total	China	Otros	
	1.381.900						1.381.900
6.512.477	11.068.441			760.512			11.828.953
503.102	505.839			735.727			1.241.566
2.300	1.209.594						1.209.594
	39.820.136						39.820.136
	1.534.750	4.428.798		4.428.798	11.316.875		17.280.423
131.380	4.467.725	48.498	1.300.772	1.349.270	146.934		5.963.929
50.566	50.566	1.169.188		1.169.188			1.219.754
551.091	2.041.365	456.397	1.898.395	2.354.792	1.040	74.322	4.471.519
7.750.916	62.080.316	6.102.881	4.695.406	10.798.287	11.464.849	74.322	84.417.774

América		África			Total
Otros	Total	Posecciones españolas	Posecciones francesas	Total	
	1.051				1.051
	749.042				3.797.042
			14.656.860	14.656.860	14.656.860
					2.250.181
	10.330	347.167		347.167	357.497
613.319	2.725.581	780.374		780.374	3.506.315
613.319	3.486.004	1.127.541	14.656.860	15.784.401	24.568.946

África	América			Asia	Total
Total	Antillas Neerlandesas	Otros	Total	Total	
9.298	10.060.842	331.500	10.392.342	1.197.592	11.599.232
39.593.110					39.593.110
					44.765.623
	5.191.741		5.191.741	2.142.310	7.334.051
7.000					7.000
					4.149.600
511.143		208.137	208.137		1.135.455
40.120.551	15.252.583	539.637	15.792.220	3.339.902	108.584.071

**Cuadro 2.8. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de A Coruña (1930) Kilogramos**

Productos	Europa	América			África	Total
	Otros	Cuba	Otros	Total	Otros	
Cebollas		2.340.831		2.340.831		2.340.831
Resto mercancías	277.558	561.166	1.181.389	1.742.555	1.772	2.021.885
Total	277.558	2.901.997	1.181.389	4.083.386	1.772	4.362.716

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: La exportación del año 1940 asciende en su totalidad a 102.834 kilogramos, por lo que su desglose es irrelevante.

**Cuadro 2.9. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de A Coruña (1950) Kilogramos**

Productos	Europa	América	África			Total
	Portugal	Otros	Tánger (Marruecos)	Otros	Total	
Aceites						
Fosfato de cal						
Carbón	12.380.600	116.470	450.000		450.000	12.947.070
Gasolina y bencina						
Maderas			927.000		927.000	927.000
Petróleo						
Trigo						
Resto mercancías			344	10.803	11.147	11.147
Total	12.380.600	116.470	1.377.344	10.803	1.388.147	13.885.217

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en cabotaje A.P. de A Coruña (1920/1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	29	179.066.362	Carbones	47	121.705.097
Cemento	12	75.387.965	Maderas y leña	20	52.874.975
Sal	10	62.577.794	Aceites	8	19.983.816
Abonos	7	39.944.247	Envases	2	6.248.598
Aceites	6	39.227.112	Habichuelas	2	6.243.420
Mineral de hierro	5	30.266.595	Tabaco	2	5.065.348
Vinos	3	17.230.700	Patatas	2	4.793.155
Hierros y aceros	2	14.384.320	Gasolina y bencina	2	4.397.031
Resto de mercancías	25	149.828.312	Abonos	2	4.298.105
Total	100	607.913.407	Total	100	261.222.794

Gráfico 3.1. Principales productos descargados en cabotaje (1920/1950)

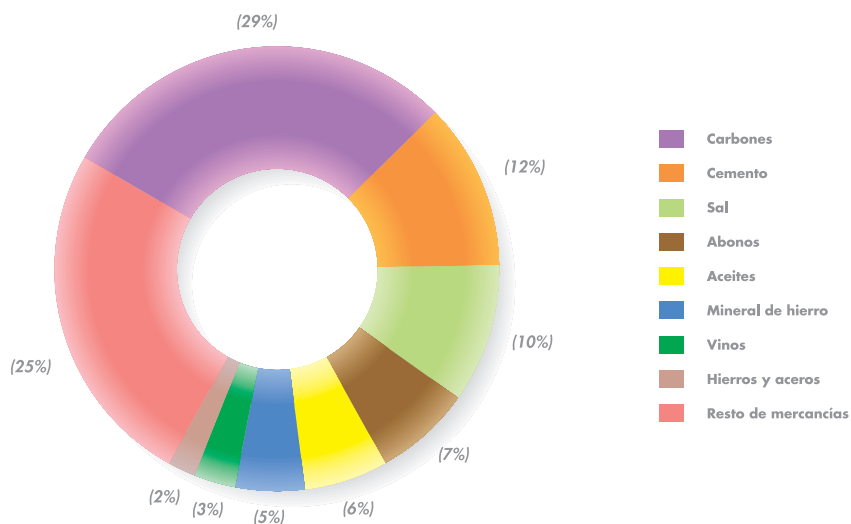
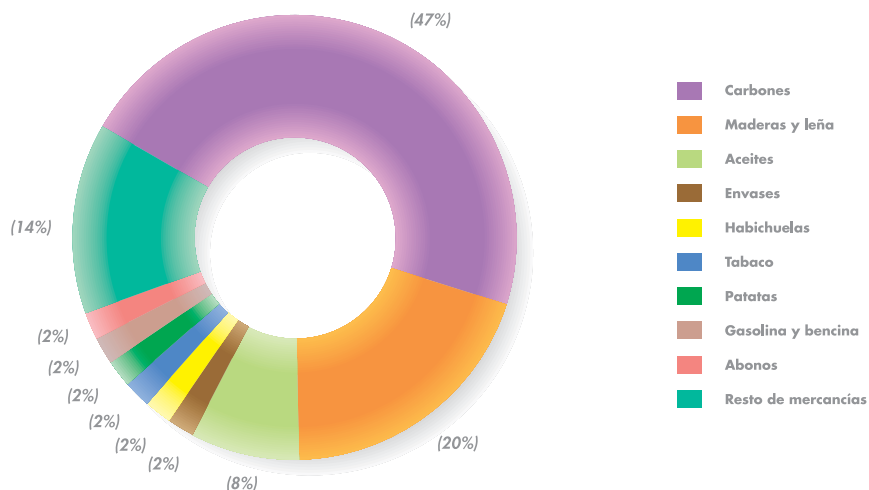


Gráfico 3.2. Principales productos cargados en cabotaje (1920/1950)



Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en exterior A.P. de A Coruña (1920/1950) Kilogramos

Productos	%	Importados	Productos	%	Exportados
Carbones	38	91.269.949	Carbones	61	12.830.000
Fosfatos	23	54.195.970	Cebollas y ajos	18	3.808.231
Gasolina y bencina	10	24.614.474	Maderas y leña	4	932.505
Aceites	10	23.658.398	Pescados, conservas y salazones	3	630.029
Maderas y leña	3	6.759.197	Vinos	3	537.057
Asfalto, alquitranes y breas	3	6.062.299	Tejidos y trapos	1	208.564
Trigo	2	4.631.930	Resto de mercancías	10	2.181.781
Maíz	2	4.288.961	Total	100	21.128.167
Petróleo	2	4.122.770			
Resto de mercancías	8	19.023.065			
Total	100	238.627.013			

Gráfico 4.1. Principales productos importados (1920/1950)

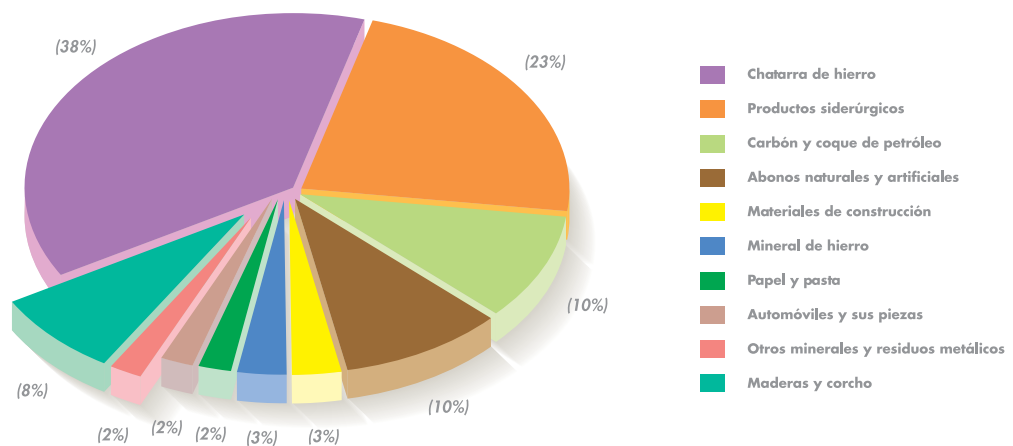
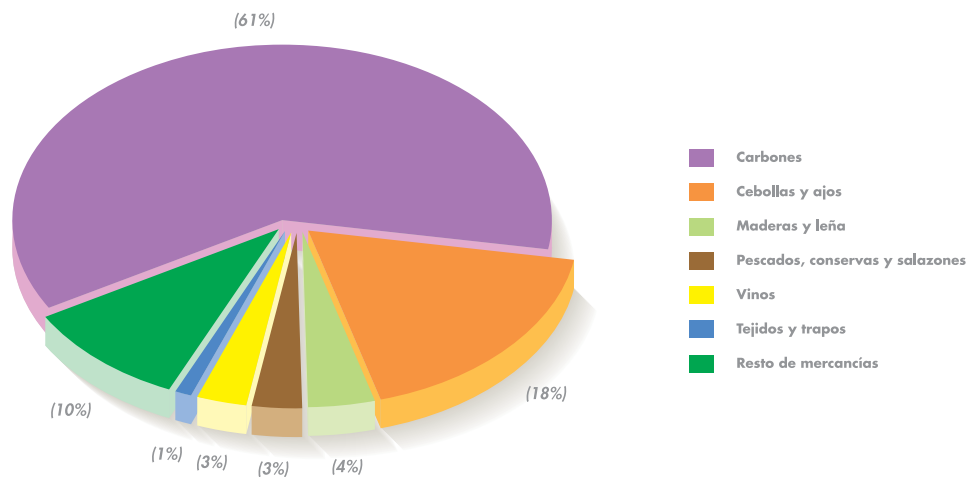


Gráfico 4.2. Principales productos exportados (1920/1950)



Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales áreas de comercio exterior A.P. de A Coruña (1930/1950) Kilogramos

Países	%	Importación	Países	%	Exportación
Reino Unido	38	82.620.482	Portugal	67	12.380.600
Resto África	18	40.194.873	Cuba	16	2.901.997
Antillas Neerlandesas	7	15.252.583	Marruecos	8	1.377.344
Posesiones francesas en África	7	14.656.860	Resto América	7	1.330.104
China	5	11.464.849	Resto Europa	2	277.918
USA	4	8.975.566	Resto África	0,5	82.804
Resto Europa	4	7.750.916	Total	100	18.350.767
Rusia	3	6.089.262			
Resto América	3	5.848.362			
Alemania	2	5.065.759			
Francia	2	4.149.600			
Resto Asia	2	3.339.902			
Italia	1	3.048.360			
Bélgica	1	2.545.676			
Suecia	1	2.328.263			
Finlandia	1	1.918.833			
Noruega	1	1.193.104			
Posesiones españolas en África	1	1.127.541			
Total	100	217.570.791			

Gráfico 5.1. Principales áreas de comercio: importación (1930/1950)

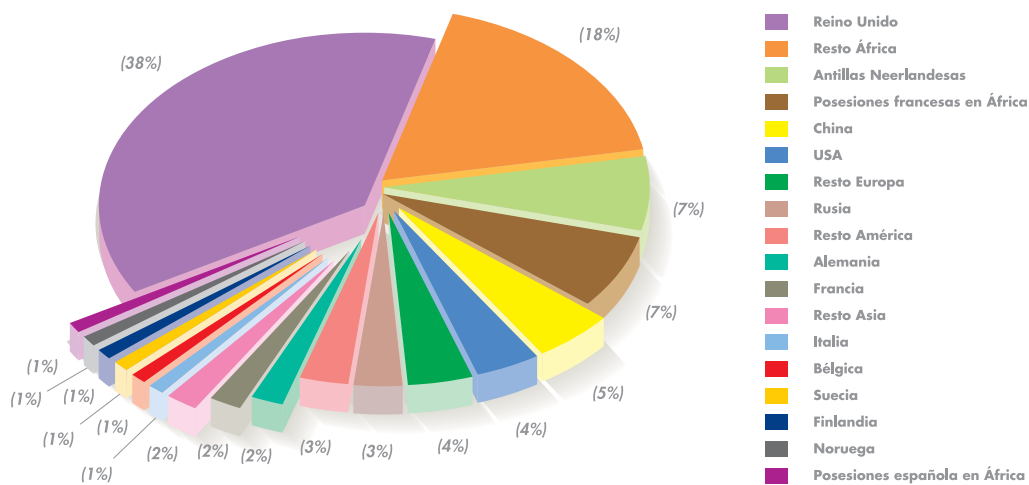
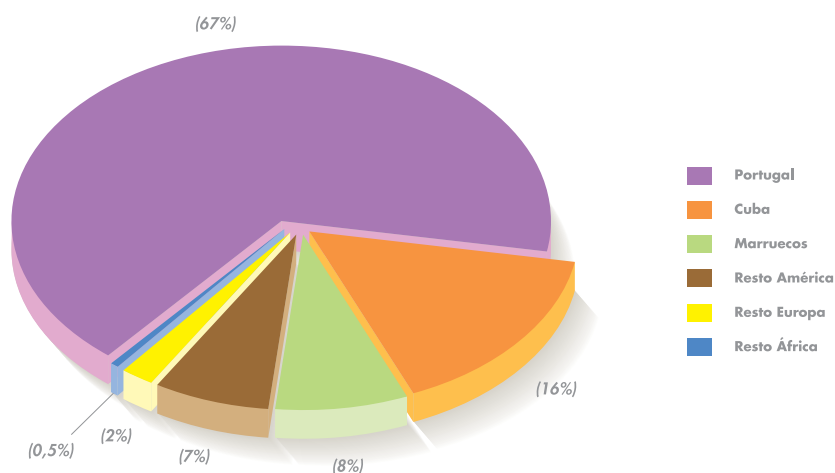


Gráfico 5.2. Principales áreas de comercio: exportación (1930/1950)



Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.10. Tráfico de mercancías por continentes A.P. de A Coruña (1921-1957) Kilogramos

Años	Europa		América	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación
1921	46.288.251	124.542	10.501.403	2.227.069
1922	61.120.897	197.435	6.669.685	2.992.429
1923	65.940.910	247.159	5.568.565	4.047.762
1924	62.416.984	276.085	11.453.504	6.000.973
1925	61.352.103	559.441	9.935.887	4.716.319
1926	47.342.939	1.245.539	11.126.023	3.396.109
1927	82.957.119	352.637	19.142.181	3.653.827
1928	69.859.000	183.371	22.536.176	3.814.686
1929	66.001.792	710.083	14.980.125	3.173.233
1930	62.079.316	277.558	10.798.287	4.083.386
1931	54.308.639	147.140	7.694.763	2.645.524
1932	49.386.749	620.867	12.222.882	2.250.954
1933	47.691.200	162.475	19.278.246	724.340
1934	48.356.761	132.304	17.247.760	437.424
1935	58.854.336	171.705	20.934.415	531.578
1936	37.675.656	5.702.773	9.330.361	642.373
1937	71.507.297	8.928.479		240.241
1938	4.133.182	6.348.085		7.637
1939	1.568.082	24.272		22.660
1940	5.298.541	360	3.486.004	32.245
1941			32.530.898	8.590
1942		5.200	18.422.471	
1943		4.871.436	16.547.763	2.400
1944	500	1.701.000	25.712.272	20.145
1945	143.511	3.594.506	10.738.343	285.453
1946		13.710.130	31.865.165	40.800
1947	2.203.243	7.592.155	46.476.196	24.610
1948	38.433.542	4.860.025	18.758.461	10.146
1949	64.671.371	4.180.805	27.877.716	59.925
1950	49.331.398	12.380.600	15.792.220	116.470
1951	66.091.681	33.028.270	6.206.412	64.095
1952	51.752.381	21.224.375	19.291.303	243.955
1953	70.583.530	6.256.515	2.013.992	559.812
1954	56.760.712	5.717.855	4.311.324	626.328
1955	31.886.945	112.033.940	6.098.608	481.358
1956	16.764.171	413.641.106	18.397.343	1.395.311
1957	6.435.564	472.141.606	52.601.910	2.338.999

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Las estadísticas originales señalan que se refieren a los puertos españoles y extranjeros del Norte de África.

	África		Asia		Oceanía		Total
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación	
	646.880	52.920	3.385				59.844.450
	400.000	318.217	1.589				71.700.252
	2.160.327	124.314	2.176				78.091.213
	37.383		5.206	3.326			80.193.461
	245.098		5.620.779				82.429.627
	36.360		2.366				63.149.336
	30.329	165	2.155	30			106.138.443
	40.480	750	3.268	188			96.437.919
	34.635	2.236	3.103.483			763	88.006.350
	74.322	1.772	11.464.849				88.779.490
	4.441.141	138	2.764.065		15.750		72.017.160
	15.486.526	1.039	5.702.099		40.662		85.711.778
	9.167.471	1.400	7.597		9.798		77.042.527
	21.092.337	15.937	9.315		16.187		87.308.025
	10.270.600	880	3.636		182.928		90.950.078
	11.384.328	864			7.875		64.744.230
	13.550.767	11.716					94.238.500
	12.550.813	128.110					23.167.827
	18.135.528	175.999					19.926.541
	15.782.401	70.229					24.669.780
	18.594.792	325.854					51.460.134
	17.525.696	64.282					36.017.649
	616.474	1.537.413					23.575.486
	12.870.890	2.471.705					42.776.512
	15.498.803	98.403		220	30		30.359.269
	9.062.776	186.184			120		54.865.175
	3.679.762	517.731	3.727.800	567.048			64.788.545
	35.149.412	356.826	14.519.961	200			112.088.573
	30.356.173	488.860	6.530.641				134.165.491
	40.120.551	1.388.147	3.339.902				122.469.288
	38.821.000	1.054.637					145.266.095
	33.479.000	968.172	2.694.450				129.653.636
	48.140.000	10.647					127.564.496
	51.064.000	17.040		10.459			118.507.718
	60.105.000	34.106		87.800			210.727.757
	59.160.000	8.315					509.366.246
	23.105.000	55.575					556.678.654

Tráfico de mercancías por continentes A.P. de A Coruña (1921-1957) Kilogramos

Continentes	%	Importados	Continentes	%	Exportados
Europa	54	1.459.198.303	Europa	95	1.143.351.834
África	23	632.917.055	América	4	51.919.166
América	21	566.548.664	África	1	10.490.583
Asia	2	59.508.722	Asia	0,06	669.271
Oceanía	0,01	273.350	Oceanía	-	763
Total	100	2.718.446.094	Total	100	1.206.431.617

Gráfico 6.1. Tráfico de mercancías importadas por continentes (1921-1957)

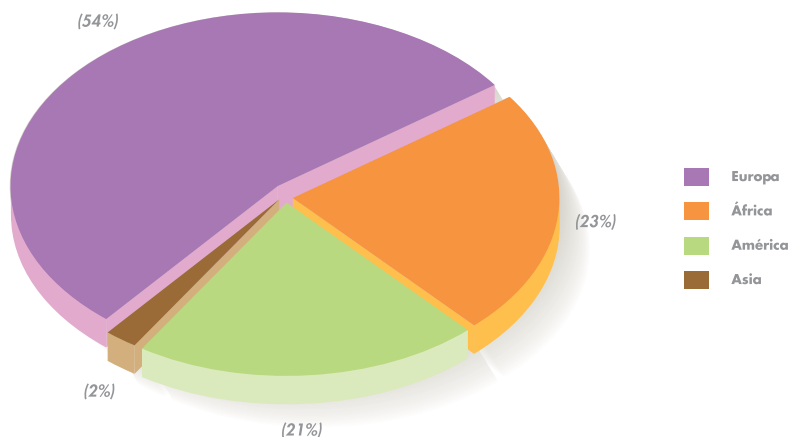
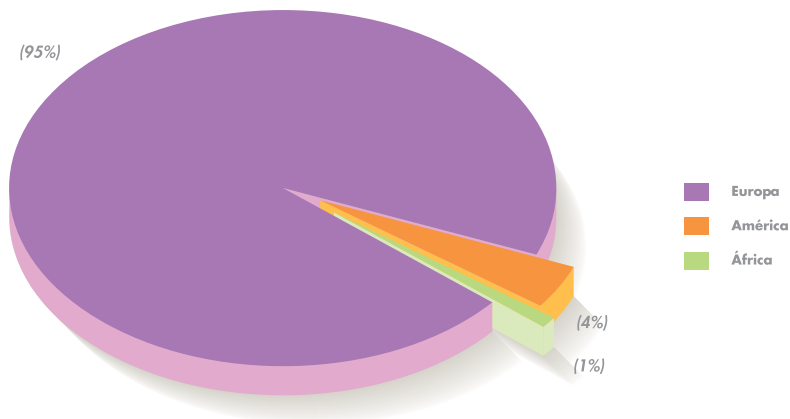


Gráfico 6.2. Tráfico de mercancías exportadas por continentes (1921-1957)



Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en cabotaje y exterior A.P. de A Coruña (1920/1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	32	270.336.311	Carbones	48	134.535.097
Cemento	9	75.530.272	Maderas y leña	19	53.807.480
Aceites	7	62.885.510	Aceites	7	19.984.332
Sal	7	62.577.794	Habichuelas	2	6.292.920
Fosfatos	6	54.526.320	Envases	2	6.249.998
Abonos	5	41.751.222	Tabaco	2	5.065.348
Gasolina y bencina	4	31.357.598	Patatas	2	4.793.155
Mineral de hierro	4	30.266.595	Gasolina y bencina	2	4.397.031
Vinos	2	17.237.800	Abonos	2	4.298.105
Hierros y aceros	2	14.875.449	Cebollas y ajos	2	4.296.353
Maderas y leña	2	13.565.062	Resto de mercancías	14	38.631.142
Resto de mercancías	20	171.630.487	Total	100	282.350.961
Total	100	846.540.420			

Gráfico 7.1. Principales productos descargados (1920/1950)

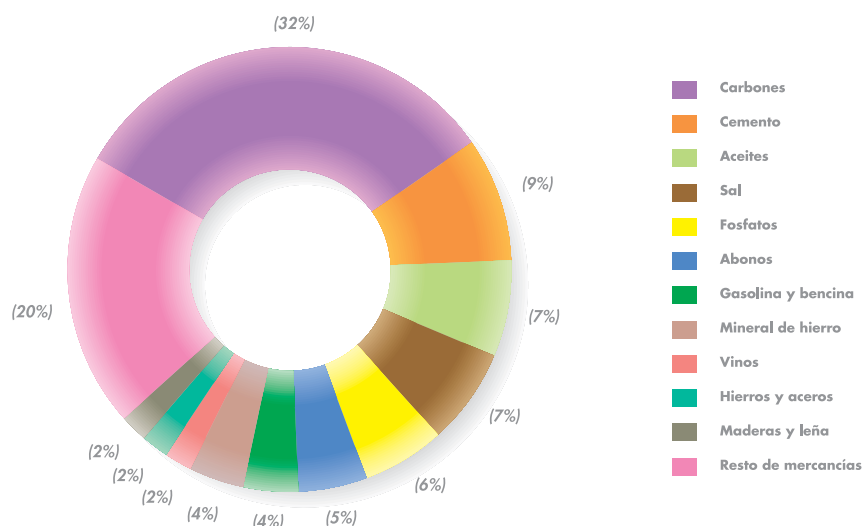
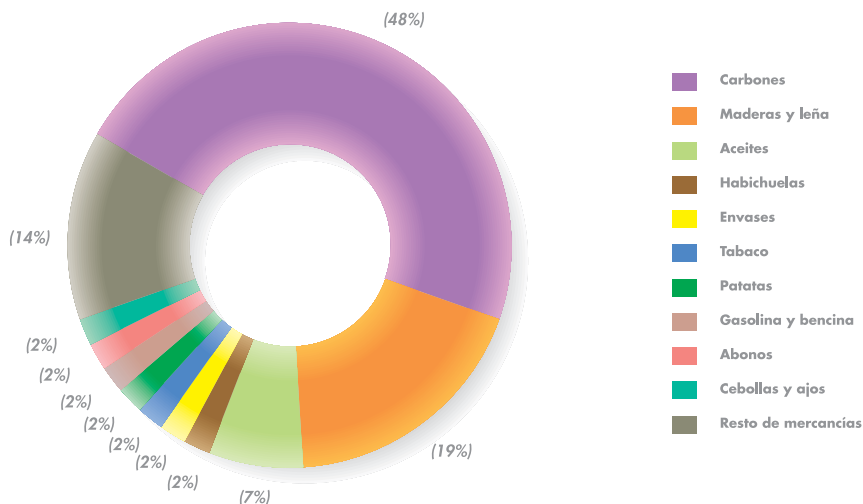


Gráfico 7.2. Principales productos cargados (1920/1950)



Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de A Coruña (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	81	11.247	Productos petrolíferos refinados	55	715
Cereales y sus harinas	5	703	Productos siderúrgicos	29	368
Habas y harinas de soja	3	433	Abonos naturales y artificiales	5	60
Chatarra de hierro	3	394	Aceites y grasas	3	38
Otros minerales y residuos metálicos	1	190	Maderas y corcho	2	32
Carbón y coque de petróleo	1	89	Materiales de construcción	1	19
Resto mercancías	6	794	Otros minerales y residuos metálicos	1	12
Total	100	13.850	Resto mercancías	3	45
			Total	100	1.289

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

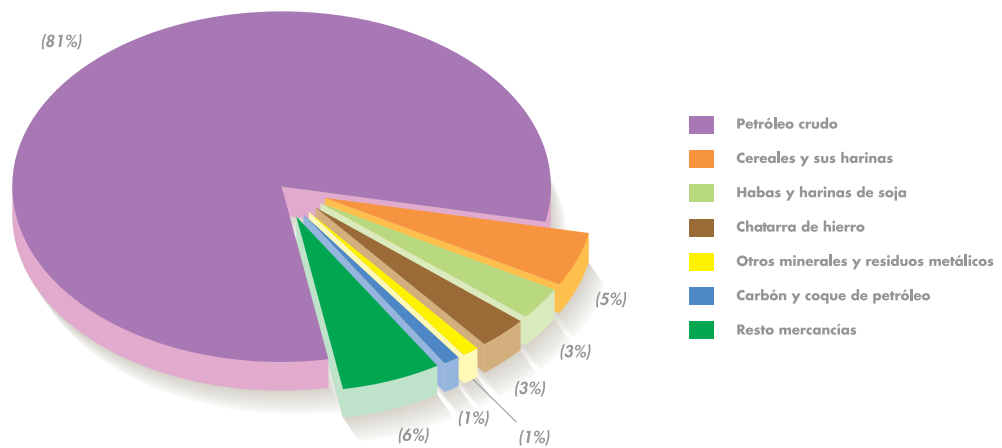
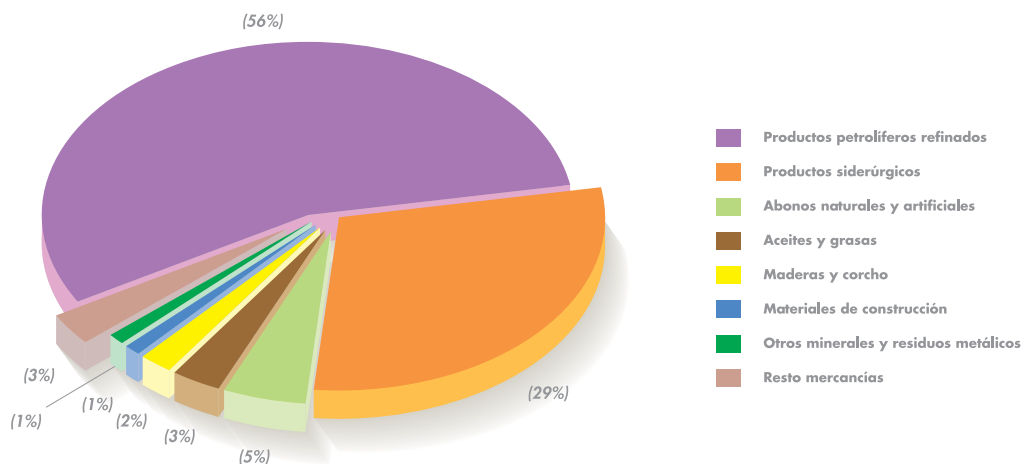


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de A Coruña (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	75	17.920	Productos petrolíferos refinados	52	2.162
Cereales y sus harinas	8	1.961	Productos siderúrgicos	20	836
Habas y harinas de soja	5	1.231	Otros minerales y residuos metálicos	17	693
Chatarra de hierro	3	777	Maderas y corcho	5	189
Productos petrolíferos refinados	3	704	Aceites y grasas	4	167
Carbón y coque de petróleo	3	660	Resto mercancías	3	136
Resto mercancías	3	710	Total	100	4.183
Total	100	23.963			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

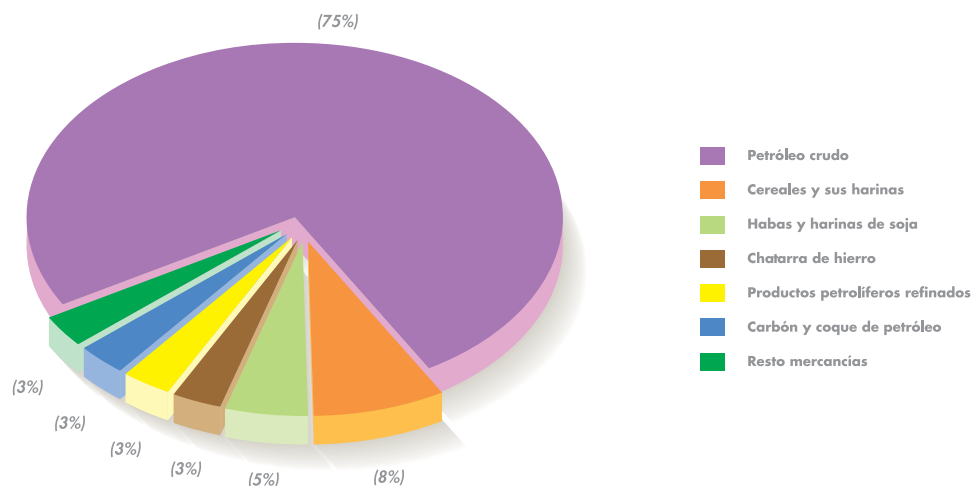
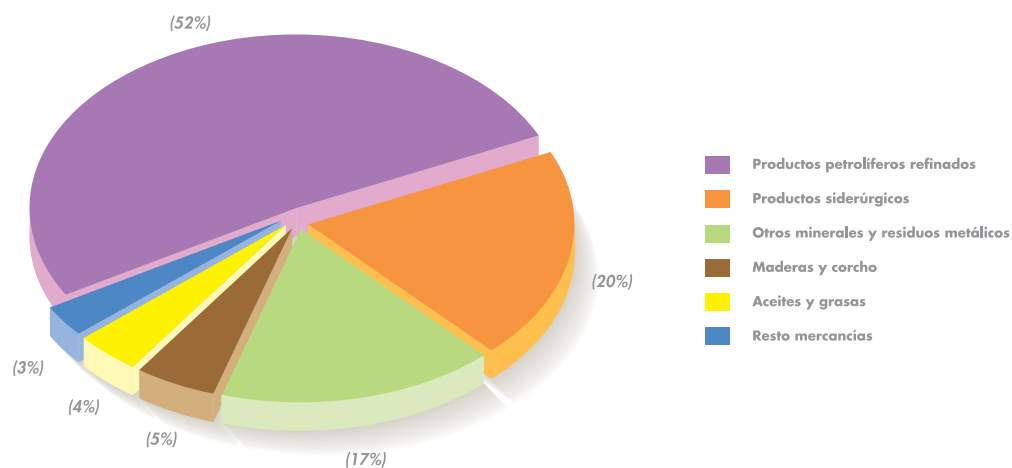


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de A Coruña (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	80	26.182	Productos petrolíferos refinados	76	8.276
Cereales y sus harinas	5	1.617	Otros minerales y residuos metálicos	15	1.627
Carbón y coque de petróleo	3	965	Productos siderúrgicos	3	322
Habas y harinas de soja	3	953	Maderas y corcho	3	288
Productos petrolíferos refinados	2	647	Carbón y coque de petróleo	2	171
Resto mercancías	7	2.282	Aceites y grasas	1	106
Total	100	32.646	Resto mercancías	2	169
			Total	100	10.959

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

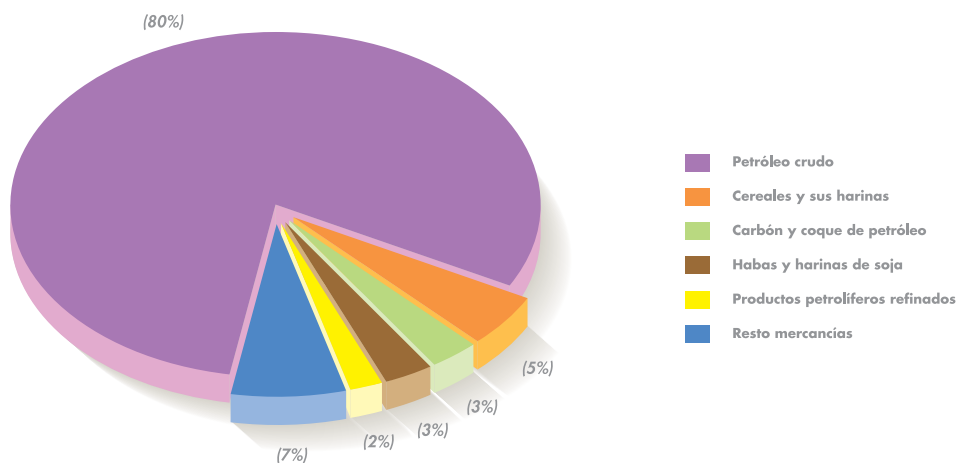
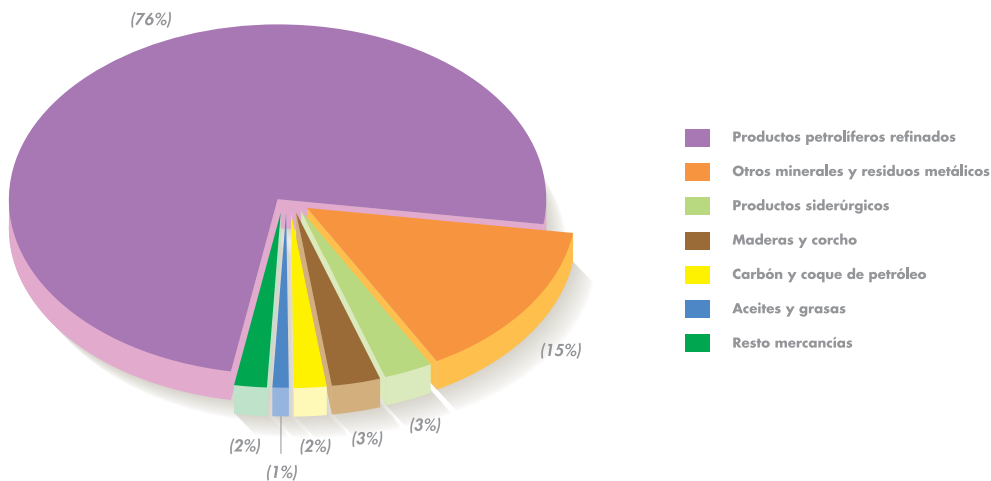


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de A Coruña (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	71	25.552	Productos petrolíferos refinados	68	4.607
Carbón y coque de petróleo	11	3.798	Otros minerales y residuos metálicos	21	1.423
Piensos y forrajes	8	2.742	Maderas y corcho	6	409
Habas y harinas de soja	4	1.319	Carbón y coque de petróleo	2	110
Cereales y sus harinas	3	1.060	Materiales de construcción	1	77
Productos petrolíferos refinados	2	610	Cemento y clinker	1	41
Otros productos alimenticios	1	219	Resto mercancías	1	74
Resto mercancías	2	713	Total	100	6.741
Total	100	36.013			

Gráfico 11.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

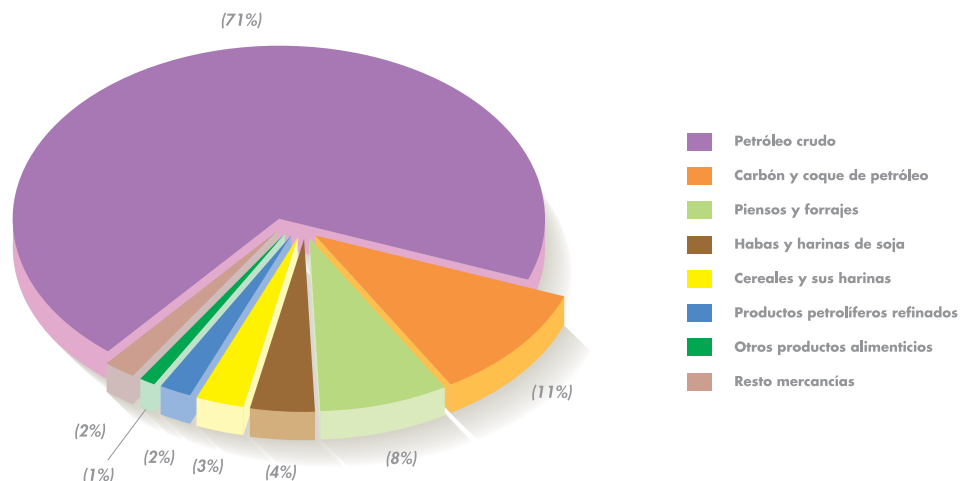
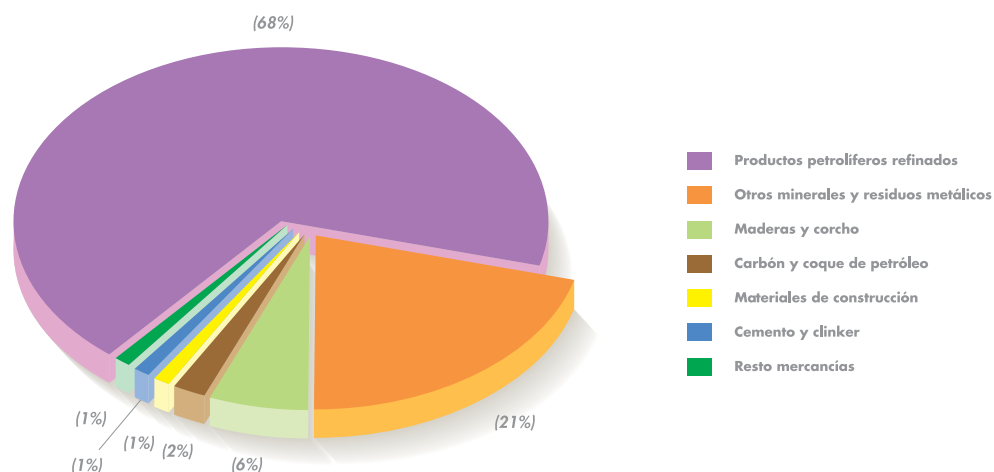


Gráfico 11.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de A Coruña (1996-2000) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	69	24.754	Productos petrolíferos refinados	58	4.119
Piensos y forrajes	9	3.428	Otros minerales y residuos metálicos	28	2.013
Carbón y coque de petróleo	8	3.059	Maderas y corcho	7	527
Habas y harinas de soja	3	1.213	Carbón y coque de petróleo	3	244
Cereales y sus harinas	3	1.100	Materiales de construcción	1	58
Productos petrolíferos refinados	2	887	Resto mercancías	1	104
Resto mercancías	5	1.654	Total	100	7.065
Total	100	36.095			

Gráfico 12.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

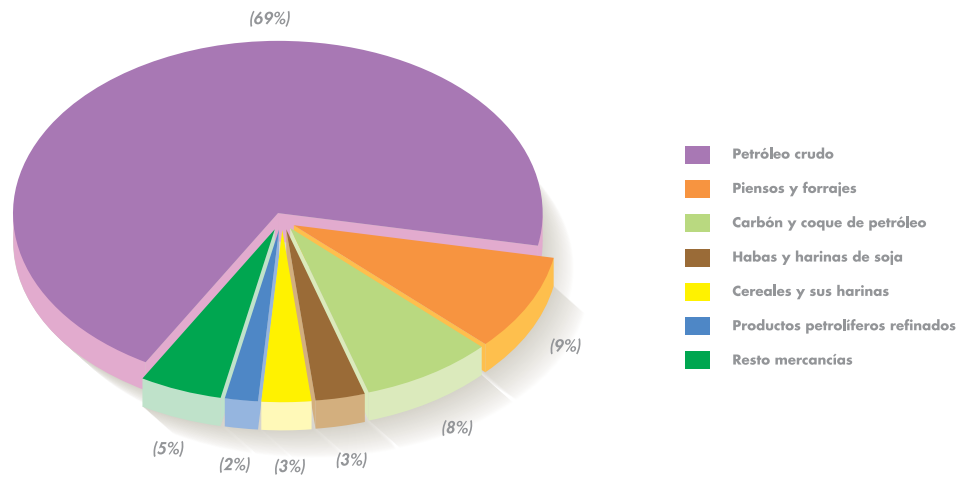
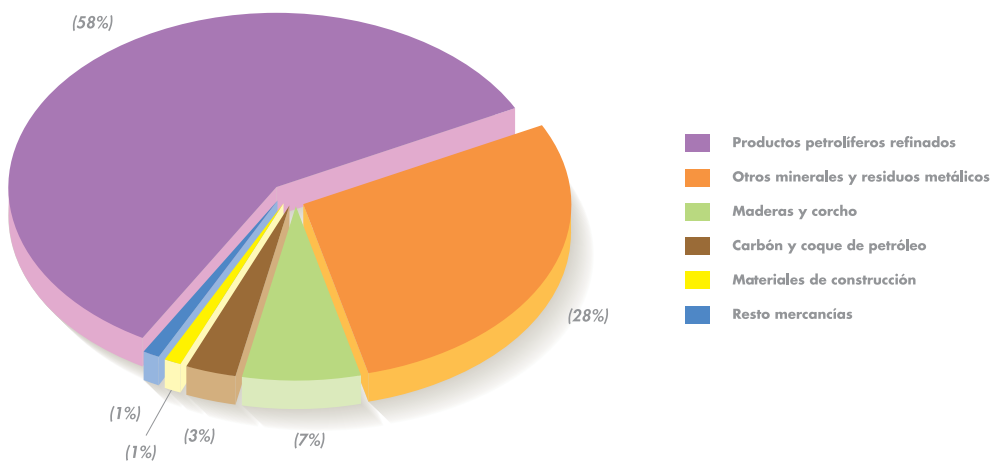


Gráfico 12.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)

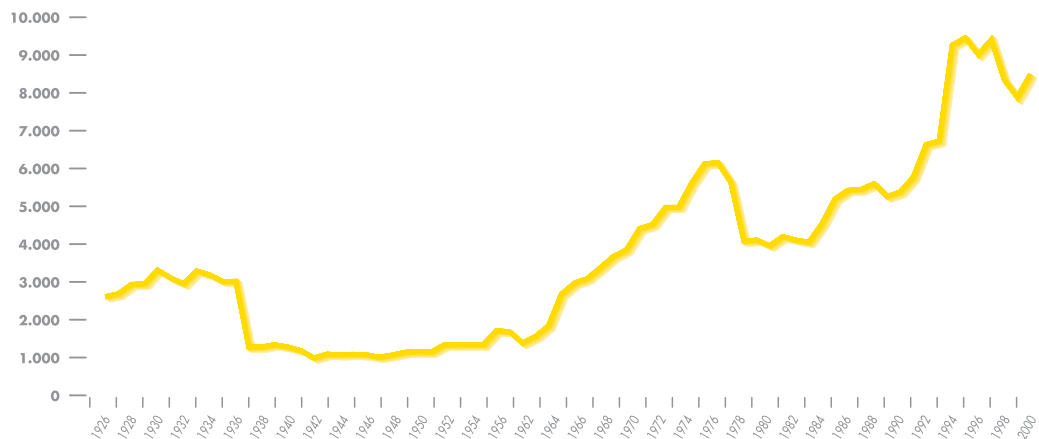


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. de A Coruña (1920/2000)

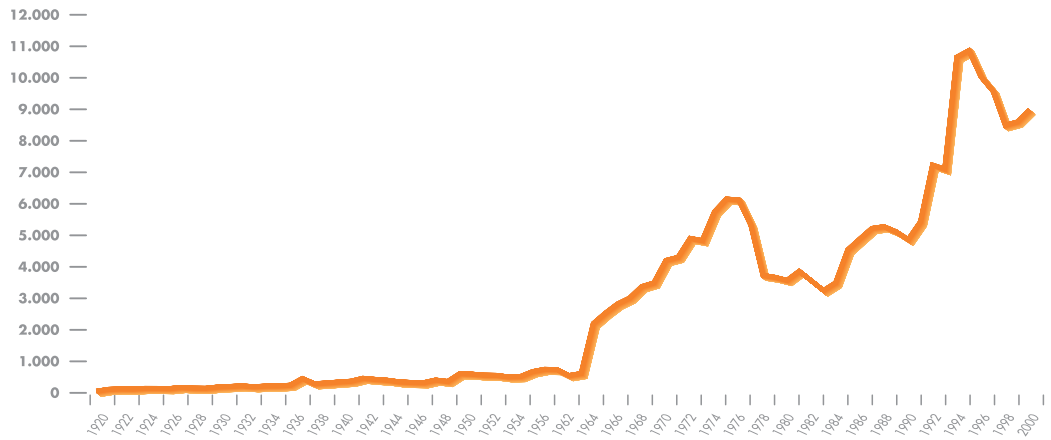
Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1920	2.322			53	1962	1.587	2.477.400	1.561	551
1921	1.510			114	1963	1.451	2.672.462	1.842	616
1922	1.318			127	1964	1.673	4.485.490	2.681	2.196
1923	1.473			123	1965	1.691	5.029.547	2.974	2.529
1924	1.416			145	1966	1.688	5.228.505	3.097	2.820
1925	1.349			144	1967	1.554	5.257.319	3.383	3.008
1926	1.409	3.686.303	2.616	137	1968	1.523	5.605.001	3.680	3.373
1927	1.418	3.819.594	2.694	175	1969	1.513	5.835.092	3.857	3.489
1928	1.400	4.120.457	2.943	152	1970	1.599	7.061.523	4.416	4.204
1929	1.581	4.669.240	2.953	147	1971	1.663	7.521.409	4.523	4.303
1930	1.306	4.336.027	3.320	187	1972	1.577	7.854.098	4.980	4.906
1931	1.167	3.633.580	3.114	205	1973	1.490	7.421.343	4.981	4.835
1932	1.108	3.276.091	2.957	225	1974	1.437	8.073.340	5.618	5.744
1933	1.076	3.549.654	3.299	197	1975	1.202	7.372.052	6.133	6.153
1934	1.066	3.406.036	3.195	219	1976	1.203	7.410.259	6.160	6.128
1935	1.105	3.336.174	3.019	222	1977	1.416	7.981.800	5.637	5.322
1936	718	2.171.561	3.024	246	1978	1.938	7.921.241	4.087	3.731
1937	489	625.946	1.280	457	1979	2.020	8.309.370	4.114	3.670
1938	680	875.477	1.287	292	1980	2.439	9.668.599	3.964	3.573
1939	761	1.025.513	1.348	316	1981	2.121	8.925.959	4.208	3.859
1940	947	1.217.749	1.286	347	1982	1.942	7.990.359	4.115	3.557
1941	901	1.074.121	1.192	372	1983	2.417	9.806.320	4.057	3.246
1942	796	793.756	997	465	1984	2.296	10.425.889	4.541	3.490
1943	822	901.847	1.097	431	1985	2.031	10.561.403	5.200	4.536
1944	826	894.606	1.083	404	1986	2.355	12.787.037	5.430	4.883
1945	886	968.073	1.093	352	1987	2.055	11.201.103	5.451	5.221
1946	1.091	1.180.491	1.082	332	1988	2.128	11.930.278	5.606	5.277
1947	1.188	1.206.468	1.016	324	1989	2.454	12.915.853	5.263	5.115
1948	1.103	1.181.398	1.071	410	1990	2.339	12.589.775	5.383	4.865
1949	1.091	1.251.122	1.147	364	1991	2.123	12.246.442	5.768	5.423
1950	972	1.127.180	1.160	612	1992	1.742	11.563.319	6.638	7.232
1951	1.000	1.151.031	1.151	597	1993	1.563	10.519.898	6.731	7.104
1952	1.067	1.427.895	1.338	564	1994	1.039	9.630.024	9.269	10.654
1953	1.131	1.518.272	1.342	558	1995	1.059	10.018.154	9.460	10.861
1954	1.299	1.751.570	1.348	509	1996	1.057	9.535.298	9.021	10.026
1955	1.643	2.205.481	1.342	520	1997	1.090	10.258.523	9.411	9.565
1956	1.697	2.911.098	1.715	676	1998	1.262	10.531.331	8.345	8.494
1957	1.611	2.727.414	1.693	750	1999	1.282	10.107.285	7.884	8.598
1961	1.469	2.037.200	1.387	741	2000	1.298	11.026.818	8.495	8.979

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 13. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de A Coruña (1926/2000)

Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 14. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de A Coruña (1920/2000)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de A Coruña (1920-1978)

Años	Desembarcados	Embarcados	Total	Años	Desembarcados	Embarcados	Total
1920	13.281	42.577	55.858	1950	5.439	1.820	7.259
1921	33.378	19.039	52.417	1951	6.631	1.114	7.745
1922	15.213	20.747	35.960	1952	5.956	1.216	7.172
1923	8.476	28.265	36.741	1953	5.570	2.355	7.925
1924	9.572	23.163	32.735	1954	5.971	2.299	8.270
1925	9.520	16.328	25.848	1955	3.957	4.465	8.422
1926	11.618	13.762	25.380	1956	4.333	5.471	9.804
1927	12.416	14.453	26.869	1957	3.277	7.056	10.333
1928	10.716	14.440	25.156	1958			9.939
1929	7.975	14.865	22.840	1959			7.068
1930	8.702	13.493	22.195	1960			7.213
1931	11.517	5.949	17.466	1961	4.661	3.831	8.492
1932	9.153	4.612	13.765	1962	2.421	3.537	5.958
1933	5.392	3.360	8.752	1963	2.789	2.817	5.606
1934	3.708	4.204	7.912	1964	3.832	3.298	7.130
1935	3.176	4.175	7.351	1965	1.691	6.571	8.262
1936	2.233	3.955	6.188	1966	5.519	3.047	8.566
1937	72	309	381	1967	6.330	2.327	8.657
1938	15	0	15	1968	5.736	1.920	7.656
1939	18	2	20	1969	5.204	1.735	6.939
1940	1.306	12	1.318	1970	3.477	1.254	4.731
1941	943	185	1.128	1971	4.154	1.853	6.007
1942	134	0	134	1972	2.300	1.232	3.532
1943	477	68	545	1973	2.545	869	3.414
1944	707	0	707	1974	1.876	438	2.314
1945	1.541	1	1.542	1975	2.289	417	2.706
1946	2.416	3	2.419	1976	2.126	373	2.499
1947	7.615	680	8.295	1977	2.953	455	3.408
1948	5.249	339	5.588	1978	3.398	93	3.491
1949	7.980	1.025	9.005				

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de A Coruña (1921-1960) Kilogramos

Años	Capturas	Valor pesetas	Años	Capturas	Valor pesetas
1921	15.017.655		1941	26.668.347	60.228.924
1922	12.328.017	13.188.255	1942	23.709.426	48.490.180
1923	10.521.244	12.976.055	1943	21.536.507	45.258.405
1924	12.783.239	17.073.273	1944	16.474.550	33.102.990
1925	11.686.718	16.362.531	1945	26.712.506	69.906.224
1926	11.713.724	17.742.887	1946	32.969.958	126.201.548
1927	11.825.926	13.415.799	1947	36.754.124	157.805.138
1928	15.722.732	14.805.194	1948	33.617.703	139.707.287
1929	20.583.585	38.229.017	1949	37.689.718	145.453.323
1930	21.730.752	13.267.209	1950	34.684.477	153.536.032
1931	20.978.776	14.065.246	1951	35.991.609	162.127.080
1932	22.118.505	12.786.646	1952	39.176.014	137.831.176
1933	19.517.401	10.050.673	1953	36.919.301	134.881.567
1934	21.175.083	9.600.049	1954	34.647.426	142.283.979
1935	20.043.924	11.010.535	1955	40.811.490	181.304.037
1936	16.062.941	8.327.827	1956	41.883.260	200.681.124
1937	16.086.808	12.340.316	1957	42.210.648	229.659.917
1938	20.726.320	16.278.355	1958	37.860.255	
1939	20.583.585	38.229.017	1959	38.314.384	
1940	25.825.164	43.190.130	1960	55.163.069	

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

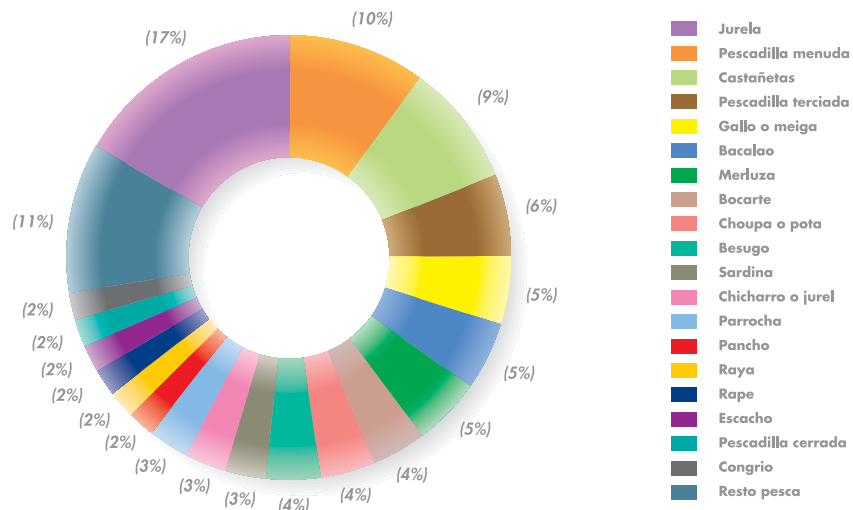
Cuadro 5.2. Pesca por especies A.P. de A Coruña (1930, 1940 y 1950) Kilogramos

ESPECIES	1930	1940	1950
PECES			
Bacalao	63.974	106.295	3.839.239
Besugo	698.836	656.040	1.582.703
Bocarte	966.410	1.932.263	754.725
Castañeta	4.866.364	1.663.545	746.906
Congrio	363.515	584.947	292.079
Chicharro o jurel	1.409.783	574.735	818.845
Escacho	336.530	928.728	318.860
Gallo o meiga	1.434.733	1.761.157	832.671
Jurela	375.254	4.126.235	9.500.125
Merluza	854.827	265.440	2.840.158
Pancho	682.924	860.896	426.409
Parrocha	1.774.320	280.880	135.968
Pescadilla abierta	793.451	954.971	2.909.551
Pescadilla cerrada	769.633	728.854	
Pescadilla menuda	2.085.895	2.820.335	3.093.733
Rape	315.445	862.948	410.595
Raya	321.302	688.505	584.000
Sardina	1.288.244	1.461.360	112.281
Total peces	19.401.440	21.258.134	29.198.848
MOLUSCOS			
Choupa o pota	398.900	1.451.265	1.526.872
Percebe	388.366	408.594	
Pulpo	138.111		276.548
Calamar		366.187	132.007
Resto	47.530	319.930	25.810
Total moluscos	972.907	2.545.976	1.961.237
CRUSTÁCEOS			
Total crustáceos	121.367	217.191	263.102
RESTO			
Resto	1.235.038	1.803.863	3.261.290
Total pesca	21.730.752	25.825.164	34.684.477

Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales especies A.P. de A Coruña (1930/1950) Kilogramos		
Especies	%	Kilogramos
Jurela	17	14.001.614
Pescadilla menuda	10	7.999.963
Castañetas	9	7.276.815
Pescadilla terciada	6	4.657.973
Gallo o meiga	5	4.028.561
Bacalao	5	4.009.508
Merluza	5	3.960.425
Bocarte	4	3.653.398
Choupa o pota	4	3.377.037
Besugo	4	2.937.579
Sardina	3	2.861.885
Chicharro o jurel	3	2.803.363
Parrocha	3	2.191.168
Pancho	2	1.970.229
Raya	2	1.593.807
Rape	2	1.588.988
Escacho	2	1.584.118
Pescadilla cerrada	2	1.498.487
Congrio	2	1.240.541
Resto pesca	11	9.004.934
Total pesca	100	82.240.393

Gráfico 15. Principales especies de pesca (1930/1950)

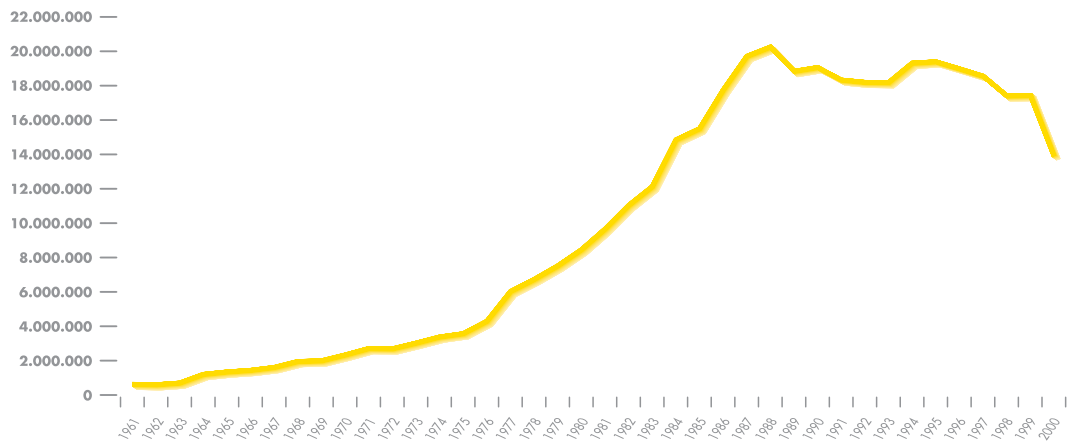


Fuente: PUERTO DE A CORUÑA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.3. Pesca A.P. de A Coruña (1961-2000) Toneladas

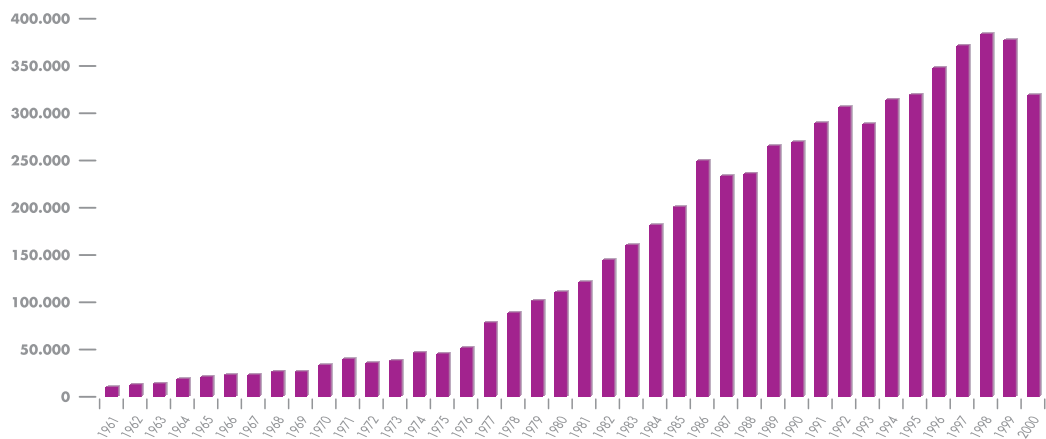
Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Bacalao verde	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total					
1961	2.175	330	64.063	66.568	638.910	0	0	66.568	9.598
1962	1.182	558	46.863	48.603	612.409	23.314	0	71.917	12.600
1963	1.152	773	50.282	52.207	709.897	21.884	0	74.091	13.598
1964	2.296	1.291	63.211	66.798	1.215.043	18.322	0	85.120	18.190
1965	1.739	1.646	62.003	65.388	1.356.005	20.123	2.433	87.944	20.738
1966	1.817	1.623	60.598	64.038	1.449.977	20.427	1.509	85.974	22.642
1967	2.050	1.824	66.897	70.771	1.618.247	19.901	4.862	95.534	22.866
1968	2.534	1.752	70.127	74.413	1.963.892	0	30.857	105.270	26.392
1969	2.261	1.677	72.298	76.236	2.004.385	0	26.328	102.564	26.292
1970	2.075	1.541	67.798	71.414	2.342.545	0	25.200	96.614	32.802
1971	1.414	1.831	66.081	69.326	2.718.678	0	34.684	104.010	39.216
1972	1.369	1.863	73.281	76.513	2.700.501	18.472	1.347	96.332	35.295
1973	1.378	2.708	75.666	79.752	3.032.263	11.304	19.530	110.586	38.021
1974	1.873	2.084	69.136	73.093	3.390.054	9.852	16.308	99.253	46.380
1975	1.195	2.883	75.019	79.097	3.582.341	14.425	15.200	108.722	45.290
1976	1.893	1.880	79.969	83.742	4.304.432	9.373	17.259	110.374	51.401
1977	1.590	2.426	73.358	77.374	6.035.319	9.824	25.391	112.589	78.002
1978	1.101	2.596	72.463	76.160	6.737.417	7.777	31.976	115.913	88.464
1979	1.138	2.828	70.276	74.242	7.527.132	5.450	33.148	112.840	101.386
1980	1.621	3.566	71.676	76.863	8.462.537	8.127	23.962	108.952	110.099
1981	1.844	3.755	74.485	80.084	9.666.436	9.462	22.214	111.760	120.704
1982	1.694	4.512	70.427	76.633	11.043.833	9.251	25.099	110.983	144.113
1983	1.631	3.598	70.684	75.913	12.136.937	9.397	12.327	97.637	159.880
1984	1.399	3.541	77.177	82.117	14.857.900	14.293	19.410	115.820	180.936
1985	1.073	3.764	72.635	77.472	15.506.861	9.371	11.099	97.942	200.161
1986	1.104	2.430	67.639	71.173	17.754.066	8.177	7.340	86.690	249.449
1987	4.299	2.765	77.547	84.611	19.719.373	7.153	9.376	101.140	233.059
1988	3.142	2.661	80.076	85.879	20.260.358	7.911	6.028	99.818	235.917
1989	3.308	2.156	65.695	71.159	18.847.372	5.617	6.003	82.779	264.863
1990	3.876	2.184	64.867	70.927	19.071.359	2.724	4.010	77.661	268.887
1991	3.389	1.875	58.198	63.462	18.341.603	470	2.599	66.531	289.017
1992	3.580	1.850	54.104	59.534	18.209.332	453	364	60.351	305.864
1993	3.219	1.839	58.137	63.195	18.191.634	462	2.062	65.719	287.865
1994	3.028	1.830	56.659	61.517	19.323.698	0	713	62.230	314.120
1995	2.902	1.628	56.260	60.790	19.405.054	0	2.907	63.697	319.215
1996	3.621	1.506	49.510	54.637	18.995.471	0	1.936	56.573	347.667
1997	3.063	1.512	45.433	50.008	18.568.171	0	1.075	51.083	371.304
1998	2.380	1.282	41.790	45.452	17.416.863	0	0	45.452	383.192
1999	2.213	1.431	42.660	46.304	17.444.032	0	0	46.304	376.728
2000	1.589	831	41.279	43.699	13.916.588	0	0	43.699	318.465

Gráfico 16. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de A Coruña (1961-2000)



Fuente: Cuadro 5.3.

Gráfico 17. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de A Coruña (1961-2000)



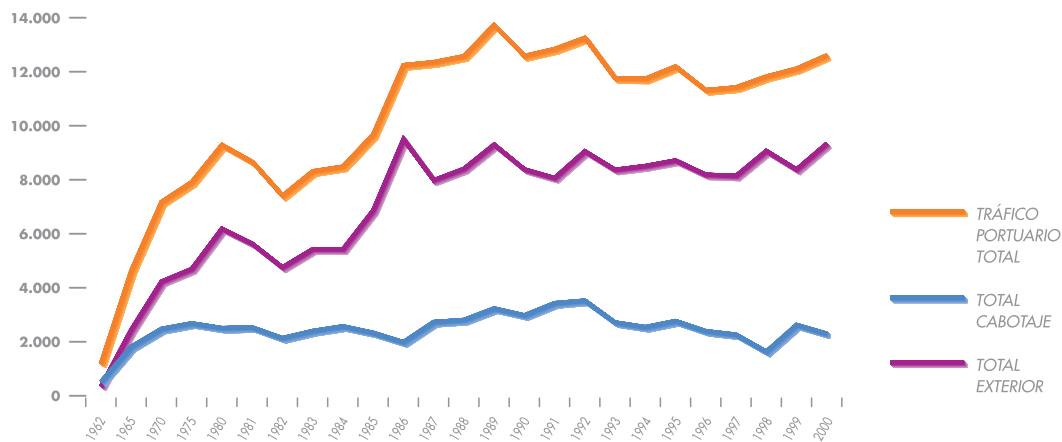
Fuente: Cuadro 5.3.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de A Coruña (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.199	4.635	7.184	7.919	9.298	8.673	7.413	8.321	8.493	9.681	12.252	12.361	12.582
Total cabotaje (I)	522	1.824	2.486	2.692	2.516	2.543	2.144	2.409	2.581	2.342	1.995	2.741	2.818
Total exterior (I)	352	2.452	4.236	4.704	6.198	5.642	4.764	5.437	5.433	6.870	9.504	7.988	8.412

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	13.740	12.590	12.849	13.263	11.759	11.748	12.204	11.328	11.429	11.829	12.122	12.614
Total cabotaje (I)	3.243	2.988	3.440	3.534	2.725	2.552	2.778	2.402	2.273	1.644	2.634	2.308
Total exterior (I)	9.310	8.392	8.072	9.064	8.378	8.517	8.723	8.195	8.153	9.076	8.389	9.346

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



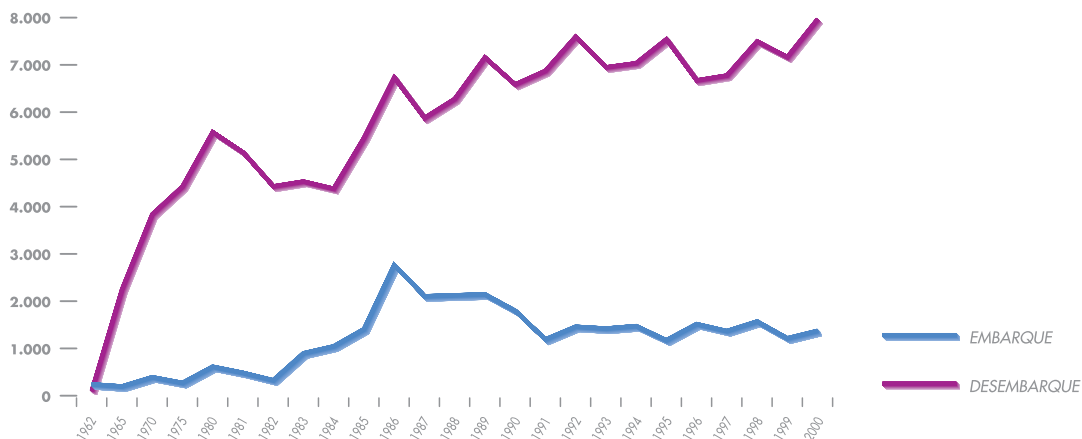
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de A Coruña (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	246	201	396	275	618	489	331	902	1.049	1.412	2.769	2.109	2.130
Desembarque	106	2.251	3.840	4.429	5.581	5.153	4.433	4.536	4.384	5.458	6.735	5.879	6.282

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	2.149	1.802	1.195	1.464	1.426	1.478	1.178	1.520	1.372	1.575	1.219	1.377
Desembarque	7.161	6.589	6.877	7.600	6.952	7.039	7.545	6.675	6.779	7.501	7.170	7.970

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

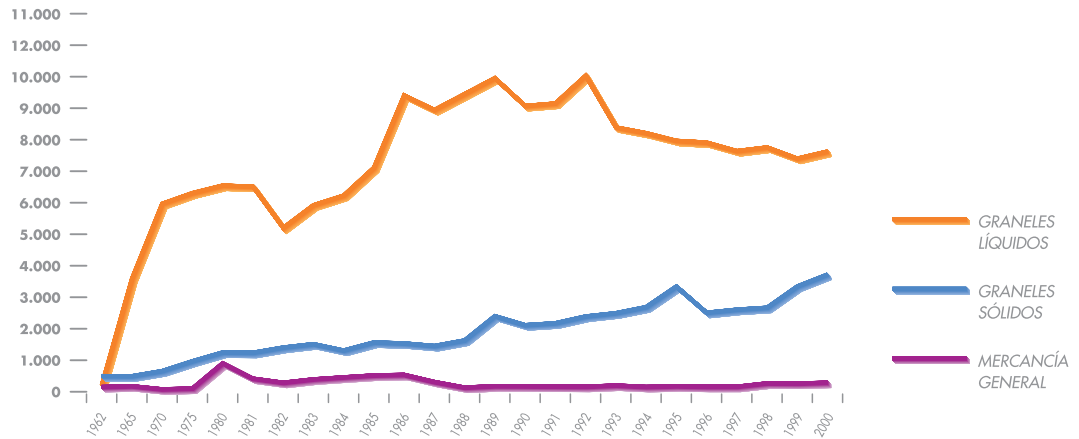


Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de A Coruña (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	210	3.592	5.972	6.312	6.551	6.516	5.205	5.926	6.233	7.115	9.412	8.950	9.455
Graneles sólidos	505	501	664	975	1.254	1.245	1.410	1.519	1.316	1.572	1.542	1.460	1.636
Mercancía general	159	183	85	110	910	424	294	401	465	526	545	318	140
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	9.961	9.078	9.157	10.034	8.397	8.215	7.971	7.916	7.646	7.762	7.407	7632	
Graneles sólidos	2.407	2.121	2.182	2.397	2.501	2.693	3.347	2.515	2.613	2.674	3.349	3727	
Mercancía general	185	181	173	167	206	161	183	166	167	274	267	296	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



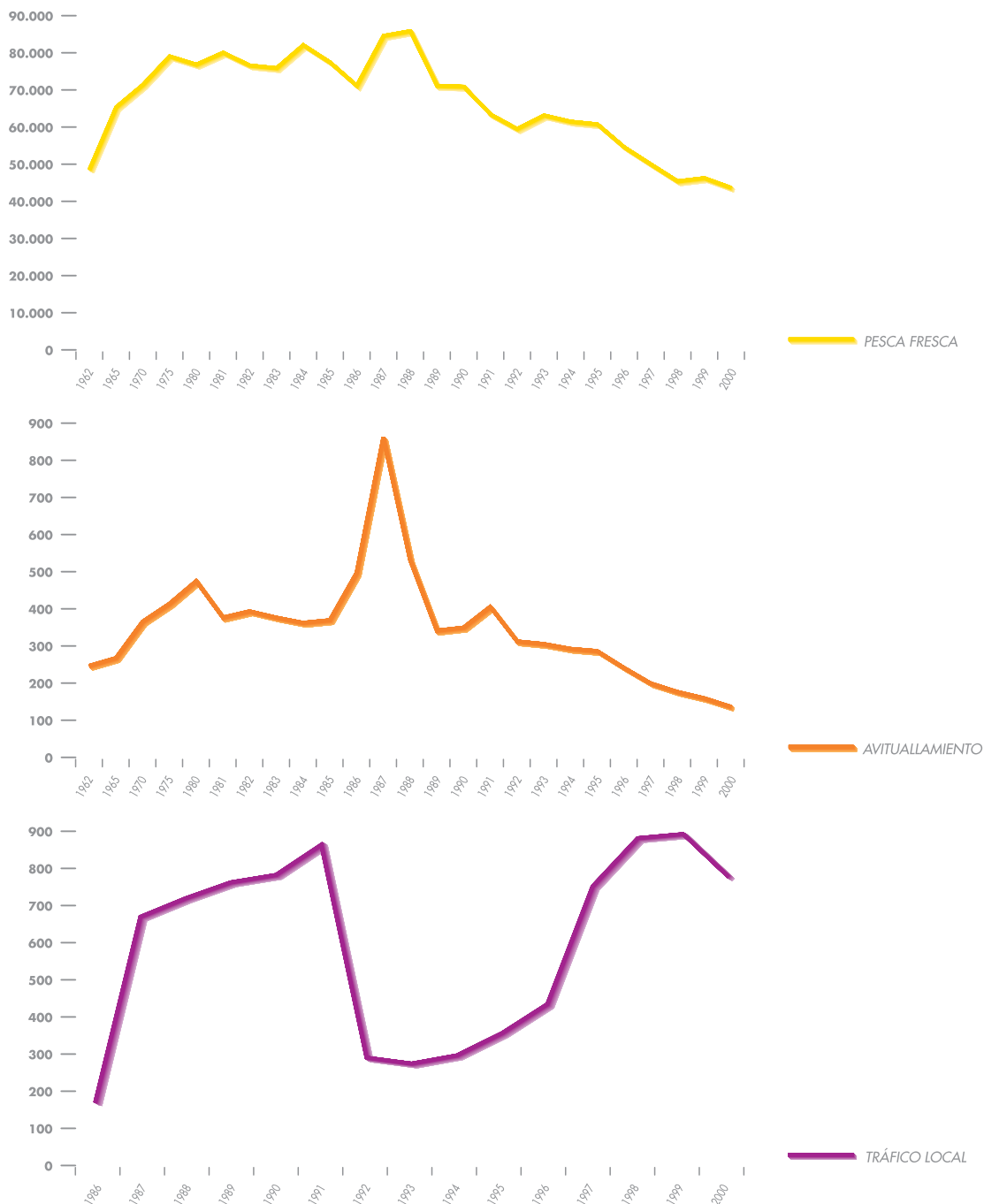
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de A Coruña (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	48.603	65.388	71.414	79.097	76.863	80.084	76.633	75.913	82.117	77.472	71.173	84.611	85.879
Avituallamiento	247	268	366	414	475	377	394	377	363	370	497	862	532
Tráfico local											170	670	720

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	71.159	70.927	63.462	59.534	63.195	61.517	60.790	54.637	50.008	45.452	46.304	43.698
Avituallamiento	342	350	406	313	306	293	287	242	200	177	160	137
Tráfico local	763	783	864	291	275	297	357	435	752	882	893	778

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

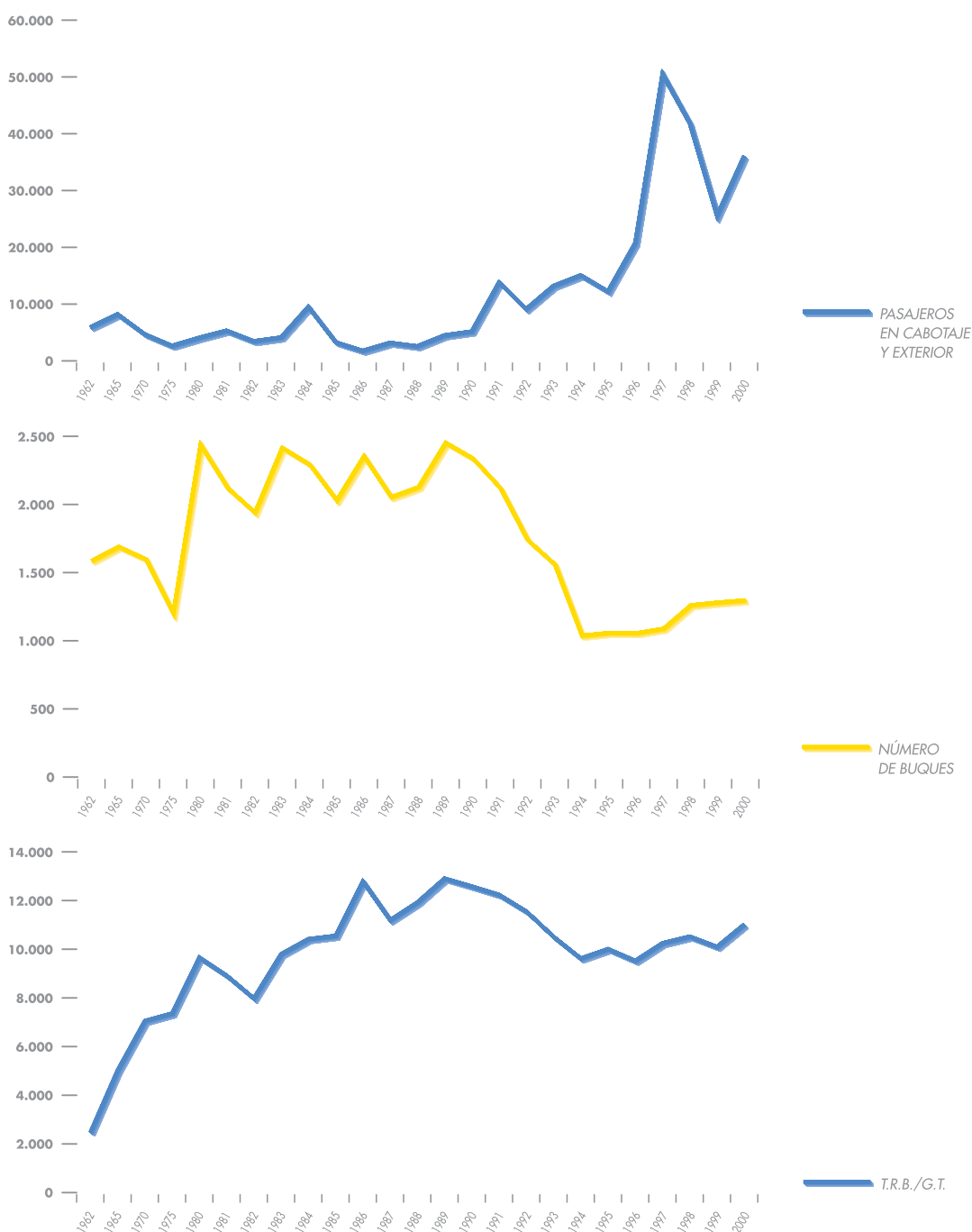


Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. de A Coruña (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	5.958	8.262	4.731	2.706	4.126	5.376	3.513	4.172	9.542	3.338	1.824	3.235	2.619
Número de buques	1.587	1.691	1.599	1.202	2.439	2.121	1.942	2.417	2.296	2.031	2.355	2.055	2.128
T.R.B./G.T. (miles)	2.477	5.030	7.062	7.372	9.669	8.926	7.990	9.806	10.426	10.561	12.787	11.201	11.930
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pasajeros en cabotaje y exterior	4.546	5.223	13.846	9.176	13.246	15.124	12.278	20.790	50.504	41.846	25.584	36.123	
Número de buques	2.454	2.339	2.123	1.742	1.563	1.039	1.059	1.057	1.090	1.262	1.282	1.298	
T.R.B./G.T. (miles)	12.916	12.590	12.246	11.563	10.520	9.630	10.018	9.535	10.259	10.531	10.107	11.027	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Vilagarcía.



2.3. Autoridad Portuaria de Vilagarcía

“Por su ubicación en el interior de la ría de Arosa, el puerto de Vilagarcía de Arosa disfruta de unas extraordinarias condiciones de acceso, abrigo, calado y amplitud, y está neurálgicamente centrado en la costa atlántica de la región gallega, a la que sirve portuariamente con un creciente hinterland.”¹

2.3.1. HISTORIA DEL PUERTO Y RÍA DE VILAGARCÍA DE AROUSA

Los documentos de época sitúan el nacimiento de la Villa de Vilagarcía de Arosa en el siglo XV. Su fundador, el hidalgo García de Caamaño, se refería a ella como *“meu porto e lugar”*, dejando ya entonces clara su vocación portuaria; pero la tradición marítima se remonta a tiempos lejanos, cuando los primeros pobladores de las *“Tierras de Arealonga”*. Posteriormente, los romanos ya mencionaban a una población asentada en la ensenada de A Comboa.²

La situación al fondo de la Ría de Arosa, la mayor de las de Galicia, ha permitido que se haya constituido en núcleo de comunicación de una ciudad de una gran trascendencia en España: Santiago de Compostela. No se disponen de referencias significativas del tráfico marítimo en Vilagarcía de Arosa, pues su mayor interés se alcanza en el siglo XIX, precisamente cuando declina el que había sido hasta entonces, uno de los puertos gallegos destacados en el comercio exterior, el puerto del Carril, por tanto, puede anunciarse que el origen del actual puerto de Vilagarcía de Arosa será precisamente en Carril, que es donde comienzan las actividades comerciales de las casas consignatarias, que luego se trasladarán a la mencionada Villa.³

En relación a la localidad carrilense P. Madoz citará algunas noticias útiles para nuestro análisis, señalará que el puerto sería habilitado en 1521, y que desde 1801 figuraría como aduana de segunda clase; refiriendo que las continuas guerras reducirían el comercio a la importación de linos y cáñamos en rama procedentes de Rusia y cueros de Cádiz y Portugal. De igual modo, comenta que el auge comercial que tiene lugar a partir de 1840, se producirá gracias a la asociación de las casas del comercio de Santiago con América del Sur, y aunque en estos intercambios sólo hay cuatro buques, se importan mercancías como *“cueros, cacao, y otros efectos”*, expresando la relación mercantil existente con Inglaterra, Francia, Bélgica y Portugal.⁴

El puerto de Carril data de 1866 y como sugiere el propio ingeniero y antiguo director del puerto de Vilagarcía de Arosa, D. Rafael Arizcun, consiste...

*“... en un corto pero soberbio muelle de sillares aplastados, impecable en ejecución y labra, lujo que se podía permitir el Estado cuando el jornal de un cantero trabajando de sol a sol era de cinco reales y unas cuantas sardinas. Su importancia fue notable para la navegación rumbo a las Américas y la procedente del Báltico, con grandes cargamentos de madera”.*⁵

¹ Frase tomada como referente de inicio en las Memorias editadas por las Juntas de Obras desde 1975 hasta los años ochenta.

² Ver más detalles de la fundación de la Villa en F. Bouzas-Brey Trillo, *El señorío de Vilagarcía desde su fundación hasta su marquesado (1461-1655)*, Santiago de Compostela, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1965.

³ La situación geográfica y la relación de noticias mercantiles más relevantes a finales del siglo XVIII pueden verse en J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.

⁴ Ver P. Madoz, *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y sus provincias de ultramar*, Lugo, 1985, Edición Facsímil de la de 1845, Madrid, *“voz Carril”*; de estas referencias se nutre J.L. Labrada Romero, pues participa una descripción del comercio principal de Carril y de Vilagarcía de Arosa, consultar la obra ya citada, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit., pp. 61-64.

⁵ C.O.C.I.N.V., *I Centenario 1899-1999. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación Vilagarcía de Arosa*, Pontevedra, 2001, p. 12.

La obra de D. Marcelino Abuín desmenuza hasta en sus más reducidos matices la evolución del puerto de Vilagarcía de Arousa, y puntualiza que serán las compañías “The Pacific Steam Navigation”, la “Navegación a Vapor” y la “Vasco Andaluza”, las que muevan la casi totalidad del tráfico marítimo del puerto de Carril en los últimos veinte años del siglo XIX.

Además, sería punto de arribada periódica de los buques que transportaban carga general en el comercio nacional y maderas y ganado en el tráfico internacional, desempeñando una función en el transporte regional, especialmente en el capítulo de la carga general de los puertos gallegos, correspondiéndole un papel como punto de entrada del carbón, destinado especialmente al ferrocarril y a la fábrica de fundición de esta localidad.

Así va fraguándose un grupo empresarial muy dinámico, en una ciudad cuya actividad gira alrededor de un puerto, y buena prueba de la importancia que posee en el contexto gallego es que será precisamente en Carril, en los conocidos talleres Alemparte, donde se construirá el primer barco a vapor con casco de hierro de toda Galicia, lo que junto a la aparición de agencias de Aduanas y otras actuaciones, testimonian el relieve marítimo de la localidad.⁶



Plano de la vía férrea compostelana de Santiago al Puerto de Carril, elemento que incidiría en el futuro desarrollo de Vilagarcía, pasando por los distritos que abastecen a Madrid de ganado.

El estudio de la coyuntura histórica que inicia el siglo XX queda perfectamente reflejado a través de la lectura de la 1ª Memoria editada por la Cámara de Comercio, en la que se matiza lo siguiente:

“Promesas serias aunque de carácter privado, nos habían hecho concebir fundadísimas esperanzas de alcanzar dentro de muy breve plazo la habilitación de nuestra Aduana, si quiera no fuese más por el pronto, que con la categoría de la del Carril. Pero misterios de la política española; no obstante reconocerse en todas partes nuestra racional y justificadísima pretensión, el funesto caciquismo, autor de todas nuestras desgracias, aún osando entremeterse en nuestros asuntos, logra entorpecer por el momento la justa satisfacción de nuestros deseos, quién sabe por cuánto tiempo”.⁷

Las referencias continúan expresando el perjuicio notorio para los intereses del comercio y los del Estado, especialmente de Vilagarcía de Arousa, al que menciona como primer puerto de exporta-

⁶ M. Abuín Duro, *Vilagarcía y el mar. Vocación y consolidación portuaria (1880-1936)*, Pontevedra, Junta del Puerto de Vilagarcía de Arousa, 1993, ver el capítulo 1.1 “Carril, Puerto de Compostela”, p. 13-34.

⁷ C.O.C.I.N.V., *Memoria de los trabajos realizados por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Vilagarcía, Vilagarcía, Papelería de J. M. A.*, 1900, Edición Facsímil, s/f.

ción entre todos los del litoral gallego, que es centro y mercado general del extenso litoral al que sirve. Por estas razones que finalmente prevalecieron, se dictará R. O. de 10 de marzo de 1900, a fin de que, dada la proximidad de Vilagarcía de Arousa y Carril, sea factible conciliar el interés general y el del servicio de la Hacienda, reconociendo la posibilidad de reunir en una sola Aduana ambos puntos, aunque la Cámara de Comercio seguirá abogando por que se estableciera en Vilagarcía de Arousa la oficina principal o aduana única, en razón a ser el núcleo principal, tal como ocurría con la Dirección de Sanidad Marítima.⁸

La nueva centuria marcaría una evolución que perjudicaría los intereses económicos de ciertos puertos, que como Carril no podían atender algunos movimientos por la mayor envergadura de los navíos, colaborando a su decadencia, lo que originó que los barcos se quedaran en la ensenada del puerto de Vilagarcía de Arousa, que sí disponía de suficiente calado, y poco a poco las oficinas consulares y navieras fueron trasladándose a este punto, provocando un crecimiento demográfico y económico en la ciudad.



Vista general de Vilagarcía de Arousa en el año 1878. Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

En este tiempo se emprende una operación mercantil, que se concreta en los deseos de donar la Isla de Cortegada a S. M. Alfonso XIII, a fin de que pudiera hacerse una residencia veraniega para el disfrute de los monarcas. Lo complejo del tema daría al traste con esta pretensión, pero resaltamos la pujanza económica de la clase burguesa y la capacidad turística que va creciendo en la localidad, en la que, como en otros puntos de la costa, se promueven iniciativas empresariales ligadas al ocio, dejando constancia de los antecedentes de un sector, que emerge tempranamente en muchos puntos de España, entre ellos en Vilagarcía de Arousa.⁹

El desarrollo portuario comienza a percibirse a partir de algunas obras de infraestructura, se deben mencionar los proyectos del muelle embarcadero, conocido como el *muelle de Hierro*, ejecutado entre 1878 y 1893, y el *muelle del Ramal*, que se lleva a cabo entre 1901 y 1903, dotado éste con vía férrea y provisto de grúas a vapor, dando fe del progreso que se vive en la localidad, que se verá potenciado a partir de otros proyectos, entre los que sobresalen por sus repercusiones, el de desecación de la marismas y su posterior urbanización, y el del mercado cubierto para la venta de pescado entre 1873 y 1880.

El proceso de transformación se hace patente cuando el recinto es calificado “de interés general”, por R. O. de 30 de mayo de 1888, lo que suponía ventajas prácticas al ser núcleo preferente de las inver-

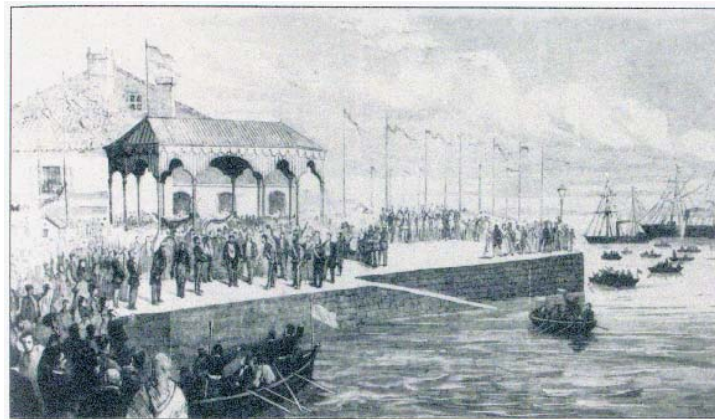
⁸ C.O.C.I.N.V., *Memoria de los trabajos realizados por la Cámara de Comercio, Industria...*, mem. cit., 1900, pp. 8-9.

⁹ Los detalles de esta interesante operación pueden verse en M. Abuín Duro, *Vilagarcía y el mar...*, op. cit., punto 1.3: “La residencia Real en Cortegada”, pp. 63-89.

siones del gobierno. Tras el fracaso del proyecto de Cortegada Vilagarcía de Arousa encauzará su futuro, en los años que culminan la primera década del siglo XX, agilizando el proceso de mejoras, a fin de disponer de un enclave que dinamice la vida económica, por ello, se suceden los proyectos concebidos y frecuentemente reformados. Principalmente se aludirá a la construcción de un muelle de Ribera, a lo largo de su fachada marítima –hoy avenida de la Marina– y un muelle comercial en la zona de A Comboa.

Las obras fueron planteadas en 1907 y hubieron de solventar problemas burocráticos, ya que el ingeniero D. Carlos Expresati estudiaría sobre el propio terreno los pormenores de la Ría de Arousa, llegando a la conclusión de que el lugar ideal sería el conocido paraje del “Preguntorio”, en el término de Vilaxoán, sin embargo, en aquel momento era Ayuntamiento independiente de Vilagarcía de Arousa, no anexionándose hasta 1913, circunstancia que impediría la concreción de las obras a favor de esta última Villa.¹⁰

Las ansiadas reformas comenzaron a ser una realidad, y a partir de su aprobación, el Consejo de Obras Públicas en 1911 facilitará las grandes líneas de actuación, que se concretan en un muelle de abrigo, un muelle transversal, un muelle de costa, rampa varadero, carretera de acceso y otras obras accesorias, iniciándose en 1915 aunque no concluirán hasta bien entrada la posguerra. Realmente, estos trabajos fueron el eje de la gestión de la Comisión Administrativa del Puerto, cuya constitución formal data del día 23 de abril de 1924.



Inauguración del Puerto de Carril en 1909. La escena recoge el momento en el que los Reyes desembarcan para celebrar el acontecimiento.

Las iniciativas emprendidas no estarían exentas de problemas, fundamentalmente por los recelos que suscitaban en otros núcleos, lo que retrasaría la aspiración de los vecinos de Vilagarcía de Arousa de alcanzar unas infraestructuras adecuadas.

La propia Comisión Administrativa del Puerto se haría cargo del proceso de expansión, para lo que estudiaría los fondos marinos y tras la evaluación pertinente, se trazaría un nuevo proyecto general, comenzando los trabajos en 1931, contemplándose algunos capítulos trascendentes, como el muelle comercial, que se perfiló con 340 metros y siete de calado, un muelle de enlace que debía unir el muelle comercial con tierra, y un muelle de Ribera a lo largo del vial de enlace con el puerto, así como dragados generales en el muelle comercial y expropiación del muelle del Ramal, trabajos que fueron presupuestados en algo más de 5 millones de pesetas.¹¹

La Guerra Civil supuso un antes y un después para la vida marítima de Vilagarcía de Arousa, y como en tantos puntos de la geografía española se vería negativamente influida, perdiéndose muchos de los tráficos característicos, como el de pasajeros hacia América y las estancias de buques de guerra, sin embargo, la década que comienza cuando termina la contienda, sería vital para sentar las bases definitivas del puerto.

En este tiempo se acometieron algunas de las principales transformaciones de la estructura portuaria, y tanto el muelle de Hierro como el del ramal del ferrocarril fueron sustituidos por otros de fábrica; se ampliaron y renovaron las instalaciones del muelle comercial y se mejoraron las comunicaciones terrestres. Y desde el punto de vista mercantil se recuperaría el tráfico de adoquines, carac-

¹⁰ C.O.C.I.N.V., *I Centenario 1899-1999. Cámara Oficial de Comercio, Industria...*, op. cit., pp. 32-33.

¹¹ Ver pormenores del proceso de constitución y detalles de los proyectos llevados a cabo en M. Abuín Duro, *Vilagarcía y el mar...*, op. cit., pp. 187-209.



Postal de Vilagarcía en la que se contempla La Alameda desde el muelle de piedra en el Puerto de Vilagarcía.



Los desembarcos de madera en el Puerto de Vilagarcía de Arousa era una de sus actividades más características. La foto está tomada a mediados del siglo XX. Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

terístico del núcleo carrilense, gracias a una compañía holandesa que decide reiniciar las importaciones de este material.¹²

La estructura del espacio próximo a la ciudad repercutiría en su trayectoria de crecimiento, en la medida que la administración debía coordinar la expansión del puerto, y como bien señalaba la Cámara de Comercio, entendiéndose que la Comisión Administrativa abarcaría desde Cesures a Vilanova, reconociendo que la mencionada Comisión tendría que denominarse del puerto de Vilagarcía y Ría de Arousa, haciendo posible la coordinación de los servicios portuarios de toda la Ría.

No sería este un asunto de sencilla solución y habrían de pasar algunos años hasta que, en 1964, la jurisdicción quedara establecida entre el límite de las provincias de A Coruña y Pontevedra, en el río Ulla y Punta Preguntorio, lo que equivale a decir que los puertos de Carril, Vilaxoán y Pontecesures conformaron una “unidad portuaria”, en la que quizás influyera que el órgano de ges-

ción, la Comisión Administrativa, pasara a constituirse en una Junta de Obras del Puerto, situación que tendrá lugar en 1956 con ventajas para los usuarios del núcleo portuario.¹³

¹² M. Villaronga, *Vilagarcía y el mar. Un Puerto al servicio del interés general (1936-1988)*, Pontevedra, Junta del Puerto de Vilagarcía de Arousa, 1993, p. 27.

¹³ M. Villaronga, *Vilagarcía y el mar...*, op. cit., ver apartado II. 3 “1949-1968. De la autarquía al desarrollismo”, pp. 40-102.

Los primeros años de la Junta de Obras estuvieron marcados por una intensa agenda, en la que se pretendía consolidar la industrialización de Galicia con un referente principal en Vilagarcía de Arousa y su Ría. Por ello, además de la ordenación portuaria a la que se ha aludido, se proyectaron industrias que afectarían a todo su *hinterland*, entre los más destacados figurarían en esta época los de una importante papelera, una refinera, una potente siderúrgica y el proyecto del “Iberpuerto”, que sería el que despertara más titulares de prensa, ya que se pretendía convertir este entorno en el gran puerto-puente del petróleo y otras materias primas.



El tráfico de madera en los muelles sigue ejerciendo un gran impacto en la actividad del Puerto de Vilagarcía.
Autoridad Portuaria de Vilagarcía.

La Cámara de Comercio se implicaría en las iniciativas emprendidas y muy a menudo se constatan las gestiones de sus portavoces, en todos los foros que sean necesarios, a fin de mejorar la economía de los vilagarcianos, incluido el asunto del Iberpuerto. No obstante, la gran cantidad de intereses en juego impedirían su culminación, aunque hay que reconocer que el impacto medioambiental habría sido grande, y los caminos del crecimiento portuario tenían que atenerse a las directrices de la política general, que a principios de los años setenta delimitará una iniciativa de profundo calado, el Polo de Desarrollo Industrial al amparo del III Plan, pero de nuevo fueron más las expectativas creadas que los resultados obtenidos, aunque sí que se dejaría sentir un fuerte impulso en las mejoras de las instalaciones.

El País viviría fuertes cambios políticos a partir de 1975 y la nueva etapa en la historia de España transformaría también al puerto de Vilagarcía de Arousa. Los párrafos que abren las Memorias editadas por la Junta, en un amplio período de tiempo, son elocuentes de una realidad, que siempre estuvo presente en las autoridades locales y era la importancia que podía tener su puerto, de acuerdo con su estratégica posición geográfica, “... , próxima a las principales rutas de navegación que enlazan Europa con el resto del mundo a través del océano Atlántico, junto con las inmejorables características internas de la Ría, lo que permiten considerarlo como una de las reservas portuarias más importantes del país, sin limitaciones respecto del tráfico marítimo”.¹⁴

El proceso de transferencias a las comunidades autónomas tendría negativas consecuencias para los cambios que demandaba el comercio, éste se canalizaba por los puntos en los que el tráfico marítimo era factible y dependiente de la Junta de Obras, pero la burocracia política no se pondría de acuerdo, y la gestión se perfilaría de la siguiente forma: los puertos de Carril y Vilaxoán, ambos en el mismo término municipal, fueron cedidos a la Xunta de Galicia, quedando integrado el de Vilagarcía de Arousa en la red estatal de puertos de interés general, pero evidentemente con unas posibilidades de expansión que se veían seriamente limitadas, pues al Norte se encontraba Carril y al Sur Vilaxoán.

Las demandas de mejoras en infraestructuras no podían esperar, el tráfico seguía creciendo y había que dotar al puerto de las reformas necesarias para que pudieran ser atendidos, así fue como se gestaron algunos proyectos significativos como el de ampliación del muelle del Ramal al Norte, y los de un muelle de casi 10 metros de calado en la zona conocida como Ferrazo, al Sur; en cambio, otros

¹⁴ Ver Memorias editadas por la Junta de Obras desde 1975 hasta la década de los años ochenta.

como el “Centenario” y O Preguntoiro no se llevaron a cabo, esta remodelación permitiría la creación de una dársena para embarcaciones deportivas entre los muelles de Pasajeros y del Ramal.

El siglo XX se cierra para el puerto de Vilagarcía de Arousa de manera esperanzada, pues tras largos debates mantenidos por las fuerzas vivas de la localidad y los entes públicos, acerca del papel que deberá jugar en el conjunto de puertos gallegos y dentro del Sistema Portuario Español, se entiende que se afronta una nueva etapa, en la que se pretende hacer de Vilagarcía de Arousa un puerto competitivo y autosuficiente económicamente. Para ello se contará con el apoyo de iniciativas empresariales tan interesantes como el grupo Finsa-Foresa, que desarrolla sus instalaciones vinculando toda su producción al puerto de Vilagarcía de Arousa, la cementera Tudela-Veguín que proyecta un nuevo silo, y la multinacional Nynas que ha anunciado la ampliación del tráfico de asfalto.¹⁵

Y de nuevo las transformaciones de las infraestructuras portuarias deberán ejercer su impacto, como elementos dinamizadores del tráfico marítimo. En los últimos años se ha mejorado el muelle comercial y se ha complementado con el de Ferrazo, donde se han realizado importantes inversiones, aprobando un “muelle transversal” que uniría ambos, ofreciendo cubrir un servicio vital para el recientemente licitado centro frigorífico, que por iniciativa privada, permitirá mover cada año entre ochenta y cien mil toneladas de pescado congelado, lo que unido al muelle deportivo con ochocientos amarres, apuntan las claves del desarrollo del puerto de Vilagarcía de Arousa.

El futuro portuario dispondrá de un proyecto integral de desarrollo armónico, racional y equilibrado, que está perfectamente definido en el *Plan Estratégico* y *Plan Director*, de reciente presentación ante los distintos sectores económicos y sociales, cuyas líneas generales fijan las actuaciones más importantes para conseguir tales objetivos, mejorando su infraestructura, reforzando la eficiencia e impulsando su comercialización.

La ejecución de las obras previstas en el *Plan Director* durante los próximos años va a permitir al puerto de Vilagarcía de Arousa ganar 100.000 metros cuadrados de nueva superficie, 500 metros de nuevos atraques y un calado de 12 metros; todo ello contando con la participación de la iniciativa privada y al mismo tiempo garantizando el máximo respeto al medio ambiente.¹⁶

La mejora de las comunicaciones es uno de los retos con los que se abre el nuevo siglo XXI, aspiraciones en las que se encuentran implicadas otras entidades, a fin de promover la economía de la localidad, incluso con la constitución de un grupo de trabajo que bajo la denominación de “Comunidad Portuaria de Vilagarcía de Arousa”, se interesa por la promoción comercial e industrial del puerto, para seguir impulsando la vida ciudadana en el marco portuario, y continuar la tradición que se remonta a tiempo atrás, en la que se siga hablando de Vilagarcía de Arousa como “*meu porto e lugar*”.

2.3.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES¹⁷

El análisis de la historia comercial del puerto de Vilagarcía de Arousa presenta una carencia informativa notable, pues la institucionalización tardía del puerto, con la constitución de la Comisión Administrativa en 1924, hace que las Memorias no se publiquen hasta fechas próximas a la mitad del siglo XX, por lo que no se han dispuesto de los registros alusivos al tráfico con anterioridad.

La propia Junta de Obras de Vilagarcía de Arousa ha sacado a la luz una obra, en la que se puede conocer desde 1880 hasta 1988, los detalles económicos, sociales y políticos de la sociedad y su puerto,

¹⁵ Ver últimas Memorias publicadas.

¹⁶ Consultar página Web <http://www.portovilagarcia.com>

¹⁷ El trabajo de investigación del puerto de Vilagarcía de Arousa se ha podido llevar a cabo por la estrecha colaboración de la Autoridad Portuaria. Especialmente, manifestamos nuestro más sincero agradecimiento a D. Jesús Paz. De igual modo, he de hacer extensivo este sentimiento a los responsables de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, por el interés que se han tomado en hacernos llegar información, particularmente a D. Emilio Cores Arenaz.

esta investigación ha resultado fundamental para poder trazar la tendencia del tráfico global, así como la información concerniente a los principales productos que se mueven, el tráfico de buques y los pasajeros.

La mencionada falta de datos hasta la 2ª Guerra Mundial se solventará utilizando los registros de las Memorias de la Cámara de Comercio, incluso se traen a colación cifras de otras instituciones, que relatan sucesos de índole comercial, como es el caso de los informes de proyectos de la Estación Sanitaria de Vilagarcía de Arousa en 1924.

Por otra parte, han sido de una gran utilidad las publicaciones realizadas por la propia Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vilagarcía de Arousa, especialmente el libro que conmemora su centenario, ya que recoge los principales acontecimientos día a día y año a año, jugando un papel esencial en sus gestiones todo lo concerniente al puerto.

Las últimas décadas se han analizado utilizando las Memorias del Ente Público Puertos del Estado, colaborando a esclarecer la evolución de los tráficos que gozan de una mayor significación en los últimos tiempos.

2.3.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1924-2000)

En una gran parte del siglo XX no puede conocerse el tráfico de mercancías cargadas y descargadas, aunque sí se disponen de cifras alusivas a su tráfico global, por ello, se ha dado traslado a la información en el cuadro 1.1, que abarcará desde 1924 a 1960, dejando al descubierto las cifras del tráfico total y en el cuadro 1.2, que sí que recoge el detalle de cargadas y descargadas, a partir de 1961 y llegando hasta el año 2000, estos matices se vislumbrarán en los gráficos 1A y 1B.

Una primera valoración requiere puntualizar el descenso comercial que se inicia en la década de los años treinta, en los que la Guerra Civil y la 2ª Guerra Mundial van a perjudicar de forma determinante el volumen de mercancía movida, tal es así, que puede observarse en el cuadro 1.1 cómo hasta la década de los cincuenta no se vuelve a los niveles comerciales característicos de los años veinte. Es una etapa en la que la mercancía general, así como la madera y los graneles sólidos, van a polarizar el tráfico marítimo.

El puerto de Vilagarcía de Arousa se ha reconocido en su tráfico maderero, a veces frenado por las circunstancias económicas del momento señalando las crónicas...

“..., a pesar de las dificultades del transporte. Da pena ver la enorme cantidad de madera dispuesta para embarcar, que tiene que quedarse en tierra o a lote, esperando cabida en los barcos, y es triste escuchar las súplicas constantes de los cargadores a los consignatarios para conseguir el embarque. Hoy, la falta de combustible ha agravado el problema considerablemente”.¹⁸

A partir de la década de los sesenta se recupera la trayectoria de crecimiento, contribuyendo a este proceso la culminación de las grandes obras que se llevan a cabo y la mayor apertura y liberalización del contexto económico nacional.

Las siguientes décadas se comportarán a nivel de tráfico marítimo de una forma equilibrada, no existiendo preeminencia de entradas o salidas de mercancías, y desde 1980 como se observa en el gráfico 1B, el predominio de las mercancías descargadas se hace incuestionable, llegándose a situar en los últimos años en torno al 90% sobre el total de tráfico.

¹⁸ Referencia tomada de una ilustrativa conferencia publicada por el entonces ingeniero director del puerto de Vilagarcía de Arousa D. R. Arizcun Moreno, “Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega”, en *Los Puertos españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946, pp. 216-217.

2.3.3.1. Principales productos (1936-2000)

El comercio desarrollado en el puerto de Vilagarcía se mueve en torno a algunos elementos característicos, generando la mayor parte del tráfico, por un lado, en el cuadro 2.1, se presentará la serie que abarca desde 1936 hasta 1949, en donde se constata el movimiento de mercancías más importante, por otro lado, se trasladará al cuadro 2.2 las cifras concernientes al tráfico principal, con un mayor detalle informativo, para los años que van desde 1950 hasta el año 2000. Los gráficos 2 y 3 mostraran los rasgos generales del tráfico, en el primer caso, considerando el producto más relevante, la madera, y en el segundo caso, resumiendo para toda la 2ª parte del siglo XX las mercancías de mayor movimiento.

La actividad comercial del puerto se relaciona con la industria local, por ello, traemos a colación unas noticias referidas a los años cuarenta, ilustrativas de la realidad económica de Vilagarcía:

“Su importante industria maderera, salazonera y conservera, y la no menos apreciable de exportación de piedra (hoy paralizada por la guerra), mantiene un tráfico apreciable. Antes de la guerra la cantidad de piedra granítica exportada al extranjero era muy crecida, y gran parte de las calles de Reims, París, Bruselas, Amsterdam, etc., están pavimentadas con adoquines de Villagarcía, y muchos canales de Holanda se han hecho de piedra de esa zona. Tuvo también un gran comercio con Inglaterra, exportando puntal de pino para las minas, e importando carbón y maquinaria”.¹⁹

A finales de los años cuarenta las proporciones de su tráfico principal se distribuyen aproximadamente en un 50% de maderas, 20% de graneles sólidos y un 30% de mercancía general. Señalamos el interés del primer elemento, pues se han encontrado referencias que hacen hincapié en el relieve del “pino en rollo” en esta coyuntura, para las minas de Inglaterra, con un tránsito de cuatro buques al mes.²⁰

La madera dejaría su puesto preeminente progresivamente y en términos genéricos el tráfico se diversificaría, de tal modo, que a los graneles sólidos, principalmente cemento, sal, carbón y cuarzo, se le unieron los líquidos, en esencia metanol y formol. En los años setenta decrecerá la mercancía general y el movimiento se hace más variado. Se intensificarán los graneles sólidos y se consolidarán los líquidos, con los ya mencionados metanol y el formol, estos últimos siempre en función de los intereses fabriles de Foresa.

Las mercancías de carácter general perderán peso específico en los años ochenta, cediendo el protagonismo a los graneles sólidos, especialmente en lo concerniente al cemento y al cuarzo; y tras una recuperación inicial el tráfico de madera sufrirá un descenso acusado en la segunda mitad de la mencionada década, tal como se observa en el gráfico 2, por último, el cemento y el asfalto registrarán un salto cuantitativo de cierto nivel.

A fines del siglo XX los datos muestran una recuperación del interés que goza la madera, suponiendo en el año 2000 la cuarta parte del total de mercancía movida, representado junto al cemento los productos más significativos, en los que los graneles líquidos alcanzan el 10% y el resto de mercancías alrededor del 40% sobre el total. El gráfico 3 sintetiza lo que han sido los elementos de mayor movimiento en el período 1950-2000 y como venimos afirmando, las maderas y después el cemento son los más representativos, computando entre ambos algo más del 50% del total de tráfico.

2.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El resumen del tráfico exterior para el final del siglo XX se presenta en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2. La observación de la información que se anexiona permite afirmar, que las entradas del ex-

¹⁹ Ver R. Arizcun Moreno, “Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega”, op. cit., pp. 215-216.

²⁰ M. Espárrago Fernández, *Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*, Conferencia pronunciada por el autor, ingeniero director de las Obras del Puerto de Vigo, 1944, p. 13.

tranjero en la década de los setenta se concentran en los “productos químicos” y en las “maderas y corchos”, pues entre ambos polarizan la tercera parte de las importaciones, el resto está muy diversificado.

En los siguientes años se distinguen dos fases, en la primera serán los productos químicos y muy particularmente el metanol los que constituyan el referente principal, para a medida que se avanza en el tiempo, compartir protagonismo con los “productos petrolíferos refinados”, alcanzando entre los dos la mitad del volumen de las importaciones.

En la década de los años noventa se sigue manteniendo la tendencia ya expresada, incrementando su porcentaje el apartado de “maderas y corcho”, en el resto habrá que considerar papel, pasta, cereales, aceites, casiterita, cemento, cobre, arcilla, hojalata, aunque todos ellos ya en unos porcentajes mínimos. En síntesis, podemos decir que en el tráfico de importación predominan sobre todo las materias primas.

Y en lo que respecta a las salidas de mercancías al exterior en los años setenta, son las “maderas y corcho” y “otros minerales y residuos metálicos” como el cuarzo, concentrado de cobre y estaño los que sustentan las exportaciones. Sin embargo, como ya se ha comentado el predominio de la “maderas y corcho” se acrecienta en los años ochenta, pasando a alcanzar cotas de las tres cuartas partes del volumen total de mercancía exportada. Esta situación se consolida en los siguientes años, donde el único cambio que se constata, es que los “productos químicos” serán el otro referente en el tráfico exterior después de la madera, ya que el resto presenta valores escasamente representativos.

En general, significar como hasta mitad de la década de los años ochenta las exportaciones superan a las importaciones, si bien, a partir de ese momento el movimiento que se mantiene con el extranjero cambia de tendencia y serán las importaciones las que canalicen más del 80% del total del tráfico exterior.

2.3.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1930/2000)

El análisis de un puerto bajo la óptica comercial requiere de un estudio de las principales mercancías que se mueven y también de una reflexión acerca de los datos concernientes a los buques, referencias que se han trasladado al cuadro 3 y a los gráficos 9 y 10.

Los primeros registros están influenciados por la Guerra Civil, manifestando la serie un descenso en cuanto al número, que no cambiaría de signo hasta el decenio de los cincuenta, esta caída es más significativa respecto al tonelaje, circunstancia que responde al mayor interés que adquiere el movimiento de los buques nacionales frente a los extranjeros, que solían trasladar una menor carga, aunque no por falta de capacidad. Además, no puede obviarse el proceso autárquico que vivía el conjunto de la Nación en los años cuarenta y cincuenta, limitando las importaciones y la presencia de buques extranjeros.

Hay que poner de manifiesto que el salto cuantitativo en el número de buques en 1967, es debido a que en las estadísticas oficiales se incluyen los barcos mercantes y los que realizaban el tráfico de la Ría.

El tonelaje sigue unas pautas similares y el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.) se resienten, como se aprecia en los gráficos 9 y 10, distorsionado la realidad mercantil, ya que el movimiento de buques no experimentará esas variaciones. Esta situación se mantiene hasta 1983, fecha en la que se disgregan de la Junta de Obras los puertos de Vilaxoán, Carril y Pontecesures, y de este modo se inicia un proceso en el que la mayoría de los barcos que efectúan el tráfico de Ría, ya no quedarán reflejados en las estadísticas por las razones expuestas, aunque es una cuestión que no influye demasiado en el tonelaje, que está mayoritariamente configurado por los buques mercantes que no se ven afectados.

En torno a 1984 se produce un importante incremento en el Tamaño Medio del Buque y en su Carga Media, que tiene su origen principal en la consideración general de que los buques cada vez gozan de un mayor tamaño y capacidad.

2.3.5. PASAJEROS (1908/1993)

El movimiento de pasajeros en el puerto de Vilagarcía se traslada al cuadro 4. Se aprecia cómo en los primeros años el tráfico se origina principalmente por los emigrantes, proceso que se ve inte-

rumplido en el período de la 1ª Guerra Mundial, recuperándose en la década de los veinte, si bien, desde mediados de los años treinta, debido a los episodios bélicos y a que mejoran de forma ostensible otras modalidades de transporte, no se vuelvan a dar las cifras del movimiento de pasajeros que era característico a principios del siglo XX.

El incremento espectacular que muestran las cifras a partir de 1967 responde, como se especifica en la nota a pie del cuadro 4, a la inclusión del tráfico de Bahía y Tránsito, no obstante, con el paso de los años el tráfico de Bahía va disminuyendo, haciendo constar que desde mediados de los sesenta algunas compañías recuperan su escala en este puerto y ello se deja sentir en el tráfico.

A partir de 1994 el movimiento de pasajeros desaparece, fundamentalmente, porque las mejoras de las vías terrestres desvían el tráfico local desde la Ría hacia la carretera, pues en lo que concierne al tráfico exterior ya había disminuido tiempo atrás.

2.3.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Los indicadores que sirven para analizar el desarrollo del puerto a través de sus tráficos, en las cuatro últimas décadas del siglo XX, es el detalle que se constata en las tablas 1 a 5.

La tabla 1 permite conocer el monto global del tráfico así como la parte correspondiente al cabotaje y al exterior. Durante los años sesenta se ha podido comprobar la existencia de un predominio en el tráfico de cabotaje, y a partir de 1973 tendrá lugar un punto de inflexión en la tendencia, que hace que hasta los años noventa haya una cierta similitud en ambas modalidades de tráfico, para ser en la última década cuando se produzca el despegue del tráfico exterior, quizás debido a esa caída en el movimiento que genera la madera, el cuarzo y el cobre.

La fuerte oscilación que refleja el tráfico total en los años setenta y principios de los ochenta, responde a las ya comentadas variaciones del movimiento general. Hay que hacer mención del comportamiento de la pesca congelada, pues desde la década de los ochenta ha gozado de un fuerte impulso hasta el punto de situar a Vilagarcía de Arousa entre los primeros de España en esta especialidad, tras La Luz/Las Palmas, Vigo y A Coruña. Un tráfico que llevó en su momento a la recuperación del antiguo ramal del ferrocarril y a retomar la vieja idea de dotar al puerto de instalaciones frigoríficas.

El tráfico exterior se valora en la tabla 2 y lo hace atendiendo al volumen de mercancía embarcada y desembarcada, quedando de manifiesto cómo hasta mitad de la década de los años ochenta abundan las exportaciones, para a partir de ese momento quedar en unos valores muy reducidos, originando una alternancia que deriva en una preponderancia del capítulo de las importaciones, debido al interés ya comentado de las entradas del exterior de materias primas, sobre todo de productos químicos y de productos petrolíferos refinados.

El tráfico de mercancías según su presentación es la temática que se aborda en la tabla 3, en donde se ve el predominio de los graneles sólidos, con o sin instalación especial, y en cuanto al capítulo de la mercancía general se aprecia también un incremento, en sintonía con el progreso del grupo de los graneles líquidos, sobre todo en lo que concierne al metanol y formol y en los últimos tiempos gracias a las descargas de asfalto, lo que lleva a situarlos casi en el nivel de la mercancía general.

La tabla 4 indica el volumen de pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. Es significativo el auge del tráfico local de los años sesenta y setenta, para evolucionar hacia un descenso y posterior estancamiento, llegando a unos valores ínfimos a partir de mediados de los años ochenta. También es necesario resaltar que el avituallamiento se mantiene dentro de unos niveles estables, tras el alza que se constata hasta la década de los años ochenta.

La pesca es un tráfico que crece en los últimos años, sobre todo en la modalidad congelada, aunque ésta no figura en estas cifras. En el volumen de capturas en fresco se perciben oscilaciones, fruto de las coyunturas en períodos concretos relacionadas con la sardina y el mejillón, sobre todo de esta última especie, que goza de un gran aprecio comercial en la zona.

Los valores recogidos en la tabla 5 expresan la tendencia en el número de buques y en las Toneladas de Registro Bruto, y de nuevo debe traerse a colación la circunstancia que más determinaría la evolución en cuanto al número, proceso que tiene lugar a comienzos de la década de los ochenta, y que responde a la ya mencionada disgregación de la Junta de Obras de los puertos de Vilaxoán, Carril y Pontecesures.

El puerto de Vilagarcía es el puerto natural de Compostela, de una gran trascendencia para los sectores productivos y mercantiles de la comarca del Salnés, realmente se sitúa como un nudo de comunicaciones en la costa galaica, por tanto, enclave singular para la comercialización de mercancías del interior de Galicia.

Las mejoras de las vías de acceso al puerto es uno de los elementos que han captado un cúmulo de inversiones de las Administraciones Públicas, que se traducen en las sustanciales mejoras de los enlaces con el puerto, beneficiando el tráfico, que a su vez también se ha dinamizado a través de una serie de actuaciones en las instalaciones, sin olvidarnos que la ciudad de Vilagarcía está configurando una zona de ocio muy importante en terrenos cedidos por la propia Autoridad Portuaria, reconociéndose en esta actuación la aspiración de reunir el interés ciudadano a ese símbolo de la ciudad que es el mar, que se adentra en tierra en una Ría de una belleza singular.

REGISTRO DE MEMORIAS

1958-2000 (individuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.portovilagarcia.com>

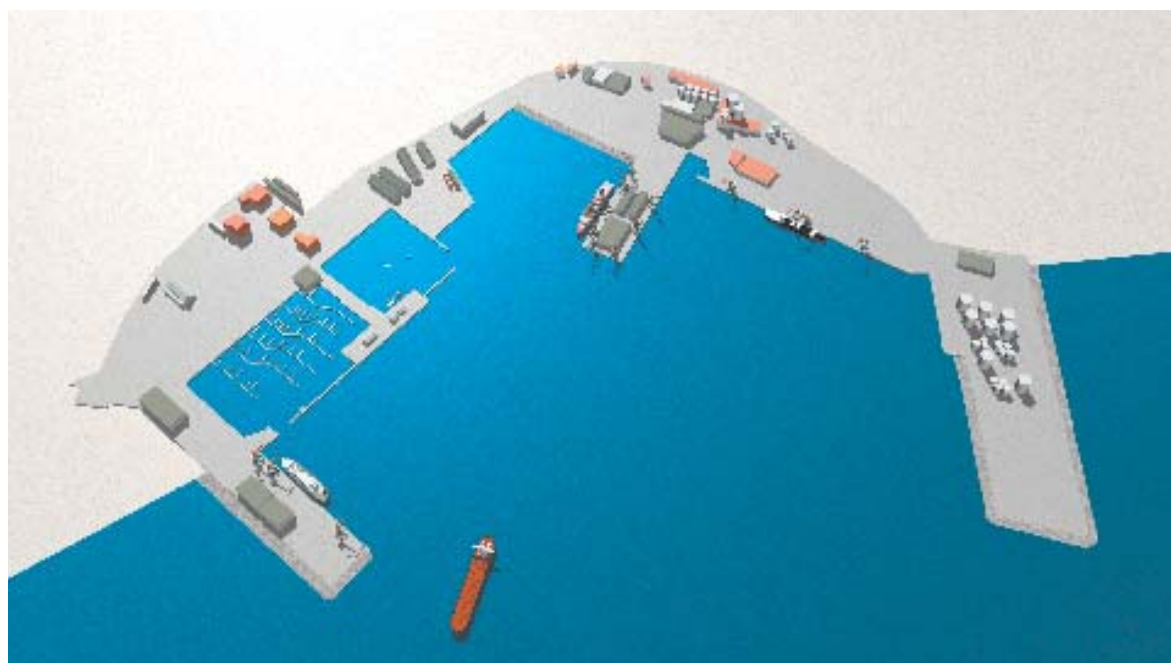
ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.V.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vilagarcía de Arousa.

J.O.P.V.- Junta de Obras del Puerto de Vilagarcía de Arousa.

C.A.P.- Comisión Administrativa del Puerto.

A.P.V.- Autoridad Portuaria de Vilagarcía.



Infografía del Puerto de Vilagarcía. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Vilagarcía (1924-1960) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total
1924	127.878	1937	55.373	1950	122.052
1925	145.000	1938	96.759	1951	155.439
1926	138.000	1939	114.892	1952	178.450
1927	141.000	1940	114.085	1953	168.876
1928	120.000	1941	99.028	1954	166.522
1929	120.000	1942	95.023	1955	175.096
1930	162.587	1943	77.655	1956	203.440
1931	131.288	1944	79.006	1957	192.778
1932	105.585	1945	84.495	1958	185.594
1933	102.233	1946	108.335	1959	149.489
1934	113.022	1947	122.938	1960	165.158
1935	107.915	1948	131.061		
1936	58.216	1949	106.820		

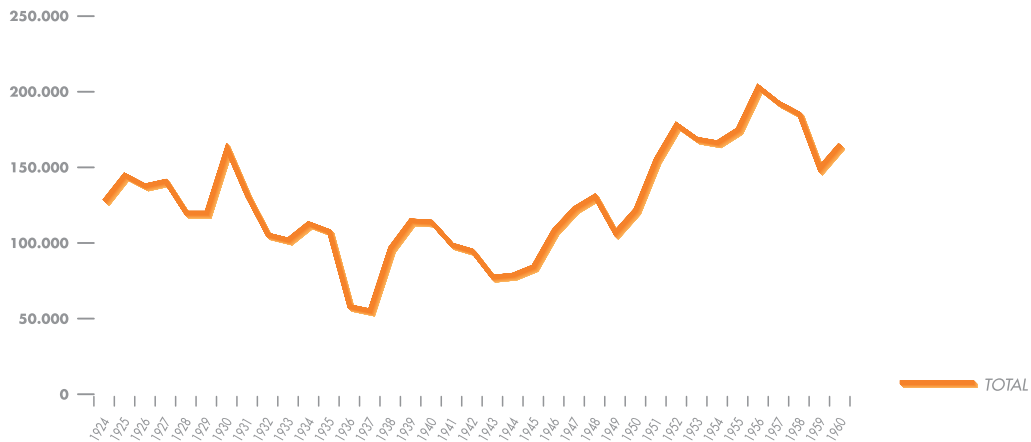
Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Vilagarcía (1961-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1961	113.141	64.491	177.632	1981	270.391	214.531	484.922
1962	105.208	56.458	161.666	1982	211.779	191.903	403.682
1963	85.541	58.417	143.958	1983	182.432	180.913	363.345
1964	93.054	58.297	151.351	1984	153.387	189.422	342.809
1965	74.359	73.574	147.933	1985	162.586	196.972	359.558
1966	56.403	55.197	111.600	1986	137.223	215.432	352.655
1967	67.373	55.036	122.409	1987	98.441	228.550	326.991
1968	77.796	71.967	149.763	1988	89.950	299.720	389.670
1969	78.446	86.735	165.181	1989	79.304	330.566	409.870
1970	79.268	105.911	185.179	1990	59.593	355.536	415.129
1971	74.275	91.473	165.748	1991	41.776	363.845	405.621
1972	79.708	124.236	203.944	1992	27.846	439.888	467.734
1973	83.958	145.874	229.832	1993	44.489	426.473	470.962
1974	145.686	175.546	321.232	1994	41.780	433.637	475.417
1975	211.151	157.399	368.550	1995	44.010	508.223	552.233
1976	265.600	176.334	441.934	1996	75.660	522.919	598.579
1977	263.109	204.605	467.714	1997	85.237	552.010	637.247
1978	238.494	152.966	391.460	1998	45.241	612.649	657.890
1979	267.799	189.377	457.176	1999	71.650	699.299	770.949
1980	290.937	212.597	503.534	2000	98.148	891.478	989.626

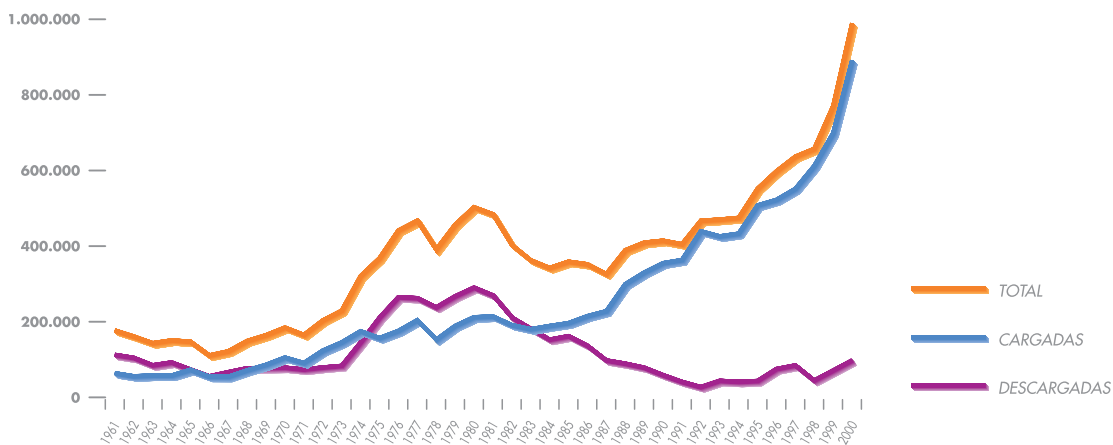
Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Vilagarcía (1924-1960)



Fuente: Cuadro 1.1,

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Vilagarcía (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.2,

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Vilagarcía (1936-1949) Toneladas

Años	Madera	Carga general	Graneles sólidos	Total	Carga		
					MAD./T	C.G./T	G.S./T
1936	19.910	23.751	14.555	58.216	34	41	25
1937	24.638	20.329	10.406	55.373	44	37	19
1938	53.713	27.788	15.258	96.759	56	29	16
1939	65.666	29.090	20.136	114.892	57	25	18
1940	55.776	37.874	20.435	114.085	49	33	18
1941	55.475	21.198	22.355	99.028	56	21	23
1942	57.446	25.129	12.448	95.023	60	26	13
1943	37.489	22.071	18.095	77.655	48	28	23
1944	41.306	22.691	15.009	79.006	52	29	19
1945	47.560	20.013	16.992	84.565	56	24	20
1946	64.035	26.343	17.597	107.975	59	24	16
1947	67.766	37.611	17.561	122.938	55	31	14
1948	57.409	54.094	19.558	131.061	44	41	15
1949	54.322	33.004	19.494	106.820	51	31	18

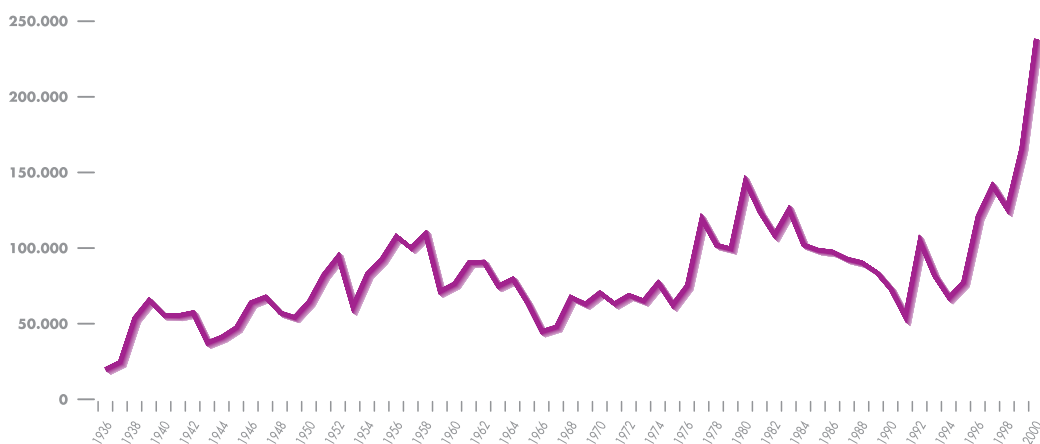
Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Vilagarcía (1950-2000) Toneladas

Años	Madera	Cemento	Sal	Cuarzo	Metanol	Formol	Resto	Total
1950	64.687						57.365	122.052
1951	82.383						73.056	155.439
1952	94.578						83.872	178.450
1953	61.272						107.604	168.876
1954	82.957						83.565	166.522
1955	92.800						82.296	175.096
1956	107.823						95.617	203.440
1957	100.248						92.530	192.778
1958	109.565						76.029	185.594
1959	71.503						77.986	149.489
1960	76.500						88.658	165.158
1961	90.495	18.998	10.047				58.092	177.632
1962	90.959	19.657	10.187				40.863	161.666
1963	74.996	17.565	9.590				41.807	143.958
1964	79.657	19.927	9.452				42.315	151.351
1965	64.073	24.346	9.366				50.148	147.933
1966	44.944	12.010	9.390		3.901		41.355	111.600
1967	47.989	12.702	9.833		2.545		49.340	122.409
1968	67.598	32.603	11.800		6.695	5.329	25.738	149.763
1969	63.154	46.342	10.621		7.307	4.851	32.906	165.181
1970	70.608	44.687	14.248		16.941	4.125	34.570	185.179
1971	63.340	36.553	10.014		13.093	3.448	39.300	165.748
1972	68.945	47.512	11.144		19.273	2.529	54.541	203.944
1973	65.302	72.197	13.137		28.111	5.584	45.501	229.832
1974	77.042	72.239	14.611	72.207	32.951	5.557	46.625	321.232
1975	62.484	88.718	11.553	118.972	25.088	7.267	54.468	368.550
1976	75.256	88.934	11.149	112.581	28.335	4.568	121.111	441.934
1977	119.419	100.176	14.371	77.028	32.204	942	123.574	467.714
1978	102.112	65.910	12.477	70.508	32.181	4.295	103.977	391.460
1979	99.679	95.501	15.461	97.324	30.632	2.670	115.909	457.176
1980	144.315	107.951	14.560	79.099	38.055	3.186	116.368	503.534
1981	123.866	103.863	17.194	74.130	37.796	4.757	123.316	484.922
1982	108.672	95.442	13.747	38.182	38.386	4.934	104.319	403.682
1983	125.672	89.416	13.521	4.265	33.310	1.194	95.967	363.345
1984	102.247	104.300	15.629	6.561	30.652	2.598	80.822	342.809
1985	98.845	107.333	16.788		32.404	5.593	98.595	359.558
1986	97.613	107.932	16.207		34.822	5.098	90.983	352.655
1987	92.926	106.371	18.806		23.783	3.700	81.405	326.991
1988	90.600	105.856	20.681		32.793	5.500	134.240	389.670
1989	84.288	125.994	16.717		31.087	5.808	145.976	409.870
1990	73.029	139.099	13.056		35.261	6.897	147.787	415.129
1991	54.602	150.416	11.847		40.825	7.139	140.792	405.621
1992	104.624	153.963	12.103		42.470	5.698	148.876	467.734
1993	81.899	163.151	4.538		46.742	6.600	168.032	470.962
1994	67.324	155.705	6.575		47.948	7.450	190.415	475.417
1995	77.454	159.057	2.359		52.982	6.800	253.581	552.233
1996	121.102	182.327	296		52.514	6.200	236.140	598.579
1997	141.339	177.438	61		62.479	2.800	253.130	637.247
1998	126.080	200.013	1.101		71.034	8.638	251.024	657.890
1999	165.835	239.814	1.342		77.104	8.120	278.734	770.949
2000	238.288	228.830	3.374		96.787	9.951	412.396	989.626

Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2. Tráfico de madera A.P. de Vilagarcía (1936-2000)

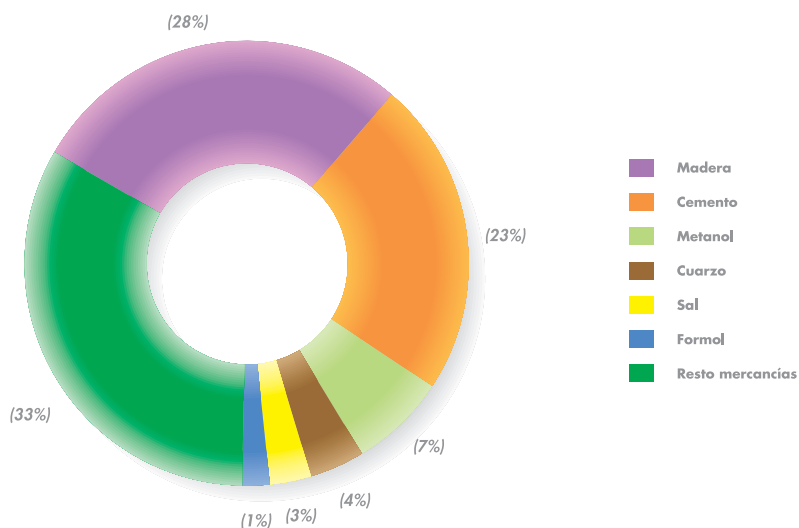


Fuente: Cuadros 2.1 y 2.2.

Principales productos A.P. de Vilagarcía (1950-2000) Toneladas

Productos	%	Total
Madera	28	4.692.988
Cemento	23	3.920.848
Metanol	7	1.238.491
Cuarzo	4	750.857
Sal	3	438.953
Formol	1	169.826
Resto mercancías	33	5.593.616
Total	100	16.805.579

Gráfico 3. Principales productos (1950-2000)



Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA y PUERTOS DEL ESTADO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vilagarcía (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Maderas y corcho	17	20	Otros minerales y residuos metálicos	48	202
Productos químicos	16	19	Maderas y corcho	44	184
Otros minerales y residuos metálicos	8	9	Conservas	1	5
Resto mercancías	60	71	Productos químicos	1	4
Total	100	119	Resto mercancías	5	22
			Total	100	417

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

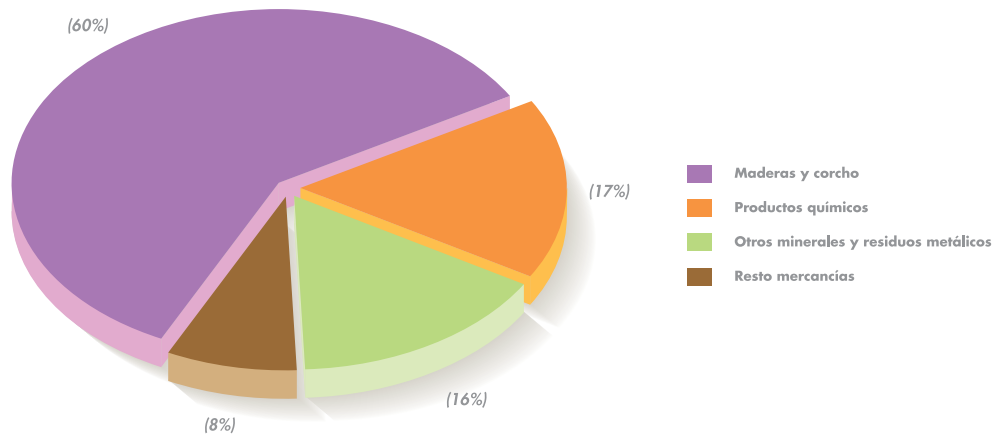
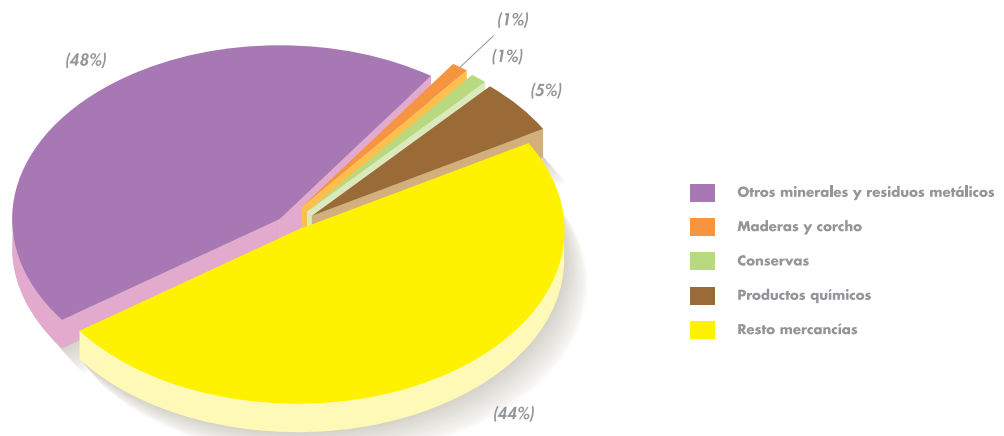


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Vilagarcía (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos químicos	39	128	Maderas y corcho	65	396
Maderas y corcho	9	30	Otros minerales y residuos metálicos	23	140
Resto mercancías	52	170	Productos químicos	4	22
Total	100	328	Conservas	2	11
			Resto mercancías	6	36
			Total	100	605

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

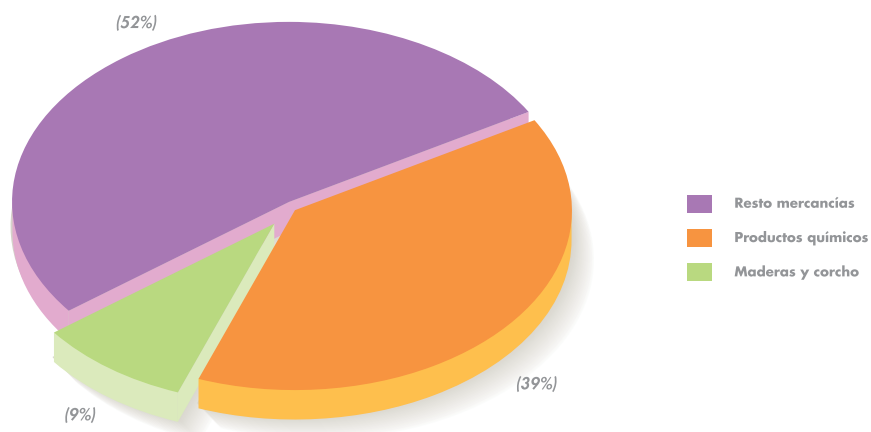
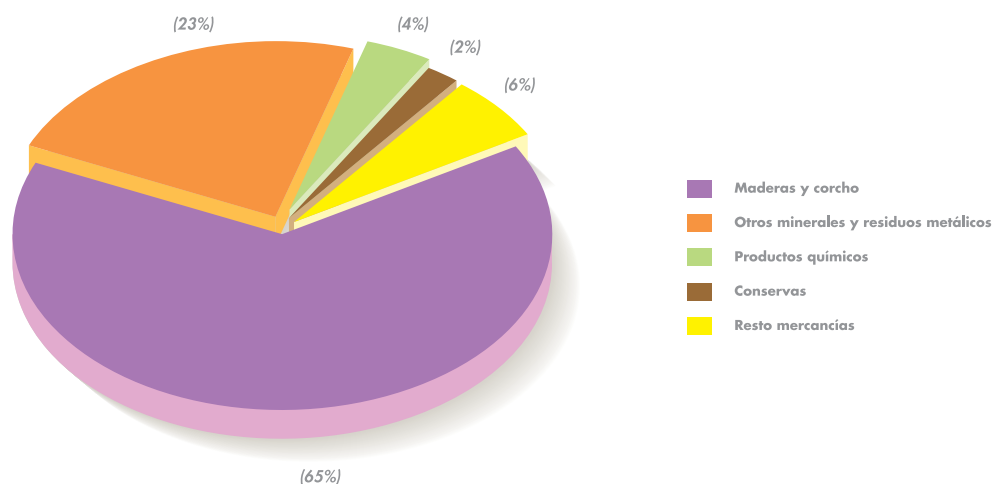


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Vilagarcía (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	26	180	Maderas y corcho	74	197
Productos químicos	23	158	Productos químicos	10	28
Maderas y corcho	15	101	Resto mercancías	16	43
Abonos naturales y artificiales	6	41	Total	100	268
Aceites y grasas	3	18			
Resto mercancías	28	190			
Total	100	688			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

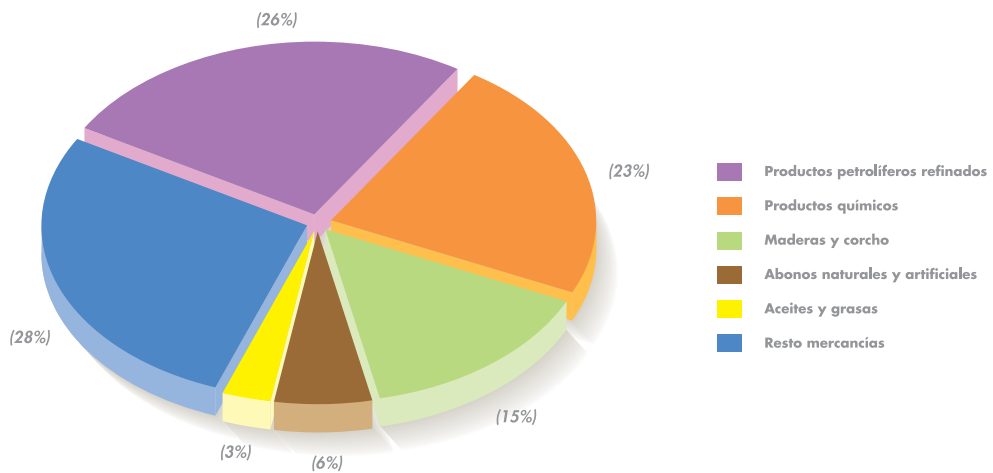
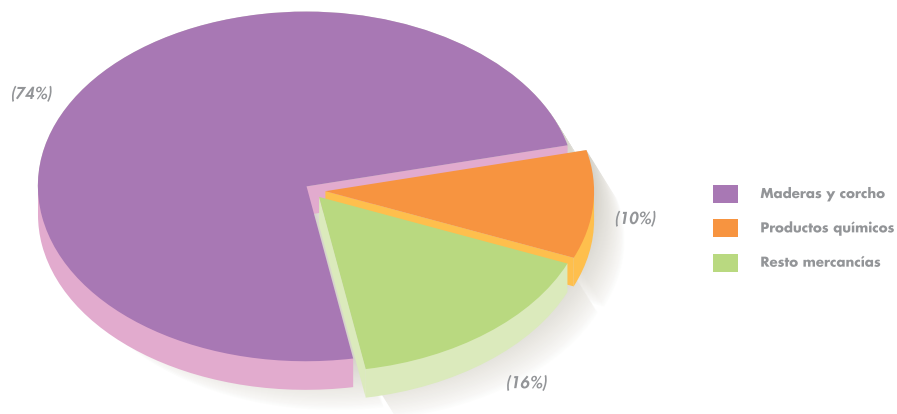


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Vilagarcía (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos químicos	27	326	Maderas y corcho	73	143
Productos petrolíferos refinados	23	280	Productos químicos	18	35
Maderas y corcho	20	239	Otros productos alimenticios	2	3
Abonos naturales y artificiales	12	148	Papel y pasta	2	3
Pescado congelado	7	88	Resto mercancías	7	13
Papel y pasta	4	49	Total	100	197
Aceites y grasas	3	32			
Resto mercancías	5	55			
Total	100	1.217			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

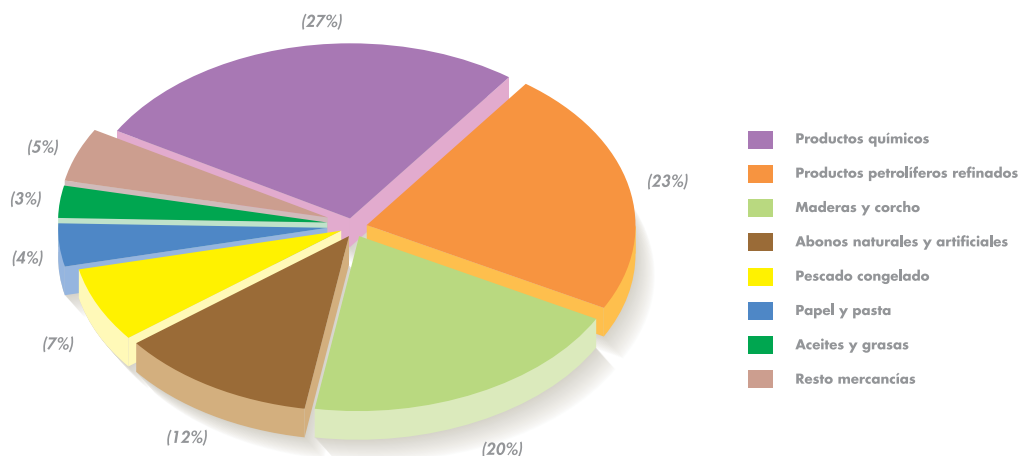
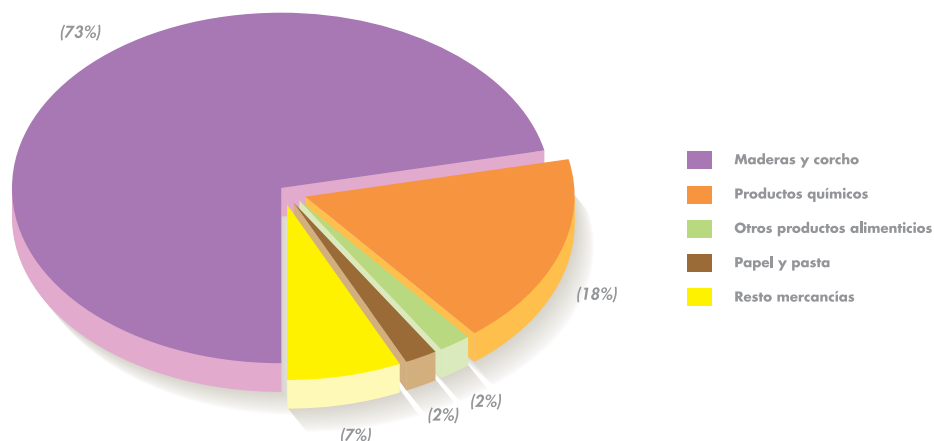


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vilagarcía (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos químicos	25	531	Maderas y corcho	72	250
Maderas y corcho	23	497	Productos químicos	9	32
Productos petrolíferos refinados	17	366	Resto mercancías	18	64
Abonos naturales y artificiales	10	217	Total	100	346
Pescado congelado	10	206			
Cereales y sus harinas	3	63			
Papel y pasta	2	41			
Resto mercancías	10	204			
Total	100	2.125			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

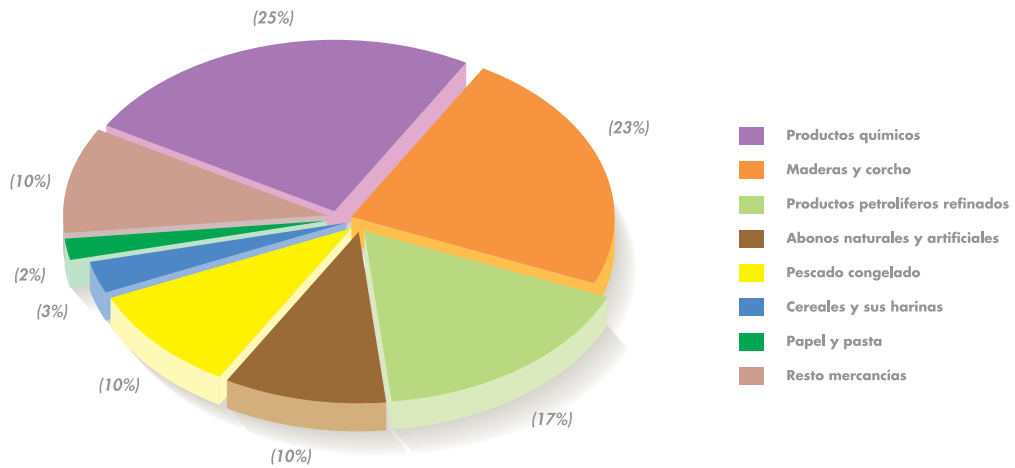
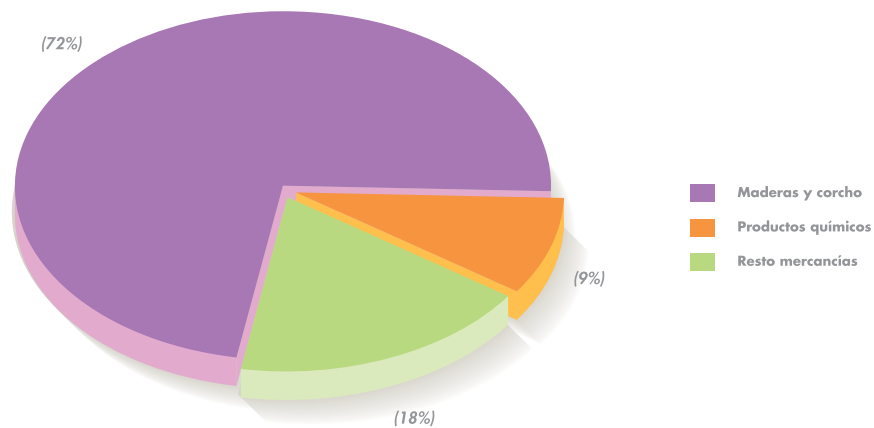


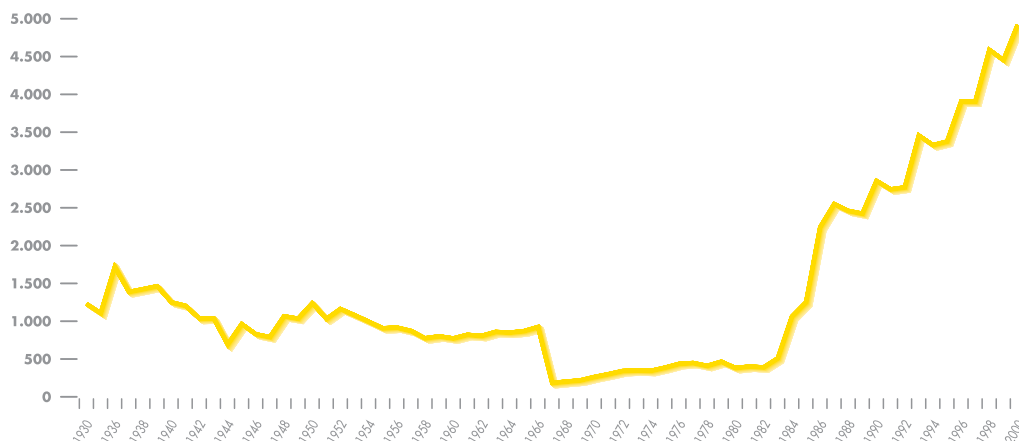
Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. de Vilagarcía (1930/2000)

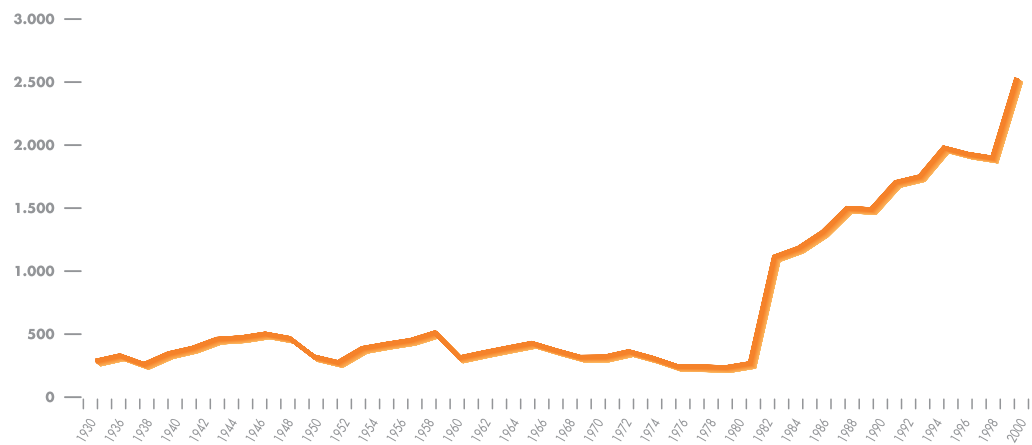
Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1930	567	696.000	1.228	287	1968	3.292	664.740	202	45
1931	398	440.120	1.106	330	1969	2.872	625.543	218	58
1936	223	382.740	1.716	261	1970	2.426	638.004	263	76
1937	160	221.878	1.387	346	1971	2.254	677.000	300	74
1938	248	353.219	1.424	390	1972	2.278	779.714	342	90
1939	249	364.168	1.463	461	1973	2.260	791.000	350	102
1940	241	301.522	1.251	473	1974	2.343	806.880	344	137
1941	197	237.391	1.205	503	1975	2.276	879.652	386	162
1942	203	209.412	1.032	468	1976	2.363	1.029.131	436	187
1943	241	250.081	1.038	322	1977	2.348	1.052.145	448	199
1944	286	197.727	691	276	1978	2.245	921.205	410	174
1945	218	209.656	962	388	1979	2.248	1.045.374	465	203
1946	257	212.675	828	422	1980	2.264	864.679	382	222
1947	272	214.887	790	452	1981	2.232	895.716	401	217
1948	256	272.858	1.066	512	1982	2.108	822.691	390	192
1949	341	352.500	1.034	313	1983	1.646	838.210	509	221
1950	345	426.641	1.237	354	1984	745	789.549	1.060	460
1951	397	408.384	1.029	392	1985	640	799.416	1.249	562
1952	416	483.408	1.162	429	1986	333	746.270	2.241	1.059
1953	455	491.278	1.080	371	1987	357	910.000	2.549	916
1954	524	521.249	995	318	1988	424	1.043.090	2.460	919
1955	548	496.782	907	320	1989	386	935.467	2.423	1.062
1956	560	513.563	917	363	1990	373	1.065.373	2.856	1.113
1957	622	542.515	872	310	1991	343	941.069	2.744	1.183
1958	759	588.060	775	245	1992	357	988.916	2.770	1.310
1959	617	494.192	801	242	1993	314	1.085.193	3.456	1.500
1960	701	542.022	773	236	1994	319	1.061.939	3.329	1.490
1961	664	545.114	821	268	1995	324	1.093.746	3.376	1.704
1962	683	550.500	806	237	1996	342	1.335.493	3.905	1.750
1963	534	458.525	859	270	1997	322	1.257.403	3.905	1.979
1964	528	448.625	850	287	1998	341	1.564.645	4.588	1.929
1965	486	422.276	869	304	1999	406	1.807.932	4.453	1.899
1966	389	359.183	923	287	2000	391	1.922.362	4.917	2.531
1967	2.687	494.493	184	46					

Fuente: PUERTO DE VILAGARCÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Vilagarcía (1930/2000)

Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Vilagarcía (1930/2000)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Vilagarcía (1908/1993)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1908	2.458	1934	823	1955	115	1976	37.734
1909	4.050	1935	1.011	1956	134	1977	32.101
1910	3.111	1936	1.029	1957	156	1978	22.389
1911	3.218	1937	0	1958	142	1979	17.885
1912	4.925	1938	28	1959	31	1980	16.317
1913	7.540	1939	105	1960	67	1981	15.607
1914	6.199	1940	25	1961	67	1982	15.241
1915	2.625	1941	51	1962	34	1983	6.985
1916	859	1942	122	1963	67	1984	2.971
1917	601	1943	78	1964	32	1985	4.428
1918	377	1944	66	1965	108	1986	4.633
1919	442	1945	243	1966	81	1987	6.883
1920	400	1946	229	1967	101.860	1988	5.844
1921	589	1947	295	1968	85.357	1989	6.067
1922	4.927	1948	310	1969	71.001	1990	0
1923	5.161	1949	348	1970	95.299	1991	0
1924	5.502	1950	352	1971	97.752	1992	0
1930	4.341	1951	249	1972	79.287	1993	855
1931	971	1952	295	1973	79.666		
1932	785	1953	196	1974	70.848		
1933	680	1954	113	1975	65.796		

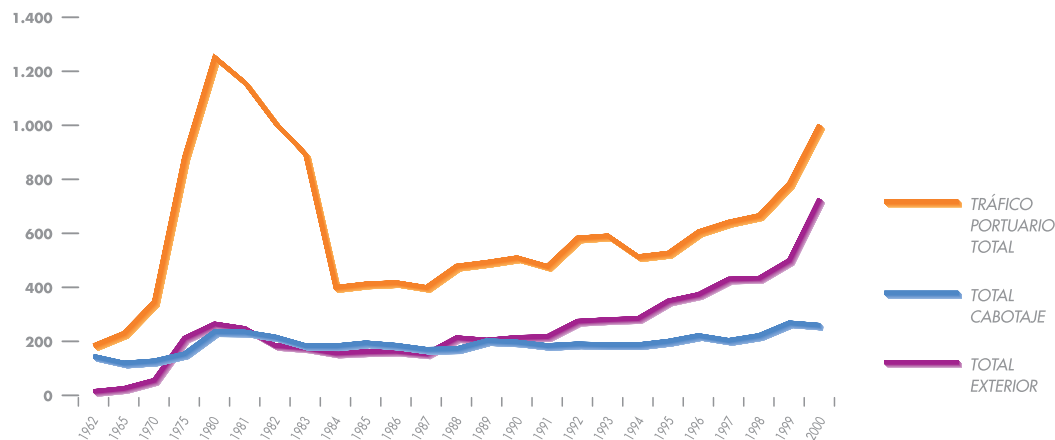
Fuente: PUERTO DEVILAGARCÍA y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: Entre 1908 y 1958 los pasajeros se refieren a cabotaje y exterior. Desde 1967 se incluye el tráfico de bahía y tránsito.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Vilagarcía (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	185	231	347	883	1.253	1.159	1.010	894	401	414	419	401	480
Total cabotaje (I)	146	121	129	155	237	236	218	186	185	196	187	172	174
Total exterior (I)	16	27	57	213	266	249	186	177	158	163	165	155	215

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	494	511	479	584	592	515	528	607	643	667	785	1.002
Total cabotaje (I)	204	199	186	192	189	189	202	223	205	223	270	261
Total exterior (I)	206	216	219	276	282	286	351	375	432	435	501	728

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



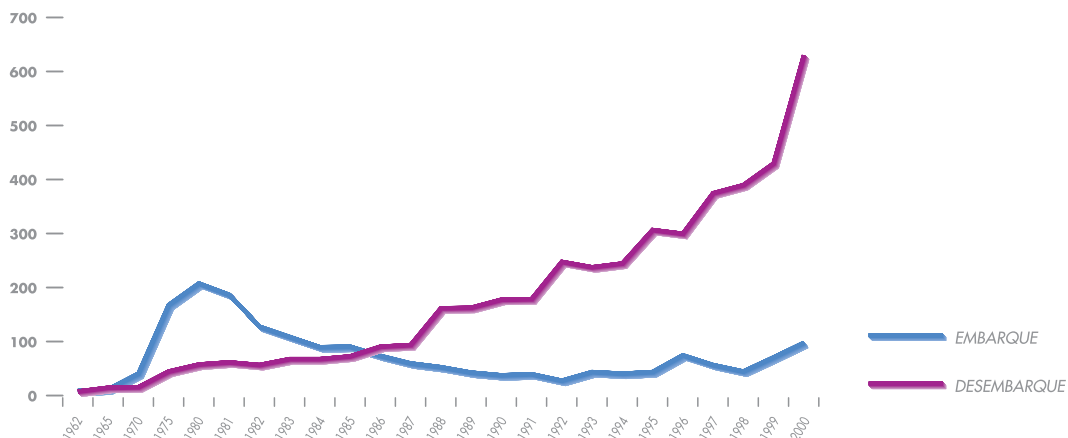
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Vilagarcía (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	9	12	41	168	208	187	128	109	90	91	74	60	53
Desembarque	8	15	16	45	58	62	57	68	68	73	91	94	162

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	43	38	40	28	44	41	44	75	57	45	71	98
Desembarque	163	178	179	248	238	245	307	300	375	390	430	630

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



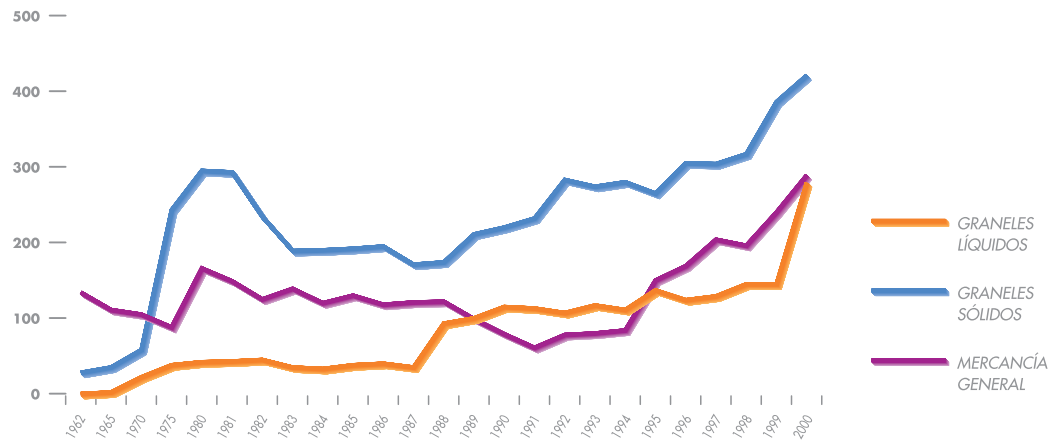
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Vilagarcía (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	0	2	22	38	42	43	45	35	33	38	40	35	93
Graneles sólidos	28	35	58	243	295	293	234	189	190	192	195	171	174
Mercancía general	134	111	105	88	166	149	125	139	120	130	118	121	122

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	100	115	113	107	117	111	137	124	129	145	145	279
Graneles sólidos	211	220	232	283	274	280	265	305	304	317	386	421
Mercancía general	99	79	61	78	80	84	150	169	204	196	240	289

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



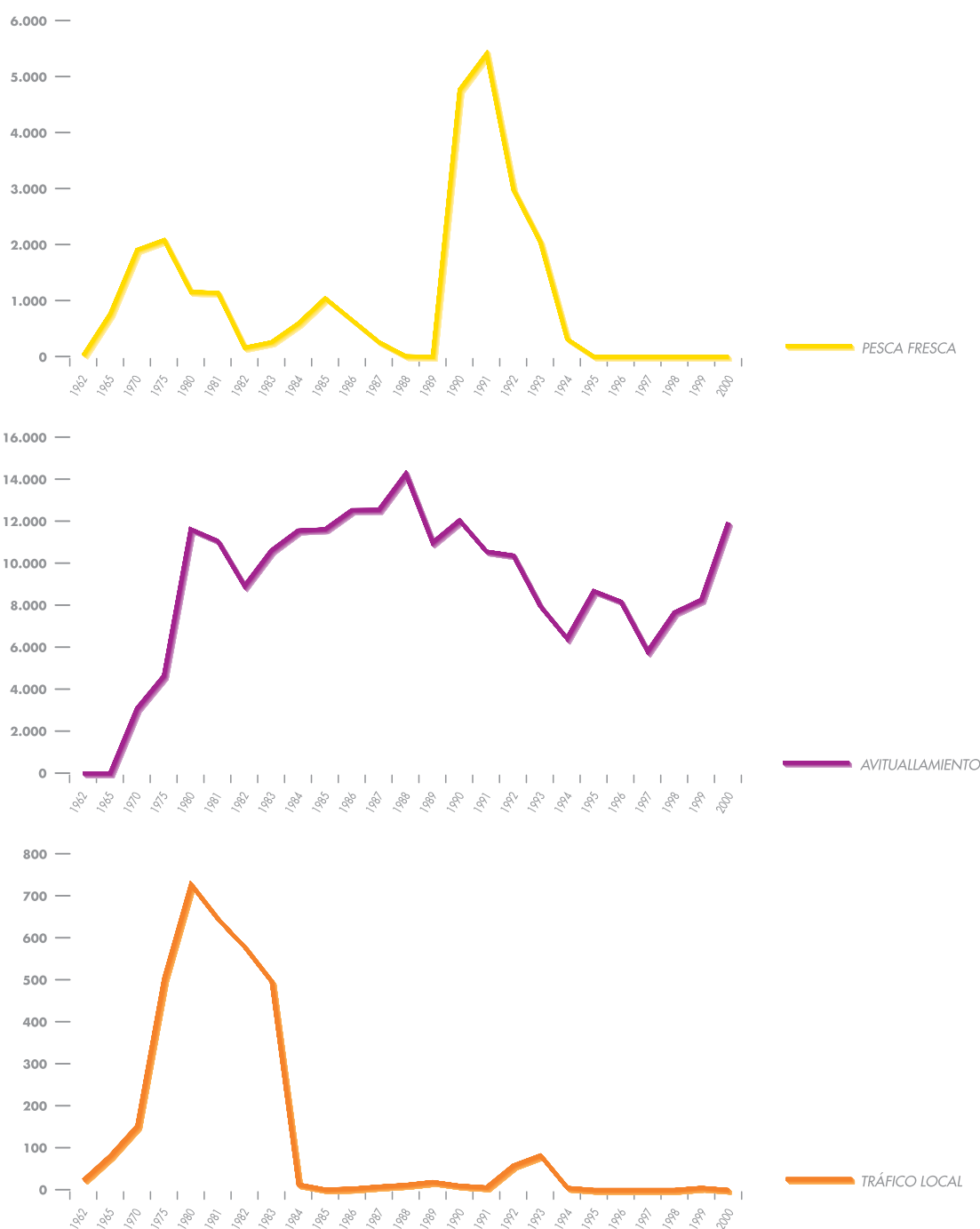
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Vilagarcía (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	25	765	1.907	2.082	1.157	1.142	161	258	593	1.043	652	260	8
Avituallamiento (toneladas)	0	0	3.086	4.637	11.625	11.071	8.917	10.610	11.561	11.620	12.534	12.543	14.259
Tráfico local	23	81	152	503	727	645	578	496	13	1	3	8	12

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	0	4.766	5.406	2.978	2.047	315	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento (toneladas)	10.985	12.044	10.563	10.375	7.969	6.420	8.681	8.182	5.803	7.657	8.261	11.938
Tráfico local	19	10	6	58	82	5	0	0	0	0	5	0

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

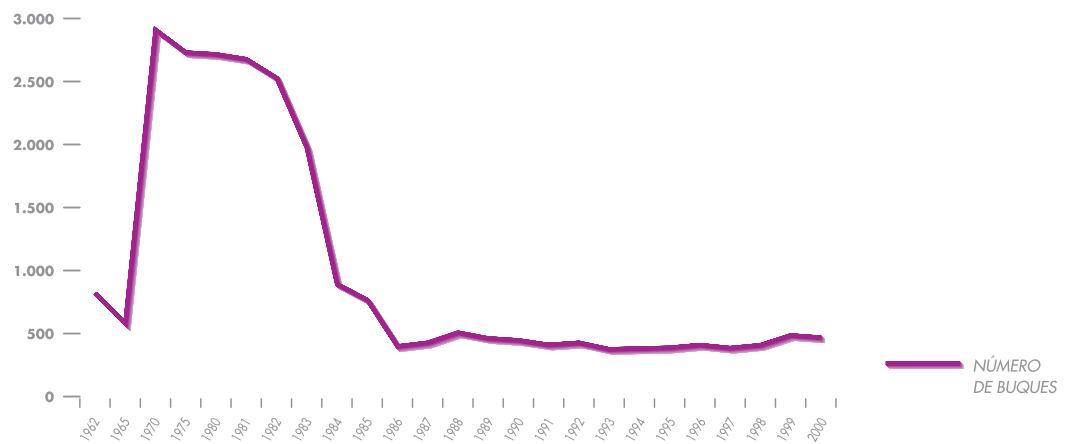


Fuente: Tabla 4.

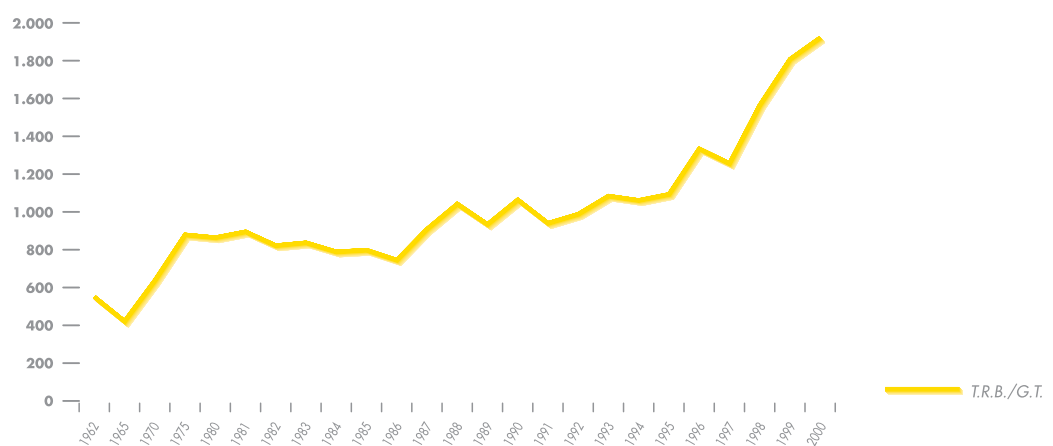
Tabla 5. Otros datos A.P. de Vilagarcía (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	683	486	2.426	2.276	2.264	2.232	2.108	1.646	745	640	333	357	424
T.R.B./G.T. (miles)	551	422	638	880	865	896	823	838	790	799	746	910	1.043
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	386	373	343	357	314	319	324	342	322	341	406	391	
T.R.B./G.T. (miles)	935	1.065	941	989	1.085	1.062	1.094	1.335	1.257	1.565	1.808	1.922	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Marín.



2.4. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

“Marín, legua y media distante de Pontevedra, es un Puerto capaz de recibir navíos de guerra, y su entrada está defendida con un fuerte”.¹

2.4.1. HISTORIA DEL PUERTO DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA

Las tres Rías meridionales, Arousa, Pontevedra y Vigo, denominadas habitualmente *Rías Baixas*, tienen ciertas características que las singularizan, además de la orientación, gozan de protección natural, por lo que los puertos que a sus orillas nacen, han representado en la historia de la navegación referentes de indudable valor.²

El análisis del comercio que ha tenido como escenario principal a la Ría de Pontevedra, nos llevará a lo largo de su historia a reconocer núcleos portuarios que han tenido un papel trascendente, por ello, como bien se recoge en la cita alusiva a la ubicación del puerto de Marín, éste se encuentra a escasa distancia del puerto de Pontevedra, que también ejercería en siglos pasados un papel comercial que evolucionaría, dando paso al enclave que mejor podía adaptarse al mayor porte de los buques.

La Ría de Pontevedra queda salvaguardada por las Islas de Ons y Onza. Una definición acerca de los núcleos portuarios, que a lo largo de ella han favorecido el proceso de desarrollo de las villas que la bordean, puede encontrarse en la descripción que Lucas Labrada hace de esta Ría, afirmando... “... que se interna por cuatro leguas al Este, conservando por tres el ancho de una, ya más ya menos según las sinuosidades de la costa. En ella por la banda del norte se hallan los puertos de Portonovo, Sanxenxo y Combarro, y por la del sur Pontevedra, Marín, Cela, Bueu y Beluso”.³

Al fondo de la Ría se encuentra Pontevedra, destacando que el nombre más antiguo de esta Villa está relacionado con hermosas leyendas, como la relativa a su fundación, al parecer por el héroe griego Teucro y su hermano Ajax, siendo bautizada con el nombre de *Helloenes o Hellenes*, voz griega que significaba “congregación de gentes”; acontecimiento que se grabaría en piedra sirviendo de blason al Ayuntamiento de la localidad, también se llamaría *Duo Pontes y Pons Vetus*, “siendo corrupción de este último el que actualmente conserva”.⁴

Los restos arqueológicos confirman que a comienzos del primer milenio, el comercio llevado a cabo en la Ría se caracterizaba por productos metalúrgicos como espadas, cascos, adornos y orfebrería, destinados a satisfacer la demanda de la sociedad de la época, y puede que otros bienes de consumo fueran a su vez objeto de transacción, aunque la dificultad para seguirles el rastro les impide ser conocidos con precisión.⁵

Los tiempos iniciales en los que Pontevedra comienza a emerger como urbe, no se hallan documentados rigurosamente y en cualquier caso no existe consenso que de manera contundente sitúe su ubicación, aunque se conocen los peligros de estos primeros asentamientos, ya que durante los siglos IX, X, y XI las incursiones vikingas fueron una constante, como lo demuestran las numerosas fortalezas costeras que se levantaron para proteger a la ciudadanía.

¹ Así define al puerto de Marín J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971, p. 78.

² El estudio de la historia de la Ría de Pontevedra irá desgranándose a medida que avance este análisis, si bien será de utilidad general un repaso por el contexto general en la obra citada de J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit. Y ya ceñido al contexto histórico de Pontevedra C. González Zúñiga, *Historia de Pontevedra*, Pontevedra, 1846. C. Sanpedro Folgar, *Documentos para la historia de Pontevedra* (3vol), Pontevedra, 1896-1904. Y X. Fortes Bouzán, *Historia de la ciudad de Pontevedra*, A Coruña, Biblioteca Gallega, 1993.

³ J. L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit., p. 66.

⁴ J. L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit., p. 67.

⁵ La historia de la Ría de Pontevedra, el pasado comercial del puerto, sus orígenes mitológicos son referencias que pueden encontrarse en el texto de X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, Pontevedra, Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, 1986, p. 29.



Pontevedra a finales del siglo XVI, según dibujo conservado en el Archivo General de Simancas.

Los primeros poblamientos en tierras gallegas se estimularían desde mediados del siglo XI y a principios del XII, favorecidos por los monarcas leoneses que concedían las “cartas fueras”, a fin de regular el funcionamiento de estos asentamientos. La primera referencia documental relativa al puerto, de la que se tiene constancia, data de 1112, fecha en la que se donará el coto de Marín por la Reina Dña Urraca y su hijo D. Alfonso, al Caballero D. Diego Arias en reconocimiento a sus servicios, aunque pocos años más tarde, en 1151, este legado real sería transferido al Monasterio de Oseira, al envidar D. Diego de Arias y tomar el hábito del Cister.⁶

El cambio que el caballero D. Diego realizará a la orden de los Hospitalarios, hará pleitear largos años entre esta congregación y la del Cister, ya que la trascendencia de la pesca y el relieve que toma este alimento, dentro del concepto religioso de la vida en aquellos momentos, deja al descubierto la importancia del abastecimiento de pescado, que representaba sin duda un capítulo destacado en la dieta medieval.

Los antecedentes del puerto de Marín se le suponen en el llamado puerto de San Xiao dos Ankorados, dependiente de la parroquia de San Julián, que abarcaba todo el valle que rodeaba la ensenada, y que estaba situado en la boca de la ribera del río Lameiriña, abrigándolo sobre los vientos del S.O. el espolón de Punta Pesqueira, sobre el que posteriormente se construiría el Polígono de Tiro y más adelante la Escuela Naval Militar.⁷

Hacia finales del siglo XIII se produciría un incremento significativo del tonelaje de los buques gallegos, tendencia que seguiría en la siguiente centuria. Entre los artículos que gozaban de un comercio más relevante en la Ría de Pontevedra se encontraría la sal, imprescindible para el condimento, para la conservación de la pesca o las matanzas y para el curtido de las pieles, siendo el pescado y la madera los elementos que básicamente servían como valor de cambio en las transacciones de la sal.⁸

Las sardinas, la pescada, el congrio y en menor medida la caballa y el abadejo, constituyen los principales productos que se comercian y su complemento más relevante los vinos, y es que Pontevedra se había convertido en un próspero centro vinatero, gracias a que en el siglo XV se darán cita en el puerto los “ullaos” de la comarca, –el llamado vino del país–, caldos que proceden del interior de

⁶ Ver noticias de interés en J. Armas Castro, *Pontevedra en los siglos XII a XV: Configuración y desarrollo de una Villa marinera en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación Barrié de la Maza, Gráficas Portela, 1992.

⁷ X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., pp. 65-66.

⁸ E. Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, Fundación Barrié de la Maza, 1988.

Galicia como los Ribeiro, Monterrey; por otra parte, llegarán como mercancía de retorno del comercio pontevedrés con el Sur y el Mediterráneo, los denominados vinos de “sobremar”, originarios de Portugal, Andalucía y Levante.

Las deficiencias en estas tierras de paños y otras mercaderías afines, colaborarían a que se trajeran estos productos de otros centros pañeros de prestigio como Francia, Flandes e Inglaterra, a fin de paliar el déficit, aunque sería un comercio “limitado”, pues a menudo se le solicitaba al Rey que prohibiera su importación, para estimular las transacciones de lanas castellanas.⁹

En el siglo XVI pesca, salazón y comercio marítimo son elementos básicos de la economía pontevedresa, sirviendo de motor para otros sectores vinculados a estas actividades como la construcción naval, la confección de redes y aparejos y las industrias del “embalaje”, entre las que se deben mencionar la cestería o la tonelería.

La falta de calados en el enclave de Pontevedra fue derivando progresivamente hacia Marín parte del tráfico, si bien, mantuvieron pugnas entre el gremio de Mareantes, que trató de mantener durante el siglo XVI sus privilegios, y los marinenses, que se encontraban con un emplazamiento portuario mejor situado, de tal modo, que a medida que fue decayendo la primera ciudad, el puerto de Marín reclamó la libertad de pesca y salazones, comenzando un desarrollo que va concretándose con el paso el tiempo.¹⁰

A lo largo de los siglos XVII y XVIII, Marín y Pontevedra evolucionarán de forma contrapuesta, pues mientras Pontevedra disminuye la actividad marítima, Marín atraviesa por un período fructífero, como lo demuestra el comercio que se efectúa y las múltiples barriadas pesqueras que se constituyen al amparo de un tráfico, que gira en torno a la industria de salazones, demandando abundantes cantidades de sal de procedencia gaditana y de Torrevieja. Una vez que los mencionados salazones eran elaborados se enviaban a Barcelona y a la zona de Levante, aunque también llegaban a los puertos del Norte de España como Bilbao.

Las primeras instalaciones portuarias debieron asentarse a orillas del río Lameiriña, y posteriormente se extenderían por toda la Bahía, formando una edificación desde Punta Pesqueira hasta el espolón de Placeres, aunque es a partir del siglo XVIII cuando Marín empieza a adquirir mayor relieve en detrimento de Pontevedra.¹¹

En este tiempo el puerto de As Corbaceiras en Pontevedra aún mantenía una cierta actividad; unas referencias de la época ofrecen pistas fiables acerca de su contexto económico:

“Los pescados de río que se cogen allí, como salmones, anguilas, truchas, reos, mágiles, sollos, lenguados y lampreas son exquisitos; y la pesca de sardina se asegura haber sido tan considerable en tiempos antiguos, que cuando se vendía a cuatro maravedises el ciento producía a sus pescadores la enorme cantidad de ochenta mil ducados; en el día se limita a veinte mil millares, que sirven para el consumo del país y para extraer a varios puertos de la Península, y aún al de Portugal. En 1786 se extrajeron 12.163 millares y 15 pipas de grasa del mismo pescado, 294 millares de almeja, 16 quintales de atún, 2.300 ferrados de maíz; y a Cádiz 4.721 libras de jamón, 340 millares de cebollas, algún lienzo y calcetas de hilo del país.”¹²

La caída del Antiguo Régimen significaría el fin del señorío de Oseira y el comienzo del autogobierno municipal, en cierto sentido, la revolución liberal vendría a reflejar los cambios que se estaban produciendo en la sociedad española. Las repercusiones en Marín se dejarían sentir, mejorando los medios de transporte, como el enlace ferroviario que data de 1884, y la ampliación de las carrete-

⁹ X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., pp. 72-78.

¹⁰ Ver X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., especialmente el capítulo “Crisis y decadencia de Pontevedra y ascenso de Marín”, pp. 143-158.

¹¹ La falta de estudios monográficos dificultan el análisis portuario de Marín en los dos últimos siglos, si bien, pueden encontrarse algunos detalles breves en J. Cornide, *Descripción circunstanciada de la Costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato reino de Portugal, 1774*, Edicións do Castro, Sada, 1991. Y la ya citada de J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del reino de Galicia...*, op. cit. Resulta particularmente interesante las noticias que se dan de la Villa y puerto en el Catastro de Ensenada, que permite tener constancia de la vida económica de Marín en 1752.

¹² J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia...*, op. cit., p. 67.

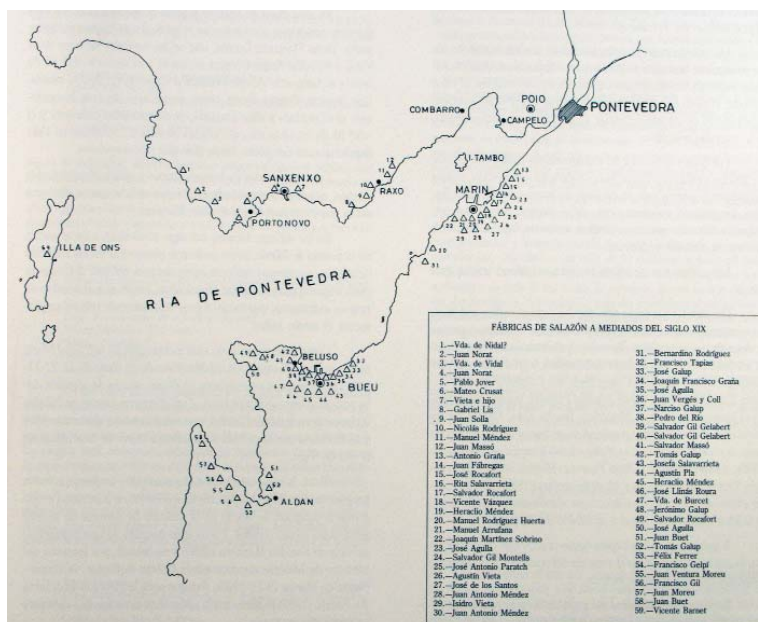
ras. Otro capítulo de gran relieve para la localidad serán los banqueros, que potenciando el desarrollo local, afianzarán la capitalidad marítima de este enclave.

El tráfico portuario crece y el número de buques que utilizan la Ría de Pontevedra sube considerablemente, elemento vinculado a la emigración, por ello, el puerto se convertiría en escala de las compañías trasatlánticas europeas como O. de Olavarría y Cia., Melitón González y Cia., Hamburgo Sudamericana, Cia. Trasatlántica de Barcelona, etc.¹³

En el siglo XIX además de los buques nacionales completaban el tráfico con Marín navíos portugueses, daneses, suecos y los procedentes de ciudades mercantiles como Hamburgo y Lubeck, con mercancías como los aceites y jabones que procedían de Andalucía, el cacao y el azúcar colonial, ambos provenientes de Cádiz, los vinos, aguardientes y tejidos catalanes, y la cal, loza y piedras de molino que vendrían de Portugal, a esta relación se anexionarían los postes de hierro de Bristol, Bilbao o Sargadelos, el lino Báltico y con carácter más esporádico el arroz, trigo o bacalao de Terranova.¹⁴

El dinamismo en la agricultura giraba en torno a los nuevos cultivos como el maíz y la patata, pero la actividad pesquera y salazonera se encontraba atravesando un período crítico, situación que vendría a remediar la presencia de industriales catalanes, modernizando un sector que había sido tan básico para toda Galicia, proceso no exento de controversia, pues los defensores de las técnicas tradicionales se enfrentaban a los “fomentadores catalanes”, aunque no fueron los métodos de pesca los que asentaron el dominio catalán en las Rías Bajas, sino los nuevos procedimientos de salazón y los nuevos mercados, originando un comercio marítimo que se basa en este tipo de industria y en las necesidades de sal que su producción demanda.¹⁵

El incremento de la actividad se estaría consolidando y el apogeo de Marín como plaza marítima muestra signos evidentes de progreso, como lo prueba el R.D. de 27 de noviembre de 1867 por el que será considerado Distrito Marítimo, estableciéndose la Comandancia de Marina, y sobre todo, y lo más importante, declarando al puerto de Marín como “Puerto de Interés General del Estado”, acontecimiento que tuvo lugar el 30 de agosto de 1886. La Junta de Obras del Puerto quedaría constituida por disposición de la Dirección General de Obras Públicas de 23 de septiembre de 1907, a petición de la Cámara Provincial de Comercio.¹⁶



Instalaciones de los Fomentadores Catalanes en la Ría de Pontevedra a mediados del siglo XIX. Xosé Fortes.

¹³ Ver X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., especialmente capítulo “Pontevedra y Marín en la Era Contemporánea”, pp. 181-201.

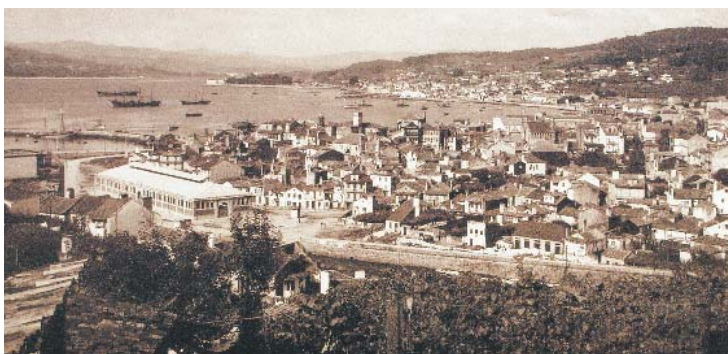
¹⁴ Una interesante reseña histórica de la actividad portuaria puede recogerse en M.Á. Navarro Veroz, “Presente y Futuro del Puerto de Marín-Pontevedra”, en *XVIII Semana de Estudios del Mar*, Pontevedra, Excma. diputación provincial de Pontevedra-Asociación de Estudios del Mar, celebradas en Septiembre de 2000, pp. 102-103.

¹⁵ Ver la importancia de las fábricas de salazón a mediados del siglo XI de los “fomentadores catalanes” en la Ría de Pontevedra en X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., p. 195.

¹⁶ Datos tomados de Archivo A.P.M., consignados en X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., p. 196.



El muelle de As Corbaceiras en el Puerto de Marín visto desde el atracadero de A. Barca a comienzos del siglo XX. Autoridad Portuaria de Marín.



Vista general de la Villa y Puerto de Marín en las primeras décadas del siglo XX. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

La rehabilitación del puerto de Pontevedra se plantearía a través del encauzamiento de la Ría por medio de dos escolleras y el dragado de sus fondos. Sin embargo, el auge ya comentado de Marín a lo largo de los siglos XVIII y XIX, iba a resultar determinante a principios del siglo XX, para que los nuevos proyectos y las mayores inversiones de la Junta se centrasen en este puerto, sobre todo, por sus indiscutibles condiciones naturales.

En los inicios del siglo XX la actividad pesquera seguía siendo un sector a considerar, descargándose en las playas de Estribela gran cantidad de pesca fresca, como ocurriría a mediados de los años ochenta, de ahí viene precisamente el lugar de ubicación de la vieja lonja, habilitándose un lazareto en la Isla de Tambo, que ejercería su actividad algunos años, hasta que se acuerda su traslado a la Isla de San Simón en la Ría de Vigo, condicionando el posterior desarrollo del puerto de Marín, a partir de entonces en favor del puerto de Vigo.¹⁷

La constitución de la Junta de Obras se haría en los siguientes términos "... que tenga a su cargo las obras y servicios correspondientes al de la Ría y puerto de Pontevedra, del de Marín, Sanxenxo y Bueu y de los que oportunamente se declaren de interés general, situados en la Ría de Pontevedra ó que de todas suertes convenga someter a la dependencia de dicha Corporación".¹⁸

A nivel administrativo se hace hincapié en la atención de más de un núcleo portuario, aunque la relevancia de Marín quedará de manifiesto desde la constitución de la Junta. La primera etapa de gobierno portuario transcurrió entre los años 1907 y 1923, momento en el que el puerto de Marín, debido a que la recaudación de arbitrios no superaba la cifra de cien mil pesetas anuales, pasa a constituirse en Comisión Administrativa. Las reuniones de la Junta se celebraron con bastante irregularidad hasta 1917, y los primeros anteproyectos encargados para el puerto de Marín, se vieron sustancialmente alterados por las concesiones militares que originaron, primero la Base Naval en 1916 y un poco más tarde el Polígono de Tiro en 1920.¹⁹

Las primeras obras en el puerto de Pontevedra en esta etapa incluían el rectificando de los malecones, actuación que sería llevada a cabo por la Dirección General de Obras Públicas, pasando a depender de la Junta del Puerto una vez constituida. Y en cuanto al puerto de Marín destacar que el

¹⁷ La pesca de Pontevedra en los siglos XVIII y XIX se encuentra estudiada en algunos trabajos, significamos los de X. Carmona Badía y García Lombardero, "Tradicón y modernización en las Pesquerías Gallegas. Artes de pesca y organización de la producción. S. XVIII y XIX", en *Actas de Coloquio "Santos Graça" de etnografía marítima*, Pobo do Barzín, 1985.

¹⁸ Datos tomados Archivo A.P.M.

¹⁹ Ver <http://www.portel.es/marin>

plano cero del recinto portuario sería re-dactado por el ingeniero Puig de la Bellacasa en el año 1896. Su configuración original establecía la construcción de un dique-muelle de escollera, que arrancaba de la Punta de la Gamela, al Oeste del río Lameiriña, en dirección N.S., con una alineación de 210 metros de longitud; además, tenía una segunda alineación de 120 metros en dirección N.N.E., y una tercera de 420 metros en dirección W.E.

La cesión formal al Ministerio de Marina de los terrenos inmediatos al dique Oeste, propició las primeras actuaciones de la Junta sobre el muelle del Este, y más tarde la construcción del muelle Pesquero en Estribela, mediante un proyecto elaborado en 1922 que ampliaba un muelle de Ribera, en cuyas proximidades se encontraba la lonja de contratación del pescado.²⁰

La segunda etapa del gobierno portuario se abriría en 1922, con negativas consecuencias para el tráfico y puede decirse que concluye cuando de nuevo pasó a denominarse Junta del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra en 1968. En esta amplia etapa de gestión de la Comisión Administrativa se produjeron numerosos cambios de miembros, competencias, plantillas y dotaciones, en función de las incontables vicisitudes políticas, sociales y económicas que marcaron en estos años el desarrollo de Pontevedra y Marín.

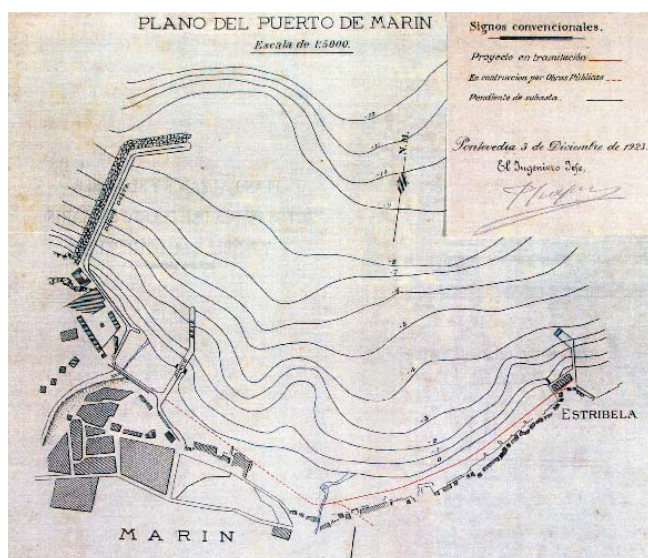
Ahora bien, la historia comercial del puerto de Marín en este período, se encuentra fuertemente determinada por la actividad del Polígono Militar y posteriormente por la Escuela Naval, adquiriendo un gran relieve en el contexto nacional como “puerto militar”, condición que alcanzará por Decreto de Presidencia del Gobierno de 24 de septiembre de 1943, por el que se cedería al Ministerio de Marina el dique Oeste del puerto, así como la dársena que se formaba con el nuevo muelle comercial.

Unas noticias de la época señalan lo siguiente:

“Cuando se terminen las obras, el valor del puerto será de más de 25 millones de pesetas y, hermanados el Comercio y la Marina, formarán un todo, espléndido y moderno, complementándose la actividad portuaria con los estudios, prácticas y enseñanzas de nuestros entusiastas Guardia Marina”.²¹

Ha de tenerse presente que desde el punto de vista económico, los ingresos del puerto de Marín sufrieron una enorme caída tras la Guerra Civil, por lo que los proyectos y obras también se vieron sensiblemente mermados, además la ubicación de la Escuela Naval condicionaría el desarrollo portuario, por lo que el primer anteproyecto del Plan General de Obras no llegaría a aprobarse definitivamente hasta 1952, si bien, la Dirección General de Puertos en el año 1940 ya lo consideraba oportuno, englobando los puertos militar, comercial y pesquero.

En la década de los años cuarenta se explicitan, en una conferencia pronunciada en la Real Sociedad Geográfica, algunos detalles que revelan los pormenores de un enclave en el que se conjugan las ya mencionadas funciones, y se comenta:



Plano del Puerto de Marín en 1923. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

²⁰ X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., pp. 201-210.

²¹ R. Arizcun Moreno, “Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega”, en *Los Puertos españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946, p. 219.

“En este puerto (Marín) se han realizado todas las obras necesarias para establecer la gran Escuela Naval Militar... Al Ingeniero Director del puerto le fué encomendado el estudio y ejecución de las instalaciones portuarias, unas para el servicio de la Escuela y otras para los comerciales de Marín, toda vez que el muelle del O. ha pasado a formar parte obligada de aquélla, cediéndoselo a la Marina, así como su actual dársena comercial y, a cambio de ello, se le está dotando de un nuevo muelle de 600 metros de longitud... Está en proyecto la construcción de dos alineaciones, en la terminación de este muelle, y la del puerto pesquero, con todas sus instalaciones...”.²²

La prolongación del muelle comercial y dique de abrigo de la zona comercial y pesquera, sufrieron diversas rectificaciones en años posteriores; a juzgar por las cantidades que definitivamente se asignaron a cada uno de los capítulos, la principal consideración que se atendería sería a la actividad de la pesca en la zona llamada de Estribela. Las líneas de actuación se aprobaron en 1953, se subastaron dos años más tarde y se reformaron en 1956, a fin de que contemplaran el trazado y estación de ferrocarril, terminándose en 1967, toda vez que se concretaron al amparo del Plan General de Puertos, para el período comprendido entre 1964 y 1968.

Las obras complementarias que se llevaron a cabo en las décadas precedentes se ciñeron al varadero, que se ejecutaría entre 1928 y 1935; así como el encauzamiento del río Lameiriña, cuyo proyecto se aprobó en 1940, pero los trabajos de saneamiento y urbanización no llegaron a culminarse hasta los años 1951-54. La demanda de infraestructuras seguía siendo un apartado necesario para mejorar las comunicaciones y en consecuencia el tráfico, por ello, se planteará la construcción de un camino que una el puerto de Pontevedra con el de Marín, la llamada Autovía de Orillamar, que sería un elemento básico para ambas ciudades, interviniendo el Ministerio de Marina, dado el interés militar de la zona; finalmente, el proyecto culminará tras algunas rectificaciones presupuestarias y otras de índole técnico, liquidándose las obras en 1967.²³

En esta coyuntura el crecimiento se sostiene gracias a la tradicional actividad pesquera, a la que se le une la instalación de la fábrica de Celulosas en 1963, lo que abriría nuevos caminos al comercio vía marítima, al incrementarse de manera sustancial el movimiento de maderas y pasta. Sin dejar de

mencionar la importancia que tendría el montaje de la planta frigorífica y fábrica de hielo, al permitir el desembarco de los primeros buques con pesca congelada en torno al año 1971.

El gobierno portuario en la tercera etapa comenzaría el 8 de Junio de 1968, al crearse la ya mencionada Junta del Puerto y Ría de Pontevedra, incidiendo de manera decisiva la aprobación del Estatuto de Autonomía de Galicia en 1981 en el ámbito territorial de la Junta, puesto que perdió sus competencias sobre los puertos de Pontevedra y Bueu, que pasaron a depender de la Xunta, y se quedó única y exclusivamente con Marín, por lo que el organismo pasó a denominarse Junta del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra.²⁴



Escena de tráfico de maderas en los muelles del Puerto de Marín. En primer plano se observan las grúas en el ejercicio de su actividad. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

²² R. Arizcun Moreno, “Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega”, op. cit., p. 218.

²³ X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., pp. 211-233.

²⁴ Consultar X. Fortes Bouzán, *La Ría de Pontevedra*, op. cit., “El gobierno portuario: 3ª etapa (1968-1986)”, pp. 235-248.

Las deficiencias en las instalaciones impulsarían los cambios necesarios, para a partir de 1982 construir el nuevo puerto comercial vinculado al puerto pesquero, afrontando el calado y la amplitud que tanto se había demandado a lo largo del tiempo, permitiendo iniciar un crecimiento que es excepcional, a tenor de los resultados de la explotación de los últimos años.

El ramal ferroviario entre el puerto de Marín y la Estación de RENFE en Pontevedra, consiguió sendos compromisos de realización en 1997 por parte de las Administraciones Central y Autónoma, proyecto que se vería sometido a revisión recientemente. Además, se han ampliado las zonas de uso ciudadano, se ha rehabilitado la lonja con ayudas de la Unión Europea, precisamente para adaptarlas a las normas comunitarias, de hecho, se han llevado a cabo en los últimos años una serie de trabajos en las instalaciones, que han dinamizado la actividad portuaria, razón por la cual Marín ha sido calificado como “el pequeño gran puerto”.²⁵

Las obras de expansión han permitido contar con un nuevo muelle, gracias a las iniciativas públicas y privadas, que han confiado plenamente en los resultados que el nuevo milenio deparará para la ciudad de Marín, en la que su puerto ha de representar un valor esencial en su proyecto de crecimiento inmediato y futuro.



La Escuela Naval Militar vista parcialmente desde la Ría de Pontevedra y desde tierra. Representante de la tradición castrense marítima española en el siglo XX.

2.4.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁶

A lo largo de los siglos la Ría de Pontevedra ha ejercido una función mercantil indiscutible, en la que algunos puertos como Marín y Pontevedra han tenido un mayor protagonismo. Para su estudio se han manejado los datos transmitidos por la Autoridad Portuaria, que se ciñen a algunas referencias comerciales del siglo XIX y tras un salto considerable de años, las Memorias editadas, primero por la Comisión Administrativa y posteriormente por la Junta de Obras del Puerto.

Por tanto, se ha dispuesto de datos con continuidad desde 1912, si bien, una información detallada no se obtendrá hasta 1948, fecha en la que se publica el primer informe, que junto a la Memoria que se edita en 1950, deja elaborar una serie breve, que permite ver los rasgos del tráfico principal que tiene lugar en el puerto de Marín.

Por fortuna, la existencia de bibliografía diversa que concentra su atención en la Ría de Pontevedra ha orientado y clarificado el análisis de este puerto, que ha tenido un apoyo básico en el libro publicado

²⁵ <http://www.portel.es/marin>.

²⁶ El análisis del puerto de Marín ha podido completarse satisfactoriamente por la colaboración de la Autoridad Portuaria, y en concreto por la ayuda prestada de D. Luís Martínez Guerra, al que queremos dar expresamente las gracias.

con dicho nombre por X. Fortes, obra que recoge todos los elementos que pueden ser necesarios para su estudio, desde las circunstancias políticas a los elementos sociales, y por supuesto económicos, anexionándose a la literatura, a modo de apéndice, otras cuestiones como la cartografía, relación de proyectos desde los inicios de la constitución de la 1ª Junta de Obras del Puerto, relación de obras o actividades autorizadas a particulares, la evolución presupuestaria en cada una de las etapas que se han observado y los datos relativos al tráfico total de mercancías, complementándose con la mención expresa de todos los presidentes e ingenieros directores que han intervenido en el proceso de crecimiento del puerto.

Las décadas finales del siglo XX se han trazado utilizando la fuente documental que proviene del Ente Público Puertos del Estado, lo que ha permitido puntualizar las últimas tendencias de los diferentes tráficos, que tienen lugar en el puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

2.4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1912-2000)

El tráfico de mercancías desde 1912 a finales del siglo XX se muestra en el cuadro 1.1 y 1.2 y en los gráficos 1A y 1B, distinción que se efectúa en base a la presentación de los datos, pues el detalle del movimiento portuario, atendiendo al cómputo global de cargadas y descargadas, sólo puede conocerse con continuidad desde 1961.

Se observa que estamos ante un puerto en el que predomina el volumen de mercancías descargadas, y como poco después de superar la cota de las 100.000 toneladas, se produce un punto de inflexión, que es valorado en la Memoria editada por la Comisión en 1960, como una situación temporal provocada por la transformación de la factoría “Productos Químicos Ibéricos S.A.”, que había dejado de funcionar durante las obras, reduciéndose el tráfico de fosfatos y piritas.

Asimismo, resaltar que en el tráfico contribuye de forma específica la empresa Nacional de Celulosas, demandando madera en rollo para elaborar pasta de papel, y sobre todo cereales y harinas, que han hecho del puerto de Marín, y en lo concerniente a los graneles agroalimentarios, el centro logístico de su distribución para el Sur de Galicia y Norte de Castilla-León, fraguándose una estrategia de crecimiento, que puede verse especialmente en los últimos veinte años, en los que el tráfico total de mercancías se ha multiplicado por cuatro.

El crecimiento que se constata en el tramo final del período que se analiza, tal como puede verse en el gráfico 1B, tendrá su refrendo con la expansión de superficies y zonas de atraque que están haciéndose efectivas, y ello contando con el ramal ferroviario entre el puerto y la estación de Renfe en Pontevedra.

2.4.3.1. Principales productos (1880-1884/1947-1950)

El tráfico de mercancías que aludimos en términos de “principales productos”, se ha podido conocer en varios momentos del tiempo, sirviendo para ofrecer una semblanza muy sintética del tráfico, dejando constancia para los años 1880-1884 en los gráficos 2.1 y 2.2, y por otra parte se aportará el cuadro 2, ya muy avanzado el siglo XX, expresando el movimiento que principalmente tiene lugar en el conjunto de puertos que integran La Comisión Administrativa del Puerto y Ría de Pontevedra, cuyo resumen se ha trasladado a los gráficos 3.1 y 3.2.

A pesar de que son unos registros muy simples, necesitan de ciertas aclaraciones generales:

1. Se han tomado las referencias estadísticas que superen el millón de kilogramos en cada corte temporal, se trata de entradas y salidas, pero la fuente informativa describe para varios años el que tiene lugar por cabotajes, especificándose que a excepción del carbón que procede básicamente del exterior, el resto es movimiento de cabotaje.
2. Se han reunido bajo un único grupo a ciertos elementos, en este caso se trata de las “maderas y leña”, en el que más del 90% lo detentan las maderas; “trigos y arroz”, con un mayor peso que corresponde al capítulo del trigo, y los vinos y aguas en general, en el que dispone de más relieve el capítulo de los “vinos”.

3. Además, señalamos que la información contemplada en el cuadro 2 corresponde a la Comisión Administrativa del Puerto y Ría de Pontevedra, por lo que sus cifras son alusivas a un conjunto de puertos, y no sólo al de Marín, por tanto, estamos ante una unidad portuaria que la conforman, para la etapa que se analiza, los puertos de Pontevedra, Bueu, Sanxenxo y el de Marín, aunque el porcentaje de participación de éste último es determinante.

Atendiendo ya a los datos, estos expresan para el período 1880-1884, lo que serán los referentes del comercio, las harinas de trigo y muy especialmente la sal. Y es que en aquel tiempo, resultaba vital para llevar a cabo la “conservación” de pescados y de animales susceptibles de ser sacrificados, para luego ser vendidos como productos elaborados. Por otra parte, el propio pescado y la madera serán las salidas principales, cobrando mayor interés, en la medida que en muchas ocasiones eran valor de cambio respecto de las entradas de sal, tal como referimos en su momento.

El cuadro 2 dejará patente en este tiempo la proporción que guarda el tráfico de entrada respecto al total, que se sitúa en torno al 90%. Una valoración de las cifras que se expresan deben poner de manifiesto el papel de abastecimiento a las localidades a las que los puertos sirven, como ya se apuntaba Marín será el principal, a gran distancia de los tráficos que se mueven por el resto de puertos que integran la Comisión Administrativa, destacando el enclave de Pontevedra, que polariza la mayor parte del movimiento de “arcilla”. En general, los principales productos objeto de comercio tienen conexión con la actividad constructora y energética, y ciertas mercancías relacionadas con el capítulo de alimentos.

Los gráficos 3.1 y 3.2 describen el tráfico a finales de los años cuarenta, es una etapa en la que todavía se está dentro del proceso de recuperación comercial, que se vivirá desde la conclusión de la Guerra Civil. Indicará como el abastecimiento de carbón es el producto de mayor relieve, con un 56% de promedio sobre el total del mercancías movidas, lo que demuestra las necesidades de materias primas. En relación a los productos que salen, referir el grupo de “madera y leña” pues con un 67% sobre el total, sigue siendo con diferencia el más significativo, por tanto, se perpetúa una tradición que viene de antiguo. No obstante, debe matizarse que las salidas de mercancías no llegan al 10% del total del tráfico en esta época.

2.4.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El resumen del tráfico exterior en las tres últimas décadas del siglo XX se ha recogido en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2. En lo concerniente a las importaciones, podría decirse que ha existido un predominio considerable de los “cereales y sus harinas”, hasta mitad de la década de los años ochenta, y a partir de ese momento aunque siguen siendo elementos destacados, formarán parte del tráfico con altos niveles de significación las “maderas y corchos” y también los “piensos y forrajes”, que gozarán en la década de los años noventa de una gran estima comercial. Puede afirmarse, que el granel agroalimentario ha sido el referente de la mercancía descargada en el tráfico exterior en este puerto.

La polarización comercial es un rasgo que se reitera de forma más acusada en la vertiente de las salidas al exterior. En este caso se trata del grupo “papel y pasta”, en definitiva, de la pasta de papel blanqueada por procesos de osonización, que realiza la Empresa Nacional de Celulosa, producto que casi llega a monopolizar esta modalidad de tráfico, aunque hay que mencionar el capítulo de los “materiales de construcción” en los años setenta, y las “maderas y el corcho” a principios de los ochenta, si bien, en los últimos años analizados el grupo de papel y derivados sobrepasa el 90% de las exportaciones.

2.4.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1880-1884/1948/2000)

Los ratios que sirven habitualmente para analizar el tráfico desde la perspectiva del “buque”, es la información que se observa en el cuadro 3 y en los gráficos 9 y 10, los registros que se tienen

de unos años muy concretos del siglo XIX, muestran los antecedentes remotos del estudio portuario, hasta llegar a los años cincuenta del siglo XX que es cuando se inicia la serie que se presenta.

El número de buques que se mueven se constata en el cuadro 3, es un indicador que mantiene una tónica estable en los años sesenta, para a partir de mediados de la década de los setenta disminuir su número, pero al mismo tiempo incrementando el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.), por lo que el volumen de las toneladas no se resienten sino que siguen con un crecimiento sostenido. A ello ha contribuido, muy especialmente y desde el año 1982, la construcción del nuevo puerto comercial, que aporta el calado y la amplitud necesaria para que resulten operativos los buques que cada día gozan de un mayor porte.

A finales de los años ochenta el Tamaño Medio del Buque vuelve a registrar un aumento sustancial, que en principio se corresponde con la Carga Media del Buque, sin embargo, está última no se ha mantenido, pues en los años noventa muestra una ligera tendencia a la baja y ciertas oscilaciones. La observación de los gráficos 9 y 10 permite visualizar la evolución de ambos indicadores.

2.4.5. PESCA (1930-2000)

El volumen de pesca fresca capturada se ha presentado en el cuadro 4.1, para el período que abarca desde 1930 a 1960 y el cuadro 4.2, que plasma el resto de los años hasta concluir el estudio, aunque con una información más detallada, que se traslada a los gráficos 11 y 12.

En la primera etapa observada en el cuadro 4.1, el volumen de pesca fresca muestra un comportamiento que podríamos calificar de estable, ya que sólo en los años centrales de la década de los cuarenta registra un cierto incremento, que rápidamente vuelve a estabilizarse en unos valores, eso sí, ligeramente superiores a los anteriores.

Mencionamos que al ser la pesca una fuente básica de subsistencia en la región, no va a verse fuertemente afectada por los avatares de la época, y es que en los momentos de crisis económica generalizada, se va a incrementar el volumen de capturas en fresco, entendemos que con la finalidad de contribuir a la alimentación básica de la población, y ante la falta de empleo en otros sectores en declive.

En una interesante publicación relativa a la pesca en Galicia, se señala que, en los años cuarenta, Marín era uno de los puertos de mayor importancia que existían en el sector, otorgándole un 5º puesto en el conjunto nacional, además "... en la ría de Marín, puede decirse que desde Punta Lourido hasta la isla de Tambo, y principalmente la parte que queda seco en baja mar, está llena de berberecho y almeja".²⁷

Estas noticias se ven complementadas con la serie que se plasma en el cuadro 4.2 y en los gráficos 11 y 12, en los que se ha computado el resto de años, esto es, desde 1961 al año 2000, para lo cual se ha dispuesto de información, no sólo la relativa a las especies de pesca fresca, sino también la correspondiente al destacado capítulo de la pesca congelada, reflejando datos tan elocuentes como el valor en 1ª venta y por tonelada.

Traemos a colación las consideraciones generales que se vierten en el preámbulo de la Memoria fechada en 1960, pues explicita la causa principal por la que se justifica la baja de peso de la pesca, que se debe a que...

"..., la flota pesquera está transformando la propulsión de sus embarcaciones pasando del empleo del carbón al fuel-oil y como de este último combustible no se pueden repostar en Marín, para no perder tiempo tampoco utilizan su Lonja para realizar las ventas".²⁸

²⁷ M. Espárrago Fernández, Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia), documento mecanografiado, A.J.O.P.V., 1945, pp. 29 y 41.

²⁸ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria anual del Puerto*, Comisión Administrativa del Puerto y Ría de Pontevedra, 1960, p. 4.

La observación de los datos deja traslucir dos cuestiones básicas, por un lado, debe señalarse el progresivo descenso de la pesca fresca que se hace muy visible en los años ochenta, si bien, ya en los años noventa ha experimentado una tendencia alcista; no obstante, reconocer que en el año 2000 el total capturado es la mitad de la pesca obtenida en 1961. El otro aspecto a resaltar es el trascendente aumento del volumen de pesca congelada, que en la actualidad es ocho veces superior a la fresca, y que abre en 1970 una nueva etapa, gracias al montaje de la planta frigorífica y de la fábrica de hielo.

Los gráficos 11 y 12 reflejan la evolución que ha tenido el valor de la pesca en 1ª venta, así como el valor de la tonelada. El hecho de que el volumen de pesca fresca haya descendido y se esté incrementado el de la pesca congelada, no ha sido óbice para que, en conjunto, éste sea un sector que otorga unos rasgos peculiares a este contexto económico, puesto que tienen una gran incidencia en el número de empleos generados en la zona de influencia del puerto, prestando buenos servicios de atención a la pesca y a la flota, que se compone principalmente de embarcaciones de bajura y arrastre que faenan en el litoral y zonas adyacentes, además de los grandes congeladores, que son el principal soporte de la pesca congelada.²⁹

2.4.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Los valores alcanzados en el tráfico atendiendo a las variables más significativas, se encuentran recopilados en un conjunto de tablas numeradas de la 1 a la 6.

El tráfico de mercancías en cabotaje y exterior y su cómputo global quedarán recogidos en la tabla 1, pudiendo observarse la preponderancia del tráfico exterior frente al de cabotaje, a excepción de los años sesenta, llegando a alcanzar en la actualidad un peso relativo de unas cinco veces superior el exterior sobre el cabotaje.

La tabla 2 indica el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas dentro del capítulo de exterior. Hasta finales de los años ochenta y salvo en momentos concretos, se percibe un ligero predominio de las importaciones, que va creciendo paulatinamente en la década de los años noventa, para llegar a representar actualmente aproximadamente el 75% sobre el total.

El tráfico de mercancías según su presentación se reconoce en la tabla 3, manifestando la práctica inexistencia de graneles líquidos en este puerto y una cierta prevalencia de los graneles sólidos sobre la mercancía general, si bien, esta tendencia no es uniforme para todo el período, ya que en los últimos años el grupo de mercancía general representa alrededor del 55%, frente a los graneles sólidos que alcanzan un 45%.

La tabla 4 sintetiza el volumen de pesca fresca, poniéndose de manifiesto el descenso en los años ochenta, así como la estabilización en la última década, si bien, esta valoración no puede desligarse de la influencia que en el sector ha tenido el alza ya comentada del capítulo de la pesca congelada, aunque éste no se computa en esta serie.

La información relativa al tráfico de contenedores queda patente en la tabla 5, de la que se infiere el crecimiento que tiene lugar, especialmente de 1998 a 1999 en donde se aproxima al 100%. La puesta en marcha a finales de 1998 del proyecto *Miramar*, ha representado un paso adelante y tiene como objetivo el establecer y consolidar un eje sólido de tráfico de mercancías en contenedores, entre las dos ciudades que dan nombre a este plan de expansión, Miranda de Ebro que se configura como puerto seco y Marín que lo hace como puerto de carga, factor decisivo que contribuirá a que el puerto de Marín capte un tráfico de contenedores que hasta ese momento se realizaba por Bilbao.

Es importante delimitar que este tráfico ha supuesto ampliar su *hinterland* al interior peninsular, especialmente nos referimos al Norte de Castilla-León, si bien no se descarta consolidar otras zonas colindantes, uniéndolo mediante líneas regulares con las Islas Canarias.

²⁹ Ver Memorias de los últimos años.

La tabla 6 alberga otros datos como el número de buques y las T.R.B. en el período considerado. La progresión que se mantiene desde comienzos de la década de los años noventa, evidenciará un mayor movimiento y más capacidad en los buques que operan.

La existencia de una accesibilidad óptima viaria y ferroviaria con su *hinterland* resulta imprescindible para la integración del puerto de Marín, lo que permitirá competir en espacios más amplios y con recintos relativamente alejados. En definitiva, dejamos de relieve la interesante filosofía que aboga por establecer líneas de actuación, que ofrezcan ventajas competitivas respecto a otros enclaves, lo que supone la inserción del puerto en una cadena logística y, por tanto, la posible captación y fidelización de un mayor nivel de carga.³⁰

REGISTRO DE MEMORIAS

1948, 1950, 1958-2000 (anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.portel.es/marin>

ABREVIATURAS

J.O.P.M.- Junta de Obras Puerto de Marín.

C.A.P.- Comisión Administrativa Puerto de Pontevedra.

A.P.M.- Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.



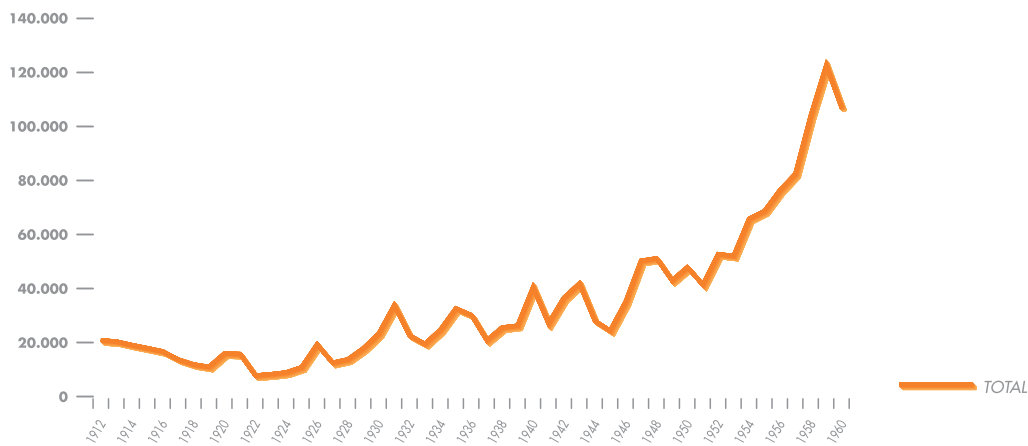
Infografía del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra. Año 2004

³⁰ Un mayor detalle de la evolución del tráfico en el conjunto de la A.P. de Marín-Pontevedra puede verse en el artículo ya citado de M.Á. Navarro Veroz, "Presente y Futuro del Puerto de Marín-Pontevedra", op. cit., pp. 105-131.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1912-1960) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total
1912	20.921	1929	17.931	1946	35.136
1913	20.471	1930	23.354	1947	50.351
1914	19.175	1931	33.786	1948	51.248
1915	18.019	1932	22.665	1949	43.049
1916	16.830	1933	19.604	1950	47.948
1917	13.834	1934	24.828	1951	41.421
1918	11.994	1935	32.722	1952	52.828
1919	11.062	1936	30.260	1953	52.153
1920	16.027	1937	20.880	1954	65.871
1921	15.842	1938	25.654	1955	68.765
1922	7.868	1939	26.327	1956	76.462
1923	8.343	1940	40.471	1957	82.495
1924	8.998	1941	27.121	1958	104.130
1925	10.912	1942	36.656	1959	122.626
1926	19.347	1943	41.908	1960	106.941
1927	12.583	1944	28.152		
1928	13.834	1945	24.475		

Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1912-1960)

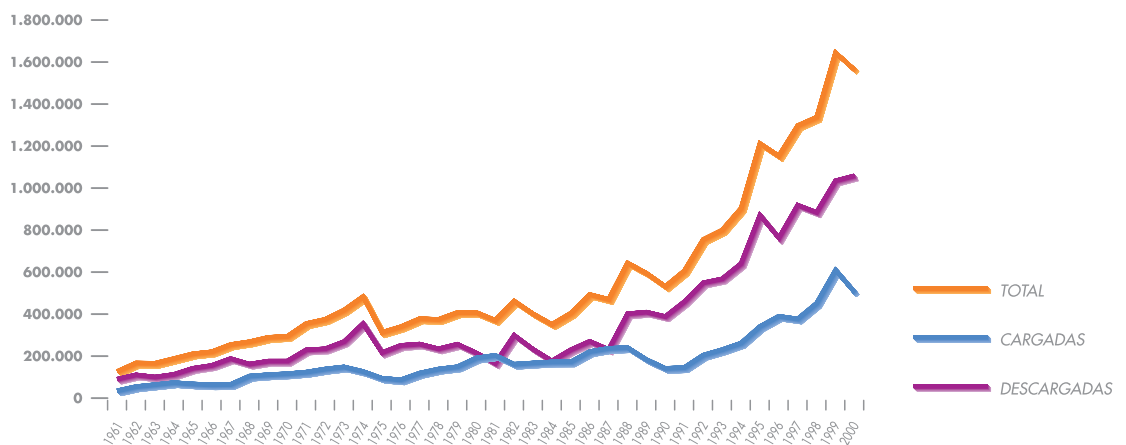
Fuente: Cuadro 1.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1961	36.552	91.646	128.198	1981	205.260	167.087	372.347
1962	56.363	112.358	168.721	1982	163.152	300.823	463.975
1963	65.662	101.757	167.419	1983	168.877	234.112	402.989
1964	75.304	114.368	189.672	1984	173.829	178.635	352.464
1965	69.061	143.366	212.427	1985	174.254	231.681	405.935
1966	65.105	156.914	222.019	1986	223.127	271.828	494.955
1967	66.751	189.714	256.465	1987	238.624	233.144	471.768
1968	106.513	163.377	269.890	1988	242.090	403.113	645.203
1969	113.202	177.776	290.978	1989	185.139	410.970	596.109
1970	117.691	177.798	295.489	1990	143.289	389.862	533.151
1971	125.429	231.117	356.546	1991	146.950	460.182	607.132
1972	140.076	236.211	376.287	1992	205.989	550.306	756.295
1973	150.167	270.289	420.456	1993	232.039	569.024	801.063
1974	128.730	355.629	484.359	1994	263.183	641.325	904.508
1975	96.611	217.627	314.238	1995	341.971	871.924	1.213.895
1976	88.655	252.511	341.166	1996	391.314	763.102	1.154.416
1977	120.721	258.903	379.624	1997	378.490	920.125	1.298.615
1978	140.022	236.262	376.284	1998	452.793	885.858	1.338.651
1979	150.840	258.214	409.054	1999	610.352	1.036.005	1.646.357
1980	192.728	216.702	409.430	2000	505.338	1.059.741	1.565.079

Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.2.

Principales productos A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884) Kilogramos

Productos	Descargados	Productos	Cargados
Sal	16.742.000	Sardina salada	3.587.000
Harina de trigo	5.731.000	Maderas	1.175.400
Carbón mineral	943.200	Resto mercancías	1.355.600
Resto mercancías	2.987.300	Total	6.118.000
Total	26.403.500		

Gráfico 2.1. Principales productos descargados (1880-1884)

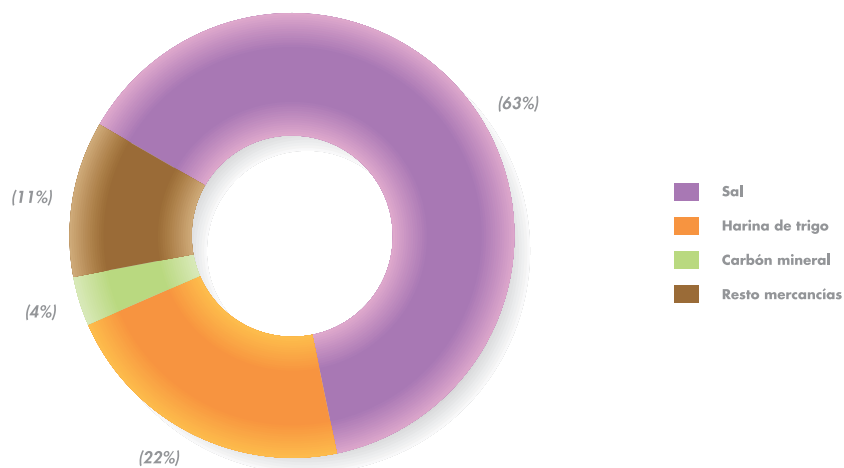
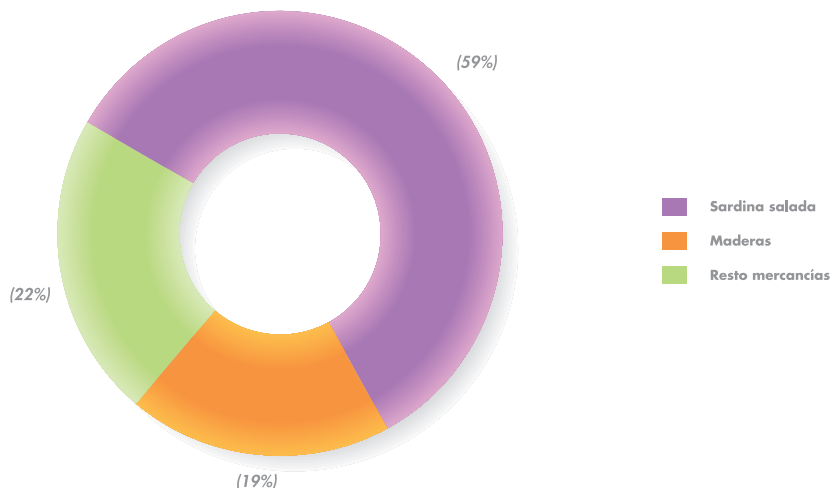


Gráfico 2.2. Principales productos cargados (1880-1884)



Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2. Principales productos Puertos adscritos a la Comisión Administrativa del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (1947-1950) Kilogramos

Productos	1947		1948	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Aceite oliva	1.349.760	2.100	2.043.931	17.325
Arcilla	6.188.000		5.275.000	
Carbón	19.878.980	1.035.000	25.107.613	
Cementos	2.458.750		2.209.600	
Ladrillo y teja	3.392.000	236.066	3.337.000	357.000
Madera y leña	40.000	5.371.860	58.000	1.891.634
Piedra caliza	1.296.000		2.308.000	
Sal	3.760.000		2.534.000	
Trigo y arroz	224.487		1.296.805	
Vinos, licores y aguas	1.826.618		838.137	
Resto mercancías	2.645.559	646.190	2.348.497	1.625.578
Totales	43.060.154	7.291.216	47.356.583	3.891.537

Productos	1949		1950	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Aceite oliva	914.256	40.499	1.002.302	
Arcilla	2.820.000		3.360.000	
Carbón	25.455.909	25.000	28.029.790	40.420
Cementos	1.455.182	29.900	2.298.536	4.000
Ladrillo y teja	3.624.499		4.532.000	120.000
Madera y leña	18.750	1.879.195	2.020	1.709.190
Piedra caliza	450.000		650.000	
Sal	3.120.000	21.000	3.629.957	45.000
Trigo y arroz	1.219.652		594.158	
Vinos, licores y aguas	198.425	100	184.476	50
Resto mercancías	1.190.477	586.207	1.161.069	584.817
Totales	40.467.150	2.581.901	45.444.308	2.503.477

Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos Puertos adscritos a la Comisión Administrativa del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (1947-1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón	56	98.472.292	Madera y leña	67	10.851.879
Arcilla	10	17.643.000	Carbón	7	1.100.420
Ladrillo	8	14.885.499	Ladrillo	4	713.066
Sal	7	13.043.957	Sal	0,4	66.000
Cementos	5	8.422.068	Aceite oliva	0,4	59.924
Aceite oliva	3	5.310.249	Cementos	0,2	33.900
Piedra caliza	3	4.704.000	Resto mercancías	21	3.442.942
Trigo y arroz	2	3.335.102	Total	100	16.268.131
Vinos y aguas	2	3.008.565			
Resto mercancías	4	7.503.463			
Total	100	176.328.195			

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1947-1950)

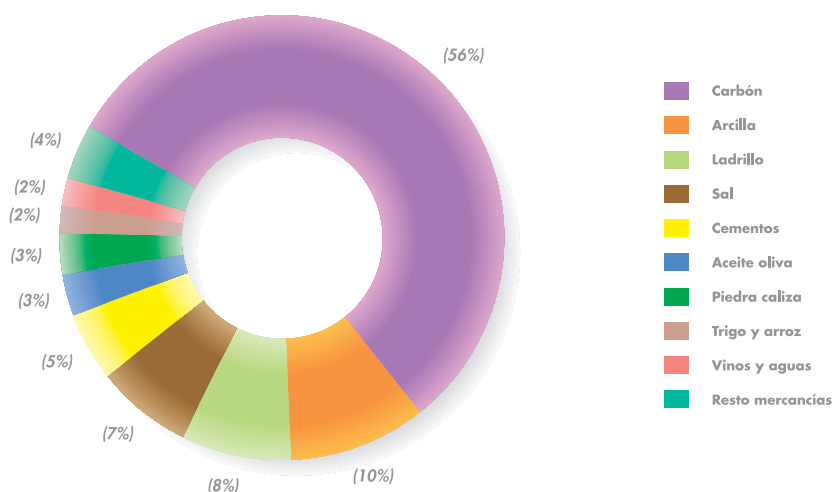
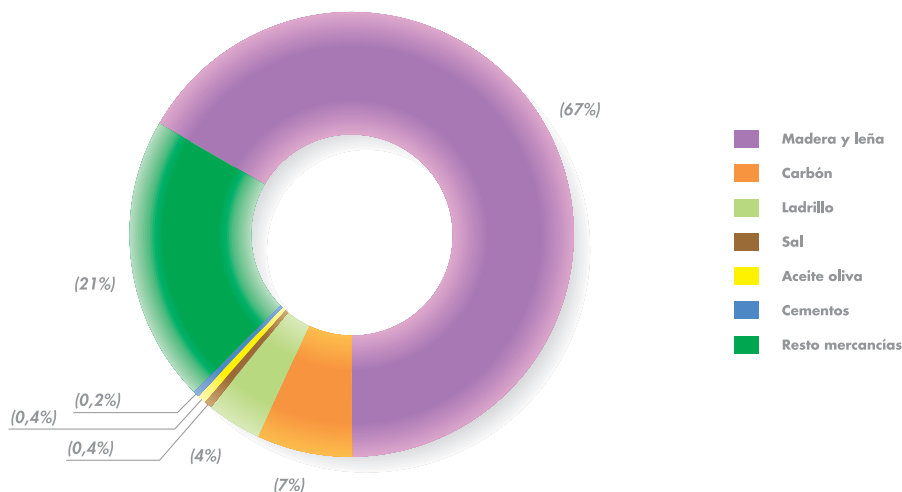


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1947-1950)

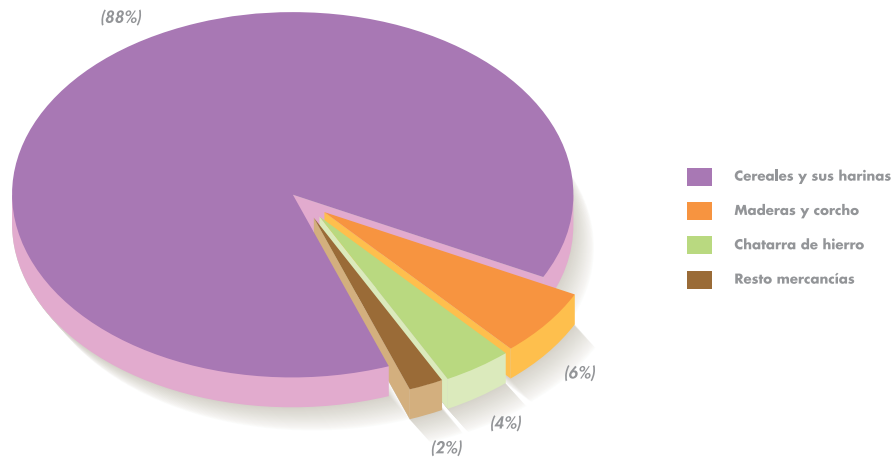


Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

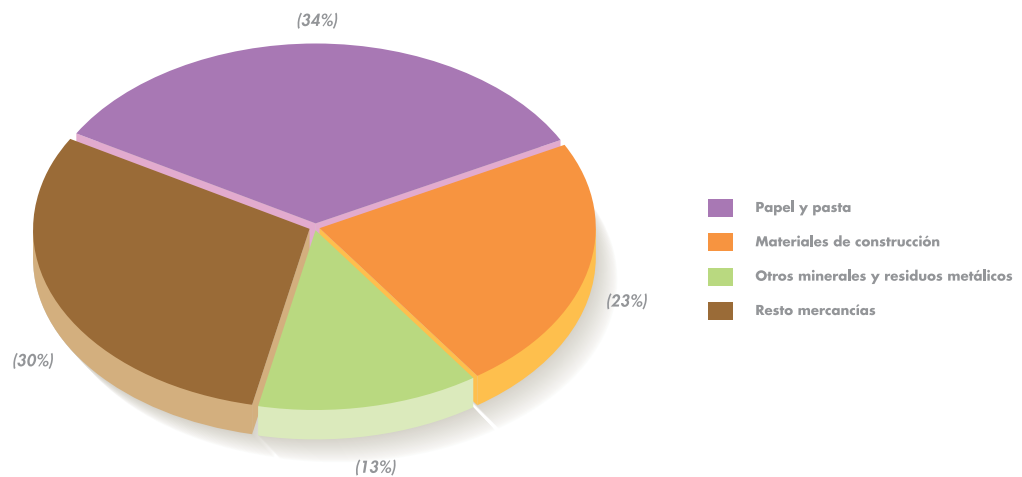
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	88	386	Papel y pasta	34	97
Maderas y corcho	6	28	Materiales de construcción	23	67
Chatarra de hierro	4	16	Otros minerales y residuos metálicos	13	37
Resto mercancías	2	7	Resto mercancías	30	85
Total	100	437	Total	100	286

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)



376

Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	79	543	Papel y pasta	43	359
Maderas y corcho	5	33	Maderas y corcho	13	112
Chatarra de hierro	2	15	Materiales de construcción	12	103
Otros minerales y residuos metálicos	2	11	Otros minerales y residuos metálicos	11	93
Resto mercancías	12	83	Resto mercancías	20	167
Total	100	685	Total	100	834

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

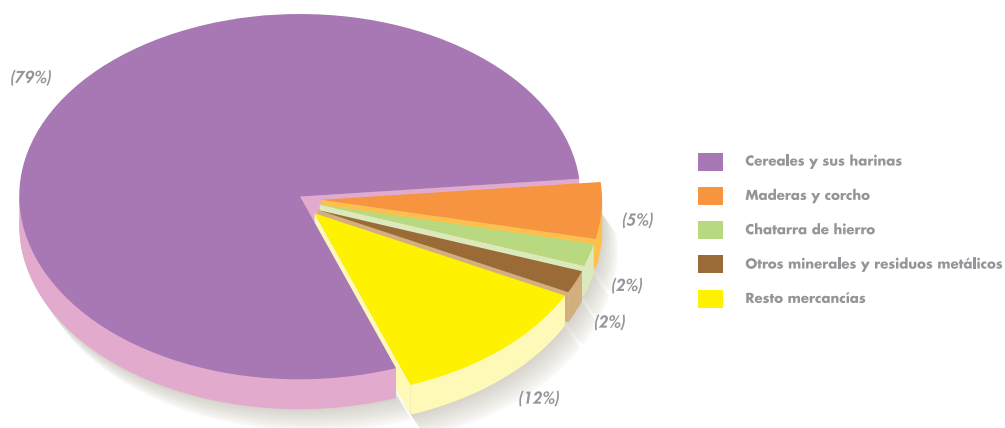
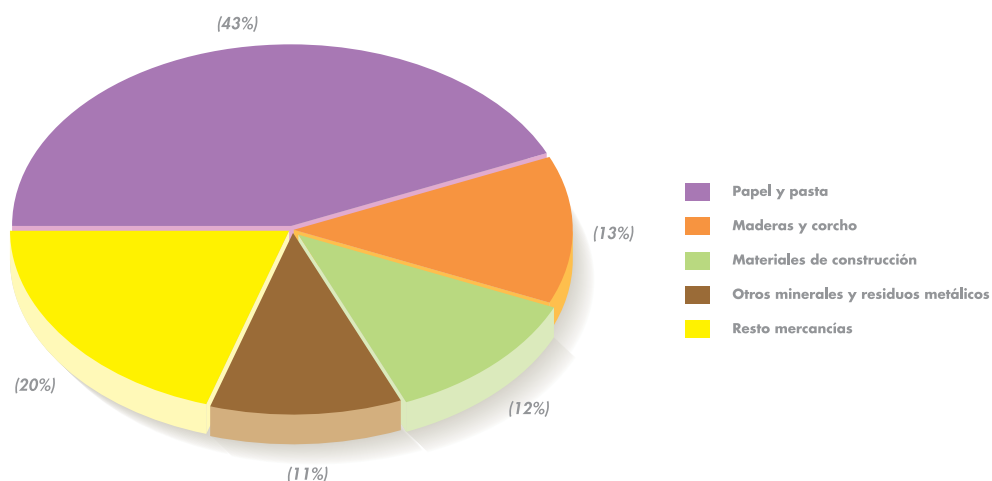


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	37	471	Papel y pasta	58	512
Maderas y corcho	32	406	Otros minerales y residuos metálicos	18	155
Piensos y forrajes	9	113	Maderas y corcho	18	154
Sal común	4	45	Materiales de construcción	6	56
Resto mercancías	19	242	Resto mercancías	0,1	1
Total	100	1.277	Total	100	878

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

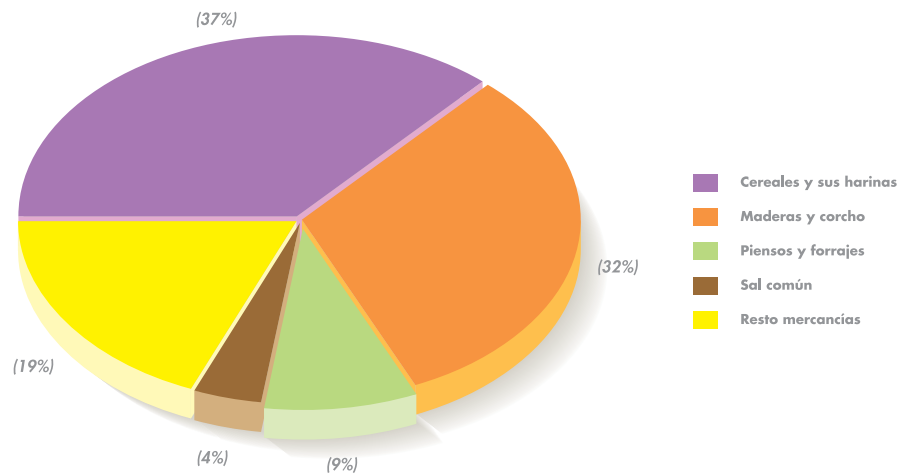
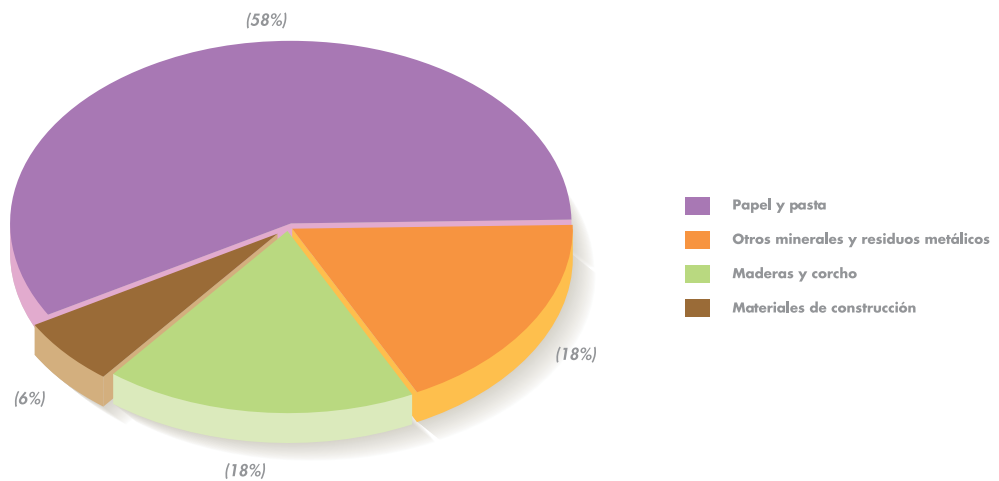


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	42	1.147	Papel y pasta	88	963
Piensos y forrajes	27	730	Otros minerales y residuos metálicos	4	39
Maderas y corcho	15	416	Materiales de construcción	3	35
Cemento y clinker	4	121	Resto mercancías	5	56
Pescado congelado	4	97	Total	100	1.093
Resto mercancías	7	197			
Total	100	2.708			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

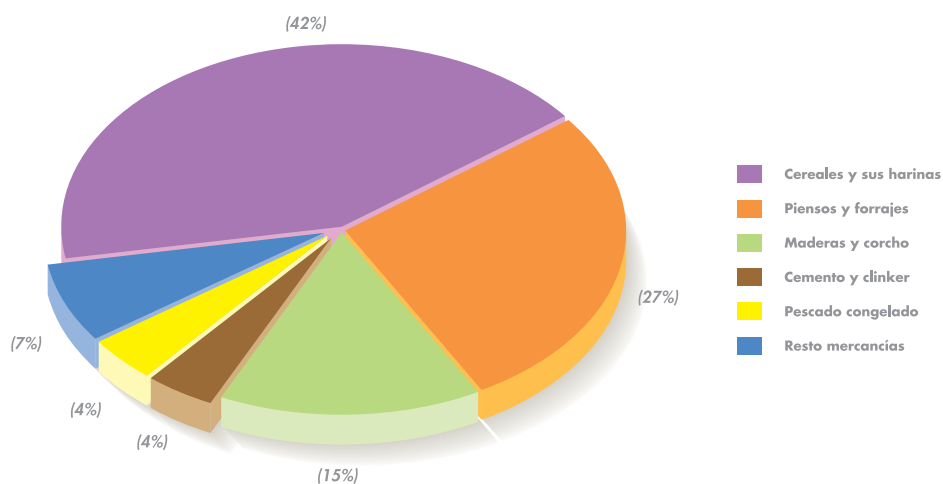
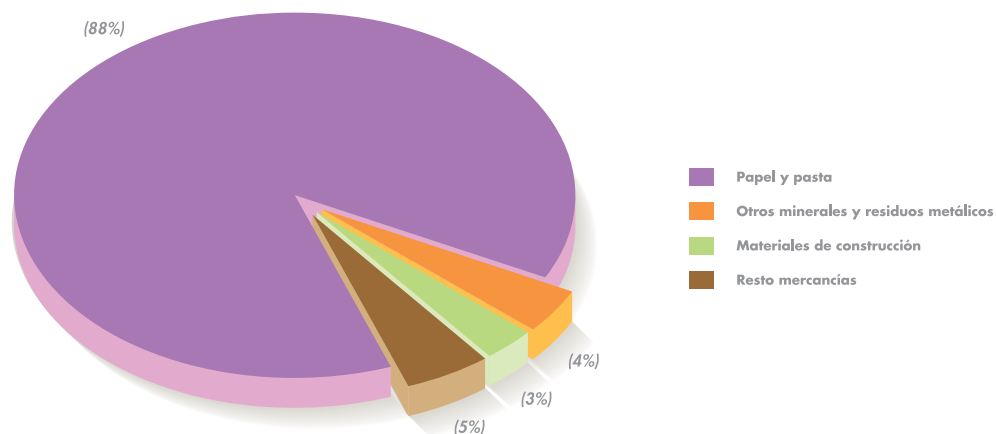


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1996-2000) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	36	1.535	Papel y pasta	94	1.454
Piensos y forrajes	25	1.053	Otros minerales y residuos metálicos	1	21
Maderas y corcho	16	663	Piensos y forrajes	1	21
Cemento y clinker	10	426	Maderas y corcho	1	17
Pescado congelado	5	205	Resto mercancías	2	33
Frutas, hortalizas y legumbres	4	160	Total	100	1.546
Resto mercancías	4	183			
Total	100	4.225			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

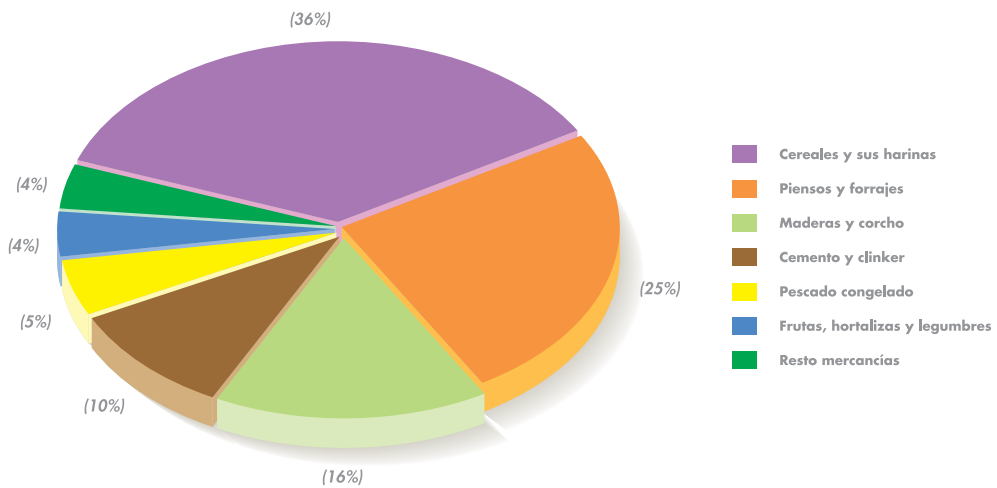
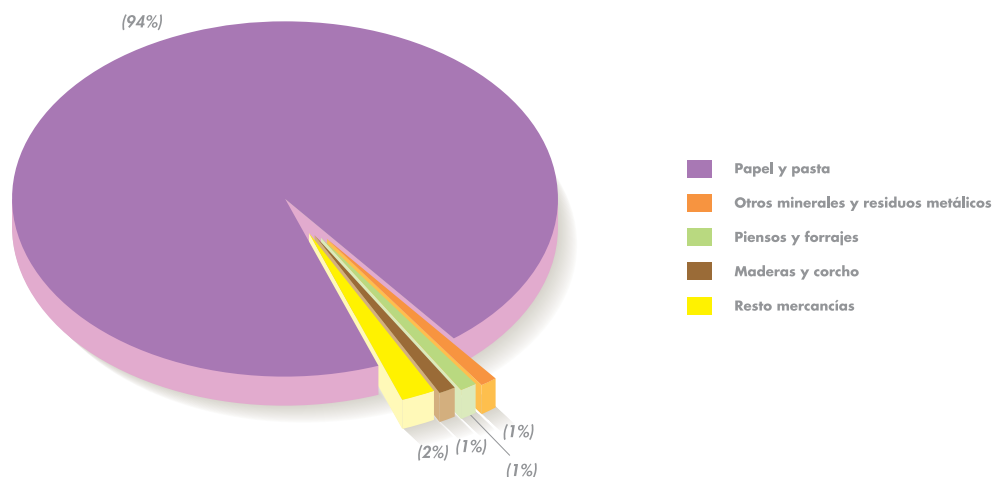


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)

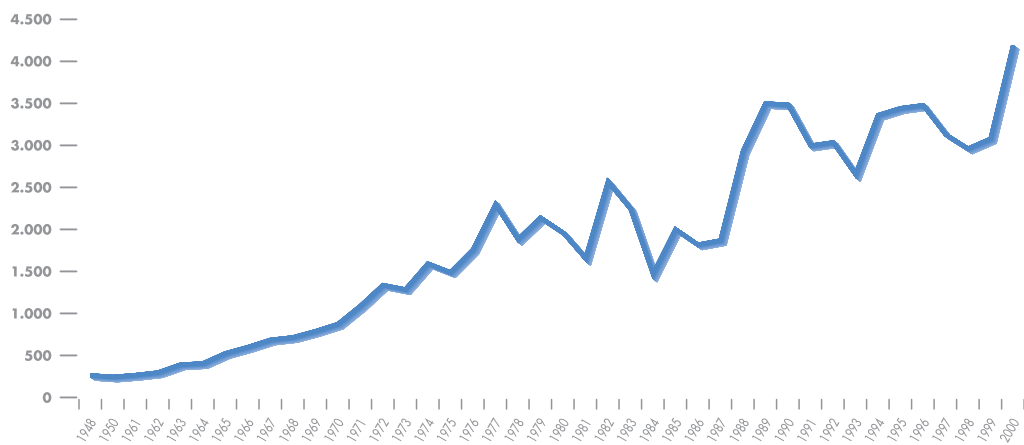


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884/1948/2000)

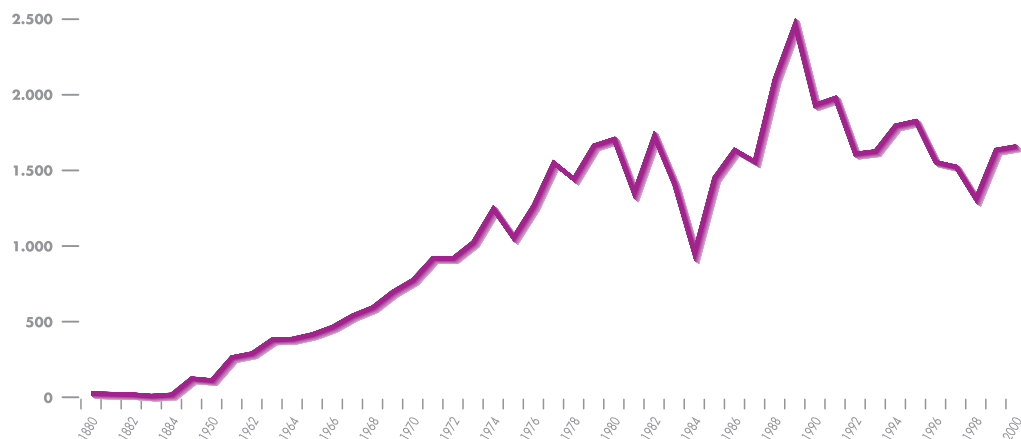
Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1880	366			25	1978	261	490.838	1.881	1.442
1881	299			21	1979	246	526.276	2.139	1.663
1882	307			18	1980	240	470.743	1.961	1.706
1883	473			8	1981	276	456.332	1.653	1.349
1884	465			16	1982	269	690.230	2.566	1.725
1948	418	109.931	263	123	1983	286	641.381	2.243	1.409
1950	442	107.914	244	111	1984	371	544.772	1.468	950
1961	488	129.700	266	263	1985	280	560.175	2.001	1.450
1962	583	172.300	296	289	1986	303	550.707	1.818	1.634
1963	441	172.001	390	380	1987	303	566.047	1.868	1.557
1964	493	199.716	405	385	1988	307	899.992	2.932	2.102
1965	512	268.778	525	415	1989	242	846.679	3.499	2.463
1966	479	287.068	599	464	1990	276	961.351	3.483	1.932
1967	476	326.009	685	539	1991	307	919.648	2.996	1.978
1968	455	325.489	715	593	1992	470	1.426.527	3.035	1.609
1969	418	329.462	788	696	1993	493	1.307.772	2.653	1.625
1970	382	333.577	873	774	1994	504	1.692.684	3.359	1.795
1971	388	422.439	1.089	919	1995	665	2.288.924	3.442	1.825
1972	410	548.156	1.337	918	1996	743	2.583.561	3.477	1.554
1973	411	528.171	1.285	1.023	1997	852	2.666.509	3.130	1.524
1974	389	619.832	1.593	1.245	1998	1.022	3.026.346	2.961	1.310
1975	298	443.622	1.489	1.054	1999	1.007	3.099.781	3.078	1.635
1976	270	474.782	1.758	1.264	2000	944	3.952.222	4.187	1.658
1977	245	562.679	2.297	1.549					

Fuente: PUERTO DE MARÍN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1948/2000)

Fuente: Cuadro 3.

**Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.)
A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884/1948/2000)**



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1930-1960) Kilogramos

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1930	8.650.708	1938	15.220.967	1946	17.744.388	1954	14.865.359
1931	11.996.711	1939	11.482.097	1947	18.135.184	1955	15.965.721
1932	13.690.270	1940	11.681.665	1948	13.738.150	1956	12.847.031
1933	12.316.876	1941	12.499.128	1949	15.424.593	1957	15.829.588
1934	14.617.483	1942	12.383.457	1950	12.571.946	1958	16.271.035
1935	14.896.950	1943	14.991.348	1951	14.214.487	1959	14.246.132
1936	12.653.161	1944	18.116.792	1952	14.152.710	1960	12.517.769
1937	14.062.942	1945	19.837.067	1953	13.277.686		

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pesca A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000) Toneladas

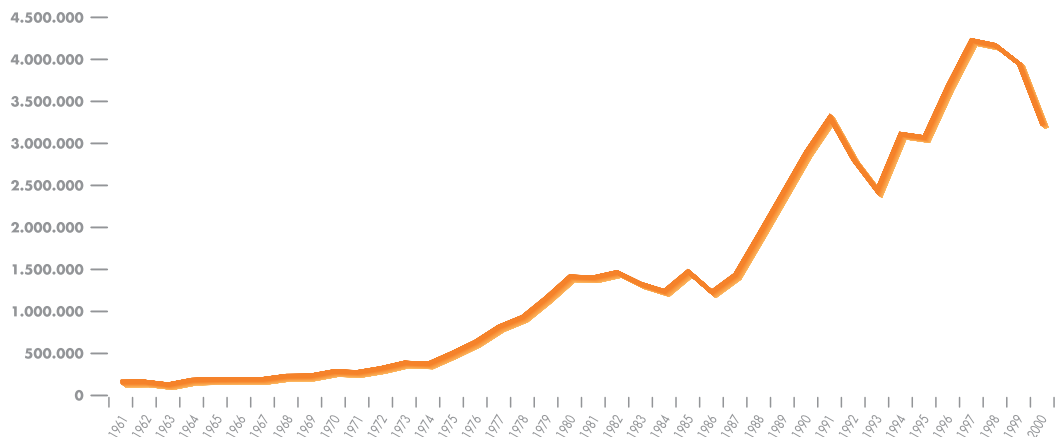
Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Bacalao verde	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total					
1961	1.065	287	14.586	15.938	161.154	0	0	15.938	10.111
1962	1.115	274	11.720	13.109	162.788	0	0	13.109	12.418
1963	1.481	378	8.515	10.374	129.791	0	0	10.374	12.511
1964	1.222	320	14.610	16.152	183.929	0	0	16.152	11.387
1965	688	384	11.283	12.355	191.261	0	0	12.355	15.480
1966	567	444	10.386	11.397	193.651	0	0	11.397	16.991
1967	567	444	10.385	11.396	193.651	0	0	11.396	16.993
1968	1.340	960	11.003	13.303	231.327	0	0	13.303	17.389
1969	133	978	10.734	11.845	233.793	0	0	11.845	19.738
1970	1.079	1.059	9.905	12.043	285.569	0	713	12.756	23.712
1971	705	635	9.520	10.860	276.361	0	166	11.026	25.448

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pesca A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000) Toneladas (Continuación)

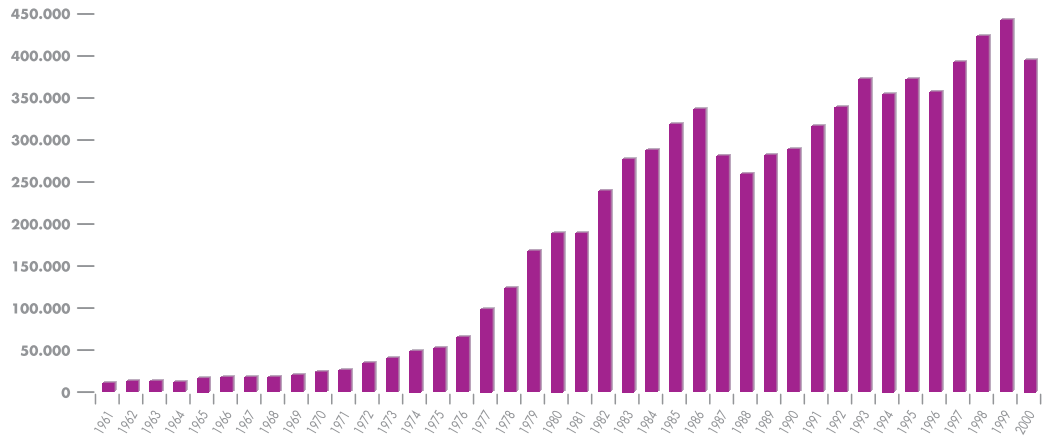
Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Bacalao verde	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total					
1972	865	574	8.041	9.480	322.962	610	230	10.320	34.068
1973	704	564	8.537	9.805	388.485	0	126	9.931	39.621
1974	677	636	6.570	7.883	376.670	0	180	8.063	47.783
1975	967	712	7.975	9.654	501.010	0	576	10.230	51.897
1976	1.850	566	7.405	9.821	636.986	0	715	10.536	64.860
1977	371	751	7.254	8.376	817.667	0	2.743	11.119	97.620
1978	767	703	6.103	7.573	933.318	0	2.655	10.228	123.243
1979	670	530	5.735	6.935	1.161.121	0	2.667	9.602	167.429
1980	931	734	5.849	7.514	1.413.178	0	1.719	9.233	188.073
1981	629	600	6.222	7.451	1.403.631	0	1.964	9.415	188.382
1982	419	836	4.876	6.131	1.466.414	0	13.612	19.743	239.180
1983	45	557	4.205	4.807	1.327.875	0	31.139	35.946	276.238
1984	113	423	3.779	4.315	1.240.296	0	9.109	13.424	287.438
1985	46	502	4.086	4.634	1.474.546	0	9.197	13.831	318.202
1986	34	456	3.169	3.659	1.229.423	0	5.648	9.307	336.000
1987	21	462	4.630	5.113	1.436.161	0	18.881	23.994	280.884
1988	50	446	6.888	7.384	1.915.171	0	34.544	41.928	259.368
1989	35	387	8.114	8.536	2.403.701	0	54.438	62.974	281.596
1990	0	292	9.749	10.041	2.893.933	0	43.862	53.903	288.212
1991	0	352	10.120	10.472	3.309.125	0	51.285	61.757	315.997
1992	0	369	7.924	8.293	2.806.519	0	56.088	64.381	338.420
1993	0	136	6.415	6.551	2.436.283	0	35.754	42.305	371.895
1994	147	142	8.513	8.802	3.111.648	0	33.042	41.844	353.516
1995	0	297	7.965	8.262	3.071.222	0	32.428	40.690	371.729
1996	0	0	10.317	10.317	3.682.395	0	57.568	67.885	356.925
1997	0	364	10.414	10.778	4.227.197	0	55.032	65.810	392.206
1998	0	199	9.661	9.860	4.169.328	0	88.596	98.456	422.853
1999	0	160	8.767	8.927	3.950.119	0	61.613	70.540	442.491
2000	0	148	8.034	8.182	3.223.816	0	65.317	73.499	394.013

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 11. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)

Fuente: Cuadro 4.2.

**Gráfico 12. Valor de la tonelada en pesetas
A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)**

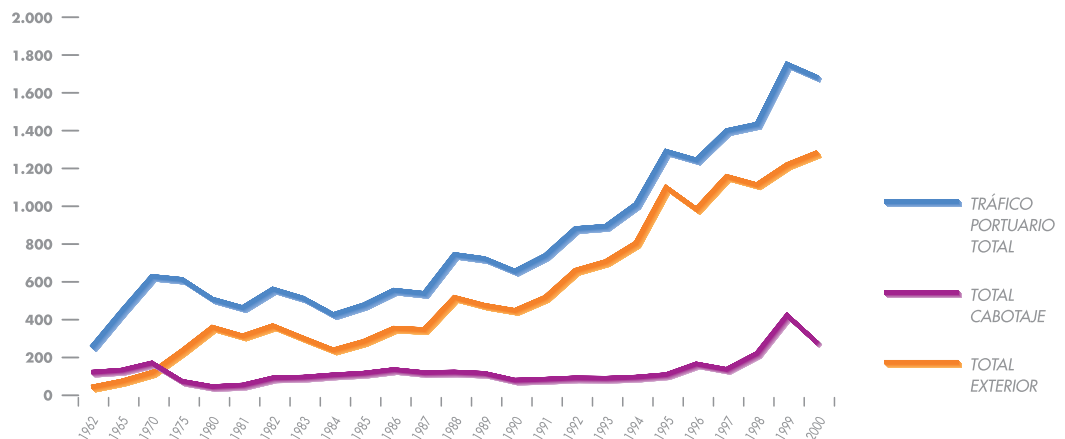


Fuente: Cuadro 4.2.

**Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000)
Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	255	447	631	615	511	466	564	516	429	480	558	541	747
Total cabotaje (I)	124	135	173	76	48	56	94	98	110	119	138	122	125
Total exterior (I)	45	77	123	238	362	316	370	305	242	287	357	350	520
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	725	659	741	884	896	1.012	1.293	1.247	1.402	1.436	1.754	1.684	
Total cabotaje (I)	118	82	87	94	92	98	111	168	139	223	425	279	
Total exterior (I)	478	451	520	663	709	807	1.102	987	1.160	1.116	1.222	1.286	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

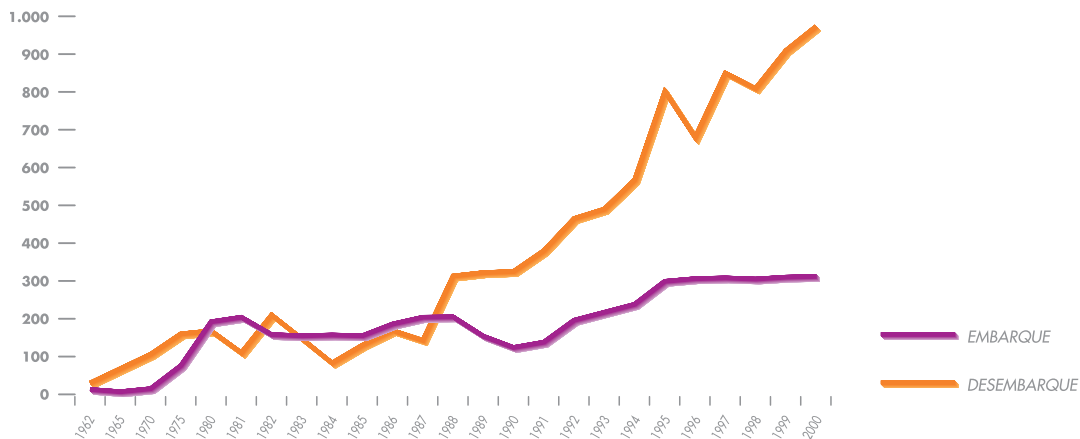


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	14	8	16	77	193	205	159	156	158	156	187	205	206
Desembarque	31	69	107	161	169	111	211	148	84	131	170	144	314
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	155	125	139	197	218	239	300	307	309	306	311	313	
Desembarque	323	326	381	466	491	568	802	680	851	810	910	974	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

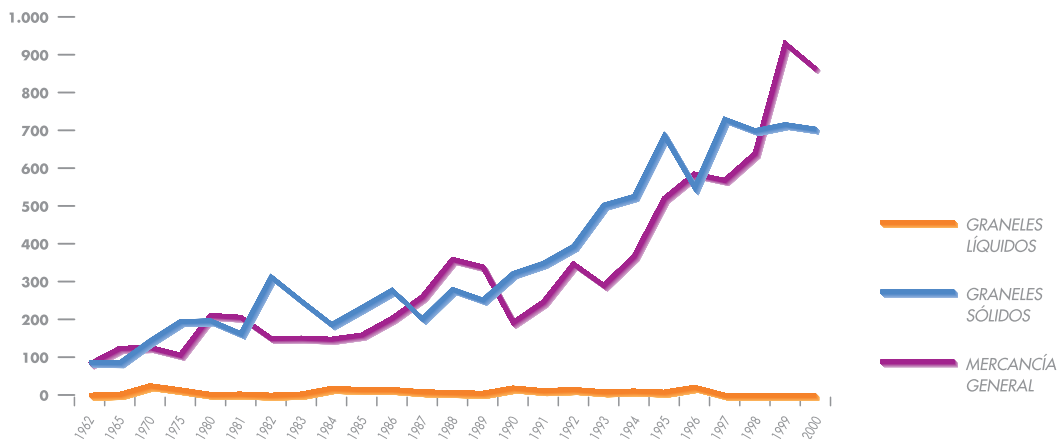


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	0	2	25	14	2	3	0	3	18	15	15	9	7
Graneles sólidos	87	86	144	195	197	163	313	249	187	232	278	202	280
Mercancía general	82	124	126	106	211	206	150	151	148	159	203	260	359
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	5	19	12	15	9	11	8	21	0	0	0	0	
Graneles sólidos	252	322	349	394	503	526	686	549	730	700	716	704	
Mercancía general	339	192	246	347	290	367	520	585	568	639	930	863	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

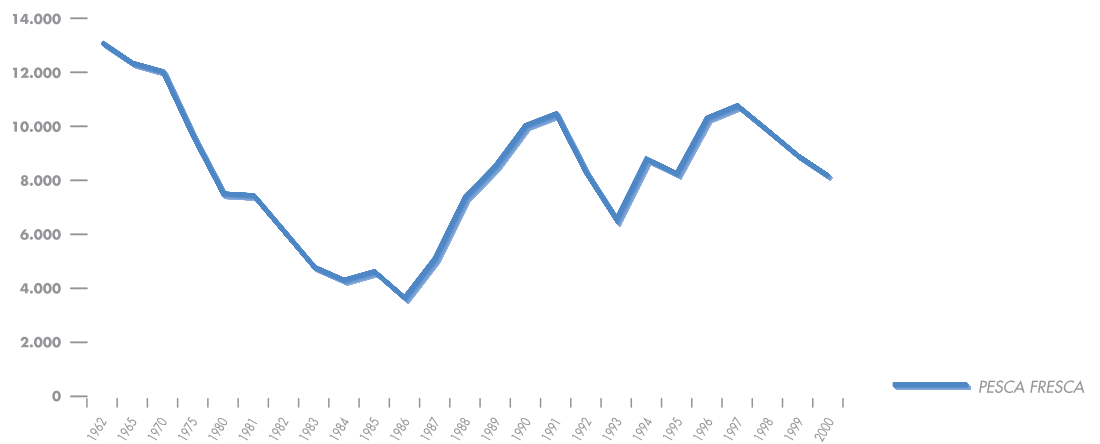


Fuente: Tabla 3.

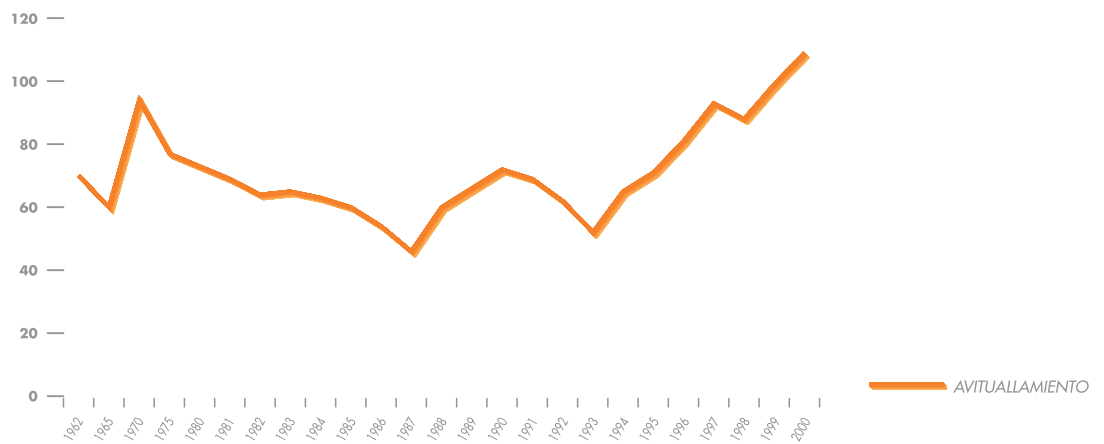
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000)
Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	13.109	12.355	12.043	9.654	7.514	7.451	6.131	4.807	4.315	4.634	3.659	5.113	7.384
Avituallamiento	70	60	94	77	73	69	64	65	63	60	54	46	60
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	8.536	10.041	10.472	8.293	6.551	8.802	8.262	10.317	10.778	9.860	8.927	8.182	
Avituallamiento	66	72	69	62	52	65	71	81	93	88	99	109	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

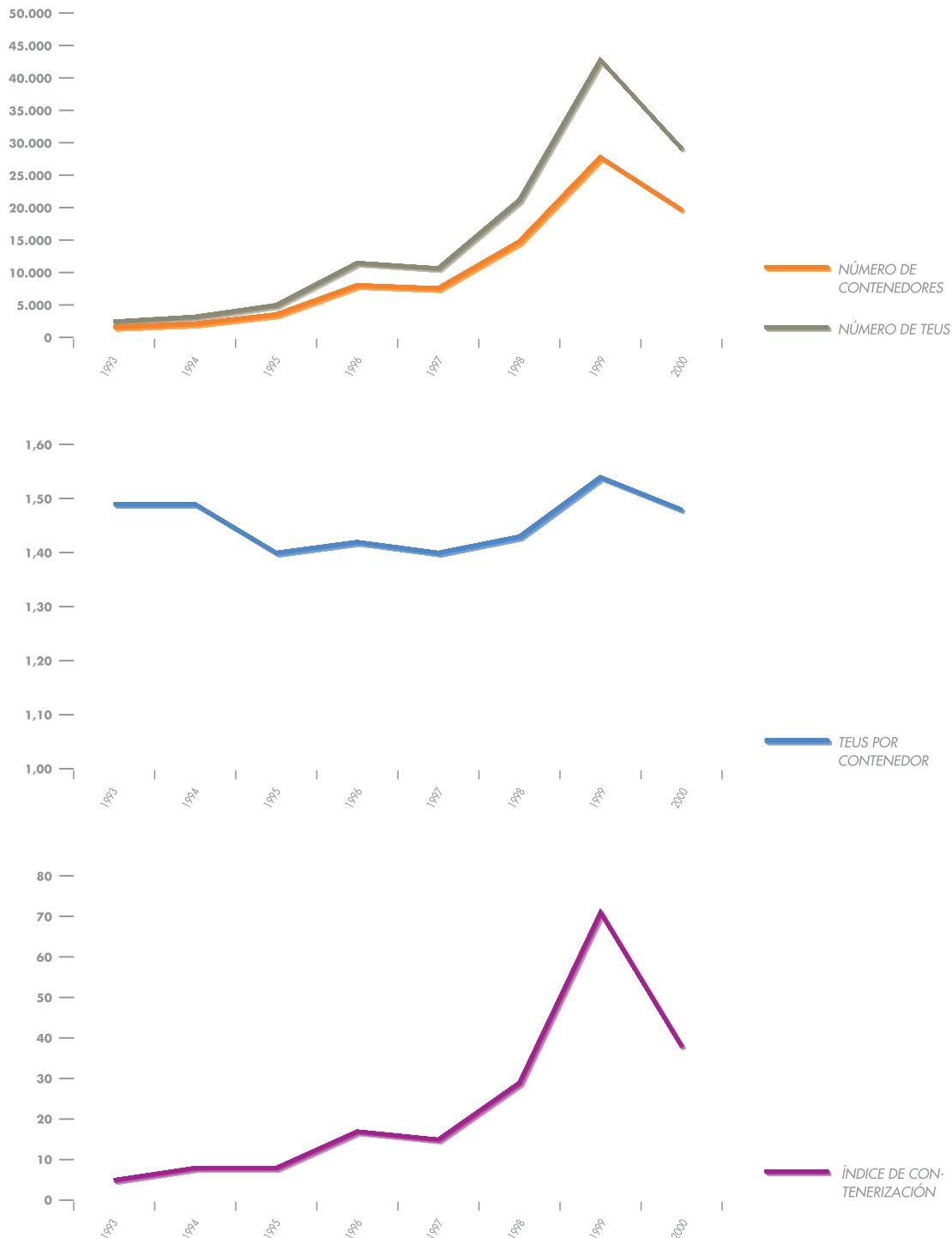


Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1993-2000)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	1.659	2.153	3.580	8.090	7.609	14.811	27.828	19.754
Nº de TEUS	2.473	3.218	5.015	11.524	10.685	21.204	42.794	29.147
TEUS por contenedor	1,49	1,49	1,40	1,42	1,40	1,43	1,54	1,48
Índice de contenerización	5	8	8	17	15	29	71	38

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

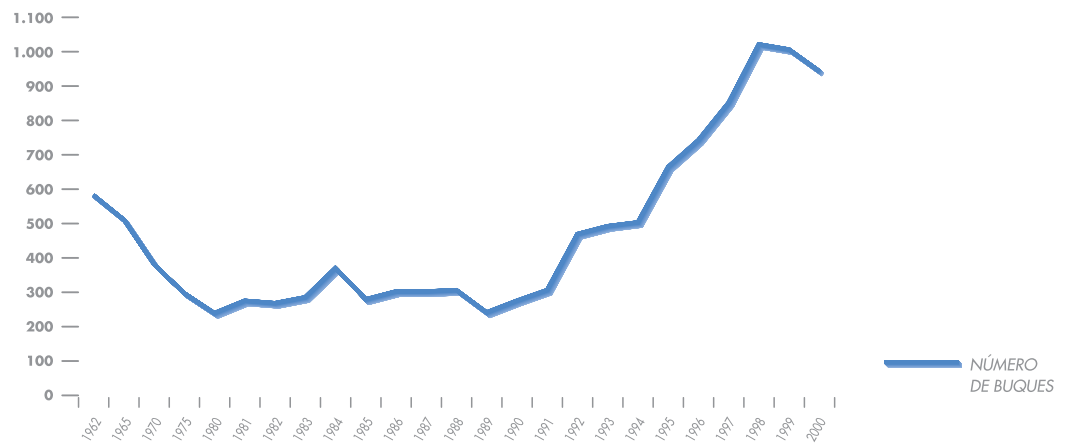


Fuente: Tabla 5.

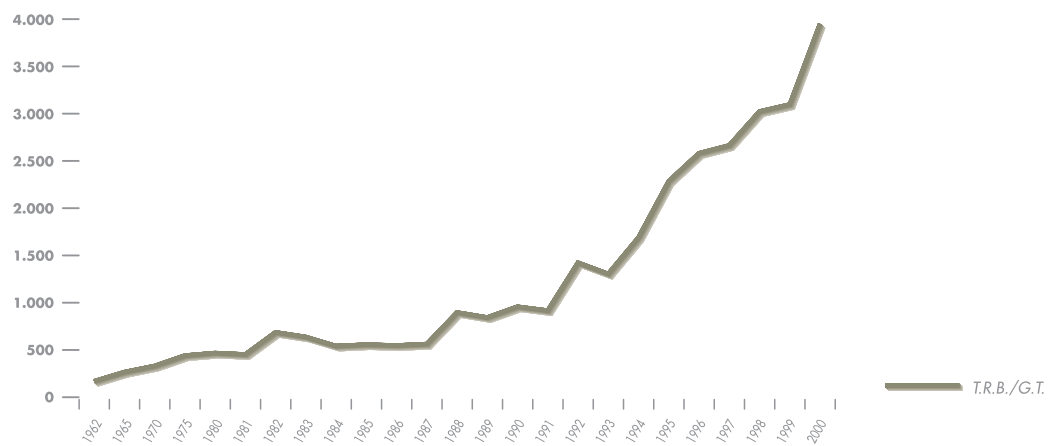
Tabla 6. Otros datos A.P. de Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	583	512	382	298	240	276	269	286	371	280	303	303	307
T.R.B./G.T. (miles)	172	269	334	444	471	456	690	641	545	560	551	566	900
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	242	276	307	470	493	504	665	743	852	1.022	1.007	944	
T.R.B./G.T. (miles)	847	961	920	1.427	1.308	1.693	2.289	2.584	2.667	3.026	3.100	3.952	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.



Fuente: Tabla 6.



Puerto de Vigo.



2.5. Autoridad Portuaria de Vigo

*“Y cuando las obras desarrolladas desde Santa Tecla hasta Bouzas sirvan de valladar sobre la hermosa Bahía ...contemplando el puerto desde el mar, al resplandor de los mil colores en que el Sol quiebra sus rayos al ponerse cara á Vigo..., forjando, para ceñir á sus sienes, estas dos palabras que encierran la esperada grandeza del mañana: **Porta Europae**”.*¹

2.5.1. HISTORIA DEL PUERTO DE VIGO Y SU RÍA

La ciudad de Vigo se encuentra situada en la orilla sur de la Ría que recibe idéntico nombre. Las condiciones para el comercio resultan ideales pues en su seno se configura una espléndida Bahía, que a modo de brazo de mar se adentra en tierra. Protegida por la barrera de las Islas Cíes y la Península de Morrazo, la Ría de Vigo es un excelente fondeadero y la Bahía en que se asienta la ciudad un abrigo seguro, en el que las elevadas montañas que bordean sus orillas la protegen de los vientos.²

Resulta curioso y esclarecedor las consideraciones expuestas en una de las Memorias editadas a principios del siglo XX, donde se expresan los pormenores acerca del término Ría y Bahía de Vigo:

“El uso y costumbre ha sancionado el nombre de Ría aplicado universal, pero indebidamente á la Bahía de Vigo. Que Bahía es y no ría se comprende, teniendo á la vista su plano, con solo enunciar la definición de una y otra. Recibe el nombre de ría, aquella longitud de un río en que penetra el mar é influye en su régimen. Es Bahía, toda extensión abrigada de mar, aunque, por sus dimensiones, no esté siempre en completo estado de tranquilidad. Es pues evidente que, la extensión de mar comprendida entre “Monte Ferro” y “Cabo de Homes” y las playas de la ensenada de San Simón, constituye, propiamente hablando, la Bahía de Vigo. Asignándole el nombre de esta ciudad, de modo análogo que se designa al llamarla ría”.³

El origen de los primitivos asentamientos de Vigo tiene mucho que ver con su situación geográfica y con los recursos principales de la zona, siempre vinculados a su condición pesquera y con la feracidad de los valles que concurren en la Ría, en el que la caza y los frutos que da la tierra espontáneamente, sirvieron como elementos para impulsar la constitución de núcleos donde las relaciones comerciales florecieron, facilitando el mar el progreso de la sociedad.⁴

El Noroeste hispánico sometido a Roma, poco antes del inicio de nuestra Era, sería escenario de un comercio vía marítima, que se dinamizaría con el proceso de romanización, tal como lo demuestran los restos encontrados en la Ría de Vigo fechados en esta época; al parecer las rutas discurrían al Norte de Galicia y llegaban a contactar con las Islas Británicas, canalizándose a través de la Ría de Vigo, donde hacían escala para hacer aguada y aprovisionarse de víveres, situación que se aprovechaba para el mercado.⁵

¹ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo durante los años 1908/1909/1910*, Tipografía Faro de Vigo, 1911, p. 104.

² La relación entre la ciudad y la actividad marítima a menudo puede reconocerse en los capítulos que integran el texto VV.AA., *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, 1979.

³ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo...*, mem. cit., 1911, p. 23.

⁴ Ver más detalles en J. Garrido Rodríguez, *El Puerto de Vigo, Síntesis histórica*, Vigo, Autoridad Portuaria-Consorcio de la Zona Franca de Vigo, 2001, p. 42.

⁵ J. Garrido Rodríguez, *El Puerto de Vigo...*, op. cit., pp. 44-45. También consultar la obra de J.M. Hidalgo Cuñaro, “El castro de Vigo y el comercio atlántico romano en el Noroeste Peninsular”, en Guimaraes, 1985.

La caída del Imperio Romano tendría su efecto en las localidades gallegas, como en el resto del territorio nacional, y una parte del movimiento de mercancías desaparecería. Es una etapa en la que las invasiones de los suevos, visigodos y árabes tampoco favorecería el desarrollo mercantil.⁶

Si nos remontamos al siglo XI se tienen noticias de la formación de un núcleo urbano, Santiago de Vigo, junto a la ensenada del Arenal, en el que se llevaban a cabo operaciones pesqueras. Más adelante, en el siglo XII, aparecerá el asentamiento de Santa María de Vigo, próxima a la ensenada de la Ribera del Berbés, de vocación marinera. Por tanto, puede decirse, que en esos enclaves se situarían los primeros antecedentes de las lonjas de pescado fresco.⁷

El puerto de Vigo surgirá por esa disposición natural de unos recursos piscícolas que han ido marcando las etapas de su historia. La evolución del entorno se halla relacionada con la transformación de sus instalaciones y con los avances que se producen en las artes de pesca manejadas, pasando de un volumen reducido de capturas mediante pequeñas redes en los primitivos tiempos, hasta llegar al siglo XIV que es cuando aparecen las tres grandes artes comunitarias, el xeito, la sacada y el cerco, incentivando la actividad.

La transformación del sector pesquero sitúa a la sal entre los productos más codiciados, pues permite un comercio adecuado de las especies más reconocidas, como la sardina en un primerísimo lugar y también merluzas y congrios, configurando un capítulo relevante de las exportaciones de la época, y lo que es más importante abriendo la economía de Vigo hacia espacios que engrandecieron su proyección comercial.

En los siglos XV y XVI incluso se llegaría a litigar por los derechos en exclusiva de las salazones de pescado, que pretendían tanto Vigo como Bouzas, y que suponían una fuente de recursos excelente. A partir de aquí se entra en un período de bonanza económica, que durará hasta la pérdida de la Armada Invencible, momento en el que se torna inseguro el transporte marítimo y la sal pasa a ocupar un segundo plano, pues la principal protección la demandan otros cargamentos más rentables, como el oro y la plata que vienen de las Indias.⁸

La guerra de la independencia con Portugal también diezmaría el comercio pesquero en Vigo, lo que supuso para una buena parte del siglo XVII, la imposibilidad de disponer de la sal que se importaba de dicho país, así como la ausencia de un mercado exportador, que en otros tiempos suponía hasta el 50% del total de salazón.⁹

Además, la evolución del puerto de Vigo se encontraría marcada por las incursiones corsarias, por la piratería y esa falta de protección se traduce en múltiples episodios de asedios y saqueos, como los que han pasado a su historia marcando dolorosamente a la sociedad; entre ellos, citar de forma particular, la destrucción que en dos ocasiones llevarían a esta costa Drake y la flota turca, que también participaría de la actividad invasora, sin dejar de mencionar los ataques de la flota inglesa, como el perpetuado en 1719, fecha en la que una poderosa formación arruinaría la vida ciudadana.¹⁰

A pesar de todo, desde mediados del siglo XVIII, Vigo fue convirtiéndose en ciudad pujante y vital; noticias que le confieren notoriedad serían, por un lado, la R.C. por la cual se habilitaría el puerto a recibir por primera vez el “tráfico de alto bordo”, permiso que sería otorgado en 1717 y que estaría vi-

⁶ Una relación de lo más interesante acerca de la Historia de Vigo en la antigüedad puede verse en F. Acuña Castroviejo, “Vigo en la Antigüedad”, en *Vigo en su historia*, op. cit., pp. 13-58. Muy ilustrativa resulta la consulta de la bibliografía que para este tiempo se da como cierre del trabajo.

⁷ Las ideas principales de la historia económica de este puerto tienen un referente claro en la actividad pesquera, por ello nos remitiremos al trabajo J.O.P.V., *O Berbés*, Vigo, Artes Gráficas Vicus, 1999.

⁸ Las principales invasiones pueden verse en J. Garrido Rodríguez, *El Puerto de Vigo...*, op. cit., capítulo “Principales acontecimientos históricos navales”, pp. 61-72.

⁹ J.O.P.V., *O Berbés*, op. cit. s/p. Y un mayor detalle en M^a C. González Muñoz, “Vigo y su comarca en los siglos XVI y XVII”, en *Vigo en su historia*, op. cit., pp. 181-200.

¹⁰ Una amplia información acerca del tema que nos ocupa puede verse en A. Meijide Pardo, *La invasión inglesa de Galicia en 1719*, Santiago de Compostela, Instituto “P. Sarmiento” de Estudios Gallegos, 1971.



Plano de la Ría de Vigo de D. Domingo Montan, 1828.
Museo de Pontevedra.

gente hasta 1742, de tal modo, que a partir de mediados del mencionado siglo era frecuente la visita de naves inglesas que, procedentes de Portugal, hacían entrada en Vigo en los viajes de retorno a Londres, a fin de cargar con vinos, frutas y otras mercancías alimenticias.¹¹

Un nuevo impulso mercantil tomaría la plaza mediante la autorización del libre comercio con las Antillas en 1773, y diez años más tarde se permitiría el despacho a Montevideo y Buenos Aires de dos

registros anuales, aunque realmente cuando más se dejaría sentir el alza de los tratos mercantiles sería a partir de 1773, fecha en la que comienza la apertura de los mercados de ultramar, en concreto con Cuba y las demás Islas Antillanas.

Hay que hacer constar que en este tiempo se esbozan los primeros proyectos modernizadores, siendo en 1791 cuando el ingeniero Giannini plantearía la necesidad de un primer muelle de fábrica, que nunca llegaría a construirse por falta de recursos, si bien, habría que destacar que el proceso de crecimiento del puerto no estaría exento de dificultades, entre las que se encontraban las trabas que ponía la vecina Bayona, para no dejar que el impulso viguense mermara sus opciones comerciales.¹²

El puerto de Vigo es referenciado por Lucas Labrada, detallando el tráfico que tiene lugar:

“Es bastante cómodo y frecuentado por embarcaciones: el comercio que se hace allí por lo respectivo a las introducciones de géneros extranjeros y coloniales es en todo semejante al de La Coruña; pero la extracción de los nacionales es más considerable que en cualquier otro de Galicia, pues está situado en uno de los terrenos más fértiles del Reino. El vino que por allí sale para otros puertos de Galicia asciende en año común a unas seis mil pipas; el maíz que se conduce a los mismos, a 3.500 ferrados; los jamones que se extraen principalmente a Cádiz, a 3.700 libras; las medias y calcetas de hilo del país que se dirigen ordinariamente al mismo destino, ascienden a unos ocho mil pares; los lienzo del país que también se extraen, pasan al año de 5.000 varas; la sardina que se lleva a varios puertos del Mediterráneo y costa de Cantabria, no baja de diez mil y quinientos millares; y la grasa de este pescado a que se dá igual destino, asciende asimismo a 140 pipas, poco más o menos”.¹³

El siglo XIX abre una nueva Era en la que Vigo iniciaría su despegue, apoyándose en tres pilares básicos: la industria conservera, la apertura de comunicaciones con el interior y el reconocimiento institucional de las potencialidades de su puerto.

La economía viguesa se vería fortalecida con las sucesivas oleadas de inmigrantes catalanes, que llegan a mediados del siglo XVIII buscando los recursos piscícolas del Atlántico y del Cantábrico, ellos traerían la modernidad al sector conservero. Así pues, a mediados del siglo XIX eran ya casi cin-

¹¹ Cifrado en A. Meijide Pardo, “Aspectos de la vida económica del Vigo en el siglo XVIII”, en *Vigo en su historia*, op. cit., pp. 286.

¹² Una interesante reflexión acerca del puerto en el contexto económico de Vigo puede verse en A. Meijide Pardo, “Aspectos de la vida económica del Vigo en el siglo XVIII”, en *Vigo en su historia*, op. cit., pp. 277-355.

¹³ J.L. Labrada Romero, *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971, pp. 95-96.

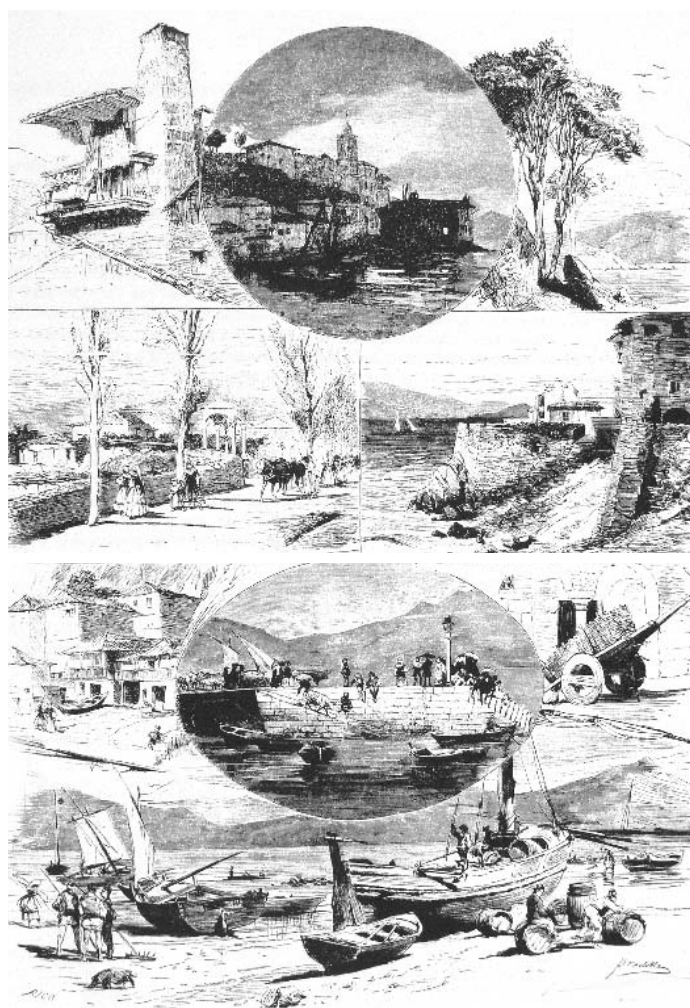
cuenta las fábricas que trabajaban en este tipo de industria, fortaleciendo la actividad pesquera y potenciando la construcción naval, que va adquiriendo notoriedad en este contexto, sobre todo a medida que las comunicaciones permiten el paso de las conservas a los mercados del interior.¹⁴

En este punto hay que señalar la trascendencia que tendría para el desarrollo comercial la apertura del Camino Real de Benavente en 1834 y el ferrocarril en 1881 y en el período 1893-99, facilitando la salida a miles de emigrantes que embarcarían desde Vigo para “hacer las Américas”.¹⁵

Desde el punto de vista institucional algunos hechos colaboraron a hacer de Vigo un enclave con proyección económica. En 1821 se declararía como puerto de primera clase; en 1880 pasaría a ser puerto de interés general y en 1887 se constituye la Junta de Obras del Puerto, ya que aunque desde el 18 de marzo de 1881 la mencionada Junta ya gozaba de existencia legal, lo cierto es que hasta octubre de 1887 no tendría reglamento y no dispondría de capacidad, para solicitar recursos con los que hacer frente a las obras que se hacían necesarias.¹⁶

A mediados del siglo XIX Vigo carecía de cualquier instalación que no fuesen las condiciones de su Ría, por lo que era imprescindible el uso de gabarras para las operaciones de carga y descarga y de botes para las de embarque. Por fin, en 1854, se constituyó el muelle de Laje, un espigón de 46 metros de largo por 11 de ancho; pero, de nuevo, los trabajos se paralizaron.¹⁷

Y sería ya con el funcionamiento de la Junta de Obras del Puerto cuando comienzan a concebirse los grandes proyectos, materializándose los forjados por Sancha y García Arenal, como el “muelle de hierro” o del comercio y la conexión del ferrocarril con el recinto portuario, es por tanto en estos momentos cuando se llevan a cabo buena parte de las obras, de lo que hoy es el muelle pesquero de “O Berbés”, permitiendo al puerto de Vigo convertirse en uno de los más importantes del mundo en el tráfico pesquero.



Escenas de Vigo, donde el mar, el campo y lo urbano se entrelazan, dejando al descubierto la semblanza de la ciudad en 1881. D. Francisco Pradilla titularia a estas estampas: *Recuerdos de Vigo*. Grabado publicado en *La Ilustración Gallega y Asturiana*. 18/II/1881.

¹⁴ Noticias que pueden ampliarse en A. Meijide Pardo, “Contribución de los catalanes al desarrollo de la industria de Vigo (1750-1815)”, en *Aportación Española al XXI Congreso Geográfico Internacional*, Madrid, 1968.

¹⁵ J. Gómez Aller, *Historias del Puerto. Vigo y el mar*, Vigo, Obradoiro Gráfico, S.L., 1997, pp. 20-24.

¹⁶ J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1887-88*, Vigo, Imprenta Fernández Dios, 1888, p.4.

¹⁷ Una síntesis de los principales acontecimientos que han marcado la historia del puerto de Vigo, se puede ver en Junta del Puerto y Ría de Vigo, *100 años de la Junta del Puerto y Ría de Vigo*, Vigo, Gráficas Ultreya, 1981.

Reproducimos algunas líneas de los argumentos que expresara el propio ingeniero del puerto García Arenal, destacando que...

“..., Vigo podrá aspirar a llamarse puerto comercial en sentido moderno de la palabra, por que hoy, no es más que un fondeadero excelente, en el cual se hacen las operaciones de carga y descarga por los procedimientos más primitivos, onerosos y pesados que se conocen. Tal estado de cosas acarrea perjuicios grandísimos al comercio y á la navegación...”.¹⁸

La transformación del sector de la conservación experimentaría grandes cambios, las nuevas técnicas de esterilización ofrecían ventajas extraordinarias, que afectaban de manera determinante a la comercialización del producto, mayor calidad y mejores posibilidades de que la mercancía durase en buen estado mucho más tiempo, para ello se utilizarían recipientes de hojalata.

Los nuevos rumbos de esta industria impulsarían las mejoras del puerto, proceso que también se vería incentivado por la utilización de la máquina de vapor en las embarcaciones pesqueras, las nuevas artes de pesca y las grandes posibilidades de expansión que se derivarían de la utilización del ferrocarril, como vehículo que ampliaba los horizontes mercantiles del sector. Por tanto, el siglo XX comienza con grandes expectativas, que deben concretarse en mejoras de las instalaciones portuarias, al objeto de hacer frente a los retos modernizadores que demandan las nuevas tecnologías aplicadas al sector de la pesca.¹⁹



La descarga de pescado en “O Berbés” en 1900. Representa una de las actividades características del Puerto de Vigo. Autoridad Portuaria de Vigo.

La redacción del “*Anteproyecto de mejora del Puerto*”, fechado en diciembre de 1910 y aprobado por Real Orden de 17 junio de 1913, deja vislumbrar la evolución del tráfico, matizando que...

“..., circunstancias que no son de exponer en este lugar han hecho que, hasta la fecha, (1926) no se haya siquiera dado principio a esas obras de ampliación y como, en cambio, las necesidades del servicio han continuado en aumento, se hacía absolutamente preciso poner algún remedio a las dificultades con que diariamente tropezaban los vapores de pesca para el desembarque de sus caladas”.²⁰

¹⁸ J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1889-90*, Vigo, Establecimiento Tipográfico de Lema Hijos, 1890, p.8.

¹⁹ Una obra reciente que puede resultar ilustrativa de la realidad empresarial del sector es L.F. Abreu Fernández, *Iniciativas Empresariales en Vigo entre 1866 y 1940*, Vigo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Vigo, 2002.

²⁰ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1926*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1927, p. 55. Un estudio detallado de las principales obras llevadas a cabo en las instalaciones del puerto desde el siglo XVIII, profundizando en la etapa en la que la Junta de Obras comienza a funcionar, debe verse en el texto ya citado de J. Garrido Rodríguez, *El Puerto de Vigo*, pues contempla muy particularmente la evolución de las infraestructuras.



Escena comercial del tráfico llevada a cabo en el muelle de Hierro, reconstruido tras el temporal que asoló el Puerto de Vigo en 1922. Memoria 1926, Autoridad Portuaria de Vigo.

De este modo, se proyectan mejoras en el muelle de madera en el Berbés y se atiende a paliar los destrozos de los numerosos temporales que azotan las instalaciones, reconociéndose en las Memorias que se editan en este tiempo, los múltiples detalles acerca de las obras de nueva construcción, reparación y conservación.²¹

El progreso de la ciudad indefectiblemente unida a su puerto queda de relieve en las siguientes palabras pronunciadas por Otero Pedrayo, cuando describe el dinamismo económico de Vigo en documento fechado en 1929, a propósito del II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar:

“La pequeña ciudad (Vigo) que en 1666 tenía 300 vecinos y 2.140 en 1804, cerrada con muros con seis puertas fortificadas casi todas y una escollera para el embarque, se convirtió en la actual aglomeración de cerca de 100.000 habitantes. Es que fuera de las murallas el barrio del Arenal desarrolló una enorme potencia económica. Articula en amplios círculos determinados por las curvas de la costa, completamente transformadas por la acción del hombre, una zona de huerta y malecones; conquista Teis, Bouzas, el valle del Fragoso, y extiende sus tentáculos hasta Bayona y Redondela... Su carácter oceánico se afirma diariamente sobre el de capital directa de una gran extensión gallega. Sólo requiere para completar su evolución un puerto absolutamente moderno que afirme las condiciones naturales y espontáneo impulso de la ciudad”.²²

²¹ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo y sus agrupados en 31 de diciembre de 1931*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1932, pp. 5-91.

²² Valoraciones expresadas en el informe recogido en C.O.C.I.N.V., *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929, p. 49.

Las singularidades de las distintas zonas portuarias quedan bien descritas e ilustradas fotográficamente en los documentos que la Junta de Obras editara tras la Guerra Civil, ofreciendo un testimonio que resumidamente expresaba que tipo de actividad tenía lugar, en cada uno de los espacios que principalmente constituían en aquel tiempo el puerto de Vigo:

“Al redactar la última Memoria se estaban construyendo tres obras fundamentales para la mejora del puerto de Vigo”: El muelle de Ribera del Arenal, el Muelle de Trasatlánticos y la Ampliación de la Dársena del Berbés.

Cada una de las tres obras citadas está destinada especialmente a una de las clases de tráfico más importantes de este puerto. La primera, a la carga y descarga de mercancía general, especialmente el régimen de cabotaje; la segunda, a viajeros y carga de gran cabotaje y altura; y la tercera, a la pesca.

En ejecución muy adelantada al producirse el Glorioso Movimiento Nacional, se han terminado durante la guerra, y especialmente las dos primeras han prestado un excelente servicio...”.²³



Emblema comercial de una de las actividades más fecundas para la proyección exterior de Vigo: las conservas de la variedad de pescado conocida como sardina.

En los anales de la historia del puerto de Vigo hay un espacio reservado para el año 1947, por ser referente de la concesión real de una Zona Franca, descubriéndose a partir de estos momentos nuevas formas de explotación pesquera, comenzando la instalación de las primeras bateas para la cría del mejillón, iniciándose un camino en el que Vigo se convertirá en uno de los principales productores mundiales de la especie. A ello habría que añadirle la autorización para el acceso de los barcos bacaladeros a Terranova, operándose un incremento de las descargas, que posteriormente se terminaban de procesar en los locales de Orillamar.²⁴

Otra iniciativa que surge antes de comenzar los años sesenta, y que dejaría huella en la ciudad y en el puerto, sería la instalación de una planta de montaje de la marca francesa Citroën, fabricándose en 1963 casi 20.000 coches al año, lo que unido a la puesta en marcha del Polo de desarrollo Vigo-Porriño, crearía grandes expectativas comerciales, de las que también se beneficiaría el recinto portuario.²⁵

La última época de la Junta de Obras del Puerto es fructífera en el ámbito de infraestructuras, poniéndose en marcha obras que tratan de adaptar las instalaciones a los nuevos tráficos, siguiendo esta filosofía se construirá el muelle de Bouzas en los años ochenta, acogiendo hoy en día la terminal dedicada al tráfico de automóviles, dando respuesta a la exportación creciente de vehículos, fabricados en la factoría viguesa de la multinacional Citroën Hispania.²⁶

²³ J.O.P.V., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1941*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1943, p. 22.

²⁴ J. Gómez Aller, *Historias del Puerto. Vigo y el mar*, op. cit., p. 77.

²⁵ J. Gómez Aller, *Historias del Puerto. Vigo y el mar*, op. cit., p. 85.

²⁶ Ver Memorias últimos años.

El sector de la comercialización pesquera demandaría nuevas zonas destinadas al atraque de buques congeladores y a la habilitación de espacios terrestres para el almacenamiento del pescado congelado y capturado en lejanos caladeros. Es una política que se ha seguido en otras poblaciones, como Redondela, Moaña o Cangas que dependen asimismo de la Autoridad Portuaria. La práctica totalidad de estas instalaciones y muelles se encuentran desde sus orígenes bajo el régimen de concesión administrativa y han permitido que el puerto se consolidase como uno de los de mayor relieve en el tráfico de pescado congelado.²⁷

Por tanto, en los últimos cincuenta años la historia del puerto y la Ría de Vigo ha estado determinada por las necesidades de dotar a su espacio portuario, de las infraestructuras adecuadas para el desarrollo del sector pesquero. En 1949 se firmaría el acta de recepción provisional de las obras, correspondientes a la lonja prevista para la venta de pescado sobre muestra, popularmente conocida como la lonja del “reloj”, y a la lonja que se destinaría a la venta de pescado por unidades, para atender la recepción de los grandes peces como pez espada, túnidos, escualos, etc. En 1953 se recibirían los trabajos de la lonja destinada a la pesca de altura, así como la de bajura, para la venta y empaquetado de marisco y pesca del día.²⁸

La celebración en Vigo en 1973 de la Feria Mundial de la pesca, es testimonio del interés que va adquiriendo el sector con el transcurso de los años, no quedándose este evento en un hecho aislado, pues de nuevo ha tenido lugar este encuentro en 1985, 1991 y 1997.

La adhesión de España a la Comunidad Europea marcaría el inicio de una serie de actuaciones, entre las que se encuentra la construcción de una nueva lonja de pesca litoral o lonja de bajura, proyectada en 1989 y puesta en servicio definitivamente en 1991, planteándose en los últimos tiempos la construcción de una nueva, que palie las deficiencias de las lonjas de grandes peces y de altura; obras que no han resultado sencillas, en la medida que debía seguirse la actividad comercial y por otra parte el espacio disponible era escaso.

Y mientras se realizan las obras anteriores se va trabajando a la vez en el proyecto de la Nueva Lonja, que tras algunas dificultades financieras, logra entrar en funcionamiento en 1999, “...”, constituye un acontecimiento histórico de primer orden, no sólo por la cantidad de innovaciones que introdu-



Las primeras exportaciones de coches de la marca Citroën, los denominados “2 caballos”, partieron rumbo a Casablanca en el buque Carpathia en 1958. Autoridad Portuaria de Vigo.

²⁷ Las últimas actuaciones emprendidas se contemplan en la publicación ya citada de J.O.P.V., *O Berbés*, op. cit. s/p.

²⁸ Los detalles inherentes a la estructura organizativa del espacio portuario, con relación a la actividad pesquera, puede verse en J.O.P.V., *O Berbés*, op. cit., s/p.



El Puerto de Vigo y su tradición pesquera puede verse reflejada en la llegada de los barcos con la pesca del día. Autoridad Portuaria de Vigo.

ce directamente, sino también porque permite aprovechar la gran trascendencia del momento para incorporar otra serie de mejoras en el funcionamiento de un puerto pesquero que, como el de El Berbés, es líder mundial en su género”.²⁹

La Junta de Obras le ha prestado atención al sector de la construcción naval, que crece bajo el impulso del movimiento comercial que se desarrolla en el puerto de Vigo, dotándole de los espacios necesarios a fin de que los astilleros cumplan, entre otras funciones, la de mantenimiento de la flota, ocupando por su capacidad y tecnología punta un lugar trascendente en el panorama internacional.

Igualmente, el tráfico tiene hoy otro reto de futuro y es el de adaptar sus muelles comerciales, a fin de que las superficies sean capaces de acoger el tráfico de contenedores que se encuentra en fase de expansión. Las actuaciones más recientes van a permitir el progreso de uno de los pilares sobre los que se asienta el movimiento portuario, –la actividad pesquera–; la diversificación de los tráficos que tienen lugar en los diferentes muelles, es otro de los objetivos para el que se ha ido dotando de los medios más acordes con las nuevas necesidades.

“Abrir Vigo al mar” es un proyecto que se inició hace ya algunos años, para que las relaciones puerto-ciudad fueran más fluidas, logrando lo que la Autoridad Portuaria ha venido a reseñar como un acercamiento entre la población viguesa y el elemento que le “dio la vida”: *el mar que baña las costas de Vigo*.

²⁹ Ver Memorias de los últimos años.

2.5.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³⁰

El análisis del puerto y Ría de Vigo y la propia actividad pesquera se funden a menudo en una única historia, que se ha trazado con la ayuda de los textos publicados a los que se ha tenido acceso, y de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto, que no siempre han ofrecido detalles mercantiles de los principales tráfico.

El primer documento que se imprime por la mencionada Junta de Obras se fecha en 1888, corresponde al ejercicio económico de 1887-88. En sus palabras introductoras deja constancia de la falta de Memorias publicadas, como manda el reglamento aprobado por Real Orden de 27 de marzo de 1885, en su artículo 27 expone que ello se debe a... "..., no haberse ejecutado obra alguna, y por consiguiente no haber objeto de que hacerse cargo de ella".³¹

A partir de ahí, anuales o bianuales se suceden los escritos con una estructura parecida, en la que prima sobre todo el detalle de los proyectos en curso de ejecución, elementos para el ejercicio del normal desarrollo del movimiento portuario, tarifas y el balance detallado del tiempo que abarca la Memoria, adjuntándose planos, pero sin recoger datos del tráfico, a lo sumo algunas noticias puntuales sin continuidad en el tiempo, aunque ilustrativas, por lo que han sido utilizadas en ausencia de las cifras pormenorizadas de cada uno de los tráfico, que han tenido lugar a través del puerto y la Ría de Vigo.

Las Memorias siguen en el siglo XX en la línea de las anteriores, aunque ahora son más prolijas en detalles, aportando documentos fotográficos de indudable interés para la observación de la trayectoria de crecimiento de este puerto. En concreto, se ha manejado la que abarca el período de 1908 a 1910, que sigue sin ofrecer registros mercantiles.

Hasta 1926 no volvería a redactarse una nueva Memoria, si bien en ella se expresa... "..., una exposición tan sucinta como es posible en cada caso, de los hechos más importantes relacionados con la marcha de los trabajos en las obras y demás servicios anejos a ellas del puerto de Vigo durante los años 1911 a 1926, agrupados bajo los epígrafes siguientes: Obras de nueva construcción.- Obras de reparación.- Obras de conservación.- Obras en proyecto.- Asuntos varios.- Situación económica".³²

Afortunadamente, este documento si que va adjuntar en el último apartado unos gráficos, donde se plasma numéricamente la evolución del movimiento de pasajeros, mercancías y buques desde 1909 hasta la fecha de publicación. Las siguientes Memorias de la Junta de Obras recogerían el seguimiento de las magnitudes citadas; mencionamos la que se edita en 1932 por la información que aporta, con resúmenes desde 1927, planos, fotografías y características de los "puertos agrupados", ofreciendo referencias de Cangas, Moaña, Meira, embarcadero en Gundixé (Vilaboa), de Redondela, Canido, Panjón, Bayona y La Guardia.

La consulta de la Memoria que abarca desde 1932 a 1941 ha resultado interesante, pues es un tiempo plagado de cambios políticos y acontecimientos bélicos nacionales e internacionales, a lo que puede sumársele los pormenores de otro informe, realizado por el propio ingeniero director de las obras del puerto de Vigo, que a mediados de la década de los años cuarenta redacta un opúsculo que se denomina "*Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*", descubriendo las claves económicas de los puertos principales de esa región, permitiendo ubicar el puerto de Vigo en el contexto de los más próximos.

Hasta 1958 no volverían a publicarse Memorias, y a partir de aquí, como ya conocemos, la información se obtiene utilizando las fuentes del Ente Público Puertos del Estado, presentándose

³⁰ El análisis del puerto de Vigo ha resultado posible gracias a la ayuda prestada por la Autoridad Portuaria, especialmente queremos mencionar la labor de Dña Pilar Pérez y Dña Beatriz Bruna. El agradecimiento se hace extensivo a la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación por su excelente colaboración.

³¹ J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo...*, mem. cit., 1888, p. 3.

³² J.O.P.V., *Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo...*, mem. cit., 1927, p. 5.

con uniformidad de criterios, las cifras alusivas a los tráficos que han tenido como escenario el recinto portuario vigués.

2.5.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1888/2000)

El puerto de Vigo ha dispuesto de registros acerca del movimiento de mercancías para el siglo XX, aunque en algunos períodos no se ha podido conocer el detalle correspondiente a las cargadas y descargadas. El cuadro 1.1 y el gráfico 1 trasladarán estos datos. En algunos años las cifras muestran los matices del tráfico de cabotaje y de exterior, para lo cual se ha elaborado el cuadro 1.2 y el gráfico 2.

El cuadro 1.1 dejará al descubierto el tonelaje de mercancías movidas, poniendo de manifiesto el mayor peso específico que tienen las mercancías descargadas respecto de las cargadas; tendencia que sólo se interrumpe en coyunturas críticas, como las que suceden en los periodos bélicos a nivel nacional e internacional, así como a comienzos de la década de los años sesenta y setenta. En los últimos registros parece que se tiende a una mayor estabilidad, situándose la relación cargadas-descargadas en torno a unos valores más semejantes.

Es evidente que el despegue del tráfico tiene lugar a partir de la década de los años cincuenta, cuando se entra en una etapa en la que no concurren circunstancias excepcionales, como los períodos bélicos que han frenado e interrumpido el crecimiento económico. El gráfico 1 dejará constancia de las valoraciones precisadas.

En el cuadro 1.2 se ha podido observar el detalle del tráfico entre 1921 y 1946 por altura y cabotaje, apreciándose como en los inicios de los años treinta, época que puede considerarse esplendorosa en cuanto a su actividad, existe cierta uniformidad en el volumen de mercancía movida en altura y en cabotaje, sin embargo, en los inicios de los años cuarenta, marcados por la 2ª Guerra Mundial, el cabotaje aumenta de forma considerable con relación al movimiento que tiene lugar en régimen de exterior.

El gráfico 2 traza la evolución del tráfico, tanto el de cabotaje como el referido al total de exportaciones e importaciones que salen o llegan al puerto de Vigo.

Las Memorias editadas por la Junta de Obras no trasladan los detalles relativos al movimiento de mercancías atendiendo a los países, sin embargo, en unos informes redactados por la Cámara de Comercio se precisa este interesante matiz de su comercio exterior, que traemos a colación, para el análisis más exhaustivo de la segunda década del siglo XX.

En concreto, en 1921, se conoce la importancia de las exportaciones efectuadas a América y las importaciones procedentes de este contexto, y mientras que en las primeras destacan Río de la Plata y Cuba como países principales, en las segundas se hace constar como naciones con mayor intensidad comercial a Río de la Plata y Brasil, figurando también México, Chile, Perú y los Estados Unidos.³³

Los datos que se disponen para 1928 son más completos, pues ofrecen tanto las exportaciones e importaciones con ultramar, como el tráfico exterior con Europa. En el capítulo importador sobresale Brasil, con casi 12.000 toneladas y la República Argentina, que se aproxima a las 7.000 Tm, le sigue en interés los Estados Unidos con un movimiento de 4.000 Tm. Las importaciones de Europa son mucho más trascendentes, pues con Inglaterra se llega a 100.000 Tm, y con Noruega se alcanza 55.000 Tm. Otras naciones que figuran en la serie serían Francia, Holanda, Alemania, Rusia y Bélgica siguiendo este orden.

El capítulo de exportaciones en el año 1928 se ciñe a República Argentina, Cuba y Brasil, aunque a nivel de volumen de mercancía movida el mayor interés lo detentan algunos países de Europa,

³³ J. Cao Moure, (Dir), *Catálogo de Vigo (Vigo a través de un siglo)*, Ayuntamiento de Vigo, 1922-23, p. 69.

como Holanda, que recibe casi 50.000 Tm, y después a una gran distancia se encontrarían Francia y Alemania con sólo unas 3.000 Tm.³⁴

2.5.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 3.1 y 3.2 a 7.1 y 7.2 recogen las dos componentes básicas del tráfico exterior y el detalle de los productos de mayor relieve comercial, todo lo cual permitirá marcar la tendencia mercantil en las tres décadas finales del siglo XX.

En el capítulo importador resaltar la existencia de dos grupos claves, de un lado, los “cereales y sus harinas” que juegan un papel primordial hasta la mitad de la década de los ochenta y, de otro, el pescado congelado, que se convierte en el producto estrella de los últimos años, abasteciendo la industria conservera de la zona.

Otro tráfico significativo lo constituyen “los automóviles y sus piezas”, generando un movimiento de gran interés, motivado por la existencia de una planta industrial para la fabricación de vehículos; copando entre ambos alrededor del 40% del total, por otro lado, deben mencionarse las “maderas y corcho”, así como los “productos petrolíferos refinados”, “productos siderúrgicos” y “materiales de construcción”.

Hay que resaltar que a pesar del mayor peso específico que tienen las mercancías reseñadas, sigue existiendo una diversidad de productos comercializados en menor escala. De igual modo, se significa el salto cuantitativo del total de tráfico desde la década de los setenta a los ochenta, años en los que por término medio se incrementa en un 400%, para pasar de 6 millones de toneladas en el último lustro del siglo XX.

En el capítulo de las exportaciones referir que en los años setenta existe una prevalencia acusada del “mineral de hierro”, y a partir de los años ochenta, los “automóviles y sus piezas” y de forma especial los “materiales de construcción”, serán los que acaparen alrededor del 75% del volumen total de salidas al exterior, por lo que la concreción del comercio exportador marca unas líneas de especialización, en consonancia con la industria específica que lo determina.

2.5.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1888/2000)

El movimiento de buques se ha recogido en los cuadros 2.1 y 2.2, y en los gráficos 8 y 9. En el cuadro 2.1 se muestran las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), atendiendo a la tipología del buque, por tanto, considerando las que corresponde a los buques de vela y las que se refieren a los buques de vapor, en una cronología que abarca desde 1909 y llega al año 1941, sin embargo, no se conocen datos relativos al número de buques mercantes que arribaban al puerto, salvo para algunos años que engrosan el cuadro 2.2, en el que se observa la evolución de los indicadores, con carácter ininterrumpido desde 1960 al año 2000, contemplándose el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del buque (C.M.B.).

El cuadro 2.1 deja traslucir la preponderancia que tienen los buques a vapor sobre los de vela, a tenor de las cifras de T.R.B. que se anexionan, y se percibe la nefasta incidencia que suponen los acontecimientos bélicos en el desarrollo de la actividad portuaria, de hecho, las propias Memorias dan fe de las dificultades que se viven en el recinto portuario, a lo que habría que añadirle la propia Guerra Civil, reconociendo que... “..., en el movimiento general de buques y pasajeros se nota una baja grande, debida a la supresión de escalas de los buques trasatlánticos extranjeros durante nuestra guerra y a la casi suspensión de esta navegación actualmente”.³⁵

³⁴ Datos tomados en C.O.C.I.N.V., *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, op. cit., p. 52.

³⁵ J.O.P.V., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo...*, mem. cit., 1943, p. 72.

El cuadro 2.2 permite apreciar un crecimiento uniforme y sostenido en el número de buques, siempre alrededor de una cifra que ronda los 2000, así como en las Toneladas de Registro Bruto, que se encuentra en una cifra aproximada de 6 millones, sin embargo, esta uniformidad se altera en los últimos años analizados, en la que se alcanza un incremento muy significativo de este indicador.

En consonancia con lo expuesto, el Tamaño Medio del Buque experimentará un incremento sustancial en los últimos años contemplados en la serie, que en parte se encuentra acorde con el alza del tráfico y como ya se ha dejado de manifiesto, relacionado con los grandes resortes mercantiles, que en este tiempo evidencian las claves económicas de la ciudad, que son el pescado congelado y los automóviles.

La mejora y modernización de la flota mercante es la circunstancia que determina en mayor medida la evolución del puerto, apreciándose en los gráficos 8 y 9 la tendencia del T.M.B. y de la C.M.B., y dejando al descubierto la modernización de unas instalaciones, sobre todo y muy especialmente en la última década que se analiza.

2.5.5. PASAJEROS (1885/1985)

El movimiento de pasajeros es otra referencia a consultar a la hora de esbozar la trayectoria mercantil de un puerto. En el caso de Vigo se trasladan datos de forma continuada desde los inicios del siglo XX hasta 1985, a partir de este año las cifras sólo albergan los pasajeros en tránsito y local, por lo que no figuran en el cuadro 3.

La importancia de este tráfico a comienzos del siglo XX es referencia obligada. Citamos a modo de ejemplo, las siguientes palabras fechadas en 1910:

“Viajeros, El movimiento debido á la primera agrupación es considerable, y acaso, por cuanto á los trasatlánticos se refiere, mayor que en ningún otro puerto de la Península, solo superado entre los españoles por el de La Luz, en la Gran Canaria, que, en su privilegiada situación, recoge la circulación del Atlántico y la del Mediterráneo. A este movimiento debe el puerto de Vigo ser universalmente conocido”.³⁶

La información que se ha recogido de Memorias y documentos consultados expresan que, a pesar del descenso en el número de pasajeros tal como se aprecia en el cuadro 3, adquiere gran importancia la visita de buques de turismo, ya que alcanzaron la cifra de 80 entre 1934 y 1935, así pues, se constata que... “..., en julio de 1936 las compañías extranjeras excepto el Lloyd Brasilerio suprimen las escalas españolas y el movimiento de viajeros se desplaza a Lisboa con fatales consecuencias. Se dan cuenta que les es más económico pagar el viaje a Lisboa a los pasajeros, que abonar el impuesto de tonelaje, y los recargos de personal innecesario impuesto por la Ley de Emigración, y al terminar nuestra guerra no restablecen sus escalas más que con tantos buques”.³⁷

Estas referencias recogen las dificultades del momento y además son expresión de la competencia que ha sufrido a menudo por parte del puerto lisboeta, especialmente en coyunturas críticas, si bien, con el paso de los años se recuperaría para el puerto de Vigo ser el epicentro en el que fluye el movimiento de pasajeros, que tendría en la estación marítima el símbolo de la emigración gallega hacia Hispanoamérica. Fueron muchos los buques que recalaron en este puerto para recoger a perso-

³⁶ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo...*, mem. cit., 1911, p. 31.

³⁷ Ver M. Espárrago Fernández, *Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*, documento mecanografiado, fechado aproximadamente en 1944, A.J.O.P.V., pp. 14-15.

nas procedentes de distintos puntos de la comunidad y trasladarlos a países como Argentina, Venezuela o México donde buscaban mejores opciones de trabajo.³⁸

En conclusión, podemos decir, que en lo referente al movimiento de pasajeros se pueden apreciar dos fases muy distintas, la que tiene lugar en las primeras décadas del siglo XX, fiel reflejo del relieve de este tráfico, gracias a que aglutinaba la parte más sustancial del movimiento migratorio a nivel general, y en la segunda, años sesenta a ochenta, en la que se observa un descenso continuado en esta variable, para acabar desapareciendo el movimiento de pasajeros y quedar sólo los que se originan en tránsito.

No obstante, señalar que el declive al que aludimos es algo consustancial a todo el tráfico marítimo, entendido éste como medio de transporte, ya que en la actualidad los puertos que reflejan movimiento de pasajeros, salvo excepciones, lo que hacen es recoger el tránsito de los cruceros.

2.5.6. PESCA (1926-2000)

En la transición del siglo XVIII al XIX uno de los motivos que contribuyeron al despegue del puerto de Vigo sería el auge de la industria salazonera, colaborando de forma decisiva la llegada de catalanes que incorporaron artes de pesca desconocidas en la zona, por lo que fueron pioneros en la industrialización al instalar sus viviendas y proyectar las factorías que propiciaron el crecimiento de la actividad pesquera y por añadidura el progreso de la propia ciudad.³⁹

Las especies que se capturaban eran variadas, citamos las sardinas, pescadas o merluzas, congrios, abadejos, rodaballos, fanecas, mújeles, caballas, lubinas, escachos, jureles, sollas, lenguados y meros; todos ellos aparecen reseñados en documentos antiguos, a los que además se acompañan ciertas clases de mariscos, entre los que sobresalen las nécoras, centollas, percebes, ostras y almejas.

Y de todas ellas, la sardina pasará a ser la especie que mayor peso relativo detenta en la estructura económica de Vigo, y será a partir del siglo XIV, al superar la escasez de la sal, cuando se produzca ese protagonismo indiscutible de uno de los elementos cuyas coyunturas adversas marcarían períodos de decadencia general y de hambrunas para la sociedad de siglos anteriores.⁴⁰

A través de las Memorias editadas por la Junta de Obras, se tienen noticias relativas al sector, aunque no mantengan continuidad en lo que a cifras de tráfico se refiere, hasta la década de los años treinta del siglo pasado. Traemos a colación algunas consideraciones, que dejan traslucir la realidad económica a finales del siglo XIX, de una de las bases sobre la que se ha desarrollado el puerto de Vigo, de modo que, tras relatar las dificultades de atracar los barcos para desembarcar la pesca, en momentos donde la agitación producida por el viento lo impide, hay que añadir:

“... , no teniendo medio alguno de embarcar ni desembarcar pasajeros ni mercancías, más que en la playa, y verificando todas las operaciones á hombros, puesto que al varar las lanchas con el agua correspondiente á su calado, desde ellas tienen que cargar los obremos que se dedican á estas faenas, cuanto se embarca y desembarca en la Ribera del Berbés. Con la pesca de los vapores hay que hacer dos transbordos, uno desde el vapor á una lancha ó bote, y otro desde esta á tierra.

Con sistema tan primitivo, parece imposible que haya llegado el movimiento en la Ribera del Berbés á las cifras que arroja la estadística... Pescado fresco, 5.651.211 kilogramos, de los cuales la mitad próximamente (sic) se remite á lomo á los pueblos próximos, y lo demás se destina al consumo de las fábricas y mercado local... Además se descargaron 62.121 kilos de pescado salado de las fábricas de la orilla opuesta...”.⁴¹

³⁸ Ver M. Espárrago Fernández, *Aspecto comercial y económico...*, op. cit., pp. 20-22.

³⁹ Ver el apartado de la Historia del Puerto de Vigo en el que se dan noticias de este importante capítulo.

⁴⁰ J.O.P.V., *O Berbés*, op. cit., s/p.

⁴¹ J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1890 á 1892*, Vigo, Establecimiento Tipográfico de Lema Hijos, 1892, pp. 12-13.

Ya en el siglo XX se ha recogido otro testimonio, reflejo de la historia económica de la localidad unida al puerto de Vigo, a la pesca y a su relación con la industria conservera, elementos indisolubles que...

“..., tiene en este puerto una importancia excepcional. Es su venero de riqueza y base de vida en la comarca... En este año de 1910 han trabajado en esa Bahía 38 fábricas de conserva de pescado, variando su producción entre 1.500 y 75.000 cajas. En total se habrán fabricado unas 420.250 cajas; reducidos los diferentes tamaños á caja de 100 latas, de unos 18 kilogramos de peso neto, haciendo un total de 7.564.500 kilogramos de sardina preparada, cuyo valor en venta puede estimarse, en números redondos, en unos 8 millones de pesetas”.⁴²

El peso específico del sector pesquero para una gran parte del siglo XX, puede verse a través de la información que se presenta en varios cuadros, uno de ellos, el cuadro 4.1, trasladará las toneladas y el valor de la pesca fresca desde el año 1926 a 1960; en él los valores representados responden a un crecimiento sostenido y proporcional, y en cuanto a la evolución del valor de la tonelada, decir que en dos décadas asciende considerablemente.

En el cuadro 4.2 se muestran los últimos años del siglo XX, distinguiendo entre la pesca fresca, el bacalao y la pesca congelada, así como su valor en 1ª venta y por toneladas, siendo los gráficos 10 y 11 los que recogen estos detalles. En conjunto, el total de pesca fresca presenta unos valores muy estables para todo el periodo analizado; contribuyendo a ello el aumento en moluscos y el descenso en peces, con la consiguiente alza en el valor total, de forma muy especial a partir de la mitad de la década de los años setenta.

En cuanto a la pesca congelada referir que se inicia en los sesenta, destacando su rápido crecimiento en los primeros años que se contemplan, hasta estabilizarse a partir de la década de los setenta. En esta actividad fue decisiva la creación en 1960 de la factoría Pescanova, colaborando al desarrollo del sector, lo que implicaría que se constituyera una gran flota de buques congeladores, que acabaron convirtiendo a Vigo en un puerto de referencia a nivel mundial.⁴³

No obstante, se aprecia como en la última década se produce un descenso acusado en el volumen de pesca congelada, que repercute en el volumen de pesca total y que pone de manifiesto un estancamiento o saturación del sector, en el que tiene su influencia el seguimiento de las líneas impuestas por la política comunitaria en esta materia. Asimismo, habría que resaltar el espectacular incremento del valor de la tonelada, que en los últimos veinte años ha triplicado sus cifras.

2.5.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen de la actividad comercial en las últimas décadas del siglo XX, quedará planteado en las tablas 1 a 6, la primera de ellas permite distinguir la relación entre el tráfico de cabotaje y el exterior, que se mantiene en una proporción similar, al menos hasta el último lustro, en donde el predominio del capítulo exterior se hace ostensible.

Las mercancías embarcadas y desembarcadas dentro del tráfico exterior es la información que alberga la tabla 2, mostrando la uniformidad que en su cuantía ha tenido esta relación en los últimos veinte años.

En la tabla 3 se constata el tonelaje de mercancías movidas atendiendo a su presentación. Y de nuevo puede valorarse el tráfico marítimo en términos de semejanza, pues se aprecian unos volúmenes muy similares en los distintos conceptos, hasta mediados de la década de los ochenta, donde el

⁴² J.O.P.V., Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo..., mem. cit., 1911, p.32.

⁴³ J. Gómez Aller, *Historias del Puerto. Vigo y el mar*, op. cit., pp. 89-92.

apartado de la mercancía general empieza a ganar terreno en relación al resto de epígrafes; de algún modo, se refleja una cierta falta de especialización, a excepción de la pesca, que en la modalidad de fresca no se traslada a estos apartados. En los últimos años se percibe el incremento de la mercancía en contenedores, acorde con las tendencias actuales en el transporte marítimo.

La tabla 4 reconoce la principal actividad comercial de este puerto, apreciándose de forma clara como en un periodo de casi cuarenta años, existe una gran estabilidad en el conjunto de las toneladas de pesca fresca. Habría que resaltar como el aumento que experimenta la flota congeladora no incide de forma directa en el volumen de toneladas de pesca fresca, por lo que podemos hablar de complementariedad y, en definitiva, de un incremento del interés del sector pesquero en el conjunto de los años que referimos, valoraciones que se deducen del estudio que ya hicimos y comentamos en su momento.

El tráfico en contenedores y los indicadores relacionados se anexionan en la tabla 5, descubriendo el auge que tiene lugar desde mediados de la década de los años setenta. Especialmente, se hace hincapié en la trayectoria que sigue el índice de contenerización, pues experimenta un rápido crecimiento al principio y después mantiene una estabilidad alrededor del 40%, con ligera tendencia alcista en los últimos años del siglo XX.

La tabla 6 manifiesta el gradual descenso del número de pasajeros que, tras la estabilización de los primeros años de la década de los ochenta, deja de figurar en la serie, por la circunstancia ya referida de albergar sólo pasajeros en tránsito y local. Asimismo, indicar una cierta estabilidad del número de buques, salvo el pico que se aprecia en los años 1989-90, sin embargo, las Toneladas de Registro Bruto sí que experimentan un alza a finales del siglo XX, reflejando un cierto dinamismo de la actividad comercial, a pesar de que el número de buques es bastante estable.

La ampliación del Terminal de transbordadores de Bouzas es uno de los proyectos más trascendentes llevados a cabo por la Autoridad Portuaria. En el *Plan Especial de Ordenación del Puerto* se contempla la expansión del muelle del Arenal, para dar respuesta a la tendencia creciente del tráfico de mercancía general, atendiendo muy particularmente al capítulo de la mercancía que se transporta en contenedores.

El puerto de Vigo presta servicio a la zona Sur de Galicia, al Norte de Portugal y a parte de la meseta castellana, con un predominio de las manufacturas, en donde prima la calidad de los productos que mejor definen sus tráficos, teniendo un gran reconocimiento a nivel mundial, por su condición de puerto pesquero por excelencia.⁴⁴

REGISTRO DE MEMORIAS

1887-1888, 1888-1889, 1889-1890, 1890-1891, 1891-1892, 1892-1893, 1893-1894, 1894-1895, 1895-1896, 1898-1899, 1900-1902, 1903-1904, 1905-1907, 1908, 1909, 1910, 1926, 1931, 1932-1941, 1940-1960, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.apvigo.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.V.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo.

J.O.P.V.- Junta de Obras Puerto de Vigo.

A.P.V.- Autoridad Portuaria de Vigo.

⁴⁴ J. Pedrosa Vicente, "Vigo: La ampliación del Terminal de Transbordadores de Bouzas", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 158-159.

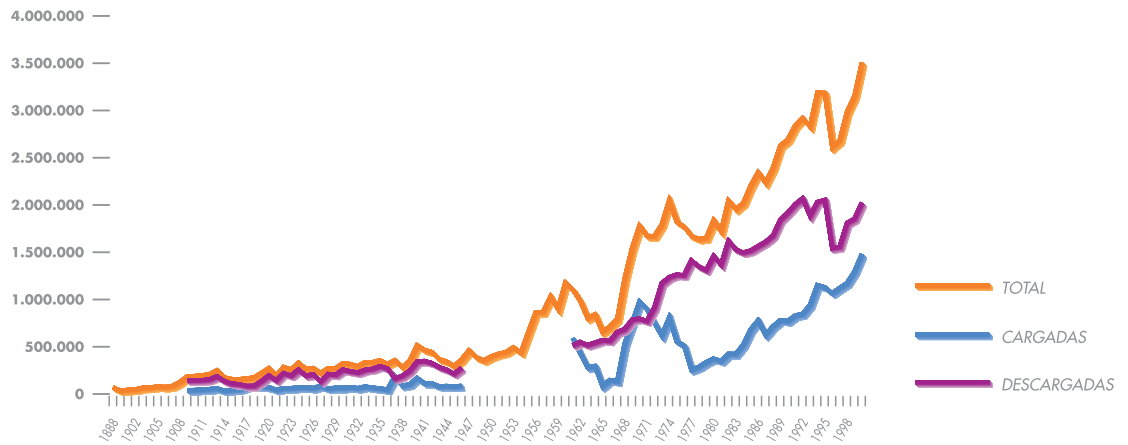


Infografía del Puerto de Vigo. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Vigo (1888-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1888	20.440	51.751	72.191	1950			400.000
1900			39.000	1951			428.000
1901			47.000	1952			446.000
1902			52.000	1953			497.000
1903			69.000	1954			442.000
1904			71.000	1955			656.000
1905			83.000	1956			867.000
1906			77.000	1957			870.000
1907			88.000	1958			1.034.000
1908			129.000	1959			903.000
1909	43.996	145.702	189.698	1960			1.181.000
1910	44.896	148.101	192.997	1961	592.063	516.107	1.108.170
1911	51.797	148.838	200.635	1962	432.190	553.510	985.700
1912	54.700	156.130	210.830	1963	283.246	521.233	804.479
1913	63.787	190.272	254.059	1964	299.069	545.999	845.068
1914	38.191	140.372	178.563	1965	85.633	573.051	658.684
1915	48.128	112.867	160.995	1966	150.899	566.321	717.220
1916	52.992	106.358	159.350	1967	138.100	658.157	796.257
1917	79.045	87.670	166.715	1968	535.101	690.119	1.225.220
1918	89.494	88.596	178.090	1969	757.202	788.622	1.545.824
1919	86.042	139.308	225.350	1970	981.537	801.006	1.782.543
1920	75.958	200.157	276.115	1971	900.724	775.319	1.676.043
1921	47.330	147.560	194.890	1972	755.742	916.199	1.671.941
1922	65.176	224.069	289.245	1973	619.960	1.174.824	1.794.784
1923	64.592	198.043	262.635	1974	810.316	1.238.034	2.048.350
1924	72.217	261.809	334.026	1975	561.925	1.265.900	1.827.825
1925	73.048	197.319	270.367	1976	516.764	1.258.814	1.775.578
1926	65.793	212.140	277.933	1977	259.293	1.416.642	1.675.935
1927	90.051	135.730	225.781	1978	289.150	1.353.104	1.642.254
1928	60.863	215.042	275.905	1979	340.050	1.313.889	1.653.939
1929	68.641	206.812	275.453	1980	377.792	1.462.236	1.840.028
1930	67.138	261.266	328.404	1981	352.958	1.370.330	1.723.288
1931	76.102	243.770	319.872	1982	427.583	1.622.363	2.049.946
1932	64.980	230.655	295.635	1983	426.482	1.531.327	1.957.809
1933	82.457	258.249	340.706	1984	524.281	1.499.386	2.023.667
1934	69.994	269.117	339.111	1985	686.320	1.520.477	2.206.797
1935	62.876	297.428	360.304	1986	780.937	1.567.209	2.348.146
1936	48.384	272.738	321.122	1987	627.397	1.612.166	2.239.563
1937	194.165	165.957	360.122	1988	717.489	1.676.882	2.394.371
1938	90.767	195.341	286.108	1989	783.929	1.846.141	2.630.070
1939	105.398	248.227	353.625	1990	774.514	1.919.880	2.694.394
1940	173.394	346.059	519.453	1991	833.106	2.009.199	2.842.305
1941	116.896	352.509	469.405	1992	849.284	2.072.502	2.921.786
1942	116.200	330.634	446.834	1993	944.277	1.888.781	2.833.058
1943	83.727	287.233	370.960	1994	1.155.323	2.034.194	3.189.517
1944	87.955	259.719	347.674	1995	1.132.873	2.055.180	3.188.053
1945	81.726	217.244	298.970	1996	1.069.078	1.546.172	2.615.250
1946	89.305	279.191	368.496	1997	1.124.324	1.559.778	2.684.102
1947			464.000	1998	1.176.305	1.811.321	2.987.626
1948			392.000	1998	1.297.527	1.856.674	3.154.201
1949			359.000	2000	1.482.217	2.026.219	3.508.436

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Vigo (1888-2000)



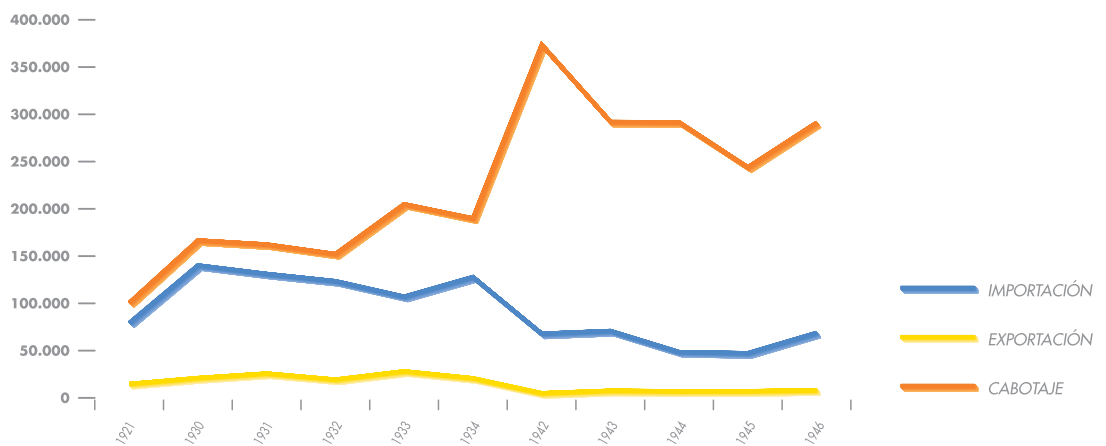
Fuente: Cuadro I.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Vigo (1921/1946) Toneladas

Años	Descargadas			Cargadas			Total	Total	
	Altura	Cabotaje	Total	Altura	Cabotaje	Total		Altura	Cabotaje
1921	79.316	68.244	147.560	14.927	32.403	47.330	194.890	94.243	100.647
1930	140.356	120.910	261.266	21.216	45.922	67.138	328.404	161.572	166.832
1931	131.379	112.391	243.770	25.985	50.117	76.102	319.872	157.364	162.508
1932	123.690	106.965	230.655	19.565	45.415	64.980	295.635	143.255	152.380
1933	107.251	150.998	258.249	28.317	54.140	82.457	340.706	135.568	205.138
1934	128.073	141.044	269.117	20.935	49.059	69.994	339.111	149.008	190.103
1942	68.129	262.505	330.634	5.169	111.031	116.200	446.834	73.298	373.536
1943	71.032	216.201	287.233	7.784	75.943	83.727	370.960	78.816	292.144
1944	48.712	211.007	259.719	7.197	80.758	87.955	347.674	55.909	291.765
1945	47.489	169.755	217.244	7.305	74.421	81.726	298.970	54.794	244.176
1946	68.968	210.223	279.191	8.235	81.070	89.305	368.496	77.203	291.293

Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Vigo (1921/1946)



Fuente: Cuadro I.2.

Tráfico exterior A.P. de Vigo (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	38	283	Mineral de hierro	66	1.130
Maderas y corcho	14	101	Materiales de construcción	9	158
Carbón y coque de petróleo	10	76	Automóviles y sus piezas	5	83
Productos siderúrgicos	7	54	Aceites y grasas	2	30
Productos petrolíferos refinados	7	50	Productos siderúrgicos	2	27
Maquinaria y repuestos	6	43	Resto mercancías	17	291
Automóviles y sus piezas	4	31	Total	100	1.719
Pescado congelado	4	29			
Aceites y grasas	2	14			
Resto mercancías	8	60			
Total	100	741			

Gráfico 3.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

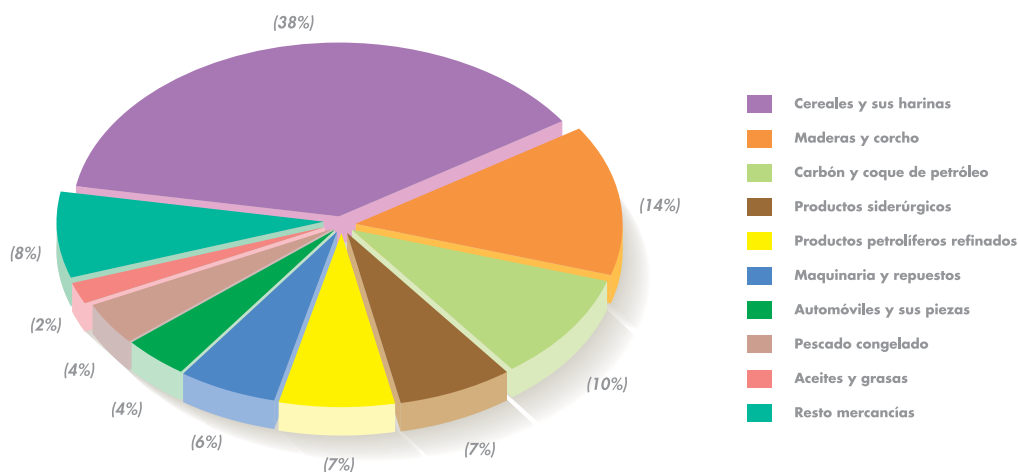
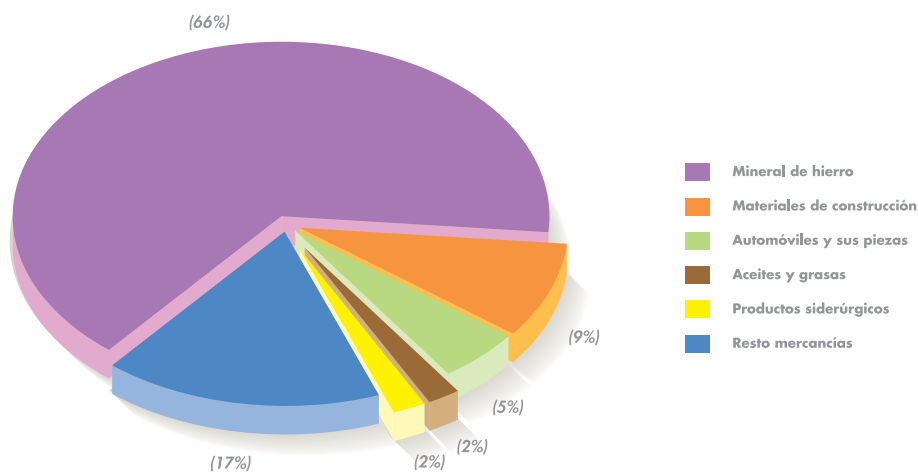


Gráfico 3.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vigo (1981-1985) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	50	1.339	Materiales de construcción	55	1.064
Pescado congelado	13	340	Automóviles y sus piezas	20	382
Automóviles y sus piezas	11	296	Mineral de hierro	4	83
Maderas y corcho	6	147	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	2	45
Productos petrolíferos refinados	5	136	Resto mercancías	19	364
Productos siderúrgicos	3	80	Total	100	1.938
Chatarra de hierro	2	47			
Resto mercancías	10	277			
Total	100	2.662			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

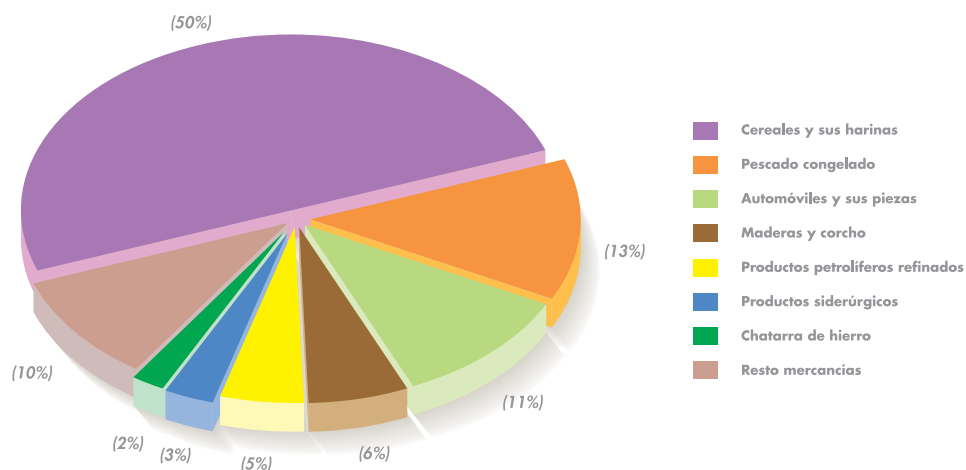
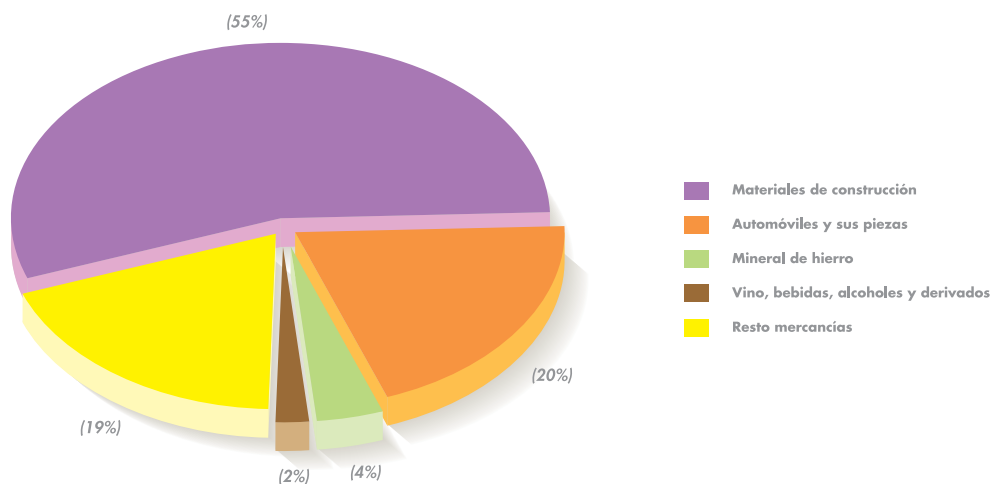


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vigo (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Pescado congelado	22	611	Materiales de construcción	65	2.006
Automóviles y sus piezas	16	457	Automóviles y sus piezas	11	341
Maderas y corcho	10	296	Maquinaria y repuestos	3	81
Cereales y sus harinas	10	285	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	1	42
Productos petrolíferos refinados	5	143	Maderas y corcho	1	30
Materiales de construcción	4	116	Conservas	1	19
Productos siderúrgicos	3	76	Resto mercancías	18	544
Chatarra de hierro	2	63	Total	100	3.063
Otros productos alimenticios	2	50			
Resto mercancías	26	741			
Total	100	2.838			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

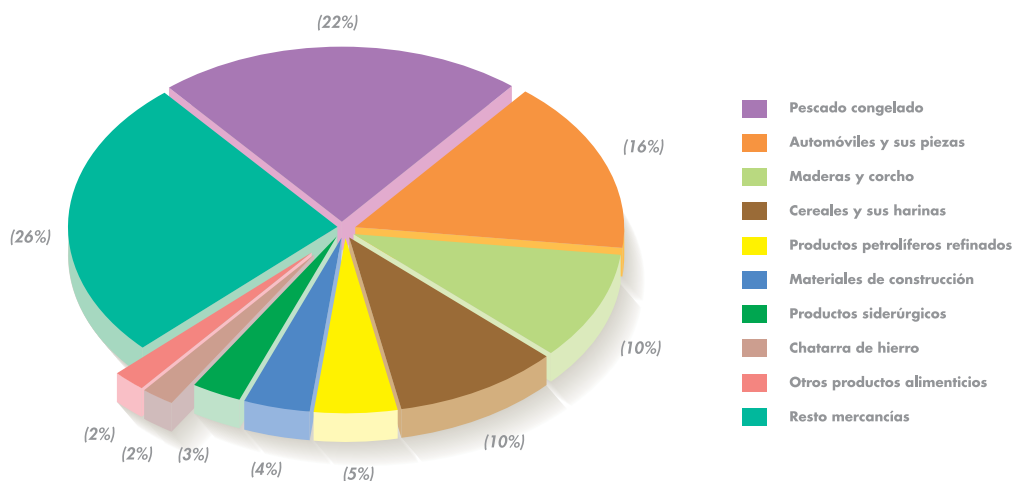
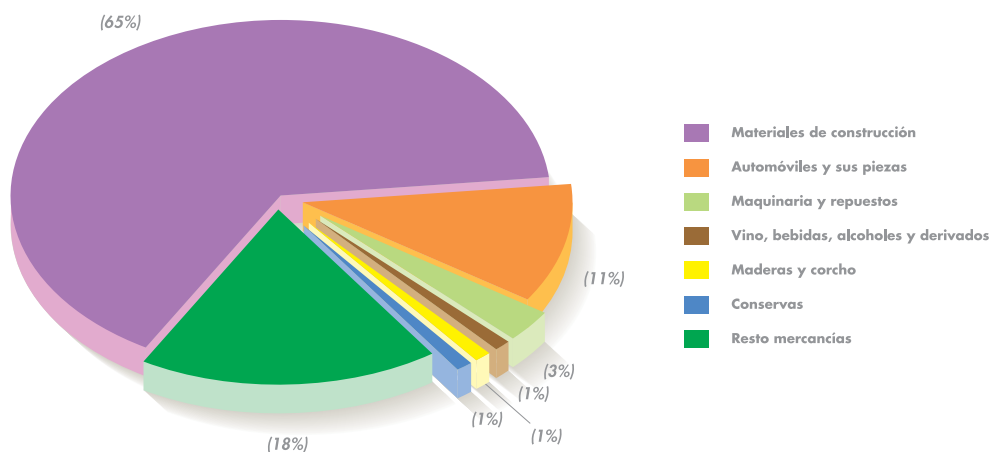


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vigo (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Pescado congelado	26	1.066	Materiales de construcción	62	2.710
Automóviles y sus piezas	18	731	Automóviles y sus piezas	15	670
Maderas y corcho	10	427	Pescado congelado	2	94
Materiales de construcción	9	373	Maderas y corcho	2	72
Productos petrolíferos refinados	6	248	Maquinaria y repuestos	1	33
Productos siderúrgicos	3	129	Conservas	1	23
Frutas, hortalizas y legumbres	3	103	Resto mercancías	18	778
Cereales y sus harinas	2	82	Total	100	4.380
Cemento y clinker	2	74			
Otros productos alimenticios	2	69			
Resto mercancías	19	768			
Total	100	4.070			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

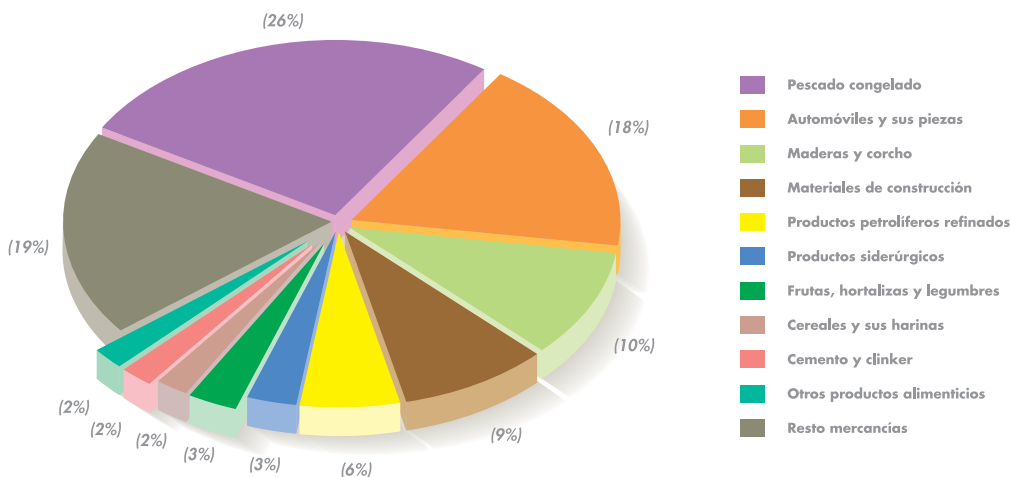
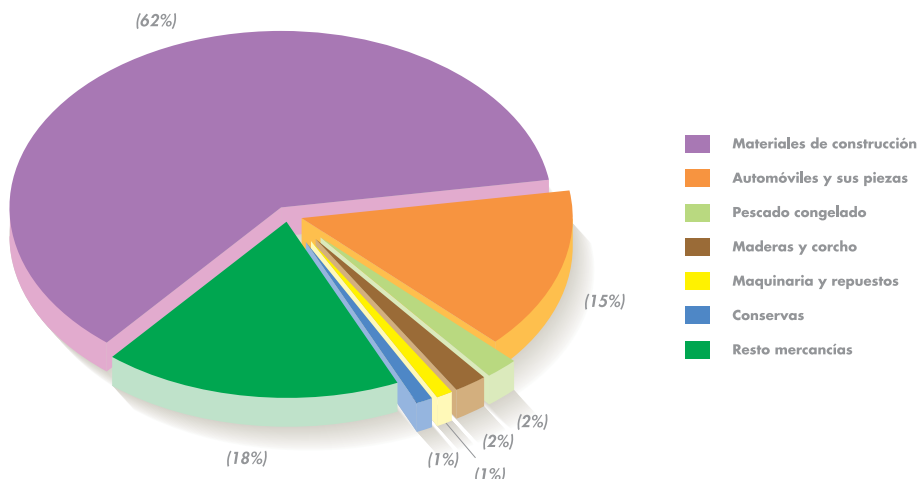


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Vigo (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Pescado congelado	25	1.520	Otros minerales y residuos metálicos	44	2.371
Automóviles y sus piezas	15	909	Automóviles y sus piezas	25	1.358
Otros minerales y residuos metálicos	14	852	Materiales de construcción	4	232
Maderas y corcho	11	680	Pescado congelado	3	150
Otros productos alimenticios	10	627	Maquinaria y repuestos	2	92
Productos siderúrgicos	5	282	Otros productos alimenticios	2	89
Frutas, hortalizas y legumbres	2	129	Resto mercancías	21	1.132
Productos químicos	2	107	Total	100	5.424
Maquinaria y repuestos	2	102			
Resto mercancías	15	920			
Total	100	6.128			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

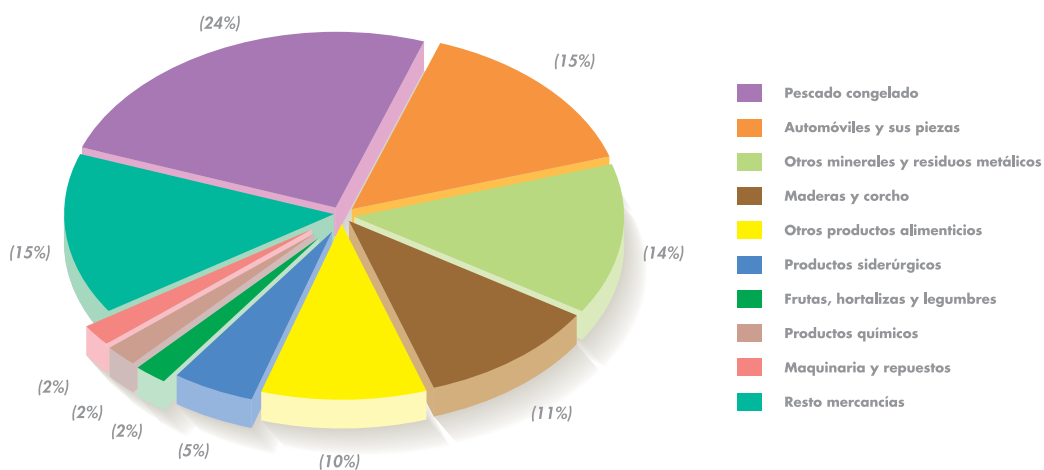
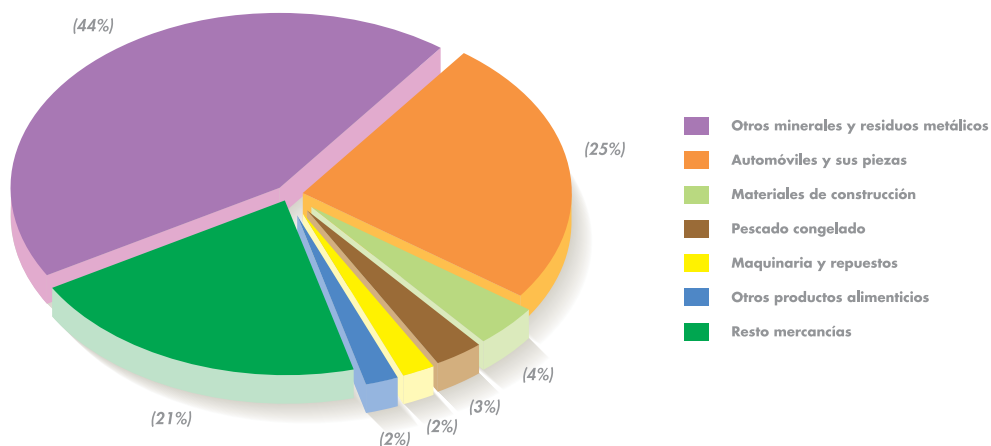


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Tonelaje de registro bruto buques mercantes entrados A.P. de Vigo (1909-1941)

Años	T.R.B.			Años	T.R.B.		
	Vela	Vapor	Total		Vela	Vapor	Total
1909	17.580	3.131.557	3.149.137	1926	50.717	7.151.790	7.202.507
1910	19.035	3.712.611	3.731.646	1927	51.988	7.004.376	7.056.364
1911	20.678	3.975.348	3.996.026	1928	47.850	7.926.200	7.974.050
1912	23.016	4.689.431	4.712.447	1929	49.559	8.257.671	8.307.230
1913	24.635	4.064.016	4.088.651	1930	46.885	8.388.654	8.435.539
1914	21.727	3.797.709	3.819.436	1931	48.670	7.060.143	7.108.813
1915	22.318	2.024.020	2.046.338	1932	36.032	6.955.514	6.991.546
1916	22.606	1.288.152	1.310.758	1933	27.111	6.564.215	6.591.326
1917	23.995	600.005	624.000	1934	23.460	6.399.368	6.422.828
1918	26.750	351.203	377.953	1935	23.258	6.249.789	6.273.047
1919	48.182	1.058.724	1.106.906	1936	14.109	4.255.847	4.269.956
1920	51.784	2.284.997	2.336.781	1937	17.401	1.323.000	1.340.401
1921	57.607	5.122.205	5.179.812	1938	18.910	1.622.247	1.641.157
1922	54.204	5.983.716	6.037.920	1939	22.443	2.093.514	2.115.957
1923	57.561	6.258.481	6.316.042	1940	27.458	1.897.568	1.925.026
1924	59.214	7.077.082	7.136.296	1941	19.648	1.594.620	1.614.268
1925	50.230	6.930.120	6.980.350				

Fuente: PUERTO DEVIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

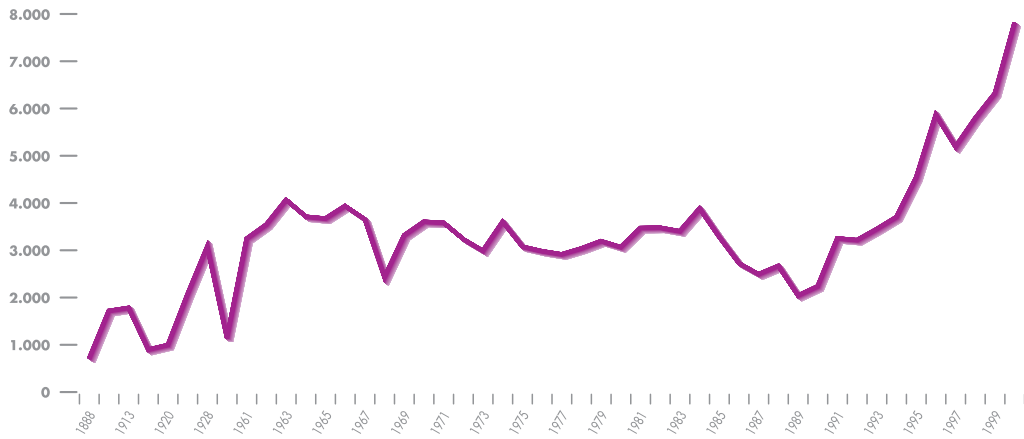
Cuadro 2.2. Movimiento de buques entrados A.P. de Vigo (1888/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1888	1.421	994.966	700	51	1977	2.405	6.994.340	2.908	697
1910	2.181	3.731.646	1.711	88	1978	2.025	6.139.545	3.032	811
1913	2.304	4.088.651	1.775	110	1979	1.991	6.347.427	3.188	831
1916	1.471	1.310.758	891	108	1980	1.845	5.648.046	3.061	997
1920	2.363	2.336.781	989	117	1981	1.696	5.877.319	3.465	1.016
1921	2.510	5.179.812	2.064	78	1982	1.834	6.367.773	3.472	1.118
1928	2.598	7.974.050	3.069	106	1983	1.765	5.996.486	3.397	1.109
1937	1.179	1.340.401	1.137	305	1984	1.523	5.903.826	3.876	1.329
1961	1.772	5.737.600	3.238	625	1985	1.813	5.931.845	3.272	1.217
1962	1.667	5.896.600	3.537	591	1986	2.056	5.591.159	2.719	1.142
1963	1.614	6.550.963	4.059	498	1987	2.227	5.538.621	2.487	1.006
1964	1.612	5.972.593	3.705	524	1988	1.964	5.228.371	2.662	1.219
1965	1.661	6.088.029	3.665	397	1989	3.324	6.765.559	2.035	791
1966	1.631	6.411.010	3.931	440	1990	3.123	6.962.957	2.230	863
1967	1.734	6.326.736	3.649	459	1991	2.103	6.825.340	3.246	1.352
1968	1.263	3.056.977	2.420	970	1992	2.053	6.587.998	3.209	1.423
1969	2.022	6.690.561	3.309	765	1993	1.836	6.318.969	3.442	1.543
1970	1.964	7.065.039	3.597	908	1994	2.050	7.577.541	3.696	1.556
1971	1.943	6.947.813	3.576	863	1995	1.984	8.988.011	4.530	1.607
1972	2.095	6.764.061	3.229	798	1996	1.911	11.195.336	5.858	1.369
1973	2.112	6.299.066	2.983	850	1997	2.123	11.001.300	5.182	1.264
1974	2.057	7.395.396	3.595	996	1998	2.233	12.920.609	5.786	1.338
1975	2.202	6.762.752	3.071	830	1999	2.498	15.766.133	6.312	1.263
1976	2.467	7.338.874	2.975	720	2000	2.554	19.944.839	7.809	1.374

Fuente: PUERTO DE VIGO. Memorias años diversos. Elaboración propia.

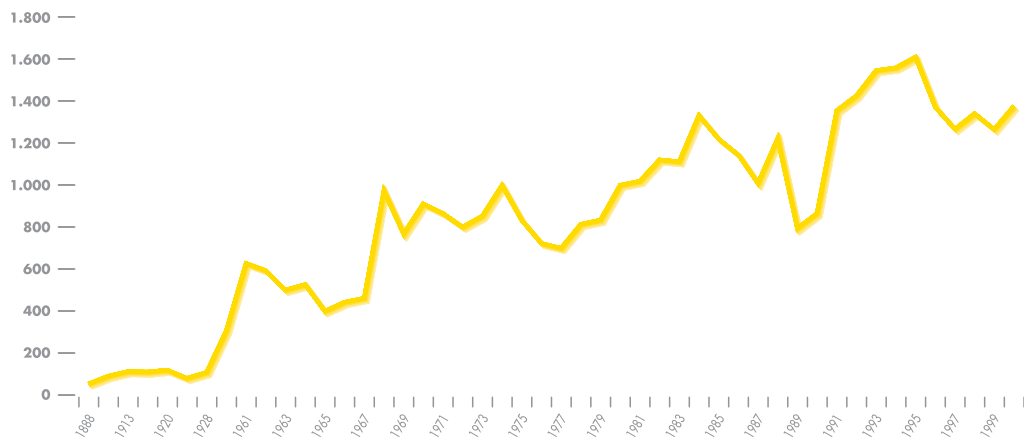
Nota: En el año 1921 están incluidos los buques de guerra

Gráfico 8. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Vigo (1888/2000)



Fuente: Cuadro 2.2.

Gráfico 9. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Vigo (1880/2000)



Fuente: Cuadro 2.2.

Cuadro 3. Pasajeros A.P. de Vigo (1885/1985)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1885	4.367	1920	67.438	1942	3.232	1964	39.464
1888	10.827	1921	51.187	1943	2.408	1965	36.731
1900	12.177	1922	44.705	1944	1.351	1966	37.757
1901	10.551	1923	52.327	1945	3.289	1967	36.066
1902	15.230	1924	55.547	1946	4.184	1968	32.736
1903	12.122	1925	45.471	1947	87.738	1969	31.808
1904	21.249	1926	41.249	1948	17.003	1970	28.127
1905	22.328	1927	43.192	1949	35.268	1971	24.252
1906	27.439	1928	46.051	1950	38.692	1972	19.547
1907	38.648	1929	46.794	1951	38.132	1973	13.653
1908	60.142	1930	42.656	1952	44.150	1974	13.257
1909	48.573	1931	33.641	1953	38.996	1975	11.023
1910	63.305	1932	27.480	1954	43.482	1976	7.039
1911	67.327	1933	21.516	1955	54.764	1977	4.703
1912	89.577	1934	16.048	1956	43.189	1978	2.877
1913	82.717	1935	15.709	1957	47.546	1979	4.757
1914	74.637	1936	9.150	1958	43.443	1980	2.312
1915	40.489	1937	1.933	1959	35.008	1981	4.185
1916	33.091	1938	5.505	1960	38.023	1982	1.755
1917	18.470	1939	3.277	1961	40.884	1983	2.371
1918	9.655	1940	2.388	1962	42.381	1984	2.958
1919	34.846	1941	4.670	1963	39.471	1985	2.157

Fuente: PUERTO DEVIGO. Memoria años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los datos se refieren a pasajeros entrados y salidos. A partir de 1986, la A.P. de Vigo sólo tiene movimiento de pasajeros en tránsito y local.

Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. de Vigo (1926-1960) Toneladas

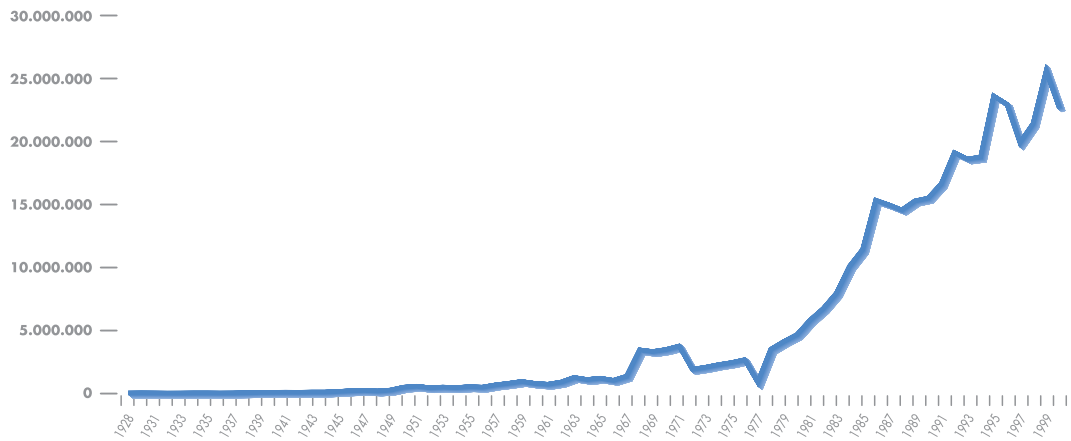
Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (Pesetas)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (Pesetas)
1926	27.845			1944	51.474	101.256	1.967
1927	29.561			1945	65.018	153.372	2.359
1928	34.662	23.120		1946	54.123	207.456	3.833
1930	31.927	30.069	942	1947	61.813	240.106	3.884
1931	45.396	24.943	549	1948	55.612	186.254	3.349
1932	39.582	18.588	470	1949	59.608	260.272	4.366
1933	44.788	21.368	477	1950	88.568	488.571	5.516
1934	55.948	27.420	490	1951	74.533	567.733	7.617
1935	63.881	27.959	438	1952	61.196	448.278	7.325
1936	47.181	21.712	460	1953	67.974	496.857	7.310
1937	60.620	26.452	436	1954	72.597	459.166	6.325
1938	58.880	45.028	765	1955	81.685	526.560	6.446
1939	45.241	77.749	1.719	1956	78.617	490.831	6.243
1940	50.755	84.564	1.666	1957	81.347	670.453	8.242
1941	38.970	93.788	2.407	1958	79.820	794.212	9.950
1942	32.556	87.232	2.679	1959	90.340	944.004	10.449
1943	43.322	101.690	2.347	1960	76.093	795.359	10.452

Fuente: PUERTO DEVIGO e INE. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pesca A.P. de Vigo (1961-2000) Toneladas

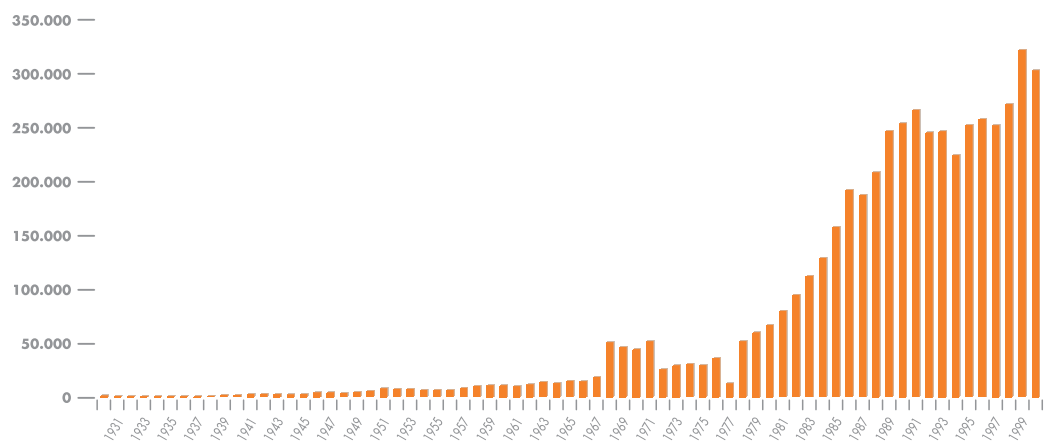
Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Bacalao verde	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total					
1961	9.423	217	65.170	74.810	723.033	0	0	74.810	9.665
1962	12.679	162	66.504	79.345	890.449	6.377	0	85.722	11.222
1963	17.140	75	74.669	91.884	1.261.425	5.472	0	97.356	13.728
1964	13.168	54	74.353	87.575	1.097.458	4.677	22.445	114.697	12.532
1965	18.564	63	62.654	81.281	1.203.088	6.893	49.986	138.160	14.802
1966	16.833	243	55.932	73.008	1.033.950	7.332	55.838	136.178	14.162
1967	18.817	257	55.381	74.455	1.352.857	11.224	66.716	152.395	18.170
1968	14.356	297	54.011	68.664	3.449.815	0	104.794	173.458	50.242
1969	17.023	200	55.062	72.285	3.317.995	0	110.101	182.386	45.902
1970	26.796	165	52.188	79.149	3.475.288	0	109.481	188.630	43.908
1971	25.087	187	47.905	73.179	3.746.288	0	109.438	182.617	51.193
1972	25.119	391	49.995	75.505	1.909.489	11.288	100.228	187.021	25.290
1973	16.324	624	54.480	71.428	2.064.338	10.335	102.065	183.828	28.901
1974	18.215	221	56.086	74.522	2.272.525	8.409	95.151	178.082	30.495
1975	17.618	305	65.778	83.701	2.435.092	8.904	92.007	184.612	29.093
1976	17.477	195	56.908	74.580	2.663.893	7.297	102.771	184.648	35.719
1977	16.380	247	54.809	71.436	869.434	7.576	95.024	174.036	12.171
1978	16.683	225	51.152	68.060	3.489.982	6.525	108.603	183.188	51.278
1979	15.455	222	53.582	69.259	4.108.714	6.014	100.710	175.983	59.324
1980	16.917	245	53.093	70.255	4.655.142	5.234	103.213	178.702	66.261
1981	16.720	305	55.950	72.975	5.808.535	3.593	117.138	193.706	79.596
1982	16.158	327	54.697	71.182	6.719.410	2.971	95.537	169.690	94.398
1983	15.239	224	55.482	70.945	7.936.579	2.429	69.321	142.695	111.869
1984	14.916	273	63.168	78.357	10.068.404	4.813	90.573	173.743	128.494
1985	14.972	196	57.398	72.566	11.398.780	9.026	115.339	196.931	157.082
1986	15.252	171	64.616	80.039	15.324.614	11.850	100.943	192.832	191.464
1987	17.232	179	62.663	80.074	14.965.298	7.189	115.093	202.356	186.893
1988	15.964	193	53.966	70.123	14.551.033	6.686	100.330	177.139	207.507
1989	15.584	215	46.238	62.037	15.266.028	9.139	119.878	191.054	246.079
1990	15.474	378	45.372	61.224	15.484.132	8.369	106.293	175.886	252.910
1991	15.505	397	46.659	62.561	16.616.857	14.312	66.644	143.517	265.610
1992	32.127	474	45.533	78.134	19.098.545	7.009	56.070	141.213	244.433
1993	31.518	785	43.414	75.717	18.600.634	5.120	65.372	146.209	245.660
1994	35.740	749	47.347	83.836	18.737.574	7.575	61.029	152.440	223.503
1995	35.680	860	57.292	93.832	23.596.741	0	57.295	151.127	251.479
1996	35.862	843	52.598	89.303	22.949.749	0	59.274	148.577	256.987
1997	36.105	777	42.269	79.151	19.877.338	4.119	60.518	143.788	251.132
1998	36.610	720	41.650	78.980	21.386.817	1.875	63.433	144.288	270.788
1999	37.352	800	41.465	79.617	25.568.606	2.651	71.726	153.994	321.145
2000	38.768	291	35.897	74.956	22.634.433	871	75.371	151.198	301.970

Gráfico 10. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Vigo (1828-2000)



Fuente: Cuadros 4.1 y 4.2.

Gráfico 11. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Vigo (1930-2000)

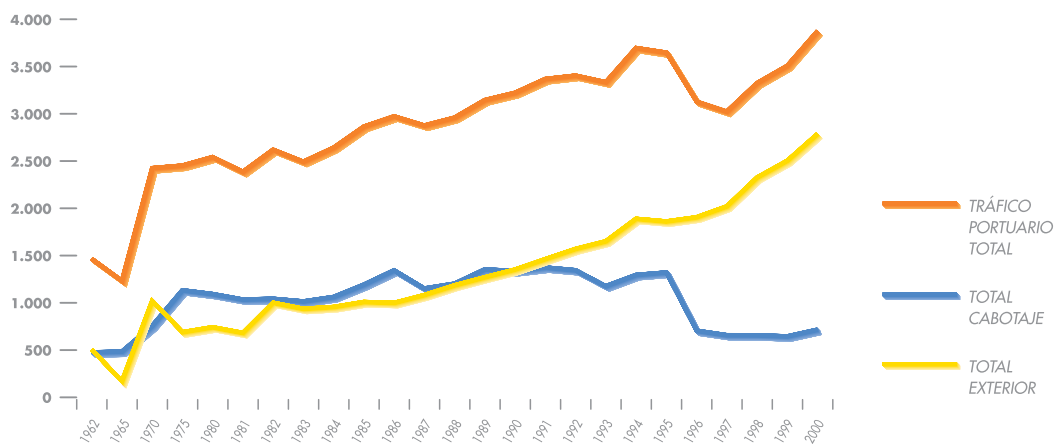


Fuente: Cuadros 4.1 y 4.2.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Vigo (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.469	1.236	2.428	2.455	2.545	2.389	2.623	2.496	2.644	2.867	2.976	2.879	2.962
Total cabotaje (I)	479	487	759	1.136	1.096	1.038	1.046	1.018	1.065	1.195	1.347	1.155	1.206
Total exterior (I)	507	172	1.023	692	745	685	1.004	940	959	1.012	1.002	1.085	1.188
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	3.148	3.225	3.371	3.407	3.337	3.699	3.650	3.132	3.026	3.327	3.510	3.877	
Total cabotaje (I)	1.357	1.340	1.377	1.348	1.179	1.298	1.324	708	661	660	648	719	
Total exterior (I)	1.273	1.355	1.465	1.573	1.654	1.892	1.864	1.908	2.023	2.328	2.506	2.789	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

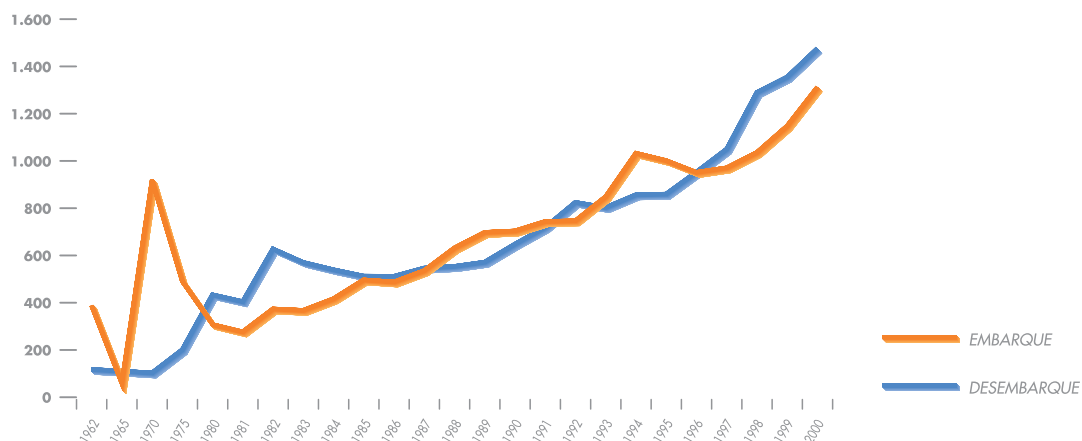


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Vigo (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	388	60	919	491	309	278	375	369	418	498	489	537	633
Desembarque	119	112	104	202	435	406	629	572	541	514	513	548	555
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	699	705	745	748	850	1.034	1.003	953	972	1.037	1.149	1.313	
Desembarque	573	649	720	826	804	858	861	954	1.051	1.291	1.356	1.477	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



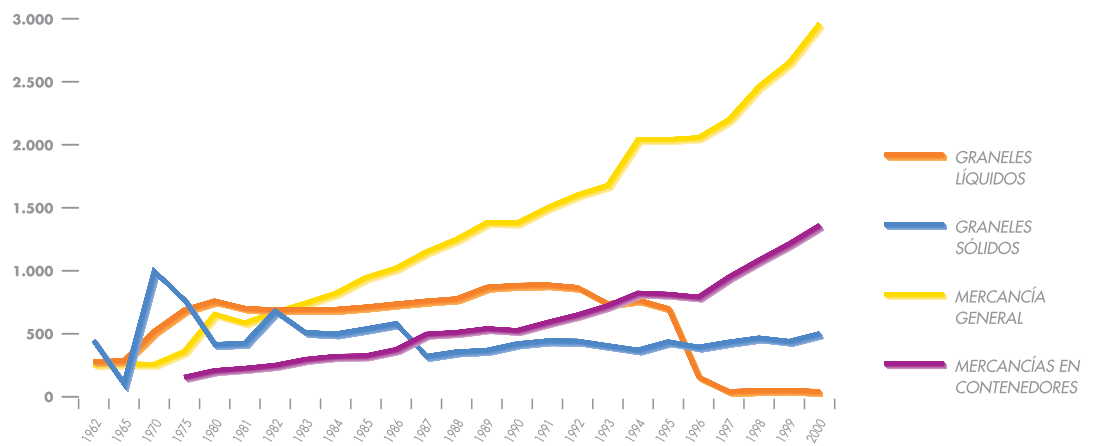
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Vigo (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	283	289	523	693	764	706	692	698	697	716	740	763	781
Graneles sólidos	446	105	1.000	772	418	428	684	514	502	542	584	324	360
Mercancía general	257	265	260	363	658	589	674	746	824	949	1.024	1.153	1.253
Mercancías en contenedores				158	211	229	253	300	324	328	378	500	514

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	873	888	892	871	743	772	704	160	46	52	55	45
Graneles sólidos	372	424	447	445	409	374	440	397	437	470	443	504
Mercancía general	1.385	1.382	1.503	1.605	1.681	2.044	2.044	2.059	2.201	2.466	2.656	2.962
Mercancías en contenedores	544	529	593	653	726	826	817	794	953	1.088	1.217	1.363

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



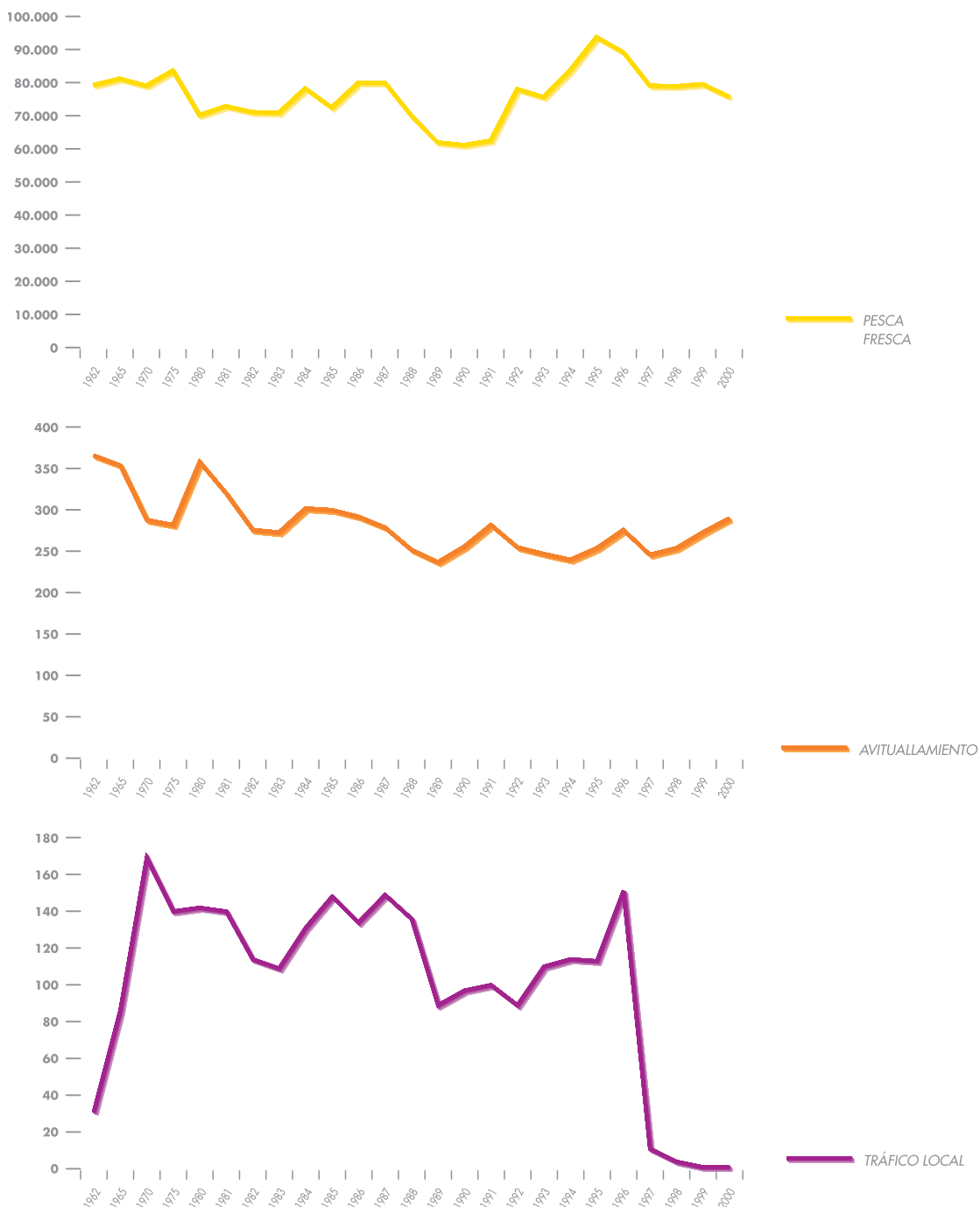
Fuente:Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Vigo (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	79.345	81.281	79.149	83.701	70.255	72.975	71.182	70.945	78.357	72.566	80.039	80.074	70.123
Avituallamiento	366	354	288	282	358	320	276	273	302	300	292	279	252
Tráfico local	31	86	169	140	142	140	114	109	131	148	134	149	136

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	62.037	61.224	62.561	78.134	75.717	83.836	93.832	89.303	79.151	78.980	79.617	75.828
Avituallamiento	237	256	282	255	247	240	254	276	246	254	273	290
Tráfico local	89	97	100	89	110	114	113	151	11	4	1	1

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



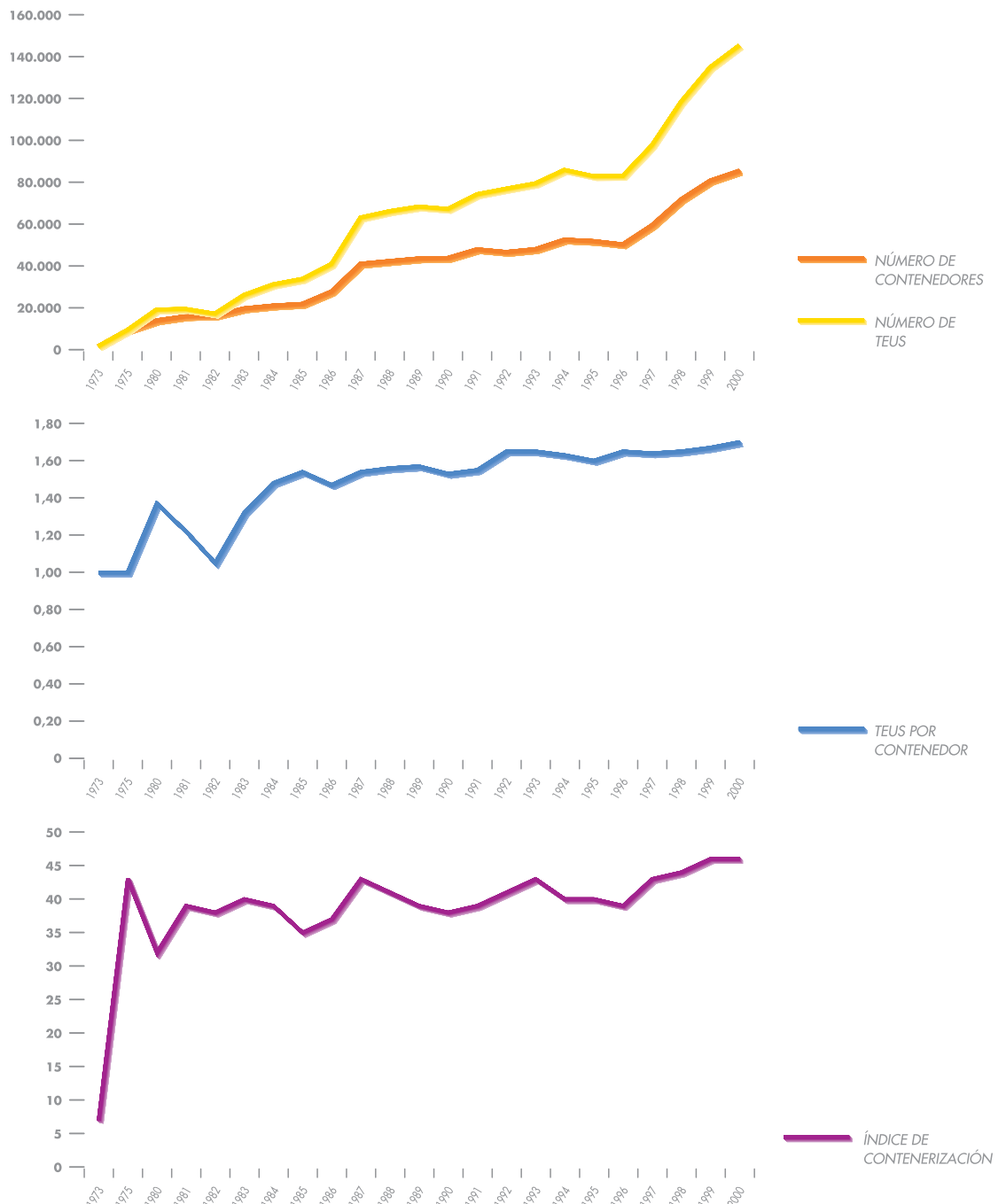
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Vigo (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	1.763	9.535	14.138	16.114	16.445	19.855	21.207	22.001	27.904	41.174	42.479	43.714
Nº de TEUS	1.763	9.535	19.299	19.579	17.330	26.242	31.309	33.911	41.006	63.224	66.269	68.460
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,37	1,22	1,05	1,32	1,48	1,54	1,47	1,54	1,56	1,57
Índice de contenerización	7	43	32	39	38	40	39	35	37	43	41	39

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	43.954	48.078	46.801	48.152	52.705	52.025	50.445	59.543	71.911	80.879	85.610
Nº de TEUS	67.348	74.366	77.017	79.541	86.005	83.029	83.098	97.745	118.520	135.020	145.460
TEUS por contenedor	1,53	1,55	1,65	1,65	1,63	1,60	1,65	1,64	1,65	1,67	1,70
Índice de contenerización	38	39	41	43	40	40	39	43	44	46	46

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

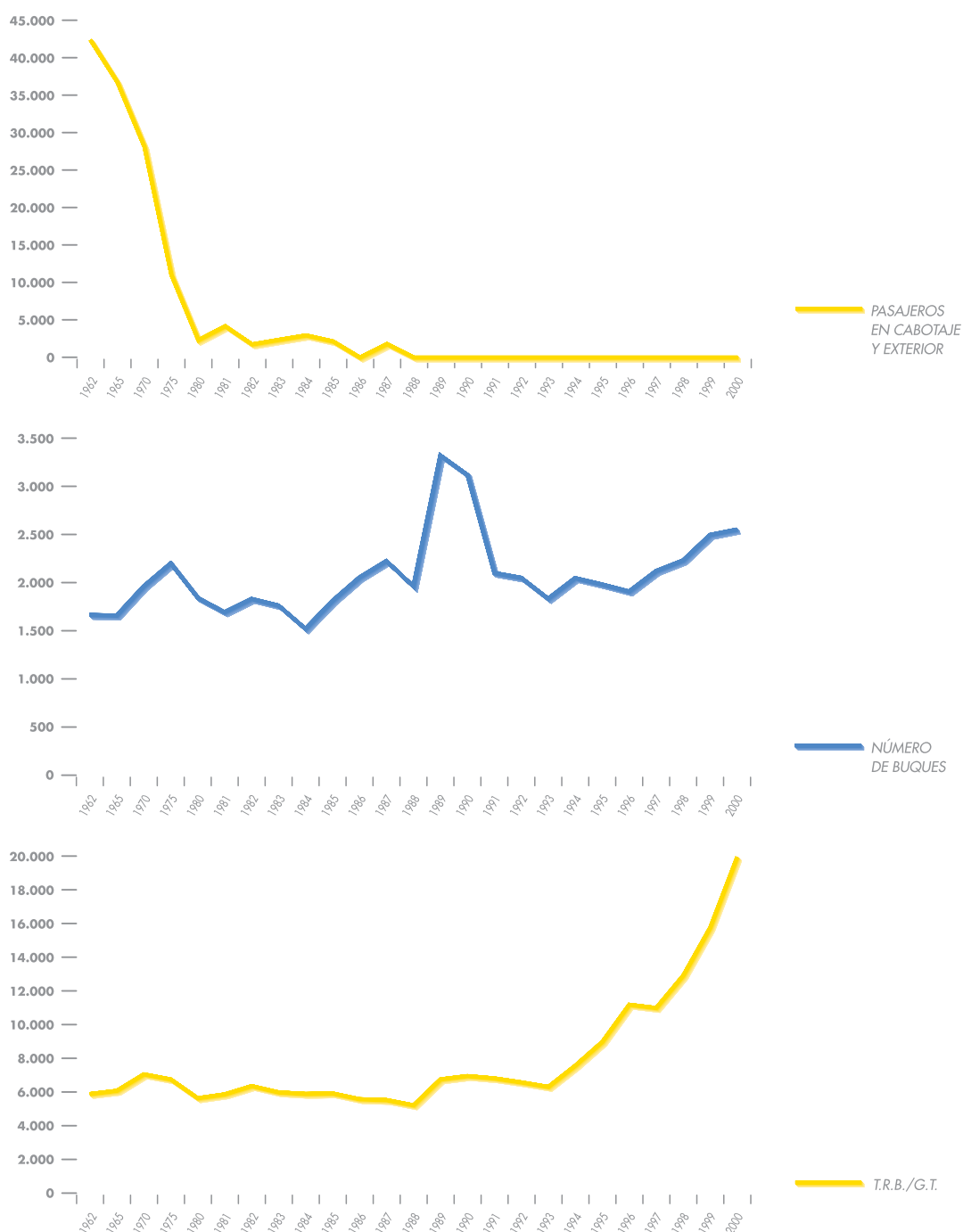


Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. de Vigo (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros cabotaje y exterior	42.381	36.731	28.127	11.023	2.312	4.185	1.755	2.371	2.958	2.157	0	1.801	0
Número de buques	1.667	1.661	1.964	2.202	1.845	1.696	1.834	1.765	1.523	1.813	2.056	2.227	1.964
T.R.B./G.T. (miles)	5.897	6.088	7.065	6.763	5.648	5.877	6.368	5.996	5.904	5.932	5.591	5.539	5.228
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pasajeros cabotaje y exterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Número de buques	3.324	3.123	2.103	2.053	1.836	2.050	1.984	1.911	2.123	2.233	2.498	2.554	
T.R.B./G.T. (miles)	6.766	6.963	6.825	6.588	6.319	7.578	8.988	11.195	11.001	12.921	15.766	19.945	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

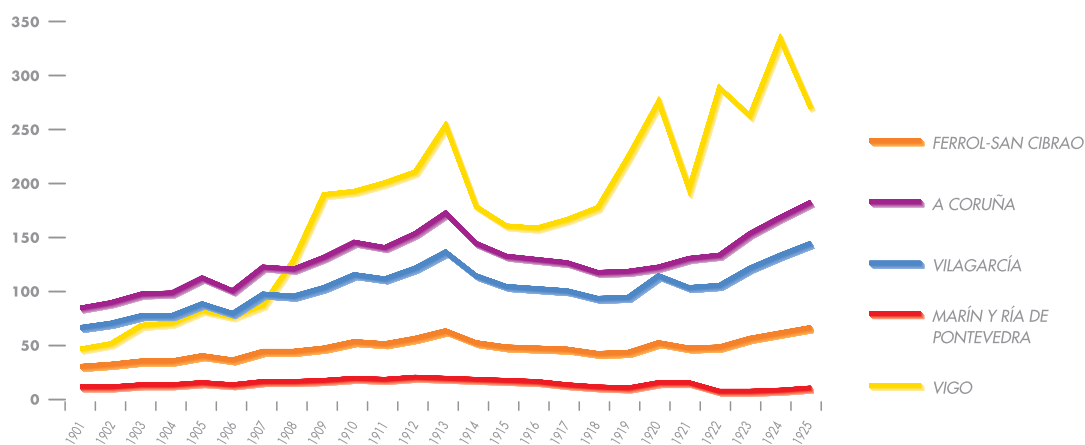
2.6. FACHADA MARÍTIMA GALICIA

Resumen 2. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Galicia (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Ferrol-San Cibrao	31*	33*	36*	36*	41*	37*	45*	45*	48*	54*	52*	57*	64*
A Coruña	85*	90*	98*	99*	113*	101*	123*	121*	132*	146*	141*	154*	173*
Vilagarcía	67*	71*	78*	78*	89*	80*	98*	96*	104*	116*	112*	122*	137*
Marín y Ría de Pontevedra	12*	12*	14*	14*	16*	14*	17*	17*	18*	20*	19*	21	20
Vigo	47	52	69	71	83	77	88	129	190	193	201	211	254
Total	242	258	295	298	342	309	371	408	492	529	525	565	649

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Ferrol-San Cibrao	53*	49*	48*	47*	43*	44*	53*	48*	49*	57*	62*	67*	10%
A Coruña	145*	133*	130*	127*	118*	119*	123	131*	134*	154*	169*	183*	28%
Vilagarcía	115*	105*	103*	101*	94*	95*	115*	104*	106*	122*	134*	145	22%
Marín y Ría de Pontevedra	19	18	17	14	12	11	16	16	8	8	9	11	3%
Vigo	179	161	159	167	178	225	276	195	289	263	334	270	37%
Total	511	466	457	456	445	494	583	494	586	604	708	676	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

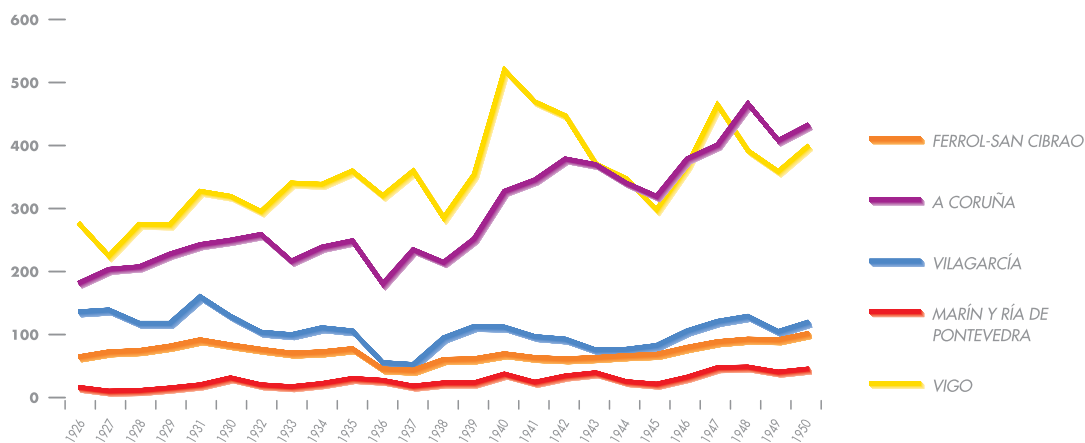
2.6. FACHADA MARÍTIMA GALICIA (Continuación)

Resumen 2. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Galicia (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Ferrol-San Cibrao	67*	75*	77*	84*	94*	86*	79*	73*	75*	80*	48*	46*	63*
A Coruña	183	205	209	229	244	251	260	218	240	250	182	236	216
Vilagarcía	138	141	120	120	162	131	106	102	113	108	58	55	97
Marín y Ría de Pontevedra	19	13	14	18	23	34	23	20	25	33	30	21	26
Vigo	278	226	276	275	328	320	296	341	339	360	321	360	286
Total	685	659	696	726	852	822	763	753	792	831	640	718	688

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Ferrol-San Cibrao	64*	72*	66*	64*	66*	69*	71*	82*	91*	95*	94*	104	9%
A Coruña	253	328	346	379	370	341	320	379	401	466	408	433	34%
Vilagarcía	115	114	99	95	78	79	85	108	123	131	107	122	13%
Marín y Ría de Pontevedra	26	40	27	37	42	28	24	35	50	51	43	48	3%
Vigo	354	519	469	447	371	348	299	368	464	392	359	400	41%
Total	812	1.074	1.008	1.022	927	865	799	973	1.129	1.135	1.011	1.107	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.

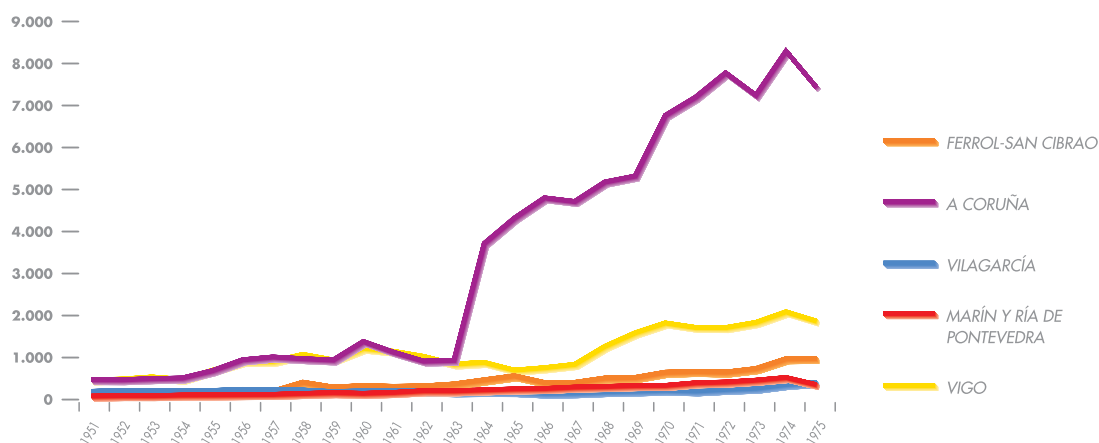


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

2.6. FACHADA MARÍTIMA GALICIA (Continuación)

Resumen 2. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Galicia (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Ferrol-San Cibrao	111	105	106	115	110	123	158	373	257	292	274	284	330
A Coruña	434	431	457	472	646	906	973	932	900	1.342	1.088	874	894
Vilagarcía	155	178	169	167	175	203	193	186	149	166	178	162	144
Marín y Ría de Pontevedra	41	53	52	66	69	76	82	104	123	107	128	169	167
Vigo	428	446	497	442	656	867	870	1.034	903	1.181	1.108	986	804
Total	1.169	1.213	1.281	1.262	1.656	2.175	2.276	2.629	2.332	3.088	2.776	2.475	2.340

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Ferrol-San Cibrao	429	525	365	368	472	485	610	629	613	697	931	940	8%
A Coruña	3.673	4.277	4.761	4.674	5.138	5.279	6.722	7.156	7.737	7.204	8.254	7.396	64%
Vilagarcía	151	148	112	122	150	165	185	166	204	230	321	369	4%
Marín y Ría de Pontevedra	190	212	222	256	270	291	295	357	376	420	484	314	4%
Vigo	845	659	717	796	1.225	1.546	1.783	1.676	1.672	1.795	2.048	1.828	21%
Total	5.289	5.821	6.177	6.217	7.254	7.766	9.595	9.984	10.602	10.346	12.039	10.847	100%



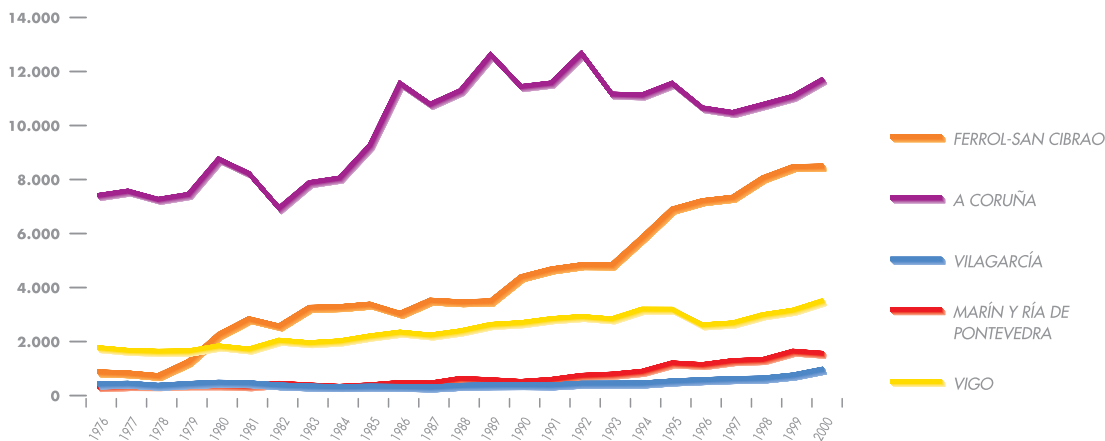
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

2.6. FACHADA MARÍTIMA GALICIA (Continuación)

Resumen 2. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Galicia (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

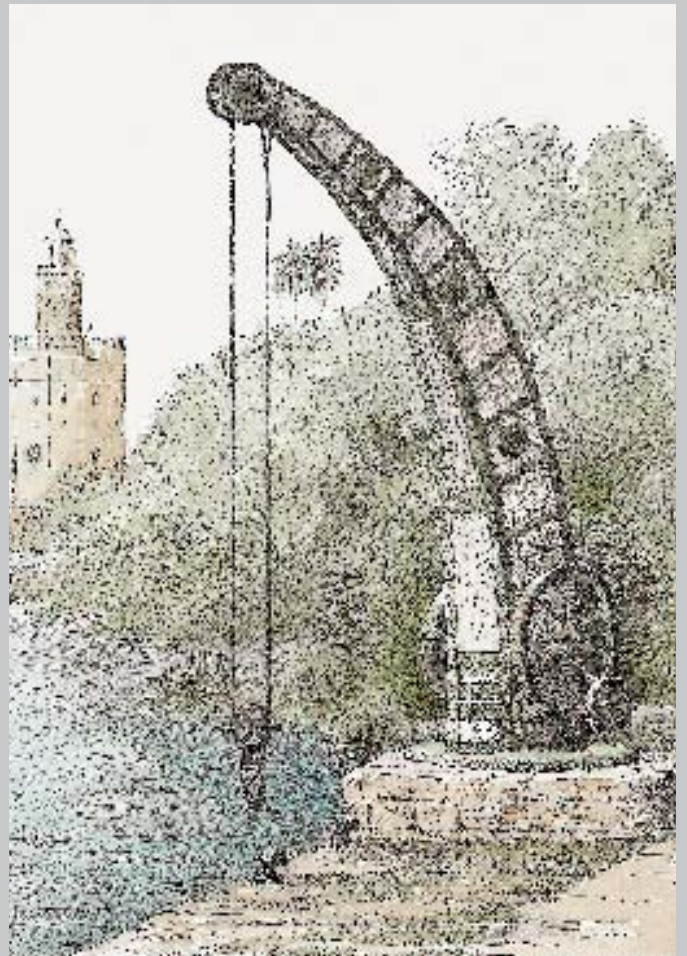
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Ferrol-San Cibrao	886	848	748	1.267	2.260	2.842	2.574	3.259	3.285	3.378	3.037	3.524	3.464
A Coruña	7.372	7.537	7.231	7.413	8.715	8.185	6.908	7.846	8.014	9.212	11.499	10.728	11.230
Vilagarcía	442	468	391	457	504	485	404	363	343	360	353	327	390
Marín y Ría de Pontevedra	341	380	376	409	409	372	464	403	352	406	495	472	645
Vigo	1.776	1.676	1.642	1.654	1.840	1.723	2.050	1.958	2.024	2.207	2.348	2.240	2.394
Total	10.816	10.908	10.389	11.200	13.728	13.607	12.400	13.830	14.018	15.563	17.731	17.291	18.123

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Ferrol-San Cibrao	3.494	4.383	4.672	4.827	4.821	5.826	6.873	7.184	7.310	8.024	8.437	8.456	24%
A Coruña	12.553	11.380	11.512	12.598	11.104	11.069	11.502	10.597	10.426	10.720	11.023	11.655	56%
Vilagarcía	410	415	406	468	471	475	552	599	637	658	771	990	3%
Marín y Ría de Pontevedra	596	533	607	756	801	905	1.214	1.154	1.299	1.339	1.646	1.565	4%
Vigo	2.630	2.694	2.842	2.922	2.833	3.190	3.188	2.615	2.684	2.988	3.154	3.508	14%
Total	19.682	19.405	20.039	21.570	20.030	21.465	23.328	22.149	22.356	23.729	25.031	26.174	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Suratlántica



A.P. de Huelva
A.P. de Sevilla
A.P. de Bahía de Cádiz



Puerto de Huelva.



3.1. Autoridad Portuaria de Huelva

*“La plata no se estimaba en nada en tiempos del rey Salomón, porque el rey tenía naves de Tarsis en el mar, con naves de Jirám; y cada tres años venía la flota de Tarsis, trayendo oro, plata, marfil, monos y pavos reales”*¹

3.1.1. HISTORIA DEL PUERTO DE HUELVA

El puerto de Huelva se encuentra situado en el estuario que se forma en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel. Su estructura es fundamentalmente longitudinal, destacando la distancia que existe desde la bocana del puerto hasta el extremo Norte, que al día de hoy llega a alcanzar los veinte kilómetros, y que desde siempre le ha reportado una gran amplitud de aguas protegidas para el desarrollo de su actividad.²

La comarca de Huelva era especialmente pródiga en recursos naturales, por los ricos yacimientos metalíferos de la sierra, su salida más natural sería el mar, convirtiéndose en un referente indiscutible en la costa Sudoeste de España, percibiéndose una evolución en la que riqueza minera y puerto no pueden desligarse.³

La Ría de Huelva hace más de seis milenios representaba un espacio en cuyo seno se conformaba un amplio golfo o ensenada, donde el oleaje rompía al pie de la Península llamada “los cabezos de Huelva”, situada entre los ríos Tinto y Odiel. La arqueología ofrece pistas fidedignas acerca del contexto económico de aquella época, donde la pesca, la caza y la recolección de productos de desarrollo espontáneo, conformaban la base de las relaciones humanas y económicas en ese tiempo; precisamente, los restos encontrados hace casi un siglo, cuando se dragaban los fondos del puerto, atestiguan que en la Edad del Bronce se acudía principalmente a esta zona para obtener cobre, y parece que lo hicieran naves procedentes de otros lugares.⁴

La producción intensiva de cobre y de la plata en las minas onubenses del cinturón ibérico de piratas, cuya salida más frecuente era la Ría de Huelva, representaba un factor que captaría el interés mercantil de los pueblos de tradición en la navegación, por ello, ya en el siglo VIII a.C. los tartesios habitaban la costa de Huelva, y establecieron contacto con los fenicios para comerciar con la plata.⁵

Las citas que recuerdan la bondad de la minería onubense mencionan al oro, la plata y el cobre de Tharsis, las primeras representaban la “opulencia y la riqueza”, pero el cobre debió ser el metal básico para el hombre, pues el hierro no llegó a emplearse a gran escala hasta tiempo después, en la época romana. El cobre y el bronce servían para hacer las herramientas usadas en la

¹ Los textos sagrados ya dejan de manifiesto la antigüedad del comercio que se practica en las costas onubenses, la Tarsisch bíblica pasó a la voz ibérica “Tharsis”, al cambiar la terminación “schisch”, por el sufijo indígena “sis”. La cita que abre el análisis del puerto de Huelva, deja al descubierto ciertos rasgos del comercio más antiguo, las palabras aludidas están tomadas del Libro primero de los Reyes, capítulo X, versículo 21-22.

² Las publicaciones que trazan la evolución de la ciudad de Huelva son variadas, significamos a título de ejemplo F. Fernández Jurado, *Huelva*, Huelva, Patronato Provincial de Turismo, 1992. Y J.A. Mora Negro y Garrocho, *Huelva ilustrada. Breve Historia de la Antigua y Noble Villa de Huelva*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1762, Edición Facsímil 1987.

³ Una síntesis de los principales acontecimientos del Puerto de Huelva, puede encontrarse en la obra dirigida por J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999. También puede verse A. Mojarro Bayo, *Pequeña Historia del Puerto de Huelva*, Huelva, A.P.H., Edit. Mediterránea. 1998, s/p.

⁴ Este tema puede abordarse con amplitud en M. Almagro, M. “Depósito de bronce de la Ría de Huelva”, en *Huelva, Prehistoria y Antigüedad*, Madrid, Editora Nacional, 1975. Y J. Terrero, “Armas y objetos de bronce extraídos en los dragados del Puerto de Huelva”, en *Clásicos de la arqueología de Huelva 3/1990*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva. 1991.

⁵ La proyección comercial en la época de los Tartessos puede verse en J. Fernández Jurado, “Tartessos y Huelva”, en *Huelva arqueológica X-XI*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1988-1989. Ver I. Pinedo Vara, *Piratas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, Madrid, Editorial Summa, S.L., 1963.

⁶ I. Pinedo Vara, *Piratas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, op. cit., p. 23.

agricultura, minería, fraguas, carpinterías, armas, útiles domésticos, obras de arte, ornamentación de templos y hogares, etc. “Por tanto, el mineral contenido en las zonas altas de las masas de piritas onubenses sería ideal para los Tartessos, ya que les ofrecía excelentes leyes en los tres metales codificados en aquella época”.⁶

Las relaciones entre griegos y tartesios se mantendrían, destacando éstos últimos como impulsores de un centro metalúrgico y comercial de primer orden y un puerto de salida para la mencionada plata. Posteriormente, la colonia romana le conferiría a la ciudad el nombre de Onuba, dejando al descubierto actividades vinculadas a los yacimientos mineros del río Tinto y Tharsis. De hecho, este pasado esplendoroso ha dejado su impronta en algunas obras públicas, citar a modo de ejemplo los vestigios del acueducto que suministraba el agua a la ciudad de Huelva.⁷

El recinto portuario permitiría conectar con otras ciudades de la Bética, procediendo Onuba como elemento canalizador de una ruta, que se trazaba desviando la calzada que conectaba la desembocadura del río Guadiana con Híspalis, (Sevilla), para proseguir hacia Emérita (Mérida), y otros puntos del resto del Imperio, de tal modo que actuaría como estación de postas intermedia, quedando el puerto conectado con las zonas mineras hasta ab Rubras (Tharsis) y Urium (Riotinto).⁸

Entre los siglos V al VIII los visigodos abrirían un período en el que se seguiría practicando un comercio marítimo, exportando trigo y aceites e importando objetos de lujo, como las joyas y las sedas. Más tarde, vendría el dominio islámico, y los puertos de Awnaba o Welba y Shaltish, (Saltés), serán los que den salida a los productos del Reino de Niebla, y los que conecten con los puertos más importantes de Al Andalus.⁹

La ciudad se incorporaría a la Corona de Castilla en 1257, bajo el reinado de Alfonso X el Sabio, y aunque no se conoce en profundidad la trascendencia del puerto en el contexto económico, existen noticias que dejan al descubierto el interés mercantil de la plaza, como la fechada en 1299, que recoge el deseo de D. Diego López, a la sazón señor de Vizcaya, de hacerse con la Villa de Huelva, influyendo en el desarrollo de la función de intermediación del enclave, en la expansión mercantil vizcaína. Desde el siglo XIII se puede constatar la presencia de cántabros, llegados a la costa onubense en busca de trigos y aceites, fraguando unas relaciones comerciales a la inversa, pues desde el puerto de Huelva partirían hacia el Norte, conectando incluso con Inglaterra.¹⁰

La explotación de las rutas del Atlántico abriría una nueva época, cuya estratégica posición le ha supuesto su paso a los anales de la historia, como punto de embarque de uno de los “viajes” que mayor literatura ha deparado a lo largo de los tiempos, nos referimos al periplo que Cristóbal Colón emprendiera en el siglo XV, arribando a la hasta entonces desconocida América, para lo cual se utilizaría el vecino puerto de Palos de la Frontera.¹¹

⁶ I. Pinedo Vara, *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, op. cit., p. 23.

⁷ Ver M. Amo, “Restos materiales de la población romana de Onuba”, en *Huelva Arqueológica II*, Excma. diputación provincial de Huelva, Huelva, 1976.

⁸ El relieve de la minera ha sido tema de investigación frecuente, por la proyección que ha tenido sobre la historia económica de Huelva. El estudio de los procesos de extracción, las tipologías de minerales, los mercados de las piritas, etc. pueden consultarse en el texto ya citado de I. Pinedo Vara, *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, op. cit. A nivel sintético pueden recogerse noticias interesantes en J. Campos Carrasco y F. Gómez Toscazo, “El Puerto de Huelva en la antigüedad: los primeros pobladores”, en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., p. 60.

⁹ J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El puerto de Huelva...*, op. cit., p. 19.

¹⁰ Ver D. González Cruz y M.J. Lara Ródenas, “Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: El Puerto, las rutas y los negocios del mar”, en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., p. 60. Para el caso de Moguer ver A. González Gómez, *Moguer en la Baja Edad Media (1248-1538)*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1977.

¹¹ Resulta interesante la consulta de la obra M^a. A. García-Arreciado Batanero, *La Villa de Huelva en tiempo de los Reyes Católicos*, Sevilla, Alfar, 1992.



Grabado antiguo del navegante Cristóbal Colón. Crónica General de España. Rubio, Grillo y Vitturi. Madrid. 1869.

El impulso mercantil derivado del descubrimiento del “Nuevo Mundo”, otorgaría a esta costa un papel estelar en el comercio con las Azores, las Islas Canarias y África, ejerciendo una gran competencia a la otra potencia comercial, que en aquel tiempo era Portugal, favoreciendo la formación de compañías mercantiles especializadas en el tráfico de oro y esclavos, aunque pronto los privilegios concedidos a Sevilla para centralizar el comercio de Indias, relegaría a un papel secundario a los puertos del Tinto y el Odiel.

La configuración del “puerto nuevo” se trasladaría hacia la denominada calle de la Calzada, y esta nueva ubicación facilitaría el tráfico marítimo al hacer las operaciones más cómodas, sin embargo, algunos sucesos fueron diezmando la capacidad mercantil de Huelva, resintiéndose la economía local, los hechos que más afectaron al tráfico marítimo pueden resumirse en la guerra con Portugal en 1640, lo que traería consigo una falta de seguridad para la nave-

gación, por otra parte, también debe citarse la piratería argelina, que cercenaría las opciones de tráfico que se mantenían habitualmente con el Norte africano.¹²

En los siglos de declive mercantil la pesca se convertiría en una actividad principal, esta costa y la que baña la Villa del Puerto de Santa María, liderando las pesquerías de la costa atlántica-andaluza, como lo demuestra el que fuera la “renta del pescado” la que generara más ingresos a las arcas ducales, cifrándose en 400.000 maravedíes anuales a principios del siglo XVI. Sardinias y atunes eran especies muy apreciadas y su comercio se hallaba vinculado, como en otros enclaves pesqueros, a la explotación de la sal.¹³

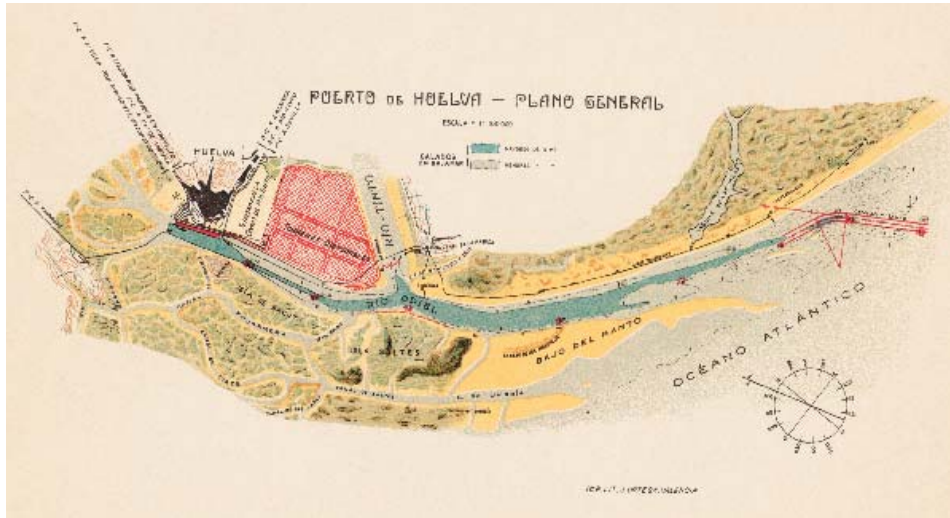
El traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717 y la creación de la aduana de Huelva al siguiente año, explican el mayor dinamismo económico de la plaza, de hecho la centralización de una parte del comercio marítimo de la costa onubense, se efectuaría gracias al establecimiento en la localidad de la Subdelegación de la Superintendencia de Sevilla. D. Juan de Agustín de Mora se pronunciaba respecto a los beneficios que reportaba la Aduana, reconociendo las localidades que acudían a Huelva a proveerse de una serie de mercancías, y se expresaba en 1762 en los siguientes términos... “Para el esplendor de la Villa, (Huelva) se ha recompensado... con averla (sic) hecho Cabeza de Partido en las especies de Aduana, Tabacos, Sal, Jabón, Pólvora, Naipes, y Tercias Reales. De los cuales ay en Huelva Administraciones, y Thesorerías”.¹⁴

¹² D. González Cruz y M.J. Lara Ródenas, “Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: El Puerto, las rutas y los negocios del mar”, en J. Monteaguado López-Mencheró, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 63-67.

¹³ A nivel general puede consultarse el trabajo de J.L. González Escobar, “Las actividades pesqueras del Puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)”, en J. Monteaguado López-Mencheró, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 73-86. Dato tomado de A. Mojarro Bayo, *Pequeña Historia del Puerto de Huelva*, op. cit., apartado “modernidad”, s/p.

¹⁴ J.A. Mora Negro y Garrocho, *Huelva ilustrada...*, op. cit. Referencia citada por D. González Cruz y M.J. Lara Ródenas, “Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: El Puerto, las rutas y los negocios del mar”, en J. Monteaguado López-Mencheró, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., p. 68.

Plano de la Ría y
Puerto de
Huelva a
principios del
siglo XX.
Autoridad
Portuaria de
Huelva.



El pescado se constituiría en elemento clave del movimiento de mercancías, distribuyéndose en un *hinterland* o espacio de influencia circunscrito a Sevilla y alrededores, lo que conformarían ese tráfico de salida junto al vino y los cereales, como el maíz, los yeros, también debe mencionarse el cáñamo y el lino; las entradas se canalizaban a través de Sevilla, muy particularmente en el tiempo en el que la localidad detentó el monopolio, señalamos como trascendente los textiles del Norte de Europa, y en menor medida hierro, seda, papel, medicinas, mármoles, clavos, azúcar y cacao. A finales del siglo XVIII la actividad comercial descendería, especialmente debido a los acontecimientos bélicos que sucedieron entre Inglaterra y Francia.¹⁵

El puerto de Huelva conocerá grandes transformaciones en la última parte del siglo XIX, cuando la intervención extranjera deja su huella en la gestión y explotación de la riqueza minera. Las nuevas técnicas de la Revolución Industrial harán más rentable la extracción, refinado y fundido de metales, ahora que el proceso de modernización de ciertos países europeos, demanda con mayor intensidad lo que la naturaleza ha prodigado en las sierras de Huelva.

La economía local se potenciaría gracias a la intervención de algunos personajes, que sopesarán el interés marítimo en el progreso de la sociedad. De este modo, se fragua la futura Junta de Obras en el propio domicilio de uno de estos personajes, D. Manuel Vázquez López, que interinamente comenzaría a funcionar como Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva y poco más tarde emprendería su andadura en 1873, de la mano de aquel hombre, vinculado a la ciudad como diputado nato.¹⁶

El acuerdo que se alcanza a finales del siglo XIX sería de una gran trascendencia para la explotación de la riqueza minera de Huelva, acordando el pago de algo más de 3 millones de libras esterlinas, que habrían de servir para efectuar el primer plazo del pago prometido al gobierno español, iniciándose así el proceso de cesión de las minas de Riotinto. A la cabeza de sus futuros dueños se encontraría el banquero londinense Hugh Matheson, y parece que la presencia de D. Guillermo Sundheim

¹⁵ La trayectoria de crecimiento de Huelva, puede verse en este tiempo en J. Vega Domínguez, *Huelva a fines del Antiguo Régimen, 1750-1833*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1995. Y resumidamente en D. González Cruz y M.J. Lara Ródenas, "Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: El Puerto, las rutas y los negocios del mar", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., p. 71.

¹⁶ Una interesante relación de los hombres que impulsaron el desarrollo de Huelva a través de su puerto puede verse en A. Peña Guerrero, "La elite del Puerto y su entronque con la sociedad onubense", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 113-126.

en el consorcio que se constituye para su explotación, pudiera tener incidencia en la transformación de las instalaciones del recinto portuario, que ahora más que nunca debían de adaptarse a una actividad extractiva vital para el desarrollo de Huelva.¹⁷

Los incentivos para que acudiera el capital a esta zona se daban en gran medida, pues la demanda mundial del mineral de cobre y azufre y otros minerales obligaban a hacer costosas inversiones, tanto en los métodos de explotación de las minas, como en los procedimientos de transporte del mineral a la costa. Por ello, se van gestando ciertas compañías que favorecen la explotación de estos recursos. Riotinto, Tharsis y Buitrón invirtieron en ferrocarriles y en la edificación de muelles embarcaderos para comercializar los productos extraídos de las minas. Los primeros colocaron sus muelles en la misma zona de servicio del puerto de Huelva y la tercera en San Juan del Puerto.¹⁸



Grabado del muelle embarcadero de la Compañía de Riotinto, símbolo de la Revolución Industrial y del colonialismo en Huelva. *La Ilustración Española y Americana*, 1883.

El primer muelle-cargadero de mineral lo construye la Compañía de Azufre y Cobre de Tharsis en la margen derecha del río Odiel, donde finalizaría un ferrocarril desde la bocamina con una longitud de unos 65 Km. Las dificultades de la naturaleza fangosa del terreno de cimentación, aconsejaron el empleo de pilotes de fundición (hierro colado), fijados con rosca Mitchel, esta tecnología ofrecería un gran resultado. El nuevo cargadero quedaría inaugurado en 1871, atracando los buques que recibían el mineral vertido directamente de los vagones por medio de grúas.¹⁹

Por su parte, la “Río Tinto Company” considerando que el éxito de la nueva empresa dependía en gran medida del empleo de nuevas tecnologías en el transporte, tan sólo a seis semanas de registrarse la nueva sociedad, inicia el trazado de un ferrocarril de 84 Km, para unir las minas con el puerto de Huelva. Y a semejanza del muelle de Tharsis se alzaría un pantalán con tal celeridad, que en sólo trece meses se habrían colocado los 240 pilotes que sustentaban el muelle-embarcadero, quedando así conectado con el ferrocarril, permitiendo la descarga simultánea de cuatro buques.

La Junta de Obras del Puerto tuvo como principal preocupación desde el principio de su constitución, el facilitar la salida de los minerales de las minas de la provincia que carecían de embarcadero idóneo; para ello, inició la construcción de un nuevo muelle, denominado muelle Sur, de parecidas

¹⁷ I. Pinedo Vara, *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, op. cit., p. 117. Referenciado en A.P.H. *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*, P.E.-Puerto de Huelva, 1994, p. 11.

¹⁸ La importancia de este recinto queda recogida en D. González Cruz, (Dir), *Cinco siglos de Historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992), De la tradición marítima al proceso de industrialización*, San Juan del Puerto, Ayuntamiento San Juan del Puerto, 1992.

¹⁹ Las principales noticias relativas a la actividad minera y el puerto pueden verse recogidas en D. Ferrero Blanco, “Huelva se abre al mundo: La minería y el Puerto (1853-1997)”, en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 127-144.

características a Tharsis, ubicado en la margen derecha del río Odiel, cuya explotación en sus principios data de 1888, su estructura era prácticamente metálica y ofrecía un buen servicio por lo que irá ampliándose paulatinamente en los siguientes años, hasta llegar a 1927 en el que definitivamente se demolerá, para posteriormente plantear el nuevo muelle de fábrica.²⁰

Las influencias externas estaban convirtiendo al puerto de Huelva en un referente de modernidad en aquellos tiempos, al amparo de un próspero comercio en el que intervienen un grupo de hombres de negocios de raíces extranjeras. En 1873 las minas de Riotinto fueron adquiridas por la Riotinto Company Limited y la de Tharsis era gestionada por foráneos: la Tharsis Sulphur and Copper Company Limited; el resto de las minas del Andévalo: Sotiel Coronada, Herrerías y Cala, entre otras, eran explotadas generalmente por compañías filiales.²¹

Paralelamente a estas actividades mineras comenzaría a desarrollarse un sector pesquero, que a finales del siglo XIX se manifiesta en la adquisición de los primeros barcos de vapor por los armadores onubenses. El incremento del volumen de capturas determinaría la construcción de una nueva lonja de pescado en 1893, que prestaría sus servicios hasta 1970.²²

Las infraestructuras portuarias eran objeto de atención por los cronistas y analistas de aquel tiempo, D. Amador de los Ríos en el umbral del siglo XX enuncia las siguientes palabras:

“La animación y la vida que afluyen á los muelles, bien patente resulta desde las marismas, las cuales como otros tantos brazos de mar se extienden y comunican con la ría del Odiel, llenos de pequeñas embarcaciones que por allí en todas direcciones discurren, proveyéndose de los almacenes establecidos en aquellas lenguas de tierra que recortan caprichosamente las aguas... sobre las cuales destacan, revolviéndose como una culebra para internarse en la ría, el magnífico muelle de madera, levantado y sostenido por el Estado”.²³

La necesidad de mejorar la navegabilidad, a fin de permitir la entrada de buques de mayor calado, llevará a que en 1891 se encargue a D. Luis Molini, la dirección de un nuevo proyecto de mejora del puerto, a instancias de D. Francisco Montenegro y Calle, que desde su cargo de director facultativo de la Junta de Obras, impulsaría gran parte de las construcciones de la primera etapa portuaria onubense.²⁴



Grabado del pueblo de Minas de Riotinto en el momento de la inauguración del ferrocarril a Huelva.
Archivo Diputación Provincial de Huelva.

²⁰ Una visión exhaustiva de la minería de Huelva a lo largo de la historia y en esta coyuntura, en la que se convierte en uno de los motores económicos de la provincia, puede verse en la obra de I. Pinedo Vara, *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, op. cit. Especialmente se extiende a lo largo del capítulo V: “Minas de piritas en actividad”, detallando lo concerniente a las Minas de Riotinto, Compañía de Tharsis, etc., pp. 113-359.

²¹ Una reflexión de estos pormenores puede verse en A. Mojarro Bayo, *Pequeña Historia del Puerto de Huelva...*, op. cit., s/p.

²² La evolución de la actividad pesquera se recoge, entre otros, en los siguientes artículos: J.L. González Escobar, “Las actividades pesqueras del Puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)”, en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...* op. cit., pp. 73-86. Y J.J. García del Hoyo, “La vocación pesquera del Puerto de Huelva hoy”, en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 155-168.

²³ R. Amador de los Ríos, *Huelva*. Barcelona, El Albir, 1891, Edición Facsímil, 1983.

²⁴ Los rasgos de la personalidad de este influyente personaje puede verse en B. Aguirre Lazareno, *Siluetas de hombres ilustres de Huelva y su provincia*, Huelva, Imprenta del Diario de Huelva, 1919.



Dique de la Pescadería, donde llegaba el pescado antiguamente y se manipulaba mediante dos grúas de sangre o los brazos de los asalariados. Autoridad Portuaria de Huelva.

El 16 de julio de 1908 entra en explotación el muelle Norte, canalizando el tráfico de minerales, dejando la mercancía general para el muelle Sur, y la que se transbordaba en balandras o veleros para un muelle auxiliar, el llamado muelle del Dique. Los beneficios de las nuevas instalaciones se hacen constar en Memoria, que transcribimos por el interés que suponen para la trayectoria mercantil del puerto:

“Los minerales son transportados en vagones plataformas, sobre cada uno de las cuales van tres cajas de hierro de 1,80 metros cúbicos de capacidad. Las grúas toman estas cajas y las vuelcan dentro de los buques, haciéndolas girar y volviéndolas vacías sobre la plataforma. De esta manera pueden ser descargadas en una hora, por las dos grúas de cada barco unas 300 toneladas y, por consiguiente, la potencia de embarque de este muelle es enorme, dados los elementos con que cuenta. Este muelle está unido por medio de vías férreas con las estaciones de ferrocarriles de Zafra á Huelva y Madrid, Zaragoza y Alicante, para cuyo servicio se han construido parrillas de vías que sirven para la entrega y devolución del material móvil de las respectivas Compañías”.²⁵

El muelle Sur necesitaba reformas urgentes, pues se había quedado viejo y obsoleto, pero éstas resultaban muy costosas, por lo que se decidió levantar un muelle nuevo, de fábrica, el actual muelle de Levante, siguiendo el proceso de construcción del puerto de Rotterdam, que permitiría mejorar las condiciones en las que se prestaban los servicios, cuya inauguración se llevaría a cabo en 1932.²⁶

Algunos acontecimientos dejaron su huella en el puerto de Huelva, entre ellos citamos el vuelo del Plus Ultra, que cruzaría el Atlántico el 22 de enero de 1926, partiendo hacia Buenos Aires desde la

²⁵ La visualización de las obras que mejorarán sustancialmente el puerto de Huelva, quedarán relacionadas en J.O.P.H., *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques*, Huelva, Imprenta Miguel Mora y Cia., 1912, pp. 8-9. En esta Memoria se recoge testimonio fotográfico del resto de los avances en las instalaciones portuarias.

²⁶ La importancia de esta obra en el contexto del proceso de mejora del puerto puede verse en A. Mojarro Bayo, “La construcción del Muelle de Levante: un hito en la ingeniería de la época”, en *Aestuarium*, n° 8, Huelva, Excm. diputación provincial de Huelva, 2002, pp. 89-117.

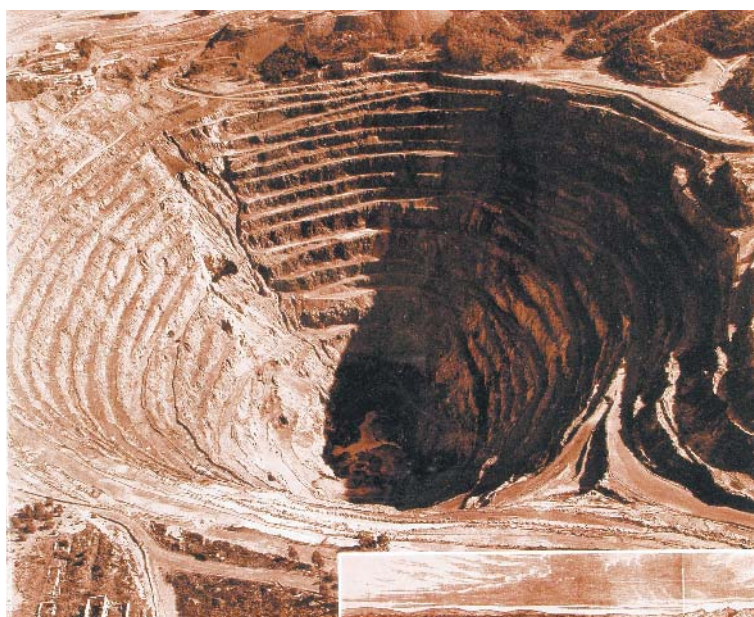
aguas del Tinto, frente al puerto de Palos, rumbo al Atlántico por la barra de Huelva. En 1929 se inauguraría el monumento a Colón o a la Fe descubridora y se participaría en la Exposición Iberoamericana celebrada en Sevilla, dejando establecida en el Salón de Puertos los elementos alusivos a su explotación, gráficos de tráfico, maquetas de muelles, objetos que reflejaban las relaciones con el mar desde épocas prehistóricas.²⁷

Las repercusiones de la Guerra Civil y la 2ª Guerra Mundial se harían patente en el tráfico; destacamos que desde 1937 hasta la instalación del polo químico en el año 1964, la administración portuaria se encargó sobre todo del nuevo puerto pesquero, trasladándose a la zona del muelle de Levante. En las siguientes décadas se continuaron los dragados, muy particularmente señalamos los llevados a cabo en los años sesenta, pues gracias a los nuevos materiales empleados se conseguiría mejorar los calados de la barra, y de este modo no sólo se facilitaría el crecimiento de la actividad marítima, sino que se atendía al proceso de mejora de una de las claves de la economía de Huelva, el desarrollo de la minería de la provincia.²⁸

Los años sesenta supondrán una transformación, en la medida que se acometen obras que vendrán a paliar los diversos problemas que sufre el puerto, como la falta de calados y la consiguiente carga que suponía el dragado, que regularmente habría de practicarse para poner a punto las instalaciones, estudiándose la posibilidad de trasladar las infraestructuras, a la zona de mejores condiciones naturales para el atraque de buques.



El muelle Sur del Puerto de Huelva antes de 1928, espacio destinado a las salidas de los productos propios y a la recepción de los necesarios para el mantenimiento de la sociedad onubense. Autoridad Portuaria de Huelva.



La Corta Atalaya de mineral pirítico, excavada en la región occidental de la Masa San Dionisio, muestra de la explotación a cielo abierto, que en este caso duraría desde 1907 a los años ochenta del siglo XX. Foto 1992. Archivo Municipal de Huelva.

²⁷ Esta coyuntura del puerto de Huelva se encuentra estudiada en profundidad en A. Mojarro Bayo, *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*, Huelva, Autoridad Portuaria de Huelva, 2003.

²⁸ P. Chapela Cabrera, "Los muelles proclaman la realidad del puerto (1873-1960)", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva...*, op. cit., pp. 112.



Imagen del extremo septentrional del puerto en 1985. Al fondo se aprecian las Marismas del Odiel y en primer plano se observan las naves de industrias navieras y pesqueras y los Astilleros de Huelva. Autoridad Portuaria de Huelva.

El 13 de julio de 1963 se aprobaría el *Plan de Ordenación General del Puerto* en el que se recogían las siguientes obras: proyectos de cargadero de mineral y muelle petrolero en Torre Arenilla, instalaciones mecánicas en el puerto de Huelva, instalaciones pesqueras en la zona Norte del muelle de Levante y muelle de mercancía general en Torre Arenillas, actual muelle Ingeniero Juan Gonzalo; el muelle de Levante de mercancía general se convertiría en muelle pesquero y aguas abajo de la Punta del Sebo, se destinaría un espacio para el resto de las instalaciones comerciales. Ambas zonas se comunicarían gracias a los puentes sobre el río Tinto y sobre el estero Domingo Rubio.²⁹

El recorrido de la historia más reciente del puerto se halla jalonado por varios acontecimientos trascendentes; la declaración de Huelva como polo de promoción y de desarrollo industrial y la concesión del Estatuto de Autonomía por Decreto de 2 de Octubre de 1969, número 2380/1969 del Ministerio de Obras Públicas. Además, hacemos constar que sería el primer puerto español al que se concediera este rango.

El asentamiento progresivo de las industrias químicas en las próximas décadas, se trasluce a nivel de las instalaciones en la construcción de numerosos pantalanes con los que hacer frente a estos tráficos. A diferencia de tiempos anteriores, el proceso de comercialización de los recursos mineros se muestra más complejo, pues ahora sí se ocupa de la transformación de materias primas, de este modo, se convierte el puerto de Huelva en el recinto industrial por excelencia en la fachada Suratlántica, promoviendo el desarrollo petrolífero, químico y petroquímico, en el que inciden de manera primordial las empresas de su *hinterland* más inmediato.

La industria de pescados congelados comienza a ser un capítulo de cierto relieve a partir de la década de los años sesenta, ampliando los horizontes comerciales de este subsector económico. Actualmente, el puerto de Huelva ocupa un puesto destacado entre los que tienen una proyección pes-

²⁹ Ver Memorias de los últimos años.

quera, tanto en lo que concierne al volumen como respecto a la calidad de las capturas, canalizando la comercialización de mariscos hacia Europa.

Las últimas noticias relativas a la evolución del puerto de Huelva se relacionan con la conclusión del dique de contención de arenas, con lo que se ha conseguido ganar la batalla a los aterramientos de la barra y canal exterior, limitándose su dragado a un reducido mantenimiento anual, disponiéndose actualmente de unos calados que permiten el acceso de buques de 50.000 T.P.M. y metaneros de 290 metros de eslora.

Las infraestructuras han ido completándose en las últimas décadas, con el resultado de unos muellajes modernos y adecuados a sus especiales tráficos, determinando una política portuaria interesada en aprovechar al máximo estas instalaciones, intentando que en los próximos años pueda abrirse la economía de Huelva, consolidando nuevos tráficos no cautivos.

Y es que la complejidad del comercio onubense ha seguido creciendo. Si observamos las infraestructuras con las que cuenta actualmente, estas se hallan repartidas en un nutrido grupo de muelles comerciales de servicio y de particulares, cuyo detalle deja al descubierto la especialización del puerto, en una variedad de minerales que origina una intensa vida comercial.³⁰

El llamado muelle de Levante se encuentra dividido en tres zonas, el pesquero, el de pasaje y auxiliar y el de mercancía general por el que se embarcan pasta de papel, torales y cátodos de cobre y tripolifosfato ensacado. También se utiliza para descargar el pescado congelado.

El muelle de petroleros de Torre Arenilla cuenta con dos atraques independientes, dedicados fundamentalmente al embarque de productos refinados del petróleo y gas butano. Lo explota mediante concesión la Refinería de Petróleos, contando de igual modo con la Terminal de graneles sólidos. El muelle Ingeniero Juan Gonzalo está preparado para la carga y descarga de graneles sólidos.

Entre los muelles de “particulares” citamos a Tharsis, que se encontraría fuera de servicio, y el muelle de pertrechos dedicado a la reparación de pesqueros; por otro lado, cuenta con el pantalán de Rhone Poulenc, cuya finalidad es el tráfico de graneles líquidos (sosa cáustica y ácidos). Los de Fertilizantes se habilitan uno para la descarga de fosfatos naturales y otro para graneles sólidos por instalación especial. El de Foret y de Almagreras están destinados a graneles líquidos por instalación especial. El pantalán AIESA se encuentra preparado para graneles tanto sólidos como líquidos.

El muelle Reina Sofía de Ertoil cuenta con equipos especiales para la carga de productos químicos y mangueras para el embarque de productos refinados. El pantalán de ENAGAS se utiliza para los graneles líquidos, está equipado con brazos de carga y red de tuberías que le comunican con el resto de las instalaciones del terminal de gas natural. Además, debemos referir que a finales de 1998 se ha inaugurado el muelle Ciudad de Palos, que viene a ampliar la línea de atraque del muelle Ingeniero Juan Gonzalo, que es multipropósito, por lo que se pueden manipular todo tipo de mercancías que no necesiten de una instalación especial.

Y es que, como decíamos al principio, la riqueza minera ha forjado desde la antigüedad una urbe, en la que las transacciones comerciales han marcado su trayectoria de crecimiento, aunque desde el punto de vista industrial, no se convertiría en un núcleo prominente hasta bien entrado el siglo XX.

3.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³¹

El estudio del puerto de Huelva ha gozado de varios elementos que han determinado su análisis. Se ha dispuesto de una guía perfectamente estructurada: *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*, que ha localizado los datos que se precisan, clasificados por temas y recogidos en este texto con

³⁰ Consultar página Web <http://puertohuelva.com>.

³¹ La historia de un puerto puede conocerse a partir de registros documentales adecuados y de la prestancia por hacerlos llegar este material, he de agradecer a la Autoridad Portuaria de Huelva, y en especial el buen hacer de Dña Ana Mojarrero, pues su ayuda ha sido inestimable.

sus pertinentes referencias cronológicas; de este modo, pueden conocerse todos los aspectos que inciden en su evolución, obras, mejoras de los equipos, estadísticas de tráfico, etc.³²

A diferencia de otros enclaves la organización de la información en la primera parte del siglo XX no cambia con el paso de los años, por lo que desde 1905, fecha en la que se publica la primera *“Estadística general del tráfico mercantil, movimiento de buques é ingresos obtenidos”*, sus Memorias se publican año a año sin interrupción, permitiendo observar la trayectoria de cada uno de los tráficos.

El puerto de Huelva posee un peso de extraordinario relieve en el movimiento de minerales, y su estudio resulta vital para esclarecer una parcela cuyo interés trasciende del contexto local. Lo más importante es que las estadísticas que descubren el tráfico se presentan por continentes, lo que supone perfilar el comportamiento del mercado exterior. Además, se detallan los países que intervienen en las relaciones mercantiles, profundizando en este aspecto hasta tal punto, que se sabe dentro de cada Nación los enclaves por donde entran y salen las mercancías; dejando al descubierto una gama de posibilidades analíticas muy amplias.

De igual modo, se tienen datos del cabotaje llevado a efecto con otros puertos nacionales, mostrando las áreas de influencia portuaria, así es como van a definirse a lo largo del siglo XX, conceptos como *hinterland* o *umland* que para estos años resulta una tarea compleja.

El estudio del puerto de Huelva reviste un interés especial, por la trascendencia de los tráficos de piritas y los “hierros” y porque el conocimiento de los destinos de todos y cada uno de los productos, permitirá un análisis muy ajustado de la realidad mercantil de una ciudad, cuya economía está vinculada como pocas provincias a su entorno marítimo.

La elaboración de series relativas al movimiento de buques, así como un estudio alusivo a la pesca completará un análisis, que finalmente se concretará atendiendo a la evolución de las magnitudes básicas, para conocer la trayectoria de crecimiento en las últimas décadas, en base a las fuentes estadísticas de Puertos del Estado, dejando al descubierto las claves de futuro del puerto de Huelva.

3.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1900-2000)

El volumen de tráfico y el detalle correspondiente a las mercancías cargadas y descargadas es la información que alberga el cuadro 1.1, revelando la trayectoria comercial del siglo XX, tal como se advierte en el gráfico 1.

En general, se observa que el tráfico de mercancías ha ido evolucionando, creciendo a lo largo del tiempo, salvo períodos excepcionales, manteniéndose una línea constante y uniforme del movimiento de mercancías hasta la década de los años setenta, realidad mercantil que no se quiebra por la Guerra Civil, como ocurre en una parte considerable de puertos, al estar enfocado su tráfico marítimo a los mercados exteriores, por ello las repercusiones de la 2ª Guerra Mundial sí que diezmarán el volumen de intercambios.

El predominio de las mercancías que salen sobre las que entran es la tónica general, presentando unos valores muy acusados hasta mediados de los años sesenta, ya que los porcentajes de mercancías cargadas superan el 80%. A la vez, a partir de finales de los años sesenta, se produce un cambio en la semblanza comercial que se realizará en un doble sentido, por un lado, aumentará el volumen total de mercancías, pero sobre todo tendrá lugar un alza de las mercancías descargadas.

En términos de valoración global, estimamos que ha tenido lugar una transformación sustancial del tráfico, pues el rasgo más característico del puerto era el predominio de las salidas de

³² Ver detalles relacionados con el Archivo del puerto de Huelva en A. Mojarro Bayo y S. Carrasco Perea, “El archivo del Puerto de Huelva: una opción para la investigación”, en *Huelva en su historia*, n° 5, Huelva, Universidad de Huelva, 1994, pp. 445-456. Y A. Mojarro Bayo, “El archivo de la Autoridad Portuaria de Huelva”, en *IV Congreso de la Asociación Hespérides*, Almería, 1997, pp. 285-297.

mercancías, y ahora deja paso progresivamente a su condición de puerto de entrada, por lo que a finales del siglo XX se están manejando cifras que rondan unos porcentajes del 75% del mencionado capítulo.

La incidencia del *Plan de Ordenación General del Puerto de 1963* y la concesión del Estatuto de Autonomía de 1969, convertirían al puerto de Huelva en el punto de abastecimiento de toda la industria química, petrolífera y petroquímica de la zona, explicando el cambio de tendencia de los apartados que representan las mercancías cargadas y descargadas, tal como se refleja en el gráfico 1.

3.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación y por continentes (1901-1955)

La minuciosa información en la primera mitad del siglo XX, relativa al movimiento de mercancías en el puerto de Huelva ya fuera en régimen de cabotaje o en régimen de exterior, se ha recogido en el cuadro 1.2, cuyo interés radica que a su vez, dentro del capítulo extranjero, puede distinguirse entre las dos grandes áreas de comercio que son Europa y América, lo que deja ahondar en las valoraciones ya efectuadas.

En el período que se está analizando se constata el predominio del tráfico de mercancías cargadas, ahora bien, debe puntualizarse el menor interés del cabotaje de salida, que se hace más significativo a partir de la década de los años cincuenta. Asimismo, dentro de las exportaciones, señalamos la trascendencia de Europa frente a América, circunstancia que se va acentuando a medida que avanzamos en el siglo XX, hasta llegar a finales de los años cuarenta con unos niveles exigüos de mercancías demandadas por América. Observar como el ligero incremento del cabotaje de los años cuarenta coincide con la bajada de las exportaciones a Europa, consecuencia inequívoca de la 2ª Guerra Mundial, que afecta de manera determinante al tráfico marítimo con los puertos europeos.

Las importaciones se comportan de manera semejante, es decir, se percibe un acusado predominio del mercado europeo frente al americano, y en lo que concierne al tráfico de cabotaje, éste es más significativo respecto al total de entradas, y se mueve en unos valores estables que oscilan en torno al 25%; en los últimos años contemplados en la serie tendrá lugar un incremento sustancial, situándose por término medio en torno al 50%, y sobrepasando ampliamente estas cifras en el último lustro analizado.

Los gráficos 2A y 2B reflejan la evolución del tráfico en el puerto de Huelva en la primera mitad del siglo XX, y en el gráfico 3 se reconoce la distribución comercial, resumiendo el movimiento de mercancías atendiendo a la clase de navegación, constatando la relevancia del mercado europeo, que en las exportaciones llega a concentrar el 64% del tráfico, y en cuanto a las importaciones, que disponen de un indicador mucho más modesto, también prevalecerá Europa. En contraposición, se advierte que el cabotaje no reúne más que un 13%, y ello sumando las cifras correspondientes a las entradas y salidas.

3.1.3.2. Principales productos en cabotaje (1905/1950)

Las fuentes utilizadas en el estudio del puerto de Huelva han aportado una gran cantidad de registros, por lo que se ha podido analizar la evolución del tráfico de cabotaje, atendiendo a los productos que principalmente entran y salen del recinto portuario.

El análisis se ha planteado en los siguientes términos:

1. El volumen general de tráfico se referirá a las partidas que superen el millón de kilogramos, en cada uno de los cortes temporales elegidos, para de esta forma descubrir las claves mercantiles y marítimas de Huelva.
2. La tendencia que siguen los principales productos se dejará vislumbrar, computando los datos aunque en algún momento del tiempo no llegue a superar la cota establecida.

3. Se ha procurado agrupar por “afinidades generales”, lo que implica hacer un repaso de los grupos que se han elaborado, a fin de que no se pierdan matices del tráfico en esta labor de agrupamiento.

Veamos lo más significativo:

- *Abonos*: recoge exactamente la partida que recibe ese nombre, sin embargo, destacamos que quizás la bajada sustancial que tiene lugar en 1920, signifique más que una caída del movimiento de este producto, un apunte que recibe el nombre de “superfosfato de cal”, que siendo un abono, figura normalmente dentro del mencionado grupo a excepción del citado año.
- *Aceites*: son los aceites “industriales”, lubricantes, los que detentan un peso específico sobre los otros aceites.
- *Carbones*: epígrafe referido tanto a los vegetales como los minerales, pero tanto en las entradas como en las salidas es el carbón mineral el que tiene un peso abrumador.
- *Conservas*: son de todo tipo, pero sobresalen especialmente las de pescado.
- *Envases*: se compone de un número de partidas que permiten “contener”. Además de “envases” albergan otros registros con denominaciones como pipería, sacos vacíos, etc.
- *Hierros y productos siderúrgicos*: recoge “labrado y laminado” en 1905, y a partir de ahí se ha agrupado tanto uno como otro, también figura la partida “hierro”. En términos generales, es “hierro en lingotes” en primer lugar y “hierro en barras” a continuación las que se presentan en el epígrafe con mayor interés.
- *Maderas*: grupo que contiene una diversidad de maderas, entre las que destacan sobre todo las de pino.
- *Vinos, bebidas, alcoholes y derivados*: es una de las agrupaciones que aglutina a un número de partidas más amplio, y será el epígrafe dedicado al denominado genéricamente como “vino”, el que sobresalga del resto, por tanto, es la partida más representativa, además se recogerán los alcoholes, cerveza, “lías de vino” y “vinagres”, ésta última con cierta significación.

A partir de la composición de los grupos puede analizarse con precisión el comercio de cabotaje, que tiene lugar en la primera mitad del siglo XX. Los principales productos que se mueven se plasman en el cuadro 2.1, para los momentos del tiempo que hemos tomado como representativos; este estudio puede complementarse en los gráficos 4.1 y 4.2, presentando una síntesis de los principales productos comercializados entre 1905 y 1950 para los años que se han concretado.

Es interesante hacer una valoración global de la importancia que algunas mercancías detentan en el movimiento general, que aún sin alcanzar el millón de kilogramos, disponen de un apartado que regularmente figura en las estadísticas con cierto interés. En este caso se encuentran en el cabotaje de entrada, “ladrillos y tejas”, clavazón, sal, tabaco, petróleo, cal, “hojalata” y “centeno”.

Hacemos hincapié en el tabaco, pues es una partida cuya valoración en pesetas de la época es muy elevada. Esta información no se dispone para todos los años, pero es significativo que en 1912 los tabacos alcancen uno de los mayores registros en términos monetarios, superando en valor al resto de partidas, con la excepción de “hierros” y “explosivos”, y eso que sólo computa algo más de medio millón de kilogramos.

En el cabotaje de salida los productos que no alcanzan la cota establecida, pero que tienen un peso sustancial son castañas, productos químicos, “ladrillos y tejas”, también “forrajes” y “ganados”.

Los registros que se toman de la Memoria de los años 40, son expresivos de una coyuntura especial a niveles políticos y económicos, advirtiéndose algunas modificaciones mercantiles. Ahora gozan de un capítulo destacado las entradas por cabotajes, y además, mencionamos que lo hacen algunas partidas que hasta ese momento eran insignificantes o inexistentes, nos estamos refiriendo a “verduras y hortalizas” y “frutas”, estos apartados son reveladores de la hambruna que se desataría tras la Guerra Civil, transformando temporalmente algunos de los componentes del comercio tradicional.

Las puntualizaciones del tráfico de entrada o salida en régimen de cabotaje, que son significativas aunque figuren en el cuadro 2.1 en el “resto de mercancías”, dejarán paso a un estudio particularmente interesante, el de los enclaves portuarios que han tenido un mayor contacto con el puerto de Huelva.

El cabotaje de entrada referido a 1912, siguiendo un orden de mayor a menor relieve, debe mencionar a Bilbao con 15 millones de Kg, debido a las partidas que entran de “hierros”, que suponen alrededor del 70% del tráfico. A continuación estarían Gijón y Santander con unos 12 millones de Kg, en los que dicha partida supondrá en el primero 6,5 millones y en el segundo caso aún más, pues asciende a casi 11 millones, polarizando prácticamente su comercio. Le seguiría en importancia global Avilés con 7 millones de Kg, en el que el mencionado tráfico se eleva a 5 millones de Kg, Barcelona ocuparía el siguiente puesto, con un comercio que en toneladas asciende a 4 millones, del que señalamos la variedad de productos que entran; prácticamente no existen mercancías que figuren en el cuadro 2.1 que no tengan un registro de entrada.

En el capítulo de las salidas serán las piritas las que provoquen una intensidad de tráfico mayor, principalmente van destinadas a Barcelona en primer lugar, con más de 22 millones de Kg, en los que la “pirita de hierro” supone el 90% del tráfico, después se encontraría Bilbao, con más de 16 millones de Kg, en los que este producto representaría el 63% de su comercio. En esta escala de mayor a menor volumen comercial le seguiría Alicante, con una cifra global de 13 millones de Kg, copadas por las piritas, tal como le ocurre a Valencia, que rondaría los 11 millones de Kg, también con un porcentaje elevadísimo de concentración comercial, pues este producto representa un 90% sobre el total. Málaga y Pasajes se moverán en torno a los 6 millones de Kg, de los que 5 millones son piritas, y Palma de Mallorca y Palamós oscilarán en torno a los 5 millones, el primero con una presencia del mencionado producto en torno a 1,5 millones y el segundo con 5 millones de Kg de otra partida, los “corchos”, que polariza su actividad.

La Memoria que se edita en 1930 deja al descubierto el ámbito de influencia comercial del puerto de Huelva en otro momento del tiempo. Las mercancías que entran en régimen de cabotaje proceden fundamentalmente de Barcelona, en este caso por la abultada partida de “cementos”, con una representación de más de 11 millones de Kg, continuando con esa función de ser el puerto que mueve una mayor diversidad de mercancías, sumando un total de 17 millones. Los “carbones” representan la partida que junto a los “hierros”, determinará la preeminencia comercial de los puertos que le siguen en interés al mencionado de Barcelona, y que son Gijón con casi 15 millones, Bilbao que ronda los 13, San Esteban de Pravia con casi 10 y Pasajes que se acerca a los 7 millones. Siguiendo este orden, Gijón destaca por el “carbón mineral” que asciende a más de 10 millones de Kg y casi 3 de “hierro en lingotes”. Bilbao sobresale por una abultada partida de carriles de casi 5 millones de Kg y otros tantos, que se reparten el “hierro en lingotes” y la partida denominada “material ferroviario”.

San Esteban de Pravia aporta un único viaje de entrada, pero muy voluminoso de casi 10 millones de Kg de “carbón mineral”. Pasajes deberá su interés al cemento que entra al puerto de Huelva en torno a los 7 millones y Vigo con casi 5 millones de Kg cierra el capítulo de puertos con una mayor presencia en el comercio de cabotaje de entrada, en este caso debido al grupo de “piedras”, que representa el 75% de su participación.

En lo que respecta al cabotaje de salida significamos que 1930 es un año muy relevante de tráfico, con 266.616 toneladas de mercancías movidas, aunque prácticamente el comercio se concentra en un único producto, que como se ve en el cuadro 2.1 se refieren a las piritas. Y en ese *ranking* comercial se encontraría a la cabeza Barcelona, con un total de 67 millones de Kg, de los que el 94% se debe a la recepción de piritas. Le sigue Bilbao y Valencia, ambos rondan los 36 millones de Kg de mercancía que salen de Huelva con estos destinos, de los que 29 y 33 millones corresponden al mencionado mineral.

A continuación y según la importancia del tráfico estarían Tarragona, con un volumen global que ronda los 26 millones de Kg, Alicante y Málaga con 20 millones, en los que la participación de las piritas representa el 96%, 90% y 97% respectivamente. Cerrarían esta escala de mayor a menor volumen comercial, los puertos de Pasajes y Palma de Mallorca con 12 y 9 millones de Kg, en el que las piritas copan su movimiento.

La atonía comercial de los años cuarenta evidencia una crisis política que se vive en el conjunto de España, y en algunos puertos se acusa en esta época un perjuicio muy considerable, sin embargo en el recinto de Huelva no será así, ya que la bajada del movimiento de cabotaje de salida, prácticamente se compensa con el que tiene lugar de entrada, que curiosamente sube en los términos que puede apreciarse en el cuadro 2.1.

Los detalles inherentes al movimiento comercial se trastocan respecto a tiempos anteriores, pasando a ostentar el “carbón mineral” la primacía del tráfico de entrada, por ello, los puertos que disponen de esa riqueza minera, ocuparán ahora un lugar privilegiado de los intercambios con el puerto de Huelva. Gijón pasará a ser el puerto desde el que parte un mayor tonelaje, 50 millones de Kg, de los que el 95% corresponde a los mencionados carbones, Avilés le sigue con 40 millones de Kg de la misma mercancía y muy por detrás en intensidad de tráfico se encontrarían Bilbao, Cádiz y Barcelona, con 8, 7 y 6 millones de Kg; en estos casos la singularidad comercial cambia, pues a excepción de Cádiz cuyo comercio se basa en el “carbón”, representando el 93% de su tráfico, Bilbao se caracteriza en los tradicionales “carriles”, también figurarán los “cementos”. El puerto de Barcelona pierde representación comercial, al pasar de ser la principal referencia del cabotaje de entrada con el puerto de Huelva, a un recinto de mucho menor peso relativo sobre el global del movimiento de mercancías, en este tiempo contaría con 6,5 millones de Kg, de los que el 75% suponen para Huelva “cementos” descargados.

En el cabotaje de salida las piritas alcanzan aproximadamente el 80% del volumen global de mercancías cargadas, por lo que los puertos que se significan son en su inmensa mayoría por este tipo de comercio. Barcelona y Bilbao serán los que polaricen la mayor parte de este tráfico; las estadísticas arrojan cifras de 47 y 33 millones de Kg respectivamente, de los que las piritas representan el 95% y el 87%.

Valencia registraría 25 millones de Kg, que en valores porcentuales supone un 85%. Tarragona y Málaga se mueven en términos semejantes, alrededor de los 20 millones de Kg, pero mientras que en el segundo caso las piritas copan el 98% del movimiento, las salidas a Tarragona de este producto son menos relevantes al representar un 38%, ya que también gozan de interés otros tráficos, como el azufre que alcanza el 61% con casi 13 millones.

Otros puertos que reciben fundamentalmente este producto de Huelva vía marítima serán Alicante y Pasajes, entre los 10 y 11 millones de kilogramos, y con cifras próximas a los 7 millones estarían A Coruña, Gijón y Santander, en todos ellos los porcentajes de participación de las piritas, prácticamente ocupan el total de las relaciones de comercio.

Las estadísticas consultadas para los años cincuenta expresan una continuidad en lo que concierne a los carbones, originando la mayor parte del movimiento de entrada. En conjunto, representan el 65% sobre el total de tráfico, como es lógico los “puertos” carboníferos dispondrán de un mayor interés. Gijón es el que se encuentra a la cabeza con 46 millones de Kg de carbón sobre los 47 millones de movimiento con el puerto Huelva.

A mucha distancia comercial se encontrarían los puertos de San Esteban de Pravia y Barcelona, y mientras que en el primero sus 12 millones de Kg corresponden al mencionado producto, Barcelona con 11 millones dispondrá de un tráfico más diverso, que se reparte en orden de importancia entre el cemento, abonos y fuel-oil, con 4, 3 y 2 millones respectivamente. Bilbao y Avilés cerrarían esta escala de enclaves significativos del comercio de entrada, pero con matices diferenciados, pues mientras Bilbao es un puerto que se caracteriza por su “diversidad comercial”, esto es, dispone de una amplia gama de productos que entran al puerto de Huelva, como cementos, carriles o nitratos, Avilés presenta un rasgo de “exclusividad”, pues el movimiento de carbones copa el 99% de los intercambios.

En el capítulo de los destinos siguen siendo las “piritas”, las que participan de un mayor porcentaje de tráfico sobre el global, concentrando el 83% del total de movimiento de mercancías que salen a una gran cantidad de puertos, entre los que sobresale Barcelona con sus 45 millones de Kg y 43 millones de piritas, Valencia con 25 millones de Kg, correspondiendo un 98% de piritas. Muy de cerca en interés se encuentra A Coruña, en la que prácticamente las piritas representan el volumen de su total comercial, ascendiendo a 23 millones de Kg, Alicante se encuentra en el mismo caso pero con referencias en torno a los 17 millones de Kg, y Málaga, Porto-Pi y Santander que se mueven alrededor

de los 15 millones, y mientras que en los dos primeros la importancia del comercio de piritas es sustancial, rondando en ambos la abultada cifra del 99%, en Santander le ocurre como a Tarragona, su tráfico se diversifica. En la Villa cántabra tienen presencia el azufre, que se cuantifica en torno a los 2 millones de Kg, el manganeso con 6 millones, y en el caso de Tarragona, aunque las piritas suponen un 61% sobre los 12 millones de tráfico, también cuenta con una partida significativa de azufre de unos 5 millones, por lo que asciende a un 38% sobre el total de intercambios de mercancías cargadas.

Las conclusiones pueden observarse a través de los gráficos 4.1 y 4.2. En el capítulo de las entradas, señalar como los hierros y productos siderúrgicos, que empiezan siendo el principal referente hasta la década de los años veinte, ceden su protagonismo a los carbones, que acaban representando alrededor del 65% del volumen de mercancía que entra al puerto de Huelva por cabotaje, si bien, a nivel de porcentaje medio computará un total del 44%.

En cuanto a las salidas la preponderancia de un producto sobre el resto es aún más acusada, mostrando las piritas un promedio del 78% sobre el total. Además, éste porcentaje es bastante estable a lo largo del todo el período analizado. El resto de productos tienen escaso peso específico en el volumen general, ya que la siguiente mercancía de interés sería el azufre, que sólo goza de un 4% sobre el total.

A modo de síntesis, destacamos que el puerto de Huelva y en lo que al tráfico de cabotaje se refiere, recoge las materias primas que necesita para el desarrollo de su actividad industrial, fundamentalmente carbones, por tanto, se provee de las fuentes de energía que no dispone para su industria transformadora, centrada básicamente en el sector químico, enfocado a la obtención de las diversas clases de piritas, especialmente las de hierro y las ferrocobrizas, lo que justifica en ambos casos que sean los productos más significativos en el volumen de entradas y salidas.

3.1.3.3. Principales productos en exterior por países y continentes (1905/1950)

Una vez que se han expuesto para el cabotaje las principales consideraciones respecto a los datos, se está en disposición de puntualizar, para igual período de tiempo, primera mitad del siglo XX, el movimiento de mercancías en régimen de exterior.

Las fuentes utilizadas han permitido distinguir el tráfico desarrollado por grandes áreas de comercio, por lo que atenderemos a las referencias comerciales de Europa, África y América; también se ha detallado el movimiento mercantil de los países que han gozado de un mayor protagonismo comercial, teniendo en cuenta los productos que principalmente son objeto de tráfico con el puerto de Huelva, tanto desde la óptica de las importaciones como desde las exportaciones.

El análisis del movimiento de cabotaje ofrece una visión del entramado comercial, que se completa con los registros relativos al comercio exterior, y aquí también efectuaremos ciertas puntualizaciones metodológicas acerca del tratamiento dado a los datos.

1. El criterio base que se ha utilizado es idéntico al que se ha seguido en el cabotaje, tanto en lo que concierne al volumen, esto es, atendiendo a los productos que superen el millón de kilogramos, como en lo que respecta al tiempo, pues están referidos a los mismos años.
2. Igualmente, se ha considerado oportuno recoger el tráfico que corresponda, aunque no supere la cota establecida en alguno de los cortes temporales, pues es el único camino que deja traslucir la evolución que han seguido estas partidas.
3. La especial consideración que tienen las exportaciones en este puerto, fundamentalmente de salida de la riqueza minera de las sierras onubenses, provoca que las agrupaciones no sean las mismas que en el comercio de cabotaje, pues en este punto es donde mejor deben esclarecerse cuales son “concretamente” esos minerales, que tanto valor proyectan sobre el conjunto de la economía de la localidad, por su gran demanda en el extranjero.

4. Las agrupaciones siguen criterios semejantes a los planteados en la navegación nacional, por ello, sólo mencionaremos a continuación los que tienen representación en el exterior y no figuraban anteriormente, y los que teniendo una gran significación en el comercio exterior se han trasladado más detalladamente, por lo que difiere de la presentación dada en el cabotaje. Veamos lo más significativo:

- *Aceros*: en este grupo figura el apunte que aparece bajo esa denominación, y los que constan con los nombres de “acero en barras”, “acero en planchas” y “acero obrado”.
- *Corchos*: es una partida que recoge el que se muestra con ese anagrama, y los que se presentan como “serrín de corcho”, “desperdicios de corcho”, “corcho bornizo”, “corcho refugio” y “corcho en tapones”.
- *Pescados, bacalao y conservas*: traslada un grupo de productos variados, y oscila mucho de unos años a otros, pues mientras que en 1912 prácticamente la partida representa al “bacalao”, en otros años no es así, predominando en el capítulo de las conservas las que son de pescado.
- *Sulfatos*: bajo esta denominación figuran varios tipos de sulfatos, en 1905 se refiere a “sulfato de cobre” y en 1940 a “sulfato de cal”.
- *Plomos*: es un grupo representativo de dos componentes principales “plomo en galápagos” y “plomo labrado”, el primero de ellos es el que da verdadera trascendencia a esta partida.
- *Cobre*: tiene dos apartados que gozan de semejante interés comercial, uno es “cobre en cáscara” y otro es “cobre en torales”, aunque los momentos en los que globalmente es más interesante la partida, es el “cobre en cáscara” el más representativo del grupo, con acusadas diferencias.
- *Vinos, bebidas, alcoholes y derivados*: reconoce a un número de partidas muy amplio. En el comercio exterior, a diferencia del de cabotaje, se ha desligado la partida “lías de vino”, por la especial consideración que tiene, el resto de registros figuran dentro de esta agrupación, en la que los “vinos” es el dato más destacado.

En los cuadros 2.2.1 y 2.2.2 se van a reunir los principales productos importados y exportados, teniendo en cuenta las grandes áreas de comercio, por tanto, considerando Europa, África y también América. Además, se plasman dos tipos registros que se enlazan, los productos principales y los países que gozan de una mayor presencia comercial, si se refieren a las importaciones, se deben observar los cuadros 2.3 a 2.7, y si corresponden a las exportaciones, hay que consultar los cuadros 2.8 al 2.12.

Los gráficos 5.1 y 5.2 trasladan en el período analizado la composición del comercio exterior y los gráficos 6.1 y 6.2 tienen como misión informar de los países que junto a los EE.UU. comercian de manera principal con el puerto de Huelva. Los gráficos 7.1 y 7.2 presentan una síntesis, por tanto, son comprensivos del comercio efectuado tanto de carga como de descarga, en cabotaje y exterior desde 1905 a 1950, según los cortes de tiempo ya concretados.

En términos generales, podemos afirmar que son pocas las mercancías que alcanzando una significación comercial, no se muestren recogidas en los cuadros de manera explícita, pero existen algunas excepciones, por un lado, señalamos que el comercio exterior con Europa mantiene un detalle mucho más amplio que el que presenta América, acorde a los principios generales que se siguen, de sólo figurar aquellos que superan las mil toneladas, por lo que en algunos casos, como almendras y hojalata, son partidas que tienen apartado en Europa y en América no lo disponen, aunque posee una gran representación comercial sin llegar a la cota establecida.

En el capítulo de las importaciones hacemos hincapié en los productos que son relevantes, pero no se encuentran plasmados en los cuadros enunciados, destacamos “ladrillos y tejas”, así como “ladrillos refractarios”. Puntualmente figura en 1930 varias partidas muy voluminosas, que son “biques a remolque”, que provienen de Alemania; y “material ferroviario” y “material eléctrico”, que llegan a Huelva procedentes del Reino Unido.

En el grupo de las exportaciones prácticamente se trasladan todos los que son significativos, salvo varios artículos como los higos y el arroz que irían a Portugal y las almendras que saldrían para los Países Bajos.

Si observamos el cuadro 2.2.1 en su primera parte, que es la que corresponde al movimiento de mercancías con Europa y África, vemos las oscilaciones de las importaciones, con unos momentos álgidos en torno a los años previos a la 1ª Guerra Mundial, así como la década de los años treinta, circunstancia que tras la crisis de la Guerra Civil no recuperaría ese volumen global de entradas exteriores, debido a la caída que presenta el carbón mineral, cuyas variaciones afectan al monto global del tráfico, por su especial significación.

Las exportaciones son ilustrativas de la importancia que goza el tráfico marítimo en el puerto de Huelva, también permite ver las oscilaciones propias de las coyunturas bélicas, y al final del período analizado su declive general es evidente, sólo sostenido por el producto más relevante, las piritas, mostrando el paulatino decrecimiento de la diversidad de mercancías que se mueven en el puerto.

El tráfico exterior con América se puede visualizar en el cuadro 2.2.2, presentando esta área un interés menor en términos cuantitativos que Europa. En las importaciones destacar la madera como elemento básico en las primeras décadas del siglo XX, y de forma especial mencionamos el carbón mineral, que en los años veinte paliaría el déficit de este producto de los puertos europeos. Igual ocurrirá con el trigo que alcanza el mayor volumen importador en la década de los años cuarenta. Estas últimas referencias ponen de manifiesto la incidencia que tuvieron las dos guerras mundiales, reflejándose en el descenso del volumen de contactos mercantiles con Europa, optando por traerlos de los puertos de América con los que se mantenían relaciones comerciales.

Los registros recogidos en las Memorias son expresivos del comercio más representativo por países de procedencia y destino, por ello, en este análisis se han elaborado unos cuadros, siguiendo el criterio de que en cada corte de tiempo se escojan los productos que gocen de mayor interés comercial, –más del millón de kilogramos–, si bien, aquellos núcleos que tengan una presencia menor en ese mismo tiempo, pero gocen de registro, se mencionará como fórmula de aproximación a la evolución mercantil de los tráficos más relevantes.

Los cuadros 2.3 a 2.7 mostrarán las importaciones de mercancías realizadas atendiendo a los países y áreas de procedencia. El Reino Unido es con diferencia el ámbito que polariza la mayor parte de este comercio, gracias al carbón mineral, en concreto, si se consulta el gráfico 6.1 que cuantifica globalmente los pesos relativos de las distintas naciones, se observa que copa el 64% de las importaciones, seguido con gran diferencia por Países Bajos y Francia, ésta última mantendrá un tráfico más modesto en términos de volumen y más diverso en cuanto a los tipos de productos que demanda Huelva, citamos como más significativos “fosfatos de cal” y “envases y pipería”.

En América Latina resaltamos Argentina por ser el más significativo, el trigo y el maíz son los productos que principalmente tienen entrada en Huelva, si bien, sólo alcanzan un 5% del total, lo que refleja la diferencia cuantitativa existente respecto del tráfico que se mantiene con el entorno europeo.

Las exportaciones se trasladarán a los cuadros 2.8 a 2.12, y los lugares de destino preferente serán Países Bajos, Reino Unido, EE.UU. y Francia, gracias a la cuantiosa demanda que ejercen, sobre todo de piritas, que como sabemos representa el emblema comercial que más singulariza el movimiento de mercancías.

Las relaciones mercantiles con el Reino Unido están caracterizadas por la diversidad comercial, pues además de las piritas, llegan en abundancia cobres, corcho y mineral de hierro, también castañas. Aunque cuando el tráfico exterior se polariza, todos estos productos reducen sustancialmente su presencia o simplemente desaparecen.

Los gráficos 5.1 y 5.2 resumen el tráfico exterior del puerto de Huelva con Europa, África y América; en el capítulo de las importaciones sobresale especialmente el carbón mineral, ya que se en-

cuenta por encima del 60%, seguido a gran distancia por el carbón de cok y el fosfato de cal, que participan cada uno alrededor del 7%. En las exportaciones son las piritas quienes copan casi la totalidad de mercancías que salen a puertos europeos y en menor medida a los africanos, sus cifras rondan el 90% sobre el total de este capítulo.

Los gráficos 6.1 y 6.2 contemplan los países que mantienen una relación comercial más estrecha, si observamos la importación, es el Reino Unido quien acapara un porcentaje de participación más abultado, pues con 64% mantiene esa primacía, seguido a gran distancia por los Países Bajos, que con un 10% es otro de los núcleos portuarios de interés para Huelva. En cuanto a las exportaciones merece resaltarse la importancia de los Países Bajos, Reino Unido, EE.UU. y Francia, pues son los cuatro grandes núcleos con los que se mantiene un tráfico exterior de salida.

Por último, referir a modo de conclusión como el volumen de mercancías que salen en el período analizado, es unas ocho veces superior a las que entran, tal como se ve en los gráficos 7.1 y 7.2, con expresión de los productos más significativos, tanto en cabotaje como exterior, movidos desde o hacia este puerto para el conjunto de años que se han especificado.

3.1.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Las dos componentes básicas del tráfico exterior, mercancías embarcadas y desembarcadas y los registros de los productos más significativos, van a permitir apreciar a partir de la década de los setenta, como ha evolucionado la actividad comercial en las instalaciones portuarias de Huelva. La información quedará recogida en los gráficos 8.1 y 8.2 a 12.1 y 12.2.

En relación a las importaciones se destaca la existencia de dos elementos básicos, que son el “petróleo crudo” y los “fosfatos”, cuyo comercio se estabiliza a partir de la década de los ochenta, ofreciendo unos valores uniformes hasta el final del período analizado.

Se hace hincapié en un rasgo que merece comentarse, más del 90% de las descargas son productos de corte industrial, puesto que además de los ya reseñados, tendríamos que considerar el gas natural, “otros minerales y residuos metálicos”, y carbón y similares. En definitiva, se aprecia el peso determinante que juega en este caso la ubicación geográfica que tiene el recinto portuario, lo que de algún modo le hace ser referente de esta tipología de mercancías, no actuando de una manera significativa como puerto redistribuidor.

En las exportaciones existen dos elementos básicos, los “productos petrolíferos refinados” y los “productos químicos”, si bien, hasta mitad de la década de los años ochenta las piritas también seguían teniendo una preeminencia, como había sido tradicional en la primera mitad del siglo XX; el resto de productos son los ya referidos de tipo industrial.

Hay que dejar constancia dentro de este epígrafe de varios rasgos que caracterizan al tráfico exterior de las últimas décadas, por un lado, se menciona el incremento cuantitativo que se origina a partir de los años ochenta, lo que refleja la modernización que experimentan las instalaciones, como consecuencia del asentamiento en la zona de la industria química, lo que se traduce en ese alza sustancial del conjunto del tráfico; por otro lado, y éste es el segundo rasgo al que queremos aludir, cambia la tipología de los productos de mayor aprecio respecto de la primera mitad del siglo XX, ya que el carbón y las piritas han dejado paso al petróleo, fosfatos y productos químicos, proceso que refleja la evolución tecnológica, plasmada en este caso en la materia prima y en los productos que se obtienen.

3.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1901-2000)

El movimiento de buques se recoge en los cuadros 3.1 y 3.2, así como en los gráficos 13 y 14. En el cuadro 3.1 se refleja la participación del movimiento de buques a vapor y a vela, así como las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) entre 1901 y 1960. En el cuadro 3.2 se atiende al cómputo ge-

neral de buques, las Toneladas de Registro Bruto, el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del buque (C.M.B.) a lo largo del siglo XX.

En el cuadro 3.1 se aprecia un incremento de la navegación a vapor sobre la vela, proceso que se hace más significativo con el paso de los años, las T.R.B. evolucionan acorde al número de buques; sin embargo, hay que destacar como los datos correspondientes al “movimiento” de los buques en coyunturas post-bélicas, muestran que tras las dos guerras mundiales, tendrá lugar un crecimiento del número de veleros, reflejando la carestía de la energía y las dificultades para acceder a ella, derivando en la ya mencionada mayor utilización del transporte marítimo a vela.

En el cuadro 3.2 se dará traslado al cómputo total de buques, y a las cifras globales de Toneladas de Registro Bruto, lo que permitirá analizar la evolución del puerto en base a los indicadores de T.M.B. y C.M.B. En general, los datos dejan al descubierto a excepción de las coyunturas críticas, un crecimiento que podríamos considerar uniforme en todas las variables. No obstante, señalamos como a partir de la década de los años setenta, el número de buques sufre un estancamiento que no influye en el resto de índices, puesto que todos ellos siguen el lógico ascenso, indicando la aludida modernización del puerto.

Es especialmente significativo que en la década de los años noventa crecen las Toneladas de Registro Bruto, lo que es coherente que se traduzca en un mayor Tamaño Medio del Buque, así como en la carga media que transportan, que en valores absolutos y al final de la mencionada década representan valores que duplican las cifras del principio. Estos dos últimos índices, T.M.B. y C.M.B., se muestran en los gráficos 13 y 14.

3.1.5. PESCA (1941-2000)

La actividad pesquera en la costa onubense ha sido un recurso tradicional de su economía, remontándose a tiempos anteriores a la dominación romana, manteniéndose prácticamente inalterable en sus aspectos fundamentales hasta el siglo XVIII.³³

En el siglo XIX la pesca comienza a orientarse hacia la satisfacción de la demanda exterior de sus productos, concentrados particularmente en las salazones de sardina y túnidos; y a partir de ahí, ya en pleno siglo XX, los avances tecnológicos permitirían a las embarcaciones de arrastre acceder cada vez a una profundidad mayor, desarrollándose una importante industria marisquera.³⁴

La finalización de la Guerra Civil traería nuevos rumbos a la industria pesquera onubense, experimentando un crecimiento notable y modificando su orientación, pues si en las décadas anteriores la pesca era de bajura, en los años cuarenta predomina la de altura. El perfeccionamiento de los medios de transporte y las nuevas técnicas de refrigeración, facilitarían la comercialización de los productos, ampliándose los mercados a los que tradicionalmente tenían acceso.

El cuadro 4 muestra desde 1941 hasta el año 2000 la pesca fresca y su valor en 1ª venta, así como el valor de la tonelada en pesetas. El volumen de capturas en el período analizado responde a una estructura piramidal, ya que crece en los primeros treinta años, aproximadamente hasta finales de los años sesenta, y luego en un período de tiempo similar se inicia un fuerte descenso en el número de toneladas, hasta llegar a unos valores muy bajos en el año 2000, menos del 13% respecto de 1967, que es el momento de mayor plenitud comercial. Los gráficos 15 y 16 ofrecen una síntesis de los datos analizados.

³³ La importancia de la pesca en el litoral onubense, puede verse en M. Sancha Blanco, *La actividad pesquera del Puerto de Huelva*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1975.

³⁴ J. García del Hoyo y Otros, *Estimación de los efectos económicos derivados de la actividad del Puerto de Huelva*, A.P.H., 1999, p.79.

3.1.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Los registros correspondientes a los últimos años de actividad del puerto de Huelva, se han resumido en las tablas que se anexionan. La tendencia del tráfico a nivel global se observa en la tabla 1, así como los datos del movimiento de cabotaje y exterior, dejando vislumbrar que las cifras totales van muy unidas a las del tráfico exterior, que es el que realmente ha contribuido al crecimiento del volumen de mercancías movidas, que ha sido constante y uniforme a finales del siglo XX.

El tráfico exterior detallado en los capítulos de embarque y desembarque se indica en la tabla 2, constatándose que salvo en el período inicial, el predominio de las importaciones sobre las exportaciones es cada vez más acentuado, gracias al tráfico de petróleo crudo y a los fosfatos.

En la tabla 3 se ha recogido el volumen de mercancías movidas en cada uno de los tres grandes grupos. Y al ser el petróleo el producto estrella, parece obvio que sean los graneles líquidos los que representen fundamentalmente al movimiento principal, que se cuantifica en una cifra que se aproxima en el año 2000 al 70% del total; observar la escasa trascendencia que tiene la mercancía general, ya que su marcado carácter fabril le hace cumplir una doble función, como abastecedor de la industria circundante y como espacio por donde se da salida a lo que produce.

La pesca fresca y el avituallamiento son elementos que se muestran en la tabla 4. Una primera aproximación demuestra el acusado descenso que se origina, por la conversión de la flota a unidades de arrastre congeladoras, casuística motivada por cuestiones de índole política, o de acuerdos puntuales con otros países del entorno, también podría valorarse en términos de la propia evolución tecnológica. En definitiva, los datos relativos al volumen de pesca fresca quedan en cierto modo desvirtuados y con escasa relevancia en el conjunto del sector pesquero, por las razones expuestas de reconversión de la actividad.

La tabla 5 plantea otros datos de interés como el número de buques, que se cifra en su mayor parte en una franja entre 1.500 y 2.000, expresando que ha sido el alza en el tamaño de los buques, especialmente a partir de la década de los ochenta, lo que ha permitido esa cierta inmovilidad en el número y que al mismo tiempo exista un proceso de intensificación comercial.

La actividad económica que se realizaba a principios del siglo XX era de marcado carácter colonial, basándose en la extracción de materias primas y minerales, ambas tenían una gran aceptación en los mercados extranjeros, ya que en esa etapa no existía un proceso generalizado donde se contemplara la elaboración de estas mercancías; sin embargo, el tráfico que se efectúa a finales del siglo XX, es representativo de una economía donde el carácter fabril y la transformación de productos definen el proceso de modernización de la localidad.

El puerto de Huelva se encuentra en un momento óptimo para afrontar los nuevos retos que tiene planteados, gracias a sus expectativas de crecimiento, que se mantienen por encima de la media del conjunto del sistema portuario español. El balance de su explotación es muy positivo, situación que se alcanza por una conjunción de factores, entre los que merece la pena destacar, la planificación urbanística que otorga seguridad jurídica a la hora de plantear las actuaciones sobre el territorio, las comunicaciones terrestres con España y la Unión Europea, que facilitan el acceso al recinto portuario, la ausencia de conflictos entre el puerto y la ciudad, por la propia situación geográfica de ambos, lo que permite un crecimiento sin “interferencias” y en general, se puede reconocer que las infraestructuras principales se encuentran en una fase de desarrollo, que lo sitúan en una posición excelente, generando una notable influencia en el contexto más próximo y sobre el conjunto de la Nación.³⁵

³⁵ J. García-Arreciado, “Huelva: Expectativas de crecimiento”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 118-121.

REGISTRO DE MEMORIAS

1897-1898, 1904-1913, 1905-2000 (anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://puertohuelva.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.H.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva.

J.O.P.H.- Junta de Obras del Puerto de Huelva.

A.P.H.- Autoridad Portuaria de Huelva.



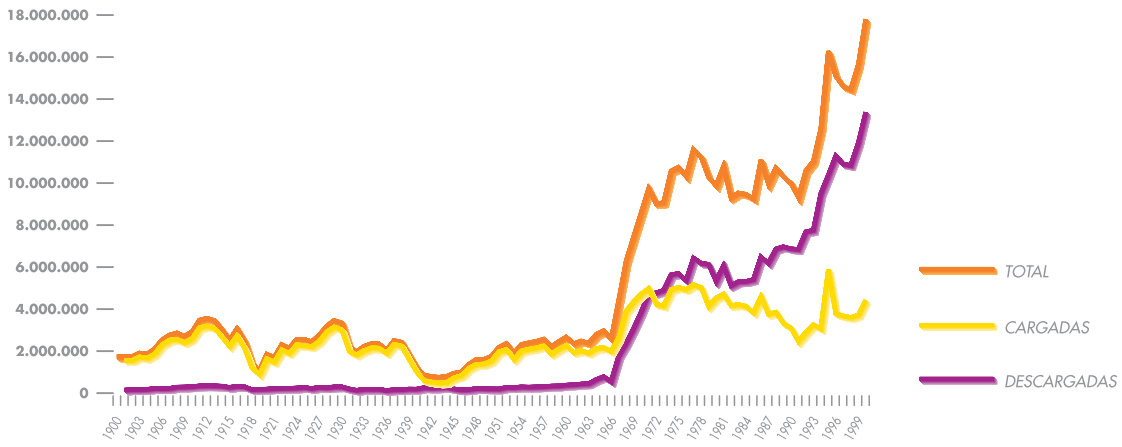
Infografía del Puerto de Huelva. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Huelva (1900-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1900			1.741.000	1951	1.981.404	212.315	2.193.719
1901	1.582.125	158.924	1.741.049	1952	2.090.472	286.763	2.377.235
1902	1.565.658	185.869	1.751.527	1953	1.624.546	283.965	1.908.511
1903	1.742.025	182.005	1.924.030	1954	2.019.934	310.106	2.330.040
1904	1.678.007	192.294	1.870.301	1955	2.107.994	300.851	2.408.845
1905	1.874.374	239.109	2.113.482	1956	2.168.188	310.483	2.478.671
1906	2.317.818	228.816	2.546.634	1957	2.258.189	325.679	2.583.868
1907	2.540.138	238.483	2.778.621	1958	1.873.430	351.422	2.224.852
1908	2.579.431	299.646	2.879.076	1959	2.107.936	358.430	2.466.366
1909	2.422.416	305.898	2.728.314	1960	2.289.935	396.150	2.686.085
1910	2.604.468	324.046	2.928.515	1961	1.955.601	412.901	2.368.502
1911	3.127.562	358.078	3.485.640	1962	2.046.493	448.285	2.494.778
1912	3.214.333	365.440	3.579.773	1963	1.925.842	463.286	2.389.128
1913	3.112.345	360.295	3.472.640	1964	2.145.923	660.508	2.806.431
1914	2.689.974	347.255	3.037.229	1965	2.185.470	797.691	2.983.161
1915	2.243.399	288.981	2.532.381	1966	2.014.024	569.230	2.583.254
1916	2.736.190	339.391	3.075.581	1967	2.641.392	1.781.102	4.422.494
1917	2.161.366	322.696	2.484.062	1968	3.919.143	2.388.920	6.308.063
1918	1.226.633	186.283	1.412.916	1969	4.359.878	3.097.884	7.457.762
1919	905.838	196.598	1.102.436	1970	4.725.376	3.869.748	8.595.124
1920	1.661.569	205.940	1.867.510	1971	4.992.051	4.746.028	9.738.079
1921	1.491.916	231.097	1.723.013	1972	4.250.508	4.785.647	9.036.155
1922	2.088.024	241.587	2.329.611	1973	4.168.010	4.907.728	9.075.738
1923	1.913.412	244.686	2.158.098	1974	4.937.985	5.644.379	10.582.364
1924	2.320.751	258.431	2.579.182	1975	5.051.096	5.713.083	10.764.179
1925	2.284.578	292.530	2.577.108	1976	4.951.771	5.377.393	10.329.164
1926	2.233.315	233.280	2.466.595	1977	5.174.063	6.449.361	11.623.424
1927	2.478.612	296.847	2.775.459	1978	5.052.070	6.203.329	11.255.399
1928	2.929.092	272.059	3.201.151	1979	4.146.485	6.148.895	10.295.380
1929	3.164.120	312.712	3.476.832	1980	4.542.301	5.342.753	9.885.054
1930	3.040.881	317.793	3.358.674	1981	4.724.092	6.075.748	10.799.840
1931	2.010.641	218.538	2.229.180	1982	4.185.566	5.127.371	9.312.937
1932	1.839.245	149.396	1.988.641	1983	4.230.472	5.313.625	9.544.097
1933	2.044.807	199.677	2.244.483	1984	4.154.389	5.328.491	9.482.880
1934	2.170.497	199.446	2.369.942	1985	3.841.742	5.421.705	9.263.447
1935	2.158.109	202.067	2.360.176	1986	4.599.953	6.497.885	11.097.838
1936	1.917.566	140.689	2.058.255	1987	3.771.312	6.199.822	9.971.134
1937	2.341.329	178.667	2.519.997	1988	3.865.734	6.875.008	10.740.742
1938	2.260.050	179.883	2.439.933	1989	3.338.377	6.983.440	10.321.817
1939	1.613.395	208.547	1.821.942	1990	3.119.983	6.887.063	10.007.046
1940	1.023.501	204.727	1.228.228	1991	2.475.972	6.855.063	9.331.035
1941	612.176	274.093	886.269	1992	2.903.637	7.690.951	10.594.588
1942	546.170	255.485	801.655	1993	3.273.788	7.770.884	11.044.672
1943	502.918	268.934	771.851	1994	3.087.796	9.507.993	12.595.789
1944	515.892	292.484	808.376	1995	5.896.122	10.385.168	16.281.290
1945	742.914	217.251	960.165	1996	3.796.334	11.300.578	15.096.912
1946	854.203	168.155	1.022.359	1997	3.690.797	10.918.414	14.609.211
1947	1.199.734	182.613	1.382.347	1998	3.615.480	10.855.109	14.470.589
1948	1.387.537	235.229	1.622.767	1999	3.723.119	11.908.849	15.631.968
1949	1.399.470	224.003	1.623.472	2000	4.430.062	13.376.104	17.806.166
1950	1.548.042	215.926	1.763.968				

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Huelva (1900-2000)



Fuente: Cuadro I.1.

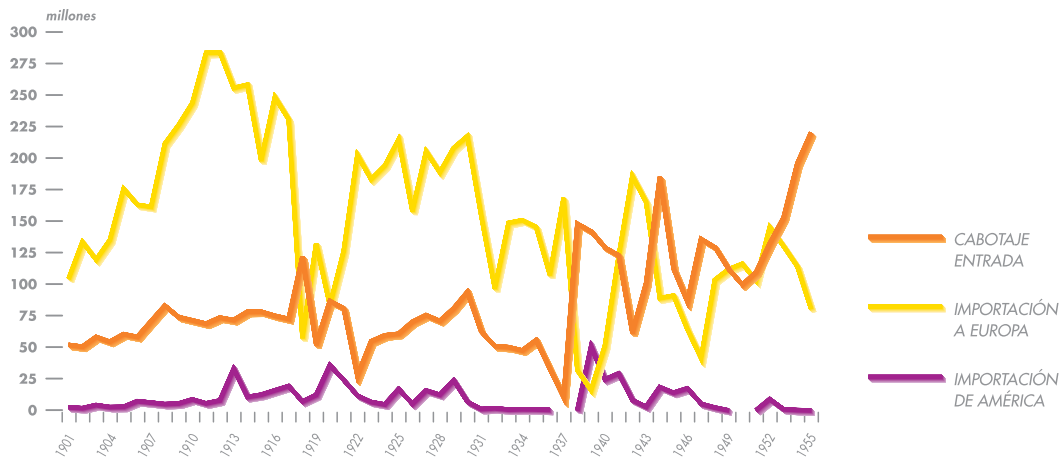
**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación y continentes
A.P. de Huelva (1901-1955) Kilogramos**

Años	Cabotaje entrada	Importación		Descargadas
		Europa	América	
1901	52.020.963	104.407.392	2.495.683	158.924.038
1902	50.566.578	133.539.686	1.762.349	185.868.613
1903	58.292.789	119.448.271	4.264.241	182.005.301
1904	54.525.010	135.137.337	2.631.329	192.293.676
1905	60.522.548	175.750.757	2.835.280	239.108.585
1906	58.334.044	163.134.359	7.347.513	228.815.916
1907	70.797.596	161.461.258	6.224.097	238.482.951
1908	83.137.721	211.520.565	4.987.415	299.645.701
1909	74.093.016	226.345.051	5.460.395	305.898.462
1910	71.498.324	243.812.575	8.735.511	324.046.410
1911	68.843.522	283.637.503	5.597.159	358.078.184
1912	73.661.128	283.891.659	7.887.042	365.439.829
1913	71.703.238	255.759.911	32.832.096	360.295.245
1914	78.223.753	258.380.703	10.650.404	347.254.860
1915	78.369.009	198.157.482	12.454.747	288.981.238
1916	75.123.439	248.358.222	15.909.212	339.390.873
1917	72.643.226	230.769.480	19.283.783	322.696.489
1918	121.833.164	57.453.283	6.996.797	186.283.244
1919	52.190.934	132.198.259	12.208.852	196.598.045
1920	86.848.262	83.242.089	35.850.122	205.940.473
1921	81.016.172	126.005.717	24.075.330	231.097.219
1922	27.337.805	202.512.605	11.736.210	241.586.620
1923	54.779.155	183.216.617	6.690.029	244.685.801
1924	59.591.017	194.112.630	4.726.975	258.430.622
1925	60.791.877	214.797.373	16.941.173	292.530.423
1926	70.235.165	158.001.653	5.043.574	233.280.392
1927	75.614.342	205.373.683	15.858.640	296.846.665
1928	71.024.192	188.643.093	12.391.495	272.058.780
1929	80.845.453	208.058.351	23.808.449	312.712.253
1930	93.895.036	217.446.368	6.851.770	318.193.174
1931	62.560.940	154.900.661	1.076.811	218.538.412
1932	51.026.361	96.650.322	1.719.292	149.395.975
1933	50.219.607	148.747.096	709.928	199.676.631
1934	47.610.356	150.884.922	950.523	199.445.801
1935	55.703.147	145.535.291	828.428	202.066.866
1936	32.814.391	107.474.987	399.207	140.688.585
1937	10.346.970	168.320.183		178.667.153
1938	148.144.822	31.710.721	27.939	179.883.482
1939	142.056.987	15.834.467	50.656.018	208.547.472
1940	129.278.365	50.950.683	24.497.761	204.726.809
1941	123.102.920	121.721.001	29.268.662	274.092.583
1942	61.630.455	185.681.185	8.173.269	255.484.909
1943	100.857.373	165.212.227	2.864.077	268.933.677
1944	185.004.339	88.986.974	18.493.028	292.484.341
1945	112.165.594	91.051.219	14.034.001	217.250.814
1946	86.320.907	64.349.048	17.485.330	168.155.285
1947	136.042.642	41.361.480	5.209.330	182.613.452
1948	129.482.871	103.435.687	2.310.615	235.229.173
1949	112.075.744	111.872.431	54.630	224.002.805
1950	99.655.568	116.270.488		215.926.056
1951	109.525.936	102.781.233	7.480	212.314.649
1952	132.429.643	145.373.960	8.959.627	286.763.230
1953	152.807.089	130.200.129	957.840	283.965.058
1954	195.738.953	114.091.255	275.565	310.105.773
1955	220.329.223	80.519.606	2.337	300.851.166

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

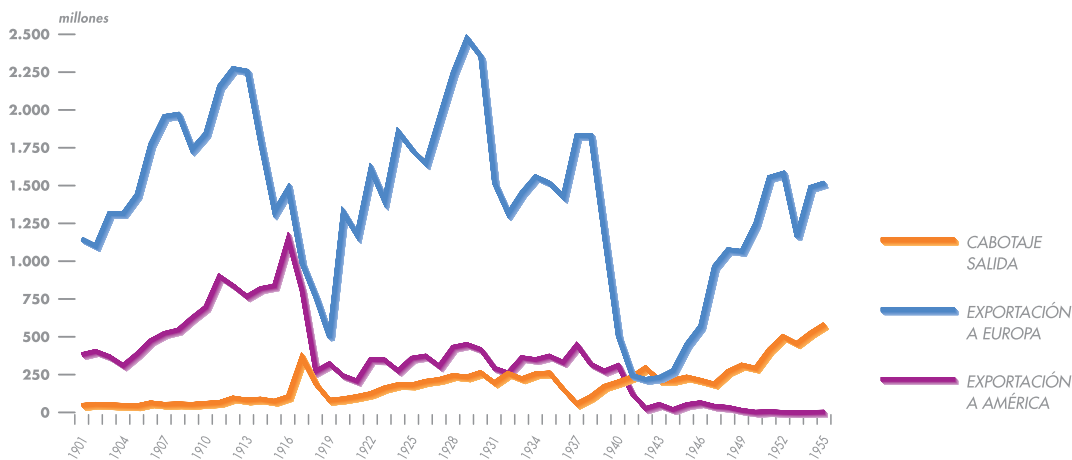
	Cabotaje salida	Exportación		Cargadas	Total general
		Europa	América		
49.166.485	1.148.512.888	384.445.930	1.582.125.303	1.741.049.341	
56.591.824	1.103.137.193	405.929.141	1.565.658.158	1.751.526.771	
53.232.695	1.317.441.481	371.350.555	1.742.024.731	1.924.030.032	
49.513.852	1.316.619.447	311.873.739	1.678.007.038	1.870.300.714	
46.202.016	1.440.802.289	387.369.351	1.874.373.656	2.113.482.241	
65.941.323	1.775.912.177	475.964.703	2.317.818.203	2.546.634.119	
56.032.880	1.959.493.392	524.611.844	2.540.138.116	2.778.621.067	
58.975.035	1.973.849.104	546.606.485	2.579.430.624	2.879.076.325	
55.792.896	1.740.731.248	625.891.560	2.422.415.704	2.728.314.166	
62.728.371	1.844.841.120	696.898.641	2.604.468.132	2.928.514.542	
68.034.189	2.157.827.471	901.700.105	3.127.561.765	3.485.639.949	
98.139.478	2.276.258.975	839.934.854	3.214.333.307	3.579.773.136	
84.487.226	2.259.586.412	768.271.343	3.112.344.981	3.472.640.226	
90.753.933	1.778.003.465	821.216.328	2.689.973.726	3.037.228.586	
76.374.272	1.328.902.696	838.122.511	2.243.399.479	2.532.380.717	
106.409.327	1.482.437.821	1.147.343.326	2.736.190.474	3.075.581.347	
366.630.180	986.839.940	807.895.570	2.161.365.690	2.484.062.179	
189.966.744	762.801.504	273.864.667	1.226.632.915	1.412.916.159	
82.642.311	499.389.710	323.806.161	905.838.182	1.102.436.227	
92.293.066	1.324.385.264	244.890.973	1.661.569.303	1.867.509.776	
107.455.626	1.174.149.575	210.311.025	1.491.916.226	1.723.013.445	
126.704.214	1.609.638.241	351.681.923	2.088.024.378	2.329.610.998	
164.171.524	1.399.526.376	349.714.039	1.913.411.939	2.158.097.740	
186.419.464	1.856.838.385	277.493.196	2.320.751.045	2.579.181.667	
184.121.163	1.739.588.887	360.867.566	2.284.577.616	2.577.108.039	
208.236.992	1.650.023.861	375.053.722	2.233.314.575	2.466.594.967	
220.318.934	1.950.772.571	307.520.346	2.478.611.851	2.775.458.516	
246.682.845	2.248.982.360	433.426.629	2.929.091.834	3.201.150.614	
237.121.305	2.475.092.594	451.906.088	3.164.119.987	3.476.832.240	
266.615.848	2.355.117.786	419.147.020	3.040.880.654	3.359.073.828	
198.666.219	1.516.933.198	295.042.048	2.010.641.465	2.229.179.877	
260.896.993	1.315.680.279	262.667.913	1.839.245.185	1.988.641.160	
224.972.254	1.455.354.307	364.480.147	2.044.806.708	2.244.483.339	
258.000.499	1.560.921.150	351.574.997	2.170.496.646	2.369.942.447	
263.557.490	1.519.675.861	374.875.371	2.158.108.722	2.360.175.588	
154.914.671	1.428.926.708	333.724.660	1.917.566.039	2.058.254.624	
59.427.072	1.834.087.191	447.815.220	2.341.329.483	2.519.996.636	
105.753.899	1.832.536.408	321.759.621	2.260.049.928	2.439.933.410	
174.920.492	1.162.977.009	275.497.411	1.613.394.912	1.821.942.384	
203.932.358	507.358.459	312.210.041	1.023.500.858	1.228.227.667	
237.045.245	247.433.462	127.697.406	612.176.113	886.268.696	
297.814.889	220.672.384	27.683.031	546.170.304	801.655.213	
214.957.646	232.755.095	55.204.965	502.917.706	771.851.383	
216.239.417	278.577.175	21.075.134	515.891.726	808.376.067	
236.538.551	452.431.522	53.944.028	742.914.101	960.164.915	
215.378.861	572.034.201	66.790.298	854.203.360	1.022.358.645	
190.239.933	965.954.465	43.539.344	1.199.733.742	1.382.347.194	
273.385.627	1.078.268.017	35.883.805	1.387.537.449	1.622.766.622	
315.879.706	1.067.219.285	16.370.685	1.399.469.676	1.623.472.481	
295.214.658	1.248.871.330	3.956.357	1.548.042.345	1.763.968.401	
417.625.396	1.556.314.964	7.463.368	1.981.403.728	2.193.718.377	
504.195.661	1.583.441.095	2.834.806	2.090.471.562	2.377.234.792	
457.846.453	1.165.980.384	718.970	1.624.545.807	1.908.510.865	
526.972.604	1.490.568.049	2.393.499	2.019.934.152	2.330.039.925	
583.991.132	1.519.331.286	4.671.386	2.107.993.804	2.408.844.970	

Gráfico 2A. Tráfico de mercancías descargadas según clase de navegación y continentes A.P. de Huelva (1901-1955)



Fuente: Cuadro I.2.

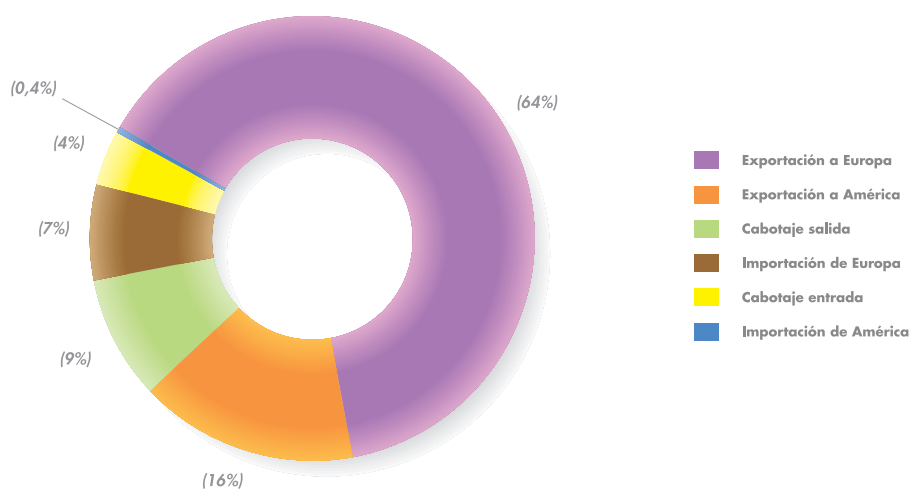
Gráfico 2B. Tráfico de mercancías cargadas según clase de navegación y continentes A.P. de Huelva (1901-1955)



Fuente: Cuadro I.2.

Tráfico de mercancías según clase de navegación y continentes A.P. de Huelva (1901-1955) Kilogramos		
Navegación	%	Total
Exportación a Europa	64	76.751.807.517
Exportación a América	16	19.044.983.852
Cabotaje salida	9	10.646.123.744
Importación de Europa	7	8.338.491.188
Cabotaje entrada	4	4.775.289.681
Importación de América	0,4	523.499.370
Total	100	120.080.195.352

Gráfico 3. Tráfico de mercancías según clase de navegación y continentes (1901-1955)



Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Principales productos en cabotaje A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos

Productos	1905		1912		1920	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Abonos	395.100	629.010	1.433.630	388.760	512.900	245.270
Aceite mineral y vegetal	264.344	104.661	357.241	43.443	299.105	497.247
Aceros	598.965	37.070	563.682	1.017	434.608	22
Alubias y cebada	1.035.517	742.990	647.971	1.154.880	953.010	882.927
Arroz	1.743.449	37.635	1.777.425	19.700	2.189.584	444.635
Asfalto y alquitrán	8.920	4.019	14.284	38.036		77.005
Avena		32.000		1.182.700		600.060
Azúcar	1.811.328	25.268	2.090.082	73.775	1.059.432	52.146
Azufre	46.524		66.973	220	313.786	15.460
Buques de remolque						
Carbones	2.925.000	869.720	8.627.370	1.608.576	44.100.320	16.220.400
Carburo de calcio			440.930	25.850	694.360	54.024
Carriles	1.602.083		3.748.550	27.735	62.989	1.000
Cemento	863.001	63.094	3.275.760	145.639	3.529.108	219.955
Chacina	52	1.304.545	7.392	1.046.153	4.910	89.951
Cobre	183.393	205.200	12.298	249.744	135.701	742.063
Conservas	180.697	21.858	190.494	12.649	1.163.461	992.740
Corcho		1.000.009	38.379	7.043.930	966	732.493
Envases	615.194	85.653	734.573	249.091	682.733	236.410
Explosivos	707.162		1.171.238		564.225	35.910
Habas	50.150	248.800		7.371.025	20	94.993
Harinas	6.856.159	1.531.869	549.140	1.691.849	66.900	247.302
Hierros y productos siderúrgicos	32.077.182	416.533	33.389.029	251.263	17.902.963	175.622
Higos	9.923	16.357	2.226	234.032	560.532	820.304
Maderas	859.527	776.533	346.274	575.423	1.221.414	837.855
Maíz	441.991	30.010	5.656.103	885.631		
Manganeso		46.954		349.350		890.760
Material ferroviario						
Nitratos						
Patatas	121.690	24.857	258.077	17.500	234.478	109.848
Pescado fresco	875.096	69.900	2.300		19.450	
Pescado seco y bacalao	1.410.579	1.027.650	840.337	109.442	2.064.735	1.817.392
Piedra	18.000	9.000	41.183		13.325	25
Piritas	12.000	29.679.618		66.050.628		57.632.040
Potasa						
Prod. petrolíferos refinados					70.530	31.983
Salvado	99.150	140.561	967	1.361.423		831.620
Sosa cáustica			52.212	1.955	121.428	7.330
Sulfatos			2.000		151.000	30.210
Superfosfato de cal					1.054.975	
Trigo	133.725	893.360	3.500	1.615.375	10.393	363.865
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	755.118	3.437.184	654.733	2.291.047	305.945	3.659.511
Resto mercancías	3.821.529	2.690.098	6.664.775	2.021.637	6.348.976	2.602.688
Total	60.522.548	46.202.016	73.661.128	98.139.478	86.848.262	92.293.066

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: En 1950 el apartado hierros incluye, además del hierro elaborado, una partida de mineral de hierro que asciende a más de millón y medio de kilogramos.

1930		1940		1950	
Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
1.543.810	466.047	186.672	2.867.809	3.542.380	
1.763.074	1.834.153	54.169	146.324	586.763	428.027
1.211.218		1.226.764	8.870	1.050.997	55.770
667.725	19.600	30.000		349.295	230.598
2.008.139	211.587	1.209.111	195	180.802	280
243.218	188.693	817.836	4.391	2.601.030	1.000
	587.110			20.500	196.507
1.551.274	25.094	593.760	218	566.233	536
82.416			18.331.255		17.380.150
1.730.000	567.674				
21.458.951	5.102.420	96.175.069	1.701.155	64.336.645	154.810
1.361.924	6.000	350.600			
4.261.846	1.960	2.804.970	10.840	782.787	
22.341.634	733.092	8.706.393	10.000	7.218.100	
113.972	167.615	2.316	16.251		1.846
4.320	1.785.474	28.493	741.053		396.343
215.857	1.250.995	415.211	623.464	52.266	42.333
4.400	4.359.041	285	987.729	30.000	518.482
1.499.635	1.526.984	1.417.023	1.113.960	277.972	40.568
1.519.803	2.374	630.559	363		
	267.500				
332.437	181.499	17.586	650.000		29.830
13.116.022	462.326	1.715.703	34.744	1.615.237	1.889.872
3.024	2.067.635		620.940		429.843
482.540	2.141.669	3.716.829	321.779	1.670.041	5.987.996
	39.400				
	5.404.150		2.728.260		14.246.740
1.562.827	4.200	33.677	7.727	5.170	
		93.600		2.226.759	
1.255.273	360.794	704.035			201.277
		3.990			
154.823	5.244.334	263.101	120.312	206.578	37.804
3.752.043	8.684			46.460	265.000
	221.870.688		164.454.021		246.735.410
				1.202.540	
			256.489	4.769.502	2.300
	926.418				
54.944	3.249	1.529.553		211.113	
1.293.268	20.000	42.238	1.771.953	558.300	985.850
60.000					910.000
	155.655		128.850	2.219.908	406.508
949.858	4.392.382	158.670	4.338.112	33.538	1.301.321
7.294.761	4.229.352	6.350.152	1.935.294	3.294.652	2.337.657
93.895.036	266.615.848	129.278.365	203.932.358	99.655.568	295.214.658

**Cuadro 2.2.1. Principales productos en exterior. Origen-destino Europa y África
A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos**

Productos	1905 (Europa)		1912 (Europa y África)		1920 (Europa y Marruecos)	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Abonos	9.439.409		2.900.793	10.300	103.660	56.600
Aceros	488.820		2.008.798		851.983	20
Blenda		20.000		110.000		
Cal	1.676.150		99.500			
Carbón de cok	7.816.037		30.212.630		729.940	
Carbón mineral	92.035.803		204.519.128	10.000	51.305.980	9.523.944
Carriles	1.014.551				438.445	
Castañas		286.752		557.678		1.435.366
Cebada	15.752.664		10.100		1.500	863.825
Cemento	3.057.375		2.958.962		561.305	
Cobre	118.255	24.349.950	103.210	18.093.594	18.883	14.710.107
Corcho y serrín		3.558.909	12.122	1.647.841		3.129.392
Fosfato de cal			24.180.150		7.904.640	
Habas y garbanzos	1.629.474		538.600	248.290	727.284	
Harinas	6.777.117	10.000				200.000
Hierros	3.137.918		2.245.996	4.529	6.018.104	
Hojalata	5.581		141	6.360	1.961.955	
Lías de vino		536.301		552.086		949.096
Maderas	4.018.618		6.283.004	251.217	2.757.645	
Manganeso		32.482.700		25.106.080		40.049.000
Maquinaria	3.620.697	3.220	1.807.834	14.196	1.066.382	75
Mata cobriza						1.085.500
Mineral de cobre						
Mineral de hierro	336	40.000		82.065.553		
Mineral de plomo				211.832		
Pescados: bacalao y conservas	959.268	46.717	1.261.845	10.548	862.774	355.329
Patatas					3.157	
Envases: pipería, sacos, etc.	353.775		2.152.061	39.900	2.458.426	10.000
Pirita cobriza				638.382.238		
Pirita de hierro		547.780.500		1.496.928.292		1.034.676.870
Pirita ferrocobriza		824.379.862				175.447.190
Plomo	35.591	279.780	628			17.484.509
Sulfatos		3.027.683	44.056		5.624	
Superfosfato de cal					3.261.300	
Traviesas de madera						210
Trigo	21.562.868				1.500	
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	7.493	3.495.683	36.851	10.970.829	15.214	22.928.167
Resto mercancías	2.242.957	504.232	2.515.250	1.037.612	2.186.068	1.480.064
Total	175.750.757	1.440.802.289	283.891.659	2.276.258.975	83.241.769	1.324.385.264

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1930 (Europa y África)		1940 (Europa y África)		1950 (Europa y África)	
Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
115.055	721.329				
5.425.074		36.889		1.448.468	
	7.696.470				
21.069.404				13.976.753	
131.939.568		33.487.128		82.243.619	
482.174				273.097	
	1.469.380				
	20.000				
473.854					
24.534	20.966.556				
	1.045.980	39	529.416		4.895.100
17.831.500		5.860.610		12.588.390	541.880
801.150					
369				2.032	
18.899.911		9.449	13.778	247.108	
696.764					
	1.356.779		544.759		
4.748.810	97.610		7.030	47.054	
	19.141.916				
2.140.285	6.359	5.933	46	387.526	
	3.511.370				
	297.259.316		42.253.970		6.721.860
	2.192.090				
308.000	81.315	21.358	350		
				2.857.916	
939.600	11.900	392.445	1.248	51.809	
	1.503.739.450		462.585.179		1.217.851.754
	485.679.530				16.076.970
	94.415				
		4.134.350			
					2.100.000
6.448.138					
		6.171.030		1.614.554	
10.301	8.372.015	4.358	967.162	531	247.801
5.111.877	1.654.006	827.094	859.076	531.631	435.965
217.466.368	2.355.117.786	50.950.683	507.762.014	116.270.488	1.248.871.330

Cuadro 2.2.2. Principales productos en exterior. Origen-destino América A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos

Productos	1905		1912		1920 (América y África)	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Carbón mineral					20.467.100	10.290.650
Castañas		3.750				1.133.324
Cobre		505.727		14.696.649		551.249
Corcho		271.066		1.439.873		1.466.120
Fosfatos de cal						
Maderas	2.826.926		3.445.158	35	1.217.162	
Maíz			3.872.074		2.557.210	
Pirita ferrocobrizada		150.576.580		273.214.590		91.383.550
Pirita de hierro		236.011.973		550.568.994		139.555.050
Trigo					11.083.980	
Resto mercancías	8.354	255	569.810	14.713	524.670	511.030
Total	2.835.280	387.369.351	7.887.042	839.934.854	35.850.122	244.890.973

Productos	1930		1940		1950	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Carbón mineral						
Castañas		734.402				259.160
Cobre		42.562				
Corcho		819.030		245.140		3.697.197
Fosfatos de cal	3.314.640					
Maderas	2.652.622					
Maíz						
Pirita ferrocobrizada		272.649.760				
Pirita de hierro		144.522.970		311.684.149		
Trigo			23.825.163			
Resto mercancías	884.508	378.296	672.596	280.752		
Total	6.851.770	419.147.020	24.497.759	312.210.041		3.956.357

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: En 1920 figura África en la cabecera de los cuadros originales, pero sus cifras son irrelevantes

Principales productos en cabotaje A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	44	237.623.355	Piritas	78	786.422.405
Hierros y productos siderúrgicos	18	99.816.136	Azufre	4	35.727.085
Cemento	8	45.933.996	Carbones	3	25.657.081
Carriles	2	13.263.225	Manganeso	2	23.666.214
Arroz	2	9.108.510	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	2	19.419.557
Maderas	2	8.296.625	Resto mercancías	11	111.505.082
Resto mercancías	24	129.819.060	Total	100	1.002.397.424
Total	100	543.860.907			

Gráfico 4.1. Principales productos descargados en cabotaje (1905/1950)

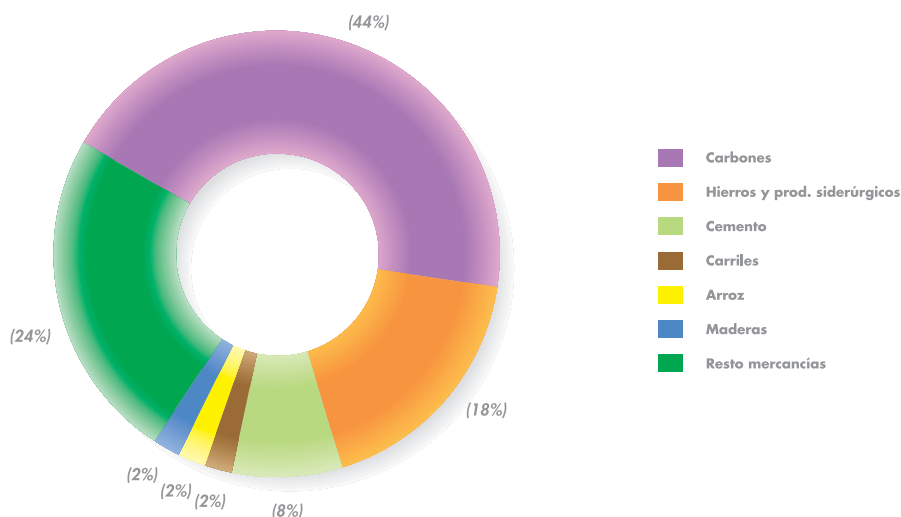
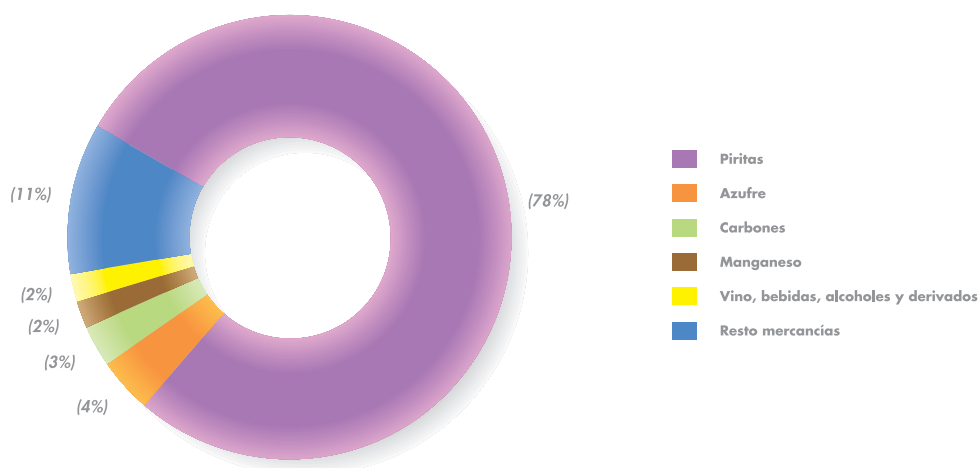


Gráfico 4.2. Principales productos cargados en cabotaje (1905/1950)



Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en exterior A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos					
Productos	%	Importación	Productos	%	Exportación
Carbón mineral	61	615.998.326	Pirita de hierro	67	7.645.905.181
Carbón de cok	7	73.804.764	Pirita ferrocobrizada	20	2.289.408.032
Fosfato de cal	7	71.679.930	Pirita cobrizada	6	638.382.238
Trigo	6	64.259.095	Mineral de hierro	4	428.340.699
Hierros	3	30.558.486	Resto mercancías	3	358.670.104
Maderas	3	27.996.999	Total	100	11.360.706.254
Cebada	2	15.764.264			
Resto mercancías	10	105.431.833			
Total	100	1.005.493.697			

Gráfico 5.1. Principales productos importados (1905/1950)

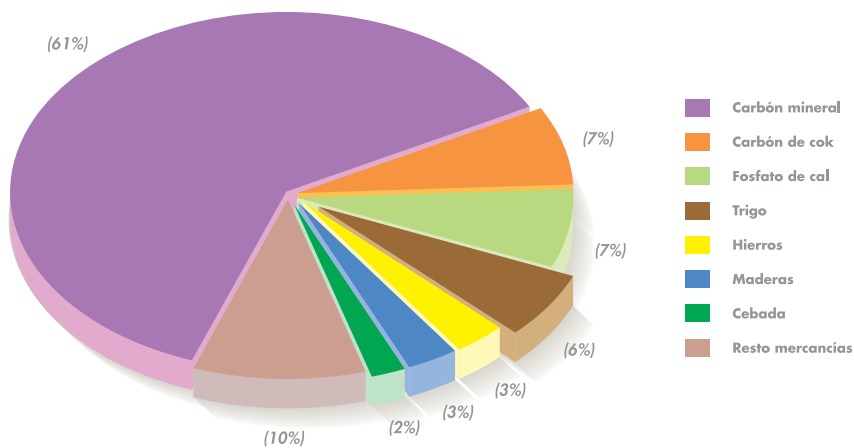
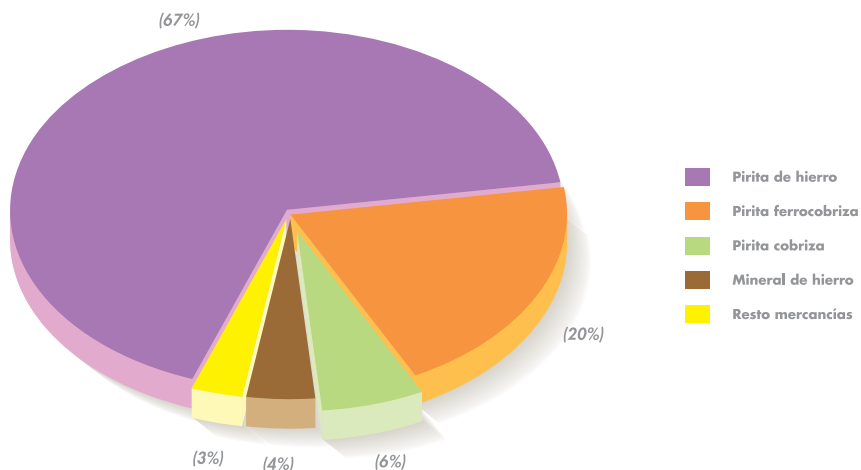


Gráfico 5.2. Principales productos exportados (1905/1950)



Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.3. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1912) Kilogramos**

Productos	Alemania	Bélgica	Francia	Holanda	R. Unido
Abonos	355.854	1.495.775	110.000		939.164
Acero	9.685	340.067	5.596	30.525	1.615.006
Pescado seco: bacalao y conservas	13.221	675	85.070		1.158.129
Carbón de cok				13.765.100	16.447.530
Carbón mineral		802.038	14.700	62.388.590	141.163.206
Cemento	400.500	1.672.380	833.300		52.782
Fosfato de cal			24.180.150		
Hierros	3.225	280.486	2.922	2.941	1.956.422
Maderas	2.866	155.273	46.752		1.793.237
Maíz					
Maquinaria	675.897	163.956	23.130		940.946
Envases y pipería	10.024	18.279	1.860.429		273.766
Resto mercancías	360.411	140.127	446.133	15.151	1.555.802
Total	1.831.683	5.069.056	27.608.182	76.202.307	167.895.990

Productos	Suecia	Argentina	EE.UU.	Otros	Total
Abonos					2.900.793
Acero					2.000.879
Pescado seco: bacalao y conservas				4.750	1.261.845
Carbón de cok					30.212.630
Carbón mineral				150.594	204.519.128
Cemento					2.958.962
Fosfato de cal					24.180.150
Hierros					2.245.996
Maderas	3.042.864		3.445.158	1.242.012	9.728.162
Maíz		3.872.074		30.000	3.902.074
Maquinaria			2.372	3.905	1.810.206
Envases y pipería				3.593	2.166.091
Resto mercancías	829.210		115.797	429.154	3.891.785
Total	3.872.074	3.872.074	3.563.327	1.864.008	291.778.701

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.4. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1920) Kilogramos**

Productos	Francia	R. Unido	Marruecos	Noruega	Portugal
Carbón mineral	23.450	50.888.990	23.880		1.500
Fosfato de cal	7.904.640				
Hierros	2.460	5.679.430	20.500		120.000
Hojalata		235.683			1.726.272
Maderas	16.198	68.951		1.469.837	152.191
Maiz					
Maquinaria	12.107	1.035.987	300		
Envases y pipería	1.474.797	177.082	680.531	2.000	120.900
Superfosfato de cal				3.261.300	
Trigo					1.500
Resto mercancías	194.433	4.153.198	824.825	25.780	628.502
Total	9.628.085	62.239.321	1.550.036	4.758.917	2.750.865

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.5. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1930) Kilogramos**

Productos	Alemania	Bélgica	Francia	R. Unido	Marruecos	Portugal
Acero en barras	109.276	168.910	1.056	2.778.990		
Acero en chapas		20.150		1.287.376		
Acero obrado	36.522	387.489	13.855	619.938		
Carbón de cok	3.458.950			17.253.034		
Carbón mineral	50.000	67.170		131.369.398		
Fosfato de cal					6.438.930	
Hierros	3.154	25.239	183.206	13.398.332	38.860	5.232.430
Maderas	16.107	3.030		30.830		
Maquinaria	248.347	194.061	39.588	1.639.124		
Traviesas de madera		1.200	6.099.070			
Resto mercancías	1.234.661	622.386	1.879.951	4.282.575	888.712	
Total	5.157.017	1.489.635	8.216.726	172.659.597	7.366.502	5.232.430

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.6. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1940) Kilogramos**

Productos	Francia	R. Unido	Marruecos	Argentina	Otros	Total
Carbón mineral		33.487.128				33.487.128
Fosfato de cal	2.204.670		3.655.940			5.860.610
Sulfato de cal			4.134.350			4.134.350
Trigo			6.171.030	23.825.163		29.996.193
Resto mercancías		345.476	541.452		1.083.233	1.970.161
Total	2.204.670	33.832.604	14.502.772	23.825.163	1.083.233	75.448.442

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Productos	Suecia	Argentina	EE.UU.	Otros	Total
Carbón mineral			20.467.100	1.098.100	72.503.020
Fosfato de cal					7.904.640
Hierros				195.714	6.018.104
Hojalata					1.961.955
Maderas	1.050.468		1.217.162		3.974.807
Maiz		2.557.210			2.557.210
Maquinaria			16161	17.988	1.082.543
Envases y pipería				3.116	2.458.426
Superfosfato de cal					3.261.300
Trigo		11.083.980			11.085.480
Resto mercancías		1.650	376.141	79.877	6.284.406
Total	1.050.468	13.642.840	22.076.564	1.394.795	119.091.891

Productos	Rusia	Suecia	Túnez	EE.UU.	Otros	Total
Acero en barras					1.512	3.059.744
Acero en chapas						1.307.526
Acero obrado				8.268		1.066.072
Carbón de cok					357.420	21.069.404
Carbón mineral					453.000	131.939.568
Fosfato de cal			11.392.570	3.314.640		21.146.140
Hierros				12.014	10.324	18.903.559
Maderas	2.821.700	1.601.463		2.397.392	530.910	7.401.432
Maquinaria				221.667	6.390	2.349.177
Traviesas de madera					347.868	6.448.138
Resto mercancías				469.049	250.044	9.627.378
Total	2.821.700	1.601.463	11.392.570	6.423.030	1.957.468	224.318.138

**Cuadro 2.7. Principales productos importados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1950) Kilogramos**

Productos	Dinamarca	Francia	Países Bajos	R. Unido	Marruecos	Otros	Total
Aceros				1.394.328		54.140	1.448.468
Carbón de cok				13.976.753			13.976.753
Carbón mineral			1.986.000	79.303.348	954.271		82.243.619
Fosfato de cal					12.588.390		12.588.390
Patatas	1.828.860		1.029.056				2.857.916
Trigo		1.614.554					1.614.554
Resto mercancías				1.359.631	63.809	117.348	1.540.788
Total	1.828.860	1.614.554	3.015.056	96.034.060	13.606.470	171.488	116.270.488

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.8. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1912) Kilogramos**

Productos	Alemania	Austria	Bélgica	Dinamarca	Francia	Países Bajos
Cobre en cáscaras			575.299		156.332	
Cobre en torales						
Corcho	406.838		56.254		103.988	
Manganeso	22.820		24.952.390		130.870	
Mineral de hierro	3.030.200					58.082.603
Pirita cobriza	130.182.270		28.125.210	11.584.640	10.173.970	249.615.360
Pirita ferrocobrizada						
Pirita de hierro	353.203.900	24.248.680	59.618.610		344.098.212	263.378.570
Vino y lías de vino	679.133		275.437		9.939.285	
Resto mercancías	277.142		327.097		928.418	
Total	487.802.303	24.248.680	113.930.297	11.584.640	365.531.075	571.076.533

Productos	R. Unido	Italia	Portugal	Rumanía	Rusia	Suecia
Cobre en cáscaras	10.954.597					
Cobre en torales	6.407.366					
Corcho	1.078.514		223			
Manganeso						
Mineral de hierro	20.952.750					
Pirita cobriza	194.705.428	1.394.550				12.600.810
Pirita ferrocobrizada						
Pirita de hierro	336.605.460	62.631.120	21.502.000	3.181.650	26.160.010	2.300.080
Vino y lías de vino	607.517					
Resto mercancías	684.854	2.024	43.114			
Total	571.996.486	64.027.694	21.545.337	3.181.650	26.160.010	14.900.890

Productos	Australia	Chile	EE.UU.	Venezuela	Otros	Total
Cobre en cáscaras			76.833			11.763.061
Cobre en torales			14.619.816			21.027.182
Corcho			1.439.872		2.024	3.087.713
Manganeso						25.106.080
Mineral de hierro						82.065.553
Pirita cobriza						638.382.238
Pirita ferrocobrizada			268.768.090	4.446.500		273.214.590
Pirita de hierro	5.630.754	4.752.020	536.108.120		4.078.100	2.047.497.286
Vino y lías de vino					22.263	11.523.635
Resto mercancías					263.842	2.526.491
Total	5.630.754	4.752.020	821.027.480	4.446.500	4.351.480	3.116.193.829

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.9. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1920) Kilogramos**

Productos	Alemania	Bélgica	Dinamarca	Francia	Países Bajos	R. Unido
Carbón mineral	369.460	1.095.930	128.600	3.035.186	465.760	2.313.690
Castañas						1.424.516
Cobre en cáscaras				99.488		6.593.576
Cobre en torales				76.150		7.940.893
Corcho	36.281					3.093.081
Manganeso		5.118.230		28.477.440		6.423.150
Mata cobriza		1.085.500				
Pirita ferrocobrizada	8.422.900	5.828.740			11.466.300	149.729.250
Pirita de hierro	96.381.010	70.222.400	23.214.230	280.437.850	198.923.600	334.310.090
Plomo galápagos		2.699.346		9.086.251	661.822	2.376.029
Plomo labrado		2.572.619				
Vino, bebidas y lías de vino	80	72.500		18.691.713	44.076	14.104
Resto mercancías	73.928	136.732		449.458	259.814	602.993
Total	105.283.659	88.831.997	23.342.830	340.353.536	211.821.372	514.821.372

Productos	Marruecos	Suecia	Argentina	EE.UU.	Otros	Total
Carbón mineral	210.000	1.154.720	1.354.710	5.580.860	4.105.678	19.814.594
Castañas	9.850		1.915	1.132.409		2.568.690
Cobre en cáscaras						6.693.064
Cobre en torales				551.249		8.568.292
Corcho			1.888	1.464.232	30	4.595.512
Manganeso					30.180	40.049.000
Mata cobriza						1.085.500
Pirita ferrocobrizada				91.383.550		266.830.740
Pirita de hierro		31.187.690		132.235.080	7.319.970	1.174.231.920
Plomo galápagos					56.969	14.880.417
Plomo labrado					31.473	2.604.092
Vino, bebidas y lías de vino	5.054.790					23.877.263
Resto mercancías	1.282.392		12.290	496.730	162.816	3.477.153
Total	6.557.032	32.342.410	1.370.803	232.844.110	11.707.116	1.569.276.237

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.10. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1930) Kilogramos**

Productos	Alemania	Bélgica	Dinamarca	Finlandia	Francia	P. Bajos	R. Unido
Blenda		6.754.110			942.360		
Castañas							1.469.380
Cobre en cáscaras	1.422.536	178.883				422.280	12.360.000
Cobre en torales	6.582.857						
Manganeso	331.486				18.782.730	8.300	
Mineral de cobre							
Mineral de hierro	34.090.016	38.542.090				175.929.180	48.698.030
Mineral de plomo	1.372.420	819.670					
Pirita ferrocobrizada	73.517.460		80.660.180	18.853.520	4.440.500	151.550.940	107.554.760
Pirita de hierro	28.965.710	274.609.690		7.938.090	552.671.300	358.938.510	175.292.200
Vino y lías de vino	39.566				7.605.726	1.308.176	42.800
Resto mercancías	1.699.880	2.610	237.308		270.529	507.827	461.094
Total	148.021.931	320.907.053	80.897.488	26.791.610	584.713.145	688.665.213	345.878.264

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.11. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1940) Kilogramos**

Productos	Bélgica	Francia	P. Bajos	R. Unido
Mineral de hierro			406.420	41.847.550
Pirita de hierro	51.893.560	44.472.770	42.966.970	323.251.879
Vino y lías de vino				544.759
Resto mercancías			751.775	35.229
Total	51.893.560	44.472.770	44.125.165	365.679.417

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.12. Principales productos exportados por áreas de comercio
A.P. de Huelva (1950) Kilogramos**

Productos	Alemania	Bélgica	Dinamarca	Finlandia	Francia	P. Bajos	R. Unido
Corcho	579.074	743.685	1.383.778			32.400	809.345
Mineral de hierro		6.721.860					
Pirita ferrocobrizada							
Pirita de hierro	35.390.560	219.655.310	71.075.260	4.846.370	76.020.385	549.197.810	214.684.799
Superfosfato de cal							
Resto mercancías	60.000		304.613			99.000	450
Total	36.029.634	227.120.855	72.763.651	4.846.370	76.020.385	549.329.210	215.494.594

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Italia	Marruecos	Polonia	Suecia	EE.UU.	Pose. Inglesas	Otros	Total
							7.696.470
							1.469.380
							14.383.699
							6.582.857
19.400							19.141.916
			3.511.370				3.511.370
							297.259.316
							2.192.090
7.757.060			41.345.110	272.649.760			758.329.290
89.408.940	9.161.630	4.883.990	1.869.390	130.147.150	14.375.820		1.648.262.420
	732.808					149.845	9.878.921
40.915	38.259			1.103.846		1.194.809	5.557.077
97.226.315	9.932.697	4.883.990	46.725.870	403.900.756	14.375.820	1.344.654	2.774.264.806

Productos	Marruecos	EE.UU.	Otros	Total
Mineral de hierro				42.253.970
Pirita de hierro		311.684.149		774.269.328
Vino y lías de vino	967.162			1.511.921
Resto mercancías	235.656	525.892	1.149.832	1.936.836
TOTAL	1.202.818	312.210.041	313.801.143	819.972.055

Italia	Marruecos	Noruega	Argentina	EE.UU.	Otros	Total
956.818			1.080.069	2.617.128	252.895	8.455.192
						6.721.860
16.076.970						16.076.970
41.033.910	5.947.350					1.217.851.754
		2.100.000				2.100.000
	791.583				366.265	1.621.911
58.067.698	6.738.933	2.100.000	1.080.069	2.617.128	619.160	1.252.827.687

Principales áreas de comercio exterior A.P. de Huelva (1912/1950) Kilogramos

Países	%	Importación	Países	%	Exportación
Reino Unido	64	532.661.572	Países Bajos	22	2.065.017.493
Países Bajos	10	79.217.363	Reino Unido	21	2.013.870.133
Francia	6	49.272.217	EE. UU. de América	19	1.772.599.515
Argentina	5	41.340.077	Francia	15	1.411.090.911
Marruecos	4	37.025.780	Bélgica	8	802.683.762
EE. UU. de América	4	32.062.921	Alemania	8	777.137.527
Resto países	7	55.327.730	Italia	2	219.321.707
Total	100	826.907.660	Dinamarca	2	188.588.609
			Suecia	1	93.969.170
			Resto países	2	188.255.787
			Total	100	9.532.534.614

Gráfico 6.1. Principales áreas de comercio: importación (1912/1950)

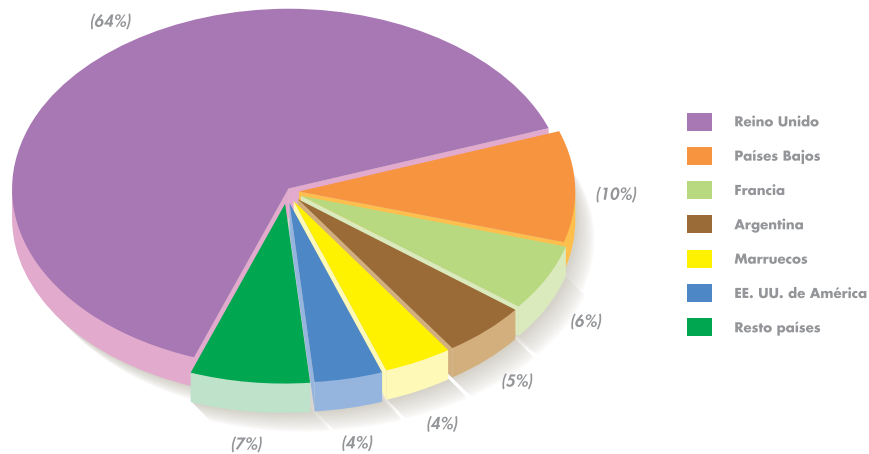
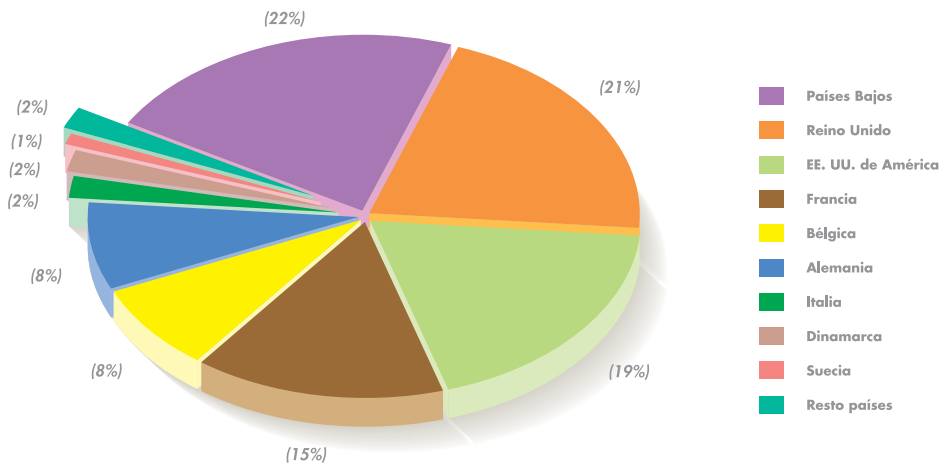


Gráfico 6.2. Principales áreas de comercio: exportación (1912/1950)



Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Huelva (1905/1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	60	927.426.445	Piritas	92	11.360.117.856
Hierros y productos siderúrgicos	10	161.192.380	Mineral de hierro	3	428.340.699
Fosfato de cal	5	76.056.205	Manganeso	1	140.445.910
Trigo	4	66.626.621	Cobre	1	98.036.271
Cemento	3	52.985.492	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	1	66.401.214
Maderas	2	36.293.624	Resto mercancías	2	269.761.728
Resto mercancías	15	228.773.837	Total	100	12.363.103.678
Total	100	1.549.354.604			

Gráfico 7.1. Principales productos descargados (1905/1950)

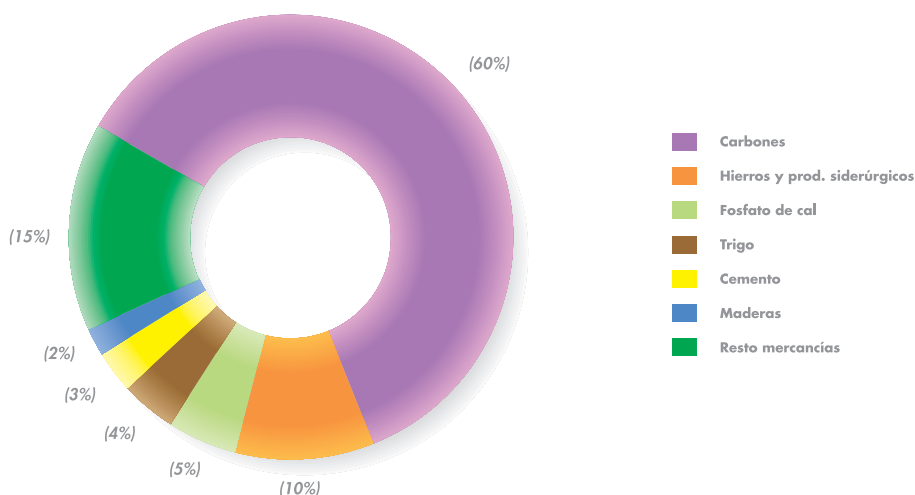
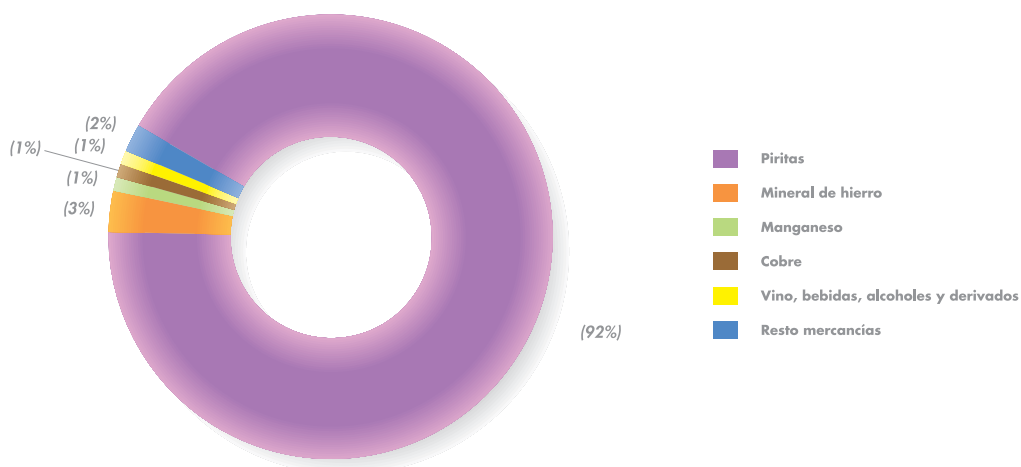


Gráfico 7.2. Principales productos cargados (1905/1950)



Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Huelva (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	73	9.300	Productos petrolíferos refinados	29	1.062
Fosfatos	18	2.335	Piritas y piritas calcinadas	26	963
Productos petrolíferos refinados	3	398	Abonos naturales y artificiales	13	485
Productos siderúrgicos	2	262	Cemento y clinker	11	391
Otros minerales y residuos metálicos	1	157	Productos químicos	5	191
Carbón y coque de petróleo	1	94	Papel y pasta	4	143
Resto mercancías	2	245	Productos siderúrgicos	2	62
Total	100	12.791	Mineral de hierro	2	59
			Resto mercancías	9	337
			Total	100	3.693

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

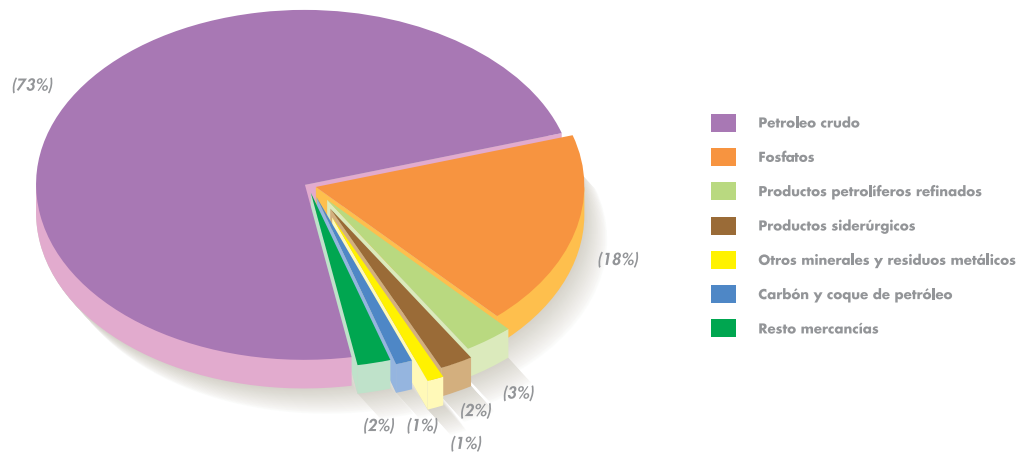
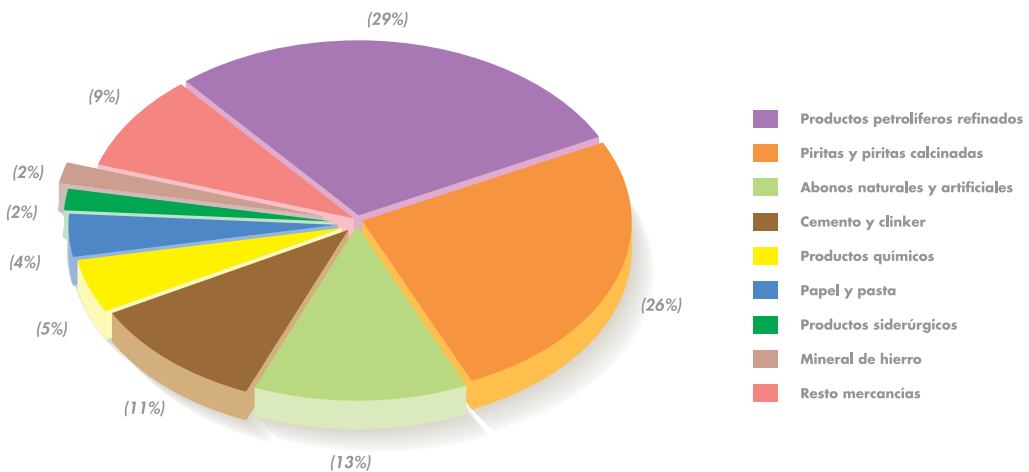


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Huelva (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	53	13.101	Piritas y piritas calcinadas	24	2.230
Fosfatos	32	7.959	Productos químicos	23	2.172
Productos petrolíferos refinados	5	1.127	Productos petrolíferos refinados	16	1.499
Otros minerales y residuos metálicos	2	505	Cemento y clinker	15	1.417
Productos siderúrgicos	2	479	Papel y pasta	8	738
Productos químicos	2	432	Abonos naturales y artificiales	4	358
Resto mercancías	5	1.216	Productos siderúrgicos	4	339
Total	100	24.819	Fosfatos	2	191
			Otros minerales y residuos metálicos	2	151
			Resto mercancías	4	342
			Total	100	9.437

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

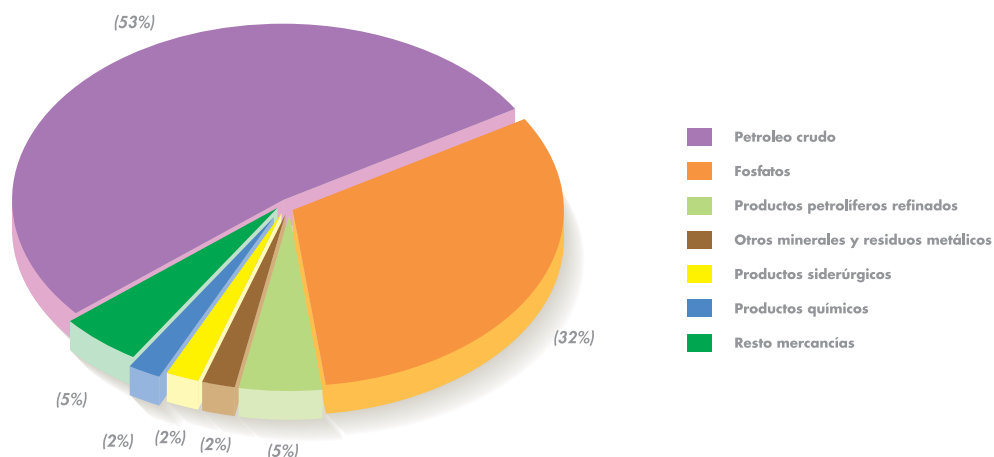
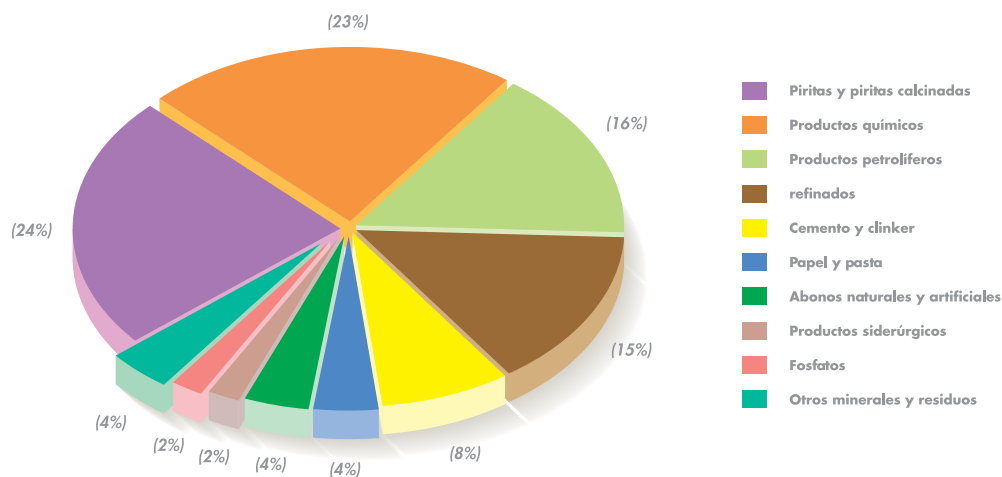


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Huelva (1986-1990) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	44	13.987	Productos petrolíferos refinados	36	4.102
Fosfatos	30	9.381	Productos químicos	34	3.836
Productos petrolíferos refinados	11	3.416	Papel y pasta	8	960
Otros minerales y residuos metálicos	3	1.079	Piritas y piritas calcinadas	6	680
Gas natural	1	404	Fosfatos	3	346
Productos químicos	1	384	Cereales y sus harinas	2	269
Carbón y coque de petróleo	1	274	Abonos naturales y artificiales	2	268
Habas y harinas de soja	1	246	Otros minerales y residuos metálicos	1	150
Materiales de construcción	1	166	Productos siderúrgicos	1	133
Resto mercancías	7	2.365	Resto mercancías	5	600
Total	100	31.702	Total	100	11.344

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

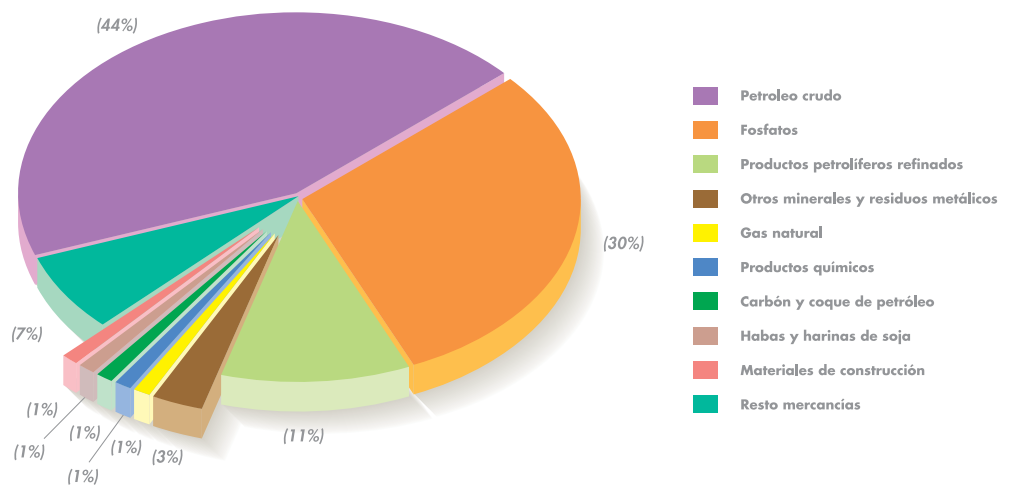
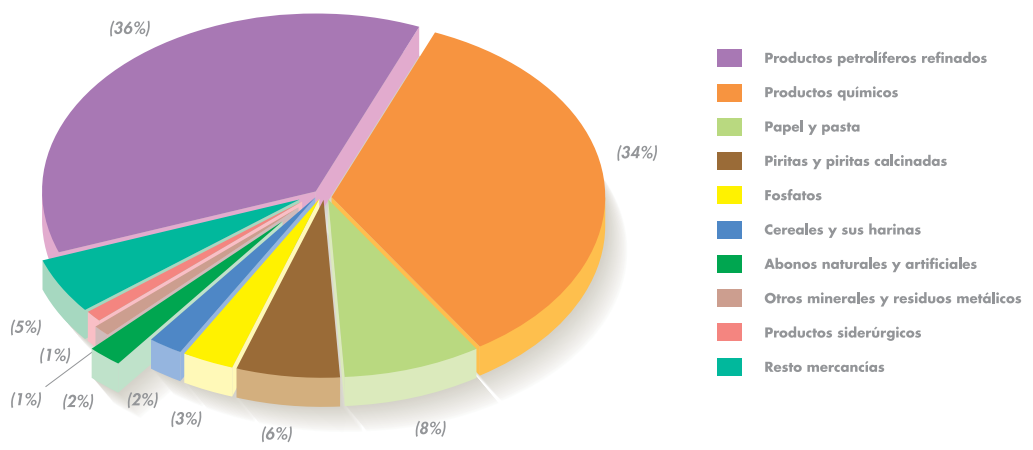


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Huelva (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	43	17.102	Productos petrolíferos refinados	39	3.183
Fosfatos	17	6.774	Productos químicos	23	1.909
Gas natural	13	5.179	Papel y pasta	10	835
Otros minerales y residuos metálicos	7	2.816	Abonos naturales y artificiales	7	599
Productos petrolíferos refinados	7	2.616	Otros minerales y residuos metálicos	6	524
Productos químicos	4	1.444	Piritas y piritas calcinadas	3	274
Piensos y forrajes	2	963	Otros productos metalúrgicos	2	193
Cereales y sus harinas	2	951	Mineral de hierro	2	140
Habas y harinas de soja	2	651	Resto mercancías	7	562
Resto mercancías	3	1.229	Total	100	8.219
Total	100	39.725			

Gráfico 11.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

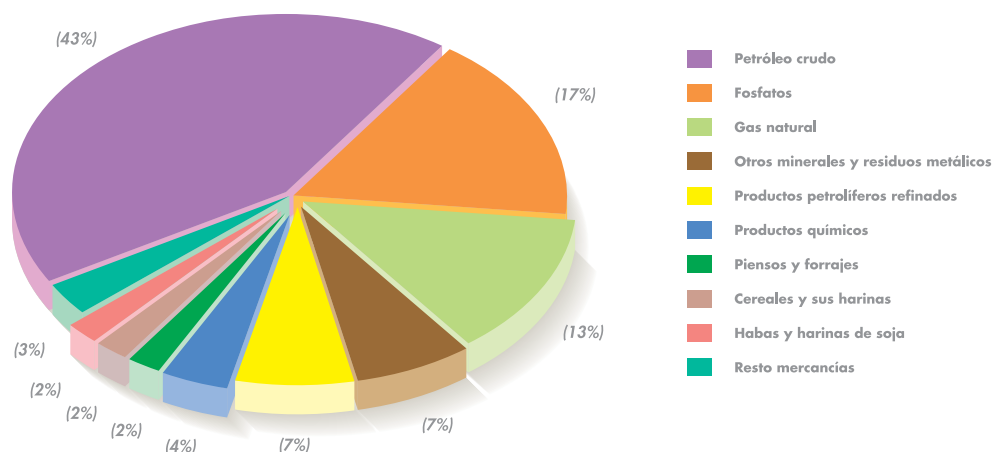
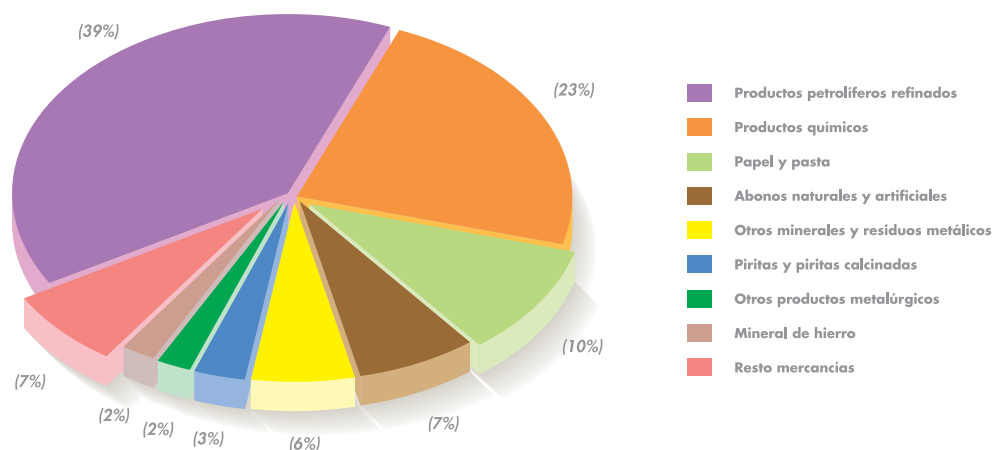


Gráfico 11.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Huelva (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	42	23.800	Productos petrolíferos refinados	29	3.621
Fosfatos	15	8.196	Productos químicos	26	3.142
Otros minerales y residuos metálicos	10	5.455	Otros minerales y residuos metálicos	13	1.539
Gas natural	10	5.345	Gas natural	9	1.056
Productos petrolíferos refinados	6	3.328	Papel y pasta	8	995
Piensos y forrajes	5	2.763	Abonos naturales y artificiales	5	623
Productos químicos	4	2.229	Mineral de hierro	4	511
Maderas y corcho	3	1.684	Otros productos metalúrgicos	3	369
Cereales y sus harinas	2	922	Piritas y piritas calcinadas	2	249
Resto mercancías	4	2.449	Resto mercancías	2	202
Total	100	56.171	Total	100	12.307

Gráfico 12.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

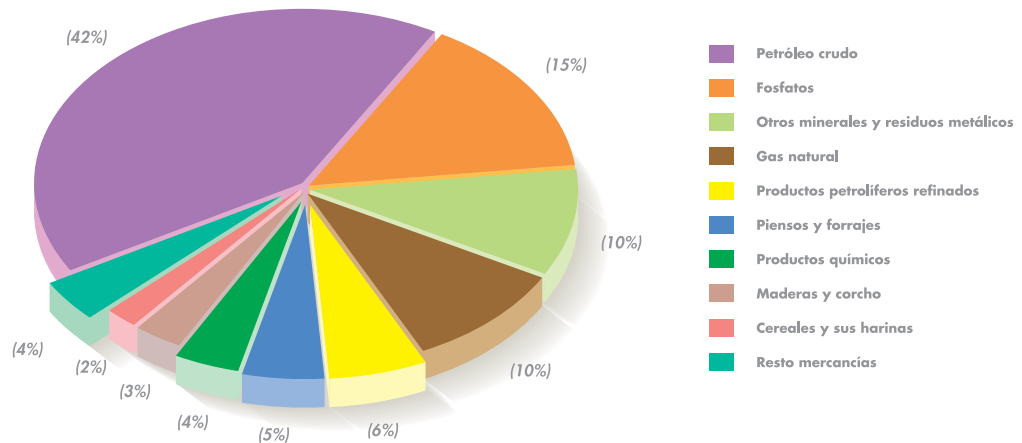
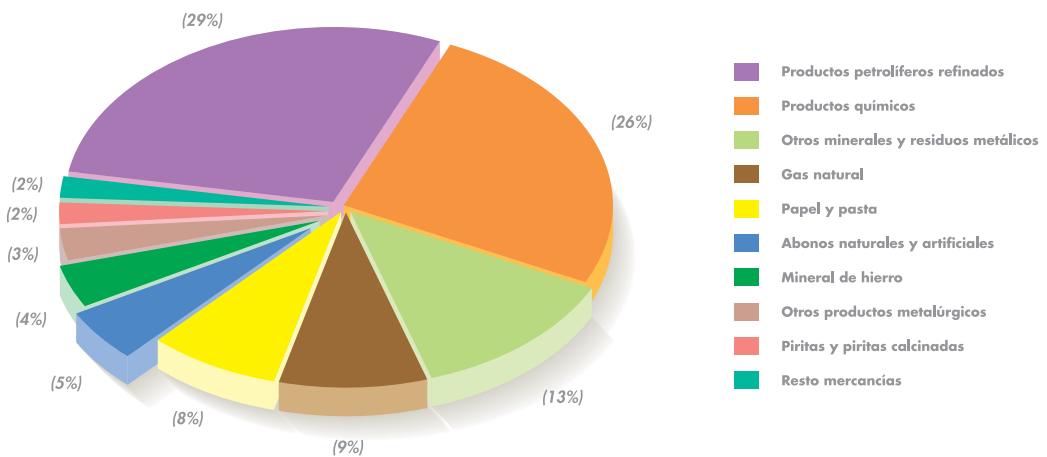


Gráfico 12.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. de Huelva (1901-1960)

Años	Número de buques			T.R.B.		
	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total
1901	988	280	1.268			
1902	1.038	375	1.413			
1903	1.148	320	1.468			
1904	1.128	296	1.424			
1905	1.203	127	1.330	1.183.120	8.587	1.191.707
1906	1.215	15	1.230	1.294.497	4.119	1.298.616
1907	1.303	54	1.357	1.446.712	4.650	1.451.362
1908	1.245	48	1.293	1.371.077	2.950	1.374.027
1909	1.186	96	1.282	1.368.188	9.334	1.377.522
1910	1.413	520	1.933	1.478.794	12.676	1.491.470
1911	1.495	753	2.248	1.707.578	16.949	1.724.527
1912	1.601	837	2.438	1.851.731	17.734	1.869.465
1913	1.522	663	2.185	1.802.092	11.571	1.813.663
1914	1.207	792	1.999	1.459.256	12.003	1.471.259
1915	1.130	908	2.038	1.362.208	15.530	1.377.738
1916	1.162	1.097	2.259	1.450.124	16.714	1.466.838
1917	948	1.241	2.189	1.343.545	22.290	1.365.835
1918	629	1.178	1.807	835.237	23.255	858.492
1919			1.613	845.842	22.162	868.004
1920	853	1.057	1.910	1.242.732	32.493	1.275.225
1921	800	751	1.551	941.057	21.641	962.698
1922	948	926	1.874	1.216.733	26.499	1.243.232
1923	922	896	1.818	1.155.597	22.958	1.178.555
1924	1.110	774	1.884	1.386.277	21.485	1.407.762
1925	1.060	739	1.799	1.346.186	21.226	1.367.412
1926	1.037	649	1.686	1.398.810	18.991	1.417.801
1927	1.075	643	1.718	1.481.785	19.066	1.500.851
1928	1.155	616	1.771	1.749.280	16.030	1.765.310
1929	1.425	504	1.929	2.092.053	22.339	2.114.392
1930	1.171	433	1.604	1.750.610	21.551	1.772.161
1931	829	332	1.161	1.243.099	18.480	1.261.579
1932	716	208	924	1.024.566	11.660	1.036.226
1933	784	194	978	1.175.206	9.705	1.184.911
1934	782	182	964	1.170.493	8.965	1.179.458
1935	791	166	957	1.242.172	8.593	1.250.765
1936	632	83	715	998.724	5.083	1.003.807
1937	760	123	883	1.140.164	3.612	1.143.776
1938	783	123	906	1.193.620	4.320	1.197.940
1939	654	89	743	970.603	4.608	975.211
1940	519	96	615	691.661	3.696	695.357
1941	659	34	693	584.460	1.702	586.162
1942	495	19	514	503.629	685	504.314
1943	507	34	541	479.296	1.570	480.866
1944	465	32	497	458.610	1.341	459.951
1945	488	68	556	596.888	3.299	600.187
1946	546	106	652	634.335	4.175	638.510
1947	582	96	678	718.475	4.289	722.764
1948	589	206	795	890.696	19.152	909.848
1949	592	224	816	841.429	27.338	868.767
1950	594	206	800	897.558	24.900	922.458
1951	818	256	1.074	1.119.281	34.340	1.153.621
1952	834	297	1.131	1.146.833	37.847	1.184.680
1953	732	280	1.012	1.051.988	35.139	1.087.127
1954	860	321	1.181	1.193.912	43.979	1.237.891
1955	883	259	1.142	1.228.957	30.123	1.259.080
1956	820	330	1.150	1.272.832	43.880	1.316.712
1957	842	367	1.209	1.228.655	59.895	1.288.550
1958	755	324	1.079	1.106.540	48.795	1.155.335
1959			1.116			2.121.002
1960	886	63	949	1.954.469	10.377	1.964.846

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

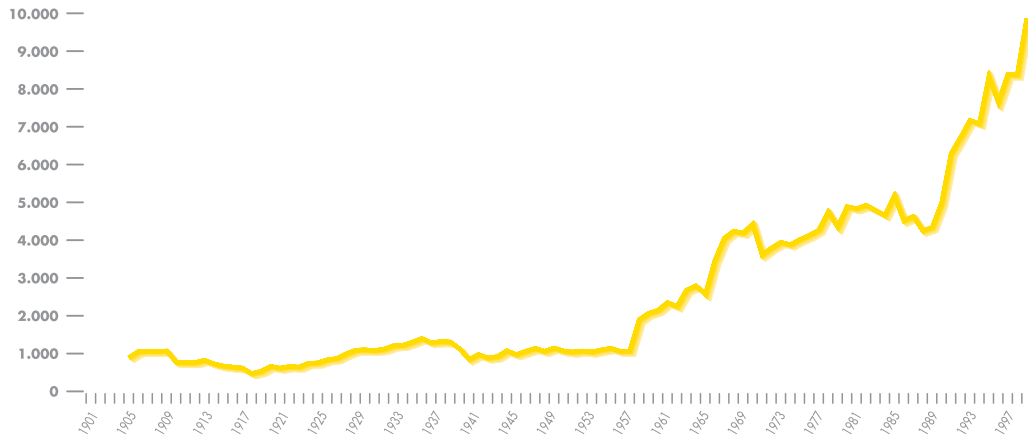
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Huelva (1901-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1901	1.268			1.373	1951	1.074	1.153.621	1.074	2.043
1902	1.413			1.240	1952	1.131	1.184.680	1.047	2.102
1903	1.468			1.311	1953	1.012	1.087.127	1.074	1.886
1904	1.424			1.313	1954	1.181	1.237.891	1.048	1.973
1905	1.330	1.191.707	896	1.589	1955	1.142	1.259.080	1.103	2.109
1906	1.230	1.298.616	1.056	2.070	1956	1.150	1.316.712	1.145	2.155
1907	1.357	1.451.362	1.070	2.048	1957	1.209	1.288.550	1.066	2.137
1908	1.293	1.374.027	1.063	2.227	1958	1.079	1.155.335	1.071	2.062
1909	1.282	1.377.522	1.075	2.128	1959	1.116	2.121.002	1.901	2.210
1910	1.933	1.491.470	772	1.515	1960	949	1.964.846	2.070	2.830
1911	2.248	1.724.527	767	1.551	1961	943	2.027.800	2.150	2.512
1912	2.438	1.869.465	767	1.468	1962	981	2.311.500	2.356	2.543
1913	2.185	1.813.663	830	1.589	1963	1.016	2.285.673	2.250	2.352
1914	1.999	1.471.259	736	1.519	1964	952	2.552.733	2.681	2.948
1915	2.038	1.377.738	676	1.243	1965	1.027	2.871.203	2.796	2.905
1916	2.259	1.466.838	649	1.361	1966	951	2.441.655	2.567	2.716
1917	2.189	1.365.835	624	1.135	1967	1.062	3.675.994	3.461	4.164
1918	1.807	858.492	475	782	1968	1.286	5.212.117	4.053	4.905
1919	1.613	868.004	538	683	1969	1.277	5.419.285	4.244	5.840
1920	1.910	1.275.225	668	978	1970	1.455	6.096.562	4.190	5.907
1921	1.551	962.698	621	1.111	1971	1.532	6.785.042	4.429	6.356
1922	1.874	1.243.232	663	1.243	1972	1.783	6.441.412	3.613	5.068
1923	1.818	1.178.555	648	1.187	1973	1.794	6.813.672	3.798	5.059
1924	1.884	1.407.762	747	1.369	1974	1.949	7.694.930	3.948	5.430
1925	1.799	1.367.412	760	1.433	1975	2.006	7.792.068	3.884	5.366
1926	1.686	1.417.801	841	1.463	1976	1.854	7.452.309	4.020	5.571
1927	1.718	1.500.851	874	1.616	1977	2.076	8.575.225	4.131	5.599
1928	1.771	1.765.310	997	1.808	1978	1.974	8.427.526	4.269	5.702
1929	1.929	2.114.392	1.096	1.802	1979	1.719	8.164.487	4.750	5.989
1930	1.604	1.772.161	1.105	2.094	1980	1.792	7.791.564	4.348	5.516
1931	1.161	1.261.579	1.087	1.920	1981	1.701	8.318.975	4.891	6.349
1932	924	1.036.226	1.121	2.152	1982	1.498	7.245.347	4.837	6.217
1933	978	1.184.911	1.212	2.295	1983	1.610	7.930.374	4.926	5.928
1934	964	1.179.458	1.224	2.458	1984	1.609	7.714.396	4.795	5.894
1935	957	1.250.765	1.307	2.466	1985	1.656	7.721.659	4.663	5.594
1936	715	1.003.807	1.404	2.879	1986	1.782	9.220.730	5.174	6.228
1937	883	1.143.776	1.295	2.854	1987	1.907	8.614.993	4.518	5.229
1938	906	1.197.940	1.322	2.693	1988	1.943	8.997.918	4.631	5.528
1939	743	975.211	1.313	2.452	1989	2.025	8.611.010	4.252	5.097
1940	615	695.357	1.131	1.997	1990	1.940	8.424.074	4.342	5.158
1941	693	586.162	846	1.279	1991	1.668	8.323.380	4.990	5.594
1942	514	504.314	981	1.560	1992	1.588	9.990.951	6.292	6.672
1943	541	480.866	889	1.427	1993	1.596	10.722.380	6.718	6.920
1944	497	459.951	925	1.627	1994	1.755	12.588.230	7.173	7.177
1945	556	600.187	1.079	1.727	1995	2.216	15.696.154	7.083	7.347
1946	652	638.510	979	1.568	1996	1.713	14.259.513	8.324	8.813
1947	678	722.764	1.066	2.039	1997	1.738	13.288.688	7.646	8.406
1948	795	909.848	1.144	2.041	1998	1.629	13.652.428	8.381	8.883
1949	816	868.767	1.065	1.990	1999	1.803	15.101.813	8.376	8.670
1950	800	922.458	1.153	2.205	2000	1.837	18.114.693	9.861	9.693

Fuente: PUERTO DE HUELVA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

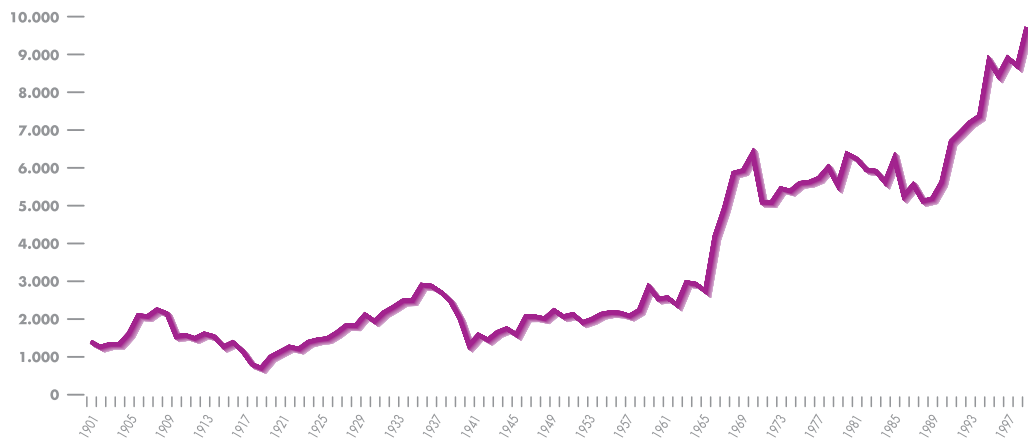
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 13. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Huelva (1905-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 14. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Huelva (1901-2000)



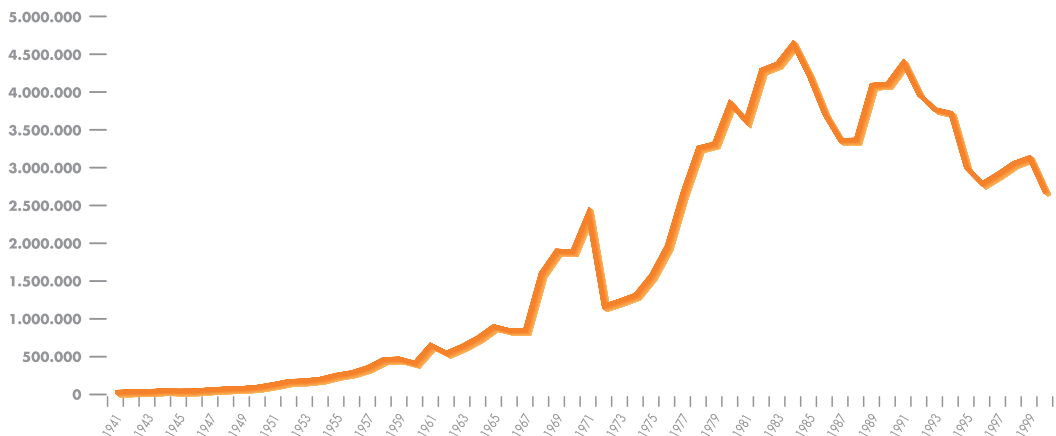
Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pesca fresca A.P. Huelva (1941-2000) Toneladas

Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor tonelada (pesetas)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor tonelada (pesetas)
1941	18.460	34.106	1.848	1971	29.431	2.393.081	81.312
1942	14.229	40.751	2.864	1972	24.101	1.172.526	48.651
1943	13.367	41.583	3.111	1973	24.847	1.240.495	49.925
1944	17.888	56.302	3.147	1974	23.854	1.318.413	55.270
1945	16.870	50.136	2.972	1975	26.806	1.575.106	58.759
1946	17.406	52.609	3.022	1976	24.222	1.962.067	81.004
1947	16.559	67.858	4.098	1977	21.699	2.666.934	122.906
1948	16.764	79.181	4.723	1978	26.032	3.265.439	125.439
1949	18.267	84.913	4.648	1979	22.313	3.318.538	148.727
1950	21.326	101.869	4.777	1980	20.420	3.856.870	188.877
1951	23.857	136.569	5.724	1981	18.324	3.618.903	197.495
1952	24.968	177.525	7.110	1982	14.908	4.293.960	288.031
1953	24.119	185.354	7.685	1983	12.379	4.375.886	353.493
1954	25.352	207.663	8.191	1984	10.996	4.640.822	422.046
1955	29.268	259.138	8.854	1985	10.973	4.227.523	385.266
1956	28.236	294.174	10.418	1986	13.638	3.712.028	272.183
1957	33.307	360.004	10.809	1987	12.374	3.364.730	271.919
1958	30.939	467.157	15.099	1988	10.922	3.370.064	308.557
1959	31.176	474.839	15.231	1989	12.214	4.094.795	335.254
1960	31.493	419.210	13.311	1990	11.134	4.109.882	369.129
1961	31.752	657.576	20.710	1991	10.275	4.391.769	427.423
1962	40.109	551.577	13.752	1992	12.019	3.967.829	330.130
1963	36.810	642.139	17.445	1993	12.046	3.772.827	313.202
1964	40.229	754.859	18.764	1994	10.496	3.725.663	354.960
1965	44.462	903.899	20.330	1995	8.527	3.001.109	351.954
1966	47.061	850.705	18.077	1996	7.193	2.790.908	388.003
1967	47.083	854.582	18.151	1997	7.489	2.917.589	389.583
1968	41.102	1.601.873	38.973	1998	7.232	3.059.343	423.029
1969	38.767	1.902.341	49.071	1999	7.065	3.135.054	443.744
1970	31.918	1.893.341	59.319	2000	5.996	2.678.362	446.691

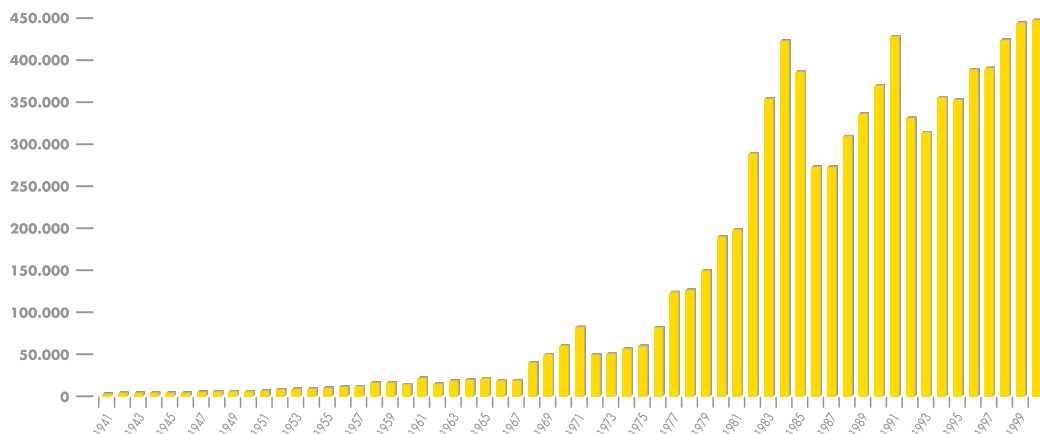
Fuente: PUERTO DE HUELVA e I.N.E. Memoria años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 15. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Huelva (1941-2000)



Fuente: Cuadro 4.

Gráfico 16. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Huelva (1941-2000)

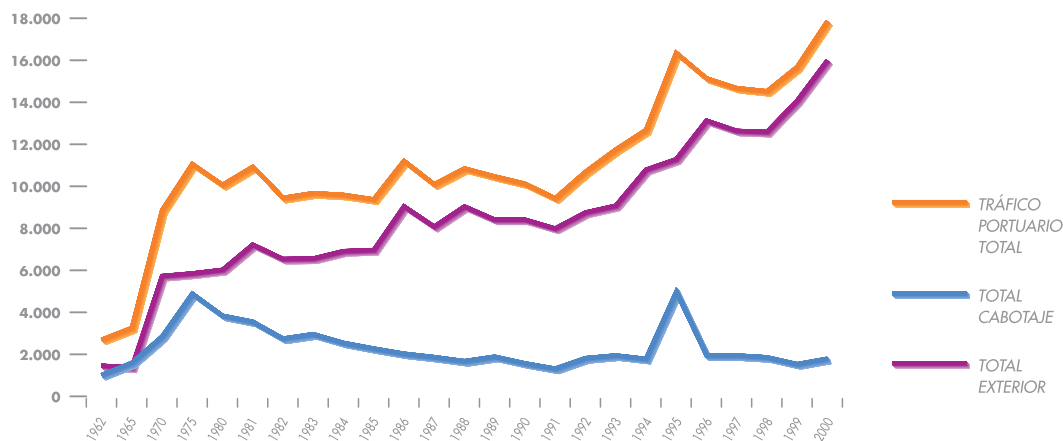


Fuente: Cuadro 4.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Huelva (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	2.703	3.268	8.867	11.073	10.078	10.939	9.460	9.686	9.603	9.388	11.221	10.106	10.861
Total cabotaje (I)	1.023	1.604	2.855	4.900	3.851	3.565	2.762	2.973	2.558	2.288	2.043	1.881	1.689
Total exterior (I)	1.472	1.379	5.740	5.864	6.034	7.235	6.551	6.571	6.925	6.975	9.055	8.090	9.052
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	10.481	10.138	9.440	10.699	11.759	12.693	16.364	15.154	14.686	14.537	15.693	17.871	
Total cabotaje (I)	1.900	1.583	1.330	1.831	1.959	1.795	4.983	1.958	1.958	1.872	1.545	1.803	
Total exterior (I)	8.423	8.424	8.001	8.763	9.086	10.800	11.298	13.138	12.651	12.598	14.087	16.003	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

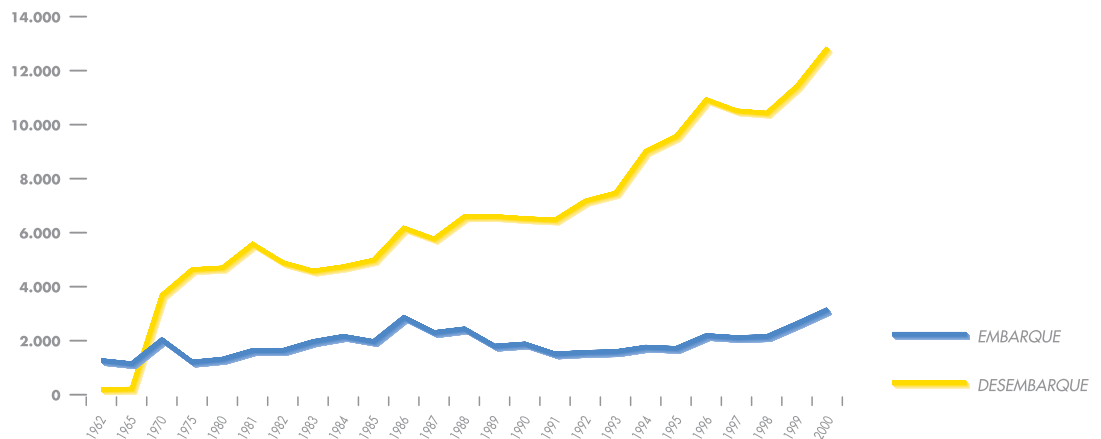


Fuente: Tabla I.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Huelva (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	1.276	1.159	2.048	1.221	1.328	1.650	1.651	1.981	2.174	1.981	2.874	2.315	2.450
Desembarque	196	220	3.692	4.643	4.706	5.585	4.900	4.590	4.750	4.994	6.181	5.775	6.602
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	1.811	1.892	1.522	1.580	1.607	1.774	1.727	2.203	2.129	2.164	2.650	3.162	
Desembarque	6.611	6.533	6.480	7.183	7.478	9.026	9.571	10.936	10.522	10.435	11.437	12.842	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

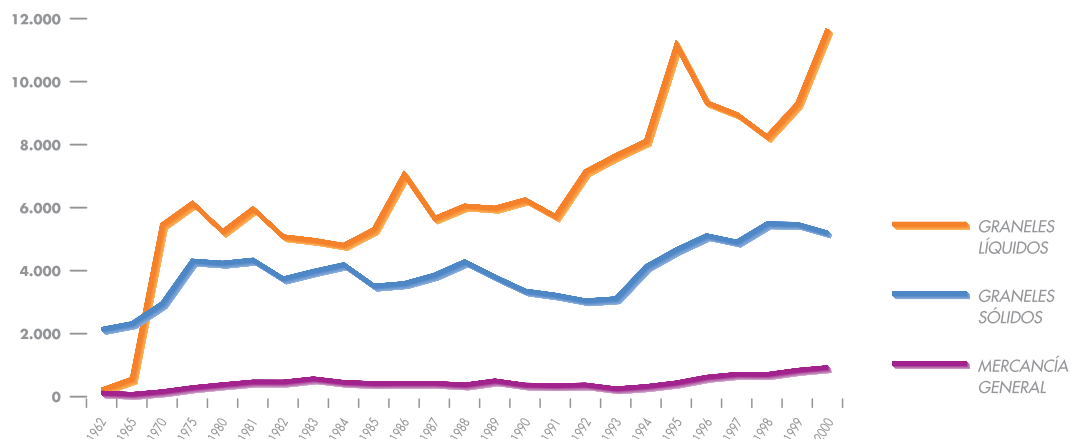


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Huelva (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	222	569	5.464	6.149	5.245	5.975	5.088	4.976	4.816	5.315	7.061	5.665	6.064
Graneles sólidos	2.147	2.329	2.964	4.317	4.250	4.348	3.750	3.989	4.201	3.522	3.602	3.870	4.295
Mercancía general	126	85	168	297	391	477	475	578	465	427	434	436	382
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	5.995	6.261	5.732	7.157	7.664	8.123	11.158	9.346	8.969	8.257	9.301	11.665	
Graneles sólidos	3.814	3.366	3.235	3.055	3.120	4.139	4.675	5.122	4.920	5.498	5.483	5.207	
Mercancía general	513	379	363	382	261	333	449	629	721	716	848	934	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



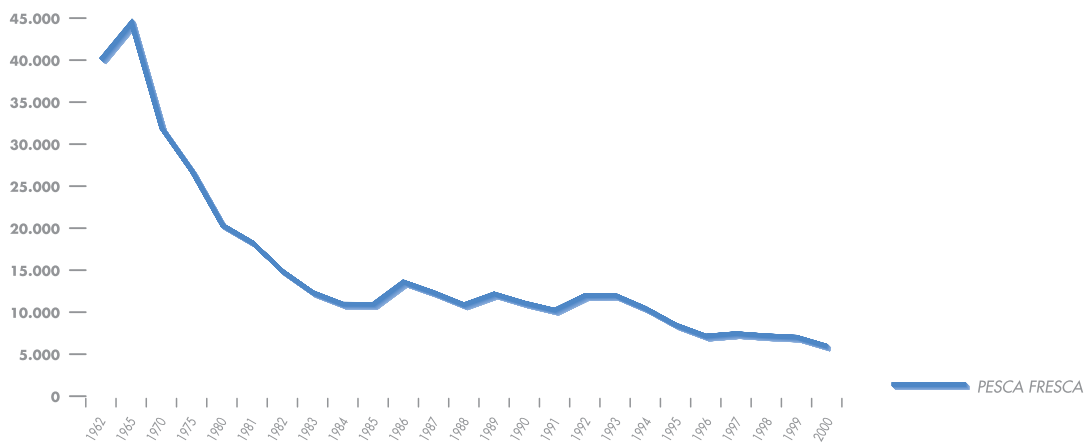
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Huelva (1962/2000) Miles de toneladas

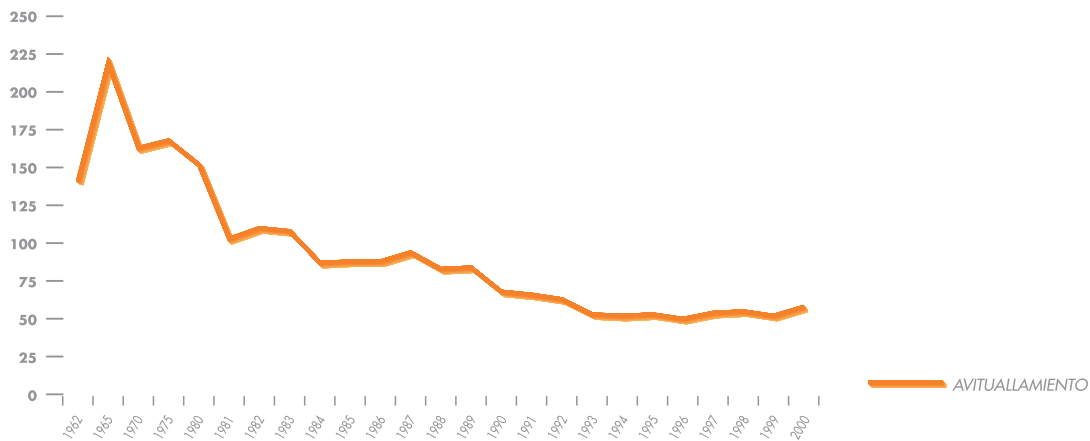
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	40.109	44.462	31.918	26.806	20.420	18.324	14.908	12.379	10.996	10.973	13.638	12.374	10.922
Avituallamiento	141	219	163	168	152	103	110	108	87	88	88	94	83

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	12.214	11.134	10.275	12.019	12.046	10.496	8.527	7.193	7.489	7.232	7.065	5.996
Avituallamiento	84	68	66	63	53	52	53	50	54	55	52	58

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

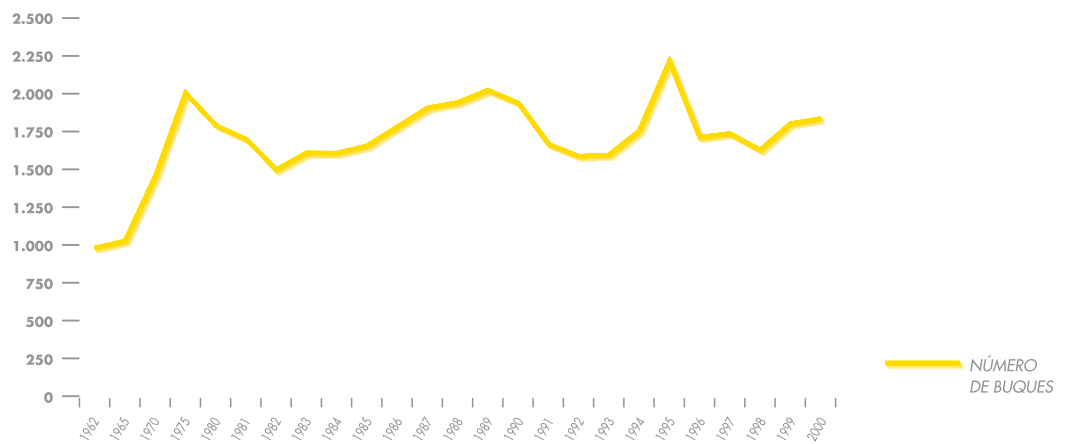


Fuente: Tabla 4.

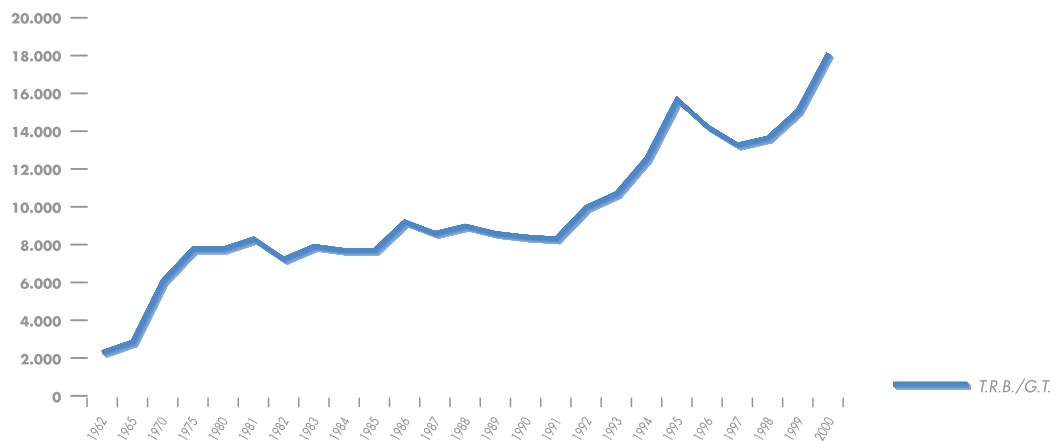
Tabla 5. Otros datos A.P. de Huelva (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	981	1.027	1.455	2.006	1.792	1.701	1.498	1.610	1.609	1.656	1.782	1.907	1.943
T.R.B./G.T. (miles)	2.312	2.871	6.097	7.792	7.792	8.319	7.245	7.930	7.714	7.722	9.221	8.615	8.998
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	2.025	1.940	1.668	1.588	1.596	1.755	2.216	1.713	1.738	1.629	1.803	1.837	
T.R.B./G.T. (miles)	8.611	8.424	8.323	9.991	10.722	12.588	15.696	14.260	13.289	13.652	15.102	18.115	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Sevilla.



3.2. Autoridad Portuaria de Sevilla

“... Si alguna vez..., ha de haber en la Península un puerto de verdadera penetración, este puerto ha de ser, muy probablemente, el de Sevilla, y, por consiguiente, á él, á sus adelantos y á sus mejoras, les está encomendada buena parte de la realización del progreso de los intereses materiales de una extensa región del territorio nacional”.¹

3.2.1. HISTORIA DEL PUERTO Y RÍA DE SEVILLA

Las singularidades de la Ría de Sevilla han marcado la trayectoria de crecimiento del puerto, sin embargo, se ha visto favorecido por unas condiciones naturales y aunque no está bañado directamente por el mar, permite desde tiempos inmemoriales la utilización de su cauce para la navegación. Se encuentra a unos ochenta kilómetros del litoral atlántico, en una ciudad que ha ocupado a lo largo de siglos un papel primordial en el conjunto de la economía española.²

Los anales de su historia muestran en la obra *Ora Marítima* de Avieno, que el río Tartesos desembocaba en un gran lago –el *Lacus Ligustinus*–, que abarcaba toda la extensión de las marismas desde Coria hasta el mar; por lo que la estructura del bajo Guadalquivir no existía tal como hoy se conoce. Los fenicios y los griegos utilizaron el río para desarrollar un comercio relacionado con las riquezas que prodigaba la naturaleza; destacando en aquel tiempo los yacimientos de estaño y de plata.³

El *Portus Hispalensis* romano sería utilizado como centro exportador de mercancías, ya que los intercambios con Roma eran frecuentes e intensos y se ceñían preferentemente a los productos que mejor salida presentaban al exterior como los aceites, los vinos y el trigo. El comercio floreció gracias a la navegabilidad del río, que ofrecía un transporte económico y rápido, lo que propició que la ciudad fuera expandiéndose hacia su cauce definitivo, pasando a ocupar el lóbulo de un meandro que poco a poco iría formándose, hasta constituir en su tramo final el puerto antiguo por excelencia, conocido como *El Arenal*.⁴

El Guadalquivir era para los árabes el “Río Grande”, cuya denominación lingüística, tras algunas modificaciones fonéticas derivaba en “el Wad-al-kabir”. En este tiempo la ciudad musulmana va adquiriendo importancia desde el punto de vista mercantil, desarrollando el tráfico de pasajeros e intercambios con el exterior. La Sevilla islámica añadiría dos elementos nuevos que pasarían a ser señas de identidad de la ciudad, el Puentes de Barcas en 1170 y la Torre del Oro, cuya construcción se remonta a 1220, siendo desde aquel momento hasta nuestros días, testigo de los acontecimientos que se han forjado teniendo en el río su hábitat natural.

La destrucción del Puente de Barcas a principios del siglo XIII, marcaría el aislamiento de la ciudad, por ello se emprendieron las obras necesarias para su reconstrucción, ya que constituía un elemento esencial para la vida de la urbe. Sevilla iría consolidándose paulatinamente como plaza privilegiada en el comercio español, entre otras razones, por la estratégica situación que le permitía conexiones con las tres grandes rutas marítimas de la época, –la mediterránea, la atlántico-europea y la atlántico-africana–.

La geografía portuaria sevillana no se alteraría hasta que en 1252 se ampliaran las Atarazanas en el Arenal por mandato de Alfonso X. Posteriormente, en pleno siglo XV, cuando adquiere su condición de ciudad relevante tanto a nivel local como nacional, su influencia se proyecta en toda Euro-

¹ J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso de las obras del río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1899-900 a 1901*, Sevilla, Imprenta de Gironés, 1902, p.7.

² Algunas obras que nos aproximan a esta realidad son A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, 1976. Y A.M. Bernal Rodríguez y Otros, “El Puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVIII)”, *I porti come impresa economica*, Firenze, 1988.

³ Un esquema de los rasgos más básicos, que permiten trazar la evolución desde la antigüedad a nuestros días puede verse en C. Lebón Fernández y Otros, *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la Economía Andaluza*, Madrid, Civitas, 1998. Especialmente su capítulo 1º: “Aproximación a la Memoria histórica del Puerto de Sevilla”, pp. 19-37.

⁴ Una primera aproximación a la historia del puerto de Sevilla puede recogerse sintéticamente en VV.AA., *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU, 1994, pp. 266-267.

pa. En estos momentos la actividad en el puerto se acrecienta, y el obispado acomete obras de fábrica que permiten la descarga de los materiales destinados a la construcción de la catedral.⁵

Los Reyes Católicos mejorarían las instalaciones mandando labrar en piedra un segundo muelle, y se va fraguando el progreso del puerto, concretándose en los albores del siglo XVI en el muelle de las Dos Ruedas, el del Arenal y el del Barranco; por la banda de Triana, el de Los Camaroneros; y, aguas arriba, el de Las Muelas.

El descubrimiento de América en 1492 sería vital para el desarrollo de Sevilla, ya que marcaría el inicio de una etapa de gran prosperidad, al ser escogida la ciudad como sede del monopolio comercial con el Nuevo Mundo. Precisamente, su condición de puerto de interior facilitaba la seguridad del tránsito de mercancías y metales preciosos, propiciando que en 1503 se estableciera La Casa de Contratación, convirtiéndose en centro mundial del comercio de la época, por ello se afirmaría que el Guadalquivir era en estos momentos históricos el *puerto y puerta de las Indias*.⁶

La ubicación de la mencionada Casa de Contratación se vería influenciada, por la circunstancia de que desde el siglo XIII Sevilla ya era de facto la base de la Marina castellana, gracias a la seguridad que deparaba su condición de puerto “tierra adentro”, como punto terminal de una vía fluvial que hacía complicado el asalto militar, además, la comarca era centro de un área agrícola que ofrecía una salida natural por este peculiar entorno marítimo.

Al establecerse en 1564 la organización naval que imperó en la Carrera de Indias, durante algunas décadas del siglo XVI y gran parte del siglo XVII, la urbe se constituiría en el núcleo principal desde el que partían las flotas y a donde arribaban, generando un intenso comercio con América. Las principales dificultades llegarían al puerto progresivamente, a medida que el porte de las embarcaciones fue aumentando, y hubo de solventarse el impedimento que a su paso se encontraba, la barra sanluqueña, lo que acabaría derivando la base de operaciones comerciales hacia Cádiz.⁷

A mediados del siglo XVII el intenso tráfico que se efectuaba no había logrado superar las deficientes infraestructuras, y todo ello sin contar con los problemas ya mencionados de la barra de Sanlúcar, los meandros o tornos, los bajos y las periódicas arriadas, a lo que había que sumar el creciente tamaño y tonelaje de los navíos; elementos que acabarían determinando el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz en 1717, tomando el relevo como sede del monopolio americano, comenzando un tiempo de decadencia para la actividad portuaria.⁸

La constitución del Consulado Marítimo y Terrestre en 1784 permitiría la recuperación del río y del puerto, a cuya iniciativa se debe el proyecto y construcción de la primera Corta: “La Merlina”, que tenía poco más de 500 metros de longitud, pero de gran trascendencia ya que evitaba el tránsito de 10 kilómetros.⁹

⁵ A partir del siglo XV el protagonismo del puerto de Sevilla a nivel mercantil generará una bibliografía abundante, que se ha ocupado de estudiar el tema y que se irá perfilándose a lo largo de este análisis. En concreto, para los siglos XV y XVI puede verse E. Otte, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultural, 1996.

⁶ La importancia de la actividad comercial en Sevilla a lo largo de estos siglos puede verse en A. M. Bernal, *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868)*, Sevilla, C.O.C.I.N.S., 1976. Un estudio más detallado de las Reales Compañías en R. Ruiz Linaje, *Las Reales Compañías de Comercio con América*, Sevilla, 1984.

⁷ A nivel general es interesante la consulta de la obra citada de A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, op. cit., Además, puede verse como texto de “época”, M. Rabian Martín, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación, Memorial de Fco. Manuel Herrera, 1726, estudio preliminar*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1984. Así como L. Navarro García, “La Casa de Contratación en Cádiz”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, 1976, pp. 41-82.

⁸ Algunos trabajos recientes han abordado el interesante tema de las relaciones comerciales con América Latina, entre ellos se pueden citar a C. Alvarez Nogal y Otros, *Relaciones de poder y comercio colonial nuevas perspectivas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1999. En general, ver P. Chaunu, *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, (traducción R. Sánchez Mantero), Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983. Y L. García Fuentes, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1997.

⁹ La corta es un canal artificial que se abre para unir dos extremos de un meandro, con un trazado lo más rectilíneo posible, circunstancia que es aprovechada por la fuerza del agua para introducirse por este camino rectificado, dejando fuera de uso el cauce que discurriría por una curva cerrada, el cual podrá o bien cegar artificialmente para evitar “la dispersión de las aguas”, o bien, dejarlo para que siga un proceso natural de desecación.



Alegoría de la ciudad Hispalense. Oleo sobre lienzo G. Hoefnagle. Siglo XVI. Bruselas. Biblioteca Real Alberto I.

Los comienzos del siglo XIX serían claves para la modernización de las instalaciones, creándose la Compañía de Navegación del Guadalquivir, que emprendería la excavación del Canal Fernandino, botándose el primer barco a vapor, el llamado *Real Fernando alias el Betis*, para surcar sus aguas y navegar por el río desde la Torre del Oro a Sanlúcar.¹⁰

A partir de este momento se sucederán los proyectos, como el que se lleva a cabo en 1859, “para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima”, redactado por el ingeniero D. Canuto Corroza, que dejó de relieve el papel clave que podría jugar el ferrocarril imprimiendo dinamismo al puerto y la trascendencia que ambos tendrían en el conjunto de la economía, estimulando la agricultura y la minería.¹¹

A mediados del siglo XIX la favorable coyuntura económica va a fortalecer la actividad portuaria, y desaparecida la Compañía de Navegación del Guadalquivir en 1852, nacen ciertas casas privadas que se dedican al tráfico de pasajeros o de mercancías, entre las que pueden citarse las de M. Sáenz, Cunningham, Vinuesa, Alcón, Ybarra, Segovia, etc., actuando sobre el sector mercantil, incrementando la flota y diversificando los centros de destino, esto es, ampliando los horizontes comerciales.¹²

El 25 de noviembre de 1870 se crearía por Decreto la Junta de Obras del Puerto, cuyas primeras actuaciones se resolverían en los próximos años, especialmente se dedicaron con ahínco a la obra ya comenzada de la Corta de los Jerónimos, que finalmente se concluiría en 1888, cuyo coste ya había figurado en el presupuesto de 1860, aunque la complejidad de los trabajos elevaría las cantidades previstas, de este modo, se estaban sentando las bases de la recuperación de la actividad mercantil de Sevilla.¹³

El sistema de cortas como fórmula para mejorar la navegabilidad, configuraría parte de las importantes actuaciones emprendidas por los gestores del puerto, especialmente se menciona a D. Ma-

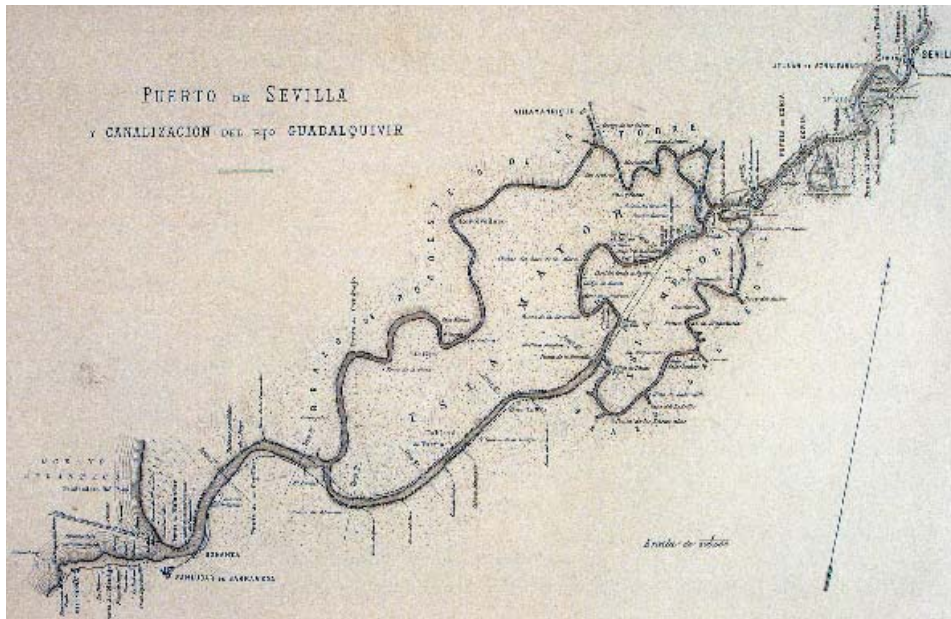
¹⁰ Algunas noticias referentes a este histórico momento pueden verse en J. Guillén Tato, *El Real Fernando, Primer vapor español. 1817-196*, Madrid, 1967.

¹¹ Ver C. Corroza, *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*, Madrid, 1869.

¹² M^a J. Álvarez Pantoja, “Compañías de navegación y barcos a vapor”, en *El Río: el bajo Guadalquivir*, Madrid, Equipo 28, 1985, pp. 68-72.

¹³ Los datos relativos al coste de esta obra pueden verse en J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso...*, mem., cit., 1902, pp. 11-15.

Plano del Puerto de Sevilla y canalización del río Guadalquivir. *Memoria sobre las obras públicas en 1864, 1865 y 1866, comprendiendo lo relativo a puertos, faros, boyas...* Madrid. Imprenta de M. Rivadeneyra, 1870.



nuel Pastor y Landero, que sería el auténtico artífice de la rada finisecular. En relación con el río, se construirían espigones de defensa en la Cartuja, procediéndose al estrechamiento y dragado de diversos tramos del cauce para lograr mayor calado, llevándose a cabo el cerramiento de la Corta de Hernando y del Brazo del Este y, sobre todo, insistiéndose en los trabajos de la Corta de los Jerónimos. Respecto al puerto, a él se deben los casi 1.400 metros de muelle de fábrica comprendidos entre el puente de Triana y San Telmo, con piso adoquinado y dotado de vías de servicio para el ferrocarril, así como la instalación para las labores de carga y descarga de tres grúas fijas, proyectándose tres tinglados.¹⁴

La mencionada finalización de la Corta de los Jerónimos, sería otro de los logros, pues evitaba varios bajos y se acortaba el curso del río otros 13 Km; por lo que a finales del XIX eran ya 39 los acumulados de reducción. Dos años más tarde, se construyeron los cargaderos de mineral y se dotaría de servicios auxiliares al muelle, grúas movidas a vapor, agua corriente, iluminación, mejoras que tendrían en la riada de 1892 un parón que afectaría seriamente a la actividad.

A nivel comercial sería destacable que a partir de 1895 apareciera en el puerto de Sevilla "... la exportación intensa y a gran escala de minerales hematíes y oligistos, procedentes del criadero Cerro de Hierro...",¹⁵ también figurarían los extraídos de Monteagudo, Rosalino, La Lima y el Pedroso; cobre de Aznalcollar y Castillo de Las Guardas y en menor grado, de plomo, zinc y otros.

Estos nuevos perfiles del tráfico requerirían nuevas orientaciones del transporte, cuya rentabilidad demandaría embarcaderos especiales de servicio intensivo y el empleo de mayores buques, lo que daría como resultado el trazo de un plan que posibilitaría la concreción de este comercio.¹⁶

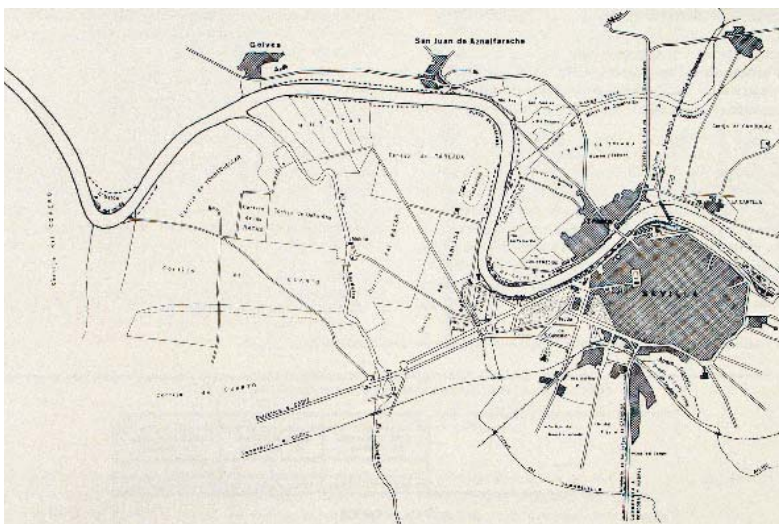
¹⁴ Las actuaciones de Pastor y Landero son recogidas en las primeras Memorias editadas, cuya consulta resulta ilustrativa, en unos momentos en los que se multiplica la intervención humana sobre los elementos naturales, río, avenidas, etc. Ver J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1871 hasta 1879*, Tomo I, Ingeniero D. Jaime Font y Escolá, pp. 1-215. Tomo II, desde el año 1880 hasta el año económico 1889-90, Ingeniero D. Luís Gracián y Reboul, Sevilla, Tipografía Díaz y Carballo, 1893, pp. 1-423. La separación entre las obras realizadas en el puerto y las ejecutadas sobre el río, permiten desligar la evolución seguida por cada uno de estos elementos.

¹⁵ J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso...*, mem. cit., 1902, p. 17.

¹⁶ A partir de mediados del siglo XIX y sobre todo desde que se constituye la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, se multiplican las actuaciones sobre el río y el puerto de Sevilla. Una relación de los proyectos principales se encuentra recopilada en A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*, Sevilla, J.O.P.S., 1992, pp. 213-216.



Imagen de la última década del siglo XIX del Puerto de Sevilla, en la que se observa el muelle de servicio con las caballerías transportando las mercancías. *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*.



Trazado del Puerto de Sevilla a principios del siglo XX. Memoria conmemorativa 1ª Centenario. Autoridad Portuaria de Sevilla.

El recorrido por los avances de la geografía portuaria, es un estudio apasionante de personajes que se entregaron al propósito de mejorar un recinto de gran complejidad, a medida que avanza el siglo XX y se hacen imprescindibles actuaciones que permitan la entrada de buques de mayor calado, si bien, no entraremos en sus biografías, sólo reflejaremos los beneficios de su trabajo.

Las características físicas del puerto en los inicios del siglo XX, planteaban la necesidad de abordar ciertos problemas, que debían resolverse para seguir existiendo como enclave comercial, el calado, la dificultad de mantenimiento, el acceso náutico al puerto, cuya esclusa también determinaba el porte de ciertas embarcaciones; estos aspectos enunciados de limitaciones de manga y calado, obligaban al acceso restringido de buques, en principio con menor capacidad.¹⁷

El progreso de las instalaciones ha sido factible por la decidida intervención hu-

mana, las modificaciones emprendidas sobre el río Guadalquivir han sido múltiples, siempre tendentes a paliar los problemas consustanciales a su condición de puerto interior, de tal modo, que la adaptación a los nuevos tiempos supuso fraguar soluciones, como el sistema de presas, que mejoraría las propias defensas de la ciudad, permitiéndole la protección suficiente para que no sufriera las consecuencias de las temidas inundaciones, que en otras épocas marcaron dolorosamente su historia.¹⁸

¹⁷ Los aspectos concernientes a la evolución más reciente del puerto de Sevilla, pueden verse en la obra ya citada de C. Lebón Fernández y Otros, *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la Economía Andaluza*, op. cit.

¹⁸ En general, cualquier obra que traza la historia de Sevilla refiere los problemas que se derivan de las crecidas del río, que han sido resueltos a medida que ha pasado el tiempo. Es quizás uno de los aspectos que ha suscitado un mayor número de investigaciones. En los primeros años del siglo XX se guardan en el Archivo de la J.O.P.S. carpetas n° 310 y 319, los proyectos y Obras para la "Defensa de Sevilla contra las inundaciones del río", 1899-1901. Y "Proyecto de malecón de defensa contra las inundaciones del Guadalquivir entre los terraplenes del Canal de Alfonso XIII y el ferrocarril Sevilla-Cádiz", 1911. Estos son sólo dos ejemplos de la importancia que estos hechos han tenido sobre la ciudad de Sevilla. Recientemente, se ha publicado un interesante trabajo: V. González de Caldas, *Río*, Sevilla, 1985. Además, la Autoridad Portuaria ha patrocinado un interesante texto donde se plasma este tema, Equipo 28, *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*, Sevilla, Junta del Puerto de Sevilla, 1989, pp. 177-198. Igualmente consultar F. de Borja Palomo, *Memoria histórico-crítica sobre las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde principios del siglo XV hasta nuestros días*, Sevilla, 1877.

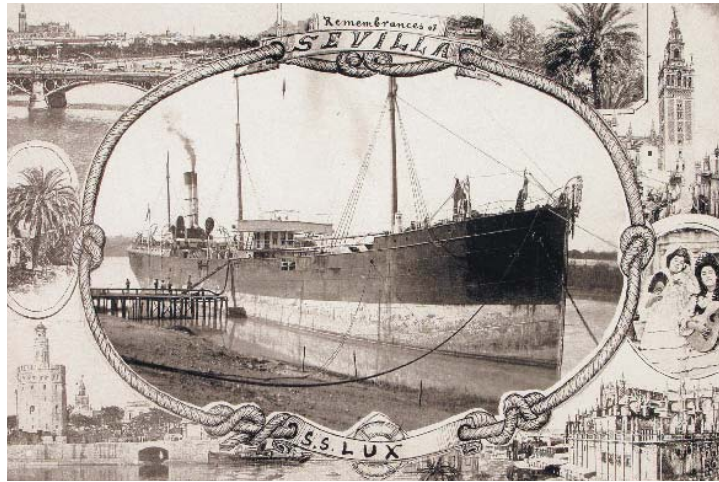
En líneas generales, las directrices de los planes que se proyectan dieron lugar a las actuaciones a lo largo del siglo XX, entre las cuales cabe citar el Plan de Molini en 1903 y el de Delgado Blackenburry en 1927. Puede decirse que realmente son los creadores del puerto actual, alejado ya de los que fueron sus símbolos emblemáticos durante tantos siglos: el Puente de Triana y la Torre del Oro.¹⁹

El plan concebido por Molini se dividía básicamente en varias partes, atendiéndose a las obras de mejora en la navegación de la barra y de la Ría hasta conseguir 7 u 8 metros de calado; a los muelles del Canal de Alfonso XIII y puente giratorio en la boca Norte del Canal.²⁰

La filosofía seguida en el plan pretendía aumentar su hinterland clásico de Cádiz, Jaén y Badajoz, procurando llegar a captar la “zona centro”, para ello se hacía necesario mejorar las líneas férreas. Además, el estudio de las riquezas del subsuelo también era motivo de interés, a cuyo afán se dedicó Molini, recabando información para conocer cuales eran las posibilidades de otorgar una función más al movimiento portuario, concretando así las aspiraciones de la Junta, y dotando al puerto de esa función industrial, añadida a la comercial que ya poseía.²¹

La Junta del Puerto inicia las obras de independización del puerto y ciudad del régimen fluvial, lo que va a suponer dejar definitivamente a ambos fuera del alcance de las riadas.²² Los trabajos se proyectaron para cinco años, pero lo cierto es que se prolongaron unos años más, desarrollándose en dos etapas, de 1909 a 1916 y de 1919 a 1926, expresando de este modo las inconveniencias que surgieron tras la 1ª Guerra Mundial. Eran tiempos de inestabilidad política, de huelgas y perturbaciones laborales que retrasan y dificultan los trabajos de mejora.

El desvío del cauce del río por la vega de Triana y la ejecución de la Corta de Tablada, cerrada al Sur por la esclusa y al Norte por Chapina, completaría la defensa con un malecón perimetral y el relleno del cauce en los Gordales, por tanto, estos son los proyectos principales que se fraguan en estos años.²³ El canal de Alfonso XII y el Puente que lo cruza quedarían oficialmente inaugurados tras el fallecimiento de Molini. El texto que se refiere a continuación es testimonio de la trascendencia del momento:



Postal de recuerdo de Sevilla que se hacía para los pasajeros o tripulantes que llegaban al puerto. En el centro se aprecia el Stean Chip “Lux” dedicado al transporte de minerales. *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla.*

¹⁹ Es interesante la consulta de la historia de la ciudad como fórmula de ubicar el contexto donde se desarrolla un puerto, que reúne unas condiciones muy especiales de partida, algunas obras representativas en relación a la historia de la urbe A. Braojos Garrido, *Historia de Sevilla en el siglo XX*, Sevilla, 1990. La convergencia entre río y ciudad puede verse en D. Alvarez Salas, “Río y Ciudad en los últimos 100 años”, *Actas del Simposium Territorio Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986.

²⁰ El proceso de gestión del plan Molini y la semblanza del propio D. Luis M^o de Molini y Ulibarri se encuentran plasmadas en A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla...*, op. cit. 40-48. Además, se pueden consultar las Memorias, que bajo su rúbrica fueron publicadas por la Junta de Obras, dando fe de los progresos y adelantos de las obras proyectadas y ejecutadas en la Ría y Puerto de Sevilla.

²¹ A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla...*, op. cit., p. 61.

²² Resultan ilustrativas las alusiones que se hacen a otras experiencias europeas, que sirven de referente para Sevilla. A tal efecto se citan los dragados de *Boulogne-Sur-Mer*, *Brest*, *Bomh* y las “experiencias y datos sobre dragados expuestos en el Congreso de Ingeniería de San Luis (Estados Unidos) celebrado en el año 1904”. Ver J.O.P.S., *Memorias sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1904 y 1905*, Sevilla, Imprenta de Gironés, 1907, pp. 21-33.

²³ En los Archivos de la Junta de Obras del Puerto figuran los proyectos: Carpeta n^o 310: “Anteproyecto de apertura de la Corta de Tablada y del muelle y Puerto situado en dicha zona”, 1899-1901, y n^o 313/1902-09. El propio Molini escribiría al respecto: *La Corta de Tablada*, Sevilla, 1906.



Labores de carga y descarga en el Puerto de Sevilla en los años veinte. Memoria 1923-1928, Autoridad Portuaria de Sevilla.



Inauguración del puente Alfonso XIII el 6 de Abril de 1926. Memoria 1923-1928, Autoridad Portuaria de Sevilla.

“... el año de 1926 marcó un nuevo y feliz rumbo para las aspiraciones de la Junta de Obras. En sus comienzos, el día 6 de Abril, tuvo la satisfacción de presenciar la solemne inauguración del Canal de Alfonso XIII por S. M. el Rey, que a bordo del crucero argentino “Buenos Aires”, y seguido de otros de la marina española, lo recorrió en toda su longitud, pasando el puente levadizo.²⁴

Las obras llevadas a efecto alejaban el peligro de las inundaciones y facilitaba el tráfico al disponer de una lámina de agua, de altura constante, independientemente de las crecidas y mareas del río, ofreciendo ventajas sustanciales sobre el crecimiento de la ciudad, al favorecer el progreso urbanístico, desplazando hacia el Sur las instalaciones portuarias.²⁵

La Corta de Tablada y la exposición Iberoamericana siguieron caminos paralelos, sufrirían retrasos principalmente por motivos económicos; de alguna manera, ambos proyectos hacían causa común, convergían en un punto, el engrandecimiento comercial de la ciudad de Sevilla. Realmente, la exposición incentivaría el proceso de mejoras, ejerciendo estas obras un impacto muy positivo en la economía de la localidad. Este evento quedaría formalmente reseñado en la R. O. de 14 de noviembre de 1923, y su apertura tendría lugar el 17 de abril de 1927.²⁶

La historia del puerto de Sevilla debe recoger la dedicación de Delgado Brackdenbury, gran artífice de la modernización de las infraestructuras durante tres décadas y del plan que explicitaba la conjunción de beneficios que se obtendrían si se dispusiera de una dársena cerrada, sin abandonar las necesarias precauciones que debían girar en torno a la problemática de las inundaciones, tanto en Triana como en el propio enclave.²⁷

²⁴ J.O.P.S., *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28*, Sevilla, Tipografía de M. Carmona, 1930, pp. 5-6.

²⁵ La Memoria editada en 1930, recoge fotográficamente aspectos de la vida portuaria de gran interés, por lo que su observación permite ver los avances en las obras, las realizaciones y el desarrollo del comercio que tiene lugar en sus instalaciones. Ver J.O.P.S., *Memoria sobre el adelanto y progreso...*, mem., cit., 1930. De igual modo, es ilustrativa la consulta del plano que se adjunta en p. 47.

²⁶ Los aspectos relativos a la Exposición se han estudiado por cronistas e investigadores, citamos a título de ejemplo M. Trillo Leyva, *La exposición Iberoamericana y la transformación urbana de Sevilla*, Sevilla, 1980. Cualquier historia local deja un espacio para este importante evento. En el propio contexto histórico se destaca el trabajo de N. Ciaurriz, *Origen y primeros trabajos de la Exposición Iberoamericana*, Sevilla, 1919.

²⁷ El esquema del proyecto puede verse en A.J.O.P. Carpeta nº 499. “Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Concurso para la ejecución de los proyectos 1, 4, 5, 14 y 16”. Además, significamos el contenido de la Carpeta nº 498: “Plan de obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el Puerto de Sevilla aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Expropiaciones. Memoria del Plan de 1927”, 1927/1932.

Las Memorias editadas por la Junta de Obras en estos años recogen con minuciosidad los avances de los trabajos previstos. Los pasos que debían seguirse serían múltiples, variación del trazado y nuevo embarcadero del F.C. de Minas de Aznalcollar al Guadalquivir, desviación del río Guadair, apertura del nuevo cauce por la vega de Triana, viaducto de hormigón armado para la carretera de Sevilla a Puebla del Río, puente con tramo móvil sobre el nuevo cauce de la Vega de Triana, esclusa de la Corta de Tablada y barriada en sustitución de las de Vázquez Armero y San José.²⁸



La magna obra de la esclusa en los alrededores del Puerto de Sevilla, se convertiría en referente de la ingeniería portuaria. Foto tomada en 1965. Autoridad Portuaria de Sevilla.

Las actuaciones sobre la esclusa del Canal junto a la desviación del cauce, representaron las figuras claves del plan. La instalación de los mecanismos de la esclusa finalizaría en 1951, solucionando una gran parte de los problemas de navegabilidad que presentaba el río.²⁹ En el ambiente de la construcción marítima esta obra ha sido considerada como “auténtica insignia de la estructura portuaria”, ampliando ahora la longitud de los muelles del puerto destinados al comercio, moviéndose por ellos principalmente productos agroalimentarios, seguidos de los tráficós de cemento, abonos, chatarra y piratas.

Es importante referir que a la finalización de las obras, el Guadalquivir ya no pasaría por Sevilla y el fluir de sus aguas quedaría interceptado por el “tapón de Chapina”, aliviando la dársena con la mencionada esclusa, cuya misión consistiría en la regulación del nivel frente a la influencia de las mareas, impidiendo de esta forma las inundaciones de la ciudad.

En los siguientes años se abordaron nuevas reformas, como la dársena del Batán y el muelle del Centenario, representando una ampliación de la línea de atraque de gran importancia. Y a partir de 1953 se planteará una alternativa al seguimiento del cauce del río, como mejoras sustanciales de la navegabilidad, dando origen al proyecto del canal Sevilla-Bonanza.

Las actuaciones que por Ley 80/1964 habrían de seguirse, se concretarían en la primera fase en la Corta de Olivillos y la Isleta, concluida en la década de los años 70. La primera etapa del nuevo canal finalizaría en 1967, aunque no entraría plenamente en servicio hasta 1982, año en el que se terminaría la Corta de la Cartuja.

Las extensas superficies en las que se ubican las empresas industriales forman parte de la imagen portuaria sevillana, sus grandes posibilidades de expansión son notables, al contar con una excelente red viaria, que conecta perfectamente con las principales vías de comunicación nacional.

²⁸ Muy interesantes son las páginas que explican detalles de las obras, dejando de manifiesto los principales rasgos de estas mejoras. Ver J.O.P.S., *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1929 al 1933*, Sevilla, Tipografía A. Padura, 1935, pp. 5-8. En la “parte quinta”, pp. 69-70, se especificarán los gastos realizados en los servicios y obras a cargo de la Dirección Facultativa durante los años 1929-33. Las dos partidas que alcanzarían un presupuesto mayor sería la Esclusa de la Corta de Tablada con 5.239.191,89 pesetas y la apertura del nuevo cauce por la Vega de Triana, que se cifraria en 6.228.406,65 pesetas.

²⁹ Ver entre otros, L. Alarcón de La Lastra, *El río de Sevilla y sus problemas a través de la Historia, Ciclo de conferencias sobre urbanismo y estética sevillanos*, Sevilla, 1954.



Puente del Centenario, a la izquierda se aprecia la Dársena de Batán en 1992. Autoridad Portuaria de Sevilla.

La integración de la actividad de la vida ciudadana con el puerto es un proceso que se va consolidando, siendo el muelle de las Delicias el que parece que reúne las condiciones idóneas para que tengan lugar las actividades de ocio y recreo. Los elementos que configuran este paisaje fluvial permiten observar imágenes de gran belleza, sin perder ese horizonte comercial que caracterizan a los recintos portuarios; significamos el puente del

V Centenario, cuyo nombre se debe precisamente a la conmemoración del descubrimiento de América, sus más de 45 metros de altura sobre la lámina de agua, facilita el paso de los buques que entran y salen del puerto.³⁰

Los beneficios que ha deparado la Exposición Universal de 1992 se proyectan en múltiples aspectos, ya que su consecución contribuiría a perfilar el *Plan de Ordenación* de la ciudad, otorgando un nuevo impulso al puerto con la construcción de un muelle comercial en la dársena del Batán y del puente de las Delicias, que sustituyó al de Alfonso XIII. En el paisaje fluvial se eliminaría el mencionado “tapón de Chapina”, trasladándose 5 Km más al Norte, con lo que se ampliaría la dársena urbana.

Hoy en día la mayoría del tráfico se canaliza por la dársena del Batán, situada en la margen Oeste del canal de Alfonso XIII. En el muelle del Centenario se ubica la terminal de contenedores y tráfico Ro-Ro, con un movimiento que supera los 100.000 TEUS gracias al tráfico con Canarias, efectuándose a través de varias líneas regulares. Inmediatamente detrás de la terminal se encuentra la Zona de Actividades Logísticas, actualmente en desarrollo, y entre ésta y la esclusa una gran zona industrial. En la margen Este se sitúa el muelle de Tablada, en cuyos tinglados se mueven principalmente cereales, piensos y maderas.³¹

El puerto de Sevilla aborda en los últimos tiempos un ambicioso *Plan de Desarrollo*, con un nuevo acceso marítimo que contempla la construcción de una esclusa al Sur de la actual y el dragado del río hasta los 8 metros, en el que se pretende potenciar la vertiente logística e industrial del puerto y un plan director de infraestructuras que permitirá duplicar el tráfico portuario en 10 años, para ello se emprenderá la construcción de 2.000 metros lineales de muelles, en varias terminales en la dársena del Cuarto y se ampliará la zona industrial y una nueva Zona de Actividades Logísticas en la margen Este del río.³²

³⁰ Los perfiles que va adquiriendo el puerto en los últimos años se encuentran estudiados en la obra ya citada de C. Lebón Fernández y Otros, *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la Economía Andaluza*, op. cit. Y más recientemente en L. López Valpuesta y J.I. Castillo Manzano, *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial*, Sevilla, Universidad de Sevilla y Autoridad Portuaria de Sevilla, 2001.

³¹ La distribución del espacio y los servicios que se prestan en el puerto de Sevilla, puede consultarse ampliamente en su página Web <http://www.apsevilla.com>.

³² Ver Memorias últimos años.

3.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³³

La riqueza informativa que presentan las Memorias relativas a las obras y adelantos del puerto de Sevilla, vinculadas al progreso que ha ido adquiriendo la Ría del Guadalquivir, permite elaborar un estudio bastante completo del tráfico desarrollado en sus instalaciones.

La evolución de las obras realizadas, los presupuestos de los servicios prestados, la conservación de las infraestructuras, ofrecen una interesante orientación, enriqueciendo las valoraciones del movimiento que ha tenido lugar en el puerto sevillano. Estas líneas pretenden trasladar la importancia de los fondos documentales que dispone la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, material de indudable valor para el conocimiento de su puerto, bajo otras ópticas que se escapan de los objetivos de esta investigación. ³⁴

Las Memorias siguen un esquema parecido desde los inicios en 1871 hasta la década de los años veinte del siglo XX. Según acuerdo de 15 de diciembre de 1892 se reeditarían las obras completas, atendiendo a la gestión de los ingenieros responsables del puerto de Sevilla, D. Jaime Font y D. Luís Gracián, anexionando algunos datos de tráfico que en las primitivas Memorias no figuraban.

La estructura del plan de las Memorias seguía los siguientes pasos, en primer lugar, se establecían las consideraciones de carácter general que incidían en los servicios y actuaciones que eran competencia de la Junta de Obras, después se analizaban los detalles técnicos y económicos referidos a cada uno de los servicios y obras, presentando un número considerable de estados diferenciados, que variaba en función de las observaciones efectuadas por los responsables; algunas Memorias llegaban a alcanzar casi los 60 “estados”, tal como aparece en el documento fechado en 1901.

Los datos relativos al movimiento que tienen lugar en el escenario de la Ría y puerto de Sevilla, describen el tráfico desde 1871, precisándose para un número de años en el siglo XX las entradas y salidas en exterior y en cabotaje, datos recogidos de las Memorias publicadas en los períodos de “1899-1900 a 1901”, “1902 a 1905”, “1906 a 1910”, “1923-24 al 1928” y “1929 al 1933”. ³⁵

A partir de estos registros y de otras publicaciones recientes, se especificará la tendencia de los productos que principalmente copan el tráfico, en aquellos momentos para los que se ha dispuesto de información, distinguiendo especialmente el capítulo del mineral exportado. De igual modo, se han manejado cifras alusivas al movimiento de buques, por lo que se ha podido conocer la evolución de esta variable para un número de años considerable.

Las tendencias del tráfico referidas a las décadas finales del siglo XX, se analizan a partir de las cifras tomadas de Puertos del Estado, referencias que dejan traslucir la trayectoria de crecimiento del puerto de Sevilla en los últimos tiempos.

3.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1871-2000)

El análisis del movimiento de mercancías a nivel general se traslada al cuadro 1.1, completándose con los registros del tráfico atendiendo a la clase de navegación, datos que figuran en el cuadro 1.2, la expresión gráfica se dejará traslucir en los gráficos 1 y 2.

³³ Desde estas líneas quiero agradecer a los responsables del Archivo del Puerto de Sevilla y particularmente a Dña Carmen Catreño la amabilidad y eficacia con la que han trabajado, pues han hecho llegar un material de indudable valor histórico, abundante y prolijo, presentado óptimamente, lo que sin duda beneficiará los contenidos de la investigación.

³⁴ Una recopilación del material que se encuentra en el Archivo de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, puede verse en A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla...*, op. cit., pp. 217-218.

³⁵ Debe destacarse que hasta 1899-1900, los datos corresponden a “años económicos”, por lo que figuran en la serie como referencia del primer año que se consigna, por ello, cuando se pasa a presentar la información en años naturales se produce un desfase, que se soluciona multiplicando por dos las referencias que se toman en el año 1899, ya que las cifras reales sólo computan un semestre.

La posición que ostenta el puerto de Sevilla en el conjunto de España, se recoge en la Memoria correspondiente al inicio del siglo XX, en la que se expresa lo siguiente:

“Es uno de los más importantes de la Península. Ordenados los puertos españoles por el número de toneladas que representa el movimiento total de cada uno, ocupa el quinto lugar, sobrepujándolo solamente Bilbao, Barcelona, Huelva y Valencia; y ocupa el cuarto lugar, si se ordenan según el valor total de las mercancías... Pero sin duda alguna, el puerto que entre los enumerados sirve, después del de Barcelona y de Bilbao, zona más extensa, más rica y de más porvenir, es el de Sevilla. Su situación interior, emplazado a cien kilómetros de la costa; su posición estratégica, situado en la puerta de la dilatada y penetrante vega del Guadalquivir, y en el punto de reunión de importantísimas vías férreas, aumentan considerablemente su radio de influencia”.³⁶

La evolución que ha experimentado el tráfico de mercancías y buques, supone considerar la materialización de los trabajos de dragado y otras mejoras, permitiendo una navegación de mayor porte. Los metros de calado disponible para navegar por la Ría en pleamar, irán en paulatino ascenso desde 3,96 en el año 1870, alcanzando los 5 en 1886, si bien, después descendería debido a las avenidas extraordinarias, para finalmente llegar a 1900 con 5,60 metros.³⁷

El calado de la Ría determinará las posibilidades comerciales del puerto de Sevilla, e influirá en el crecimiento experimentado desde 1871, fecha en la que se dispone del primer dato de tráfico; a partir de aquí y hasta la década de los años ochenta del siglo XIX, se constata el alza del volumen de transacciones comerciales.

El cuadro 1.1 permite observar en estos momentos previos al siglo XX, las oscilaciones en el cómputo global de tráfico, apreciándose una tendencia alcista, salvo para el período 1888-1890. En esta coyuntura el declive comercial se relaciona con uno de los problemas que más han afectado a lo largo de su historia, las ya mencionadas “avenidas extraordinarias”, que tuvieron lugar en años muy concretos, como por ejemplo las de 1889 y 1890, entorpeciendo de forma clara la actividad portuaria.

El nivel de crecimiento en los años iniciales del siglo XX se mantendrá, superando el millón de toneladas en 1906, este avance que resaltamos, sería fruto del constante tesón por mejorar la navegabilidad del río. Y para la etapa previa a la 1ª Guerra Mundial, destacar que son momentos en los que el puerto funciona en una gran proporción como recinto de carga, si bien, la crisis bélica se dejaría sentir especialmente, no volviéndose a recuperar los niveles de tráfico hasta mediados de los años veinte.

Los planes de actuación que debían atajar los principales inconvenientes de los que adolecía el puerto, reconocerán una filosofía que subyace en el *Plan para la reforma del puerto*, aprobado por R. D. de 24 de marzo de 1927. De este modo, se propondría la apertura de un nuevo cauce que frente a la Cartuja, arrancara del río Guadalquivir aguas arriba de Sevilla, buscando el brazo de San Juan, por el pueblo del mismo nombre. El canal y su prolongación vendrían a constituir el nuevo cauce fluvial, quedando así el puerto libre de influencias del río, mediante terraplenes de cerramiento que fueron forjándose, uno aguas arriba del puente de Chapina, otro al extremo del Canal de Alfonso XIII, y un tercero sobre el trozo del antiguo cauce, en la punta de Tablada.

El puerto quedaría ahora convertido “... en una dársena cerrada de nivel constante y libre de la influencia del río: para su acceso se proyectó lateralmente al cerramiento el Canal de Alfonso XIII, la construcción de una gran esclusa de navegación, de 200 metros de longitud, 25 de anchura y 8 de fondo de bajamar”.³⁸

³⁶ J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso...*, mem., cit., 1902, p.7.

³⁷ El resto de las mejoras que han obrado en el espacio portuario en estos años puede consultarse en J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso...*, mem., cit., 1902, pp. 24-31.

³⁸ J.O.P.S., *Memorias anuales sobre el estado y el progreso...*, mem., cit., 1902, pp. 8-9.

Los años treinta representan una etapa negativa de la historia económica española, muy especialmente para el comercio, el volumen de mercancías disminuirá tanto en el apartado de descargadas como en el de cargadas, posteriormente, se entraría en una fase de equilibrio en términos de volumen general, aunque el tiempo de la Guerra Civil supondrá la recuperación del dinamismo económico del puerto de Sevilla, y a partir de ahí cambiará el sentido genérico del tráfico, puesto que progresivamente desde esa fecha hasta el día de hoy se concentrará más en el capítulo de las entradas; estas consideraciones pueden apreciarse en el gráfico 1.

Las mercancías movidas alcanzarán los 2 millones de toneladas a partir de los años sesenta, situación comercial que se amplía en la siguiente década, asistiéndose a una subida que rebasa los 3 millones; si bien, los siguientes años se entraría en una fase de estancamiento, hasta la última década del siglo XX, en donde se alcanzan cifras en torno a los 4 millones de toneladas.

Si entramos ahora a valorar los registros concernientes al tráfico según la clase de navegación, atenderemos al cuadro 1.2 y al gráfico 2, en los que puede constatarse el movimiento de mercancías en régimen de exterior y en cabotaje, con expresión de las entradas y salidas, para un conjunto de años que van desde 1890 a 1942, aunque con ciertas lagunas informativas.

La observación de la serie deja en evidencia la preponderancia que ha tenido el tráfico exterior sobre el cabotaje, sobre todo llama la atención el interés de las exportaciones, y como veremos con más detalle a continuación, debido a la trascendencia que los minerales tendrán en ese capítulo exterior.

Los últimos años reflejan un cambio de tendencia, que puede encontrar su justificación en los conflictos bélicos que atraviesa Europa en estos momentos, lo que hace mermar sustancialmente el tráfico de aquellos componentes más característicos, tal como puede verse en el gráfico 2.

3.2.3.1. Principales productos (1900-1903/1923-1933)

La minuciosidad en la presentación de los datos aconseja darles forma, por ello y centrándonos en la primera parte del siglo XX, se han confeccionado los cuadros correspondientes a las dos etapas que permiten este estudio, una que abarca los primeros años del mencionado siglo XX y otra que se ciñe a la tercera y cuarta década.

Lo primero que debe significarse en relación a las fuentes utilizadas, es que el trabajo de agrupamiento se ha precisado sobre la base de dos elementos, escoger los productos de mayor relieve mercantil, que se han concretado en el millón de kilogramos, y por otro lado, se ha atendido a la forma en la que se presentan las cifras en el segundo corte temporal, pues al detallar la información de forma agrupada, es el único procedimiento que nos queda para hacer el seguimiento a la actividad marítima.

La estructura de la investigación seguirá este planteamiento, y las características de las agrupaciones que se han perfilado, delimitará la composición de las partidas que se muestran en los cuadros 2.1 y 2.2.

Antes de entrar a definir los grupos comentar varias cuestiones acerca de los datos originales, por un lado, y en lo concerniente al capítulo de los aceites, destacar que se ha dejado constancia de los apartados separadamente, por ello figurarán tanto el aceite de oliva como el de usos industriales; por otro lado, las partidas “cales y cementos”, “cebada y avena”, “corcho de todas clases”, “hierros y aceros”, “maderas de todas clases”, “papel y cartón” y “petróleo, gasolina, bencina y gas-oil”, son grupos que se presentan de esta forma en el cuadro 2.2, por lo que no puede conocerse el peso específico de los elementos que lo integran, teniendo en cuenta estos apartados para confeccionar los del primer período, contemplados en el cuadro 2.1.

Los epígrafes que se han conformado son:

- *Corchos*: recogerá todos los tipos, por lo que es partícipe de “corcho en planchas”, “tapones y cortadillos”, “virutas” y “serrín”. En planchas y en virutas son los elementos que otorgan identidad al epígrafe.
- *Cristalería*: refleja aquellas partidas cuya denominación comienza por ese nombre.

- *Envases, pipería, sacos*: es una de las agrupaciones que integra más elementos, desde los mencionados en el titular a todo tipo de cajas y partidas que sirvan para “contener”, destacando por encima de las demás la “pipería”.
- *Hierros*: sirve para presentar bajo la denominación general a todos los hierros que figuran en la estadística como “labrado”, “laminado” y en “lingotes y viejo”, éstas dos últimas partidas son las que tienen un peso más determinante.
- *Hojalatas*: que se compone de la que está labrada y de la que se encuentra sin labrar, ésta última es la más relevante a nivel cuantitativo.
- *Jabones*: considera como básico el “jabón común” y se le anexiona “jaboncillo mineral”, pero sin tener un gran interés.
- *Ladrillos, azulejos, adoquines*: este grupo es resultado de un conjunto de partidas, algunas muy características de un sector que ha tenido un relieve en el contexto económico como adoquines, “ladrillos refractarios” y “loza fina”. También figuran con menor peso específico azulejos, barro obrado, tejas comunes, “lozas de Tarifa y Algeciras” y “loza de Triana”.
- *Maderas*: es una agrupación que a lo largo de los años goza de una gran presencia comercial, recogiendo un conjunto de maderas muy amplio, en el que sobresale la “madera de pino”, y reconociendo igualmente la madera labrada, fina, de “nogal, encina, álamo”, etc.
- *Mineral de hierro, plomo y cobre*: todos los minerales resaltan especialmente en el conjunto del tráfico, pero es el hierro el que prevalece, no sólo en relación a las otras mercancías, sino en el conjunto de las exportaciones.
- *Papel y cartón*: se elabora como suma de ambos componentes, debido a que en una parte de los datos se plasman conjuntamente, traslada como elementos más destacados el cartón y el papel ordinario para “imprimir y empaquetar”, además añade otras clases de papel.
- *Plomos*: recoge de manera especial en “galápagos”, y también con escaso interés “labrado” y “en planchas”.
- *Tabaco en rama y labrado*: es un grupo que integra a los productos que se definen en su denominación y debe el interés al “tabaco en rama”.
- *Tierras refractarias y loza*: entre todos los elementos que forman parte del grupo son las “tierras refractarias” las que dan identidad al epígrafe.
- *Tubos de hierro y otros*: como indica en su título presenta un conjunto de tubos, de cobre, barro, plomo, etc., pero sobre todo tienen peso específico los de “hierro”.
- *Vinos y bebidas*: agrupación extensa de todas las bebidas a excepción del te y café. En general las partidas más importantes cuantitativamente son las que se asimilan a los vinos, tanto en “botellas” como en “cascos y corambres”, aunque también recogen vinagres, aguas, aguardientes, cervezas, alcoholes, licores y “lías de vino”.

Una vez que se han trasladado las agrupaciones, pasaremos a comentar los rasgos del comercio, para ello nos valdremos de los cuadros 2.1 y 2.2, cuyos datos se refieren de 1900 a 1903 para el primer caso; es un número de años reducido pero ilustrativo de la realidad mercantil, considerando el período completo en los gráficos 3.1 y 3.2. La segunda etapa abarca una década, desde 1923 a 1933, que sintetizamos en los gráficos 4.1 y 4.2, resumiendo los productos más significativos por entradas y salidas, apreciándose como a pesar del transcurso de tiempo, se sigue manteniendo una estructura en el tráfico similar a la existente a principios del siglo XX, ya que en las entradas continúa siendo el carbón el producto más representativo y en las salidas son los minerales.

El análisis de la situación comercial deja al descubierto los resultados a nivel numérico de las iniciativas emprendidas en las instalaciones, en los años previos a los contemplados en la serie. De hecho, el avance general de las comunicaciones en el territorio nacional, ampliaba las zonas de influencia de los núcleos portuarios, y el de Sevilla no era una excepción, por ello el *hinterland* del puerto no sólo abarcaba buena parte de algunas provincias andaluzas, sino que también podría alcanzar la zona centro.

El desarrollo de la comarca sevillana basado en el modelo clásico, en el que priman los productos agrícolas típicos del mediterráneo, tendrían en los “aceites” y “aceitunas” referencias claras del co-

mercio vía puerto, en estos primeros años del siglo XX. Otro de los grupos predominantes, dentro del apartado genérico de alimenticios, serían la “cebada y avena” y el trigo, sin dejar de mencionar a la agrupación que gira en torno al mundo vinícola.

Ahora bien, el gran interés mercantil lo suscitaría el grupo de minerales, cuya trascendencia aconseja un tratamiento diferenciado, tal como se especificará más adelante, no obstante, reconocer el beneficio que reportaba al puerto este tráfico, pues constituía el principal capítulo de salidas al exterior, en condiciones que pueden ser calificadas de “proceso expoliador”, pues al exportar la materia prima sin elaborar, se le restaba a la economía local y regional ese valor que podría haber alcanzado, si se completaran “in situ” otras fases de comercialización del producto.³⁹

Los gráficos 3.1 y 3.2 recogen la totalidad de mercancías embarcadas y desembarcadas, en el que prevalece el carbón en las descargadas con un 33% y un volumen que le otorga la primacía comercial, seguido de la madera con un 10% y el hierro con un 7% y en un nivel mucho menos significativo estarían cementos, tierras refractarias y petróleos que alcanzan un 4%. En relación a las mercancías que salen, es el mineral de hierro quien ocupa una relevancia casi absoluta, ya que supera el 70% del total de cargadas, a partir de ahí, el aceite de oliva, los plomos y otros productos alimenticios representan ya un papel más secundario.

El movimiento de mercancías relativo a la etapa 1923-1933 se muestra en el cuadro 2.2, y como se observa algunos gozan de una gran proyección mercantil, como son el conjunto de minerales, por ello, si obviamos este interesante capítulo y atendemos en primer lugar a los productos entrados, nos encontramos con varios apartados que dejan de relieve la especial significación de algunos epígrafes.⁴⁰

El aceite de oliva y las aceitunas tendrán un peso determinante en las salidas, su comercialización al exterior data del siglo XIX, predominando como clientes los EE.UU, Argentina y Cuba, aunque sometidos a las fluctuaciones de la producción y a la política que se sigue en relación a las restricciones impuestas coyunturalmente, por los principales países que los demandan. El envasado a granel permitía que a menudo fuera utilizado con procedencias de otras naciones, que como Francia e Italia compraban a España y luego vendían con una nacionalidad que no les correspondía.

Las naranjas eran habituales dentro del conjunto de productos que salían al exterior, en este caso con un destino fundamental que es Inglaterra, por su aprecio como base para la elaboración de las mermeladas, gozando de una gran estima en el mencionado mercado.

En el comercio exterior de salida ha de señalarse también el corcho, ya que la producción nacional tenía en Andalucía un referente y el puerto de Sevilla un espacio por donde dar salida a esta producción, de la que se ocupan en su transformación una gran cantidad de empresas, constituyendo un sector característico de la economía del Sur de España. Los principales mercados a los que irán dirigidos serán Inglaterra, Alemania y Francia.

Las estadísticas recogen como prioritarios al grupo “paja de trigo y cebada” y los vinos, dando salida en cabotaje a estas partidas y permitiendo el puerto una adecuada vía de contacto comercial, desde su *hinterland* hacia otros puntos del territorio.

En las mercancías descargadas figuran algunas que alcanzan una gran notoriedad, entre los capítulos que merecen una especial mención, además de los minerales, se encontrarían los petróleos, traídos a menudo de los EE.UU. A medida que se avanza en el tiempo cobra mayor protagonismo la CAMPSA, pues irá controlando toda la importación y posterior distribución, reconociendo que el alza de este tráfico se verá influenciado por su capacidad de sustitución de los carbones.

La agrupación de “cales y cementos” va unida a la propia construcción del puerto y al crecimiento de la urbe, es un tráfico coyuntural por lo que los ciclos desfavorables y los procesos de reconstrucción derivarán sucesivamente en períodos de declive y en mejoras del nivel de comercio de

³⁹ N. Salas, *Sevilla, Crónica del siglo XX*, Sevilla, 1978, p. 113.

⁴⁰ Los detalles inherentes a los mercados de los principales productos que se comercializan vía marítima pueden verse en A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla...*, op. cit., capítulo 4: “El tráfico portuario: 1920-1935”, pp. 107-179.

estas mercancías, tal como acontecía a otro elemento destacado en el grupo de entradas, a las maderas y muy particularmente a las de pino.

Los gráficos 4.1 y 4.2 sirven para dejar constancia del relieve del tráfico carbonero, pues representan en el período que se analiza, en torno al 27% sobre el total del movimiento que tiene lugar en las entradas. Una de sus finalidades era la aplicación como fuente de energía en la navegación a vapor, y se sabe que en esta etapa ya representaba una buena opción de cambio sobre la vela, a la que estaba sustituyendo progresivamente. Además de estas necesidades de avituallamiento, el mayor consumo por parte de las fábricas justificará el incremento de las toneladas que entran por el puerto, que irán subiendo paulatinamente hasta la década de los años treinta, en la que la crisis económica se dejará sentir a nivel nacional, descendiendo el volumen de carbones que llegan a la ciudad vía marítima.

Los minerales serán mostrados en el cuadro 2.3, dada la importancia que suscita este tráfico. Su evolución hasta la década de los años treinta puede ser calificada como estable, con la salvedad del bienio 1909-1910, que registra un alza interesante, para a partir de ahí, iniciar un descenso muy acusado, que coincide con el final de la 1ª Guerra Mundial, como se aprecia en el gráfico 5, respondiendo, según cita textual de la Memoria consultada "... a la crisis mundial que reduciendo hasta límites insospechados la actividad de las factorías industriales, ha determinado una disminución análoga en el consumo de las materias primas".⁴¹

En el capítulo de minerales hay que distinguir dos grandes grupos, uno, el que figura en las estadísticas con esa denominación genérica que vamos a valorar separadamente, y otro, los plomos y el que se califica como mineral de fosfato; el primero corresponde a las salidas, y el segundo a las entradas.

Los plomos tenían como principal destino Europa, y unas veces la primacía de la demanda corresponderá a Inglaterra y otras veces tomarán esta posición Francia y Alemania. Los fosfatos representan una materia prima básica para la fabricación de superfosfatos, abono mineral de gran interés para el desarrollo de una agricultura enfocada a la obtención de unos mejores rendimientos, en una parte sustancial procedían de Marruecos y de Túnez, así como de EE.UU. y Francia.

En relación al conjunto de minerales, fundamentalmente hierro y cobre, expresar que se distribuyen sobre todo a Europa, a través de un interesante número de compañías mineras que tienen su sede central en Sevilla, funcionando desde 1928 los nuevos cargaderos en el Canal de Alfonso XIII, explotados directamente por la Junta de Obras del Puerto.

El destino más habitual del mineral era Inglaterra y según los años constan otros países que también representaban buenos mercados, como son los casos de Holanda, Alemania y Francia. Era un tráfico que se movía en gran cabotaje, efectuado por barcos de pabellón extranjero, en su mayoría navegados a granel y por cargamentos completos. Es obvio que la importancia queda de manifiesto, si efectuamos una comparación con el resto de las mercancías que tienen un reconocido interés en el tráfico portuario de Sevilla, como se visualiza en los gráficos 4.1 y 4.2, alcanzando para la década 1923-1933 un 48% sobre el total de embarques que se mueven en el puerto.

3.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

La estructura del tráfico exterior por productos para el período 1970-2000 se puede observar en los gráficos 6.1 y 6.2 a 10.1 y 10.2. En los primeros registros correspondientes a 1970, 1975 y 1980 se aprecia una preponderancia en el capítulo importador de las "habas y harinas de soja" y "cereales sus harinas", y algo menos en la "chatarra de hierro". Esta tendencia se mantendrá a lo largo del tiempo, con la salvedad de la década de los años ochenta, en la que se invierte la progresión, siendo la chatarra de hierro la que pasa a tener mayor interés que el capítulo de los "cereales y sus harinas", para volver a retomar su protagonismo en la última década, aunque con escasa diferencia entre ellos; además, pasan a ser relevantes "cemento y clinker" y los "abonos naturales y artificiales".

⁴¹ J.O.P.S., *Memoria sobre el adelanto y progreso...*, mem., cit., 1935, pp. 8

Si atendemos ahora a las exportaciones en el primer período analizado, son los productos y grupos de mercancías como “cemento y clinker”, “productos siderúrgicos”, “otros minerales y residuos metálicos” y los “abonos naturales y artificiales”, los que copan alrededor del 70% de los embarques en el puerto sevillano.

La primera parte de la década de los años ochenta mantiene una estructura comercial similar, sólo que ahora destacan los productos siderúrgicos y los minerales; si consultamos ahora los valores del lustro 1986-1990, son los “cereales y sus harinas” quienes alcanzan el lugar predominante, esta situación se mantiene y acrecienta en la década de los noventa; además de los productos siderúrgicos y los minerales, entran en el campo de la notoriedad comercial los “aceites y grasas”.

La consulta pormenorizada de estos registros permite aseverar como las exportaciones tienen una mayor elaboración que las importaciones, y revelan las claves fundamentales de su estructura industrial. Y en cuanto al capítulo genérico de los cereales, con peso específico en las entradas y en las salidas del exterior, poner de manifiesto el papel que ejerce el puerto como centro redistribuidor.

3.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1871/2000)

En un puerto interior como el de Sevilla cobra un interés específico el análisis de la navegación a vela y, aunque no ha podido conocerse en muchos momentos del tiempo, se tiene constancia de un período que se ciñe a un conjunto de años, de 1892 a 1910, trasladándose al cuadro 3.1.

La serie que se elabora a partir del indicador de “buques” se constata para una amplia etapa, y se plasma en el cuadro 3.2, abarca desde el año 1871 hasta la finalización del siglo XX, e incluye dos lagunas temporales, los años 1911-1922 con la excepción de 1918, y la etapa que va desde 1936 hasta finales de los años cincuenta. No obstante, entendemos que los datos presentados son suficientes para tener una visión de conjunto, teniendo presente los valores de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) y la evolución del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.).

Las consideraciones que pueden derivarse del cuadro 3.1 son breves pero ilustrativas, la especificación de los buques que se mueven en el puerto de Sevilla atendiendo su clase, deja en evidencia una realidad y es que el progresivo incremento en el número de buques a vapor, se ve acompañado del descenso acusado de la navegación a vela, pero en este caso, por lo rápido que acontece esta evolución, revelará muy especialmente la modernidad de la sociedad de aquel tiempo.

Las noticias referidas a los consignatarios de barcos a vapor que operan en el puerto, según los datos que se recogen de la Cámara de Comercio, permiten averiguar que a finales de los años veinte la utilización de la vela pierde vigencia, pues sólo figuran D. Filomeno de Aspe y D. Mariano Orta, mientras que el negocio que se mueve a través de la navegación a vapor referencia hasta un número de catorce, algunas de cuyas compañías eran extranjeras.⁴²

El cuadro 3.2 dejará traslucir la trayectoria del indicador numérico, apreciándose bastante estabilidad a lo largo del siglo XX, tan sólo dejar de manifiesto el incremento que tiene lugar en la segunda parte de la década de los años veinte y en los sesenta, pero en ambos casos sin alcanzar una especial notoriedad.

Ahora bien, que no aumente de forma significativa el número de buques no implica que no lo haga el tráfico de mercancías, ya que se origina un incremento sostenido de las Toneladas de Registro Bruto, consecuencia de que el Tamaño Medio de Buque sube considerablemente y por tanto, también lo hace la carga media que desplazan los buques, de ahí que, aunque no suba el número si lo haga el resto de variables. A título indicativo, referir que las T.R.B. de finales del siglo XX son siete veces superiores a las de principio, indicadores que quedan perfectamente definidos en los gráficos 11 y 12, trasladando ese ascenso permanente salvo coyunturas muy concretas.

⁴² Referencias tomadas de A. Zapata Tinajero, *La reconversión del Puerto de Sevilla...*, op. cit., p. 132.

3.2.5. PESCA (1930-1961)

Las cifras relativas al volumen de capturas se observan en el cuadro 4. Se perciben algunas oscilaciones muy fuertes en la primera década de la que tenemos información, y cuando el volumen se estabiliza, es un movimiento que va adquiriendo relieve conforme las necesidades de consumo de la población crecen, si bien, la falta de instalaciones adecuadas impedirá una ampliación del sector.

El progreso de la red de comunicaciones terrestres incentivaría el tránsito de pescado mediante camiones, abasteciendo a la población con capturas procedentes del litoral de Huelva y Cádiz, y de esta forma el suministro de la ciudad se efectuará utilizando una vía alternativa al puerto, con las repercusiones que se derivan para el tráfico desarrollado en la dársena de Sevilla.

3.2.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Las tablas 1 a 6 recogen el tráfico del puerto en base a las principales variables que pueden analizarse. La primera de ellas, tabla 1, presenta la evolución del tráfico portuario total y el desglose que se aprecia según el régimen de navegación ya sea de cabotaje o de exterior. La tendencia del tráfico total es moderadamente alcista, salvo por los años finales de la década de los ochenta, si bien, tiene una mayor influencia el tráfico exterior que el de cabotaje, ya que éste último dibuja una trayectoria ligeramente descendente.

Las mercancías embarcadas y desembarcadas en el apartado de exterior figuran en la tabla 2, dejando al descubierto la prevalencia de las importaciones, que han evolucionado guardando una proporción similar a las exportaciones hasta 1987, para a partir de ese momento comenzar un acusado distanciamiento, que convierten a este puerto en netamente receptor de mercancías.

La tabla 3 reconoce el tráfico portuario según los grandes grupos comerciales. Puede observarse la preponderancia que tienen los graneles sólidos frente a la mercancía general, y muy especialmente frente a los graneles líquidos, así como respecto de las mercancías en contenedores. La mayor trascendencia de los graneles sólidos, se encuentra en consonancia con los principales tipos de productos que se mueven en el puerto.

La pesca y el avituallamiento se presentan en la tabla 4, resaltando la escasa incidencia que tiene en esta etapa el movimiento pesquero, situación que guarda relación con las características de la flota ubicada en los puertos de Chipiona y Bonanza (Sanlúcar de Barrameda), dependientes del puerto de Sevilla hasta su transferencia a la Comunidad Autónoma Andaluza, ultimada con la entrega del segundo puerto en 1996, lo que explica la evolución de las cifras alusivas al volumen de capturas para los últimos años analizados. Los avituallamientos no son significativos y además muestran una acusada tendencia a la baja.

La tabla 5 traslada los indicadores de referencia habituales para reflejar el tráfico en contenedores. La componente numérica tiende al alza, proceso que guarda relación con las tendencias más modernas en los modos de transporte, los registros son especialmente significativos, pues en la última década se ha triplicado su cuantía. Similares apreciaciones pueden hacerse para el resto de variables, en lo que concierne al índice de contenerización, mostrar que se encuentra cerca de alcanzar la mitad del volumen de mercancía movida y ello en un enclave que ofrece las limitaciones propias de su condición de puerto interior, implica estar considerando un ratio indicativo del esfuerzo que se viene realizando a nivel de infraestructuras en los últimos tiempos.⁴³

Los valores alusivos a los buques se mencionan en la tabla 6, que como ya hemos referido se mantiene estable en su número, así como en lo concerniente a las T.R.B., que porcentualmente crecen en mayor medida que el número de buques, por el incremento en el tamaño de los barcos.

El recinto portuario presenta una gran relevancia estratégica para la ciudad, incluso puede hablarse que a nivel regional tiene sus repercusiones, por un lado, su cercanía a los centros de produc-

⁴³ Ver detalles de este tráfico en C. Lebón Fernández y Otros, *El impacto económico del Puerto de Sevilla...*, op. cit., pp. 88-91.

ción y consumo implica reconocer la función que ha de cumplir, además, la actividad portuaria proporciona un importante impacto económico en su entorno a nivel empresarial, y a estos rasgos deben unírsele su condición de puerto interior, lo que facilita la labor del transporte con una incidencia ambiental mínima en relación a otros medios.⁴⁴

El protagonismo que gozó el puerto de Sevilla en siglos pasados se renueva y evoluciona, dejando al descubierto una capacidad de adaptación, que le permite afrontar el reto del nuevo siglo XXI con buenas perspectivas, a pesar de las restricciones impuestas por sus singulares condiciones de partida.

REGISTRO DE MEMORIAS

1899-900 a 1901, 1902 a 1905, 1906 a 1910, 1923-24 al 1928, 1929-1933, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.apsevilla.com>

ABREVIATURAS

- C.O.C.I.N.S.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla.
- J.O.P.S.- Junta de Obras Puerto de Sevilla.
- A.J.O.P.S.- Archivo Junta de Obras del Puerto de Sevilla.
- A.P.S.- Autoridad Portuaria de Sevilla.



Infografía del Puerto de Sevilla. Año 2004

⁴⁴ L. López Valpuesta y J.I. Castillo Manzano, *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla...*, op. cit., p. 235 y siguientes.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Sevilla (1871-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1871	73.190	76.799	149.989	1922	534.133	453.391	987.524
1872	90.445	73.377	163.822	1923	473.222	437.988	911.210
1873	102.163	86.468	188.631	1924	583.309	492.411	1.075.720
1874	109.667	100.516	210.183	1925	546.320	580.090	1.126.410
1875	84.180	93.660	177.840	1926	529.355	639.415	1.168.770
1876	89.430	98.777	188.207	1927	697.764	754.954	1.452.718
1877	135.129	102.456	237.585	1928	725.834	732.879	1.458.713
1878	118.701	113.044	231.745	1929	741.714	779.648	1.521.362
1879	117.863	113.521	231.384	1930	689.036	642.382	1.331.418
1880	158.855	124.608	283.463	1931	458.982	533.402	992.384
1881	117.487	115.900	233.387	1932	393.151	408.559	801.710
1882	108.015	171.781	279.796	1933	330.901	401.397	732.298
1883	137.285	177.230	314.515	1934	359.211	449.789	809.000
1884	152.565	146.981	299.546	1935	390.085	498.765	888.850
1885	142.904	161.700	304.604	1936	319.908	266.590	586.498
1886	136.128	186.171	322.299	1937	558.962	431.306	990.268
1887	119.743	185.422	305.165	1938	663.359	483.468	1.146.827
1888	113.755	155.609	269.364	1939	571.799	497.875	1.069.674
1889	119.162	173.304	292.466	1940	294.755	531.153	825.908
1890	113.770	167.746	281.516	1941	268.041	458.123	726.164
1891	117.721	175.276	292.997	1942	272.591	354.706	627.297
1892	106.181	225.858	332.039	1943	239.700	420.200	659.900
1893	109.481	180.152	289.633	1944	278.200	497.800	776.000
1894	142.013	190.943	332.956	1945	246.600	520.500	767.100
1895	349.620	173.405	523.025	1946	220.500	584.700	805.200
1896	399.967	175.521	575.488	1947	271.200	627.800	899.000
1897			590.762	1948	353.300	641.900	995.200
1898	527.668	172.851	700.519	1949	243.200	768.400	1.011.600
1899	425.728	213.782	639.510	1950	328.100	835.100	1.163.200
1900	475.166	215.433	690.599	1951	297.500	788.000	1.085.500
1901	518.430	196.564	714.994	1952	359.000	861.000	1.220.000
1902	541.337	222.582	763.919	1953	370.700	907.300	1.278.000
1903	547.791	221.701	769.492	1954	353.300	973.400	1.326.700
1904	553.300	236.600	789.900	1955	427.700	993.100	1.420.800
1905	590.000	288.300	878.300	1956			1.705.000
1906	863.100	278.500	1.141.600	1957			1.755.000
1907	810.400	282.900	1.093.300	1958	493.073	1.294.882	1.787.955
1908	755.495	285.783	1.041.278	1959	555.345	1.226.456	1.781.801
1909	858.641	270.375	1.129.016	1960	566.148	1.146.461	1.712.609
1910	948.462	306.013	1.254.475	1961	669.529	1.202.968	1.872.497
1911	898.200	339.300	1.237.500	1962	570.115	1.439.184	2.009.299
1912	896.300	380.200	1.276.500	1963	566.140	1.440.078	2.006.218
1913	1.073.394	451.912	1.525.306	1964	637.743	1.496.790	2.134.533
1914	792.400	336.400	1.128.800	1965	520.911	1.824.281	2.345.192
1915	663.100	307.300	970.400	1966	598.429	1.799.525	2.397.954
1916	767.000	291.300	1.058.300	1967	570.218	1.860.218	2.430.436
1917	574.300	188.700	763.000	1968	621.190	1.836.008	2.457.198
1918	402.683	138.111	540.794	1969	552.039	2.106.568	2.658.607
1919	396.773	142.227	539.000	1970	578.405	1.916.350	2.494.755
1920	538.188	286.715	824.903	1971	577.667	2.131.747	2.709.414
1921	463.410	369.860	833.270	1972	633.675	2.351.682	2.985.357

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los datos de 1899 se refieren a un semestre y se han trasladado a la serie multiplicados por 2.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Sevilla (1871-2000) Toneladas (Continuación)

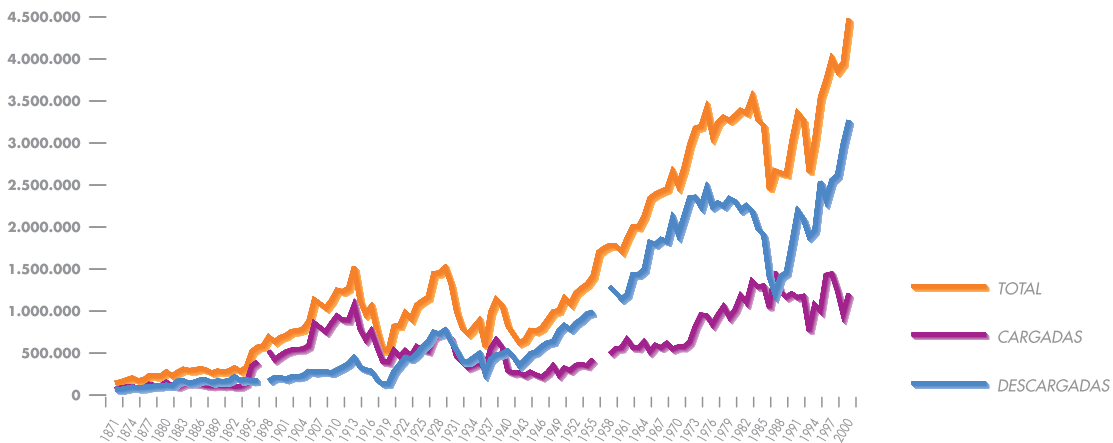
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1973	821.415	2.361.291	3.182.706	1987	1.470.761	1.205.921	2.676.682
1974	959.106	2.243.583	3.202.689	1988	1.235.686	1.414.273	2.649.959
1975	951.354	2.465.071	3.416.425	1989	1.171.771	1.464.324	2.636.095
1976	842.247	2.247.762	3.090.009	1990	1.212.428	1.823.548	3.035.976
1977	959.126	2.293.348	3.252.474	1991	1.166.331	2.196.001	3.362.332
1978	1.058.242	2.255.483	3.313.725	1992	1.180.731	2.096.294	3.277.025
1979	927.608	2.346.187	3.273.795	1993	769.536	1.893.603	2.663.139
1980	1.019.898	2.309.020	3.328.918	1994	1.081.307	1.965.380	3.046.687
1981	1.188.305	2.207.386	3.395.691	1995	1.006.118	2.543.123	3.549.241
1982	1.103.882	2.261.049	3.364.931	1996	1.431.192	2.325.773	3.756.965
1983	1.361.259	2.187.611	3.548.870	1997	1.447.485	2.560.073	4.007.558
1984	1.294.862	1.985.050	3.279.912	1998	1.241.394	2.621.402	3.862.796
1985	1.303.429	1.908.408	3.211.837	1999	963.249	2.992.474	3.955.723
1986	1.047.482	1.409.550	2.457.032	2000	1.208.693	3.271.266	4.479.959

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los datos de 1899 se refieren a un semestre y se han trasladado a la serie multiplicados por 2.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Sevilla (1871-2000)



Fuente: Cuadro 1.1.

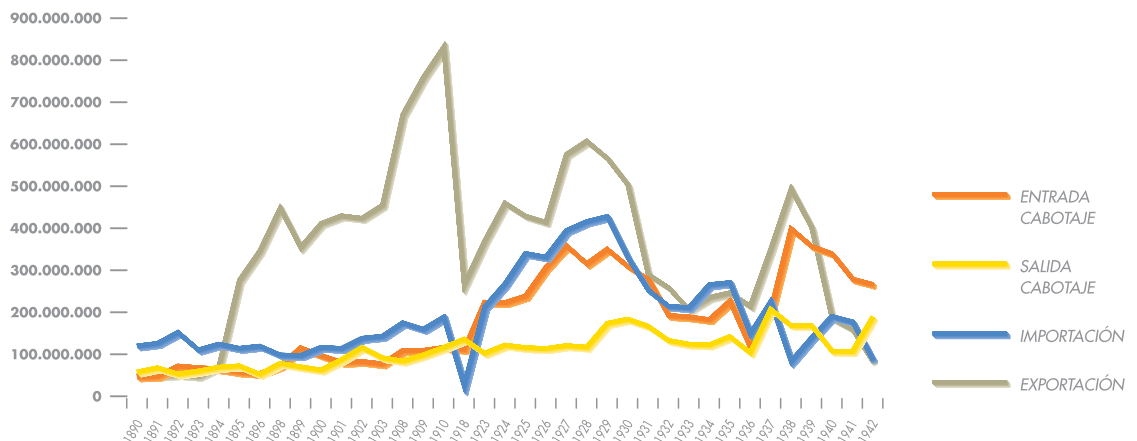
**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Sevilla (1890/1942) Kilogramos**

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Entrada	Salida	Total	Import.	Export.	Total	
1890	47.061.641	58.525.318	105.586.959	120.684.021	55.245.088	175.929.109	281.516.068
1891	48.602.516	68.670.206	117.272.722	126.673.013	49.051.172	175.724.185	292.996.907
1892	72.825.829	53.740.008	126.565.837	153.031.779	52.441.411	205.473.190	332.039.027
1893	68.969.953	60.943.658	129.913.611	111.182.356	48.537.122	159.719.478	289.633.089
1894	66.037.788	69.998.086	136.035.874	124.905.114	72.014.775	196.919.889	332.955.763
1895	58.425.283	73.160.945	131.586.228	114.979.517	276.458.892	391.438.409	523.024.637
1896	55.322.524	53.442.278	108.764.802	120.199.143	346.525.102	466.724.245	575.489.047
1898	73.744.074	79.277.701	153.021.775	99.106.744	448.390.114	547.496.858	700.518.633
1899	116.148.034	70.923.138	187.071.172	97.633.030	354.805.328	452.438.358	639.509.530
1900	98.039.215	63.345.100	161.384.315	117.393.588	411.820.949	529.214.537	690.598.852
1901	81.910.442	88.018.767	169.929.209	114.653.097	430.410.906	545.064.003	714.993.212
1902	83.760.863	116.964.647	200.725.510	138.820.691	424.372.535	563.193.226	763.918.736
1903	78.028.461	92.532.911	170.561.372	143.672.212	455.257.816	598.930.028	769.491.400
1908	110.030.000	84.580.000	194.610.000	175.753.000	670.915.000	846.668.000	1.041.278.000
1909	110.110.000	99.359.000	209.469.000	160.265.000	759.282.000	919.547.000	1.129.016.000
1910	116.956.000	116.956.000	233.912.000	189.057.000	831.506.000	1.020.563.000	1.254.475.000
1918	112.424.691	136.837.455	249.262.146	25.685.820	265.845.331	291.531.151	540.793.297
1923	224.878.664	103.181.495	328.060.159	213.109.510	370.040.453	583.149.963	911.210.122
1924	223.827.272	122.659.845	346.487.117	268.583.823	460.649.333	729.233.156	1.075.720.273
1925	239.326.714	116.594.514	355.921.228	340.763.219	429.725.085	770.488.304	1.126.409.532
1926	307.389.605	114.352.982	421.742.587	332.024.909	415.002.343	747.027.252	1.168.769.839
1927	359.748.754	121.463.040	481.211.794	395.205.617	576.300.669	971.506.286	1.452.718.080
1928	316.270.886	117.614.626	433.885.512	416.608.407	608.218.939	1.024.827.346	1.458.712.858
1929	350.978.134	174.242.423	525.220.557	428.670.078	567.471.578	996.141.656	1.521.362.213
1930	310.835.976	184.392.509	495.228.485	331.545.737	504.643.397	836.189.134	1.331.417.619
1931	279.413.720	167.883.510	447.297.230	253.987.915	291.098.116	545.086.031	992.383.261
1932	193.288.291	133.786.125	327.074.416	215.271.006	259.364.385	474.635.391	801.709.807
1933	189.754.563	124.852.736	314.607.299	211.642.170	206.048.647	417.690.817	732.298.116
1934	183.286.634	123.164.207	306.450.841	266.502.831	236.046.700	502.549.531	809.000.372
1935	227.427.283	142.904.184	370.331.467	271.337.881	247.180.629	518.518.510	888.849.977
1936	117.352.832	104.688.943	222.041.775	149.237.627	215.219.163	364.456.790	586.498.565
1937	205.582.147	208.364.405	413.946.552	225.723.636	350.597.560	576.321.196	990.267.748
1938	399.768.157	169.295.306	569.063.463	83.700.267	494.063.342	577.763.609	1.146.827.072
1939	358.068.026	169.216.565	527.284.591	139.807.013	402.582.004	542.389.017	1.069.673.608
1940	340.284.563	108.263.114	448.547.677	190.868.461	186.491.500	377.359.961	825.907.638
1941	279.936.459	107.511.632	387.448.091	178.186.444	160.529.728	338.716.172	726.164.263
1942	267.031.301	189.568.731	456.600.032	87.674.544	83.021.820	170.696.364	627.296.396

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los datos de 1899 se refieren a un semestre, presentándose en la serie multiplicado por 2. Los datos de 1908 a 1910 vienen expresados en toneladas.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Sevilla (1890/1942)



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Sevilla (1900-1903) Kilogramos

Productos	1900			1901		
	Cargados	Descargados	Total	Cargados	Descargados	Total
Abonos	3.378	468.059	471.437	13.084	182.640	195.724
Aceite industrial	1540	681.119	681.119	9.009	406.394	415.403
Aceite oliva	22.093.048		22.093.048	20.463.704	344.978	20.808.682
Aceitunas, alcaparras, alcaparrones	8.589.307	16.920	8.606.227	8.475.885	43.068	8.518.953
Aceros	71.516	3.244.735	3.316.251	55.840	2.708.547	2.764.387
Algodón	14.566	5.337.777	5.352.343	11.521	2.964.088	2.975.609
Alpiste	601.545	242.727	844.272	516.419	62.218	578.637
Arroz	10.752	3.062.630	3.073.382	7.120	3.154.830	3.161.950
Azogue	445.600	201	445.801	322.935		322.935
Azúcar	10.309	1.371.922	1.382.231	741	1.059.960	1.060.701
Bacalao	13.522	780.875	794.397	11.765	407.968	419.733
Betunes, breas	1.455	4.901.059	4.902.514	480	542.591	543.071
Café	1.851	793.913	793.913	3.051	783.006	786.057
Carbón	104.080	60.392.947	60.497.027	109.450	63.303.094	63.412.544
Cebada y avena	2.850.478	305.522	3.156.000	10.325.639	206.600	10.532.239
Cementos	128.963	7.805.250	7.934.213	62.375	9.831.227	9.893.602
Clavazón hierro	3.667	903.727	907.394	1.062	888.525	889.587
Corchos	5.589.235	445.253	6.034.488	6.061.552	627.441	6.688.993
Creosota						
Cristalería	13.185	1.123.156	1.136.341	29.045	986.556	1.015.601
Drogas	321.889	1.608.512	1.930.401	438.482	3.896.295	4.334.777
Duelas		570.554	570.554	30.300	886.597	916.897
Envases, pipería, sacos	195.494	5.189.585	5.385.079	212.995	4.883.084	5.096.079
Ferretería	39.818	882.467	922.285	79.786	771.976	851.762
Garbanzos	1.911.458	217.606	2.129.064	3.286.731	32.930	3.319.661
Habas	4.621.971	134.918	4.756.889	7.987.146	96.175	8.083.321
Habichuelas	11.400	2.202.931	2.214.331	443.239	2.155.033	2.598.272
Harinas	872.614	7.112.320	7.984.934	2.009.900	4.245.410	6.255.310
Hierros	538.394	15.605.748	16.144.142	408.247	15.233.424	15.641.671
Hilazas	900	1.353.552	1.354.452		1.556.067	1.556.067
Hojalatas	53.565	1.267.415	1.320.980	11.408	1.028.005	1.039.413
Jabones	4.506.276	484.527	4.990.803	5.255.307	349.244	5.604.551
Ladrillos, azulejos, adoquines	2.133.862	884.354	3.018.216	5.351.349	2.647.369	7.998.718
Lanas	454.457	12.919	467.376	1.048.598	23.851	1.072.449
Maderas	398.088	24.373.395	24.771.483	323.552	25.157.931	25.481.483
Maíz	2.053.533	338.780	2.392.313	2.447.454	60.240	2.507.694
Maquinaria	411.493	2.984.072	3.395.565	373.804	1.705.539	2.079.343
Mineral de hierro y otros	370.797.680	138.582	370.936.262	389.219.426	76.394	389.295.820
Naranjas	10.919.707	116.077	11.035.784	7.625.018	70.756	7.695.774
Papel y cartón	197.726	1.695.303	1.893.029	219.055	2.777.863	2.996.918
Petróleo	14.665	14.807.519	14.822.184	13.261	3.374.253	3.387.514
Plomo galápagos, labrado	19.954.539	134.437	20.088.976	21.331.423	387.104	21.718.527
Productos químicos		2.895	2.895	6.200	2.159.604	2.165.804
Raíles		1.215.943	1.215.943	6.909	320.375	327.284
Regaliz en rama y pasta	1.163.435	44.880	1.208.315	951.497	33.250	984.747
Salvado	2.115.448	79.649	2.195.097	4.022.672	37.960	4.060.632
Sosa	83.072	6.156.798	6.239.870	51.381	2.796.115	2.847.496
Tabaco rama y labrado	815.613	3.518.370	4.333.983	543.141	4.066.564	4.609.705
Tejidos	137.860	4.641.557	4.779.417	99.977	5.092.608	5.192.585
Tierras refractarias, loza	82.103	8.914.398	8.996.501	44.942	6.904.773	6.949.715
Trigo	1.234.810	841.333	2.076.143	9.889.550	216.440	10.105.990
Tubos hierro y otros	76.228	1.697.057	1.773.285	71.758	1.766.573	1.838.331
Vino y bebidas	4.339.481	1.732.565	6.072.046	3.244.691	1.542.454	4.787.145
Zinc	3.995	529.372	533.367	2.002	305.700	307.702
Resto mercancías	4.156.478	12.064.621	16.221.099	4.897.795	11.401.902	16.299.697
Total	475.166.049	215.432.803	690.598.852	518.429.673	196.563.589	714.993.262

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Sevilla (1900-1903) Kilogramos (Continuación)

Productos	1902			1903		
	Cargados	Descargados	Total	Cargados	Descargados	Total
Abonos	35.160	1.877.024	1.912.184	34.550	2.391.240	2.425.790
Aceite industrial		481.122	481.122	1.058	535.155	536.213
Aceite oliva	25.886.719	2.299.965	28.186.684	28.667.444	215.070	28.882.514
Aceitunas, alcaparras, alcaparrones	9.254.204	304.671	9.558.875	11.629.620	23.939	11.653.559
Aceros	50.324	2.958.954	3.009.278	13.781	3.188.767	3.202.548
Algodón	11.781	2.722.668	2.734.449	7.786	2.835.824	2.843.610
Alpiste	521.012	54.200	575.212	614.460	78.638	693.098
Arroz	12.382	2.862.920	2.875.302	3.202	3.177.465	3.180.667
Azogue	753.690	242	753.932	1.223.519		1.223.519
Azúcar	117.990	2.110.379	2.228.369	2.631	1.497.042	1.499.673
Bacalao	6.186	647.888	654.074	33.273	1.024.711	1.057.984
Betunes, breas	243	1.379.157	1.379.400		1.162.366	1.162.366
Café	13.034	1.210.864	1.223.898	15.449	1.210.242	1.225.691
Carbón		81.529.989	81.529.989	202.180	74.726.957	74.929.137
Cebada y avena	13.664.480	609.415	14.273.895	2.344.261	2.557.620	4.901.881
Cementos	74.795	9.445.910	9.520.705	82.937	8.334.374	8.417.311
Clavazón hierro	119.055	940.980	1.060.035	3.830	1.216.054	1.219.884
Corchos	15.905.090	355.494	16.260.584	6.536.948	103.465	6.640.413
Creosota		3.666.472	3.666.472	48.969	3.957.726	4.006.695
Cristalería	239.172	1.058.331	1.297.503	6.343	646.692	653.035
Drogas	599.788	1.950.165	2.549.953	155.806	709.769	865.575
Duelas	51.906	435.868	487.774		1.303.323	1.303.323
Envases, pipería, sacos	505.714	4.574.213	5.079.927	249.279	5.394.215	5.643.494
Ferretería	22.576	1.202.178	1.224.754	22.065	1.299.974	1.322.039
Garbanzos	1.716.949	635.270	2.352.219	1.127.378	212.070	1.339.448
Habas	11.950.220	499.737	12.449.957	8.636.337	92.200	8.728.537
Habichuelas	47.900	2.629.090	2.676.990	35.528	2.471.493	2.507.021
Harinas	7.960.979	4.558.408	12.519.387	5.408.810	1.563.410	6.972.220
Hierros	1.743.379	14.498.869	16.242.248	570.890	13.447.928	14.018.818
Hilazas		1.805.674	1.805.674		1.331.701	1.331.701
Hojalatas	66.441	1.405.255	1.471.696	60.346	1.547.371	1.607.717
Jabones	5.233.936	794.503	6.028.439	5.971.412	287.357	6.258.769
Ladrillos, azulejos, adoquines	3.697.761	1.230.950	4.928.711	3.222.832	1.628.187	4.851.019
Lanas	2.123.623	61.162	2.184.785	1.781.678	53.749	1.835.427
Maderas	577.523	14.799.593	15.377.116	493.339	23.721.157	24.214.496
Maíz	12.304.448	367.620	12.672.068	7.632.722	12.300	7.645.022
Maquinaria	453.485	2.273.602	2.727.087	446.794	2.076.649	2.523.443
Mineral de hierro y otros	369.731.537	398.633	370.130.170	389.871.262	44.600	389.915.862
Naranjas	10.227.340	85.485	10.312.825	12.959.700	57.585	13.017.285
Papel y cartón	342.087	1.888.412	2.230.499	1.230.540	1.787.075	3.017.615
Petróleo	23.512	7.758.261	7.781.773	24.414	5.364.716	5.389.130
Plomo galápagos, labrado	19.775.625	315.121	20.090.746	26.421.393	79.256	26.500.649
Productos químicos	480	68.101	68.581	33.219	154.656	187.875
Raíles	22.400	129.702	152.102	407.565	1.193.042	1.600.607
Regaliz en rama y pasta	491.794	18.987	510.781	526.063	3.869	529.932
Salvado	4.720.665	454.393	5.175.058	4.029.885	67.195	4.097.080
Sosa	28.658	6.573.245	6.601.903	38.956	6.419.382	6.458.338
Tabaco rama y labrado	840.916	3.111.694	3.952.610	1.046.933	5.144.106	6.191.039
Tejidos	168.101	4.412.458	4.580.559	122.186	5.672.544	5.794.730
Tierras refractarias, loza	93.586	9.465.180	9.558.766	22.064	7.901.246	7.923.310
Trigo	10.495.930	973.865	11.469.795	10.707.763	229.010	10.936.773
Tubos hierro y otros	93.949	731.075	825.024	101.769	1.286.332	1.388.101
Vino y bebidas	3.909.447	2.146.180	6.055.627	4.681.006	2.050.835	6.731.841
Zinc	4.731	354.855	359.586	2.695.445	454.484	3.149.929
Resto mercancías	4.644.479	13.457.105	18.101.584	5.583.107	17.754.540	23.337.647
Total	541.337.182	222.581.554	763.918.736	547.790.727	221.700.673	769.491.400

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Sevilla (1900-1903) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón	33	279.952.987	Mineral de hierro y otros	73	1.519.619.905
Maderas	10	88.052.076	Aceite oliva	5	97.110.915
Hierros	7	58.785.969	Plomo galápagos, labrado	4	87.482.980
Cementos	4	35.416.761	Naranjas	2	41.731.765
Tierras refractarias, loza	4	33.185.597	Aceitunas, alcaparras, alcaparrones	2	37.949.016
Petróleo	4	31.304.749	Corchos	2	34.092.825
Sosa	3	21.945.540	Habas	2	33.195.674
Envases: pipería, sacos	2	20.041.097	Trigo	2	32.328.053
Tejidos	2	19.819.167	Resto mercancías	10	199.212.498
Harinas	2	17.479.548	Total	100	2.082.723.631
Tabaco rama y labrado	2	15.840.734			
Algodón	2	13.860.357			
Resto mercancías	26	220.594.037			
Total	100	856.278.619			

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1900-1903)

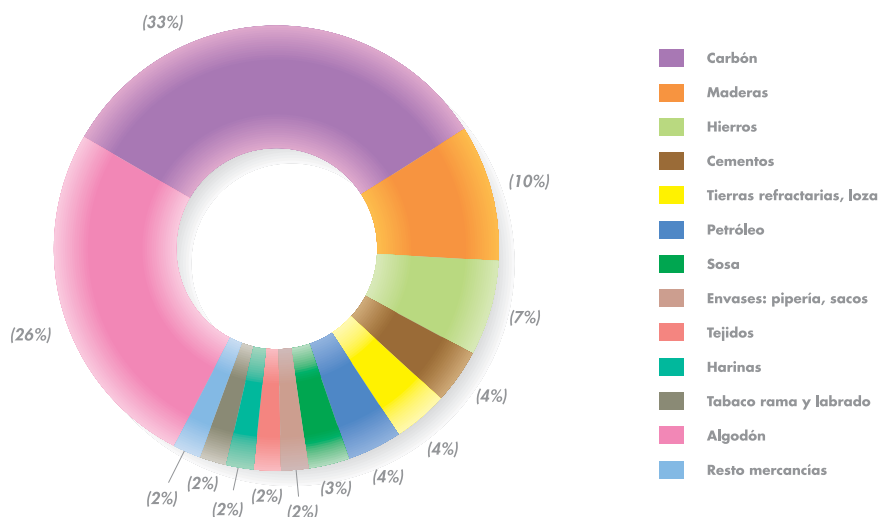
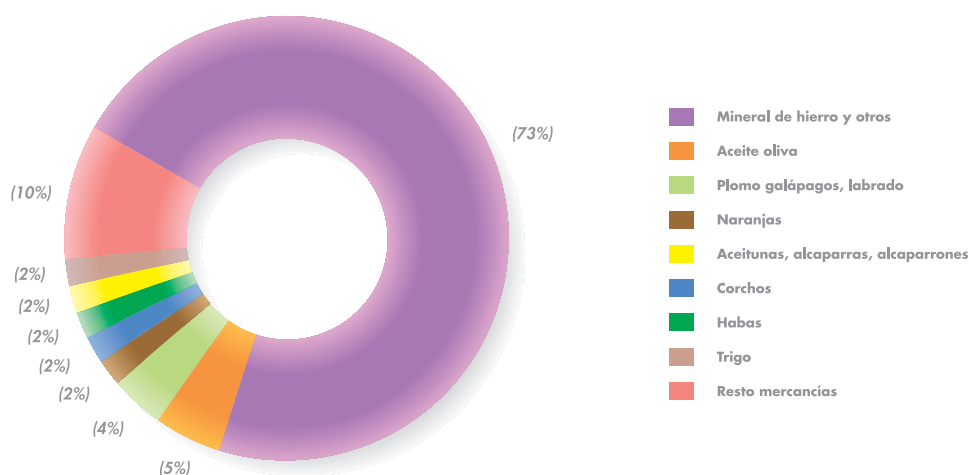


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1900-1903)



Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Sevilla (1923-1933) Kilogramos

Productos	1923		1924		1925	
	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados
Abonos	2.558.500		4.539.800		7.724.691	
Aceite industrias		3.198.786		4.268.282		4.467.568
Aceite oliva y orujo	49.317.818		56.994.579		54.713.583	
Aceitunas	29.485.808		45.110.421		32.041.254	
Alpiste	888.305		1.875.424		2.221.100	
Arroz		4.593.932		4.712.713		4.247.167
Asfalto						
Azogue	1.337.344		244.800		291.760	
Azúcar		2.178.170		904.875		738.004
Azufre		325.814		239.235		764.022
Bacalao		7.314.620		8.047.665		6.472.874
Brea		5.318.645		4.987.191		4.997.822
Café		3.974.369		2.295.207		3.422.623
Cales y cementos		30.010.498		18.775.405		23.176.124
Carbones		104.745.172		128.765.801		141.730.384
Cáscara cobre	233.642		60.277		146.998	
Cebada y avena	1.832.123	161.483	4.384.246	300.694	3.010.903	13.737.540
Corcho	13.623.632		11.599.043		16.356.214	
Duelas		2.945.499		7.327.740		7.417.141
Garbanzos	3.967.856		3.732.153		3.929.769	
Habas	6.017.310		4.870.995		1.050.935	
Harinas	5.251.576		12.551.448		12.559.970	
Hierros y aceros		20.099.423		24.655.003		28.452.810
Jabón	5.716.665		5.224.032		4.593.429	
Ladrillos	2.892.766		3.953.528		3.968.511	
Loza	1.428.291		1.221.326		1.019.880	
Maderas		39.239.886		45.181.848		43.264.449
Maíz	585.450	1.892.623	1.907.794	7.969.262	65.650	12.048.289
Maquinarias		2.002.736		1.321.635		1.698.895
Mineral de fosfato		39.163.265		44.539.145		52.741.755
Minerales varios	248.298.373		297.673.927		265.202.979	
Naranjas	5.196.161		10.069.420		7.335.221	
Paja de trigo y cebada	16.759.595		23.563.198		19.644.467	
Papel y cartón		3.100.125		2.952.126		3.679.391
Pescado fresco		6.194.152		6.908.772		6.040.255
Petróleo y gasolinas		15.155.151		23.290.770		47.962.827
Plomo en galápagos	23.017.819		31.307.860		35.769.871	
Regaliz	541.217		547.980		632.395	
Sal	5.724.423		5.953.458		4.150.570	
Salvado	3.357.385		6.343.963		4.690.420	
Sosa cáustica		5.002.503		6.638.445		4.895.445
Tabaco rama		2.335.381		499.366		1.599.935
Tejidos		7.019.440		5.363.656		5.277.534
Tierra		3.435.338		6.537.221		7.657.945
Trigo		285.020		571.980		1.088.856
Vinos	4.833.768		4.031.480		4.668.196	
Zinc	2.206.768		3.322.036		3.978.705	
Resto mercancías	38.149.353	128.296.143	42.225.990	135.357.058	56.552.128	152.510.278
Total	473.221.948	437.988.174	583.309.178	492.411.095	546.319.599	580.089.933

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1926		1927		1928		1929	
Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados
6.084.740		5.637.996		9.282.821		16.127.076	
	5.087.067		9.982.982		13.795.699		6.836.929
70.507.078		51.220.325		71.391.855		62.384.237	
37.725.508		36.668.545		53.543.403		45.591.961	
2.848.598		2.393.367		2.206.190		2.413.374	
	3.753.715		4.828.616		4.437.943		4.925.161
							8.236.158
5.200		103.120		793.952		336.895	
	1.482.155		4.507.160		1.636.250		996.232
	224.662		183.022		378.174		2.743.041
	8.022.606		7.520.902		7.950.785		8.782.099
	1.306.322		6.519.985		11.066.858		10.380.802
	3.652.078		3.493.648		3.665.711		4.130.077
	35.220.731		52.366.452		74.284.791		86.391.895
	129.702.654		201.954.164		191.030.132		233.501.970
724.497		956.555		1.023.578		1.030.236	
5.405.241	1.210.650	2.664.917		3.638.621	2.518.363	2.631.940	918.000
20.109.907		23.501.808		19.671.274		27.514.463	
	3.088.188		5.137.174		5.090.726		8.562.993
5.642.925		6.899.216		2.379.388		4.763.543	
483.830		1.669.330				260.436	
8.115.128		5.827.484		2.424.808		1.796.310	
	24.482.696		29.157.584		34.110.237		29.559.678
5.513.621		4.021.739		5.165.388		4.115.138	
4.056.196		3.816.477		879.787		1.849.639	
679.985		641.286		451.867		611.900	
	62.655.930		65.301.504		75.806.659		53.094.204
187.820	4.739.121	150.011	597.000	213.850	9.184.933	716.705	
	3.229.228		2.068.980		4.439.706		1.825.620
	67.794.515		63.197.429		73.935.870		70.442.768
231.437.070		404.902.972		430.792.566		411.478.239	
14.455.255		12.687.319		15.151.386		16.132.593	
17.765.386		14.558.870		23.323.140		8.508.495	
	3.661.578		4.305.583		4.477.674		5.789.362
	5.864.040		6.741.786		7.705.003		7.228.009
	48.866.470		53.132.796		50.398.549		67.567.284
26.066.209		37.394.422		32.150.196		35.944.923	
300.455						612.680	
3.058.887		4.676.000		5.424.000		3.705.022	
3.521.310		1.856.790		2.183.690		3.863.916	
	5.061.209		7.809.211		6.068.360		5.393.068
	466.959		954.650		598.021		535.449
	5.461.036		6.395.360		6.331.130		6.409.171
	1.715.936		6.217.761		8.216.612		5.258.775
	338.287				18.485.258		12.584.653
4.018.582		4.632.331		3.255.587		2.607.118	
4.009.923		3.287.714		2.155.600		3.518.751	
56.631.974	212.326.681	67.595.115	212.580.622	38.330.618	117.265.849	83.198.411	137.554.814
529.355.325	639.414.514	697.763.709	754.954.371	725.833.565	732.879.293	741.714.001	779.648.212

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Sevilla (1923-1933) Kilogramos (Continuación)

Productos	1930		1931		1932		1933	
	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados
Abonos	20.833.147		11.911.247		2.635.500		10.905.805	
Aceite industrias		5.376.829		5.600.803		3.813.428		3.514.177
Aceite oliva y orujo	93.419.070		74.776.022		76.607.863		52.023.837	
Aceitunas	62.232.873		28.898.155		46.992.947		58.431.545	
Alpiste	2.619.336		3.327.203		5.041.921		3.139.417	
Arroz		4.863.598		5.067.667		4.033.122		4.196.375
Asfalto		3.088.580		6.617.079		10.040.776		7.200.666
Azogue	335.480		133.480		34.960			
Azúcar		1.233.699		1.167.259		1.838.556		2.826.799
Azufre		2.944.308		171.508		162.278		339.094
Bacalao		8.220.882		4.490.220		7.693.688		7.235.668
Brea		14.359.555		12.719.087		3.847.257		3.435.972
Café		3.701.786		3.592.608		3.307.386		3.080.055
Cales y cementos		21.708.922		14.933.995		5.863.913		5.945.138
Carbones		185.416.327		179.527.075		112.612.373		104.797.510
Cáscara cobre	1.202.357		990.000		867.855		639.716	
Cebada y avena	3.607.079		8.305.756	12.050	1.482.335		491.925	896.840
Corcho	20.748.478		18.224.576		11.641.816		14.569.642	
Duelas		6.197.271		5.051.043		480.614		911.339
Garbanzos	2.191.473		3.623.123		3.189.368		3.663.011	
Habas	1.763.876		2.943.224		1.291.102		3.061.554	
Harinas	1.384.586		2.675.340		1.324.208		811.360	
Hierros y aceros		31.249.443		21.691.263		12.994.159		13.992.270
Jabón	5.379.562		4.048.793		5.148.675		4.501.237	
Ladrillos	2.161.318		853.672		398.186		346.558	
Loza	375.722		254.331		263.420		274.493	
Maderas		50.380.536		29.771.408		26.625.000		28.398.256
Maíz	12.672.244		6.113.996		13.381.890		597.560	
Maquinarias		2.580.840		2.773.320		914.503		498.637
Mineral de fosfato		63.816.089		50.204.581		51.776.808		59.076.592
Minerales varios	306.280.478		133.762.805		122.561.741		86.577.053	
Naranjas	13.792.998		19.741.848		14.903.379		14.808.248	
Paja de trigo y cebada	15.170.111			13.433.280	12.592.496		10.659.370	
Papel y cartón		4.443.204		4.765.451		3.982.179		4.430.300
Pescado fresco		6.815.414		5.146.656		1.301.406		44.984
Petróleo y gasolinas		85.690.313		74.036.373		65.804.454		59.552.066
Plomo en galápagos	36.688.874		38.211.148		29.345.606		32.035.222	
Regaliz	797.278		559.304		60.816		417.927	
Sal	790.000		3.453.835		2.927.000		1.455.033	
Salvado	3.519.180		4.339.393		10.260.385		2.319.855	
Sosa cáustica		5.259.629		4.912.159		5.514.422		4.671.214
Tabaco rama		1.158.363		1.631.902		1.410.511		953.795
Tejidos		6.759.570		5.883.861		6.100.345		5.242.391
Tierra		4.407.602		5.572.702		4.368.442		5.239.171
Trigo		5.000				3.248.266		
Vinos	2.791.416		2.066.587		1.753.827		2.783.560	
Zinc	2.491.873		1.989.811		318.408		227.404	
Resto mercancías	75.787.097	122.703.953	74.344.697	88.061.565	28.124.806	70.825.411	26.160.051	74.917.424
Total	689.035.906	642.381.713	458.981.626	533.401.635	393.150.510	408.559.297	330.901.383	401.396.733

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Sevilla (1923-1933) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	27	1.713.783.562	Minerales	48	2.938.968.203
Mineral de fosfato	10	636.688.817	Aceite oliva y orujo	12	713.356.267
Petróleo y gasolinas	9	591.457.053	Aceitunas	8	476.722.420
Maderas	8	519.719.680	Plomo en galápagos	6	357.932.150
Cales y cementos	6	368.677.864	Corcho	3	197.560.853
Hierros y aceros	4	270.444.566	Paja de trigo y cebada	3	175.978.408
Resto mercancías	36	2.302.353.428	Naranjas	2	144.273.828
Total	100	6.403.124.970	Abonos	2	98.241.323
			Resto mercancías	17	1.066.553.298
			Total	100	6.169.586.750

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1923-1933)

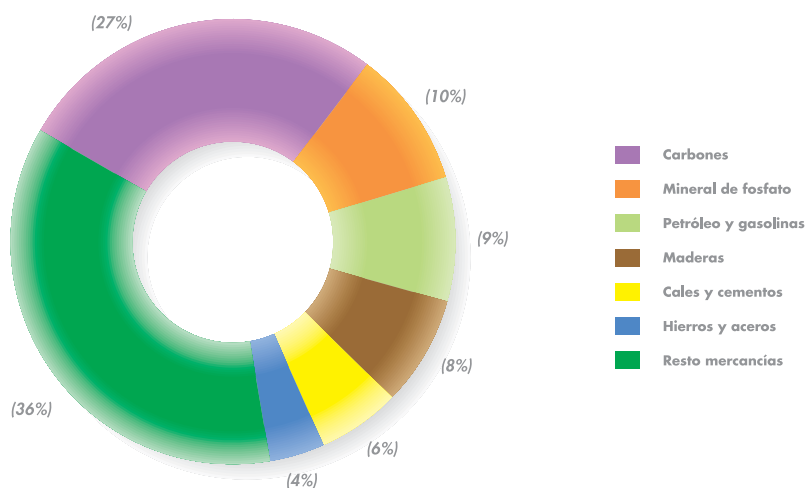
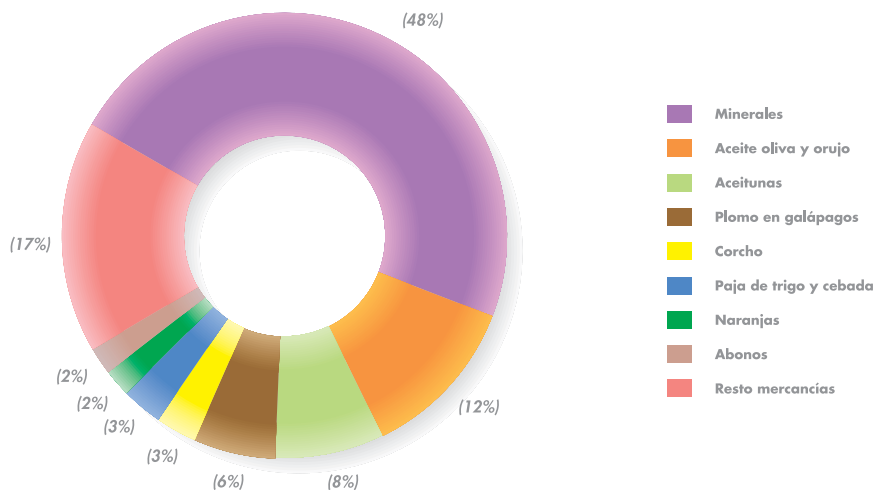


Gráfico 4.2. Principales productos cargados (1923-1933)



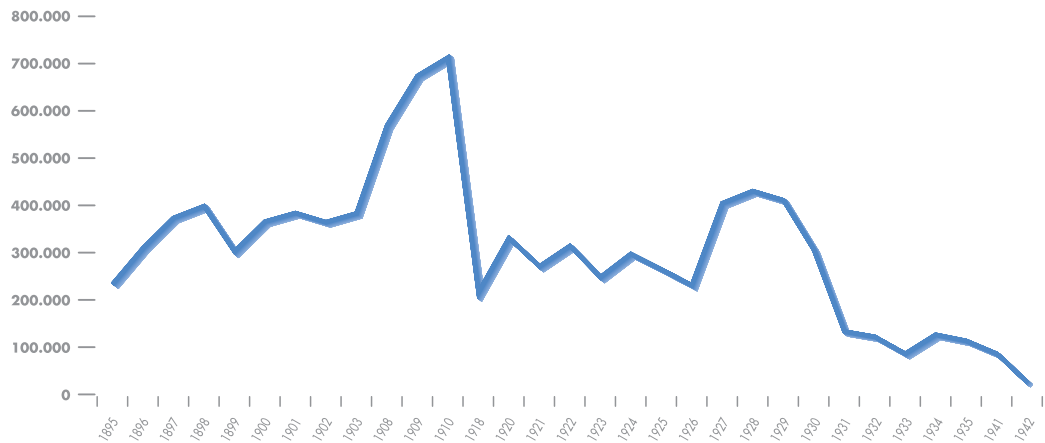
Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3. Minerales exportados A.P. de Sevilla (1895/1942) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1895	233.668	1903	383.481	1923	248.298	1931	133.762
1896	309.937	1908	569.112	1924	297.673	1932	122.561
1897	373.781	1909	674.303	1925	265.202	1933	86.577
1898	398.826	1910	713.131	1926	231.437	1934	126.923
1899	302.540	1918	215.927	1927	404.902	1935	113.923
1900	366.128	1920	331.122	1928	430.792	1941	86.656
1901	384.384	1921	271.148	1929	411.478	1942	25.671
1902	364.954	1922	314.504	1930	306.280		

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: Los datos de 1899 se refieren a un semestre y se han trasladado a la serie multiplicados por 2.

Gráfico 5. Minerales exportados A.P. de Sevilla (1895/1942)



Fuente: Cuadro 2.3.

Tráfico exterior A.P. de Sevilla (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Habas y harinas de soja	28	559	Cemento y clinker	22	287
Cereales y sus harinas	27	539	Productos siderúrgicos	16	213
Chatarra de hierro	17	333	Otros minerales y residuos metálicos	16	201
Fosfatos	10	198	Abonos naturales y artificiales	15	197
Maderas y corcho	5	91	Cereales y sus harinas	6	80
Productos petrolíferos refinados	2	46	Piritas y piritas calcinadas	6	78
Abonos naturales y artificiales	2	44	Aceites y grasas	3	38
Resto mercancías	9	185	Materiales de construcción	2	20
Total	100	1.995	Resto mercancías	14	181
			Total	100	1.295

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

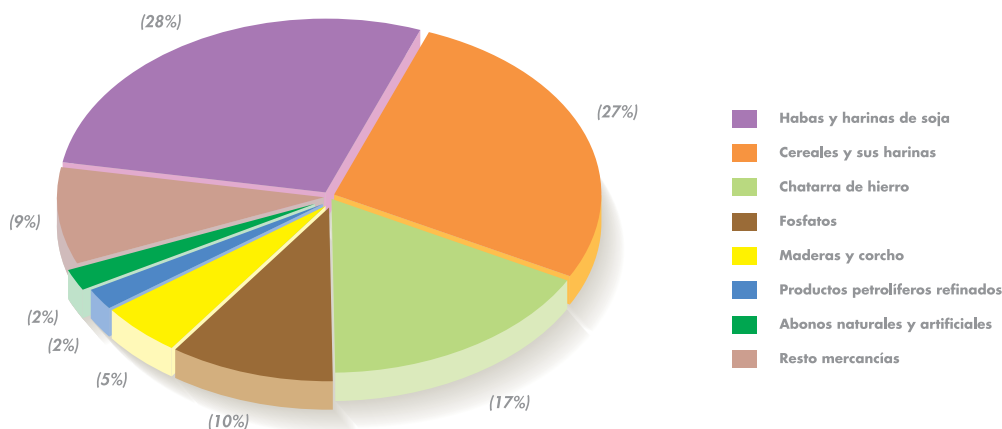
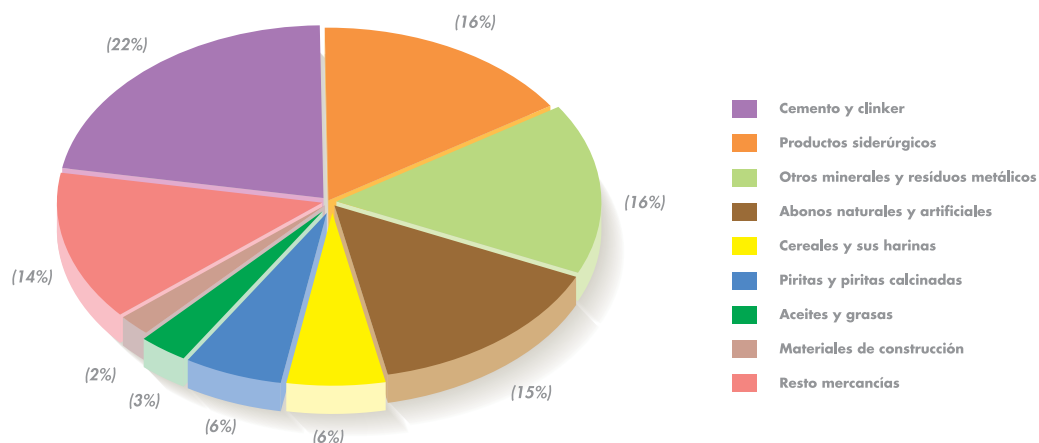


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Sevilla (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	38	2.152	Productos siderúrgicos	34	1.348
Cereales y sus harinas	19	1.113	Otros minerales y residuos metálicos	18	712
Habas y harinas de soja	18	1.013	Cereales y sus harinas	11	451
Fosfatos	15	872	Cemento y clinker	11	429
Maderas y corcho	3	173	Aceites y grasas	4	177
Productos petrolíferos refinados	1	83	Habas y harinas de soja	3	123
Productos siderúrgicos	1	36	Materiales de construcción	2	96
Materiales de construcción	1	33	Otros productos alimenticios	2	68
Resto mercancías	4	236	Resto mercancías	14	551
Total	100	5.711	Total	100	3.955

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

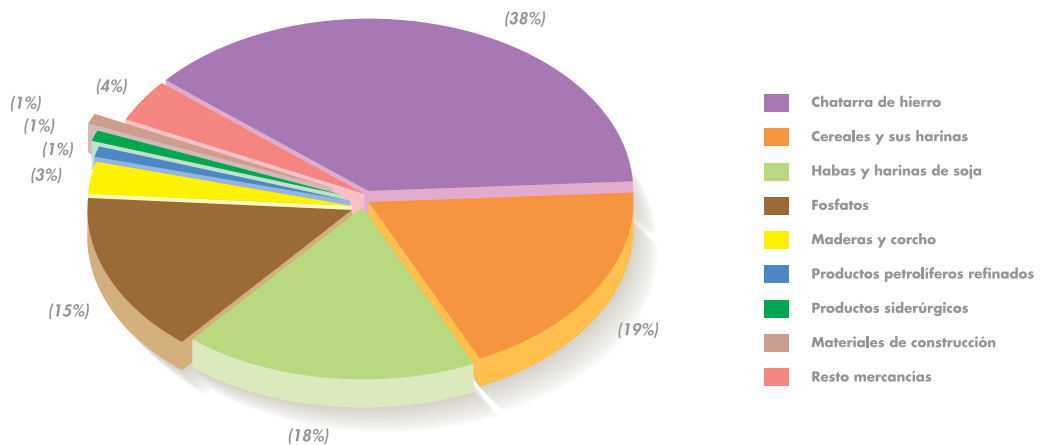
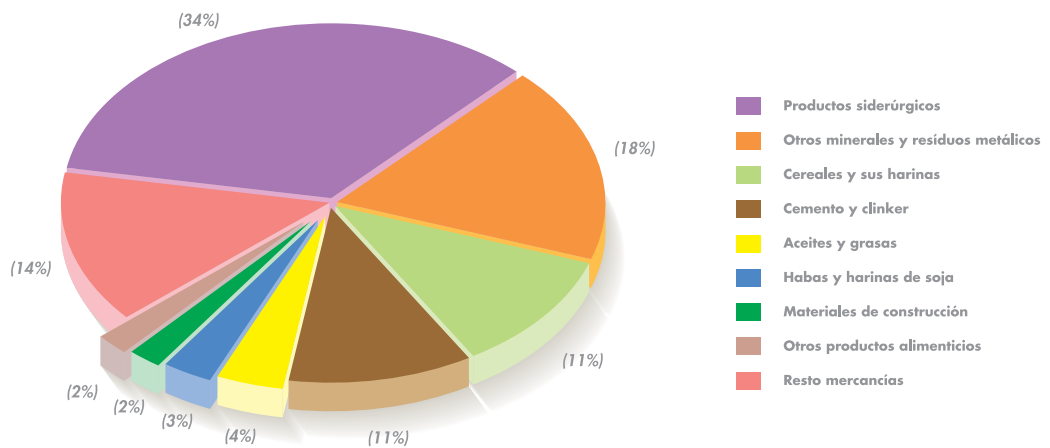


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Sevilla (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Chatarra de hierro	25	1.444	Cereales y sus harinas	48	1.814
Habas y harinas de soja	18	1.061	Otros minerales y residuos metálicos	24	914
Fosfatos	14	833	Productos siderúrgicos	11	435
Abonos naturales y artificiales	13	737	Aceites y grasas	9	326
Cereales y sus harinas	10	606	Materiales de construcción	2	62
Cemento y clinker	6	343	Otros productos alimenticios	1	46
Maderas y corcho	3	185	Abonos naturales y artificiales	1	44
Pienso y forrajes	3	147	Resto mercancías	4	169
Productos siderúrgicos	2	127	Total	100	3.810
Resto mercancías	7	386			
Total	100	5.869			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

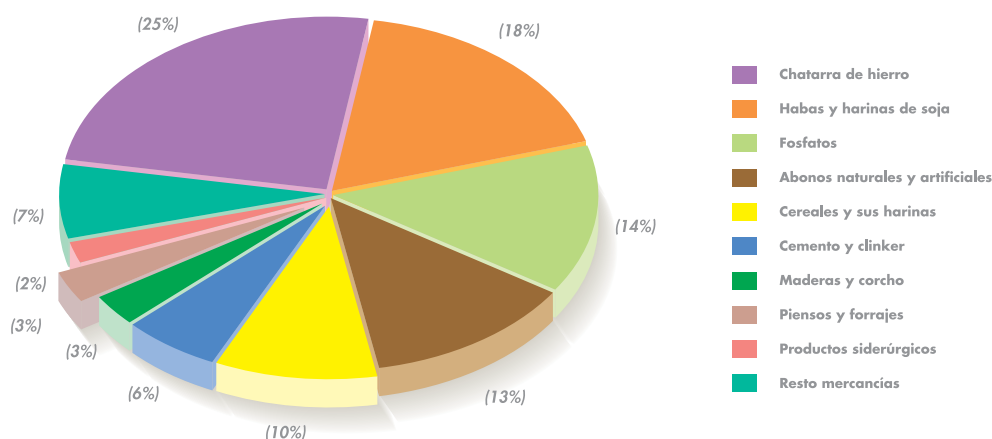
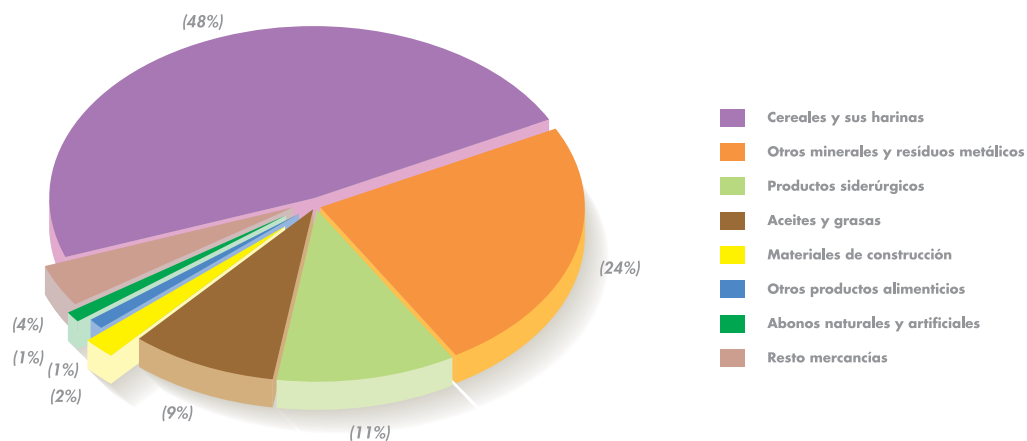


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Sevilla (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	23	2.172	Cereales y sus harinas	51	1.403
Cemento y clinker	18	1.718	Otros minerales y residuos metálicos	14	387
Chatarra de hierro	15	1.401	Productos siderúrgicos	10	265
Abonos naturales y artificiales	9	864	Aceites y grasas	7	182
Piensos y forrajes	6	579	Cemento y clinker	6	154
Habas y harinas de soja	5	473	Abonos naturales y artificiales	4	102
Otros productos alimenticios	4	360	Piensos y forrajes	2	59
Productos siderúrgicos	4	339	Otros productos alimenticios	2	44
Fosfatos	4	333	Piritas y piritas calcinadas	2	43
Aceites y grasas	3	234	Resto mercancías	4	121
Resto mercancías	9	870	Total	100	2.760
Total	100	9.343			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

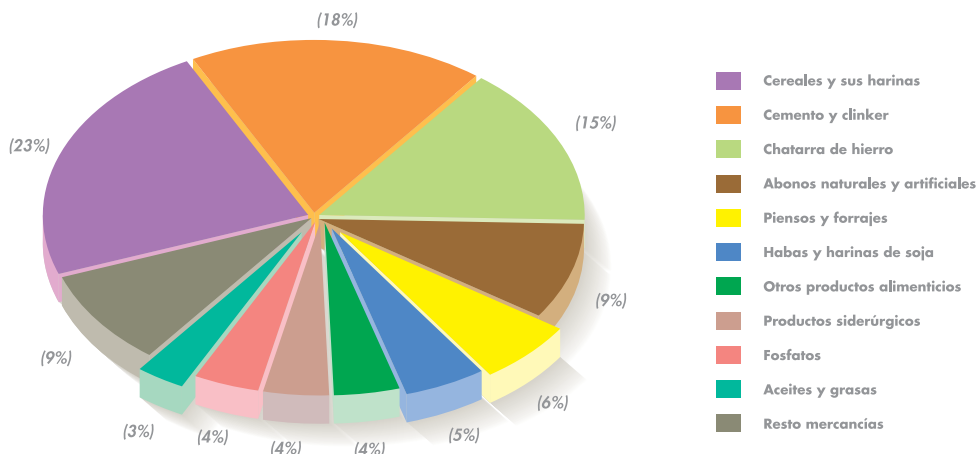
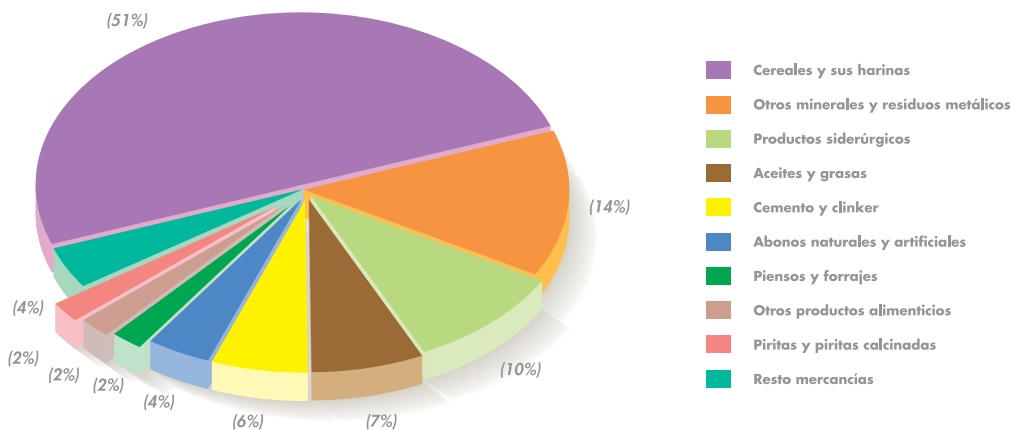


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Sevilla (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	21	2.398	Cereales y sus harinas	58	1.844
Chatarra de hierro	20	2.209	Aceites y grasas	14	457
Productos siderúrgicos	12	1.304	Abonos naturales y artificiales	5	169
Cemento y clinker	11	1.216	Productos siderúrgicos	5	146
Abonos naturales y artificiales	10	1.130	Piensos y forrajes	4	132
Piensos y forrajes	9	970	Mineral de hierro	4	125
Fosfatos	3	389	Cemento y clinker	4	122
Productos químicos	3	328	Resto mercancías	5	169
Aceites y grasas	3	313	Total	100	3.164
Resto mercancías	9	1.045			
Total	100	11.302			

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

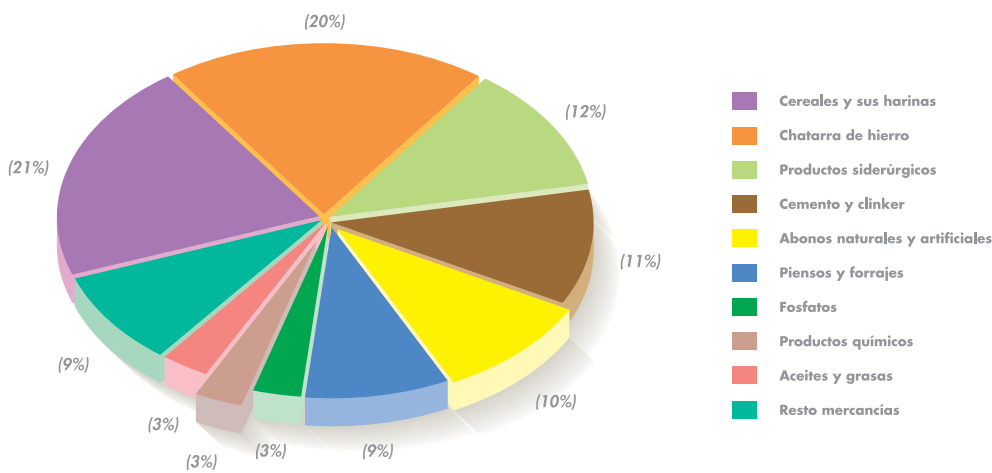
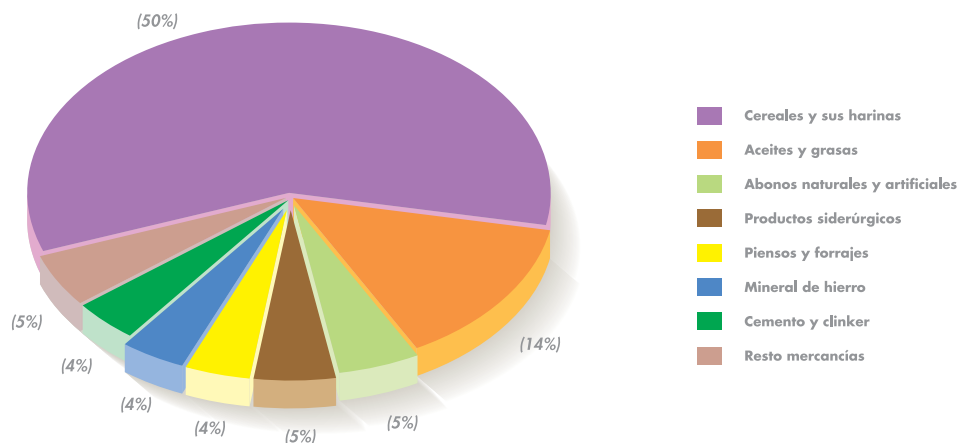


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase A.P. de Sevilla (1892-1910)

Años	Número de buques	
	Vapor	Vela
1892	614	673
1893	624	591
1894	632	496
1895	699	528
1896	670	484
1897	748	460
1898	725	500
1899	666	502
1900	662	582
1901	719	617
1902	728	598
1903	730	519
1904	813	501
1905	892	452
1906	992	396
1907	967	66
1908	1.096	81
1909	1.201	83
1910	1.326	73

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos.
Elaboración propia.

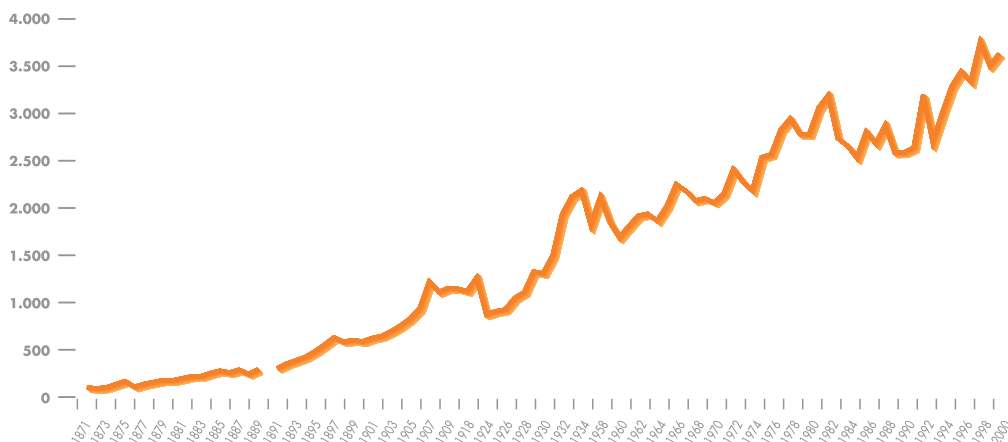
Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Sevilla (1871/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1871	1.229	127.055	103	122	1931	1.469	2.201.393	1.499	676
1872	1.349	128.223	95	121	1932	1.122	2.172.564	1.936	715
1873	1.340	137.737	103	141	1933	953	2.022.828	2.123	768
1874	1.256	172.741	138	167	1934	982	2.150.135	2.190	824
1875	996	169.986	171	179	1935	1.173	2.140.701	1.825	758
1876	1.550	173.862	112	121	1958	1.549	3.276.959	2.116	1.154
1877	1.344	189.447	141	177	1959	1.811	3.353.521	1.852	971
1878	1.376	220.968	161	168	1960	1.947	3.290.450	1.690	880
1879	1.178	213.504	181	196	1961	1.939	3.505.390	1.808	966
1880	1.374	245.668	179	206	1962	1.955	3.753.800	1.920	1.028
1881	1.181	236.569	200	198	1963	1.865	3.620.439	1.941	1.076
1882	1.262	279.931	222	222	1964	1.912	3.572.334	1.868	1.116
1883	1.317	295.388	224	239	1965	1.905	3.850.488	2.021	1.231
1884	1.202	309.013	257	249	1966	1.859	4.191.708	2.255	1.290
1885	1.212	340.969	281	251	1967	1.884	4.116.193	2.185	1.290
1886	1.360	356.957	262	237	1968	1.740	3.619.010	2.080	1.412
1887	1.232	359.336	292	248	1969	1.871	3.937.628	2.105	1.421
1888	1.122	278.206	248	240	1970	1.717	3.538.793	2.061	1.453
1889	1.103	323.877	294	265	1971	1.754	3.772.416	2.151	1.545
1890	1.392			202	1972	1.646	3.970.339	2.412	1.814
1891	1.235	377.394	306	237	1973	1.655	3.775.285	2.281	1.923
1892	1.287	456.466	355	258	1974	1.666	3.642.629	2.186	1.922
1893	1.215	475.232	391	238	1975	1.621	4.116.304	2.539	2.108
1894	1.128	483.087	428	295	1976	1.463	3.760.600	2.570	2.112
1895	1.227	597.363	487	426	1977	1.416	4.005.509	2.829	2.297
1896	1.154	642.979	557	499	1978	1.383	4.077.665	2.948	2.396
1897	1.208	764.097	633	489	1979	1.377	3.835.157	2.785	2.377
1898	1.225	721.907	589	572	1980	1.393	3.874.721	2.782	2.390
1899	1.168	705.738	604	548	1981	1.321	4.045.978	3.063	2.571
1900	1.244	734.836	591	555	1982	1.364	4.355.869	3.193	2.467
1901	1.334	836.295	627	536	1983	1.334	3.655.795	2.740	2.660
1902	1.326	859.470	648	576	1984	1.285	3.423.818	2.664	2.552
1903	1.249	872.261	698	616	1985	1.201	3.041.910	2.533	2.674
1904	1.314	996.824	759	601	1986	1.010	2.838.120	2.810	2.433
1905	1.344	1.119.412	833	638	1987	1.046	2.806.680	2.683	2.559
1906	1.388	1.302.708	939	823	1988	940	2.706.207	2.879	2.819
1907	1.033	1.263.417	1.223	1.058	1989	921	2.382.427	2.587	2.862
1908	1.177	1.310.067	1.113	885	1990	1.107	2.867.502	2.590	2.743
1909	1.284	1.483.727	1.156	879	1991	1.137	3.001.552	2.640	2.957
1910	1.399	1.608.471	1.150	894	1992	1.082	3.457.684	3.196	3.029
1918	577	648.055	1.123	937	1993	905	2.447.567	2.704	2.943
1923	1.190	1.503.857	1.264	766	1994	1.090	3.277.389	3.007	2.795
1924	1.978	1.736.606	878	544	1995	1.266	4.164.212	3.289	2.804
1925	1.883	1.712.823	910	598	1996	1.314	4.531.194	3.448	2.859
1926	1.921	1.782.040	928	608	1997	1.359	4.535.796	3.338	2.949
1927	1.874	1.968.440	1.050	775	1998	1.313	4.932.962	3.757	2.942
1928	1.999	2.221.459	1.111	730	1999	1.470	5.157.387	3.508	2.691
1929	2.172	2.887.760	1.330	700	2000	1.410	5.124.270	3.634	3.177
1930	2.028	2.659.824	1.312	657					

Fuente: PUERTO DE SEVILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

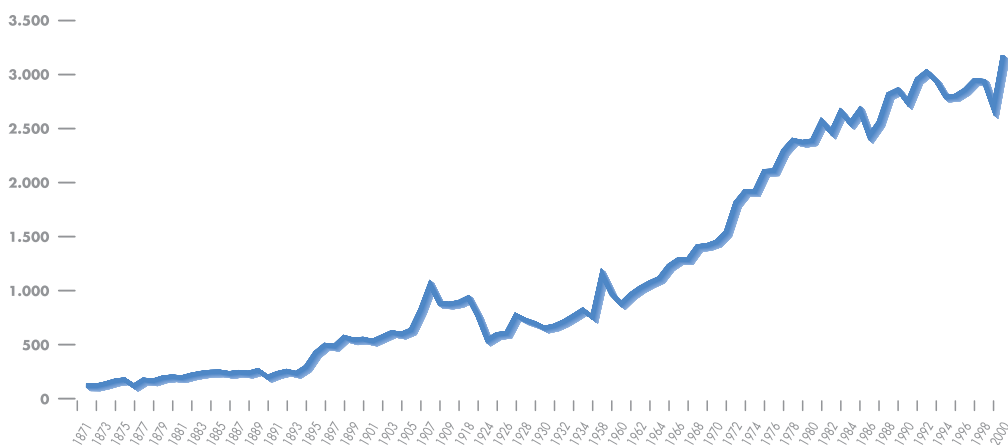
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 11. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Sevilla (1871/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 12. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Sevilla (1871/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pesca fresca A.P. de Sevilla (1930-1961) Kilogramos

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1930	6.815.000	1938	21.000	1946	12.744.000	1954	4.332.000
1931	5.147.000	1939	248.000	1947	12.096.000	1955	1.612.000
1932	1.301.000	1940	217.000	1948	16.067.000	1956	4.245.000
1933	45.000	1941	1.151.000	1949	1.774.000	1957	4.143.000
1934	159.000	1942	4.293.000	1950	6.577.000	1958	4.248.974
1935	1.280.000	1943	9.080.000	1951	4.980.000	1959	3.283.000
1936	323.000	1944	11.646.000	1952	4.514.000	1960	3.284.000
1937	368.000	1945	13.629.000	1953	4.805.000	1961	2.846.000

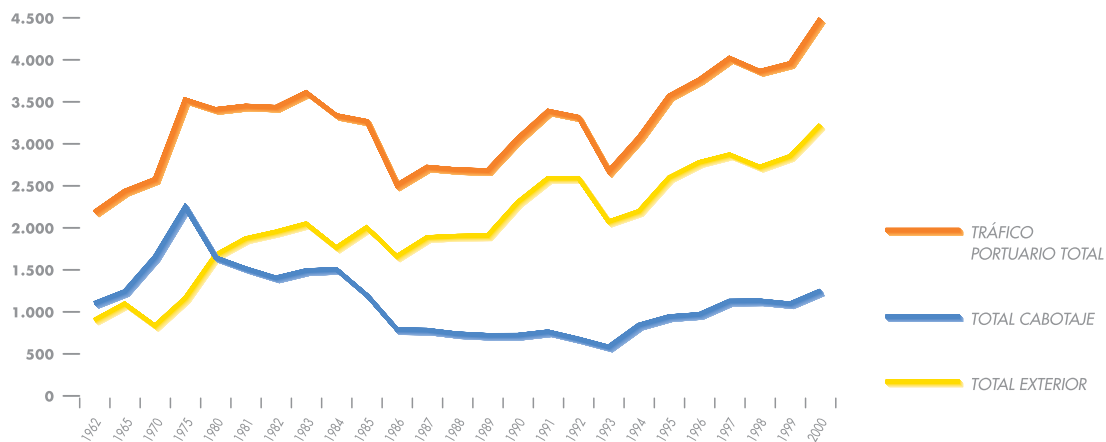
Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Sevilla (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	2.190	2.441	2.582	3.530	3.414	3.455	3.440	3.616	3.342	3.273	2.512	2.728	2.697
Total cabotaje (I)	1.105	1.246	1.657	2.251	1.651	1.520	1.409	1.496	1.511	1.204	793	787	744
Total exterior (I)	905	1.100	838	1.165	1.678	1.876	1.956	2.053	1.768	2.008	1.664	1.890	1.906
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	2.687	3.070	3.395	3.322	2.678	3.079	3.574	3.768	4.025	3.868	3.961	4.492	
Total cabotaje (I)	726	727	768	683	587	847	948	974	1.133	1.136	1.101	1.254	
Total exterior (I)	1.910	2.309	2.594	2.595	2.076	2.200	2.601	2.783	2.875	2.727	2.855	3.226	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

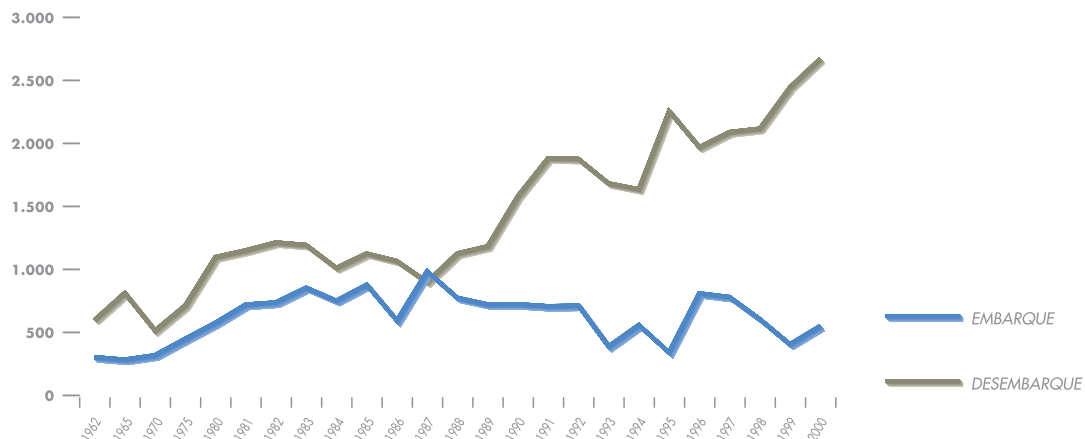


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Sevilla (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	306	286	321	451	578	723	740	857	754	880	595	987	777
Desembarque	599	814	516	715	1.100	1.153	1.216	1.196	1.014	1.128	1.069	903	1.129
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	725	726	710	715	390	561	344	812	783	608	408	553	
Desembarque	1.185	1.583	1.884	1.879	1.685	1.638	2.257	1.971	2.092	2.119	2.447	2.673	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



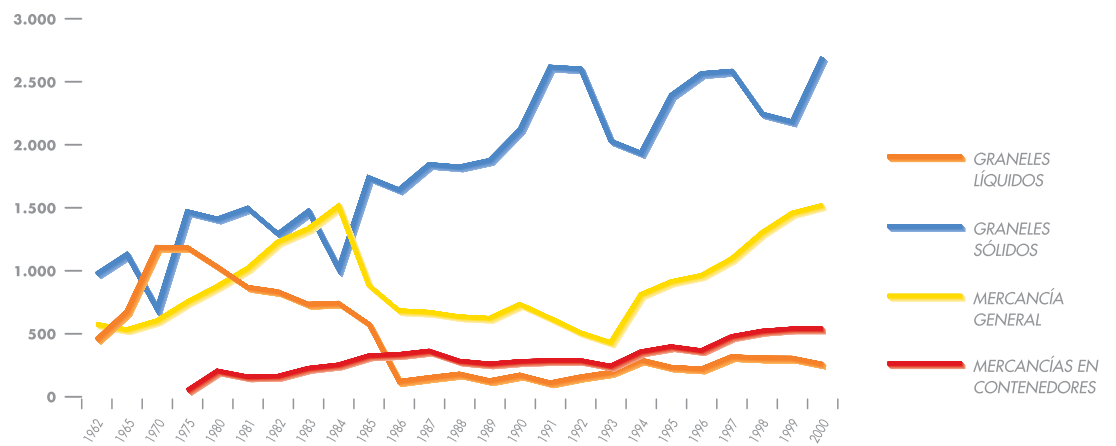
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Sevilla (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	455	678	1.190	1.189	1.034	872	837	738	746	581	125	156	184
Graneles sólidos	976	1.132	697	1.473	1.414	1.500	1.295	1.475	1.017	1.743	1.646	1.847	1.827
Mercancía general	578	535	607	755	881	1.023	1.232	1.336	1.516	888	686	674	638
Mercancías en contenedores				52	208	161	166	229	256	328	339	366	286

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	131	176	114	161	197	296	238	224	322	311	310	262
Graneles sólidos	1.879	2.123	2.620	2.605	2.033	1.937	2.395	2.568	2.587	2.248	2.186	2.695
Mercancía general	626	737	627	512	433	814	916	966	1.098	1.304	1.460	1.522
Mercancías en contenedores	264	283	291	291	246	360	401	369	481	524	542	542

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

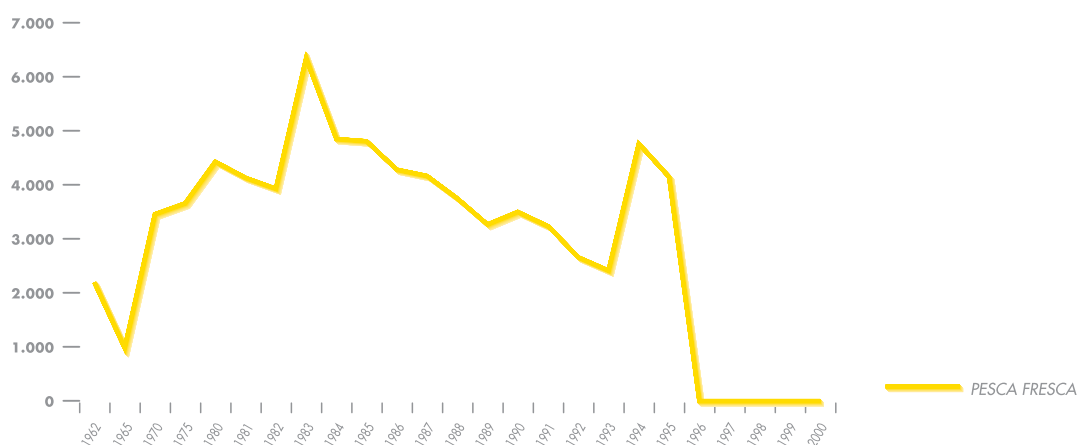


Fuente: Tabla 3.

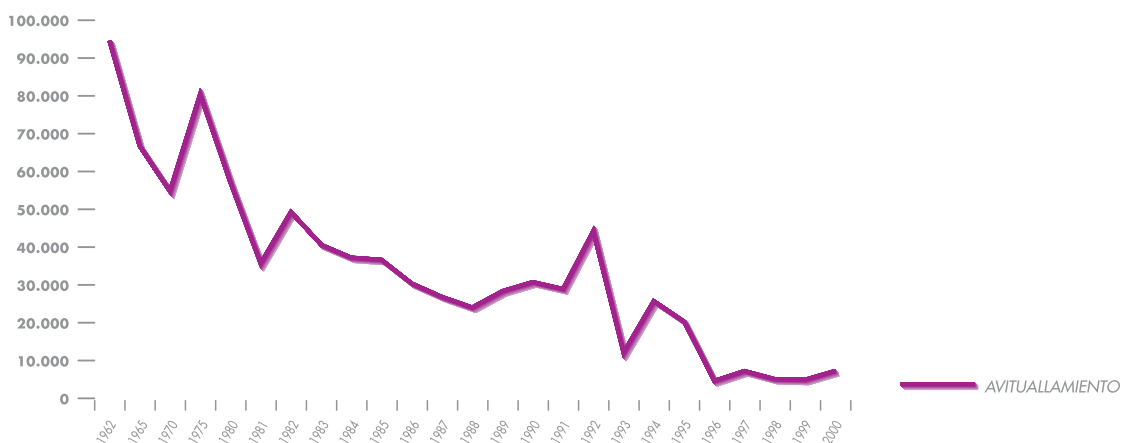
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Sevilla (1962/2000) Toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca	2.192	981	3.458	3.659	4.430	4.133	3.931	6.344	4.851	4.810	4.284	4.167	3.751
Avituallamiento	94.622	66.748	54.810	80.450	57.127	35.708	49.327	40.672	37.266	36.686	30.424	26.875	24.082
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca	3.268	3.501	3.237	2.661	2.416	4.762	4.148	0	0	0	0	0	
Avituallamiento	28.414	30.801	28.971	44.287	12.100	25.776	20.374	4.649	7.276	5.139	4.960	7.291	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



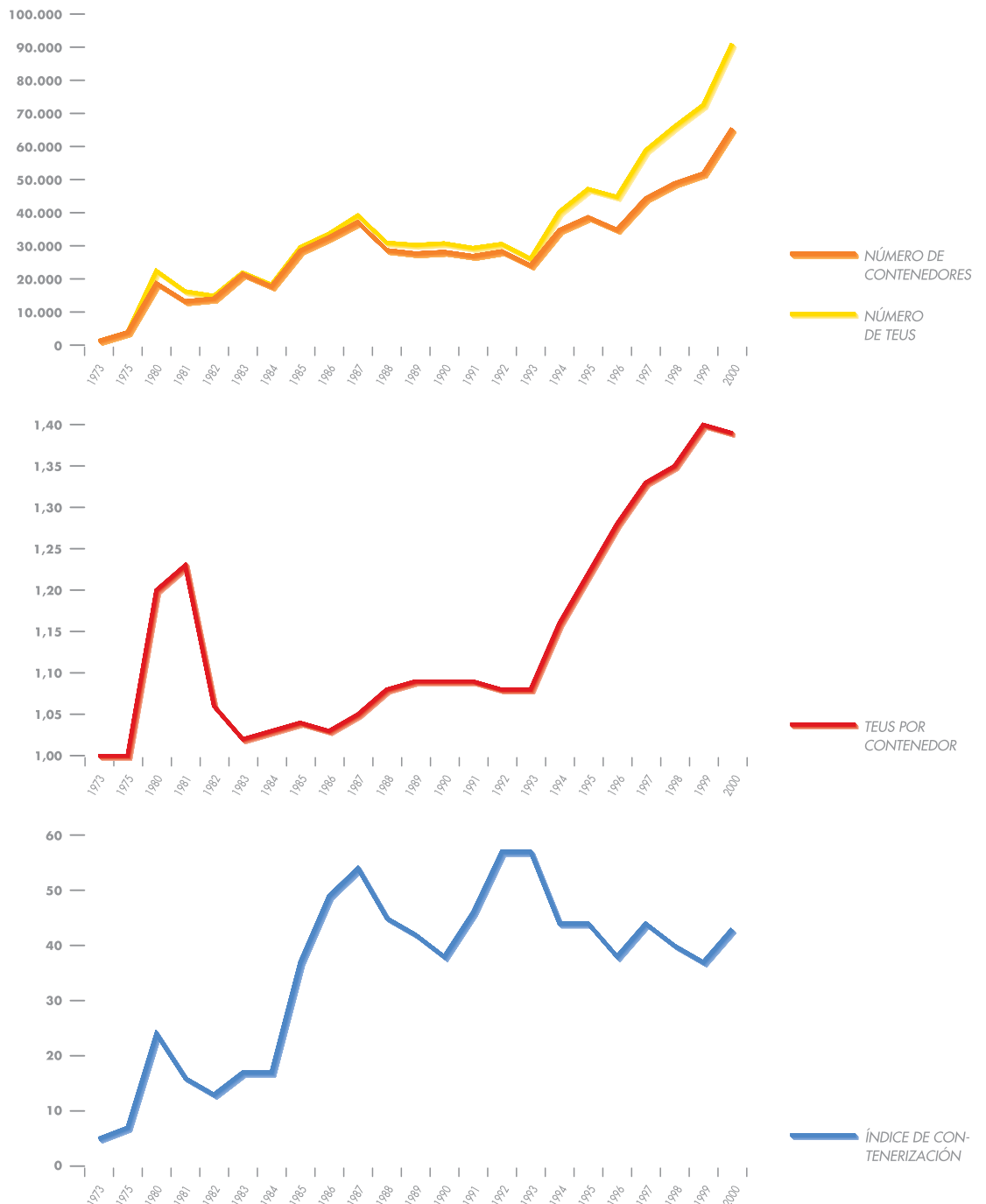
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Sevilla (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	1.314	3.929	18.761	13.306	14.136	21.528	17.799	28.608	32.651	37.244	28.758	27.784
Nº de TEUS	1.314	3.929	22.505	16.310	14.946	21.985	18.324	29.617	33.714	39.227	30.989	30.328
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,20	1,23	1,06	1,02	1,03	1,04	1,03	1,05	1,08	1,09
Índice de contenerización	5	7	24	16	13	17	17	37	49	54	45	42

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	28.243	26.991	28.412	24.155	34.817	38.723	34.929	44.389	48.936	51.926	65.507
Nº de TEUS	30.811	29.402	30.634	26.154	40.315	47.224	44.846	58.891	66.061	72.600	91.095
TEUS por contenedor	1,09	1,09	1,08	1,08	1,16	1,22	1,28	1,33	1,35	1,40	1,39
Índice de contenerización	38	46	57	57	44	44	38	44	40	37	43

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

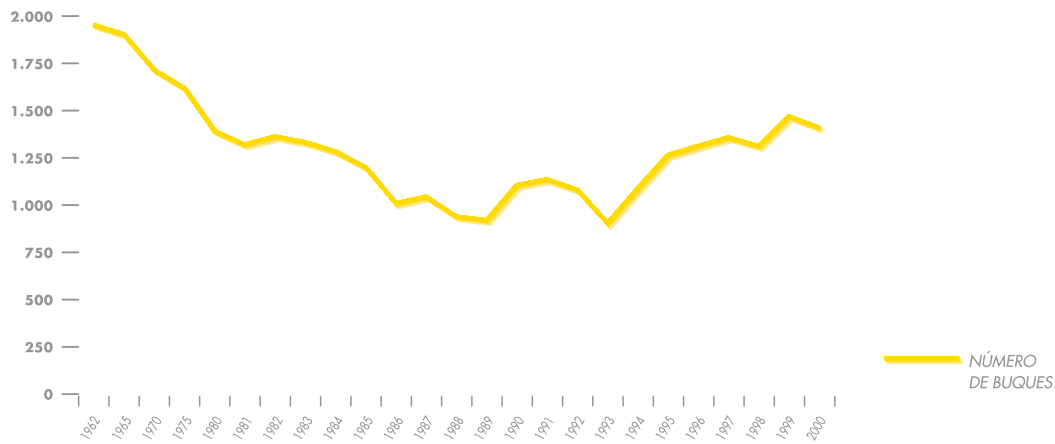


Fuente: Tabla 5.

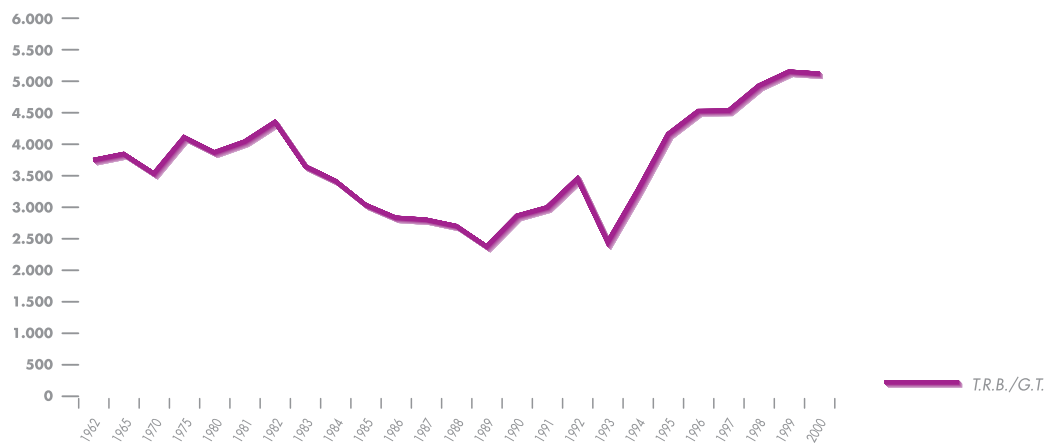
Tabla 6. Otros datos A.P. de Sevilla (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	1.955	1.905	1.717	1.621	1.393	1.321	1.364	1.334	1.285	1.201	1.010	1.046	940
T.R.B./G.T. (miles)	3.754	3.850	3.539	4.116	3.875	4.046	4.356	3.656	3.424	3.042	2.838	2.807	2.706
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	921	1.107	1.137	1.082	905	1.090	1.266	1.314	1.359	1.313	1.470	1.410	
T.R.B./G.T. (miles)	2.382	2.868	3.002	3.458	2.448	3.277	4.164	4.531	4.536	4.933	5.157	5.124	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.



Fuente: Tabla 6.



Puerto de Cádiz.



Zona Franca.



Muelle de Puerto Real.



Puerto de Santa María.



3.3. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz

“Todas las riquezas le han de venir a Cádiz por el mar. El Puerto es el útil con el que se ha de labrar la población su propia riqueza, como ya sucedió en épocas anteriores. Su situación geográfica es privilegiada, y de aquí resulta su interés comercial y estratégico”.¹

3.3.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE BAHÍA DE CÁDIZ

La tradición marítima española tiene grandes referentes entre los que se encuentran los puertos de la Bahía de Cádiz. Su especial situación geográfica, al Sur de Europa y en uno de los puntos más próximos al continente africano, la han predispuesto para el desarrollo de la actividad comercial, que ya se encontraba presente en la vida de la antigua Gades.²

La propia mitología clásica otorga un valor singular a las riquezas del territorio, lo que hacía atractiva la llegada a este espacio marítimo, a pesar de las inconveniencias que suponía traspasar el umbral marcado por las “míticas columnas”, que a ambos lados del mar separaban el mundo de lo desconocido.

Estrabón relata que los tirios fundaron *Gadir*, que en lengua fenicia quiere decir “fortaleza” y lo haría a finales del segundo milenio antes de Cristo; en aquellas fechas en las que se sitúa la fundación de la ciudad, en torno al 1104 a.C., en tiempos del rey Habis, época en la que el tráfico marítimo ya representaba el motor casi exclusivo de su economía.³

El Templo de Hércules desempeñaría un papel esencial en ese contexto histórico, de alguna forma intervenía en los “tratos mercantiles” regulando su actividad, pues la divinidad “garantizaba y amparaba estos acuerdos”, por cuyos beneficios recibía “regalos y prebendas”, convirtiendo el santuario en una fuente de riqueza.⁴

Los marineros fenicios establecerían un núcleo portuario de gran proyección en el mundo de entonces, canalizando un próspero comercio a través de una de las grandes rutas comerciales de la antigüedad, que se abrirían hasta llegar hasta las atlánticas Casitérides, para proveerse de un producto muy apreciado, –el estaño–, que posteriormente se reexportaba hacia Oriente.

La función mercantil de la Bahía de Cádiz es un hecho indiscutible y precisamente por la bondad de su enclave, por las condiciones que reunía de seguridad el espacio marítimo, pronto se transformaría en un recinto con “funciones militares”, como lo prueba el papel que ejercería en la reconquista cartaginesa de la Península Ibérica durante la 2ª Guerra Púnica, convirtiéndose en el punto clave en el que la logística militar intentaría la recuperación de sus posesiones; en estos momentos ya se tienen referencias de la trascendencia del comercio que se mueve en aguas gaditanas, ligadas a los recursos piscícolas, a cuyo amparo nacerá una actividad fabril de interés, que durante siglos ocupará un lugar destacado de la economía local.⁵

¹ M. Martínez Catena, “El Puerto de Cádiz”, Conferencia pronunciada con motivo del 50 aniversario de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz, A.J.O.P.C., 1952, p. 26.

² La visión general de la ciudad histórica puede verse en A. Horozco, *Historia de la ciudad de Cádiz*, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1845. Y A. Castro, *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858. Es interesante la consulta de J. Almazán, *Observaciones acerca del establecimiento de un puerto de comercio en Cádiz*, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1864.

³ Un resumen ilustrativo de los principales acontecimientos históricos puede verse en J. Torrejón Chaves, “El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de Puerto”, en *puertos españoles en la Historia*, Madrid, 1994, pp. 117-145.

⁴ Ver F.J. Lomas Salmonte, *Entre la Leyenda y el olvido*, en *Historia de Cádiz*, Vol. 1, Madrid, Sílex, 1991, p. 81.

⁵ Muy interesante resultan los detalles de una de las industrias más básicas del Cádiz antiguo, “las salazones”, entre otros puede consultarse A. García Bellido, “Las industrias de conserva y salazón de pescado”, en *Veinticinco Estampas de la España Antigua*, Madrid, Espasa Calpe, 1967, pp. 158-164.

La relación de la Gades romana y el mar es innegable, vinculación que le otorgaría el privilegio de ser la ciudad más importante de la Hispania y la tercera del Imperio en Europa, gracias a las condiciones excepcionales de su Bahía, que la hacían reunir una especial disposición para la navegación. En aquella época, el puerto gaditano estaba situado en un estrecho canal, que discurría desde la actual dársena de Moret hasta La Caleta, a través de lo que hoy son las plazas de San Juan de Dios, de la Catedral y de las Flores.

El puerto de Cádiz significaba la salida al exterior de la minería y de los productos agrícolas del mediodía peninsular, por lo que el oro, la plata, hierros y plomos conformaban un tráfico con Roma, y en cuanto al capítulo de los “alimentos” se pueden destacar los vinos, aceites, miel y las salazones de pescado, el famoso “garum”, que se convertiría en uno de los mercancías más apreciadas durante un largo período de tiempo.⁶

Una prueba más de la importancia de Gades en el orbe, se puede deducir del reconocimiento que Julio César otorgara a la ciudad, en el año 49 a.C., de tal modo que a partir de Octavio, el llamado Municipium Romanorum aparecería en las inscripciones como Augusta *Urbs Iulia Gaditana* y *Municipium Augustum Gaditanum*. En esta época el comercio era muy activo y llegaba a los puertos del Atlántico, del Norte de África y de todo el Mediterráneo, intensidad mercantil que declinaría con la caída del Imperio Romano.⁷

La decadencia se percibe cuando cesa la dominación romana, abandonándose la actividad exportadora de salazones y vinos, y así pasarían largos siglos hasta que el rey Alfonso XI intenta devolverle su esplendor, pues esa privilegiada situación favorecía el que se constituyera una plaza desde la que se dominara el Norte de África.⁸

La llegada de los Reyes Católicos supondría para Cádiz el requerimiento para constituir un asentamiento en la Villa, desde entonces denominada Puerto Real, ya que otros puntos de la costa gaditana gozaban de enclaves portuarios adscritos a casas nobles, como lo era el puerto de Santa María a la casa de Medinaceli, o Sanlúcar de Barrameda que pertenecía a los Duques de Medina Sidonia. Una fecha digna de significarse sería el 9 de mayo de 1493, pues se le otorga el privilegio de la exclusividad mercantil con África, beneficio con el que el puerto de Cádiz afrontará el siglo XV con mayores dosis de actividad.⁹

En el tránsito de la Edad Media a la Moderna prosperarían los intercambios con Berbería, controlados por una dinámica colonia de negociantes genoveses, quienes enlazaron también los mercados del atlántico septentrional con su patria de origen. Los esclavos negros y el oro en polvo figuraron entre las entradas al puerto gaditano, además, las importaciones se nutrían de algunos productos alimenticios como el trigo, miel, dátiles y azúcar y ciertas materias tintóreas como la grana y la orchilla, también figuraban los cordobanes, alfombras, etc. Entre las exportaciones se constataban los tejidos de algodón y lana que se llevaban a Marruecos, procedentes de Inglaterra, Flandes y la Lombardía; las sedas italianas y españolas figurarían entre las salidas y los productos que ya eran tradicionales en el tráfico, como la sal y el pescado en salazón, continuaron ejerciendo un papel en los tratos mercantiles.¹⁰

El descubrimiento de América abriría las puertas al comercio de Ultramar, que no hizo sino agudizar los enfrentamientos con la vecina Sevilla, para controlar los enormes beneficios que deparaban los periódicos viajes que se realizaban al Nuevo Continente.¹¹

⁶ Ver V. Molina, *El Puerto gaditano en la época romana*, Cádiz, Colección de datos de Geografía Comercial, 1901.

⁷ Es particularmente interesante la consulta de J. M. Blázquez, *Economía de la Hispania Romana*, Bilbao, Ediciones Nájera, 1978.

⁸ A. Horozco, *Historia de la ciudad de Cádiz...*, op. cit..., p. 98. Para el conocimiento de este tiempo debe verse P. Martínez Montávez, *Perfil del Cádiz Hispanoárabe*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz., 1974.

⁹ Referencia tomada de E. Goded Llopis, “Aspectos técnicos de los Puertos de la Baja Andalucía”, en *los Puertos Españoles*, S.G.E., 1946, p. 371.

¹⁰ En las relaciones comerciales con el Norte de África véase A. Rumeu de Armas, *Cádiz, Metrópoli del Comercio con África en los siglos XV y XVI*, Cádiz, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, 1976.

¹¹ Este tema es tratado con amplitud en A. Conte y Lacave, *Cádiz y el descubrimiento de América*, Cádiz, Aula Militar de Cultura de Cádiz, 1966. Y A. García-Baquero González, “El Cádiz de la Carrera de Indias”, en *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1991.



Camino que conduce a la ciudad y vista del Puerto de Cádiz en el recuadro inferior. "Civitatis Orbis Terrarum", 1617. Servicio Geográfico del Ejército.

La importancia de Cádiz en el siglo XVII se percibe a través de la prerrogativa, que le otorga el que puedan completar la carga en Cádiz a los buques con destino a Nueva España procedentes de Sevilla, a pesar de la existencia del monopolio sevillano, lo que de alguna manera subiría el volumen de los intercambios.¹² Antes de finalizar la centuria y queriéndose poner de manifiesto el relieve comercial de la ciudad gaditana, se encargó fuera redactado un texto, que dejara al descubierto esa merecida primacía mercantil, para lo cual y en 1690 se publicaría en Ámsterdam el llamado *Emporio del Orbe, Cádiz Ilustrada. Investigación de sus antiguas grandezas, discurridas en concurso del General Imperio de España*.¹³

En este tiempo se define al puerto de Cádiz en los siguientes términos:

"Está la ciudad casi aislada, a la forma de erradura (sic) cercada del océano; la mar entra a la Bahía o puerto por el poniente y hace muchas ensenadas: la primera entrando hacia el Puerto de Santa María, que es el Norte y la segunda hacia Puerto Real, que es Oriente; la tercera, hacia la Puente Suaza y luego es el puntal, que es el mejor puerto de todos y más capaz. En todas estas partes pueden estar más de dos mil navíos y yo ví a más de ciento sinquenta (sic) juntos de España y de otras naciones".¹⁴

El siglo XVIII fue para la ciudad atlántica una época excepcional, ya que se benefició de la exclusividad del comercio con los dominios ultramarinos desde 1717 hasta 1778, si bien, alcanzar estos favores supondría un prolongado y duro contencioso con Sevilla por el monopolio del comercio con Indias; finalmente, el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación significaría el reconocimiento de facto de un comercio que ya radicaba mayoritariamente en la ciudad; puede afirmarse que hasta finales del siglo XVIII, el puerto gaditano ocupaba el primer puesto de España a gran distancia del resto.¹⁵

¹² J.L. Barea Ferrer, "La importancia de Cádiz a fines del siglo XVII: El arriendo de las aduanas", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, 1976, pp. 131-137.

¹³ Citada por J. Torrejón Chaves, "El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de Puerto", op. cit., pp. 123-124.

¹⁴ I. Bengochea, "Cádiz en el itinerario a Indias (1673-1679) del Carmelita Isidoro de la Asunción", en *Revista Gades* n° 7, 1981, p. 80.

¹⁵ El capítulo de la importancia que gozaba el poder disponer de la Casa de Contratación en esta localidad puede verse en L. Navarro García, "La Casa de Contratación en Cádiz", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, 1976, pp. 41-82. Y en relación al pleito que se sostuvo ver A. Picardo y Gómez, *Cádiz en el comercio de Indias*, Cádiz, Discurso, 1951. También puede verse en M. Rabian Martín, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación, Memorial de Fco. Manuel Herrera, 1726, estudio preliminar*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1984.



El Puerto de Santa María en el siglo XVI. Anton van den Wyngaerde, 1567. Osterreichische Nationalbibliothek, Viena.

Así pues, se entra en un período de auténtico esplendor, la modernidad va ganando terreno en otros campos, pues aunque seguía siendo el puerto de Cádiz el primero de España, la apertura del comercio de Ultramar a otros enclaves, comenzaría a marcar un cierto declive, si bien, se van a potenciar otras actividades, constituyéndose un gran arsenal para la monarquía española, desarrollándose en la costa gaditana las dos funciones primordiales en este tiempo, la comercial y la militar.¹⁶

Y es que su situación en la zona de confluencia del Mediterráneo y el Atlántico y la facilidad de poder intervenir en ambos escenarios con celeridad, hizo resaltar el factor geográfico como elemento integrador clave del poder naval; aspecto que se reforzó en la época de las marinas de vela, ya que en todo tiempo y con cualquier viento estaba asegurada la salida y la entrada en su bien abrigado seno.

En el siglo de las luces tendría lugar un acontecimiento trascendente para Cádiz, ya que el puerto sería junto a los de El Ferrol y Cartagena uno de los tres departamentos marítimos en los que se estructuró la Armada Española, cuya existencia alcanza nuestros días, dando origen al Real Arsenal de la Carraca, así pues, a la función de puerto comercial de primer orden se le uniría su función militar, por lo que acabaría convirtiéndose en la base naval más importante de España en el siglo XVIII.

Una crónica de la época revelará la composición del tráfico en este tiempo, así pues, D. José Bisso señala:

“Los artículos en que se hacía mayor comercio de exportación eran las lanas, los vinos de Andalucía, el aceite, la sal, los aguardientes y las frutas secas: importábanse de América cacao, añil, jalapa, y cochinilla de Caracas y Guayaquil; cueros de Buenos-Aires, azúcar de Cuba, cobre del Perú, y maderas tintóreas; y algodón de distintos puntos. Solo los cargamentos de las ocho flotas que salieron de Cádiz para Veracruz, desde 1732 hasta 1776, importaron mas de ciento cuarenta millones de duros”.¹⁷

El mercado de los productos de Indias estaba asegurado en Europa, entre los que destacaba el tabaco; algunos de ellos como el añil y la grana, algodones, azúcar y café, utilizaban el puerto de Cádiz para posteriormente seguir camino a Hamburgo, Génova, etc., por tanto, el puerto cumplía un papel reexportador de cierta envergadura.¹⁸

¹⁶ El interés comercial del puerto sigue latente, como lo demuestran los textos de época que se editaron, entre los que se citan: C. Cortes, *Informes para el establecimiento de un puerto comercial en Cádiz*, Cádiz, 1863. Ver también A. García-Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia de Cádiz a raíz de la emancipación Americana*, Sevilla, S.C.I.C., 1972. Y del mismo autor *Cádiz y el Atlántico*, Sevilla, Excma. diputación provincial de Sevilla, 1976.

¹⁷ Es muy interesante el recorrido histórico que hace de la provincia de Cádiz, fechado en 1868 que alude a todo el proceso militar y político de la plaza. J. Bisso, *Crónica de la provincia de Cádiz*, Madrid, Editores Rubio, Grillo y Vitturi, 1868, p. 93.

¹⁸ J.M. Barragán Muñoz, *Los Puertos de la Bahía de Cádiz; entre el determinismo geográfico y el desarrollo de la técnica comercial (1961-1982)*, Jerez, (Cádiz), Excma. diputación provincial de Cádiz, 1987, pp. 65-66.

A partir de los primeros estudios planteados por D. Andrés Alcázar y Zúñiga en 1685, se observarán los inicios de un plan que mejorará las instalaciones. En 1702 se emprendería la construcción de parte de los muelles que aún subsisten, obras que fueron costeadas sin el auxilio del Estado, los proyectos de limpia parcial del puerto previstos en 1742 no podrían sufragarse por falta de medios, y tras otras gestiones infructuosas, fueron por fin llevadas a efecto por el Consulado, ejecutándose las necesarias obras de limpia y amurallado del Trocadero, junto a otras actividades menores que mejoraron las infraestructuras existentes.¹⁹

Los diques bautizados con los nombres de San Carlos, San Luis y San Antonio se construyeron entre 1784 y 1788, pero los proyectos que remodelaron e imprimieron al puerto de Cádiz ese carácter que tiene en la actualidad, arrancarían de D. Segismundo Moret, gaditano que gracias a sus responsabilidades políticas, facilitaría el proceso de remodelación en el último tercio del siglo XIX, sería nombrado diputado en las Cortes de 1869, Vicepresidente de la Cámara y, posteriormente, Ministro de Gobernación, Ultramar y Hacienda.²⁰



Plano y vista del Puerto y Bahía de Cádiz, en el recuadro inferior la Bahía con barcos fondeados. D. Mariano Calvo y Pereyra, 1839. Madrid.

En el siglo XIX empieza a sentirse el enorme peso de perder una importante fuente de ingresos, gestados a través de las transacciones que tenían lugar con las colonias. Enfrentada a los sectores ultraproteccionistas españoles, la burguesía gaditana se interesó y batalló denodadamente por la franquicia de su puerto.²¹

Los primeros proyectos de modernización se encargarían a Lafarga, Ingeniero Jefe de Obras Públicas, que propondría en 1894 dos dársenas como ejes de funcionamiento de la vida portuaria, una próxima a la ciudad –la Continental–, destinada a buques de pequeño porte y –la Trasatlántica–, para barcos de mayor calado, estructura que representaría el antecedente más

directo, del que más tarde pondría en marcha la Junta de Obras del Puerto.

Y a propósito de unos premios convocados por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de la ciudad, concedido al que se presentaba bajo el título de “Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz”, se afirma que...

“La mercantil Cádiz, llamada por el ilustre Alarcón *Nereida de los mares*, vive y vivirá tal vez, en el olvido de su nación; pero tiene vida propia, gracias á su inmejorable posición geográfica que le hizo ser, le hace y le hará ser siempre uno de los puertos más importantes de Europa para el comercio de tránsito, verdadera base del emporio y riqueza de la ciudad”.²²

¹⁹ A. García Gutiérrez, “Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz”, trabajo premiado en la ciudad gaditana en los juegos florales, en el certamen científico-literario, y presentado por A. García Cabezas, 1895, establecimiento litográfico J. Benítez Estudillo, Facsímil reproducido por C.O.C.I.N.C., UNICAJA, A.P.C, prologado por J.M. Barragán y J. Torrejón, Cádiz, 1995, pp. 16-17.

²⁰ Las publicaciones ya citadas recogen como fueron tomando su estructura actual los puertos de la Bahía de Cádiz. Ahora bien, si se quiere observar estas incidencias desde el punto de vista cartográfico pueden verse las ilustraciones que presentan R. Ponce Calvo y F. Ponce Cordones, *El Puerto de la Bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*, Cádiz, A.P.C., 1993. Especialmente, el epígrafe “Las realizaciones del siglo XX”, adjunta los planos de las remodelaciones llevadas a efecto en las diversas dársenas existentes en la época, pp. 25-40.

²¹ Un interesante recorrido acerca de la historia del Puerto de Cádiz anterior al siglo XX puede verse, además de los libros ya citados, en R. Ponce Calvo y F. Ponce Cordones, *El Puerto de la Bahía de Cádiz...*, op. cit., pp. 11-92.

²² A. García Gutiérrez, “Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz”, op. cit., p.3.

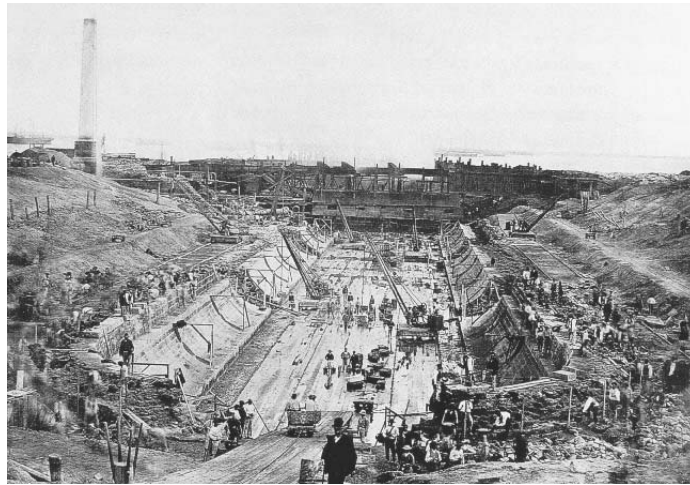
Ha de resaltarse la precariedad de las infraestructuras hasta los inicios del siglo XX; la escasez de calado y el continuo aterramiento de la rada, obligó a los buques a mantenerse al ancla en las zonas de mayor profundidad, alejados de los muelles para despachar en botes y embarcaciones menores el tráfico de pasajeros y mercancías que tenía lugar en su Bahía.²³

El 28 de Abril de 1902 se entrega a la Junta por la Jefatura de Obras Públicas, los trabajos llevados a efecto en el puerto, así como el material del “servicio marítimo”, según estipulaba la R.O. del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas de veinticinco de febrero de ese mismo año, atendiendo a las disposiciones generales vigentes en materia de organización de los servicios portuarios, de esta forma comenzaba la andadura de la Junta de Obra del Puerto de Cádiz.²⁴

La idea de que Cádiz fuera puerto franco subyace en los escritos y documentos de ese contexto histórico, como solución a las inconveniencias que presentaba el comercio marítimo en este tiempo, al que se le unía la destrucción de la mayor parte de los buques mercantes, que habían sido utilizados como naves de combate por Carlos IV, si bien, la figura del puerto franco no tendrá validez hasta mucho tiempo después y sólo adscrita a la denominada “Zona Franca”.

El crecimiento de la urbe se vería influenciada por la llegada del ferrocarril a la Bahía de Cádiz, proponiéndose por algunos sectores levantar el puerto de Cádiz en los terrenos del Trocadero y Matagorda, pues su calado sería mayor y por otra parte, es donde había quedado establecida la estación de Ferrocarriles Andaluces, y aunque no prevaleció esta opinión, la empresa Antonio López y Cia. se instalaría en la zona, de tal modo, que en 1863 el puerto gozaría de una factoría donde se reparaban los vapores correos, que transportaban correspondencia entre España y algunas plazas americanas como Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. La otra gran obra de ingeniería hidráulica del siglo XIX fue el dique de la Carraca, cuyo proceso constructivo duraría algunos años de finales del mencionado siglo para finalizar en 1904.²⁵

En el plan de remodelación de las infraestructuras no faltaron opiniones encontradas, acerca del lugar en el que la Bahía debía potenciar el futuro enclave del puerto de Cádiz. Es una etapa donde las actuaciones que se emprendieron en el inicio del siglo XX, se encontrarán determinadas por el decaimiento en el volumen de los intercambios, fruto de la pérdida de las colonias, pero gracias al interés que recobraron otros capítulos comerciales, como el mercado Latinoamericano, la actividad portuaria se relanzará, toda vez que se mantienen las tradicionales de vinos y sal como emblemas del tráfico gaditano.



El dique seco en construcción en 1877; embrión del futuro astillero, prestaría servicio de reparación y carenado de buques la mayor parte del siglo XX. Biblioteca del Palacio Real.

²³ Un repaso exhaustivo de los progresos y obras de los Puertos de la Bahía de Cádiz se hace en M. Martínez Catena, “El Puerto de Cádiz”, op. cit., especialmente significativas son las descripciones de las obras desarrolladas a lo largo de la primera parte del siglo XX, y el apéndice que recoge la labor desempeñada en los últimos años, 1949-1952, así como las fotografías de los más importantes trabajos ejecutados hasta ese momento.

²⁴ Ver Acta de entrega en A.P.C., *Centenario de la Constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz*, Cádiz, Autoridad Portuaria, 2002, pp. 35-47.

²⁵ Ver la *Colección de Informes emitidos en el expediente formado para el emplazamiento del Puerto de Cádiz*, Cádiz, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1864.



Obras del primer tramo en construcción del muelle Reina Victoria en el Puerto de Cádiz en 1908. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.



Embarcación emblemática que representa el movimiento de pasajeros entre Cádiz y el Puerto de Santa María, actividad que se inicia en el año 1929 y que continúa al día de hoy ejerciéndose. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.

D. Federico Molini es considerado autor del primer proyecto que dispondrá el puerto de Cádiz como ente autónomo, evento que data de 1904. Posteriormente, D. Eugenio Suárez en 1928 y Romero Carrasco en 1930 remodelarían el puerto, dejándolo ya con una forma similar a la que ha llegado hasta nuestros días, significamos la terminación del Dique Seco de Nuestra Señora del Rosario, como señala Martínez Catena: "... obra colosal que en España es la más importante en su género. Este magnífico Dique fue totalmente construido por el Ministerio de Obras Públicas entre 1926 y 1941 con un gasto de unos 32 millones de pesetas".²⁶

En el primer tercio del siglo XX se habilitarán los muelles Reina Victoria, Marqués de Comillas y Alfonso XIII. Y entre 1929 y 1936 se construyen los muelles Ciudad, el resto del dique de San Felipe y se configura el puerto pesquero, o sea los muelles de Levante y Poniente y malecones de Levante y Sur. La Guerra Civil afectaría a la mayoría de recintos portuarios, que en fechas posteriores habrán de ocuparse de reparar las instalaciones y parar aquellas obras que estuvieran en curso de realización, sobre todo las que necesitaban de una gran cantidad de recursos económicos, dinámica de la que tampoco escapará el puerto de Cádiz.²⁷

Asimismo, mencionar que serían los decretos de los años 1946-48 y 1950 los

que autorizarían la emisión de un empréstito a la Junta de Obras del Puerto, permitiendo la ejecución del plan de Obras ya citado, que daría su fruto en las tres dársenas existentes entonces, con funciones comerciales, pesqueras y de reparaciones, adquiriendo una fisonomía semejante a la existente hoy en día.²⁸

D. Marciano Martínez Catena, en calidad de director del recinto, redactaría un proyecto de obras en 1949, el llamado *Plan de ordenación integral del puerto*, que es el que ha configurado la estructura actual de las instalaciones con algunas adiciones. Además, de esas fechas data un acuerdo económico, firmado con la República Argentina que propiciaría la construcción del puerto de la Zona Franca.

La singularidad de la Bahía de Cádiz obligaba a la consideración de los siguientes elementos:

- *El puerto trasatlántico*, que lo era desde tiempo atrás gracias a su privilegiada situación geográfica, habiendo ganado en importancia en los años cincuenta al ser uno de los pocos donde los barcos de gran tonelaje, hasta 30.000 Tm, pueden entrar y atracar en sus muelles.

²⁶ M. Martínez Catena, "El Puerto de Cádiz", op. cit., p. 11.

²⁷ J.M. Barragán Muñoz, *Los Puertos de la Bahía de Cádiz...*, op. cit., pp. 76-77.

²⁸ Ver M. Martínez Catena, "El Puerto de Cádiz", op. cit., p.15.

- *El puerto pesquero*, que debía atenderse especialmente pues después de estudiar las posibilidades de esta actividad en Europa, uno de los puntos claves se entiende que debe ser Cádiz, representando en la costa sur-atlántica un recinto único para este tráfico.
- *El puerto comercial*, era otra de las funciones que habrían de tenerse en cuenta, aunque en términos relativos no sea la más importante en los momentos en los que se redacta el mencionado plan, como se sugiere debido a “la interferencia de otros puertos próximos”.
- Finalmente, se contemplaría el *puerto de “reparaciones”*, en el que se argumentaba el privilegio de poseer el dique seco de Nuestra Señora del Rosario, que es el mayor de España, y por estar emplazadas en la Bahía varias de las Factorías de Construcción Naval más importantes de nuestra Patria.²⁹

A excepción de pequeñas modificaciones, el Plan de 1949 ya albergaría la estructura portuaria que se conoce actualmente, concretándose el reto de la modernización de las infraestructuras en las últimas décadas del siglo XX, adaptando las instalaciones a las nuevas tecnologías, dando su fruto y construyéndose la 1ª y 2ª fase de la Terminal de Contenedores Reina Sofía, proceso que culminaría con la ya reunificación en 1982, bajo una única administración de los puertos de la Bahía de Cádiz.³⁰

La actividad mercantil gaditana no ha sido la única cuestión trascendente de su vida marítima, ya que también ha tenido una sobresaliente función como base militar-naval, que continúa desempeñando en la actualidad, por ello, traemos de nuevo a colación el ya mencionado papel, que a partir de los sucesos políticos que derivan en la promulgación de la Constitución de 1812, acabará convirtiéndose a la plaza en uno de los tres departamentos marítimos en los que se estructuró la Armada española, originando el Real Arsenal de la Carraca.

Hoy en día, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz gestiona el Puerto de Cádiz y su Bahía, incluyendo entre sus instalaciones el Puerto de Santa María, la Zona Franca de Cádiz, Puerto Real y el Bajo de la Cabezuela. El decreto de unificación de estos puertos se realizaría en 1982, a excepción del muelle de La Cabezuela, quedando éste último inaugurado en junio de 1990 y anexionándose a los existentes.³¹



Dique de San Antonio en La Carraca, construido por D. Tomás Muñoz, Empresa Nacional Bazán, S.A.



La Dársena comercial del Puerto de Cádiz vista desde el edificio frigorífico en el extremo del muelle Marqués de Comillas. En primer plano las nuevas carretillas eléctricas adquiridas a principios de los años cincuenta. Foto tomada en 1954. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.

²⁹ Ver M. Martínez Catena, “El Puerto de Cádiz”, op. cit., pp. 15-17.

³⁰ F. Martín de Blas, *Puerto de la Bahía de Cádiz. Tu escala*, Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, 1996, pp 16-20.

³¹ Ver Memorias de los últimos años.



La gran regata Colón en 1992 concentraría en el Puerto de la Bahía de Cádiz grandes veleros, bergantines y goletas. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.

La complejidad de este entramado portuario no nos impide tratar ahora lo más esencial de cada uno de estos puertos, al objeto de clarificar la importancia de la Bahía de Cádiz en el sistema portuario nacional.

Cádiz-ciudad dispone de cuatro dársenas que atienden a los tráficos comerciales y pesqueros, así como al de pasajeros. La terminal Reina Sofía cuenta con grúas portacontenedores y una amplia superficie de almacenamiento, próxima a ella se ubica la terminal Ro-Ro provista de tres rampas. La dotación de un almacén polivalente donde se puede efectuar el re-

conocimiento aduanero de mercancías es uno de los últimos logros que, junto al Puerto de Inspección Fronterizo (PIF), permite ofrecer al cliente unos buenos servicios.

La dársena comercial posee unas excelentes instalaciones para el almacenamiento del pescado, ya que el puerto pesquero tiene un considerable movimiento, estas infraestructuras son completadas con un complejo de reparaciones de buques, propiedad de la sociedad Astilleros Españoles S.A., que dispone de dos diques secos de reparaciones, uno construido en 1945, que se ocupa de los barcos de menor dimensión y otro que data de 1975, en el que se atiende a los de mayor capacidad.

La dársena de la Zona Franca se sitúa junto al Puente de Carranza. Sus muelles se construyeron al amparo del Decreto de la creación del Consorcio, que la gestionaría desde su constitución en 1948, hasta que pasa a formar parte del grupo de puertos de la Bahía de Cádiz. Sus instalaciones se encuentran en permanente estado de mejoras, para atender a los incrementos del tráfico que han tenido lugar en los últimos años.

La expansión del puerto de Cádiz se llevaría a cabo en la otra orilla de la Bahía, buscando un lugar que estuviera perfectamente conectado con otros medios de transporte y en el que fuera factible la ampliación de los tráficos, por la dársena más próxima al casco antiguo de la ciudad. Desde 1988, que comienza su construcción, hasta al día de hoy, constituye otro ámbito que completa la oferta de servicios que se prestan en el espacio portuario gaditano.

La desembocadura del río Guadalete sirve para albergar la rada que, a orillas de la ciudad del Puerto de Santa María, imprime ese carácter marinero que tiene la localidad. En la margen derecha se alojan los barcos pesqueros que se encuentran inactivos y en la margen izquierda se sitúa el actual puerto comercial y el nuevo puerto pesquero, de gran interés este último por el tipo de producto que comercializa, mariscos y crustáceos de un alto valor en el mercado, disponiendo de un puerto deportivo de considerable proyección turística, con capacidad para albergar 860 embarcaciones, al que se le reconoce con el nombre de *Puerto Sherry*.³²

Los puertos de la Bahía gaditana gozan de un gran interés, fruto de los distintas líneas en las que se trabaja, para ampliar su estima y el reconocimiento de los servicios que presta, indicador que se traduce en múltiples actuaciones sobre todos los ámbitos comerciales, pero también lúdicos-deportivos, como lo demuestra el que fueran protagonistas de un acontecimiento náutico único, la Gran

³² La evolución del puerto en los últimos años, y el impacto económico que ejerce en su entorno puede reconocerse en J.M. Barragán Muñoz, *Los Puertos de la Bahía de Cádiz...*, op. cit., II Parte, pp. 205-400. Y recientemente en J.M. Rey Juliá (Dir), *Evaluación del impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz*, Cádiz, Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, 2002.

Regata Colón que se celebraría en la ciudad de Cádiz, campeonato mundial que dibujó en sus aguas la irreplicable figura de grandes veleros, bergantines y goletas, ofreciendo una imagen portuaria, testigo de la semblanza que siempre tuvo la Bahía de Cádiz.

3.3.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³³

Los puertos de la Bahía de Cádiz han representado a lo largo de la historia comercial de la navegación española núcleos de una gran proyección. La investigación que ha tratado de sacar a la luz su evolución, ha gozado de registros a nivel cuantitativo de una gran profundidad, en base a las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto.

El esquema de trabajo obliga en el caso de la Bahía de Cádiz a un cierto detenimiento por los grandes capítulos mercantiles, que tuvieron en este espacio y a nivel portuario un escenario privilegiado. Ese recorrido histórico se ha basado en las múltiples publicaciones existentes, y llegado el siglo XX, se le ha dado prioridad informativa a las Memorias editadas por la Junta de Obras. Un rápido repaso a las informaciones que albergan, implica dejar de manifiesto que en los primeros años del mencionado siglo XX, es incomparablemente mayor la atención que se le presta al *"Estado y progreso de las obras"* que a las cuestiones de Tráfico, aunque éste goza como pocos puertos de una descripción exhaustiva de los productos más significados comercialmente.

La estructura común a estos documentos comenzaba por un detalle minucioso de las obras, ya fueran las nuevas, ya implicara la reparación y conservación de las instalaciones, así como las de carácter extraordinario, por otro lado, se informaba de la cuenta general de Ingresos y Gastos, que precedía al informe de los datos estadísticos relativos al tráfico de buques y de pasajeros, así como las cifras alusivas al movimiento de mercancías.

La construcción de series de principales productos que entran y salen del puerto de Cádiz, se perfilan para un buen número de años, aunque sólo en los comprendidos entre 1908 y 1915 puede conocerse el que se lleva a efecto en régimen de exterior y de cabotaje, a partir de ahí, la Memoria comprensiva de los años 1916 a 1922-23, lo que aporta son las entradas y salidas de mercancías.

El documento referido a los años 1925-1928 y la Memoria correspondiente a 1929-1931 continúan en la línea de la anterior, escogiéndose ciertos momentos significativos para el trazado de la semblanza mercantil del puerto de Cádiz, en el que puede valorarse desde 1910 a 1930, los productos que mejor representan el tráfico en las primeras décadas del siglo XX.

En adelante, los registros editados por la Junta de Obras escasean, por lo que el análisis se ha continuado utilizando otras fuentes, si bien, cuando ha sido posible, se han empleado testimonios contemporáneos al tiempo estudiado, tal es el caso del documento que se publica tras el premio concedido en los juegos florales de 1895, relativo al interés comercial e industrial de Cádiz, o la conferencia pronunciada por D. Marciano Martínez Catena, en la década de los años cincuenta del siglo XX, a la sazón director del puerto de Cádiz e ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que dirigiría uno de los planes de reforma del mencionado recinto.

En lo concerniente al movimiento de buques, pasajeros y la pesca, destacar que son indicadores que se trasladarán a este estudio, dejando al descubierto la evolución del puerto, cuyo análisis se efectuará gracias a las monografías, textos y artículos, de época y recientes, considerando para las últimas décadas las cifras aportadas por el Ente Público Puertos del Estado. La interpretación de estos datos ha sido facilitada por el texto *Evolución del impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz*, en el que se revela las claves actuales y de futuro de los puertos gaditanos.

³³ Queremos agradecer las muestras de colaboración recibidas por parte de la Autoridad Portuaria de los puertos gaditanos, especialmente, entre otros, de D. Juan Gómez Alcántara, que ha provisto del material necesario para completar adecuadamente la investigación. De igual modo, ha de significarse la gran ayuda prestada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, que ha atendido nuestras peticiones, enviando publicaciones referidas al tema central del estudio.

3.3.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1908-2000)

El movimiento de las mercancías va a ser analizado en el cuadro 1 y en los gráficos 1A y 1B. En primer lugar, se ha construido la serie de las mercancías cargadas-descargadas para el período 1908-2000, de cuyos datos se deduce un predominio de las mercancías embarcadas respecto a las desembarcadas, situación que tiene su reflejo en el gráfico 1A, observándose este rasgo de su comercio hasta los años treinta, en donde se pierde este detalle, que no se advierte de nuevo hasta los años sesenta.

En las Memorias publicadas a principios del siglo XX se deduce la mayor cuantía del tráfico exterior frente al cabotaje, lo que otorga a este puerto un marcado carácter en el ámbito de salida de productos al extranjero, tanto a otros puertos europeos, principalmente Inglaterra, como a Sudamérica; sin embargo, desde la óptica de las entradas, hay un cierto equilibrio entre tráfico exterior y cabotaje, lo que puede ser debido al funcionamiento como puerto intermedio, por tanto, de los envíos de otros puertos en el tránsito de mercancías hacia al exterior.

Esta primera etapa representa un gran período de modernización, aunque progresivamente se entra en una fase de declive a medida que avanza el tiempo, consecuencia del desastre económico que acarrearía la pérdida de las colonias, dejándose vislumbrar en otros puertos y en Cádiz, un retroceso mercantil y marítimo que progresivamente se asienta. La consulta del cuadro 1 deja traslucir un monto total de tráfico, que no recuperará los niveles comerciales de comienzos del siglo XX hasta los años setenta.

A partir de ahí, puede hablarse nuevamente de dinamismo económico, en el que las cifras relativas al tráfico, con el detalle del volumen de mercancías cargadas y descargadas, reflejará la incidencia de los planes de obras, proyectándose en el puerto de Cádiz y percibiéndose un crecimiento que se constata a partir de la década de los años sesenta, alcanzando por primera vez y de manera continuada en 1974 el millón de toneladas, y progresando en el volumen global de tráfico, que guarda en los últimos tiempos una gran armonía, pues las mercancías entradas y salidas mantienen niveles similares de tráfico.

3.3.3.1. Principales productos en cabotaje y exterior (1910/1930)

Los puertos de la Bahía de Cádiz disponen de Memorias que permiten conocer las directrices generales de su tráfico, si bien, en este tiempo correspondiente a la primera parte del siglo XX, los datos informan del movimiento relativo al puerto de Cádiz.

La metodología seguida debe puntualizarse, a fin de delimitar las características esenciales del comercio efectuado en algunos años que se han escogido, para los que se puede trazar la serie de principales productos. Se han tomado las referencias de 1910 y 1915, atendiendo al cabotaje y al exterior, y a partir de ahí, para 1920, 1925 y 1930 se ha trasladado el monto de las salidas y de las entradas, ya que las cifras originales no expresan el pertinente desglose.

Los pasos que se han dado para concretar el tráfico principal son los siguientes:

1. Considerar el movimiento de mercancías cuando rebasa el millón de kilogramos, en cualquiera de los apartados previstos, esto es, si son cabotajes o sin son partidas de exterior.
2. Trasladar las agrupaciones que ya venían expresadas en las series originales, entre las que se citan “alquitranes y breas”, “abonos”, “cales de todas las clases”, “harinas”, “paja y otros forrajes”, “piedras y tierras para la construcción”. Mencionamos el caso de “higos secos” y el grupo presentado en Memoria de “pasas, higos y dátiles”, que se ha reunido por afinidad.
3. Elaborar grupos de aquellas partidas que pensamos se estudian mejor agrupadas, en cuyo caso se especificarán las consideraciones relativas a su reunión y el peso que tienen cada uno de los elementos que la componen.
4. En todos los apartados se consignan los grupos atendiendo a su semejanza y a veces cuando las partidas son muy significativas o su tratamiento así lo aconseja, se le ha otorgado grupo propio.

5. En los últimos cortes temporales se diversifica la información hasta tal punto, que algunas partidas como “herramientas y máquinas”, suponen la agregación de un conjunto de capítulos, llegándose a contemplar “estados” de hasta 80 denominaciones.
6. La imprecisión en la agrupación de los “abonos” dificulta el proceso de definición, sobre todo cuando se amplía el detalle informativo, complejidad que sugiere concretar solo aquellas partidas que de manera específica aludan a los abonos.
7. Se ha intentado mantener los mismos grupos que se presentan de principales productos para las dos etapas analizadas, salvo cuando los valores en alguna de ellas sean inexistentes o reducidos, como ocurre en el epígrafe de los “despojos” y en “productos petrolíferos”, que sólo tienen cabida en el 2º período.

Los grupos que se han perfilado vendrán definidos en el cuadro 2.1, referido a 1910 y 1915, y en el cuadro 2.2, en el que sólo existe la constancia de entradas y salidas para los años 1920, 1925 y 1930.

En cualquier caso, deberán ser tenidas en cuenta las siguientes consideraciones, relativas a las agrupaciones que se han precisado, a fin de valorar adecuadamente los datos de tráfico:

- *Aceites*: este grupo presenta una clara diferenciación, en el caso de las entradas se refiere a “aceites vegetales”, con todas sus peculiaridades, y al aceite de oliva en el caso de las salidas.
- *Carbones*: se compone de varios apartados, hay años en el que se habla de “carbón mineral” y “cok y aglomerados”, aunque el peso del segundo elemento es irrelevante, y otros que distinguen hulla, “carbón de retortas” y “demás carbones minerales”, siendo la hulla la que ocupa un volumen prominente.
- *Cebadas y otros cereales*: dispone de una mayor presencia en el subgrupo de otros cereales, pues es el que recoge un conjunto no precisado de mercancías relativas a esta calificación.
- *Envases y pipería*: agrupa a un conjunto de partidas de gran aprecio ligadas a la economía gaditana, pues la provincia es un núcleo vinícola de primer orden en España. Por ello, en vez de anunciarla como envases se le recoge con la denominación principal de pipería, aunque también aporta como elemento esencial los “sacos vacíos”. Destacamos que en los últimos registros este apartado no se cuantifica en kilogramos, sino en unidades por lo que el grupo presenta esta carencia informativa.
- *Frutas*: en esta partida la composición se ha hecho teniendo como base a los apartados que figuran correlativos con la palabra fruta, lo sea fresca o seca, añadiéndole las naranjas. Cuando gozan de un mayor interés se debe a las frutas secas.
- *Hierros, aceros y sus manufacturas*: es un grupo referido a varios elementos, “hierros en barras, ángulos, carriles y flejes” por un lado, y por otro lado “hierro en planchas”. También hay que considerar “alambre”, y “hierro labrado en cualquier forma”, que es en esencia la mercancía de la que depende la importancia de la agrupación. A partir de 1920, se constata que el mayor detalle informativo engrandece la diversidad de mercancías que pertenecen al grupo.
- *Herramientas y maquinaria*: aglutina a un conjunto de elementos, y principalmente a los anunciados, aunque cuando dispone de presencia significativa, lo es en cada año por circunstancias diferenciadas, en los primeros se debe al capítulo de “grúas” y al apartado de “herramientas y maquinaria”, progresivamente, cuando se amplía el detalle ya no existe un elemento básico, salvo el mencionado capítulo genérico.
- *Judías y legumbres secas*: el mayor interés corresponde a las judías secas en los primeros años, invirtiéndose la situación en los últimos registros.
- *Maderas y sus manufacturas, leña*: es un grupo importante debido a un conjunto de partidas, como “postes y palos redondos de madera ordinaria”, “maderas en tablas y tablonés”, “maderas labradas” y “maderas en muebles”. De todas ellas prevalece en interés comercial “maderas en tablas y tablonés”.
- *Pescados, conservas y bacalao*: agrupación que traslada una gran diversidad de elementos, desde las conservas en general y en particular de pescados, a los “peces”, que figuran espe-

cialmente como “bacalao” o “pescados salpescados”, también “los pecados salados” gozan de aprecio mercantil. Cuando el grupo es relevante, lo es principalmente por el apartado de “conservas”, a veces las define y otras veces no.

- *Productos químicos*: conforman una agrupación de varias mercancías, que tienen el denominador común de albergar en su enunciado dicho nombre, si bien, no se ha configurado por partidas que puedan suponer en última instancia esta consideración, ya que hay muchas de ellas de difícil adjudicación a uno de los grupos existentes, o simplemente pueden pertenecer a más de una.
- *Tabacos*: recoge “en rama” y “elaborado”, especialmente la importancia corresponde al apartado “en rama”.
- *Tejas, azulejos y losetas*: presenta “baldosas y ladrillos de barro ordinario”, “ladrillos refractarios”, y “objetos de barro fino en chimeneas, inodoros, jarrones”, etc., en la que principalmente destaca la primera partida anunciada.
- *Tejidos*: en el que junto a los “tejidos”, que son las mercancías de mayor tráfico, figuran la “pasamanería”, “hilaza de yute” y “jarcia y cordelería” y otros afines.
- *Vinos*: es un grupo que representa otra de las claves de la economía gaditana, por ello sobresalen especialmente la partida “vino en pipas” y “vino en botellas”, pero se recoge de igual modo otros apartados como “aguardiente y licores” y los “vinos blancos”, “vinos jerezanos”. Son todos elementos sobresalientes en tráfico, que junto con los “vinagres” y “aguas minerales” configuran esta agrupación.

Algunas partidas no figuran como integrantes de ese comercio principal, al carecer del volumen mínimo que determina la pertenencia a uno de los grupos establecidos, y sin embargo gozan de un interés al tener representación y continuidad en los datos. En las entradas podrían referirse el “azufre refinado” y entre los productos alimenticios se encontrarían los “tomates”, que prácticamente alcanzan la cota establecida en varios años. Y en las salidas significamos las aceitunas y las castañas, por reunir esa calificación de ser un producto que sale con habitualidad del recinto portuario.

Antes de comentar los datos, señalar algunas referencias de momentos anteriores, como antecedentes del estudio que efectuaremos, así pues, a principios del siglo dieciocho, “... las mercancías siguieron siendo las mismas: las tradicionales materias tintóreas; el cacao y el azúcar; cueros, añil, yute, algodón, café, tabaco, caoba, cobre, etc.”.³⁴

La pérdida de las colonias cambiaría el sentido comercial de la Bahía de Cádiz y las estadísticas consultadas permiten establecer una serie de puntualizaciones, relativas al comercio que principalmente se desarrolla en la plaza, si bien, debe saberse que los totales que se presentan en cada año, corresponden a la suma de los kilogramos de mercancías movidas, dejando expresado los litros del grupo “vínico” de manera diferenciada.

Así pues, el cuadro 2.1 muestra que en el cómputo de las descargas prevalecen los carbones, tanto en el capítulo del cabotaje como en exterior, polarizando más de la mitad del volumen de mercancía movida. También debe mencionarse el tráfico que genera una de las industrias que más han marcado la trayectoria de crecimiento de Cádiz y localidades próximas, nos estamos refiriendo al trascendente capítulo de los vinos, pues tanto en 1910 como en 1915 se observa la presencia de entradas en el puerto de duelas y traviesas, para satisfacción de esa industria vinícola.

El “tabaco” y “alquitranes y breas”, son grupos significativos en las importaciones, al igual que las “maderas y sus manufacturas y leña”; en cabotaje de entrada será la agrupación de “pescados, conservas y bacalao” una de las que especialmente se signifiquen.

La tradición mercantil en Gades ya otorgaba un capítulo de relieve al tráfico de la sal, pues representaba una vía de conservación de los alimentos, que en siglos posteriores se mantiene y evolucio-

³⁴ M. Retegui y Bensusan, *Cádiz en 1820. Estudio histórico y defensa de su comercio marítimo*, Cádiz, C.O.C.I.N.C., 1986, p. 75.

na. Por ello, se aprecia en las salidas de mercancías la gran concentración existente en torno a la sal común, constituyéndose en el producto “estrella”, especialmente en la exportación, siendo los vinos y los “envase y pipería” los otros elementos que pueden ser considerados referentes en este tráfico.

Una descripción de las partidas que gozan de un mayor aprecio mercantil y que afecta al tráfico de cabotaje de salida serán las habas secas, el trigo, tabacos y salvado, también los garbanzos y el grupo de “pescados, conservas y bacalao”, los que adquieren un nivel junto a los ya citados para el exterior, los vinos y la pipería.

En el cuadro 2.2 se ha recogido el volumen de mercancías cargadas-descargadas para los años 1920-1925-1930. En todos ellos, sigue siendo el carbón el producto más significativo en lo que a entradas se refiere, seguido de duelas, tabacos y “alquitranes y breas”; mencionar también el trigo en 1920 y las traviesas y las duelas en 1930, en las que se especifica que se refieren a traviesas para la construcción de ferrocarriles.

En las salidas de mercancías seguirá siendo referente la sal común, a gran distancia del resto, puesto que en estos años se encuentra entre el 70 y el 80% del total de mercancías que salen. A continuación, habría que indicar el grupo genérico de vinos, en el que el capítulo de los caldos de Jerez goza de una primacía, junto a los blancos en pipas, los licores y el coñac. La pipería y los elementos que pueden “contener”, figuran como mercancías de gran movimiento para el puerto, así como la “paja y otros forrajes” en 1920 y singularmente los pescados y conservas, alcanzando algunos años una notoriedad que deja traslucir el relieve de esta actividad en el conjunto de la economía gaditana.

Se ha presentado en los gráficos 2.1 y 2.2 una agrupación sintética para los años estudiados, reflejando conjuntamente los productos que destacan de una forma determinante respecto de los demás, y de nuevo en este caso debemos hablar de la sal común, pues con un 83% sobre el total de mercancía cargada, es el más representativo del comercio portuario, los vinos le siguen a gran distancia con un 6%. En el capítulo de mercancías descargadas serán los carbones los que figuran con un mayor interés, pues concentran el 48% de las entradas y, a partir de ahí, se tienen en cuenta una diversidad de productos, que muestran la proporción que les corresponde sobre el tráfico a nivel general.

La serie que se presenta en el cuadro 2.3 es ilustrativa de la realidad mercantil del puerto de Cádiz, que tiene su expresión en el gráfico 3, donde pueden reconocerse los grandes capítulos comerciales desde 1932 hasta 1960, contemplando el tráfico de mercancías según su presentación, atendiendo, tal como se recogen en las estadísticas originales, a los muelles de servicio y por instalaciones del servicio, observándose que el primer apartado es el que aporta al tráfico portuario los mayores niveles de movimiento, pues la mercancía general es el capítulo principal, cuya tendencia puede apreciarse en mejor medida en el gráfico 3.

3.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El tráfico exterior en los puertos gaditanos en las últimas décadas se traslada a los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2. Las importaciones siguen mostrando un referente principal en el “carbón y coque de petróleo”, es el epígrafe que en mayor o menor medida está presente en la época que se analiza, contribuyendo de forma decisiva la denominada “minisiderurgia sevillana”, que utiliza el puerto de Cádiz para la entrada de las materias primas que le son necesarias.

Ha de significarse que uno de los rasgos que mejor define el tráfico exterior de entrada, es la diversidad de productos que forman parte del cómputo general a medida que se avanza en el tiempo, en el capítulo de los alimentos destacan “cereales y sus harinas”, “frutas, hortalizas y legumbres”, “pescado congelado”, son elementos que deben tenerse en cuenta, como el “tabaco, cacao y café”; además, figuran con una cierta relevancia “cemento y clinker”, “productos petrolíferos refinados”, etc.

En las exportaciones se distinguen dos etapas, la primera abarca aproximadamente hasta mitad de los años ochenta, en la que el “cemento y clinker” y los “vinos, bebidas, alcoholes y derivados”, conforman los grupos de productos más relevantes en el tráfico exterior de salida. En el primer caso, es la producción de la fábrica jerezana Cementos Alba la que polariza este tráfico, y en el segundo, como resulta evidente, son las bodegas de la zona.

La siguiente etapa cubriría desde la segunda parte de la década de los ochenta hasta el final del siglo XX, reflejando distintos matices del tráfico, y la pujanza de otros productos que adquieren ahora un mayor protagonismo como “aceites y grasas”, “materiales de construcción”, “cereales y sus harinas” y “otros productos alimenticios”.

En síntesis, los puertos de la Bahía de Cádiz se configuran como enclaves que dan salida al exterior de los productos de la campiña gaditana y alrededores, incluso de la zona extremeña. Un hecho que básicamente ha influido en esta situación, ha sido el aumento del tonelaje de los buques, que ha dificultado el acceso por el río Guadalquivir al puerto sevillano, por ello, en los últimos años, están siendo utilizados como núcleos que intervienen en los procesos de exportación de productos como el azúcar, pulpa de remolacha, aceitunas y concentrado de tomate, entre otros.³⁵

3.3.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1909-2000)

La información concerniente al movimiento de buques se recoge en el cuadro 3.1, reflejando el número y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), con la distinción entre vapores y veleros entre 1909 y 1931. El tratamiento de las cifras muestra el predominio del número de vapores frente a veleros, proceso que se acentúa en los últimos años considerados, llegando en el año 1930 y 1931 a que prácticamente el tráfico a vela haya desaparecido.

La definitiva constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz quiso estimular el movimiento en el puerto, ya que en aquellos momentos la mayor parte de los buques que arribaban a la ciudad gaditana, quedaban fondeados en su Bahía, por lo que las operaciones de carga y descarga resultaban dificultosas, siendo necesario el uso de embarcaciones auxiliares y la supeditación de los trabajos a las mareas.³⁶

El cuadro 3.2 analiza el siglo XX desde la perspectiva del “buque”, la trayectoria de crecimiento numérico y los indicadores de las Toneladas de Registro Bruto, junto a la información que se dispone del movimiento de mercancías, dejan elaborar los ratios que simbolizan la evolución del puerto, para lo cual se perfilará el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.).

En cuanto a las T.R.B. se aprecian los siguientes rasgos, por un lado, que estas siguen desde el principio una tónica ligeramente alcista, troncada en los años treinta y cuarenta por las coyunturas internas y externas; por otro lado, se ve como tras el inicio de recuperación en los años cincuenta, ésta se hace mucho más acusada a partir de la década de los años sesenta, que es coincidente con el fin del periodo autárquico a nivel nacional.

El importante crecimiento en el total de toneladas es un rasgo digno de ser considerado, sobre todo desde mediados de los años setenta, alza que se reflejará en el T.M.B. y en la C.M.B., dejando constancia en los gráficos 9 y 10.

No obstante, hay que matizar que en lo concerniente al número de buques y a las T.R.B., se contabilizan los que se reparan en Astilleros Españoles, los petroleros que utilizan las instalaciones de Delta para desgasificar o limpiar tanques, y también los que buscan el abrigo en la Bahía y no hacen operaciones comerciales; provocando que puedan existir algunos desvíos de las cifras no consecuentes con la realidad.

3.3.5. PASAJEROS (1908/2000)

El tráfico de pasajeros de la Bahía de Cádiz se presenta en los cuadros 4.1 y 4.2; en el primero, cuadro 4.1, se ha trasladado el número de pasajeros a nivel global desde 1908 a 1960, en el segundo,

³⁵ M. Barragán Muñoz, *Los Puertos de la Bahía de Cádiz...*, op. cit., pp. 520-550.

³⁶ R. Ponce Calvo y F. Ponce Cordones, *El Puerto de la Bahía de Cádiz...*, op. cit. Este trabajo detalla los tipos de buques que entran y salen, relación de compañías a la que pertenecen, etc... Ver la obra citada en pp. 95-128.

cuadro 4.2, se recoge el movimiento de pasajeros por cabotaje y exterior, así como tránsito y local o Bahía, desde el año 1961 hasta final de siglo XX.

En general, puede afirmarse que hasta mediados del siglo XIX, las líneas regulares de navegación no aparecen con una estructura organizativa parecida a las que tienen en la actualidad. A pesar de ciertas oscilaciones en este tráfico no existe distorsiones significativas en los datos, los primeros registros apuntan a un cierto crecimiento, la crisis de los años treinta y cuarenta y la posterior estabilización y consolidación en los cincuenta influye en la actividad comercial, pero no determina la evolución del número de pasajeros, pues los grandes conflictos bélicos provocarán que en cierto modo y para este tiempo, sean más seguras las aguas para la navegación, repercutiendo positivamente en este tráfico.

El cuadro 4.2 deja vislumbrar la evolución del movimiento de pasajeros para las últimas décadas del siglo XX. El tráfico de cabotaje refleja de forma primordial el tránsito con Canarias, apreciándose en la década de los noventa un descenso acusado por la competencia de otros medios de transporte, como es el caso del avión; además, el número de entradas es algo inferior a las salidas, lo que puede tener su explicación en el hecho de que la vuelta del Archipiélago, a veces se haga en este tipo de transporte. En cuanto al tráfico de exterior está vinculado a la escala de buques-turistas, y está sujeto a múltiples oscilaciones, presentando un marcado carácter estacional.

El tráfico de Bahía sigue con unos valores muy estables, se corresponde con el que se lleva a efecto entre Cádiz y el Puerto de Santa María, y podíamos decir que responde más a una tradición que envuelve a este desplazamiento de un cierto “romanticismo”, que a unas líneas que reporten una rentabilidad económica, al margen de otras consideraciones que puedan observarse, en conjunción a otras propuestas de tipo “turístico”.

3.3.6. PESCA (1929-2000)

La pesca ha representado en la costa gaditana una actividad trascendente a lo largo de su historia. Los datos que se aportan quedarán comprendidos en el cuadro 5.1, donde se relaciona el volumen de pesca fresca desde 1929 al año 1960 y el cuadro 5.2, en el que se expresa un mayor detalle, atendiendo a las principales especies capturadas, así como las cifras alusivas a la pesca congelada, desde el año 1961 hasta el final del siglo XX, dejando al descubierto el valor en 1ª venta y por tonelada, cuestiones que pueden visualizarse en los gráficos 11 y 12.

Las cifras del cuadro 5.1 puntualizan el continuo y moderado crecimiento que se observa hasta la mediación de los años sesenta, para a partir de esa fecha invertir el proceso ya que, tras un ligero estancamiento, se inicia un descenso de las toneladas de pesca.

Ahora bien, el declive experimentado en los últimos años, aparece a nivel general más tarde, pues aunque baja el computo total de pesca fresca, no lo hará el total de pesca descargada, ya que en las siguientes décadas las cifras las sostiene el capítulo de “congelada”, tal como se desprende de la contemplación del cuadro 5.2.

El mencionado descenso de la tipología congelada se muestra como consecuencia de la marcha de la flota congeladora a otros puertos, operando en aquellos núcleos en los que se torna más rentable su proceso de comercialización. De igual modo, resaltar que los continuos problemas con los caladeros marroquíes es una de las causas que más influyen en la bajada del volumen total de pesca capturada.

El considerable valor en venta que se alcanza en relación con el volumen total de pesca, es un dato a tener en cuenta y responde al elevado precio que tienen las especies, especialmente los crustáceos. Y es que la tradición marítima y pesquera de la provincia de Cádiz data de siglos, representando tiempo atrás una de las ocupaciones más arraigadas en la sociedad, con etapas de esplendor y de crisis a lo largo del siglo XX, y en los últimos años con un proceso que deja constancia de otras actividades de mayor interés. Una valoración concluyente es que a principios de los años ochenta, que no es un

momento excepcional, su aportación al total nacional era de un 6% en el número de barcos y un 9% en las T.R.B, lo que evidencia el relieve que alcanza esta actividad.³⁷

3.3.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Las tablas 1 a 6 sintetizan la evolución de las variables más significativas del tráfico gaditano en las últimas décadas del siglo XX.

El tráfico a nivel global y sus principales epígrafes, que relacionan el movimiento de cabotaje y exterior, es la información que se traslada a la tabla 1, y salta a la vista que salvo el período 1983-87, el tráfico exterior ha sido siempre superior al de cabotaje.

La tabla 2 indica el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas dentro del tráfico exterior, en el que han predominado las exportaciones, a excepción de la década inicial y en el último año de los contemplados. A esta situación ha contribuido, tal como en momento se comentó, que el puerto de Cádiz se esté utilizando como abastecedor de materias primas de la industria sevillana, a medida que los problemas de navegación se han ido acrecentando, y los buques de mayor porte encuentran dificultades para navegar a lo largo del río Guadalquivir.

El tráfico de mercancías según su presentación se relaciona en la tabla 3, apreciándose que se está en una zona en la que no existe alta especialización en un tipo o modalidad de producto, puesto que es la mercancía general la que alcanza los valores más elevados, salvo el período 1983-87, en el que los graneles líquidos conforman un capítulo significativo.

El volumen de pesca, avituallamiento y tráfico local son los registros que alberga la tabla 4, de la que se infiere que sólo éste último puede considerarse relevante, atendiendo a los datos de la última década, ya que no se ha dispuesto de información en todos los años.

La tabla 5 recoge el tráfico de mercancías en contenedores, y el índice de contenerización. La Bahía de Cádiz goza de una estratégica situación geográfica, siendo frecuente la utilización de sus servicios en las grandes rutas comerciales, por lo que el transporte de mercancía en contenedores va aumentando, hasta los años iniciales de la década de los ochenta, en donde el índice de contenerización llega a situarse alrededor del 70%. A partir de ese momento, se produce un ligero descenso, que se ha hecho más acusado en los años centrales de la década de los noventa, posiblemente debido a la competencia que ejerce el puerto de Algeciras, al que su proximidad y ubicación le permite canalizar una parte sustancial de este tráfico.

En relación al número de TEUS por contenedor destacar que aumenta gracias a las nuevas tecnologías, pasando a ser generalmente de 40 pies en vez de 20. No puede olvidarse que una de las consecuencias que origina un elevado índice, es que la mano de obra directa empleada sea sensiblemente menor, que en los lugares en los que se manipule la carga por medios o mecanismos convencionales.

La tabla 6 contempla otros datos de interés como son los pasajeros, buques y sus Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). Reflejar como circunstancia más significativa, que los pasajeros descienden de forma apreciable en los años noventa, pues estamos hablando de un tráfico marítimo que, salvo por el tránsito de los cruceros, sólo se refiere al que se efectúa con el Archipiélago Canario, y éste como ya se ha mencionado es cada día menor.

3.3.8. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE BAHÍA DE CÁDIZ (1989-2000)

El análisis de la trayectoria de crecimiento de los puertos de la Bahía de Cádiz, gestionados actualmente por una única Autoridad Portuaria, es factible realizarlo si puede conocerse la contribución que cada uno de los núcleos aporta al conjunto. En términos comparativos se valorará adecuada-

³⁷ M. Barragán Muñoz, *Los Puertos de la Bahía de Cádiz...*, op. cit., pp. 353-354.

mente a través del cuadro 6, donde quedarán expresadas las variables más significativas de los distintos puertos que conforman la llamada Bahía de Cádiz, para el período comprendido entre 1989 y el año 2000.³⁸

Los puertos de Bahía de Cádiz se encuentran a la mediación en el ranking que representa el conjunto de puertos de interés general, quizás donde su posición es más relevante es en los capítulos de la pesca, avituallamiento y mercancía general.

En valores relativos el tráfico total supone cerca del 9% del total de Andalucía y un 2,5% del total nacional, sobresale concretamente la pesca, pues supera el 50% sobre el conjunto del sector en Andalucía y casi alcanza el 9% respecto del total nacional.

La comparación entre los enclaves que conforman esta Autoridad Portuaria, permite hacer las siguientes puntualizaciones, por un lado y con relación a Cádiz, constatar que polariza más de la mitad de todo el movimiento que alcanzan las distintas variables, salvo excepciones puntuales como acontece con los graneles, destacando el capítulo concerniente a la mercancía en contenedores, que desde 1994 computa prácticamente el 100%, al igual que la mercancía general que se sitúa en valores superiores al 80%.

En cuanto a los graneles líquidos habría que señalar que se concentran en los núcleos portuarios de Rota y Zona Franca, mientras los sólidos, que en los primeros años contemplados se repartían entre el puerto de Santa María y la Zona Franca, pasará a partir de 1996 a ser La Cabezuela el que absorba el que tenía lugar en el puerto de Santa María.

Hay que resaltar como La Cabezuela, a medida que se avanza en la década de los años noventa, va adquiriendo mayor peso específico en el porcentaje que mueve sobre el total de mercancía, de forma principal por el incremento en el volumen de graneles y por el futuro potencial en mercancía en contenedores.

A la vista de estos datos afirmamos que se está produciendo una cierta especialización por puertos, concentrando Cádiz la mercancía en general y, por ahora, contenedores, compartiendo con el puerto de Santa María la pesca, mientras que los referentes en los graneles serán los núcleos de la Zona Franca y Cabezuela, este último progresando tanto en lo concerniente a los sólidos como por lo que respecta a los líquidos. No obstante, sigue siendo muy significativo el gran peso específico que ostenta Cádiz en el número de buques, respecto a los demás enclaves que conforman la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, ya que alberga las tres cuartas partes del total de este tráfico.

REGISTRO DE MEMORIAS

1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916/1922-23, 1925-1928, 1929-1931, 1930-1957, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertocadiz.com>

ABREVIATURAS

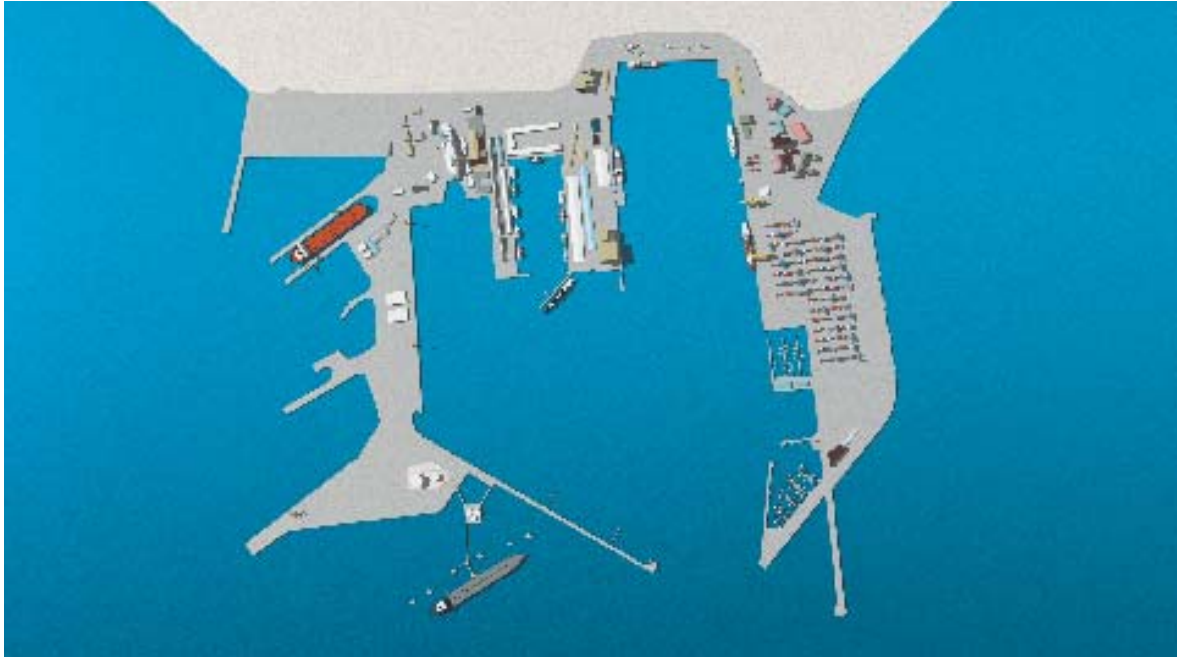
C.O.C.I.N.C.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz.

J.O.P.C.- Junta de Obras del Puerto de Cádiz.

A.P.C.- Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.

A.J.O.P.C.- Archivo de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz.

³⁸ Los distintos núcleos portuarios pueden ser analizados en un interesante artículo de J.M. Barragán Muñoz, "Integración territorial del Puerto Bahía de Cádiz", en *Revista de Estudios Geográficos* n.º 198, enero-marzo, 1990, pp. 7-31.



Infografía del Puerto de Cádiz. Año 2004

Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1908-2000) Toneladas

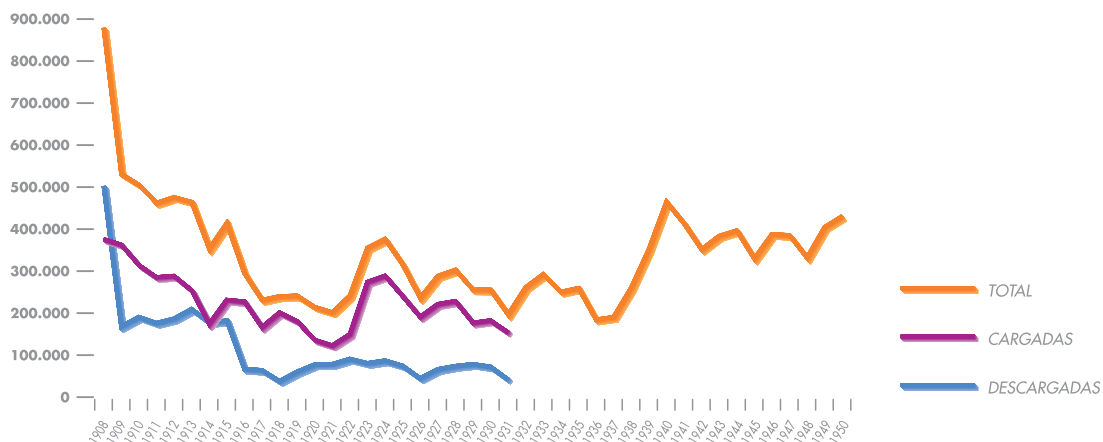
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1908	376.470	502.780	879.250	1955			665.000
1909	363.226	168.688	531.914	1956			843.000
1910	314.796	191.163	505.959	1957			1.131.000
1911	285.819	176.790	462.609	1958			727.000
1912	288.955	187.312	476.267	1959			502.000
1913	254.923	210.114	465.037	1960			635.000
1914	174.672	178.882	353.554	1961	188.524	267.625	456.149
1915	231.938	182.662	414.600	1962	178.183	324.880	503.063
1916	227.907	67.428	295.335	1963	172.955	311.606	484.561
1917	166.804	64.694	231.498	1964	201.878	295.210	497.088
1918	201.728	38.768	240.496	1965	172.313	320.128	492.441
1919	180.969	60.926	241.895	1966	197.428	383.124	580.552
1920	136.782	78.192	214.974	1967	207.770	320.772	528.542
1921	123.224	79.021	202.245	1968	228.108	275.455	503.563
1922	150.252	91.551	241.803	1969	316.463	312.795	629.258
1923	274.570	81.249	355.819	1970	296.869	316.776	613.645
1924	289.254	87.593	376.847	1971	333.291	274.214	607.505
1925	240.754	75.242	315.996	1972	480.552	329.246	809.798
1926	191.307	45.322	236.629	1973	549.019	358.110	907.129
1927	221.829	66.859	288.688	1974	586.337	526.340	1.112.677
1928	228.963	74.466	303.429	1975	561.866	484.483	1.046.349
1929	177.356	78.975	256.331	1976	898.943	365.584	1.264.527
1930	183.070	72.881	255.951	1977	1.194.990	505.697	1.700.687
1931	154.493	42.556	197.049	1978	1.143.698	354.910	1.498.608
1932			262.000	1979	1.014.287	437.028	1.451.315
1933			293.000	1980	1.064.416	491.399	1.555.815
1934			251.000	1981	1.175.186	575.602	1.750.788
1935			260.000	1982	1.119.498	1.277.369	2.396.867
1936			185.000	1983	2.226.255	2.097.559	4.323.814
1937			191.000	1984	1.334.222	2.272.862	3.607.084
1938			261.000	1985	1.382.193	2.139.885	3.522.078
1939			352.000	1986	1.149.898	2.715.431	3.865.329
1940			465.000	1987	1.266.616	2.892.034	4.158.650
1941			414.000	1988	1.431.155	1.467.621	2.898.776
1942			352.000	1989	1.320.086	1.107.781	2.427.867
1943			384.000	1990	1.457.205	1.362.196	2.819.401
1944			397.000	1991	1.410.022	1.414.814	2.824.836
1945			330.000	1992	1.563.964	1.229.285	2.793.249
1946			388.000	1993	2.068.626	1.409.630	3.478.256
1947			386.000	1994	2.356.928	1.512.150	3.869.078
1948			332.000	1995	1.972.561	2.644.843	4.617.404
1949			405.000	1996	2.025.236	1.490.024	3.515.260
1950			431.000	1997	1.880.913	1.286.013	3.166.926
1951			362.000	1998	2.023.710	1.657.620	3.681.330
1952			332.000	1999	1.899.188	1.812.380	3.711.568
1953			373.000	2000	2.094.095	2.395.573	4.489.668
1954			301.000				

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

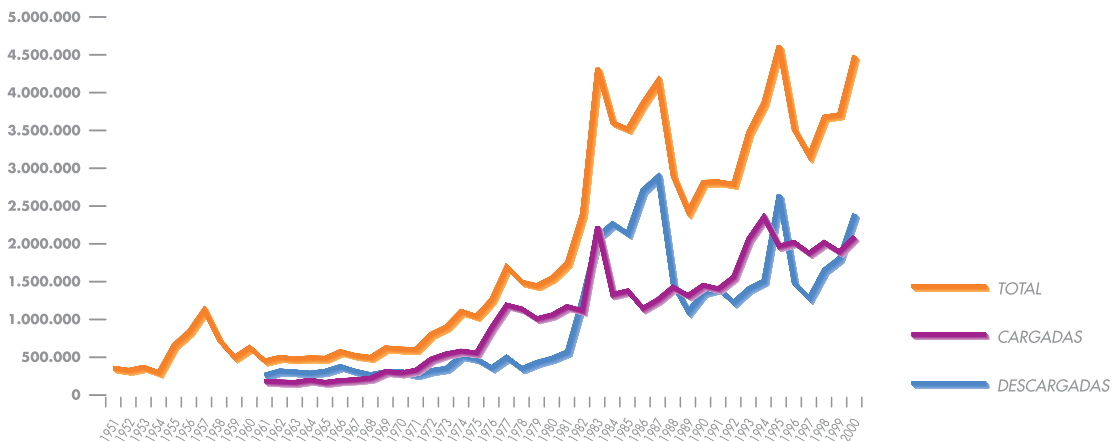
Nota: Hasta 1982 aparecen los datos del puerto de Cádiz y del Puerto de Santa María. A partir de 1983 también figuran los de Rota, Zona Franca y Cabezuola.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1908-1950)



Fuente: Cuadro I.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1951-2000)



Fuente: Cuadro I.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Bahía de Cádiz (1910/1915) Toneladas

Productos	1910						Total tráfico
	Descargados			Cargados			
	Cabotaje entrada	Importación	Total	Cabotaje salida	Exportación	Total	
Alquitranes y brea	58.228	4.309.885	4.368.113	65.869		65.869	4.433.982
Abonos		1.596.089	1.596.089	10.352	52.235	62.587	1.658.676
Aceites	242.582	178	242.760	479.560	347.127	826.687	1.069.447
Alpiste				143.347	292.921	436.268	436.268
Arroz	1.104.019		1.104.019	16.625	17.776	34.401	1.138.420
Azúcar	377.200	4.776	381.976	1.913		1.913	383.889
Café	68.364	532.238	600.602	765		765	601.367
Cales de todas clases	4.070.258	954.923	5.025.181	35.875		35.875	5.061.056
Carbones	58.519.200	55.821.089	114.340.289	75.220	463.555	538.775	114.879.064
Cebadas y otros cereales	343.160		343.160	987.513	6.960	994.473	1.337.633
Duelas	25.000	12.270.316	12.295.316	367.930		367.930	12.663.246
Envases: pipería	799.337	71.163	870.500	1.075.409	6.720.291	7.795.700	8.666.200
Frutas	170.120		170.120	101.989	144.925	246.914	417.034
Garbanzos	62.566		62.566	1.219.150	964.551	2.183.701	2.246.267
Harinas	1.586.886	4.031	1.590.917	1.518.753	15.899	1.534.652	3.125.569
Habas secas				7.699.331		7.699.331	7.699.331
Hierros, aceros y sus manufacturas	3.286.595	1.404.854	4.691.449	61.494	279.877	341.371	5.032.820
Herramientas y maquinaria	120.814	313.238	434.052	240.361	58.641	299.002	733.054
Higos secos pasas y dátiles	2.788.556	88.824	2.877.380	681.929	1.233.978	1.915.907	4.793.287
Huevos	154.066	1.538.631	1.692.697				1.692.697
Judías y legumbres secas	1.080.798	23.620	1.104.418	10.169	25.000	35.169	1.139.587
Maderas y sus manufacturas y leña	1.901.955	4.342.030	6.243.985	5.613.909	235.141	5.849.050	12.093.035
Maíz	784.510	3.373.414	4.157.924		11.854	11.854	4.169.778
Paja y otros forrajes				990.400	374.812	1.365.212	1.365.212
Pescados, conservas y bacalao	5.526.187	297.809	5.823.996	834.501	649.756	1.484.257	7.308.253
Piedras y tierras para la construcción	249.402	1.403.923	1.653.325	7.075	178.135	185.210	1.838.535
Productos químicos	545.730	659.022	1.204.752	68.820	150.371	219.191	1.423.943
Patatas	808.915		808.915	1.297.907	351.713	1.649.620	2.458.535
Sal común	47.500	11.167	58.667	14.295.570	231.030.600	245.326.170	245.384.837
Salvado				1.371.980		1.371.980	1.371.980
Tabacos	1.030.109		1.030.109	2.742.807		2.742.807	3.772.916
Tejas, azulejos y losetas	869.072	327.766	1.196.838	57.115	18.104	75.219	1.272.057
Tejidos	1.104.018	178.301	1.282.319	74.703	13.266	87.969	1.370.288
Traviesas		5.766.070	5.766.070	291.400		291.400	6.057.470
Trigo		2.010.245	2.010.245	3.293.152		3.293.152	5.303.397
Vinos	907.412	21.133	928.545	997.799	22.078.324	23.076.123	24.004.668
Resto mercancías	3.839.052	1.366.770	5.205.822	1.539.516	809.537	2.349.053	7.554.875
Total	92.471.611	98.691.505	191.163.116	48.270.208	266.525.349	314.795.557	505.958.673

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Bahía de Cádiz (1910/1915) Toneladas (Continuación)

Productos	1915						Total tráfico
	Descargados			Cargados			
	Cabotaje entrada	Importación	Total	Cabotaje salida	Exportación	Total	
Alquitranes y brea	217.723	8.221.856	8.439.579	23.732	3.862	27.594	8.467.173
Abonos	223.015	89.626	312.641	179.438	39.503	218.941	531.582
Aceites	242.582	178	242.760	479.560	347.127	826.687	1.069.447
Alpiste	2.475		2.475	312.712	955.578	1.268.290	1.270.765
Arroz	1.556.096		1.556.096	2.042	15.968	18.010	1.574.106
Azúcar	2.075.757	1.016	2.076.773	9.380	13.525	22.905	2.099.678
Café	37.829	531.020	568.849	8.738	791	9.529	578.378
Cales de todas clases		154.750	154.750				154.750
Carbones	67.912.363	37.051.830	104.964.193	224.264	404.131	628.395	105.592.588
Cebadas y otros cereales	746.491		746.491	40.925	1.176.714	1.217.639	1.964.130
Duelas	136.600	8.900.187	9.036.787				9.036.787
Envases: pipería	1.240.560	40.504	1.281.064	984.973	3.679.828	4.664.801	5.945.865
Frutas	748.175		748.175	415.122	72.756	487.878	1.236.053
Garbanzos	89.170		89.170	2.254.938	1.221.349	3.476.287	3.565.457
Harinas	2.067.392	289.504	2.356.896	585.744	72.239	657.983	3.014.879
Habas secas				551.575	198.111	749.686	749.686
Hierros, aceros y sus manufacturas	4.478.471	974.970	5.453.441	246.695	76.272	322.967	5.776.408
Herramientas y maquinaria	205.425	1.520.391	1.725.816	59.371	22.447	81.818	1.807.634
Higos secos pasas y dátiles	2.162.184	1.391.412	3.553.596	510.205	1.833.379	2.343.584	5.897.180
Huevos	485.030	254.732	739.762	32.142	5.040	37.182	776.944
Judías y legumbres secas	266.120	1.066	267.186	17.291	116.820	134.111	401.297
Maderas y sus manufacturas y leña	3.174.517	267.227	3.441.744	175.068	201.001	376.069	3.817.813
Maíz	93.103	3.056.008	3.149.111	193.587	136.641	330.228	3.479.339
Paja y otros forrajes	9.727	588	10.315	116.480	2.214.755	2.331.235	2.341.550
Pescados, conservas y bacalao	1.698.975	357.554	2.056.529	1.013.507	1.069.550	2.083.057	4.139.586
Piedras y tierras para la construcción	10.164.561	28.450	10.193.011	89.967	94.978	184.945	10.377.956
Productos químicos	1.014.937	56.592	1.071.529	79.482	12.824	92.306	1.163.835
Patatas	604.848		604.848	77.908	326.578	404.486	1.009.334
Sal común	111.000		111.000	4.225.180	179.872.135	184.097.315	184.208.315
Salvado	22.599		22.599	1.209.847	13.538	1.223.385	1.245.984
Tabacos	840.890	6.013.887	6.854.777	1.915.248		1.915.248	8.770.025
Tejas, azulejos y losetas	546.424	20.044	566.468	56.479	33.634	90.113	656.581
Tejidos	1.903.752	36.592	1.940.344	105.744	63.125	168.869	2.109.213
Traviesas	107.315		107.315				107.315
Trigo	228.200	1.482.883	1.711.083	1.177.896	19.404	1.197.300	2.908.383
Vinos	1.264.768	21.417	1.286.185	1.769.178	13.768.615	15.537.793	16.823.978
Resto mercancías	3.620.944	1.562.460	5.183.404	1.156.814	3.726.772	4.883.586	10.066.990
TOTAL	110.324.412	72.337.988	182.662.400	20.227.860	211.710.013	231.937.873	414.600.273

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Bahía de Cádiz (1920/1930) Toneladas

Productos	1920			1925			1930		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Alquitranes y brea	8.675.968		8.675.968	5.405.534	38.581	5.444.115	3.009.119	10.608	3.019.727
Abonos	10.666	630.454	641.120				185.500		185.500
Aceites	367.721	54.502	422.223	316.936	250.021	566.957	40	499.936	499.976
Alpiste		60	60				588.425		588.425
Arroz		53.543	53.543						
Azúcar	2.413.803	5.969	2.419.772	111	50	161			
Café	1.106.493	293	1.106.786	556.102		556.102	535.217		535.217
Cales de todas clases	91.000		91.000	286.799		286.799	347.548	86.060	433.608
Carbones	19.969.376	647.000	20.616.376	29.209.651	205.000	29.414.651	20.778.713	40.000	20.818.713
Cebadas y otros cereales		32.523	32.523	431.520		431.520			
Despojos	21.391		21.391	1.285.114		1.285.114	885.991	28.614	914.605
Duelas	11.524.696	482.634	12.007.330	8.765.138		8.765.138	9.154.945		9.154.945
Envases: pipería	156.702		156.702	66.208	5.457.555	5.523.763	17.591	5.040.824	5.058.415
Frutas		22.924	22.924	980.360	35.969	1.016.329	1.521.544	106.706	1.628.250
Garbanzos	329.653	179.242	508.895	158.338	8.845	167.183	690.317		690.317
Harinas	6.278.166	228.779	6.506.945		5.309	5.309			
Habas secas		44.050	44.050				297.378		297.378
Hierros, aceros y sus manufact.	2.004.048	71.841	2.075.889	1.908.952	4.081	1.913.033	3.394.435	92.105	3.486.540
Herramientas y maquinaria	3.222.853		3.222.853	1.643.240	3.820	1.647.060	3.328.639	21.991	3.350.630
Higos secos pasas y dátiles	989.554	787.179	1.776.733		63.158	63.158		15.930	15.930
Huevos	343.936	95	344.031	1.063.857		1.063.857	1.694.844		1.694.844
Judías y legumbres secas	112.384	133.539	245.923	303.034	3.715	306.749	13.860		13.860
Maderas y sus manufacturas y leña	692.392	1.886.744	2.579.136	113.029	48.630	161.659	121.141	10.794	131.935
Maíz	1.477.518	46.652	1.524.170	4.642.851		4.642.851	526.787		526.787
Paja y otros forrajes		3.494.468	3.494.468	200	1.343.080	1.343.280		883.692	883.692
Pescados, conservas y bacalao	238.801	1.586.917	1.825.718	211.584	1.576.223	1.787.807	313.821	3.661.059	3.974.880
Piedras y tierras para la construc.	998	39.150	40.148	82.678	15.200	97.878			
Productos petrolíferos	468.772	20	468.792	2.628.367		2.628.367			
Productos químicos	243.321	10.911	254.232	11.405	4.985	16.390			
Patatas		42.433	42.433	1.344.775	11.400	1.356.175	340.681		340.681
Plátanos				1.873.533		1.873.533	3.113.119		3.113.119
Sal común		113.015.881	113.015.881		219.853.114	219.853.114		159.818.240	159.818.240
Tabacos	8.076.808		8.076.808	7.742.692		7.742.692	10.643.684		10.643.684
Tejas, azulejos y losetas	98.252		98.252	323.140	6.788	329.928	110.328	1.936	112.264
Tejidos	140.931	24.831	165.762		24.834	24.834	44.814	59.826	104.640
Traviesas				2.164.343		2.164.343	9.784.618		9.784.618
Trigo	7.776.945		7.776.945						
Vinos	24.828	10.687.377	10.712.205	12.256	10.542.974	10.555.230	401.708	11.191.940	11.593.648
Resto mercancías	1.334.518	2.571.581	3.906.099	1.709.994	1.250.266	2.960.260	1.810.012	725.588	2.535.600
TOTAL	78.192.494	136.781.592	214.974.086	75.241.741	240.753.598	315.995.339	72.880.894	183.069.774	255.950.668

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Bahía de Cádiz (1910/1930) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	48	289.262.222	Sal común	83	922.110.720
Duelas	8	50.776.882	Vinos	6	71.036.207
Tabacos	6	34.348.070	Envases: pipería	2	22.958.880
Alquitranes y brea	5	29.898.313	Pescados, conservas y bacalao	1	10.391.513
Traviesas	3	17.822.346	Paja y otros forrajes	1	9.417.687
Hierros, aceros y sus manufacturas	3	17.452.325	Habas secas	1	8.493.067
Maíz	2	13.954.191	Maderas y sus manufacturas y leña	1	8.171.287
Piedras y tierras para la construcción	2	11.930.012	Resto mercancías	5	54.759.033
Trigo	2	11.498.273	Total	100	1.107.338.394
Maderas y sus manufacturas y leña	2	10.612.291			
Herramientas y maquinaria	2	10.354.600			
Harinas	2	10.225.979			
Resto mercancías	15	92.005.141			
Total	100	600.140.645			

Gráfico 2.1. Principales productos descargados (1910/1930)

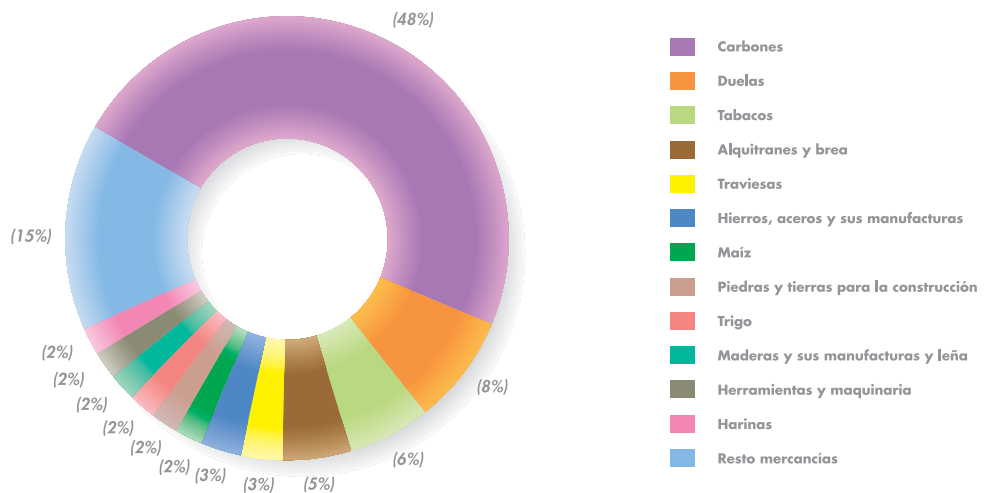
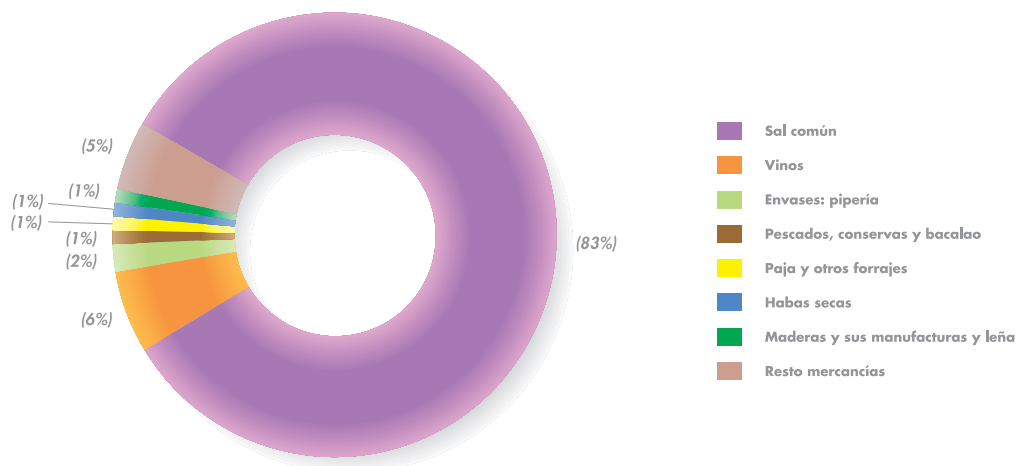


Gráfico 2.2. Principales productos cargados (1910/1930)

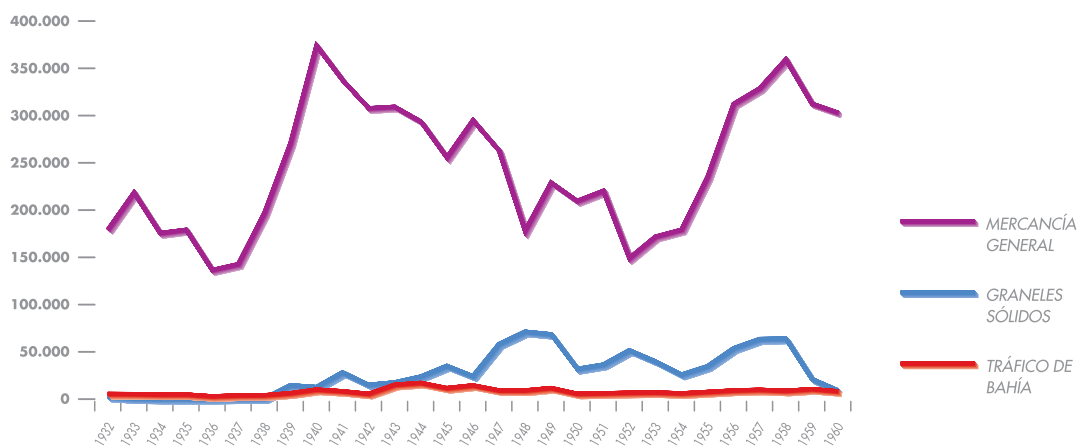


Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.3. Tráfico de mercancías según su presentación
Puerto de Cádiz (1932-1960) Toneladas**

Años	Muelles de servicio		Instalaciones del servicio	Total
	Mercancía general	Graneles sólidos sin instalación especial	Tráfico de Bahía	
1932	179.401	2.717	5.727	187.845
1933	218.578	945	5.548	225.071
1934	175.871	553	5.018	181.442
1935	179.348	522	5.120	184.990
1936	136.711	519	3.186	140.416
1937	142.960	878	4.114	147.952
1938	196.941	975	4.315	202.231
1939	270.777	14.895	6.464	292.136
1940	374.120	12.999	10.306	397.425
1941	337.623	28.563	8.558	374.744
1942	307.932	15.378	5.804	329.114
1943	309.501	17.949	15.375	342.825
1944	293.933	24.085	17.399	335.417
1945	255.764	35.399	11.913	303.076
1946	295.138	24.485	14.791	334.414
1947	263.111	58.441	9.469	331.021
1948	178.096	71.573	9.403	259.072
1949	229.328	68.810	11.976	310.114
1950	209.830	32.185	5.905	247.920
1951	220.520	36.714	6.403	263.637
1952	149.288	51.934	6.998	208.220
1953	172.038	40.117	7.315	219.470
1954	179.403	26.112	6.332	211.847
1955	235.293	35.030	7.841	278.164
1956	312.476	54.017	9.382	375.875
1957	328.948	63.816	10.110	402.874
1958	359.513	64.212	9.017	432.742
1959	312.793	21.474	10.818	345.085
1960	303.304	9.555	8.515	321.374

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Bahía de Cádiz (1932-1960)

Fuente: Cuadro 2.3.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Cádiz (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros productos alimenticios	16	94	Cemento y clinker	29	356
Productos siderúrgicos	15	88	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	23	278
Carbón y coque de petróleo	11	66	Aceites y grasas	11	138
Tabaco, cacao y café	7	42	Productos siderúrgicos	9	107
Chatarra de hierro	7	39	Productos petrolíferos refinados	2	29
Productos petrolíferos refinados	6	37	Conservas	2	29
Cereales y sus harinas	4	25	Resto mercancías	23	279
Maderas y corcho	4	23	Total	100	1.216
Resto mercancías	30	178			
Total	100	592			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

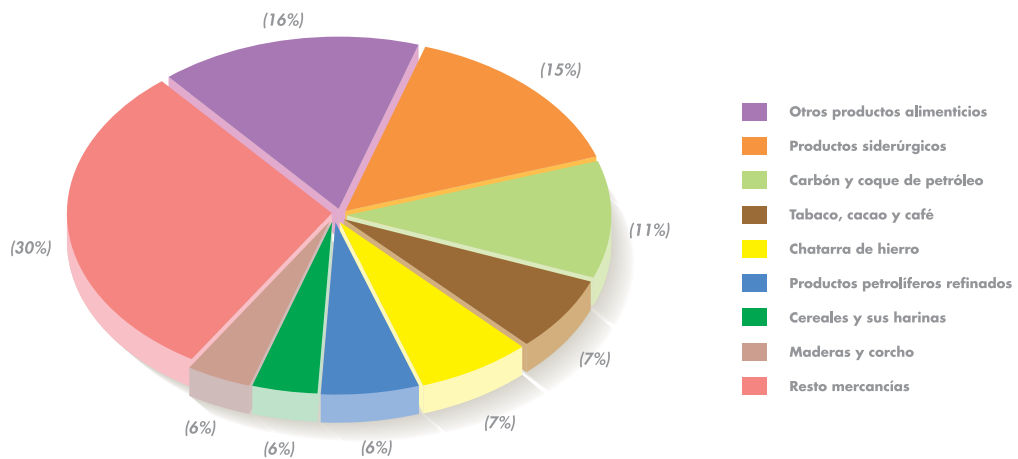
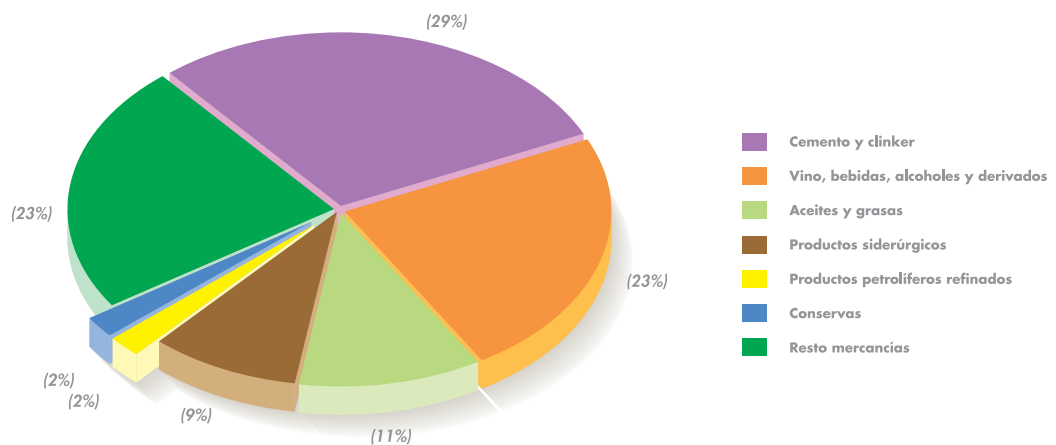


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Bahía de Cádiz (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	41	954	Cemento y clinker	21	1.012
Chatarra de hierro	6	148	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	17	845
Tabaco, cacao y café	5	121	Productos siderúrgicos	11	542
Cemento y clinker	4	102	Aceites y grasas	10	514
Productos petrolíferos	3	75	Otros minerales y residuos metálicos	3	146
Productos siderúrgicos	3	58	Productos químicos	2	95
Productos químicos	3	58	Frutas, hortalizas y legumbres	2	95
Maquinaria y repuestos	2	54	Conservas	2	87
Papel y pasta	2	43	Resto mercancías	32	1.595
Resto mercancías	30	700	Total	100	4.931
Total	100	2.313			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

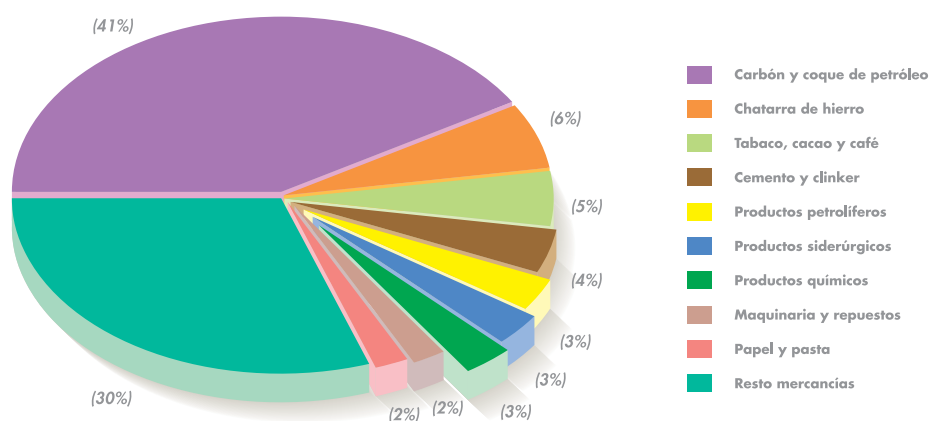
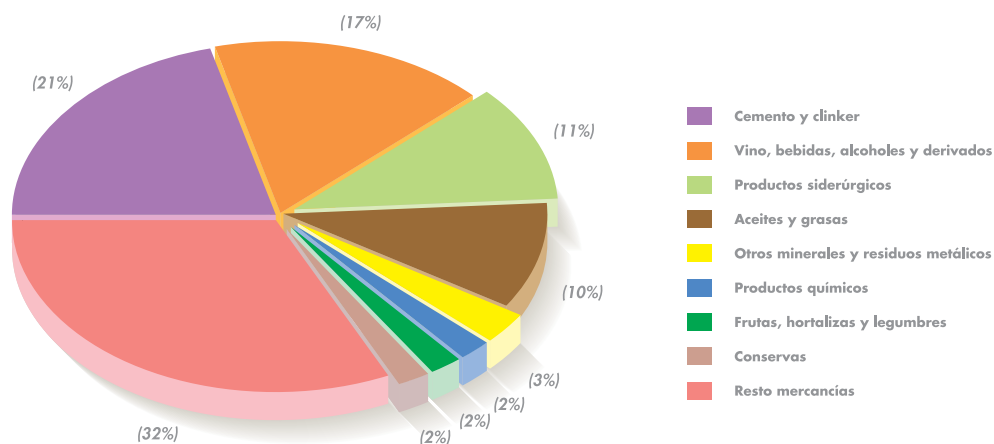


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Bahía de Cádiz (1986-1990) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	31	998	Aceites y grasas	17	680
Cemento y clinker	9	299	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	16	649
Cereales y sus harinas	5	169	Cereales y sus harinas	11	458
Tabaco, cacao y café	5	159	Otros productos alimenticios	9	356
Chatarra de hierro	4	118	Productos siderúrgicos	8	317
Papel y pasta	3	100	Cemento y clinker	5	192
Productos químicos	3	93	Otros minerales y residuos metálicos	4	183
Otros productos alimenticios	3	93	Frutas, hortalizas y legumbres	2	83
Productos siderúrgicos	2	75	Productos químicos	2	75
Abonos naturales y artificiales	2	56	Resto mercancías	27	1.123
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	2	56	Total	100	4.116
Maderas y corcho	2	52			
Resto mercancías	29	905			
Total	100	3.173			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

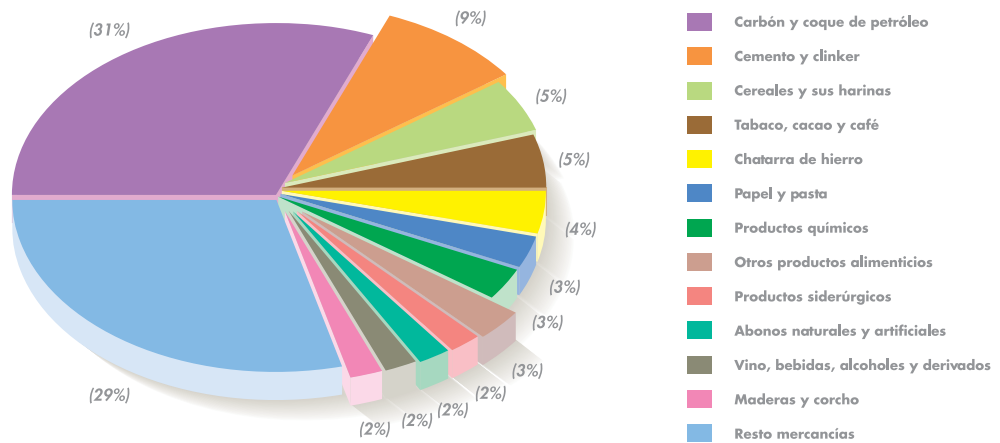
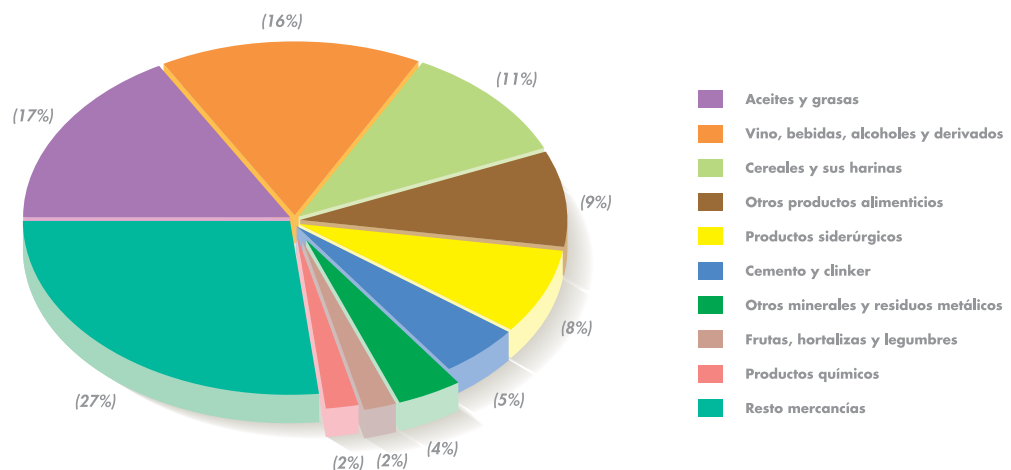


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Cádiz (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	18	730	Materiales de construcción	15	967
Carbón y coque de petróleo	14	564	Cereales y sus harinas	13	834
Productos petrolíferos refinados	10	403	Otros productos alimenticios	10	666
Cemento y clinker	6	257	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	9	605
Productos químicos	6	244	Cemento y clinker	8	523
Maquinaria y repuestos	4	177	Piensos y forrajes	6	357
Materiales de construcción	4	170	Conservas	5	347
Frutas, hortalizas y legumbres	4	148	Productos químicos	4	257
Tabaco, cacao y café	4	143	Maquinaria y repuestos	4	253
Productos siderúrgicos	3	120	Otros minerales y residuos metálicos	3	193
Otros productos alimenticios	2	100	Productos siderúrgicos	3	174
Pescado congelado	2	70	Resto mercancías	20	1.270
Maderas y corcho	2	66	Total	100	6.446
Resto mercancías	22	879			
Total	100	4.071			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

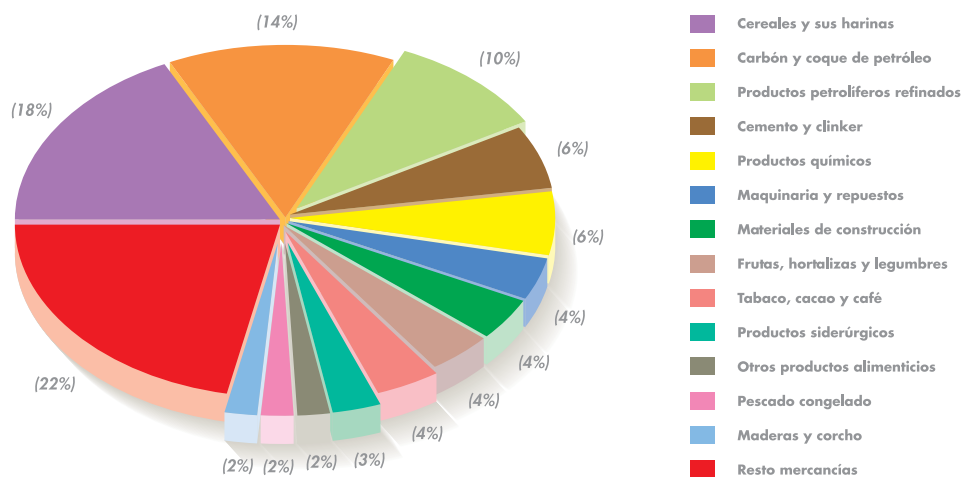
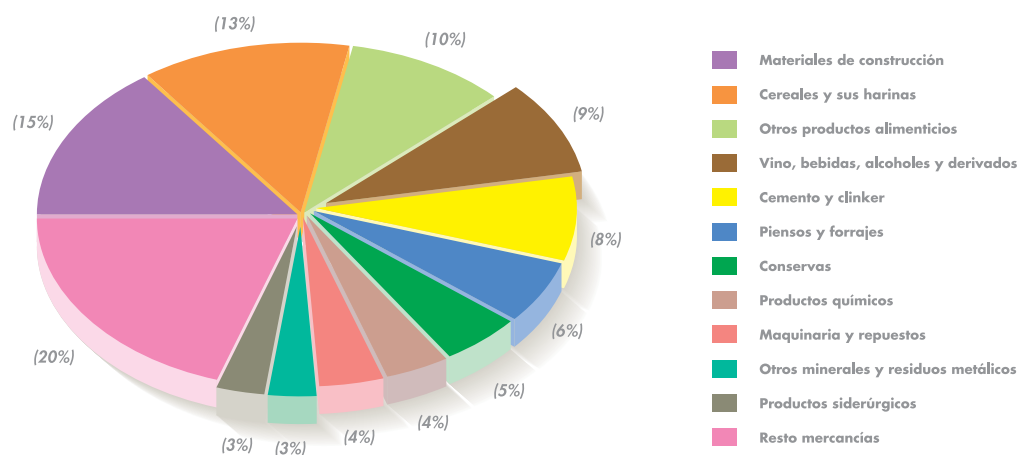


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Cádiz (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	29	1.633	Cereales y sus harinas	20	1.375
Carbón y coque de petróleo	17	946	Otros minerales y residuos metálicos	17	1.209
Cemento y clinker	8	446	Otros productos alimenticios	8	582
Piensos y forrajes	6	339	Conservas	7	515
Otros minerales y residuos metélicos	4	246	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	6	409
Productos siderúrgicos	4	208	Materiales de construcción	5	358
Productos petrolíferos refinados	3	160	Piensos y forrajes	4	259
Aceites y grasas	3	157	Productos químicos	2	153
Frutas, hortalizas y legumbres	3	144	Resto mercancías	30	2.051
Tabaco, cacao y café	3	143	Total	100	6.911
Materiales de construcción	2	122			
Otros productos alimenticios	2	115			
Productos químicos	2	87			
Resto mercancías	17	938			
Total	100	5.684			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

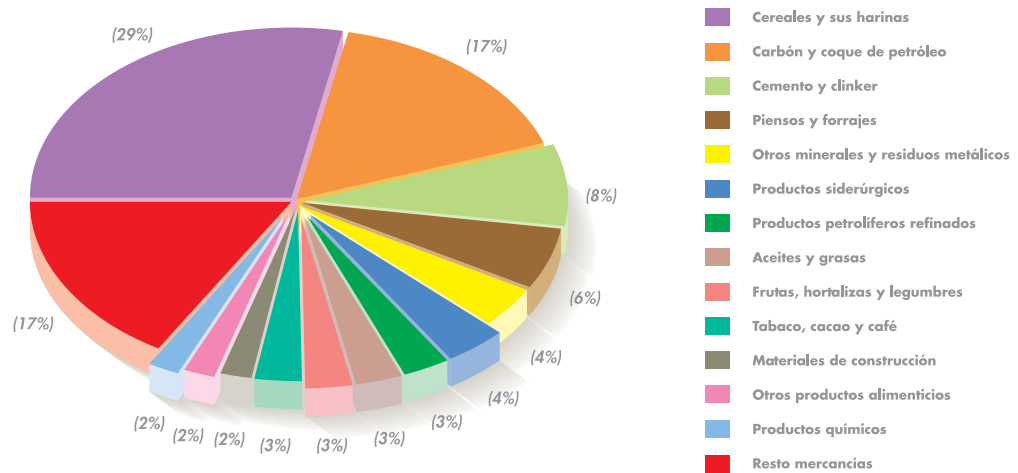
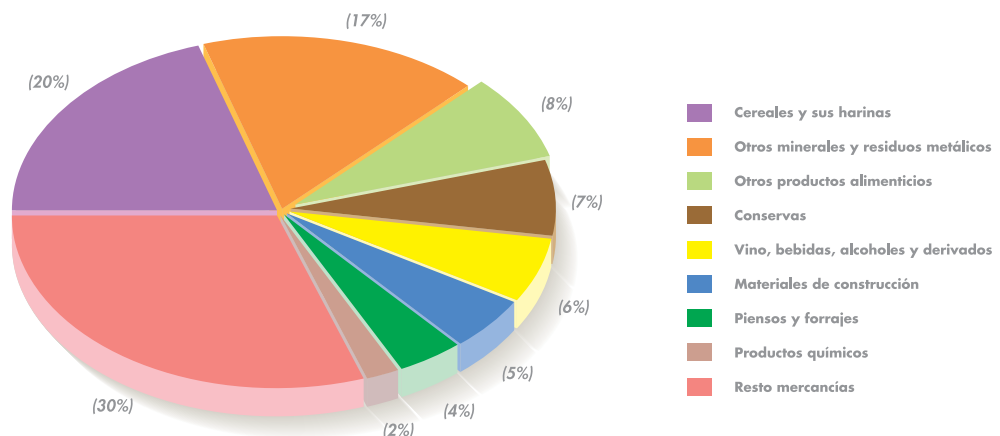


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. de Bahía de Cádiz (1909-1931)

Años	Número de buques			T.R.B.		
	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total
1909	1.950	792	2.742	2.227.158	83.688	2.310.846
1910	2.044	866	2.909	2.074.800	95.895	2.170.695
1911	2.073	890	2.962	2.094.294	110.749	2.205.042
1912	2.011	873	2.883	2.071.715	89.289	2.161.004
1913	2.047	839	2.886	2.237.228	80.080	2.317.308
1914	2.049	578	2.627	2.102.682	44.503	2.147.185
1915	1.824	595	2.418	1.803.982	59.140	1.863.122
1916	1.756	580	2.336	1.740.005	65.593	1.805.598
1917	1.125	418	1.543	732.544	54.405	786.949
1918	898	288	1.186	664.272	54.203	718.475
1919	1.125	754	1.879	1.250.042	83.272	1.333.313
1920	1.186	591	1.777	1.479.881	77.457	1.557.338
1921	1.706	558	2.264	1.688.119	44.669	1.732.787
1922	1.659	454	2.112	1.690.762	29.455	1.720.217
1923	1.738	379	2.116	1.920.023	25.287	1.945.310
1924	1.689	279	1.967	1.977.430	24.484	2.001.914
1925	1.509	177	1.686	2.022.338	24.459	2.046.796
1926	1.345	228	1.572	1.767.738	21.807	1.789.545
1927	1.461	355	1.816	2.090.641	22.532	2.113.173
1928	1.584	265	1.849	2.824.135	12.490	2.836.624
1929	1.840	173	2.013	3.846.593	15.102	3.861.695
1930	1.760	141	1.901	3.508.840	13.028	3.521.868
1931	1.403	51	1.453	2.800.668	4.875	2.805.543

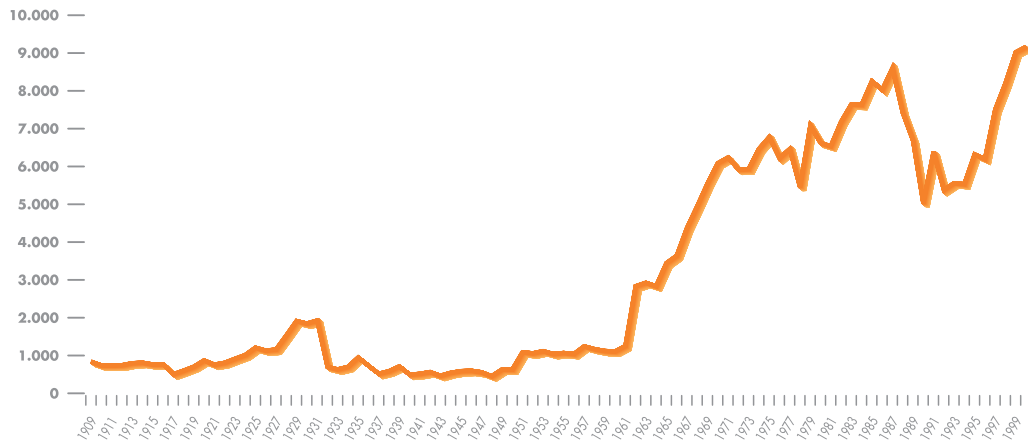
Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Bahía de Cádiz (1909-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1909	2.742	2.310.846	843	194	1955	2.117	2.274.509	1.075	314
1910	2.909	2.170.695	746	174	1956	2.470	2.585.612	1.047	341
1911	2.962	2.205.042	744	156	1957	2.256	2.819.590	1.250	501
1912	2.883	2.161.004	750	165	1958	2.804	3.301.097	1.177	259
1913	2.886	2.317.308	803	161	1959	2.844	3.207.586	1.128	177
1914	2.627	2.147.185	817	135	1960	2.906	3.233.886	1.113	219
1915	2.418	1.863.122	771	171	1961	2.766	3.475.891	1.257	165
1916	2.336	1.805.598	773	126	1962	2.331	6.616.400	2.838	216
1917	1.543	786.949	510	150	1963	2.302	6.744.108	2.930	210
1918	1.186	718.475	606	203	1964	2.248	6.387.725	2.842	221
1919	1.879	1.333.313	710	129	1965	2.201	7.592.179	3.449	224
1920	1.777	1.557.338	877	121	1966	2.232	8.133.932	3.644	260
1921	2.264	1.732.787	766	89	1967	2.246	9.832.012	4.378	235
1922	2.112	1.720.217	814	114	1968	2.057	10.188.781	4.953	245
1923	2.116	1.945.310	919	168	1969	2.224	12.353.835	5.555	283
1924	1.967	2.001.914	1.018	192	1970	2.035	12.392.711	6.090	302
1925	1.686	2.046.796	1.214	187	1971	2.161	13.490.930	6.243	281
1926	1.572	1.789.545	1.138	151	1972	2.500	14.806.814	5.923	324
1927	1.816	2.113.173	1.164	159	1973	2.349	13.943.128	5.936	386
1928	1.849	2.836.624	1.535	164	1974	2.169	14.027.760	6.467	513
1929	2.013	3.861.695	1.919	127	1975	2.058	13.950.528	6.779	508
1930	1.901	3.521.868	1.853	135	1976	2.307	14.360.734	6.225	548
1931	1.453	2.805.543	1.931	136	1977	2.546	16.462.045	6.466	668
1932	2.969	2.102.166	708	88	1978	2.345	12.797.910	5.458	639
1933	3.060	1.958.624	640	96	1979	1.992	14.101.212	7.079	729
1934	3.138	2.212.627	705	80	1980	1.732	11.478.228	6.627	898
1935	2.640	2.517.365	954	98	1981	1.739	11.382.401	6.545	1.007
1936	1.881	1.378.585	733	98	1982	1.795	12.898.920	7.186	1.335
1937	2.260	1.185.244	525	85	1983	1.994	15.250.868	7.648	2.168
1938	1.894	1.120.522	592	138	1984	1.788	13.654.111	7.637	2.017
1939	2.309	1.658.079	718	152	1985	1.756	14.504.336	8.260	2.006
1940	2.629	1.313.958	500	177	1986	1.680	13.489.486	8.029	2.301
1941	2.390	1.250.676	523	173	1987	1.754	15.087.653	8.602	2.371
1942	2.368	1.349.441	570	149	1988	1.722	12.784.475	7.424	1.683
1943	2.746	1.295.413	472	140	1989	1.733	11.589.517	6.688	1.401
1944	2.333	1.280.534	549	170	1990	2.278	11.455.672	5.029	1.238
1945	2.415	1.435.109	594	137	1991	2.021	12.922.935	6.394	1.398
1946	2.754	1.666.465	605	141	1992	2.329	12.538.211	5.384	1.199
1947	2.719	1.536.712	565	142	1993	2.200	12.243.529	5.565	1.581
1948	3.072	1.415.743	461	108	1994	2.448	13.562.498	5.540	1.581
1949	2.308	1.470.187	637	175	1995	2.106	13.324.335	6.327	2.192
1950	2.417	1.534.364	635	178	1996	2.187	13.565.010	6.203	1.607
1951	1.618	1.769.172	1.094	224	1997	1.832	13.753.420	7.507	1.729
1952	1.917	2.041.564	1.065	173	1998	1.873	15.370.206	8.206	1.965
1953	1.718	1.928.635	1.123	217	1999	2.252	20.327.385	9.026	1.648
1954	1.944	2.038.012	1.048	155	2000	2.187	20.053.055	9.169	2.128

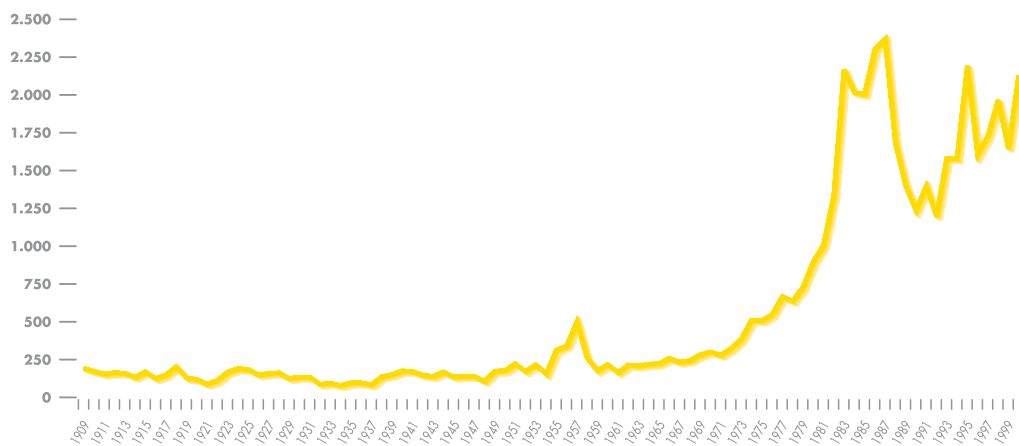
Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Bahía de Cádiz (1909-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Bahía de Cádiz (1909-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4.1. Pasajeros A.P. de Bahía de Cádiz (1908/1960)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1908	23.371	1921	41.345	1931	27.693	1953	37.757
1910	39.246	1922	35.144	1944	44.163	1954	34.772
1911	37.881	1923	36.523	1945	48.408	1955	36.091
1912	48.019	1924	38.889	1946	39.649	1956	28.140
1913	48.635	1925	38.886	1947	36.603	1957	34.010
1914	54.514	1926	42.930	1948	30.542	1958	42.057
1915	55.994	1927	36.895	1949	33.420	1959	59.150
1916	51.711	1928	38.716	1950	33.248	1960	45.339
1919	37.256	1929	27.144	1951	37.348		
1920	30.364	1930	24.260	1952	40.386		

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memoria años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pasajeros A.P. de Bahía de Cádiz (1961-2000)

Años	Cabotaje			Exterior		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1961	19.231	18.888	38.119	1.004	3.930	4.934
1962	21.802	19.652	41.454	902	3.662	4.564
1963	24.408	25.646	50.054	771	2.358	3.129
1964	16.410	19.136	35.546	806	2.266	3.072
1965	19.198	18.877	38.075	834	1.860	2.694
1966	20.039	21.916	41.955	693	1.598	2.291
1967	21.232	21.801	43.033	475	1.513	1.988
1968	27.271	21.534	48.805	528	994	1.522
1969	24.517	19.431	43.948	555	1.259	1.814
1970	25.220	20.134	45.354	706	1.093	1.799
1971	9.707	7.927	17.634	618	1.036	1.654
1972	27.210	27.105	54.315	21.387	21.092	42.479
1973	25.437	25.867	51.304	22.346	22.514	44.860
1974	26.686	26.987	53.673	35.756	35.702	71.458
1975	24.670	24.997	49.667	23.415	22.430	45.845
1976	30.831	31.227	62.058	18.839	18.820	37.659
1977	29.519	30.387	59.906	18.925	18.927	37.852
1978	30.715	31.722	62.437	35.560	35.562	71.122
1979	31.167	32.222	63.389	33.976	33.983	67.959
1980	55.917	56.650	112.567	29.592	29.597	59.189
1981	39.096	39.772	78.868	22.289	22.270	44.559
1982	32.561	36.841	69.402	22.148	22.173	44.321
1983	35.012	40.860	75.872	22.375	22.375	44.750
1984	24.173	30.953	55.126	19.854	19.868	39.722
1985	22.370	27.413	49.783	18.034	18.054	36.088
1986	22.786	25.279	48.065	23.326	23.392	46.718
1987	25.744	31.246	56.990	21.545	21.241	42.786
1988	26.587	32.971	59.558	15.322	14.764	30.086
1989	21.558	22.633	44.191	32.926	22.967	55.893
1990	23.256	24.977	48.233	35.465	29.387	64.852
1991	18.805	18.464	37.269	58.186	58.170	116.356
1992	22.307	21.983	44.290	46.467	45.124	91.591
1993	10.788	11.912	22.700	28.309	27.454	55.763
1994	13.299	15.875	29.174	36.691	36.796	73.487
1995	10.271	12.211	22.482	435	576	1.011
1996	12.264	13.860	26.124	226	936	1.162
1997	12.123	13.200	25.323	114	179	293
1998	13.002	13.831	26.833	1.006	2	1.008
1999	13.307	13.505	26.812	6.912	5.694	12.606
2000	13.255	13.716	26.971	1.681	6.234	7.915

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los pasajeros entre los puertos de Cádiz y Puerto de Santa María durante los años 1969 y 1982 se consideran como tráfico local o de Bahía.

Años	Cabotaje + exterior			Tránsito	Local o Bahía
	Entrados	Salidos	Total		
1961	20.235	22.818	43.053	0	138.000
1962	22.704	23.314	46.018	0	152.000
1963	25.179	28.004	53.183	0	120.000
1964	17.216	21.402	38.618	0	164.000
1965	38.075	2.694	40.769	0	180.000
1966	20.732	23.514	44.246	0	174.000
1967	21.707	23.314	45.021	27.435	167.949
1968	27.799	22.528	50.327	19.630	180.000
1969	25.072	20.690	45.762	28.029	180.000
1970	25.926	21.227	47.153	33.210	180.000
1971	10.325	8.963	19.288	36.523	204.000
1972	48.597	48.197	96.794	21.831	150.000
1973	47.783	48.381	96.164	25.135	150.000
1974	62.442	62.689	125.131	38.019	150.000
1975	48.085	47.427	95.512	23.280	150.000
1976	49.670	50.047	99.717	21.126	150.000
1977	48.444	49.314	97.758	19.509	150.000
1978	66.275	67.284	133.559	12.327	150.000
1979	65.143	66.205	131.348	10.916	150.000
1980	85.509	86.247	171.756	6.263	125.000
1981	61.385	62.042	123.427	5.225	150.000
1982	54.709	59.014	113.723	2.208	149.995
1983	57.387	63.235	120.622	0	135.500
1984	44.027	50.821	94.848	0	131.250
1985	40.404	45.467	85.871	878	131.249
1986	46.112	48.671	94.783	480	131.096
1987	47.289	52.487	99.776	216	137.500
1988	41.909	47.735	89.644	43	137.497
1989	54.484	45.600	100.084	118	137.500
1990	58.721	54.364	113.085	82	145.814
1991	76.991	76.634	153.625	18	137.506
1992	68.774	67.107	135.881	0	128.373
1993	39.097	39.366	78.463	0	89.000
1994	49.990	52.671	102.661	0	144.062
1995	10.706	12.787	23.493	41.731	162.758
1996	12.490	14.796	27.286	49.006	42.358
1997	12.237	13.379	25.616	57.137	40.659
1998	14.008	13.833	27.841	65.295	41.541
1999	20.219	19.199	39.418	110.176	46.000
2000	14.936	19.950	34.886	109.979	128.813

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de Bahía de Cádiz (1929-1960) Toneladas

Años	Capturas	Años	Capturas
1929	9.794	1945	12.127
1930	10.010	1946	12.898
1931	9.216	1947	13.460
1932	13.586	1948	18.279
1933	15.568	1949	16.327
1934	16.728	1950	16.135
1935	16.173	1951	17.297
1936	10.084	1952	20.805
1937	10.373	1953	22.231
1938	13.714	1954	26.607
1939	17.853	1955	25.744
1940	22.007	1956	27.062
1941	20.716	1957	31.202
1942	15.057	1958	27.868
1943	16.387	1959	31.557
1944	15.302	1960	37.009

Fuente: PUERTO DE CÁDIZ. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca A.P. de Bahía de Cádiz (1961-2000) Toneladas

Años	Pesca fresca				Valor 1º venta (Miles de pesetas)	Pesca congelada	Pesca Total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1961	2.733	4.679	38.358	45.770	562.830	0	45.770	12.297
1962	2.824	4.662	38.445	45.931	663.357	0	45.931	14.442
1963	1.135	422	46.784	48.341	806.645	0	48.341	16.687
1964	1.223	420	46.496	48.139	760.242	0	48.139	15.793
1965	2.400	6.024	36.146	44.570	881.374	10.170	54.740	19.775
1966	3.141	1.741	35.388	40.270	844.106	12.618	52.888	20.961
1967	3.206	1.727	38.693	43.626	907.197	5.072	48.698	20.795
1968	2.912	1.405	36.456	40.773	948.319	7.125	47.898	23.259
1969	2.790	1.251	34.080	38.121	1.051.533	7.831	45.952	27.584
1970	3.019	1.136	33.973	38.128	1.158.544	5.944	44.072	30.386
1971	4.170	1.136	30.964	36.270	1.326.543	4.544	40.814	36.574
1972	4.393	642	34.335	39.370	1.644.103	2.904	42.274	41.760
1973	4.717	706	44.540	49.963	2.047.333	1.533	51.496	40.977
1974	4.224	338	45.533	50.095	2.393.827	2.232	52.327	47.786
1975	2.565	519	49.676	52.760	2.701.554	4	52.764	51.205
1976	2.149	1.040	41.108	44.297	3.354.160	386	44.683	75.720
1977	1.382	1.180	38.100	40.662	3.953.700	926	41.588	97.233
1978	1.728	1.903	30.916	34.547	4.310.529	601	35.148	124.773
1979	1.255	1.832	37.096	40.183	5.256.909	569	40.752	130.824
1980	1.438	2.048	33.453	36.939	5.563.381	449	37.388	150.610
1981	1.500	1.298	37.892	40.690	6.508.989	71	40.761	159.965
1982	1.101	1.425	35.474	38.000	6.997.059	1.270	39.270	184.133
1983	1.040	1.414	40.279	42.733	8.069.567	1.622	44.355	188.837
1984	1.246	1.412	34.164	36.822	8.696.176	9.239	46.061	236.168
1985	1.547	1.511	32.107	35.165	9.332.222	3.286	38.451	265.384
1986	1.279	766	32.750	34.795	8.957.309	3.950	38.745	257.431
1987	1.494	606	31.862	33.962	9.104.122	4.135	38.097	268.068
1988	1.789	686	29.102	31.577	8.973.071	8.967	40.544	284.165
1989	1.781	1.076	31.358	34.215	10.159.260	9.523	43.738	296.924
1990	1.968	651	31.531	34.150	10.219.230	8.812	42.962	299.245

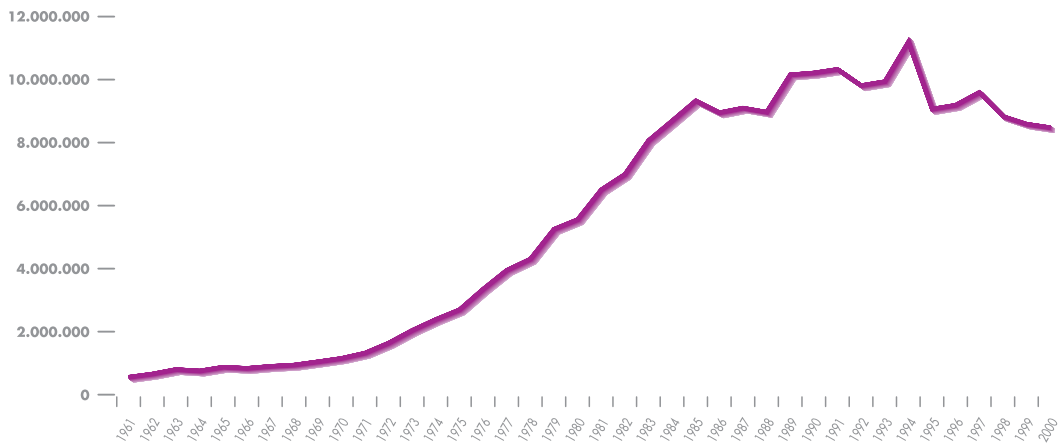
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca A.P. de Bahía de Cádiz (1961-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Pesca congelada	Pesca Total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1991	2.681	804	28.474	31.959	10.332.725	5.841	37.800	323.312
1992	2.596	772	27.643	31.011	9.818.044	4.553	35.564	316.599
1993	2.903	772	30.550	34.225	9.942.334	1.719	35.944	290.499
1994	3.143	1.217	29.309	33.669	11.199.067	1.619	35.288	332.623
1995	3.097	792	26.381	30.270	9.070.401	0	30.270	299.650
1996	3.631	914	27.684	32.229	9.195.044	0	32.229	285.303
1997	3.445	951	28.553	32.949	9.600.101	0	32.949	291.362
1998	3.589	1.261	32.233	37.083	8.838.821	0	37.083	238.352
1999	4.310	1.412	31.271	36.993	8.594.531	0	36.993	232.329
2000	3.162	540	25.769	29.471	8.483.232	0	29.471	287.850

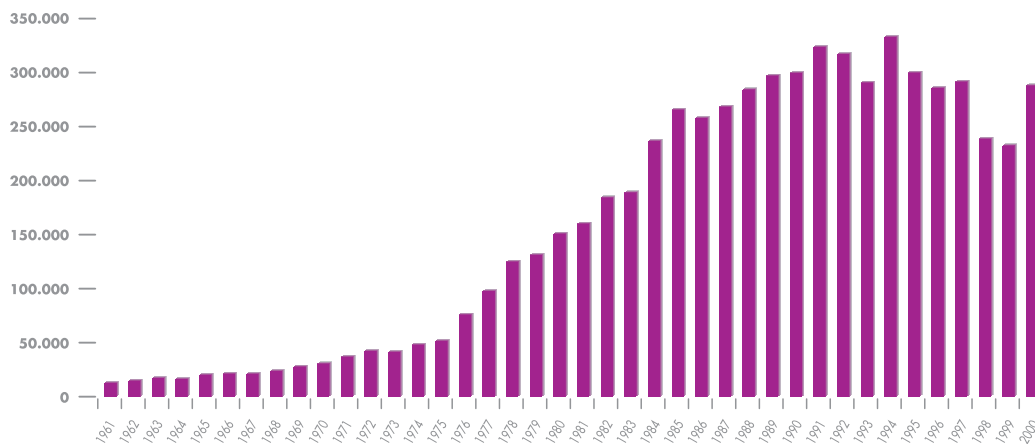
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 11. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Bahía de Cádiz (1961-2000)



Fuente: Cuadro 5.2.

Gráfico 12. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Bahía de Cádiz (1961-2000)

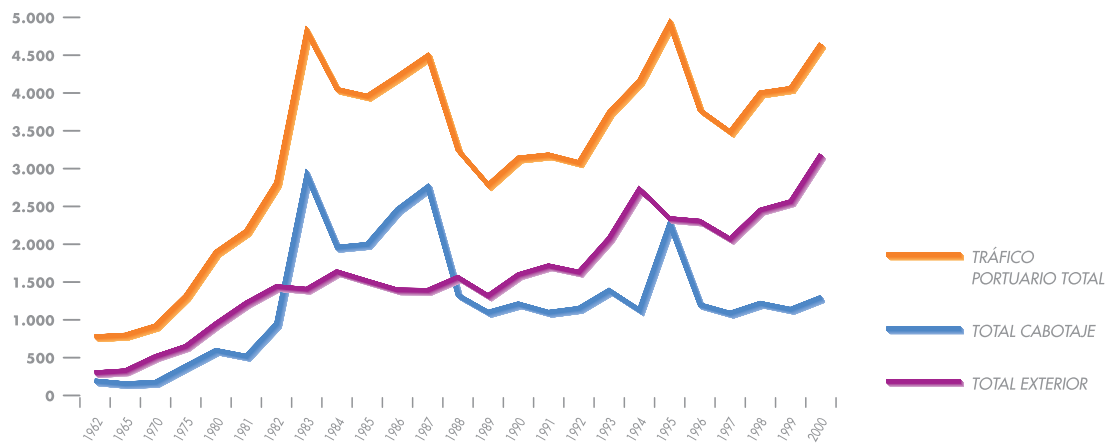


Fuente: Cuadro 5.2.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	782	803	925	1.318	1.899	2.176	2.814	4.815	4.054	3.963	4.223	4.497	3.248
Total cabotaje (I)	198	161	179	392	602	524	952	2.914	1.965	2.003	2.464	2.763	1.331
Total exterior (I)	306	331	520	654	954	1.227	1.445	1.410	1.642	1.520	1.401	1.395	1.567
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	2.787	3.145	3.187	3.085	3.747	4.164	4.923	3.778	3.491	4.007	4.066	4.653	
Total cabotaje (I)	1.105	1.217	1.105	1.157	1.395	1.135	2.272	1.206	1.093	1.225	1.144	1.301	
Total exterior (I)	1.323	1.602	1.720	1.636	2.083	2.734	2.345	2.310	2.074	2.456	2.568	3.188	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

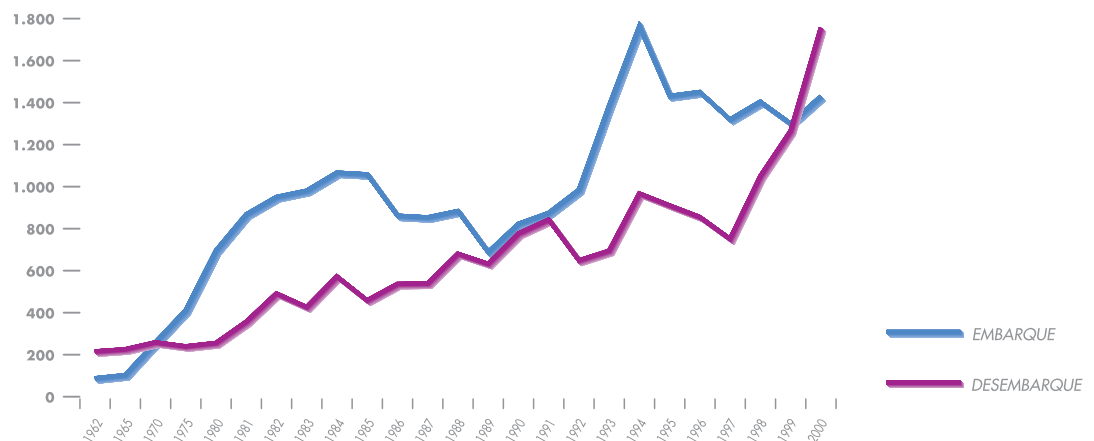


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	89	104	260	413	697	869	952	982	1.068	1.060	863	855	885
Desembarque	217	227	260	241	257	358	493	428	574	460	538	540	682
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	689	824	876	986	1.387	1.765	1.433	1.452	1.321	1.406	1.302	1.431	
Desembarque	634	778	844	650	696	969	912	857	753	1.051	1.266	1.757	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



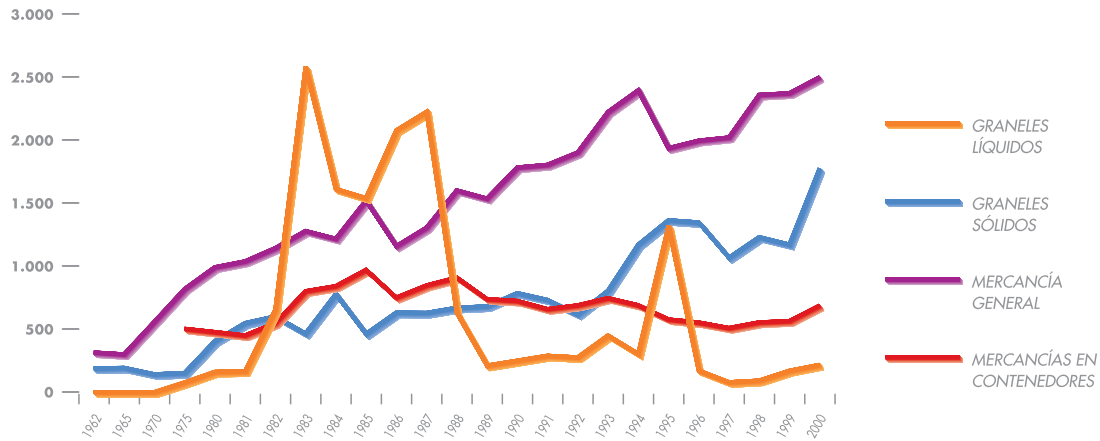
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	0	0	0	77	161	165	653	2.580	1.612	1.540	2.077	2.224	629
Graneles sólidos	188	193	142	152	405	548	601	465	778	462	631	629	670
Mercancía general	315	300	558	818	991	1.038	1.143	1.279	1.217	1.520	1.158	1.305	1.601
Mercancías en contenedores				503	477	450	548	801	841	970	750	847	909

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	211	250	289	276	450	304	1.317	172	79	92	170	217
Graneles sólidos	681	786	732	616	805	1.170	1.364	1.347	1.067	1.230	1.171	1.775
Mercancía general	1.536	1.783	1.804	1.902	2.223	2.395	1.936	1.996	2.021	2.359	2.372	2.499
Mercancías en contenedores	738	724	659	689	746	690	577	553	509	554	564	687

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



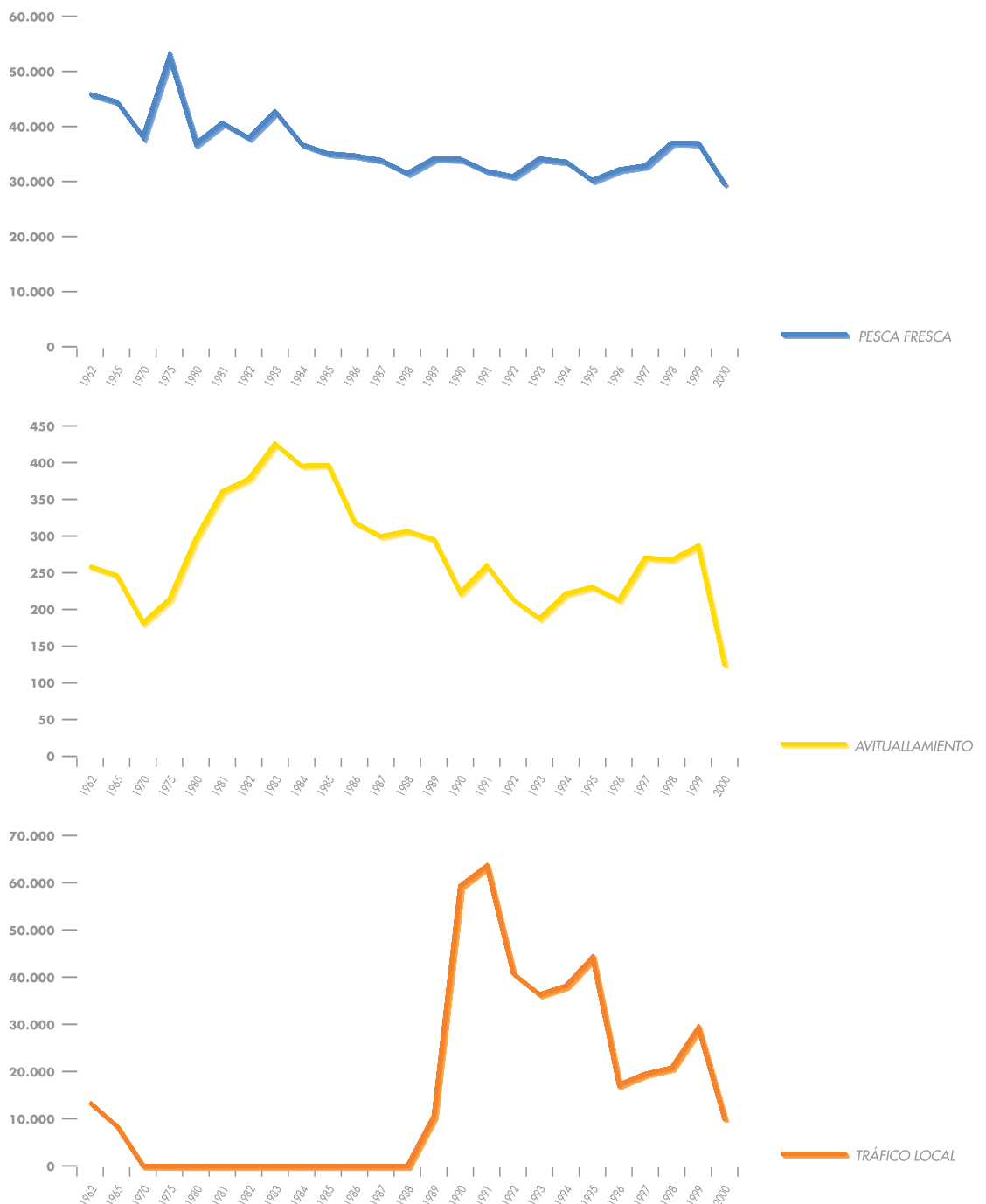
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	45.931	44.570	38.128	52.760	36.939	40.690	38.000	42.733	36.822	35.165	34.795	33.962	31.577
Avituallamiento	259	247	182	214	297	361	378	426	396	397	319	300	307
Tráfico local (toneladas)	13.433	8.573	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	34.215	34.150	31.959	31.011	34.225	33.669	30.270	32.229	32.949	37.083	36.993	29.471
Avituallamiento	296	223	260	214	188	222	231	213	271	268	287	124
Tráfico local (toneladas)	10.607	59.361	63.624	40.839	36.404	38.205	44.214	17.255	19.578	20.852	29.298	9.894

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Bahía de Cádiz (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	45.641	41.228	42.587	39.774	45.278	61.125	69.116	78.599	60.770	65.420	73.563	64.616
Nº de TEUS	45.641	41.228	54.157	50.170	60.588	89.566	98.620	111.522	85.348	94.133	101.265	85.461
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,27	1,26	1,34	1,47	1,43	1,42	1,40	1,44	1,38	1,32
Índice de contenerización	74	62	48	43	48	63	69	64	65	65	57	48

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	59.890	53.463	52.609	53.943	50.245	40.521	39.191	36.822	39.942	39.240	48.606
Nº de TEUS	79.095	71.369	74.222	75.770	72.562	59.338	58.443	56.004	61.097	61.206	76.361
TEUS por contenedor	1,32	1,33	1,41	1,40	1,44	1,46	1,49	1,52	1,53	1,56	1,57
Índice de contenerización	41	37	36	34	29	30	28	25	23	24	28

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

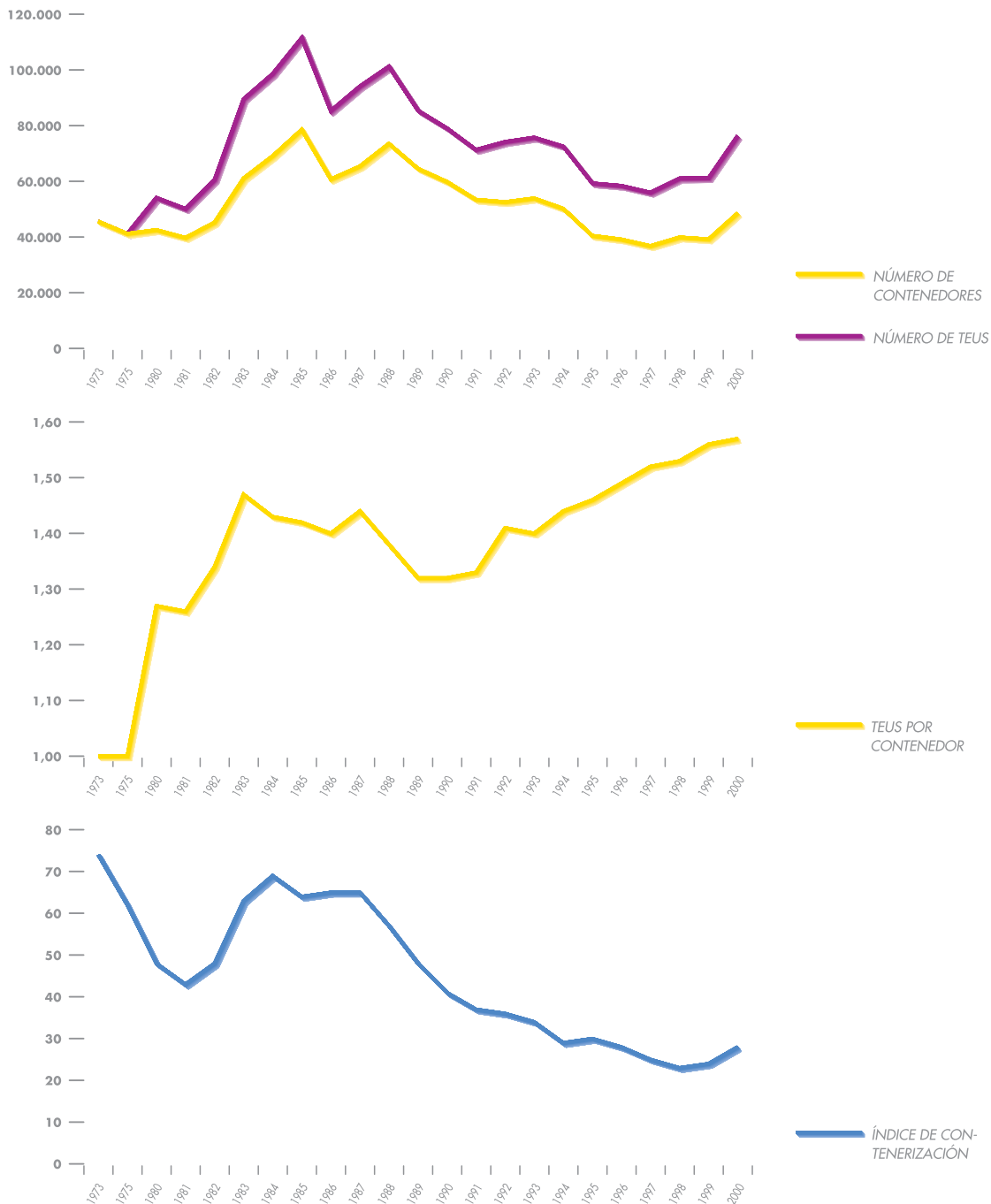
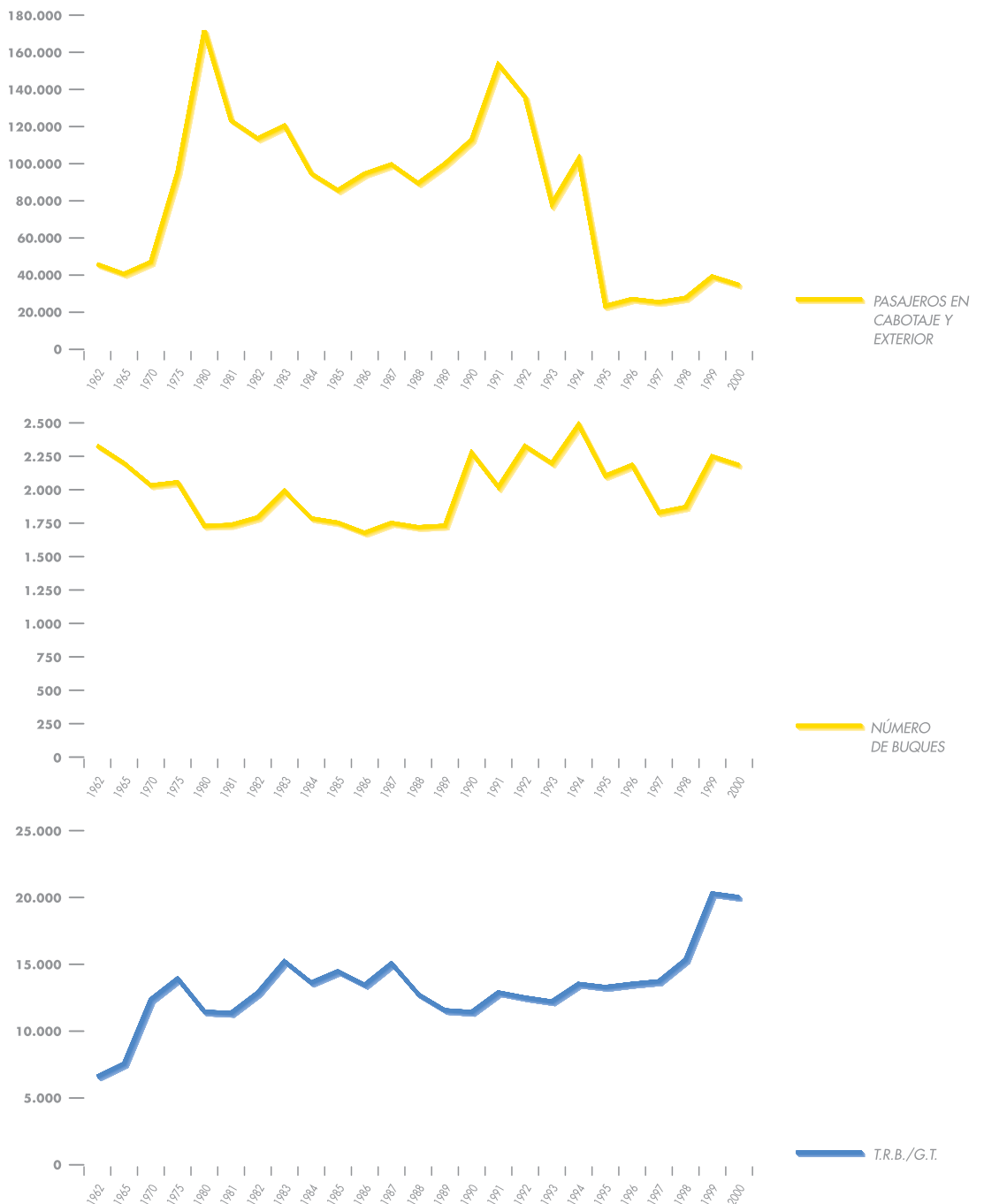


Tabla 6. Otros datos A.P. de Bahía de Cádiz (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros cabotaje y exterior	46.018	40.769	47.153	95.512	171.756	123.427	113.723	120.622	94.848	85.871	94.783	99.776	89.644
Número de buques	2.331	2.201	2.035	2.058	1.732	1.739	1.795	1.994	1.788	1.756	1.680	1.754	1.722
T.R.B./G.T. (miles)	6.616	7.592	12.393	13.951	11.478	11.382	12.899	15.251	13.654	14.504	13.489	15.088	12.784

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros cabotaje y exterior	100.084	113.085	153.625	135.881	78.463	102.661	23.493	27.286	25.616	27.841	39.418	34.886
Número de buques	1.733	2.278	2.021	2.329	2.200	2.488	2.106	2.187	1.832	1.873	2.252	2.187
T.R.B./G.T. (miles)	11.590	11.456	12.923	12.538	12.244	13.562	13.324	13.565	13.753	15.370	20.327	20.053

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Bahía de Cádiz (1989-2000) Toneladas

	1989				
	Cádiz	Pto. Sta. María	Rota	Zona Franca	Total
Nº de buques	1.292	298	9	134	1.733
G.T. (miles)	10.421	521	66	582	11.590
TEUS	67.889	17.567	0	5	85.461
Mercan. en contene.	608.793	129.602	0	8	738.403
Graneles líquidos	1.502	38.943	92.749	78.043	211.237
Graneles sólidos	236.217	323.999	0	129.275	689.491
Mercancía general	1.224.820	217.234	0	93.626	1.535.680
Tráfico local	0	10.607	0	0	10.607
Avituallamiento	190.570	41.027	0	64.472	296.069
Pesca	33.016	10.722	0	0	43.738
Total mercancías	1.686.125	642.532	92.749	365.416	2.786.822

	1990				
	Cádiz	Pto. Sta. María	Rota	Zona Franca	Total
Nº de buques	1.539	572	12	155	2.278
G.T. (miles)	9.584	1.232	90	550	11.456
TEUS	61.023	17.896	0	176	79.095
Mercan. en contene.	596.729	125.438	0	1.967	724.134
Graneles líquidos	10.748	25.982	109.572	104.003	250.305
Graneles sólidos	211.591	506.740	0	67.498	785.829
Mercancía general	1.288.343	350.041	0	145.083	1.783.467
Tráfico local	0	7.696	0	51.665	59.361
Avituallamiento	176.571	36.455	0	9.726	222.752
Pesca	32.013	10.949	0	0	42.962
Total mercancías	1.719.266	937.863	109.572	377.975	3.144.676

	1991					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.338	366	10	174	133	2.021
G.T. (miles)	10.405	701	82	545	1.190	12.923
TEUS	57.557	13.514	0	263	35	71.369
Mercan. en contene.	554.655	100.222	0	3.244	647	658.768
Graneles líquidos	1.694	46.903	119.054	117.550	3.511	288.712
Graneles sólidos	35.592	372.031	0	85.432	239.376	732.431
Mercancía general	1.312.839	235.052	0	173.728	83.120	1.804.739
Tráfico local	0	8.025	0	55.599	0	63.624
Avituallamiento	201.448	44.307	0	11.232	2.857	259.844
Pesca	25.111	12.689	0	0	0	37.800
Total mercancías	1.576.684	719.007	119.054	443.541	328.864	3.187.150

	1992				
	Cádiz	Pto. Sta. María	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.725	312	196	96	2.329
G.T. (miles)	10.745	544	509	740	12.538
TEUS	62.276	11.794	144	8	74.222
Mercan. en contene.	602.438	81.650	4.230	182	688.500
Graneles líquidos	124.452	43.144	78.194	29.813	275.603
Graneles sólidos	39.631	358.669	131.126	86.572	615.998
Mercancía general	1.498.156	199.524	174.041	31.339	1.903.060
Tráfico local	0	1.291	39.548	0	40.839
Avituallamiento	157.755	40.814	13.280	1.952	213.801
Pesca	22.538	13.026	0	0	35.564
Total mercancías	1.842.532	656.468	436.189	149.676	3.084.865

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Bahía de Cádiz (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1993					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.639	278	23	170	90	2.200
G.T. (miles)	10.139	555	241	467	842	12.244
TEUS	60.797	14.397	0	0	576	75.770
Mercan. en contene.	643.224	100.892	0	0	1.406	745.522
Graneles líquidos	0	57.202	252.760	120.240	19.740	449.942
Graneles sólidos	57.754	293.047	0	105.268	355.006	811.075
Mercancía general	1.731.249	192.280	0	166.209	135.255	2.224.993
Tráfico local	0	0	0	36.404	0	36.404
Avituallamiento	139.382	38.764	0	10.147	0	188.293
Pesca	20.620	15.324	0	0	0	35.944
Total mercancías	1.949.005	596.617	252.760	438.268	510.001	3.746.651

	1994					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.770	244	8	259	167	2.448
G.T. (miles)	11.349	497	86	666	964	13.562
TEUS	72.556	0	0	0	6	72.562
Mercan. en contene.	689.722	0	0	0	49	689.771
Graneles líquidos	0	63.580	71.718	142.107	26.377	303.782
Graneles sólidos	43.323	496.960	0	164.919	465.036	1.170.238
Mercancía general	1.820.939	109.267	0	305.048	159.804	2.395.058
Tráfico local	0	0	0	38.205	0	38.205
Avituallamiento	170.210	37.928	0	13.734	1	221.873
Pesca	20.333	14.955	0	0	0	35.288
Total mercancías	2.054.805	722.690	71.718	664.013	651.218	4.164.444

	1995					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.389	196	5	382	134	2.106
G.T. (miles)	10.140	401	57	1.473	1.253	13.324
TEUS	59.258	0	0	16	64	59.338
Mercan. en contene.	576.542	0	0	181	503	577.226
Graneles líquidos	2.424	12.812	68.691	1.230.355	3.107	1.317.389
Graneles sólidos	50.985	439.650	0	216.513	656.390	1.363.538
Mercancía general	1.533.025	95.439	0	231.207	76.806	1.936.477
Tráfico local	0	0	0	44.214	0	44.214
Avituallamiento	196.865	24.619	0	9.331	0	230.815
Pesca	15.969	14.301	0	0	0	30.270
Total mercancías	1.799.268	586.821	68.691	1.731.620	736.303	4.922.703

	1996					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.667	166	6	211	137	2.187
G.T. (miles)	11.196	346	88	739	1.196	13.565
TEUS	58.286	0	0	148	9	58.443
Mercan. en contene.	550.882	0	0	1.592	666	553.140
Graneles líquidos	0	13.899	104.818	34.693	18.122	171.532
Graneles sólidos	51.092	364.171	0	321.419	610.682	1.347.364
Mercancía general	1.612.666	97.400	0	220.984	65.314	1.996.364
Tráfico local	0	0	0	17.255	0	17.255
Avituallamiento	182.652	25.690	0	4.638	0	212.980
Pesca	15.689	16.540	0	0	0	32.229
Total mercancías	1.862.099	517.700	104.818	598.989	694.118	3.777.724

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Bahía de Cádiz (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1997					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.323	128	4	202	175	1.832
G.T. (miles)	11.798	229	32	839	855	13.753
TEUS	55.995	0	0	9	0	56.004
Mercan. en contene.	508.899	0	0	150	0	509.049
Graneles líquidos	0	11.565	37.787	29.508	0	78.860
Graneles sólidos	24.809	196.935	0	250.399	594.486	1.066.629
Mercancía general	1.523.956	40.324	0	325.229	131.928	2.021.437
Tráfico local	0	0	0	19.578	0	19.578
Avituallamiento	235.615	27.051	0	8.535	0	271.201
Pesca	16.963	15.986	0	0	0	32.949
Total mercancías	1.801.343	291.861	37.787	633.249	726.414	3.490.654

	1998					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.372	104	4	199	194	1.873
G.T. (miles)	12.792	180	50	926	1.422	15.370
TEUS	60.727	260	0	98	12	61.097
Mercan. en contene.	552.974	440	0	642	293	554.349
Graneles líquidos	0	0	36.985	55.400	0	92.385
Graneles sólidos	13.977	98.695	0	422.640	694.620	1.229.932
Mercancía general	1.718.925	58.141	0	267.565	314.382	2.359.013
Tráfico local	165	0	0	20.687	0	20.852
Avituallamiento	240.325	21.173	0	6.687	0	268.185
Pesca	20.506	16.577	0	0	0	37.083
Total mercancías	1.993.898	194.586	36.985	772.979	1.009.002	4.007.450

	1999					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.797	77	5	219	154	2.252
G.T. (miles)	17.280	132	66	1.126	1.723	20.327
TEUS	61.203	0	0	0	3	61.206
Mercan. en contene.	564.097	0	0	0	6	564.103
Graneles líquidos	0	21.323	42.423	79.530	26.222	169.498
Graneles sólidos	16.586	27.037	0	423.669	703.903	1.171.195
Mercancía general	1.936.365	15.805	0	281.818	137.838	2.371.826
Tráfico local	1.140	0	0	28.158	0	29.298
Avituallamiento	225.802	26.316	0	35.069	0	287.187
Pesca	18.521	18.472	0	0	0	36.993
Total mercancías	2.198.414	108.953	42.423	848.244	867.963	4.065.997

	2000					
	Cádiz	Pto. Santa María	Rota	Zona Franca	Cabezuela	Total
Nº de buques	1.713	69	7	259	139	2.187
G.T. (miles)	17.477	55	106	1.151	1.264	20.053
TEUS	76.347	0	0	1	13	76.361
Mercan. en contene.	687.169	0	0	21	28	687.218
Graneles líquidos	2.675	1.948	74.379	39.421	98.128	216.551
Graneles sólidos	28.969	11.135	0	559.826	1.174.658	1.774.588
Mercancía general	2.152.915	14.453	0	270.616	60.545	2.498.529
Tráfico local	0	0	0	9.854	40	9.894
Avituallamiento	87.293	18.804	0	18.274	0	124.371
Pesca	15.790	13.681	0	0	0	29.471
Total mercancías	2.287.642	60.021	74.379	897.991	1.333.371	4.653.404

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

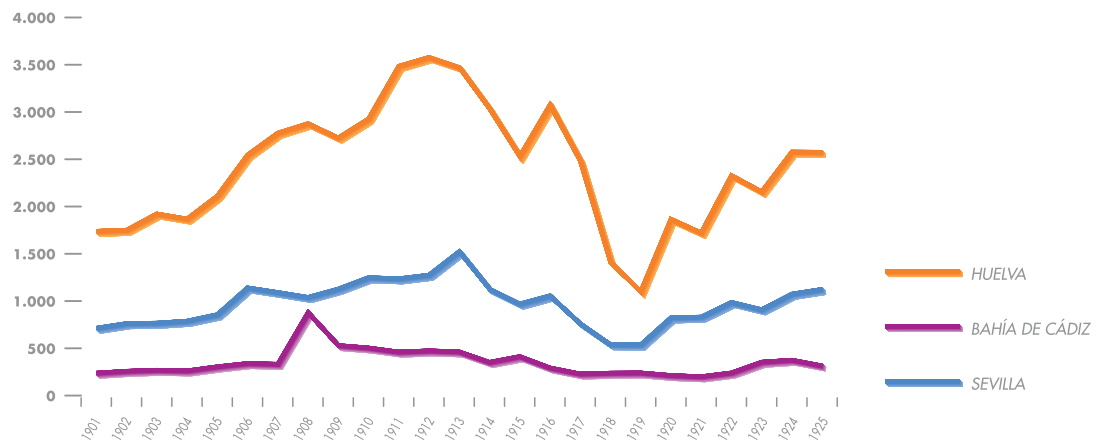
3.4. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA

Resumen 3. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Suratlántica (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Huelva	1.741	1.752	1.924	1.870	2.113	2.547	2.779	2.879	2.728	2.929	3.486	3.580	3.473
Bahía de Cádiz	240*	260*	271*	264*	307*	342*	334*	879	532	506	463	476	465
Sevilla	715	764	769	790	858	1.142	1.093	1.041	1.129	1.250	1.238	1.277	1.525
Total	2.696	2.775	2.965	2.924	3.278	4.031	4.206	4.800	4.389	4.685	5.186	5.333	5.463

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Huelva	3.037	2.532	3.076	2.484	1.413	1.102	1.868	1.723	2.330	2.158	2.579	2.577	65%
Bahía de Cádiz	354	415	295	231	240	242	215	202*	242*	356*	377*	316*	9%
Sevilla	1.129	971	1.058	763	541	539	825	833	988	911	1.076	1.126	26%
Total	4.520	3.918	4.429	3.479	2.194	1.883	2.907	2.759	3.559	3.425	4.032	4.020	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.



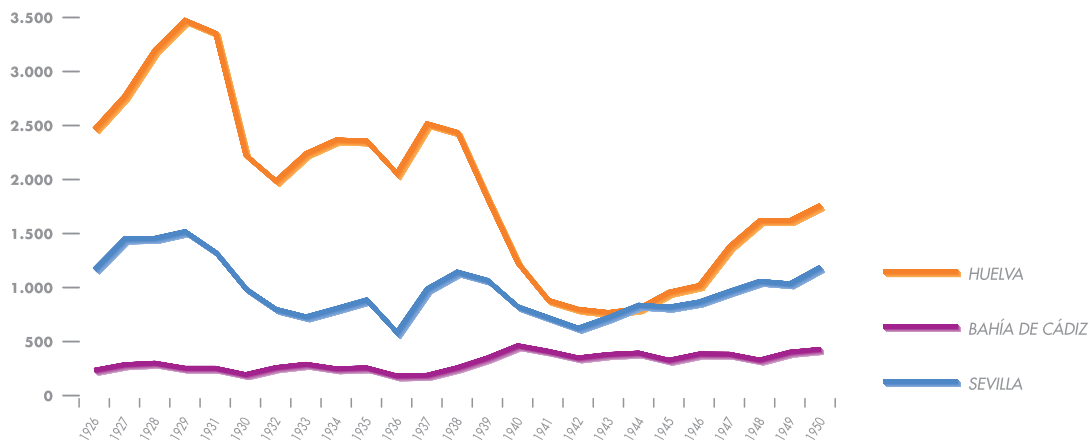
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

3.4. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA (Continuación)

Resumen 3. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Suratlántica (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Huelva	2.467	2.775	3.201	3.477	3.359	2.229	1.989	2.244	2.370	2.360	2.058	2.520	2.440
Bahía de Cádiz	237	289	303	256	256	197	262	293	251	260	185	191	261
Sevilla	1.169	1.453	1.459	1.521	1.331	992	802	732	809	889	586	990	1.147
Total	3.872	4.517	4.963	5.255	4.946	3.419	3.052	3.270	3.430	3.509	2.830	3.701	3.848

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Huelva	1.822	1.228	886	802	772	808	960	1.022	1.382	1.623	1.623	1.764	60%
Bahía de Cádiz	352	465	414	352	384	397	330	388	386	332	405	431	10%
Sevilla	1.070	826	726	627	726	840	822	870	968	1.061	1.038	1.191	31%
Total	3.244	2.519	2.026	1.781	1.882	2.045	2.112	2.280	2.736	3.016	3.066	3.386	100%

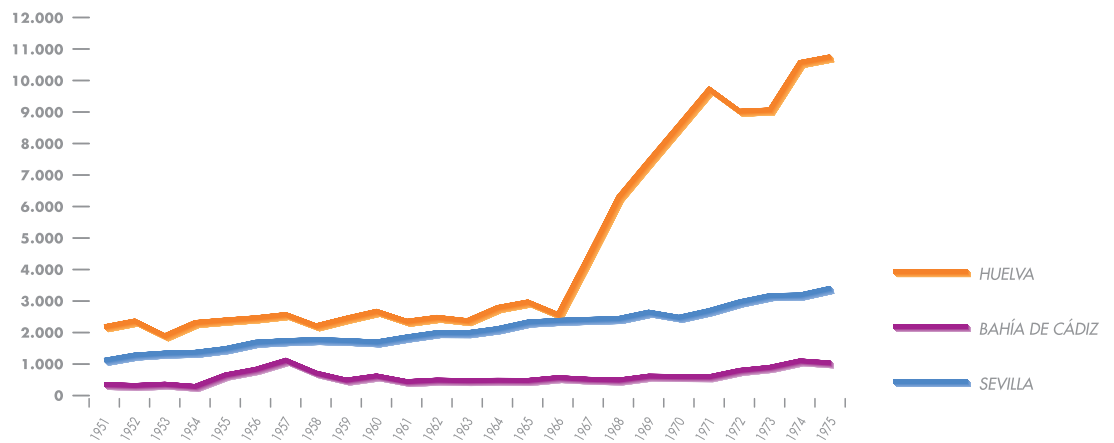


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

3.4. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA (Continuación)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Huelva	2.194	2.377	1.909	2.330	2.409	2.479	2.584	2.225	2.466	2.686	2.369	2.495	2.389
Bahía de Cádiz	362	332	373	301	665	843	1.131	727	502	635	456	503	485
Sevilla	1.130	1.297	1.360	1.385	1.501	1.705	1.755	1.788	1.759	1.713	1.872	2.009	2.006
Total	3.686	4.006	3.642	4.016	4.575	5.027	5.470	4.740	4.727	5.034	4.697	5.007	4.880

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Huelva	2.806	2.983	2.583	4.422	6.308	7.458	8.595	9.738	9.036	9.076	10.582	10.764	62%
Bahía de Cádiz	497	492	581	529	504	629	614	608	810	907	1.113	1.046	8%
Sevilla	2.135	2.345	2.398	2.430	2.457	2.659	2.495	2.709	2.985	3.183	3.203	3.416	29%
Total	5.438	5.821	5.562	7.381	9.269	10.746	11.704	13.055	12.831	13.166	14.898	15.227	100%



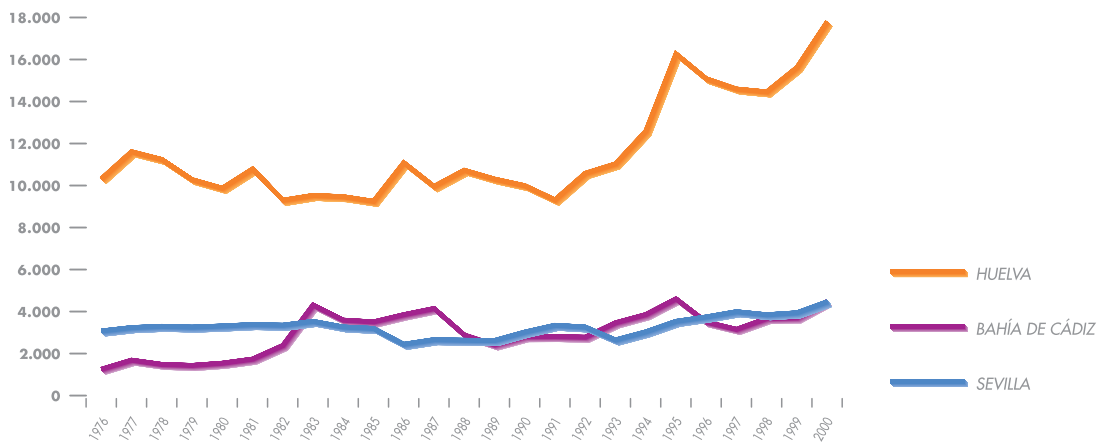
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

3.4. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA (Continuación)

Resumen 3. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Suratlántica (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

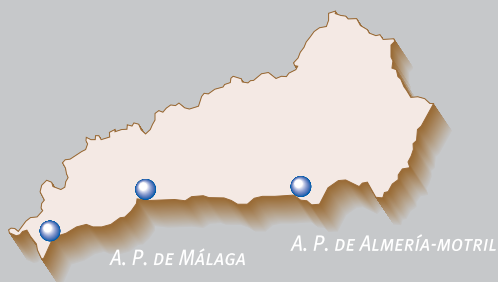
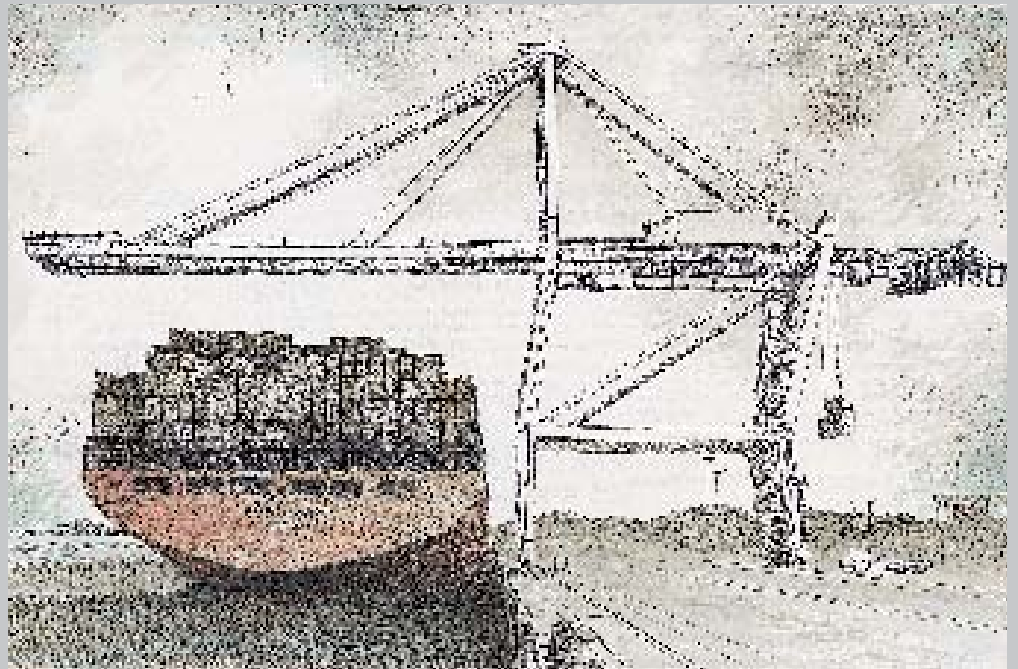
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Huelva	10.329	11.623	11.255	10.295	9.885	10.800	9.313	9.544	9.483	9.263	11.098	9.971	10.741
Bahía de Cádiz	1.265	1.701	1.499	1.451	1.556	1.751	2.397	4.324	3.607	3.522	3.865	4.159	2.899
Sevilla	3.090	3.252	3.314	3.274	3.329	3.396	3.365	3.549	3.280	3.212	2.457	2.677	2.650
Total	14.684	16.577	16.068	15.020	14.770	15.946	15.075	17.417	16.370	15.997	17.420	16.806	16.289

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Huelva	10.322	10.007	9.331	10.595	11.045	12.596	16.281	15.097	14.609	14.471	15.632	17.806	65%
Bahía de Cádiz	2.428	2.819	2.825	2.793	3.478	3.869	4.617	3.515	3.167	3.681	3.712	4.490	17%
Sevilla	2.636	3.036	3.362	3.277	2.663	3.047	3.549	3.757	4.008	3.863	3.956	4.480	18%
Total	15.386	15.862	15.518	16.665	17.186	19.512	24.448	22.369	21.784	22.015	23.299	26.776	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Surmediterránea



A. P. de Bahía de Algeciras

A. P. de Málaga

A. P. de Almería-Motril

MAR MEDITERRÁNEO

A.P. de Bahía de Algeciras

A.P. de Málaga

A.P. de Almería-Motril



Puerto de Bahía de Algeciras.



4.1. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras

*“El puerto de Algeciras, situado sobre la ruta marítima que atraviesa el Estrecho de Gibraltar, tal vez la más frecuentada del mundo, es además estribo de las comunicaciones entre Europa y España, por un lado y África por otro ...”*¹

4.1.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE BAHÍA DE ALGECIRAS

La Bahía de Algeciras está situada en el extremo más meridional de la Península Ibérica, muy próxima a la costa africana, entre el mar Mediterráneo y el Atlántico. A simple vista se percibe su estratégica situación, lo que le ha otorgado el beneficio de ser punto de arribada de las grandes rutas comerciales durante siglos, al ser puente natural entre dos continentes y enclave de los tráficos Norte-Sur y Este-Oeste.

El Estrecho de Gibraltar era conocido entre griegos y fenicios como “Estrecho de Hércules o de las Columnas”. En los albores de su historia no es factible distinguir que parte corresponde al mito y cual a un análisis de su verdadera realidad, parece que hubo intencionalidad en describir aquel entorno, rico en metales y de pesca abundante, como un mar con fuertes temporales, monstruos marinos y nieblas impenetrables, para de esta forma, desanimar a aquellos que deseaban viajar a estas tierras en busca de sus apreciadas mercancías.²

Los tirios llegaron a sus costas utilizando esta “fórmula disuasoria”, difundieron fábulas acerca de la peligrosidad de “los mares de las columnas”, a fin de evitar que otros pueblos navegantes se hicieran con este enclave. Fundaron Gadir hacia el 1100 a.C. y siglos más tarde, hacia el 700 a.C. llegaron los primeros colonizadores griegos al Estrecho.³

En lo más profundo del arco de la Bahía se situaba la ciudad de Carteia, quizás fuera en aquel tiempo el mejor puerto en el área del Estrecho y escala obligada para las embarcaciones que hacían la ruta hacia el océano. Ya Estrabón la mencionaba como estación naval de los íberos y se presume que la construcción de barcos debió adquirir un cierto nivel, gracias a esa disposición de estar abrigada de los vientos, junto a la desembocadura de un río de aguas profundas, lo que facilitaba el atraque de las naves; el puerto cumpliría funciones de carácter comercial, actuaba como núcleo pesquero, e incluso acabó erigiéndose en centro militar.⁴

En la época romana el mencionado puerto de Carteia servía para dar salida a una de las industrias más reconocidas del momento –el “*garum*”– y las factorías de salazón de pescado otorgarían a las ciudades un gran interés mercantil, ya que el famoso “*garum*”, que en principio se fabricaba con un pez de nombre “*garus*” y que era un condimento básico de la cocina, fue preparándose con otros peces, de suerte que en esta costa la pesca era muy abundante y la presencia de atunes permitía un negocio muy lucrativo.⁵

¹ Definición recogida de la introducción de la Memoria, editada por Junta de Obras y Servicios del Puerto de Algeciras, 1958, p. 4.

² Una completa visión histórica de la zona puede verse recopilada en la obra de A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Algeciras, C.O.C.I.N.G., 1989.

³ M. Poinich y M. Tarradell, *Historias del Estrecho*, Algeciras, Puerto Bahía de Algeciras, 1994. Obra que para la etapa más antigua debe consultarse en su primer capítulo: “La Bahía de Algeciras y su Puerto. Origen geopolítico de una economía en la antigüedad”, pp. 11-41.

⁴ Las consideraciones relativas a la Bahía de Algeciras desde la antigüedad al siglo XIX, pueden verse en la obra citada de M. Poinich y M. Tarradell, *Historias del Estrecho*, op. cit., capítulo 2º: “Los Puertos de la Bahía de Algeciras desde la antigüedad hasta el s. XIX”, pp. 43-94.

⁵ Al parecer las propiedades del *garum* eran muchas, pues no sólo se usaba en la cocina, se dice que se utilizaba para mejorar el rostro, influyendo en la desaparición de las arrugas, incluso como afrodisiaco. Ver M. Poinich y M. Tarradell, *Historias del Estrecho*, op. cit., capítulo 2º: “Los Puertos de la Bahía de Algeciras desde la antigüedad hasta el s. XIX”, pp. 31-32.

En aquel tiempo otros centros reconocidos serían Baelo, que también producía los codiciados salazones y Mellaría, cuyo nombre puede relacionarse con la elaboración de miel. De Porto Albo se sabe que se constituyó en lugar de descanso y avituallamiento, como era común en las vías romanas, representando una de “las paradas” en el camino entre Malaca y Gades. El nombre de “Puerto Blanco” quizás lo recibiera por la proximidad a alguna salina, aunque este era un fondeadero de menor importancia. Estos enclaves constituyeron ciudades prósperas, pero sucumbieron con la destrucción que trajeron los vándalos, durante su campaña de conquista del Norte de África.⁶

En el medievo pueden reseñarse otros lugares de gran actividad mercantil, por un lado, el puerto de Algeciras, y por otro, el de Gibraltar. En el año 711 con la llegada de los musulmanes, en el espacio geográfico que hoy conocemos como Campo de Gibraltar, destacaría la “cora”, esto es la provincia algecireña que recibía el nombre de Al-Yazirat-al-Hadra, constituyéndose en centro administrativo de la región y punto de confluencia de caminos donde Jerez, Ronda y Córdoba mantenían relaciones comerciales, sirviendo la Bahía de referente desde donde salían los productos del “interior”, hacia los núcleos de la costa africana y también hacia Málaga y Sevilla.

Las crónicas árabes recogen que desde el puerto de Algeciras se exportaban higos, frutas, pescado y productos agrícolas, sin menoscabo de la función que ejercía como espacio donde se construían y reparaban los navíos. En el siglo X Abd-Rahman III ordenaría que se llevaran las actuaciones necesarias, a fin de que la Bahía sirviera como puerto militar, por lo que se edificaron unas atarazanas para refugio de la flota que actuaba en el Estrecho.

La ciudad pasaría a formar parte del reino de Castilla en 1344, con incidencia sobre las actividades marítimas, pues se liberaría del pago del denominado “anorage”, tasa que había de satisfacerse en el desembarco de mercancías, por lo que adquiere un mayor relieve como escala portuaria, desde los núcleos del mediterráneo central a los puertos del Norte situados en Francia, Flandes e Inglaterra.

La función del tránsito de pasajeros mantenida en el puerto de Algeciras desde el siglo VIII al XIV acabaría decayendo, enfriándose las relaciones con el Norte de África y sirviendo sólo como enlace marítimo con el recinto de Santa María, Sevilla y algunos núcleos del cantábrico. La definitiva apertura del Estrecho a partir de 1344, propiciaría la intensificación de la navegación entre el mediterráneo y el atlántico, por lo que los centros marítimos peninsulares entre Valencia y Lisboa se verían revalorizados.⁷

En 1369 comenzaría una nueva y breve etapa de dominio musulmán en la ciudad de Algeciras, que sólo duraría diez años, destacando que cuando la plaza ya no pudo defenderse de los ataques cristianos se destruirían las murallas y el propio puerto, cuyo cegamiento aseguraba la inutilización por parte de los castellanos. De este modo, el interés de este recinto decae y es ahora el de Gibraltar el que resultará ser el principal elemento portuario de la zona, si bien, hasta 1462 no pasará a depender de la corona de Castilla. Una fecha de indudable valor en lo concerniente a su función militar será 1536, por representar el momento en el que el puerto de Gibraltar se constituye en base de la Armada Española.⁸

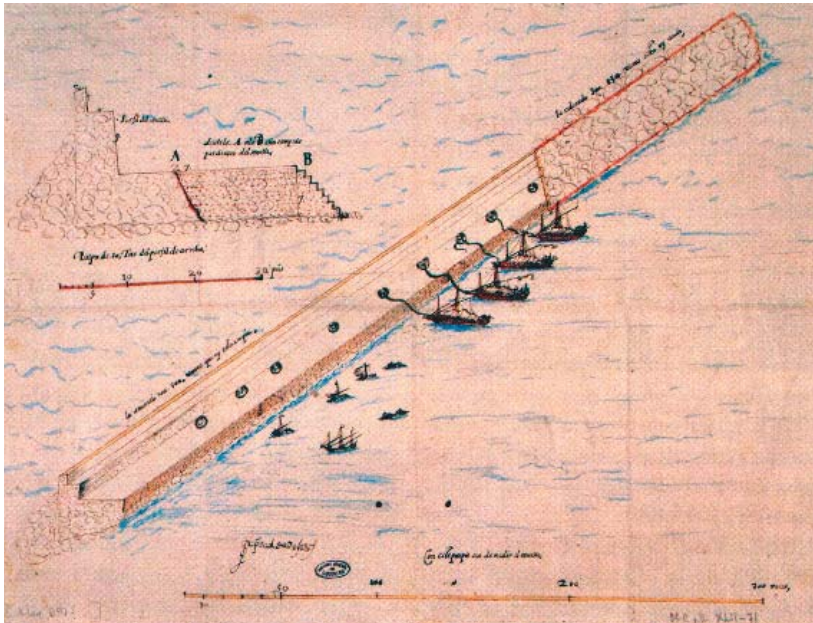
A pesar de las magníficas condiciones geográficas de la Bahía de Algeciras y de ser etapa casi obligada en el tránsito entre el mediterráneo y el atlántico, no fue sencillo habilitar aquí unas instalaciones portuarias hasta el siglo XV, por varias razones, entre las que se citan, la proximidad de las costas de Berbería y la fragilidad de la ensenada ante los temporales que azotaron el litoral Sur peninsular durante los siglos siguientes. Los embates de la flota inglesa, que desde el punto de vista de la construcción naval se traducirían en reiteradas amenazas, favorecieron la edificación de medio centenar de torres almenaras, a lo largo de 303 kilómetros de litoral, entre la desembocadura del río Guadiana y Punta Europa.⁹

⁶ Algunos aspectos del comercio en este tiempo puede verse en A. Bali, “El comercio entre Hispania y África durante el Imperio Romano”, en *I Congreso de Marruecos Español*, Tetuán, 1954.

⁷ Ver M.A. Ladero Quesada, *Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)*, Madrid, Edit. Gredos, 1979, p. 57.

⁸ Ver A. Torremocha Silva, *El ordenamiento de Algeciras de 1345*, Algeciras, 1983, pp. 50-53. Y J.L. Cano de Gardoqui, y A. Bethencourt Massiey, “Incorporación de Gibraltar a la Corona de Castilla (1436-1508)”, en *Revista Hispania*, Instituto Jerónimo Zurita, C.S.I.C., 1966.

⁹ Entre otros textos puede consultarse L. López de Ayala, *Historia de Gibraltar*, Madrid-1872, Edición Facsímil de la Caja de Ahorros de Jerez, 1982.



Dique de abrigo y muelle de atraque en Gibraltar.
D. Cristóbal de Rojas, 1608.
Archivo General de Simancas.

El puerto de Gibraltar fue perdiendo protagonismo, aún siendo “*la llave del Estrecho en España*”, a la vez que se iba diluyendo su hegemonía en Europa, manifestando a mediados del siglo XVII su momento de máxima inflexión.

La pesca continuó ocupando un lugar preferente en el conjunto de actividades que deparaban beneficios económicos a la zona. A lo largo de la Edad Media, en el Guadalquivir se capturaban sábalos y esturiones cuando remontaban el río en primavera, y en las costas del Estrecho se pescaba el atún, utilizando el sistema de almadrabas, continuando la tradición romana que utilizaba esta especie para las salazones de las principales factorías.

Las mejoras de las técnicas de navegación harían intensificar el comercio por mar, beneficiándose de ello las ciudades a orillas del Estrecho, Tarifa, Algeciras y Gibraltar, en cuyo puerto arribaban bergantines bretones y flamencos, naves catalanas e italianas, y otras provenientes de plazas más próximas como Cádiz, Sevilla y Portugal, llevando mercancías variadas y realizando los viajes de vuelta cargados con vinos, conservas y diversos pescados.¹⁰

La vida portuaria se vería seriamente trastocada tras el desafortunado acontecimiento, que supuso en 1704 la definitiva pérdida de la soberanía de España en el sitio de Gibraltar. A partir de este momento, la comarca que bordeaba la estratégica Bahía de Algeciras perdió el puerto que mejor representaba su salida al exterior.¹¹

Una vez tomada la ciudad por los anglo-holandeses, sus vecinos fueron buscando asentarse en sus proximidades, y de este modo se fragua el resurgir de la ciudad de Algeciras, cuyo puerto estaba llamado a erigirse en uno de los centros comerciales más destacados. Desde mediados del siglo XVIII se iban a desarrollar actividades circunscritas a la función mercantil y a la militar. A partir de aquí, el contrabando entre Algeciras y Gibraltar fue creciendo, como también lo haría el comercio tradicional, por lo que se establece una Aduana, que sería suprimida temporalmente a instancias de la petición que efectúa el recinto de Cádiz, que junto al de Tarifa, ven como su comercio se desvía hacia la plaza de Algeciras.

¹⁰ Ver detalles en E. Otte, “El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media”, en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, Abril 1981.

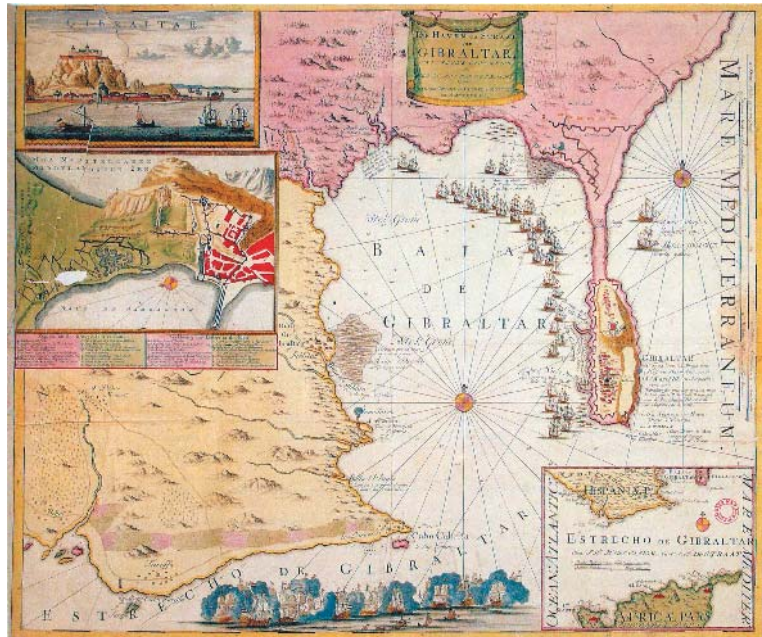
¹¹ Es interesante el conocimiento de la plaza bajo la óptica militar, para lo cual puede consultarse la obra de R. Vidal Delgado, *Historia de la guerra de la independencia en el Campo de Gibraltar*, Algeciras, Cádiz, Caja Postal, 1995. Y *El fuerte de Santiago y la batalla de Algeciras*, Algeciras, Cádiz, Racta 5, 2000.

El tráfico de mercancías se concretará en los embarques de maderas, destinados al arsenal de La Carraca, y el carbón vegetal, el corcho, cera, miel y pescado; entre las llegadas se citan como más interesantes las de aguardientes y vinos, trigo y tejidos. A finales del siglo XVIII se tiene conocimiento de la salida de un paquebote desde el puerto de Algeciras, que trasladaba la carne que necesitaba la guarnición de Ceuta, con una frecuencia de dos veces a la semana.¹²

El declive comercial de principios del siglo XIX tendría relación con la pérdida de las colonias. En este tiempo se consolida un fenómeno que se había iniciado en la centuria anterior, el contrabando y las actividades corsarias, convirtiéndose en habituales en esta costa, por lo que muchos barcos se alejaron de los puertos del Estrecho ante el temor de sufrir sus ataques.¹³

El contrabando afectaba a todo tipo de productos aunque los más apreciados eran tabaco, tejidos y géneros de ultramar, armas e incluso ganado, y representaban un volumen de negocio de gran proyección. El origen de este fraude radicaba en el fuerte arancel que debían satisfacer las mercancías extranjeras que pasaban por nuestras fronteras, de mayor cuantía en los textiles, por lo que acabaron convirtiéndose en uno de los elementos con mayor capacidad de atención entre los que practicaban estas actividades, gracias a la progresiva liberalización producida durante la segunda mitad del siglo XIX se frenaría este fraude.¹⁴

En este tiempo el comercio marítimo es de escasa importancia, conociéndose a través de las referencias expresadas por Madoz, que cita en lo concerniente al capítulo de las entradas los “cueros al pelo”, paños, algodón hilado, telas de algodón, cañamazo, cacao y café, y las propias para el mantenimiento de la ciudad; en el apartado de salidas estarían el carbón de leña, corcho en panes, corteza de alcornoque y baldosas. En este mismo documento se especifican los desembarques y embarques que tienen lugar por el puerto de Tarifa, en el primer apartado se relacionan los cueros, tejidos, vino, azúcar, aceite y café; y en los embarques los productos eran similares a los de Algeciras, si bien, tenían relieve las naranjas y los limones.¹⁵



La Bahía de Gibraltar en torno a 1727. Joannes Covenz.
Museo Naval de Madrid.

¹² Las noticias referidas al comercio marítimo inserto en el contexto económico del Campo de Gibraltar puede verse en A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit., capítulo referido a la Edad Moderna, pp. 133-237. Sobre todo, son muy interesantes las valoraciones de las actividades del sector terciario, pues se ocupa principalmente de analizar la actividad marítima.

¹³ G. González Busto, “Aspectos del Corso en el Estrecho de Gibraltar”, en *Actas del II Congreso Internacional sobre el Estrecho*, Ceuta, 1987. Y G. González Gravioto, “La piratería en el Estrecho de Gibraltar en la Antigüedad”, en *Actas del II Congreso Internacional sobre el Estrecho*, Ceuta, 1987.

¹⁴ A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit., “Comercio y contrabando en el siglo XIX y principios del XX”, pp. 348-372. Y R. Sánchez Montero, “La decadencia comercial de Cádiz y el síndrome de Gibraltar”, en *1ª Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1981. Del mismo autor, “El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX”, en *Revista de Moneda y Crédito*, n° 157, 1981.

¹⁵ La descripción de la actividad comercial a finales del siglo XIX puede conocerse por los trabajos ya citados y por las guías que se editan contemporáneas al momento que se analiza, se cita a título de ejemplo L. López Zaragoza, *Guía de Gibraltar y su Campo*, La Línea, 1899.

Las gestiones llevadas a cabo en Madrid en 1860, para que el gobierno de la Nación interviniera en la construcción de un puerto en la desembocadura del río de la Miel, fueron infructuosas y nada se conseguiría en aquellas primeras tentativas de proveer a la Bahía de Algeciras de las infraestructuras necesarias.

Las obras de modernización comienzan en 1887, construyéndose un espigón en la margen izquierda de la desembocadura del río de la Miel, lo que traería consigo el impulso de los tráficos que eran característicos de la zona, creciendo el número de embarcaciones dedicadas a la pesca y el volumen de capturas.

El año 1892 es especialmente interesante al entrar en funcionamiento la línea de ferrocarril Bobadilla-Algeciras, con todos los beneficios que reportaría a la ciudad, iniciándose a continuación la construcción de un muelle de madera en la margen derecha del río de la Miel, precisamente por la misma compañía inglesa que había llevado a cabo el proyecto del ferrocarril. De este modo, el proceso de mejoras se ampliará en el capítulo de las comunicaciones, concretándose en la puesta en marcha de una línea que unía el trayecto entre Algeciras y Gibraltar, con una frecuencia diaria de cuatro veces, en un principio llevada a cabo por el vapor “Elvira” y más tarde por el “Margarita”.¹⁶



El Puerto antiguo de Algeciras. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

El primer muelle de madera representaría “la modernidad” para el puerto de Algeciras, subsistiendo hasta 1913. En estas actuaciones ya intervendría la Junta de Obras del Puerto que se había constituido en 1906. La R.O. del Ministerio de Fomento expresaba que “..., vista una solicitud del Ayuntamiento, en la cual en nombre de todos los comerciantes e industriales de esa ciudad solicita construir una Junta de Obras..., teniendo en cuenta que con la construcción de la expresada Junta y con la creación de los arbitrios que afectarán al comercio y navegación de esa localidad habrán de beneficiarse los intereses generales y más especialmente los de la región”.¹⁷

La Junta de Obras coordinará y gestionará los proyectos del desarrollo portuario, entre los que se encuentra la construcción del muelle de Alfonso XIII. El director del puerto D. Ramón Martínez

¹⁶ Ver A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit., pp. 400-401. Sobre todo el capítulo dedicado al puerto, pues lo analiza muy especialmente desde que se constituye la Junta de Obras: “El Puerto de Algeciras-La Línea”, pp. 391-434.

¹⁷ Fechado el 10 de agosto de 1906. Citado por A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit., p. 398.

Campos, agilizará el comienzo de los trabajos unos años más tarde, siendo bautizado popularmente por “muelle de Galera”, debido a la piedra de ese nombre que se localizaba en el lugar que luego ocupó aquel primer muelle de mampostería. Una compañía hispano-holandesa se encargó del proyecto, que se basaba en otro presentado por la Junta de Obras del Puerto en el año 1908.

Algeciras iba siendo reconocida como ciudad indispensable en el Estrecho, como lo demuestra que en 1906 se celebrara en ella la Conferencia Internacional sobre Marruecos, dejando de relieve la excelente situación del puerto algecireño. El interés de algunos servicios regulares de transporte se vislumbrará a través de las principales comunicaciones, que se llevan a cabo semanalmente entre Gibraltar, Algeciras, Tánger y Cádiz, a cargo del vapor “Piélagos” de la Compañía Trasatlántica Española y entre Algeciras y Ceuta efectuados por el “Virgen de África”, con salidas y retornos a diario. También existía un servicio especial de cabotaje a cargo de la Compañía Vasco-Andaluza de navegación, que efectuaba operaciones en la Bahía por medio de pequeñas embarcaciones de remos.¹⁸

Los trabajos en el dique Norte se iniciaron en 1921 y tres años más tarde comienzan las obras de prolongación y ensanche del muelle de la Galera, dado el incremento del tráfico comercial y de pasajeros que se mantenía con las ciudades de Gibraltar y Ceuta. A lo largo de estos años el puerto de Algeciras se convertiría en un núcleo primordial a nivel militar, pues sería punto de embarque de tropas para la guerra de Marruecos. En marzo de 1925 un terrible temporal de levante azotó las costas del Estrecho, ocasionando gravísimos daños en el muelle de Villanueva, en las obras del muelle de la Galera y en el dique Norte.¹⁹

La 1ª Guerra Mundial ralentizaría el tráfico, y entre 1926 y 1929 se inicia un periodo en el que se entra en una fase expansiva del ciclo económico a nivel internacional y dentro de la propia sociedad española, truncada por la gran depresión que afectaría profundamente al puerto de Algeciras, reduciéndose su actividad a prácticamente una única función, el servicio de transporte de mercancías y pasajeros con la colonia de Gibraltar.

El muelle del Oeste se prolongará en 1930 y años más tarde esta actuación derivaría en el actual muelle pesquero, finalizando en 1932 la construcción del dique Norte después de algo más de una década de trabajo. Por aquellas fechas se construye un embarcadero, en la margen derecha del río de la Miel, en el lugar que antaño ocupara el muelle de madera y se acomete el dragado de la dársena de la Galera, por medio de la draga soviética “Cosmopoliet”.

En esta cronología temporal se define al puerto de Algeciras como un núcleo en el que pueden apreciarse los siguientes rasgos:

“... , sirve el tráfico regular entre España y Marruecos, siendo además muy importante la pesca, que se importa en cantidad considerable al interior de España; volumen no despreciable alcanzan las importaciones locales y no falta la exportación de productos de la región especialmente el corcho, muy abundante en las sierras vecinas.

Solo dispone Algeciras de dos grúas eléctricas, de 3/6 toneladas, emplazadas en el muelle de la Galera.

El puerto cuenta con lonja de pescado y con un varadero, en Isla Verde, para embarcaciones hasta de unas 100 toneladas.

El puerto de Algeciras es susceptible de ampliación y mejoras muy considerables, y, de ser necesario, podría habilitarse para el tráfico trasatlántico y de gran cabotaje en gran escala. Algunas obras de mejora han sido ya estudiadas o están en estudio”.²⁰

¹⁸ A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit., p. 400.

¹⁹ Es muy interesante la consulta del texto J.I. Castillo Manzano (Cord), *El Puerto Bahía de Algeciras, el motor económico del Sur*, Sevilla, Puerto Bahía de Algeciras y Otros, 2001. El primer capítulo sirve para delimitar las principales actuaciones hasta mediados del siglo XX y posteriores a este crucial momento de su historia: “El desarrollo portuario de la Bahía de Algeciras”, pp. 17-50.

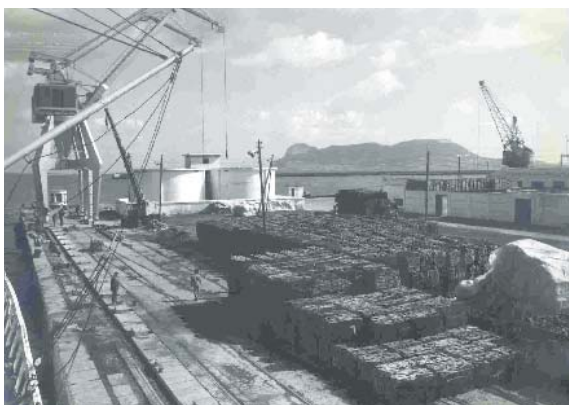
²⁰ P. Gaitán de Ayala, “Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo”, en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946. El Puerto de Algeciras puede verse en pp. 389-391.



La refinería CEPSA motor de la industrialización en el Campo de Gibraltar. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.



Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras en 1970. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.



Depósito de corcho del muelle de Galera en el Puerto de Algeciras en 1966. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.



Buque portacontenedores de la compañía Maersk Sealand surcando las aguas de la Bahía de Algeciras. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

El crecimiento espectacular que tendrá la Bahía de Algeciras se aprecia con nitidez a partir de 1968, si bien, en los preliminares de la Memoria editada en 1958, se definen las singularidades que afectaran a ese cambio que presumiblemente podrá hacerse efectivo. Y es que la Bahía cuenta con calados naturales de fácil conservación, favorecidos por las obras de “abrigo” que han venido a mejorar aún más la situación de partida; por otro lado, la disposición de agua potable abundante repartida por una extensa red, y sobre todo, la terminal de los trenes de viajeros y mercancías que los acerca hasta el mismo puerto, son elementos básicos que dejan traslucir esos pilares que permiten el crecimiento que posteriormente se alcanza. Además, debe mencionarse el completo servicio que presta, pues las comunicaciones marítimas con Ceuta y Tánger se efectúan, entre otros, con los modernos buques transbordadores como el “Victoria” o el “Virgen de África”, andadura que tendrá pleno interés en el tráfico de pasajeros desde principios del siglo XX.

El gobierno español cerrará la verja que separaba la Línea de la Concepción de la colonia británica en 1964, hecho que afectará profundamente a la evolución del puerto ²¹, así como al contexto de la zona, por lo que se establecerá un plan que palie el desconcierto que significó este cierre, para un nutrido grupo de trabajadores cuya ocupación se encontraba dentro de la colonia; iniciándose un proyecto que dotaría a la comarca de los elementos necesarios para el despegue industrial, dentro de cuyas líneas figuraron la implantación de un complejo fabril, cuyos máximos exponentes fueron la refinería de petróleo CEPSA y ACERINOX. ²²

²¹ Ver las valoraciones de G. Armangué Rius, *Gibraltar y los españoles*, Madrid, Edit. Aguilar, 1964.

²² La evolución de la economía del Campo de Gibraltar puede verse, entre otros, en A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit. Y en las Memorias editadas por la A.P. de Bahía de Algeciras de los años correspondientes.

La transformación del espacio portuario de todo el arco de la Bahía se basaría en “la industria pesada”. La refinería de petróleo instaló su terminal de graneles líquidos, al tiempo que la industria metalúrgica de ACERINOX y la empresa Sevillana de Electricidad empezaron a recibir graneles sólidos –chatarra y carbón–, a través de la terminal especialmente acondicionada de GIBRALTAR INTERCAR.

Las primeras unidades de contenedores vinieron a dibujar un nuevo panorama a partir de 1971, y desde 1975 este tráfico se consolida de manera continua y regular, iniciándose lo que iba a ser la base de la expansión del puerto en las dos décadas siguientes. Este proceso demandará una continua adaptación de sus dársenas, a esta forma novedosa de trasladar las mercancías que ofrece innumerales ventajas, impulsando las ampliaciones y mejoras de las instalaciones. De este modo, se concluyen las obras de la 1ª fase del muelle de la Isla Verde, se amplía la estación marítima, el muelle de Ribera y el número de atraques para transbordadores en el muelle de Galera, se inaugura la terminal de contenedores en el muelle de Isla Verde y se construye la primera nave de depósito franco.

El puerto de Tarifa quedaría integrado en abril de 1982 en el ámbito de competencia de la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea, configurándose un área portuaria con tres zonas de desarrollo, iniciativa de carácter jurídico y normativo que se vería complementada con otras líneas de actuación, determinadas por el continuo incremento del tráfico de contenedores y la ocupación casi total de la terminal Sabas Marín, redactándose los proyectos de construcción de los atraques Sur y Este del muelle del Navío.²³

En la década de los ochenta se intensifican las actuaciones que van consolidando ese puesto de privilegio en el ranking mundial del tráfico en contenedores, gracias a la instalación en 1986 de la empresa de transporte de contenedores Maersk España y al acceso de los primeros trenes para este tipo de transporte al muelle de Isla Verde en 1989, entrando en funcionamiento en 1992 el nudo viario del acceso Sur, conectando entre sí los muelles de Isla Verde, la Galera y el Navío y la carretera de Cádiz.²⁴

La privilegiada situación geográfica que disfruta la Bahía de Algeciras, asomada desde hace siglos a las principales rutas mundiales del transporte marítimo, en la que convergen los cuatro puntos cardinales, representa un punto de partida que se ha visto complementado en las últimas décadas con cuantiosas inversiones, dentro de una filosofía empresarial de apertura a nuevos mercados y de una fuerte apuesta por el futuro.

Los resultados de la política que ha seguido la A.P. de la Bahía de Algeciras, que gestiona las instalaciones portuarias de Algeciras, La Línea y Tarifa, le ha situado como primer puerto de España, y en el



Escena de carga y descarga de contenedores en el Puerto de Algeciras a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

²³ Una valoración acerca del puerto en la década de los años ochenta, en el que se precisan los datos de tráfico desde 1960 en J.L. Martín y Otros, “El Puerto de Algeciras: Una metodología para el estudio de sus funciones”, en *Geographica*, año XXV, 1983, pp. 27-59. Y en J.M^o. O’Kean Alonso, “El Campo de Gibraltar. Un núcleo industrial al Sur”, en *Cuadernos I.D.R. n^o 23*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla, 1988, pp.158-167.

²⁴ El análisis del Puerto de Algeciras en la última década es la base del texto J.I. Castillo Manzano (Cord), *El Puerto Bahía de Algeciras...*, op. cit.



Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras en el año 2000.
Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

capítulo de tráfico de mercancías en contenedores en el primero del arco mediterráneo, ocupando un lugar preferente en el contexto europeo y en el resto del mundo.

El siglo XXI que acaba de iniciarse es para el puerto de Algeciras una realidad económica pujante, es... “..., Motor de toda una comarca, puerta de dos mares –de vieja tradición civilizadora– y puente entre dos continentes, se presenta de cara al futuro, como el puerto por excelencia de la frontera sur de la Unión Europea”.²⁵

4.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁶

La Bahía de Algeciras ha gozado de una trayectoria de crecimiento determinada por su ubicación, y a lo largo de su historia el núcleo portuario por excelencia ha ido cambiando, conforme la situación general iba modificándose, circunstancias que ya han quedado definidas.

Y si el capítulo histórico puede trazarse con gran detalle, la evolución de sus tráficoes es un tema de difícil concreción, pues habitualmente son las Memorias editadas por la Junta de Obras, las que sirven de referente para sacar a la luz las características del comercio marítimo, y en este caso no se ha dispuesto de los registros originales hasta la segunda parte del siglo XX, que es cuando se advierte la preponderancia del puerto de Algeciras, convirtiéndose en un espacio que tiene un gran peso relativo en el ámbito nacional y en el contexto internacional.

La evolución comercial en este puerto se ha trazado atendiendo a publicaciones como *Historia del Estrecho*, editado por la propia Autoridad Portuaria, y las aportaciones realizadas por D. Antonio Torremocha Silva y D. Francisco Humanes, autores de la *Historia económica del Campo de Gibraltar*, en la que pueden descubrirse los rasgos comerciales de la Bahía de Algeciras, desde la antigüedad al día de hoy, dejando constancia de la transformación de los puertos ubicados en ese marco territorial, utilizando como fuente base los registros de la Cámara de Comercio de la localidad y los datos de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

Así pues, el análisis para la primera parte del siglo XX responde a los trabajos que han podido recopilarse, y ya desde 1960 se dispondrán de cifras alusivas al tráfico, dejando definidas las claves del gran crecimiento que experimenta el puerto de Algeciras en lo que concierne a mercancías, buques, pasajeros, automóviles y pesca.

El conocimiento del impacto que proyecta sobre su entorno, base del libro *El puerto Bahía de Algeciras, el motor económico del Sur*, ayudará a valorar las últimas tendencias del tráfico, que se detallan a partir de las series históricas que alberga el archivo del Ente Público Puertos del Estado, cifras que ilustran las décadas finales del siglo XX.

²⁵ M. Poinich y M. Tarradell, *Historias del Estrecho*, op. cit., pp. 88-89.

²⁶ El análisis del puerto de Algeciras ha resultado más complicado por la ausencia de Memorias antes de la mediación del siglo XX, si bien, otros materiales y textos enviados por la A.P. han facilitado esta labor, quiero agradecer la atención prestada por Dña Rocío García. En este caso, debo manifestar igualmente la colaboración de la C.O.C.I.N.G, así como del profesor D. Alejandro Grindlay, que facilitó información acerca de la historia del puerto de Algeciras en el siglo XX.

4.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1908-2000)

El análisis del puerto de Algeciras considera una realidad mercantil que parte de los inicios del siglo XX, aunque en el tiempo que le antecede ya se conocen ciertos matices del negocio que se movía en la Bahía algecireña.²⁷

El movimiento de mercancías se precisará globalmente a partir de 1908 hasta 1946, datos que se trasladarán al cuadro 1.1. Cuando ya se dispone del detalle alusivo a las mercancías cargadas y descargadas se elabora el cuadro 1.2, para el período comprendido entre 1947 y el año 2000. El cuadro 1.3 se adjunta a fin de dejar constancia del tráfico en cabotaje y en exterior, en la cronología de tiempo en la que se advierte la consolidación del puerto, analizando la etapa que va desde 1961 al año 2000. Los gráficos 1A, 1B y 1C son los que trazan la semblanza comercial a lo largo del siglo XX, mientras que el gráfico 2 permite visualizar la trayectoria de crecimiento del puerto, tomando como base las cifras del cuadro 1.3.

Los registros de Madoz refieren las principales mercancías que se han exportado, en los momentos previos a la constitución de la Junta de Obras, son cifras alusivas al bienio 1843-1844, se trata de un comercio que se desarrolla con buques de bandera nacional y se ciñen a productos como “cebada”, “huesos de animales” y “aceite de almendras”.

Los datos tomados de las Actas de Junta de Obras del Puerto, muestran algunos rasgos de principales productos que, aunque referidos al año 1907, sirven para reconocer la semblanza mercantil, especificando la importancia de algunas partidas en el apartado de descargadas, como “minerales, carbones y abonos”, alcanzando los 2.500.000 Kg, y algo menos de la mitad en el capítulo correspondiente a la “sal”, que junto al denominado resto de mercancías, permite hablar de un monto total de 5.000.000 Kg. En las mercancías cargadas también destacan el mencionado grupo de “minerales”, pero con una cifra más reducida, en torno a las 366.000 Kg, y un resto que ronda los 4,5 millones de Kg. Otros productos que tienen presencia en la estadística, tanto en las entradas como en las salidas serían los “cereales y vinos” y “sales, cemento, adoquines y ladrillos”.²⁸

Una vez delimitados estos antecedentes, procede analizar las cifras que aportan los cuadros 1.1 y 1.2. La tónica comercial de los primeros años del siglo XX se muestra uniforme, con una ligera tendencia al alza. No obstante, resaltar como los descensos corresponden a los períodos prebélicos; mencionamos la trascendencia que en las épocas conflictivas ha tenido su propia ubicación geográfica, ejerciendo un papel significativo bajo diferentes ópticas en las coyunturas excepcionales.

En el cuadro 1.2 se ha desagregado el volumen de mercancía en cargadas y descargadas. Una valoración comercial tomada de la Memoria fechada en 1958, señala que las mercancías de mayor movimiento fueron el corcho y sus manufacturas, aceite y la crin vegetal, y en cuanto a la importación se hablaría de cemento y carbón. Además, reconoce que...

“... para servir a este tráfico han arribado al puerto 231 buques. Aparte de los tráficos considerados, se dibuja una nueva actividad portuaria que es la de suministro de carburantes y agua potable a los buques, análogamente a como lo vienen realizando los otros puertos (Tánger, Ceuta y Gibraltar) emplazados, como el de Algeciras, en las costas del Estrecho. También es concesionaria la Junta de la explotación de un Depósito Franco, que facilitará e intensificará las operaciones comerciales a desarrollar en el Puerto”.²⁹

En este período de tiempo resaltamos el progresivo incremento en la cuantía del tráfico, que resulta especialmente acusado en 1968, a partir del movimiento que generan los graneles líquidos de la refinería CEPSA.

²⁷ Hay que hacer constar que realmente el interés mercantil del puerto no sucede hasta la segunda mitad del siglo XX, por lo que esta carencia no es muy significativa.

²⁸ Ver A. Torremocha Silva y F. Humanes Jiménez, *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, op. cit pp. 398-401.

²⁹ J.O.P.A., *Memoria Anual del Puerto*, Ministerio de Obras Públicas, 1959, p. 4.

La observación de los gráficos muestran una realidad digna de comentario desde mediados de la década de los ochenta, ya que en relación a sólo quince años atrás se ha doblado el tráfico de mercancías, siendo la terminal de contenedores de MAERSK la que contribuyó de forma decisiva al crecimiento, realizando una fuerte apuesta por este enclave, al utilizarlo como principal centro de distribución, y generando un proceso de concentración del tráfico marítimo de la zona Sur.

A lo largo de los últimos años existe una acusada similitud en los porcentajes que representan los volúmenes de mercancías cargadas y descargadas, situación que se refleja en el gráfico 1B y 1C; si bien, en la última década se percibe un desfase en favor de las mercancías descargadas.

El movimiento de mercancías atendiendo a la distinción entre cabotaje y exterior se relaciona en el cuadro 1.3, constatándose que salvo en los años iniciales, prevalece el capítulo de exterior, tendencia más acusada en los últimos años, lo que supone una mayor internacionalización del tráfico, y en cierto modo, una disminución del comercio efectuado con el resto de puertos españoles. En el cabotaje la actividad portuaria se ha caracterizado por la existencia de un predominio de las salidas a otros núcleos nacionales, consecuencia de la distribución del petróleo proveniente de la refinería CEPESA.

El tráfico de contenedores ejerce una influencia decisiva en la situación en la que se enmarca el tráfico del puerto de Algeciras en las últimas décadas, además de la descarga de petróleo para su procesamiento; dentro del volumen de mercancía general, este puerto ha pasado de un escaso 20% en 1975 a estar en el 80% en el año 2000, respecto del total de tráfico andaluz, y a nivel nacional para las mismas fechas evoluciona desde un 2% a un 22%, cifras elocuentes de la progresión mercantil que se observa en este recinto portuario, gracias a la aplicación de las nuevas tecnologías del transporte.

4.1.3.1. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 3.1 y 3.2 a 7.1 y 7.2 recogen el tráfico exterior atendiendo a los productos más significativos, para las tres últimas décadas del siglo XX.

El volumen de las importaciones se ha multiplicado por cinco, siendo el petróleo crudo el referente por excelencia. No obstante, a medida que nos acercamos a los momentos actuales, han ido apareciendo algunas otras partidas dignas de mención, especialmente se hace hincapié en las “mercancías en contenedores en tránsito”, lo que ha hecho que porcentualmente descienda el porcentaje correspondiente al petróleo, sin que ello suponga que lo haya hecho cuantitativamente, los restantes epígrafes no muestran valores destacados.

El capítulo de las exportaciones tiene en el petróleo crudo y sobre todo en los “productos petrolíferos refinados”, los elementos que alcanzan un nivel de significación apreciable, al menos hasta la década de los años noventa. El resto de mercancías exportadas son diversas, quizás subrayar los “productos siderúrgicos” que parten de la empresa Acerinox y los “productos químicos” que se elaboran en las industrias de Petresa, Enterquisa y Estman.

A finales del siglo XX se aprecia un cambio sustancial, ya que el predominio pasa a ser de la agrupación de “mercancías en contenedores en tránsito”, seguido de los “productos petrolíferos refinados”; consecuencia del alza que experimenta la mercancía transportada en contenedores y como efecto añadido, del papel que juega el puerto de Algeciras como centro distribuidor en el tráfico de contenedores. Al igual que ocurre con las importaciones, el resto de mercancías se diversifica y no llega a alcanzar cifras relevantes.

4.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1947/2000)

El cuadro 2 y los gráficos 8 y 9 trasladan la evolución del movimiento de buques en el período de tiempo para el que se ha dispuesto de información, comenzando a tener constancia de este tráfico

desde el año 1947. A partir de aquí, se dispondrá de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), así como del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.).

En cuanto al número de buques se observa una cierta estabilidad hasta mitad de los años setenta, para a partir de ese momento, y coincidiendo con el comienzo del uso del transporte en contenedores, iniciar un aumento sustancial del tráfico, que se hace especialmente ostensible a finales de la década de los ochenta y en los últimos cinco años expresados.

El número de buques y las Toneladas de Registro Bruto han mostrado una tendencia al alza, pero con diferente proporción, ya que las T.R.B. lo han hecho de una forma mucho más intensa, pues lo que realmente aumenta es el tamaño de los buques. En el gráfico 8 se aprecian los momentos más álgidos del crecimiento en términos relativos, correspondiendo a la coyuntura económica de finales de los años sesenta, de los ochenta y los últimos años analizados.

La Carga Media del Buque presenta una mayor estabilidad, lo que también es coherente, sobre todo tras la subida que tiene lugar a finales de los años sesenta, situación que se encuentra estrechamente vinculada a la creación de la refinería CEPSA.

Los indicadores reflejan en el puerto de Algeciras una progresión que se ciñe especialmente en las T.R.B., lo que supone la presencia de barcos con mayor capacidad de carga; entrando de nuevo en consideración una de las premisas básicas que han hecho del puerto de Algeciras, uno de los baluartes más reconocidos en el Sistema Portuario Español, gracias al avance que ha supuesto la adaptación de las nuevas tecnologías al servicio del transporte marítimo.

4.1.5. PASAJEROS (1930-2000) Y AUTOMÓVILES (1948/2000)

El tráfico de pasajeros se recoge a nivel global desde 1930 a 1960 en el cuadro 3.1 y la clasificación de los pasajeros atendiendo al cabotaje y al exterior se plasma en el cuadro 3.2 y lo hacen para una gran parte de la 2ª mitad del siglo XX, en concreto, desde 1961 al año 2000. Esta información se complementa con el tráfico de automóviles desde 1948, que es el instante del tiempo en la que se tiene constancia de estos registros, por lo que desde esa fecha y hasta el año 2000, aunque de forma interrumpida, se trasladan los datos que conformarán el cuadro 4 y el gráfico 10.

En términos cuantitativos llama la atención el nivel que alcanza el movimiento de pasajeros, acercándose en los años cincuenta al medio millón e incluso superando esa cifra el año 1957. Puede afirmarse que estamos ante el puerto español donde esta variable revela un mejor comportamiento, ya que aproximadamente polariza un 85% del total regional y una cuarta parte del tráfico de pasajeros a nivel nacional, es un enclave que ejerce una labor básica de aproximación entre Europa y África.

Los registros que se muestran en el cuadro 3.2 permiten puntualizar que los pasajeros en cabotaje superan a los que se mueven en régimen de exterior, si bien, a partir de la década de los años noventa se está produciendo un proceso de acercamiento entre ambas modalidades, siendo el tráfico que se lleva a cabo con Ceuta el que genera un mayor movimiento, fortalecido en los momentos de cierre de la verja con Gibraltar e influenciado por la consideración de ser un puerto franco.

El tráfico exterior lo constituye primordialmente el que se realiza con Tánger, ya que, de una parte, el transporte transoceánico de pasajeros ha perdido su vigencia, y de otra, es un puerto que está fuera de los circuitos habituales de los cruceros, lo que hace que existan muy pocas escalas. Entre los rasgos más característicos destacan su fuerte estacionalidad, puesto que es la época estival la que concentra hasta un 50% del total registrado a lo largo del año.

Las cifras alusivas al tráfico de automóviles van unidas al de pasajeros, por lo que la semblanza reflejada para el pasaje sirve para describir su propia tendencia, cuya relevancia queda patente, al figurar en el *ranking* nacional como el primer puerto del Sistema Portuario Español en tráfico de vehículos.

El cuadro 4 y el gráfico 10 participan el proceso de crecimiento del movimiento de automóviles, manifestándose en términos parecidos al de pasajeros, por ello, también puede hablarse de un comportamiento estacional, concentrándose en los meses de verano, debido al regreso de los trabajadores magrebíes a sus lugares de origen, procedentes de los países de la Unión Europea.

Las características especiales de este “tránsito” tan vinculado al período vacacional ha obligado a las autoridades competentes a habilitar un espacio adecuado, a fin de que la actividad ciudadana se vea perjudicada lo menos posible por la congestión de automóviles, que año a año utilizan las instalaciones del puerto de Algeciras para poder trasladarse a sus países y de este modo volver a emplear estos servicios cuando el período de descanso ha concluido. La operación Paso del Estrecho representa un valioso elemento de conexión entre Europa y África, en la que vehículos y pasajeros son los determinantes de la actividad portuaria.³⁰

4.1.6. PESCA (1930-2000)

Las referencias relativas al volumen de capturas se ha trasladado al cuadro 5.1 para el período 1930-1960, observándose el incremento que tiene lugar en los años inmediatos y posteriores a la Guerra Civil; y sobre todo, visualizándose el crecimiento espectacular de esta variable en los años finales de la década de los años cincuenta.

La Memoria editada por la Junta de Obras en esa fecha reconoce el interés del sector pesquero, ya que en este tiempo han frecuentado el puerto 13.000 embarcaciones, siendo el promedio de 36 barcos, ha llegado a alcanzarse un máximo de 112 buques en un solo día; sin embargo, el auge se verá pronto frenado por la primeras restricciones a la pesca que impone Marruecos en sus caladeros.³¹

El cuadro 5.2 ha ampliado la información existente para la segunda parte del siglo XX, escindiendo el volumen de pesca capturada entre la pesca fresca y la congelada, así como el valor en 1ª venta y el de la tonelada en pesetas para el período 1961-2000.

En principio, crecería el movimiento que se ha ido desarrollando en la lonja de pescados de Algeciras, gracias a los desembarcos masivos de las flotas arrastreras y marrajeras que faenaban en aguas marroquíes. Con el paso del tiempo, el puerto algecireño pasó a ser un puerto extractor, receptor y punto de comercialización de todo tipo de productos marinos, considerando el apartado de “congelados”, que ha ido adquiriendo notoriedad comercial a medida que avanzamos en el tiempo.

El paulatino descenso en el volumen total de pesca capturada, es un hecho que se aprecia nítidamente en el gráfico 11. El factor decisivo que contribuye a esta situación responde a cuestiones de índole política, ya que el crecimiento del sector se verá frenado por las restricciones impuestas por las autoridades marroquíes para el acceso a los caladeros tradicionales.

Además, a esta consideración debe unírsele el deficiente estado de la flota pesquera, que no estaba preparada para la pesca de altura, lo que obligaba a una reconversión que, al no realizarse, originó el declive de esta actividad. Fiel exponente de esta afirmación es que el volumen de capturas en el año 1999 es aproximadamente un 35% del volumen de pesca del año 1970 y menos de un 30% respecto a la del año 1960.

Los gráficos 12 y 13 expresan el valor en 1ª venta y el valor de la tonelada en pesetas. En el primer caso, existe bastante correspondencia con el volumen de pesca, mientras que el segundo, puede verse más influenciado por el volumen de capturas en moluscos y crustáceos, tal como se aprecia en la bajada de los últimos años.

4.1.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen de los registros de las variables más relevantes se presenta en las tablas 1 a 6. El tráfico portuario total se muestra en la tabla 1, contemplando el llevado a cabo en cabotaje y exterior. Es significativo que tras unos inicios similares y de escasa consideración cuantitativa, se manifieste desde

³⁰ Ver noticias inherentes al tema en J.I. Castillo Manzano (Cord), *El Puerto Bahía de Algeciras...*, op. cit., pp. 69-71.

³¹ J.O.P.A., *Memoria Anual del Puerto*, Ministerio de Obras Públicas, 1958, p. 4.

mediados de los años setenta un crecimiento del tráfico exterior, y lo hará de una forma más acusada que en el cabotaje que muestra una cierta estabilidad, comportamiento que responde al capítulo del movimiento de mercancías en contenedores.

En la tabla 2 se ha trasladado el detalle del tráfico exterior, atendiendo a la mercancía embarcada y desembarcada. El mayor volumen que presentan las importaciones está originado por el abastecimiento a CEPSA y, en menor medida, por el suministro de carbón que demanda la Central Térmica de los Barrios.

En cuanto al movimiento de mercancías según su naturaleza se ha utilizado la tabla 3, para poner de manifiesto los grandes grupos que deben analizarse. La mejor progresión corresponde al capítulo de la mercancía general, puesto que se ha pasado de unas cien mil toneladas en los comienzos de los años sesenta, a rondar los 23 millones en el año 2000. Este incremento revela una tasa de crecimiento muy superior a la que se registra en el Sistema Portuario Español, y responde a la inclusión dentro de este apartado del tráfico de contenedores.

Los graneles líquidos también experimentan una subida sustancial, sobre todo desde 1965; de esta forma, se pasa de valores en torno a las 18.000 toneladas en 1962 a más de 18 millones en el año 2000. Los dos componentes que inciden en este tráfico son, en primer lugar, el ya mencionado capítulo del petróleo, cuya evolución está íntimamente ligada a los planes empresariales de CEPSA, y en segundo término, está determinado por el transporte de agua a granel con destino a Ceuta, si bien, este último presenta un comportamiento variable en función de la pluviosidad de la plaza africana.

Los graneles sólidos tienen un menor relieve, ya que se trata de un tráfico especializado en un tipo de producto, el carbón. A esta situación hay que añadir el alto grado de monopolización, que supone depender casi en exclusiva de la empresa Endesa Puertos, ya que el otro consumidor de graneles sólidos, aunque en menor medida, sería la factoría ACERINOX.

La tabla 4 plasma el volumen de pesca fresca, avituallamiento y tráfico local. Se resalta lo que ya es habitual en otros puertos, el acusado descenso en el volumen de la pesca fresca, y como puede verse para el año 2000, ésta representa la sexta parte del volumen del año 1962, por tanto, este capítulo es el único que actualmente tiene un comportamiento regresivo.

El tráfico de contenedores se trasladará a la tabla 5. Es indudable que estamos ante el capítulo que mejor define la trayectoria de crecimiento del puerto de Algeciras, pues no sólo ha alcanzado esa posición de privilegio en el conjunto de puertos españoles, sino que también se ha erigido a nivel del mediterráneo.

El incremento en el número de TEUS ha sido del 100% en los últimos seis años, y si fue de gran relieve llegar al millón en 1994, más aún lo es el haber doblado esa cifra en el año 2000; además el índice de contenerización se encuentra en un valor de 88, lo que pone de manifiesto el alto grado de especialización en el tráfico de mercancía que utiliza el contenedor como fórmula de transporte.

La tendencia alcista del índice de contenerización, salvo pequeñas fluctuaciones en algunos años puntuales de la década de los ochenta y 1993, se muestra plenamente como uno de los baluartes comerciales de este puerto, especialmente desde la última referencia citada, consolidando esta fórmula de transporte, que se iniciaría con la sociedad SEA LAND y se fortalecería a mediados de la década de los años ochenta con la llegada de MAERKS, a través de su filial española MAERKS España S.A.

En la tabla 6 se recogen los conceptos de pasajeros, buques y T.R.B., variables que muestran un progreso, que pone de manifiesto la trayectoria mercantil no sólo en lo que a buques y mercancías se refiere, sino que lo hace también en los pasajeros, lo que supone una nota distintiva frente a otros enclaves.

El puerto de Algeciras se considera en la actualidad el gran motor económico de toda la comarca, de hecho, uno de cada dos empleos existentes depende directa o indirectamente de la actividad portuaria. Por ello, se están llevando a efecto un cúmulo de inversiones que permitirán convertirse a la Bahía de Algeciras en un “nudo logístico”, gracias a las mejoras de las infraestructuras y al desarrollo de la economía del Campo de Gibraltar.³²

³² M. Morón Ledro, “Bahía de Algeciras: momento de expansión”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 78-81.

REGISTRO DE MEMORIAS

1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.apba.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.G.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar.

J.O.P.A.- Junta de Obras del Puerto de Algeciras.

A.P.A.- Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.



Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1908-1946) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1908	20.082	1918	34.412	1928	59.415	1938	52.001
1909	19.106	1919	29.451	1929	81.307	1939	59.420
1910	28.826	1920	34.529	1930	48.892	1940	67.620
1911	31.263	1921	34.478	1931	37.937	1941	74.783
1912	24.353	1922	40.268	1932	35.228	1942	70.937
1913	19.169	1923	42.360	1933	30.348	1943	76.886
1914	14.324	1924	58.812	1934	29.822	1944	74.543
1915	13.964	1925	63.969	1935	25.940	1945	75.464
1916	20.978	1926	54.921	1936	24.004	1946	81.796
1917	23.713	1927	67.830	1937	57.111		

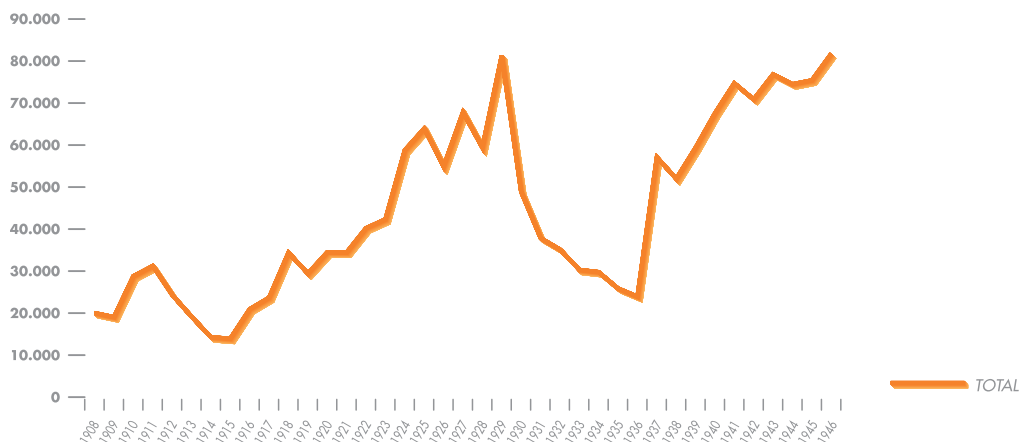
Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1947-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1947	35.946	53.094	89.040	1974	5.449.039	6.266.322	11.715.361
1948	32.662	49.754	82.416	1975	5.111.686	5.794.862	10.906.548
1949	40.091	44.329	84.420	1976	5.926.758	6.908.696	12.835.454
1950	35.124	33.297	68.421	1977	5.068.774	7.057.002	12.125.776
1951	36.937	34.315	71.252	1978	5.586.560	7.747.511	13.334.071
1952	37.722	40.506	78.228	1979	8.006.786	10.086.286	18.093.072
1953	50.469	46.197	96.666	1980	11.165.232	10.645.973	21.811.205
1954	54.600	45.895	100.495	1981	9.843.336	9.637.466	19.480.802
1955	60.192	42.788	102.980	1982	9.069.229	9.258.414	18.327.643
1956	59.886	53.908	113.794	1983	8.182.936	8.686.530	16.869.466
1957			120.000	1984	8.438.858	9.940.833	18.379.691
1958	58.397	57.420	115.817	1985	10.216.510	9.403.790	19.620.300
1959	72.519	109.755	182.274	1986	10.128.763	11.021.261	21.150.024
1960			187.000	1987	11.146.918	11.980.574	23.127.492
1961	59.638	47.314	106.952	1988	9.214.752	12.700.071	21.914.823
1962	57.124	59.327	116.451	1989	10.854.970	12.911.063	23.766.033
1963	59.514	66.074	125.588	1990	10.151.653	14.044.088	24.195.741
1964	142.099	167.745	309.844	1991	11.882.087	16.067.832	27.949.919
1965	196.797	266.771	463.568	1992	11.805.267	16.496.381	28.301.648
1966	212.044	276.987	489.031	1993	11.608.061	16.222.423	27.830.484
1967	458.849	938.753	1.397.602	1994	14.359.092	17.963.792	32.322.884
1968	3.159.762	3.585.675	6.745.437	1995	14.596.790	19.749.374	34.346.164
1969	3.397.293	3.901.199	7.298.492	1996	14.363.011	19.837.148	34.200.159
1970	3.821.871	4.295.674	8.117.545	1997	16.772.370	20.527.080	37.299.450
1971	3.788.247	4.798.693	8.586.940	1998	18.819.463	23.306.810	42.126.273
1972	4.146.819	5.043.610	9.190.429	1999	17.810.549	24.098.243	41.908.792
1973	4.650.435	5.490.232	10.140.667	2000	17.700.675	26.315.732	44.016.407

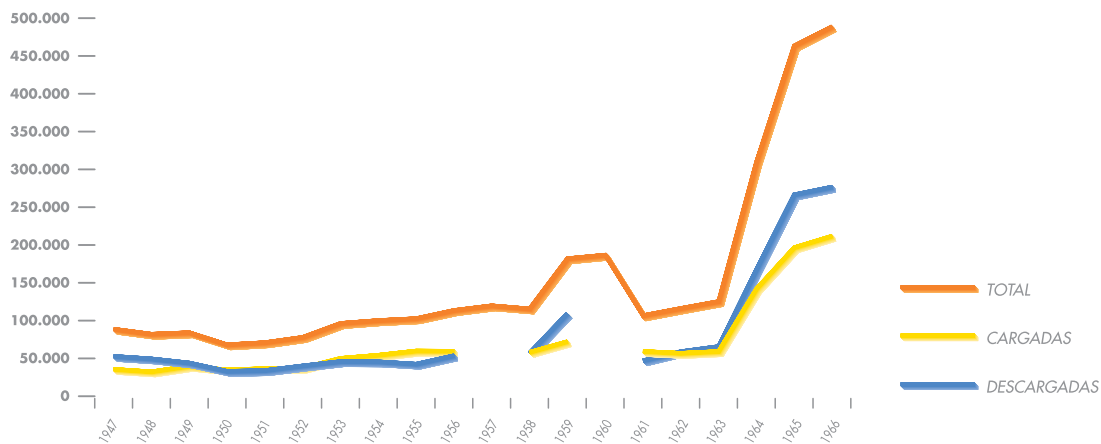
Fuente: PUERTO DE ALGECIRAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1908-1946)



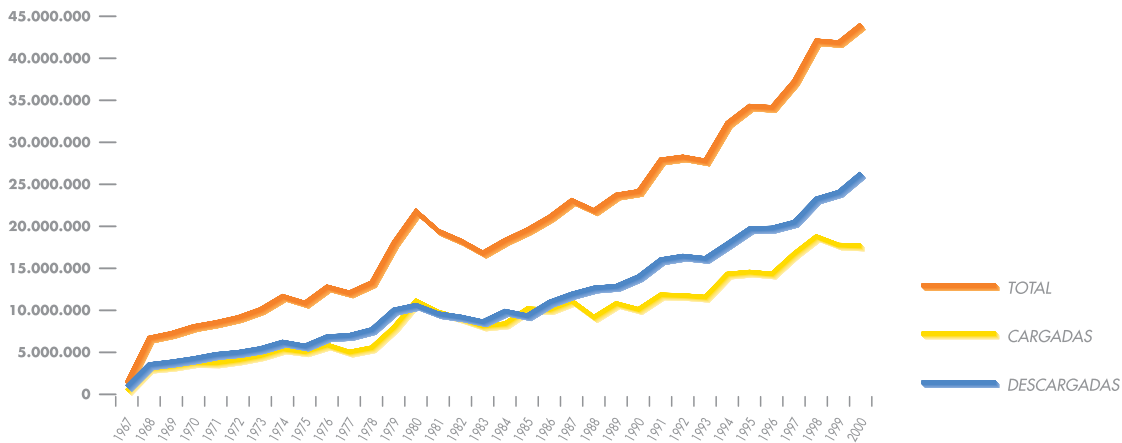
Fuente: Cuadro I.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1947-1966)



Fuente: Cuadro I.2.

Gráfico 1C. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1967-2000)



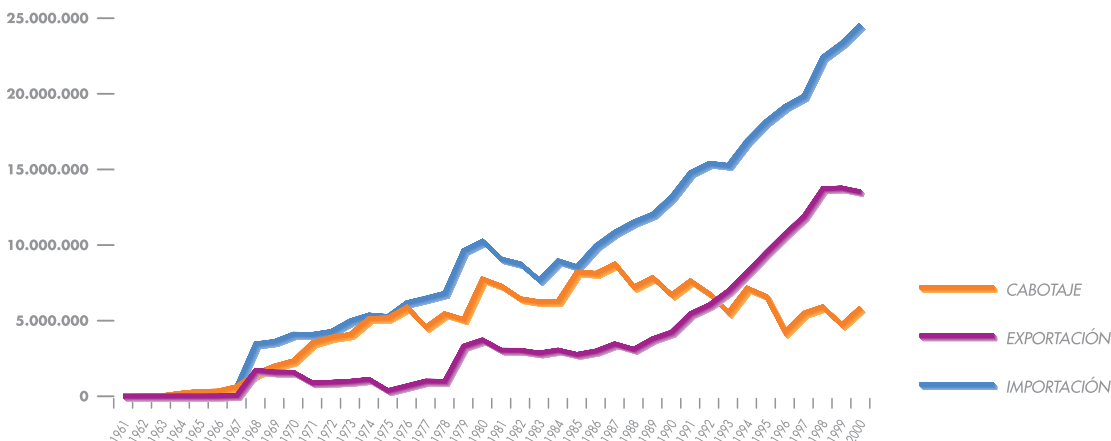
Fuente: Cuadro I.2.

**Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000) Toneladas**

Años	Cabotaje			Exterior			Total
	Cargadas	Descargadas	Total	Export.	Import.	Total	
1961	29.371	34.034	63.405	30.267	13.280	43.547	106.952
1962	23.945	36.105	60.050	33.179	23.222	56.401	116.451
1963	26.414	28.710	55.124	33.100	37.364	70.464	125.588
1964	104.760	119.555	224.315	37.339	48.190	85.529	309.844
1965	160.437	187.685	348.122	36.360	79.086	115.446	463.568
1966	172.612	195.486	368.098	39.432	81.501	120.933	489.031
1967	378.032	280.772	658.804	80.817	657.981	738.798	1.397.602
1968	1.415.633	99.040	1.514.673	1.744.129	3.486.635	5.230.764	6.745.437
1969	1.772.921	252.844	2.025.765	1.624.372	3.648.355	5.272.727	7.298.492
1970	2.208.606	162.696	2.371.302	1.613.265	4.132.978	5.746.243	8.117.545
1971	2.872.199	683.712	3.555.911	916.048	4.114.981	5.031.029	8.586.940
1972	3.192.286	734.299	3.926.585	954.533	4.309.311	5.263.844	9.190.429
1973	3.631.694	480.592	4.112.286	1.018.741	5.009.640	6.028.381	10.140.667
1974	4.304.244	865.963	5.170.207	1.144.795	5.400.359	6.545.154	11.715.361
1975	4.712.501	493.381	5.205.882	399.185	5.301.481	5.700.666	10.906.548
1976	5.214.271	697.689	5.911.960	712.487	6.211.007	6.923.494	12.835.454
1977	4.038.456	547.456	4.585.912	1.030.318	6.509.546	7.539.864	12.125.776
1978	4.573.447	911.566	5.485.013	1.013.113	6.835.945	7.849.058	13.334.071
1979	4.668.978	433.646	5.102.624	3.337.808	9.652.640	12.990.448	18.093.072
1980	7.413.656	366.915	7.780.571	3.751.576	10.279.058	14.030.634	21.811.205
1981	6.769.735	540.051	7.309.786	3.073.601	9.097.415	12.171.016	19.480.802
1982	6.001.471	473.701	6.475.172	3.067.758	8.784.713	11.852.471	18.327.643
1983	5.297.935	977.418	6.275.353	2.885.001	7.709.112	10.594.113	16.869.466
1984	5.358.186	955.114	6.313.300	3.080.672	8.985.719	12.066.391	18.379.691
1985	7.422.996	811.626	8.234.622	2.793.514	8.592.164	11.385.678	19.620.300
1986	7.110.009	1.048.584	8.158.593	3.018.754	9.972.677	12.991.431	21.150.024
1987	7.651.935	1.107.931	8.759.866	3.494.983	10.872.643	14.367.626	23.127.492
1988	6.083.573	1.153.003	7.236.576	3.131.179	11.547.068	14.678.247	21.914.823
1989	7.027.209	849.327	7.876.536	3.827.761	12.061.736	15.889.497	23.766.033
1990	5.889.264	838.278	6.727.542	4.262.389	13.205.810	17.468.199	24.195.741
1991	6.399.878	1.255.944	7.655.822	5.482.209	14.811.888	20.294.097	27.949.919
1992	5.739.364	1.062.890	6.802.254	6.065.903	15.433.491	21.499.394	28.301.648
1993	4.616.239	929.318	5.545.557	6.991.822	15.293.105	22.284.927	27.830.484
1994	6.136.287	1.039.692	7.175.979	8.222.805	16.924.100	25.146.905	32.322.884
1995	5.079.388	1.558.361	6.637.749	9.517.402	18.191.013	27.708.415	34.346.164
1996	3.610.037	660.149	4.270.186	10.752.974	19.176.999	29.929.973	34.200.159
1997	4.864.207	657.305	5.521.512	11.908.163	19.869.775	31.777.938	37.299.450
1998	5.074.410	867.733	5.942.143	13.745.053	22.439.077	36.184.130	42.126.273
1999	4.010.395	731.316	4.741.711	13.800.154	23.366.927	37.167.081	41.908.792
2000	4.157.281	1.724.850	5.882.131	13.543.394	24.590.882	38.134.276	44.016.407

Fuente: PUERTO DE ALGECIRAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000)**



Fuente: Cuadro 1.3.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Algeciras (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	91	17.964	Petróleo crudo	36	2.085
Productos petrolíferos refinados	2	349	Productos petrolíferos refinados	32	1.863
Automóviles y sus piezas	1	135	Automóviles y sus piezas	2	132
Productos siderúrgicos	1	111	Productos siderúrgicos	2	105
Resto mercancías	6	1.154	Resto mercancías	27	1.579
Total	100	19.713	Total	100	5.764

Gráfico 3.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

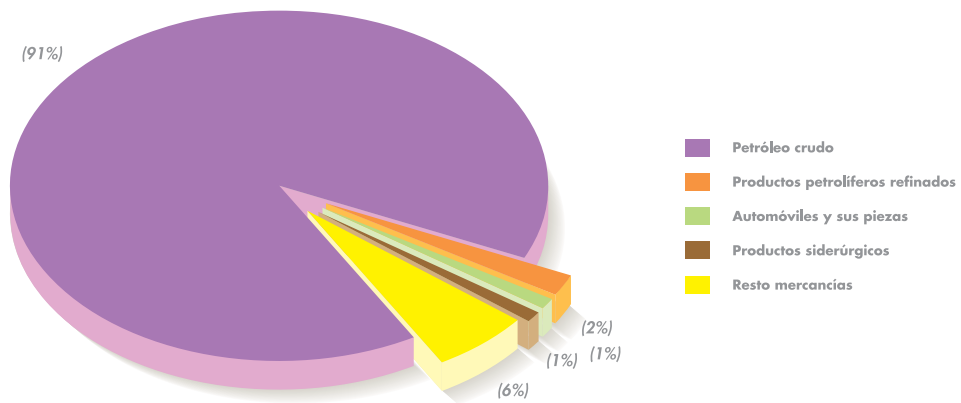
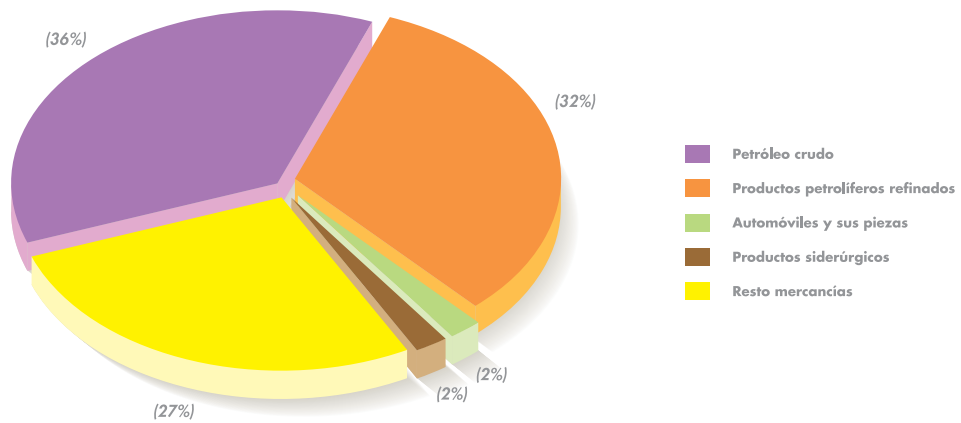


Gráfico 3.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Algeciras (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	74	32.145	Productos petrolíferos refinados	21	3.186
Productos petrolíferos refinados	4	1.664	Petróleo crudo	13	1.979
Productos siderúrgicos	2	686	Productos siderúrgicos	6	916
Productos químicos	1	587	Productos químicos	6	912
Chatarra de hierro	1	483	Automóviles y sus piezas	3	390
Automóviles y sus piezas	1	459	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	2	322
Carbón y coque de petróleo	1	416	Otros productos alimenticios	2	295
Resto mercancías	16	6.729	Resto mercancías	46	6.902
Total	100	43.169	Total	100	14.902

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

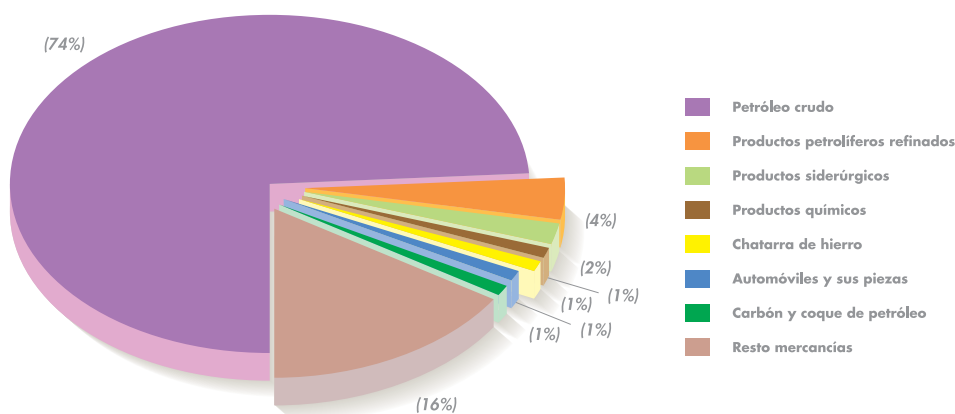
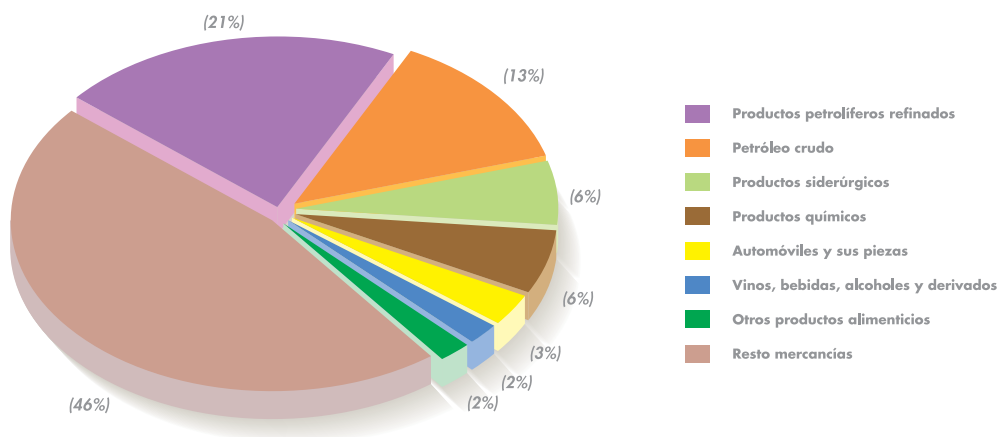


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Algeciras (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	61	35.034	Productos petrolíferos refinados	25	4.383
Carbón y coque de petróleo	8	4.553	Mercancías en contenedores en tránsito	8	1.471
Productos petrolíferos refinados	6	3.689	Productos químicos	8	1.432
Mercancías en contenedores en tránsito	3	1.468	Productos siderúrgicos	4	655
Productos químicos	2	1.135	Automóviles y sus piezas	3	564
Chatarra de hierro	2	983	Petróleo crudo	3	520
Resto mercancías	19	10.799	Conservas	2	357
Total	100	57.661	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	2	319
			Otros productos alimenticios	2	276
			Resto mercancías	44	7.758
			Total	100	17.735

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

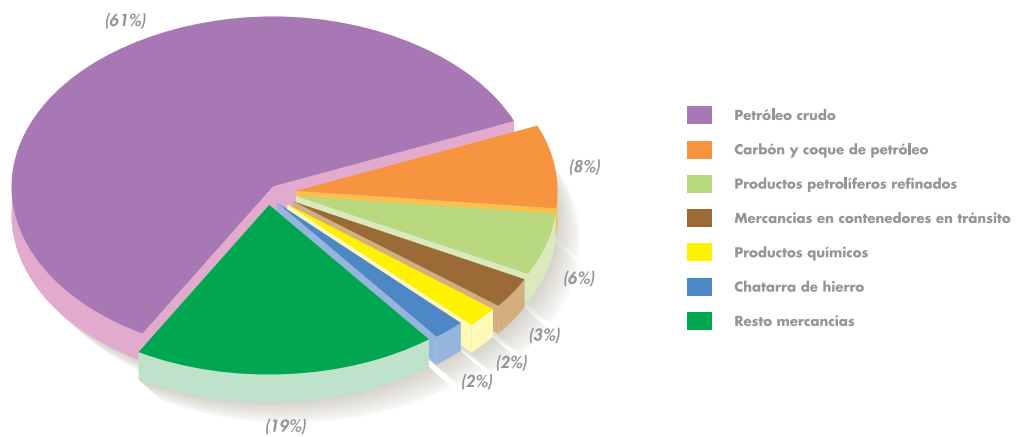
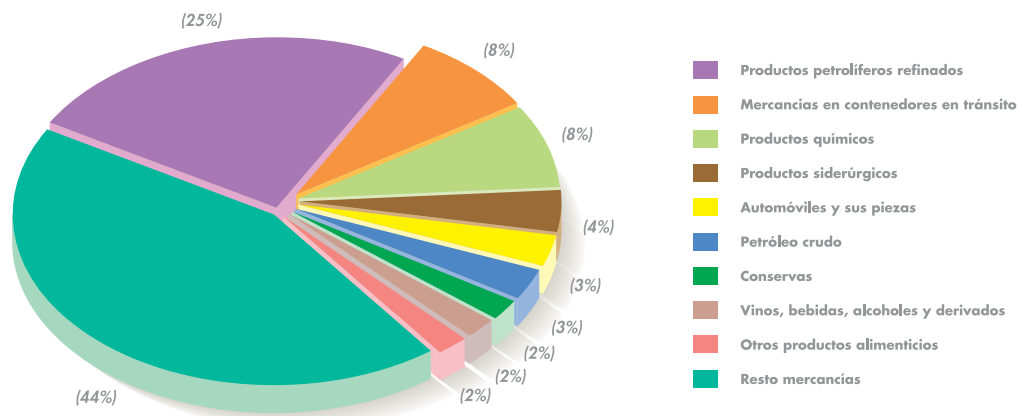


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Algeciras (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	54	43.682	Mercancías en contenedores en tránsito	38	13.893
Mercancías en contenedores en tránsito	18	14.506	Productos petrolíferos refinados	25	9.224
Carbón y coque de petróleo	9	7.056	Productos químicos	6	2.318
Productos petrolíferos refinados	3	2.575	Productos siderúrgicos	4	1.382
Chatarra de hierro	2	1.410	Conservas	2	684
Productos químicos	2	1.342	Resto mercancías	24	8.779
Resto mercancías	13	10.082	Total	100	36.280
Total	100	80.653			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

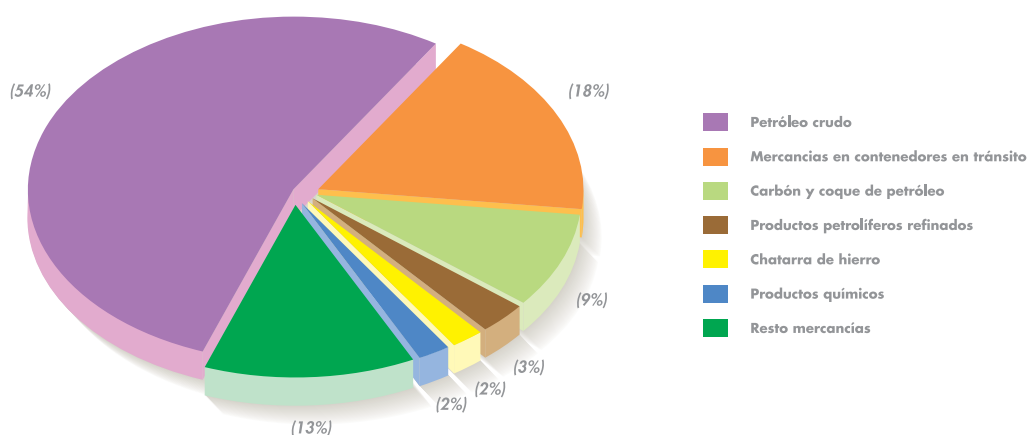
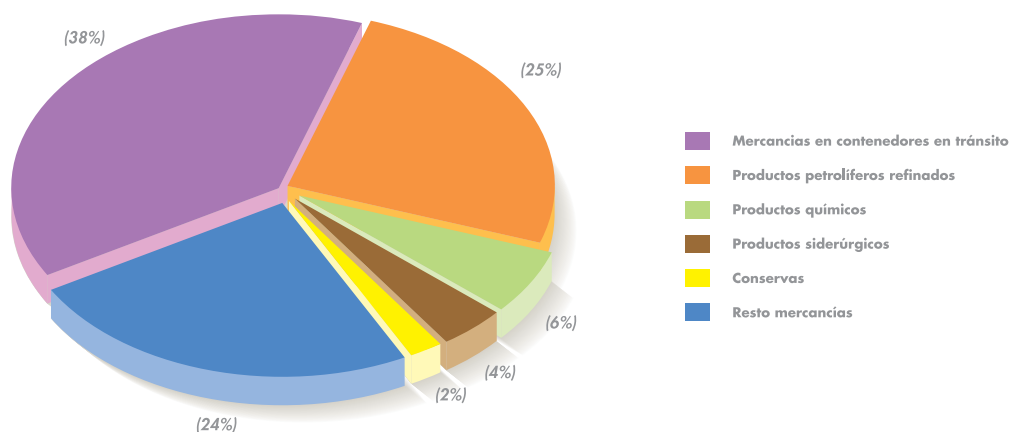


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Bahía de Algeciras (1996-2000) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	46	50.048	Mercancías en contenedores en tránsito	52	32.988
Mercancías en contenedores en tránsito	28	30.632	Productos petrolíferos refinados	18	11.263
Carbón y coque de petróleo	5	5.891	Productos siderúrgicos	4	2.376
Productos petrolíferos refinados	3	3.153	Productos químicos	3	1.940
Chatarra de hierro	3	2.933	Resto mercancías	24	15.182
Resto mercancías	15	16.787	Total	100	63.749
Total	100	109.444			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

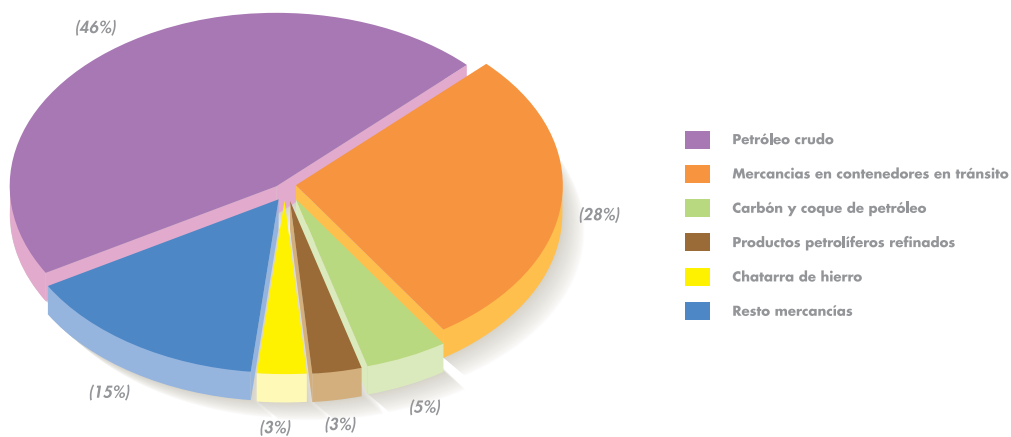
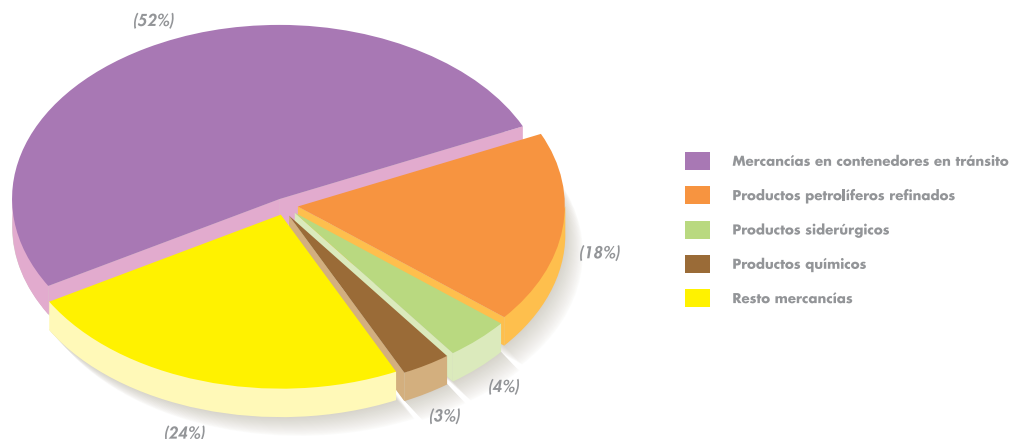


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



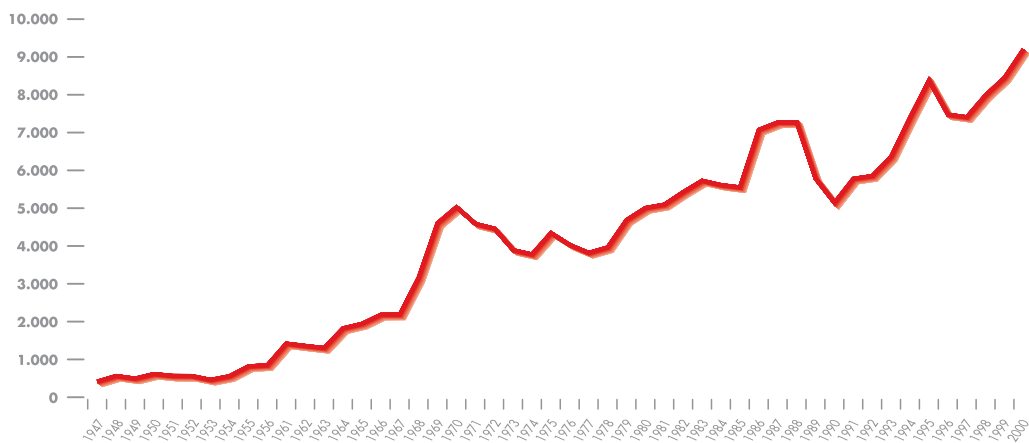
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2. Movimiento de buques A.P. de Bahía de Algeciras (1947/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1947	1.134	473.404	417	79	1976	6.469	26.091.293	4.033	1.984
1948	905	512.428	566	91	1977	7.409	28.317.457	3.822	1.637
1949	2.749	1.366.552	497	31	1978	8.695	34.486.012	3.966	1.534
1950	2.713	1.676.158	618	25	1979	9.257	43.414.540	4.690	1.955
1951	3.221	1.829.801	568	22	1980	9.207	46.117.498	5.009	2.369
1952	4.975	2.809.565	565	16	1981	9.145	46.617.874	5.098	2.130
1953	7.378	3.419.701	463	13	1982	8.111	44.039.668	5.430	2.260
1954	7.048	3.952.846	561	14	1983	8.248	47.257.257	5.730	2.045
1955	5.001	4.106.119	821	21	1984	8.519	47.841.472	5.616	2.157
1956	7.178	6.105.584	851	16	1985	8.416	46.745.542	5.554	2.331
1961	5.136	7.309.500	1.423	21	1986	7.665	54.245.462	7.077	2.759
1962	5.300	7.220.000	1.362	22	1987	8.004	58.204.138	7.272	2.889
1963	5.122	6.682.791	1.305	25	1988	7.887	57.353.318	7.272	2.779
1964	4.001	7.306.262	1.826	77	1989	11.254	65.095.619	5.784	2.112
1965	4.232	8.229.966	1.945	110	1990	14.369	73.912.626	5.144	1.684
1966	4.039	8.826.392	2.185	121	1991	12.491	72.227.321	5.782	2.238
1967	4.351	9.518.001	2.188	321	1992	12.162	71.193.775	5.854	2.327
1968	4.647	14.700.522	3.163	1.452	1993	13.088	83.366.037	6.370	2.126
1969	3.359	15.474.145	4.607	2.173	1994	13.967	103.367.096	7.401	2.314
1970	3.231	16.247.986	5.029	2.512	1995	12.863	107.760.226	8.378	2.670
1971	3.738	17.153.565	4.589	2.297	1996	17.980	134.463.449	7.479	1.902
1972	4.654	20.785.577	4.466	1.975	1997	19.346	143.379.511	7.411	1.928
1973	5.652	22.011.060	3.894	1.794	1998	19.920	159.216.348	7.993	2.115
1974	6.105	23.084.824	3.781	1.919	1999	20.393	172.448.748	8.456	2.055
1975	5.507	23.942.681	4.348	1.980	2000	19.005	174.904.510	9.203	2.316

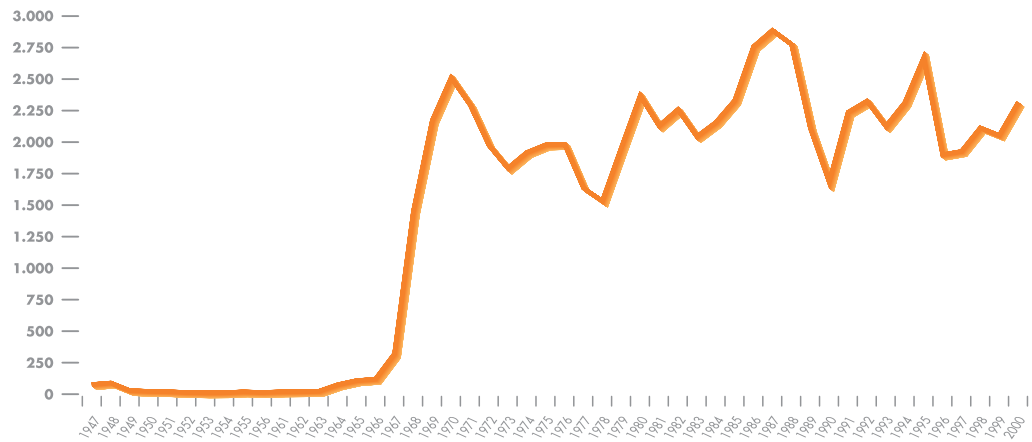
Fuente: PUERTO DE ALGECIRAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 8. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Bahía de Algeciras (1947/2000)

Fuente: Cuadro 2.

Gráfico 9. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Bahía de Algeciras (1947/2000)



Fuente: Cuadro 2.

Cuadro 3.1. Pasajeros A.P. de Bahía de Algeciras (1930-1960)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1930	106.220	1938	114.826	1946	169.885	1954	366.489
1931	106.252	1939	151.964	1947	152.348	1955	394.812
1932	111.653	1940	188.233	1948	178.899	1956	443.946
1933	117.252	1941	198.140	1949	221.712	1957	536.328
1934	109.283	1942	181.940	1950	182.940	1958	472.892
1935	120.948	1943	223.853	1951	321.447	1959	490.253
1936	56.313	1944	263.747	1952	476.873	1960	466.654
1937	78.123	1945	207.535	1953	454.627		

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Pasajeros A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000)

Año	Cabotaje			Exterior			Total		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1961	175.940	151.568	327.508	91.447	83.506	174.953	267.387	235.074	502.461
1962	155.248	145.744	300.992	120.932	109.733	230.665	276.180	255.477	531.657
1963	180.017	165.406	345.423	124.669	121.330	245.999	304.686	286.736	591.422
1964	195.306	194.219	389.525	172.598	154.977	327.575	367.904	349.196	717.100
1965	213.190	192.256	405.446	202.193	177.193	379.386	415.383	369.449	784.832
1966	256.824	254.748	511.572	195.240	179.713	374.953	452.064	434.461	886.525
1967	254.862	261.550	516.412	182.871	168.870	351.741	437.733	430.420	868.153
1968	305.992	315.441	621.433	197.447	191.239	388.686	503.439	506.680	1.010.119
1969	363.570	388.901	752.471	250.823	209.767	460.590	614.393	598.668	1.213.061
1970	436.521	472.352	908.873	315.636	255.316	570.952	752.157	727.668	1.479.825
1971	529.657	573.022	1.102.679	311.237	249.809	561.046	840.894	822.831	1.663.725
1972	706.912	761.265	1.468.177	399.492	333.361	732.853	1.106.404	1.094.626	2.201.030
1973	864.552	934.417	1.798.969	423.827	357.680	781.507	1.288.379	1.292.097	2.580.476
1974	952.738	1.036.617	1.989.355	450.405	388.929	839.334	1.403.143	1.425.546	2.828.689
1975	884.229	949.657	1.833.886	428.379	386.158	814.537	1.312.608	1.335.815	2.648.423
1976	1.112.191	1.189.479	2.301.670	363.026	305.109	668.135	1.475.217	1.494.588	2.969.805
1977	1.235.713	1.307.153	2.542.866	416.795	361.115	777.910	1.652.508	1.668.268	3.320.776

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Pasajeros A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000) (Continuación)

Año	Cabotaje			Exterior			Total		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1978	1.346.955	1.368.291	2.715.246	390.304	336.563	726.867	1.737.259	1.704.854	3.442.113
1979	1.357.824	1.415.910	2.773.734	343.748	290.698	634.446	1.701.572	1.706.608	3.408.180
1980	1.378.303	1.428.151	2.806.454	331.666	285.052	616.718	1.709.969	1.713.203	3.423.172
1981	1.323.093	1.259.289	2.582.382	320.415	398.505	718.920	1.643.508	1.657.794	3.301.302
1982	1.212.445	1.278.594	2.491.039	402.633	321.521	724.154	1.615.078	1.600.115	3.215.193
1983	1.291.861	1.356.469	2.648.330	434.593	396.838	831.431	1.726.454	1.753.307	3.479.761
1984	1.186.590	1.278.825	2.465.415	489.955	421.301	911.256	1.676.545	1.700.126	3.376.671
1985	1.057.774	1.196.107	2.253.881	459.238	378.484	837.722	1.517.012	1.574.591	3.091.603
1986	1.098.175	1.262.570	2.360.745	436.783	353.558	790.341	1.534.958	1.616.128	3.151.086
1987	1.158.763	1.344.269	2.503.032	437.633	313.970	751.603	1.596.396	1.658.239	3.254.635
1988	1.311.671	1.492.479	2.804.150	475.636	436.232	911.868	1.787.307	1.928.711	3.716.018
1989	1.331.655	1.523.144	2.854.799	538.715	449.070	987.785	1.870.370	1.972.214	3.842.584
1990	1.247.753	1.444.000	2.691.753	573.285	422.729	996.014	1.821.038	1.866.729	3.687.767
1991	1.164.835	1.379.296	2.544.131	519.894	457.976	977.870	1.684.729	1.837.272	3.522.001
1992	1.097.180	1.328.287	2.425.467	642.483	627.614	1.270.097	1.739.663	1.955.901	3.695.564
1993	1.071.434	1.229.591	2.301.025	671.063	714.566	1.385.629	1.742.497	1.944.157	3.686.654
1994	1.004.234	1.111.363	2.115.597	780.769	800.828	1.581.597	1.785.003	1.912.191	3.697.194
1995	975.084	1.013.565	1.988.649	629.177	697.188	1.326.365	1.604.261	1.710.753	3.315.014
1996	995.028	1.040.671	2.035.699	638.313	698.949	1.337.262	1.633.341	1.739.620	3.372.961
1997	1.023.052	1.110.962	2.134.014	665.797	727.997	1.393.794	1.688.849	1.838.959	3.527.808
1998	1.114.084	1.148.895	2.262.979	776.918	768.358	1.545.276	1.891.002	1.917.253	3.808.255
1999	1.190.394	1.183.215	2.373.609	816.578	843.716	1.660.294	2.006.972	2.026.931	4.033.903
2000	1.242.082	1.208.290	2.450.372	885.021	935.207	1.820.228	2.127.103	2.143.497	4.270.600

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

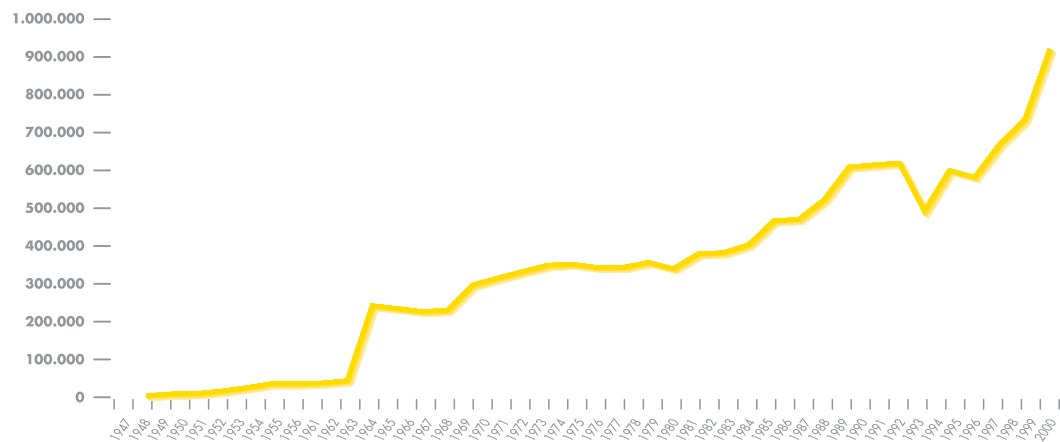
Cuadro 4. Automóviles en régimen de pasaje A.P. de Bahía de Algeciras (1948/2000)

Años	Número			Años	Número		
	Tánger	Ceuta	Total		Tánger	Ceuta	Total
1948	2.956	1.972	4.928	1953	11.358	25.249	36.607
1949	5.309	4.060	9.369	1954	21.532	14.444	35.976
1950	5.688	4.710	10.398	1955	23.019	15.185	38.204
1951	10.471	6.433	16.904	1956	28.780	15.617	44.397
1952	12.362	13.569	25.931				

Años	Número	Años	Número	Años	Número	Años	Número
1973	242.876	1980	349.980	1987	382.836	1994	620.050
1974	235.339	1981	352.304	1988	404.091	1995	492.743
1975	227.183	1982	343.590	1989	467.192	1996	600.552
1976	230.908	1983	344.067	1990	471.339	1997	582.195
1977	297.443	1984	357.409	1991	522.609	1998	670.088
1978	315.878	1985	340.708	1992	609.636	1999	734.810
1979	333.089	1986	380.268	1993	615.274	2000	920.975

Fuente: Puertos del Estado y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 10. Automóviles en régimen de pasaje A.P. de Bahía de Algeciras (1948/2000)



Fuente: Cuadro 4.

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de Bahía de Algeciras (1930-1960) Toneladas

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1930	1.848	1938	13.424	1946	20.681	1954	24.092
1931	3.500	1939	23.676	1947	23.529	1955	27.886
1932	4.555	1940	27.598	1948	21.183	1956	25.053
1933	5.644	1941	32.630	1949	20.638	1957	28.435
1934	13.366	1942	17.129	1950	22.730	1958	49.733
1935	18.389	1943	15.726	1951	26.597	1959	53.805
1936	11.554	1944	17.865	1952	27.023	1960	58.251
1937	12.344	1945	21.814	1953	25.179		

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000) Toneladas

Años	Pesca fresca				Valor 1º venta (Miles de pesetas)	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1961	1.871	2.601	50.552	55.024	397.156	0	55.024	7.218
1962	1.802	1.271	46.204	49.277	442.769	0	49.277	8.985
1963	1.077	774	44.586	46.437	470.152	0	46.437	10.125
1964	1.269	704	38.740	40.713	504.058	247	40.960	12.381
1965	1.413	551	46.777	48.741	637.550	3.078	51.819	13.080
1966	1.225	105	45.767	47.097	641.578	3.343	50.440	13.622
1967	1.070	171	46.378	47.619	631.684	1.254	48.873	13.265
1968	1.077	266	40.442	41.785	588.703	1.051	42.836	14.089
1969	272	660	42.713	43.645	753.374	832	44.477	17.261
1970	939	610	38.889	40.438	992.465	81	40.519	24.543
1971	1.574	840	47.384	49.798	1.093.266	74	49.872	21.954
1972	1.057	749	53.972	55.778	1.293.000	84	55.862	23.181
1973	1.291	706	47.359	49.356	1.336.186	0	49.356	27.072
1974	1.495	281	36.266	38.042	1.266.337	18.913	56.955	33.288
1975	1.097	284	31.964	33.345	1.319.847	19.369	52.714	39.582
1976	1.294	543	38.448	40.285	1.915.941	17.544	57.829	47.560
1977	1.935	1.123	35.274	38.332	2.813.302	18.885	57.217	73.393
1978	1.768	1.267	34.111	37.146	3.168.430	14.103	51.249	85.297
1979	1.329	1.777	23.405	26.511	3.043.968	14.040	40.551	114.819
1980	1.872	1.843	23.761	27.476	3.972.994	12.884	40.360	144.599
1981	1.603	1.636	24.110	27.349	3.933.619	16.203	43.552	143.830

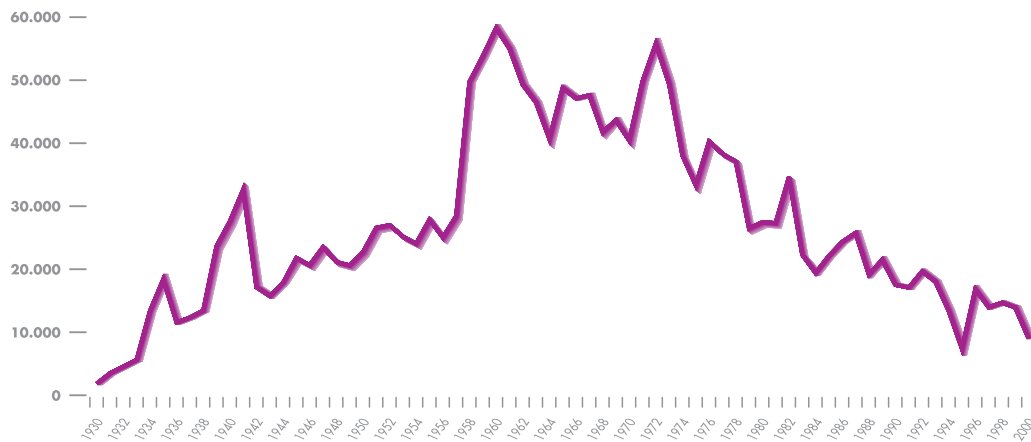
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (Miles de pesetas)	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada pesetas
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1982	1.113	1.685	31.825	34.623	5.058.922	16.092	50.715	146.114
1983	499	2.172	19.646	22.317	4.568.593	16.522	38.839	204.714
1984	559	1.967	16.870	19.396	4.866.944	14.412	33.808	250.925
1985	402	2.570	19.146	22.118	6.276.459	9.479	31.597	283.772
1986	581	1.234	22.527	24.342	7.096.756	8.613	32.955	291.544
1987	1.294	1.029	23.436	25.759	7.680.069	16.339	42.098	298.151
1988	425	931	17.809	19.165	6.940.008	15.976	35.141	362.119
1989	400	900	20.182	21.482	7.925.432	13.163	34.645	368.934
1990	157	673	16.673	17.503	7.362.720	9.131	26.634	420.655
1991	221	862	15.986	17.069	7.565.359	9.210	26.279	443.222
1992	192	810	18.643	19.645	9.168.136	6.052	25.697	466.691
1993	176	742	17.094	18.012	7.866.110	2.837	20.849	436.715
1994	131	552	12.703	13.386	6.557.186	5.000	18.386	489.854
1995	72	302	6.972	7.346	3.569.207	7.744	15.090	485.871
1996	165	692	15.946	16.803	7.700.114	2.366	19.169	458.258
1997	0	0	13.961	13.961	6.617.978	4.955	18.916	474.033
1998	0	0	14.687	14.687	6.446.485	215	14.902	438.925
1999	0	0	13.905	13.905	5.347.827	1.928	15.833	384.597
2000	0	0	9.032	9.032	2.903.447	0	9.032	321.462

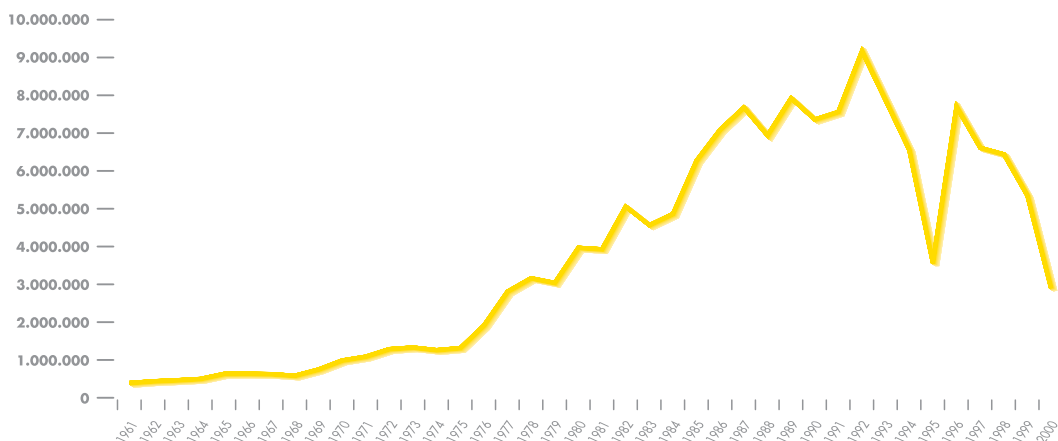
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 11. Pesca A.P. de Bahía de Algeciras (1930-2000)



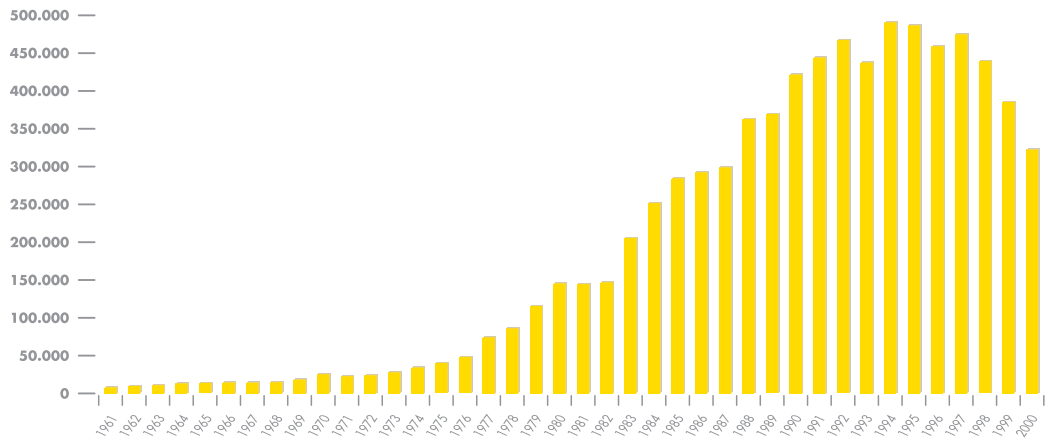
Fuente: Cuadros 5.1 y 5.2.

Gráfico 12. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000)



Fuente: Cuadro 5.2.

Gráfico 13. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Bahía de Algeciras (1961-2000)



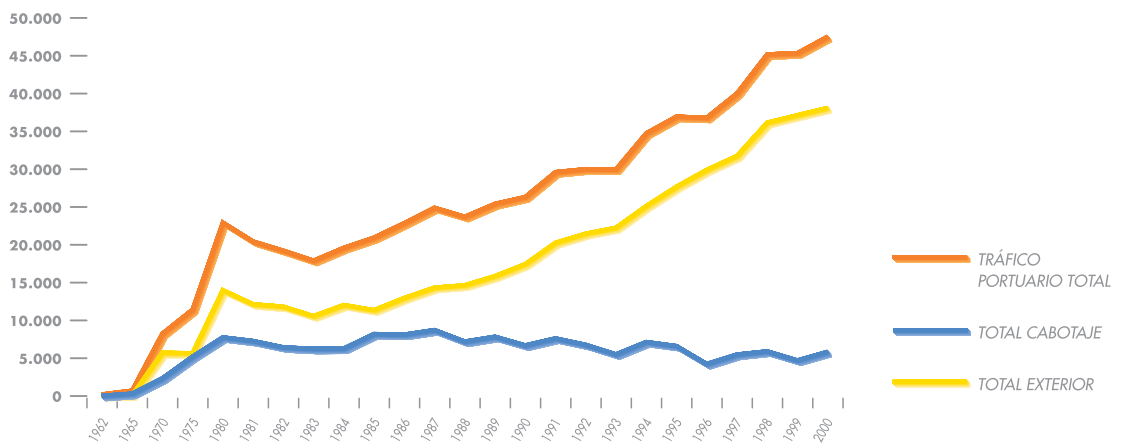
Fuente: Cuadro 5.2.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	242	740	8.276	11.462	22.966	20.473	19.252	17.934	19.631	20.981	22.900	24.929	23.733
Total cabotaje (I)	62	348	2.372	5.243	7.791	7.310	6.475	6.275	6.313	8.235	8.159	8.760	7.237
Total exterior (I)	56	115	5.746	5.701	14.031	12.171	11.852	10.594	12.066	11.386	12.991	14.368	14.678
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	25.447	26.347	29.647	30.034	30.002	34.771	36.979	36.836	40.047	45.220	45.379	47.560	
Total cabotaje (I)	7.877	6.728	7.656	6.802	5.546	7.176	6.638	4.270	5.522	5.942	4.742	5.882	
Total exterior (I)	15.889	17.468	20.294	21.499	22.285	25.147	27.708	29.930	31.778	36.184	37.167	38.134	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

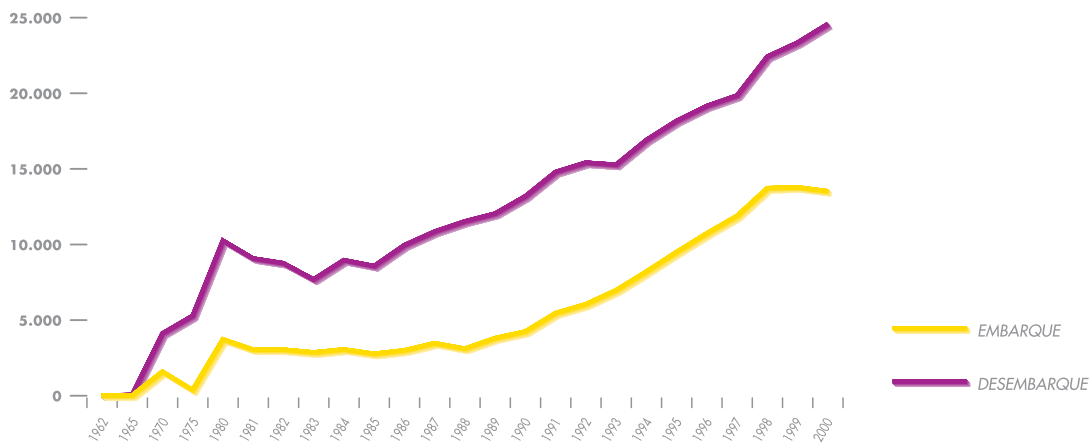


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	33	36	1.613	399	3.752	3.074	3.068	2.885	3.081	2.794	3.019	3.495	3.131
Desembarque	23	79	4.133	5.301	10.279	9.097	8.785	7.709	8.986	8.592	9.973	10.873	11.547
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	3.828	4.262	5.482	6.066	6.992	8.223	9.517	10.753	11.908	13.745	13.800	13.543	
Desembarque	12.062	13.206	14.812	15.433	15.293	16.924	18.191	19.177	19.870	22.439	23.367	24.591	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

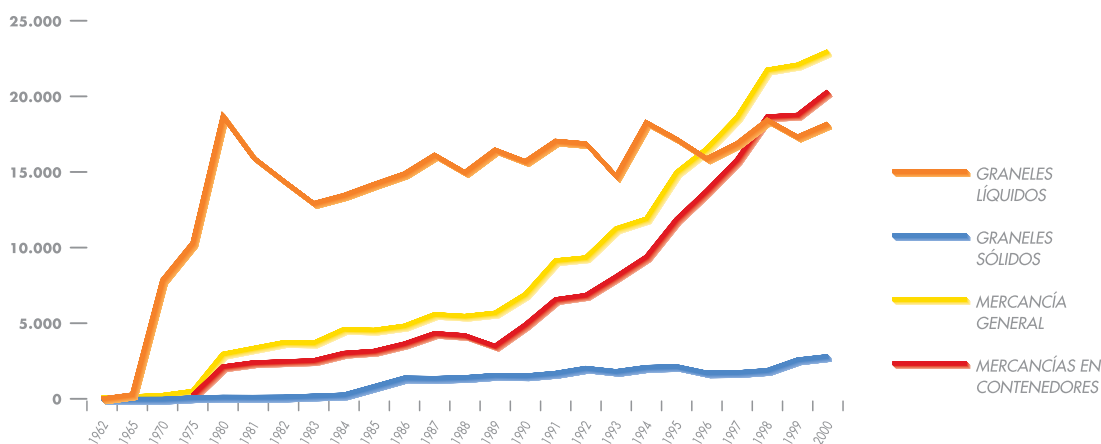


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	18	291	7.858	10.317	18.704	15.987	14.440	12.944	13.480	14.213	14.905	16.142	14.994
Graneles sólidos	4	2	3	98	137	131	143	213	284	842	1.405	1.382	1.435
Mercancía general	97	170	258	528	2.980	3.363	3.745	3.713	4.616	4.566	4.840	5.603	5.486
Mercancías en contenedores				243	2.145	2.413	2.483	2.552	3.041	3.178	3.660	4.349	4.211
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	16.486	15.718	17.068	16.895	14.727	18.296	17.197	15.901	16.907	18.451	17.341	18.205	
Graneles sólidos	1.582	1.545	1.721	2.051	1.835	2.109	2.162	1.739	1.759	1.903	2.604	2.828	
Mercancía general	5.699	6.932	9.161	9.355	11.272	11.918	14.987	16.560	18.634	21.771	22.102	22.984	
Mercancías en contenedores	3.506	4.920	6.588	6.869	8.100	9.404	11.894	13.777	15.821	18.681	18.785	20.334	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



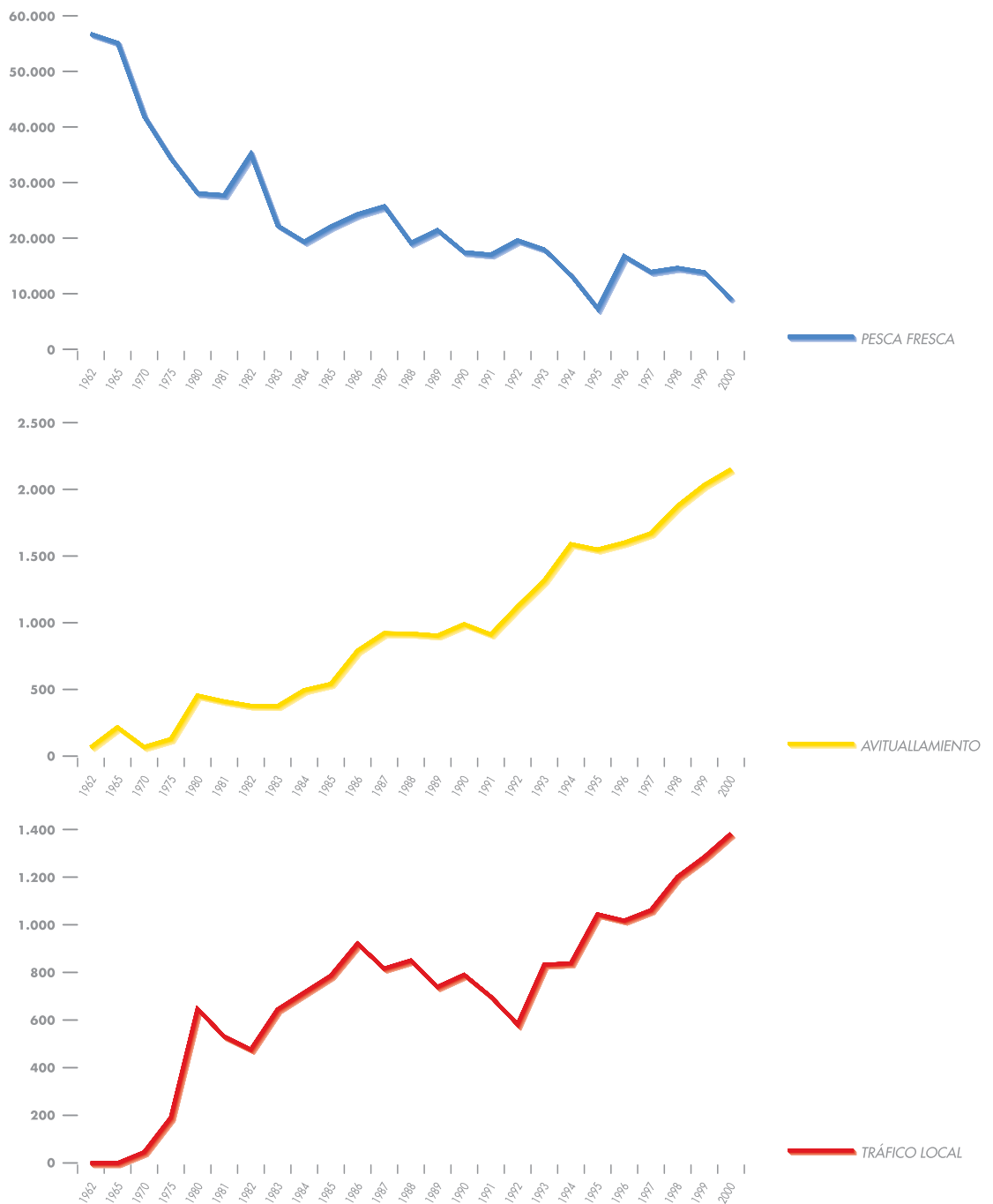
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	56.772	55.176	41.902	34.366	28.103	27.762	35.158	22.317	19.396	22.118	24.342	25.759	19.165
Avituallamiento	67	218	70	129	456	412	379	376	496	543	792	923	920
Tráfico local	0	0	46	191	647	532	477	645	716	787	922	817	851

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	21.482	17.503	17.069	19.645	18.012	13.386	7.346	16.803	13.961	14.687	13.905	9.032
Avituallamiento	905	991	914	1.123	1.318	1.591	1.550	1.602	1.672	1.877	2.034	2.151
Tráfico local	740	791	699	582	833	839	1.045	1.018	1.062	1.202	1.285	1.383

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



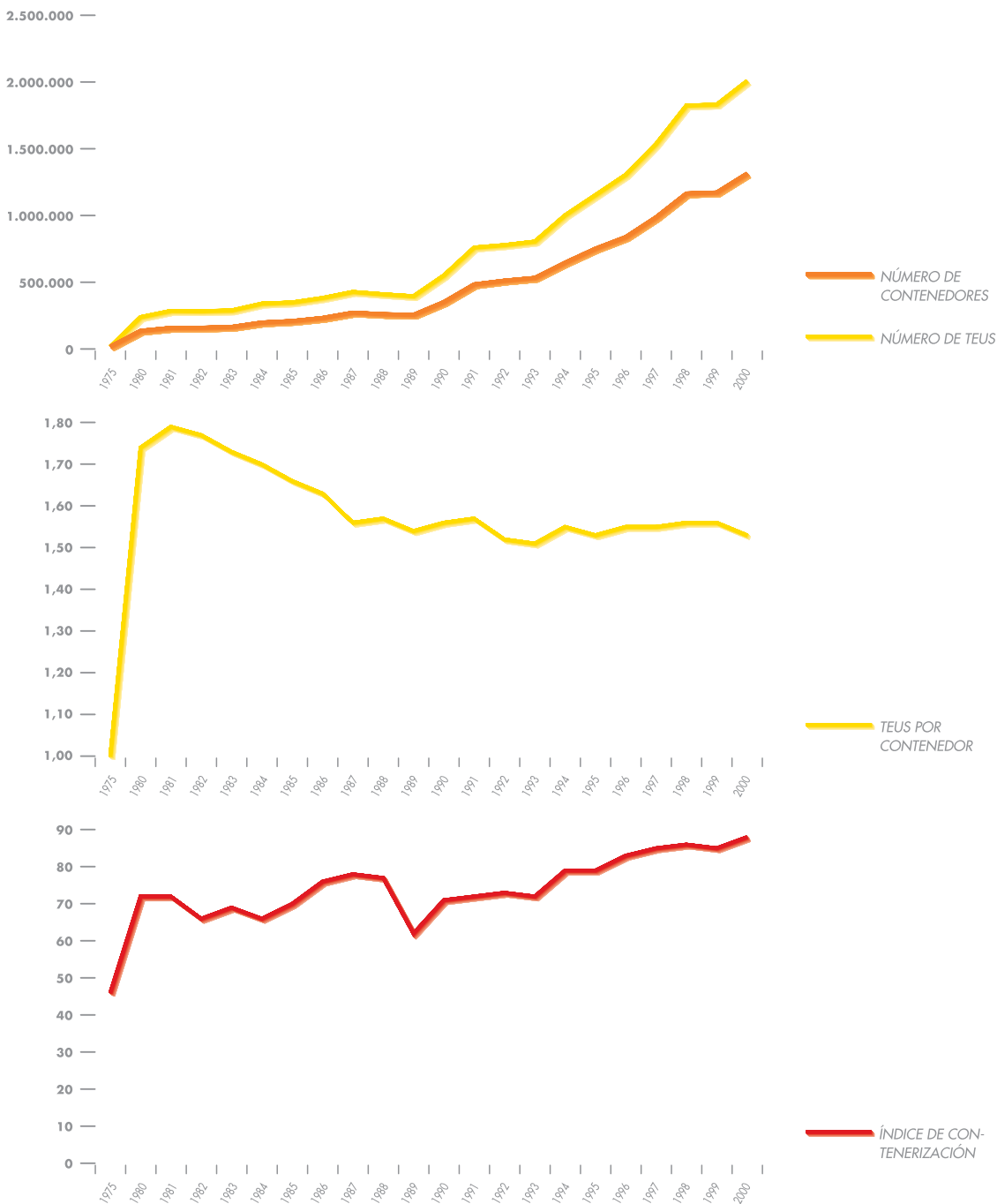
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Bahía de Algeciras (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	19.495	138.574	160.596	161.565	167.656	200.712	211.798	235.070	274.570	263.109	258.040
Nº de TEUS	19.495	240.488	287.553	285.643	290.348	341.887	350.573	384.158	429.508	412.078	397.163
TEUS por contenedor	1,00	1,74	1,79	1,77	1,73	1,70	1,66	1,63	1,56	1,57	1,54
Índice de contenerización	46	72	72	66	69	66	70	76	78	77	62

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	353.876	486.307	514.431	535.060	649.186	753.908	841.005	989.263	1.167.229	1.174.616	1.316.113
Nº de TEUS	552.555	761.795	780.337	806.543	1.003.528	1.154.714	1.306.825	1.537.627	1.825.614	1.832.557	2.009.122
TEUS por contenedor	1,56	1,57	1,52	1,51	1,55	1,53	1,55	1,55	1,56	1,56	1,53
Índice de contenerización	71	72	73	72	79	79	83	85	86	85	88

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



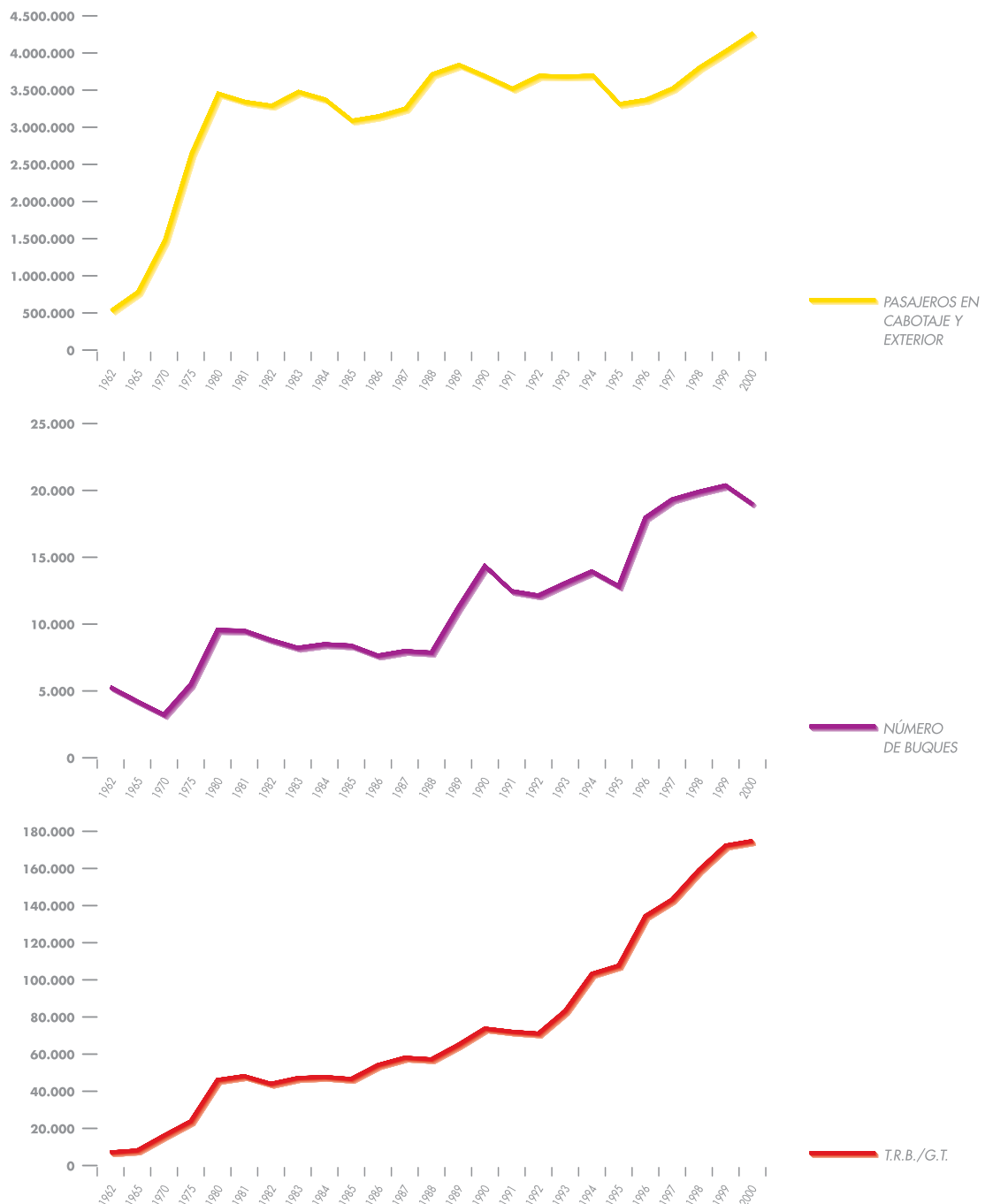
Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. de Bahía de Algeciras (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	531.657	784.832	1.479.825	2.648.423	3.455.362	3.344.754	3.292.268	3.479.761	3.376.671	3.091.603	3.151.086	3.254.635	3.716.018
Número de buques	5.300	4.251	3.245	5.507	9.576	9.534	8.836	8.248	8.519	8.416	7.665	8.004	7.887
T.R.B./G.T. (miles)	7.220	8.230	16.248	23.943	46.205	48.298	44.142	47.257	47.841	46.746	54.245	58.204	57.353

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	3.842.584	3.687.767	3.522.001	3.695.564	3.686.654	3.697.194	3.315.014	3.372.961	3.527.808	3.808.255	4.033.903	4.270.600
Número de buques	11.254	14.369	12.491	12.162	13.088	13.967	12.863	17.980	19.346	19.920	20.393	19.005
T.R.B./G.T. (miles)	65.096	73.913	72.227	71.194	83.366	103.367	107.761	134.463	143.380	159.216	172.449	174.905

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.



Puerto de Málaga.



4.2. Autoridad Portuaria de Málaga

“El apogeo, la grandeza mercantil de Málaga; tuvo larga vida; y a través de los siglos, fue engrandeciéndose el movimiento de naves en las aguas malagueñas, hasta llegar á ser nuestro puerto el más concurrido y el más importante de España”.¹

4.2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE MÁLAGA

La ciudad de Málaga fue fundada sobre un poblado ibérico. Su relación con el mar ha estado siempre presente, y aunque no existe uniformidad para afirmar desde que momento se constituye como núcleo urbano, es evidente que los fenicios encontraron en su ruta hacia Gadir un puerto natural en el que hacer escala, reponer agua y víveres y efectuar intercambios comerciales.²

La relación entre estos primitivos pobladores y Malaka, nombre que recibía el asentamiento, supuso para la ciudad prosperidad y progreso, ya que el pueblo fenicio era esencialmente mercantil. Al parecer procedían directamente de Tiro, y alrededor del siglo XI a.C. se establecerían en las faldas del monte Gibralfaro, que en aquellos tiempos era bañado a sus pies por el mar, formando una cala natural donde era factible el tráfico, muy particularmente de minerales.³

La referencia historiográfica más antigua se reconoce gracias al testimonio vertido al latín, por Rufo Festo Avieno, que en su poema *Ora Maritima*, en el siglo IV, nos habla de... *El río de Málaga con la ciudad del mismo nombre*. De este modo, se hacía partícipe de la información de un anónimo navegante, que realizaría un periplo por las costas mediterráneas, en la que dejaría explicitado un relato donde se describe este espacio.⁴

Los griegos fundaron cerca de Málaga la ciudad de Menace, destruida en el siglo V antes de nuestra Era, comerciando desde ella con la próxima ciudad fenicia. Le otorgaron al monte que se encuentra “encima de Málaga” el nombre de Gibralfaro, fruto de la reunión de *Gibel*, palabra árabe que quiere decir Monte, y *Pharo*, voz griega que quiere decir fanal o faro.⁵

Los vestigios del comercio que tuvo lugar con Roma se han encontrado, tanto en los restos arqueológicos de la ciudad de Málaga, como en los aparecidos en las excavaciones del monte Testáceo de Roma, en un tiempo en el que la metrópoli era utilizada como vía de salida de otros pueblos del interior y el grueso de las exportaciones la constituían los aceites, los vinos y los metales.

Es interesante trasladar la trascendencia de una industria muy rentable, que tendría en el “*garum*” uno de los productos más apreciados; el cual consistía básicamente en una salsa con la que se preparaba el pescado. La incidencia comercial de esta actividad se recoge en una de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto, cuando menciona que se encuentran esculpidas en dos lápidas, una griega y otra latina, frases alusivas en las que se puede conocer la existencia de fábricas de

¹ Frase tomada de la guía nº 34, A. Supervielle, *Guía de Málaga y su provincia 1916-1917. Indicador del comercio y de la industria*, Málaga, Imprenta J. Supervielle, 1917, p. 80.

² La historia de una ciudad tan vinculada al mar como Málaga, tiene múltiples trabajos en el que pueden consultarse los pormenores de su vida marítima, entre ellos ver F. Bejarano Robles, *Málaga de cara al mar*, Málaga, Caja de Ahorros Provincial de Málaga, 1966. La visión de conjunto se aporta en F. Guillén Robles, *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga, Excma. diputación provincial de Málaga, 1977.

³ La época fenicia en la actividad comercial y portuaria de Málaga puede reconocerse en el conjunto de textos, que publicara bajo el seudónimo C. García de la Leña, *Conversaciones históricas malagueñas*, Málaga, Caja de Ahorros Provincial de Málaga, 1981, pp. 58-64. Un estudio contemporáneo en R. León, permite conocer detalles de este tiempo, para ello ver *Sobre el Puerto fenicio de Málaga*, Málaga, 1969.

⁴ Cita de F. R. Cabrera Pablos y M. Olmedo Checa, *El Puerto de Málaga: 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Málaga, Junta del Puerto de Málaga, 1988, pp. 26-27.

⁵ Estas noticias aparecen con frecuencia en las guías de Málaga y su provincia, en las que se reflejan los detalles de la actividad económica de la ciudad. Ver entre otras Anuario Zambrana. *Guía del forastero en Málaga e indicador de la provincia*, Tipografía Zambrana Hnos., 1903, p. 9.

conservas en Málaga, incluso señala la presencia de una corporación malagueña establecida en Roma en el período imperial, titulada “Ansianos”, precisamente para explotar el negocio de salazones.⁶

Romanizada tras las victorias latinas sobre sus enemigos púnicos, la urbe sufrirá las convulsiones que asolaron a otras poblaciones costeras del mediterráneo, si bien, fue progresivamente adquiriendo una gran notoriedad, hasta llegar a ser en época nazarí la llave del



Visión idealizada de la Málaga Musulmana. D. Emilio de la Cerda Garior, 1880. Archivo Municipal de Málaga.

reino de Granada. Durante este período Málaga mantuvo un activo intercambio comercial de exportación con las sedas, cuchillos, tijeras, pasas, almendras, higos, loza dorada y vino como elementos principales y en el capítulo importador, los cereales, especias, perfumes, joyas y algodón.⁷

La importancia de Málaga durante la dominación árabe fue progresiva, de tal modo que la época de mayor esplendor correspondería a su última etapa; testigo de este activo comercio sería el edificio de gran extensión llamado “*Atarazanas*”, que les servía de arsenal. De igual modo, se destaca la existencia de una casa de acuñar monedas, y una aduana para la cobranza de los derechos de importación y exportación que estuvo al pie del cerro de la Alcazaba.⁸

La buena situación de la ciudad propiciaba que el puerto fuera núcleo comercial y también se utilizara como enclave para la defensa, y aunque Hernán del Pulgar, cronista oficial de los Reyes Católicos, señala las dificultades para la llegada de los navíos en aquel tiempo, lo cierto es que el tráfico con el Norte de África se intensifica, al amparo de la R. C. de 1490 fechada en Córdoba, “... en la que se le concede al vecindario malagueño la facultad de contratar con los moros de África, toda clase de artículos, mientras no fueran oro, plata o algún producto cuya exportación estaba prohibida por las leyes del reino”.⁹

En el siglo XV la arquitectura del puerto malacitano llamaba la atención del historiador musulmán Al-Himyari, palabras que recogemos como testimonio de ese patrimonio portuario:

“Málaga... es de fundación antigua. La mayor parte de la ciudad se extiende a lo largo de un muelle de cantería construido por los antiguos. Este muelle penetra en las dos radas naturales del puerto de Málaga. Está fabricado con bloques de piedra parecidos a picos de montañas”.¹⁰

La significación de Málaga como base militar de primer orden, favorecería el desarrollo de industrias que dieran respuesta a estas demandas, como el bizcocho para alimentar a marinos y soldados, la pólvora, piezas de artillería de bronce, y también los vinos y aceites, mercaderías que confor-

⁶ T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su historia progreso y desarrollo*, Málaga, Artes Gráficas Alcalá, 1944, p.13. Un resumen de Málaga en este tiempo pretérito puede verse en P. Rodríguez de la Oliva, “Malaca, Ciudad Romana”, en *Revista Jábega* n° 44, 1983, pp. 11-20.

⁷ Ver M^o T. López Beltrán, *El Puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, UMA, 1986.

⁸ Los acontecimientos más sobresalientes de la etapa musulmana de Málaga pueden conocerse en la obra de F. Guillén Robles, *Málaga musulmana*, Excma. diputación provincial de Málaga, 1980. Si bien el dato que se cita está tomado de T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, p. 14.

⁹ T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, pp. 15-16.

¹⁰ Citado por P. Rodríguez Oliva, “Malaca, Ciudad Romana”, op. cit., p. 13.

maban una parte sustancial del tráfico junto a las sedas, anchoas, cueros y otros productos de la tierra como las pasas y las almendras. Todos ellos originaban un movimiento mercantil de gran intensidad, que se ve fortalecido por el tráfico de cereales, convirtiendo al puerto de Málaga en el primero en lo que se refiere a las exportaciones de granos en el siglo XVI.¹¹

La actividad marítima se potenciaría gracias a la autorización para comerciar con las Indias, concedida por Cédula de Carlos I, fechada en Toledo el 15 de enero de 1529, suprimiéndose el monopolio que hasta entonces había detentado Sevilla, si bien, cuando esta prerrogativa cesa, circunstancia que tiene lugar a partir de 1573, su tráfico se orienta de nuevo hacia Italia y el Norte de África, donde España tenía grandes intereses comerciales, políticos y militares.¹²



Vista de la marina malagueña y fachada sur de la ciudad. Antón Van Den Wyngaerde, 1564. Ashmolean Museum de Oxford.

Las necesidades mercantiles determinarían que en 1587 Felipe II diera instrucciones para construir una dársena, según el proyecto del ingeniero genovés D. Fabio Bursoto, hombre que gozaba de gran prestigio como autor del muelle de Palermo. Un momento solemne sería el primero de enero de 1588, en el que se colocaría la primera piedra, iniciándose la construcción de un dique, con la finalidad de crear un espacio abrigado de los temporales de Levante.

El plan que habría de seguirse se enfrentaría a la escasez de fondos, los aterramientos provocados por las avenidas del río Guadalmedina y el empobrecimiento general de España durante los últimos Austrias, viniendo finalmente a culminar los frustrados intentos de más de un siglo, desde que el Cabildo malagueño solicitara a los Reyes Católicos la construcción de un muelle para el “ennoblecimiento de la ciudad”.¹³

El puerto de Málaga cobraría nuevos impulsos con la llegada del reinado de Felipe V, atendiendo a una de las circunstancias que más frenaban el desarrollo del tráfico y era la disposición de una dársena que permitiera a las naves el abrigo de vientos y temporales, que a menudo sucedían y ello sin olvidarse del problema de los aterramientos. En 1716 se encarga al ingeniero francés D. Bartolomé Thurus un nuevo proyecto, que incluía la ampliación del muelle de Levante y la construcción de un muelle de Poniente o muelle Nuevo, que defendiera la rada de los aterramientos provocados por el río Guadalmedina.

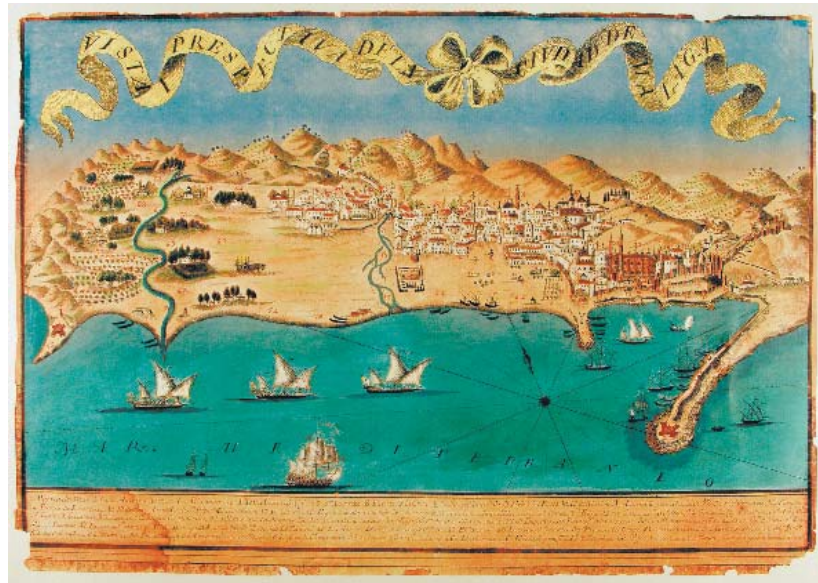
El concepto de “puerto cerrado” se enfrentaba al proyecto que finalmente se aprobaría, -el Próspero Verbom-, que en 1722 aconsejaba un recinto abierto al Sudoeste; las obras se iniciaron en 1720 y se prolongaron durante todo el siglo XVIII.¹⁴

¹¹ Ver F. R. Cabrera Pablos, “Generalidades históricas del Puerto de Málaga, los muelles malagueños en el siglo XVI”, en *Revista Dintel*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, nº 1, 1984, pp. 27-30, y B. Vincent, “Málaga, port de l’Andalusie orientale aux XVI et XVII siècles”, *Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVI-XVII siècles)*, Actes des Jorunées d’études Bendor, Nice, 1976, pp. 121-130.

¹² F. R. Cabrera Pablos y M. Olmedo Checa, *El Puerto de Málaga...*, op. cit., p. 57.

¹³ El capítulo de estas primeras actuaciones puede verse en F. R. Cabrera Pablos y M. Olmedo Checa, *El Puerto de Málaga...*, op. cit., pp. 65-75.

¹⁴ El estudio portuario cobra en la obra de F. R. Cabrera Pablos un gran interés. Especialmente para este tiempo ver la monografía *Puerto de Málaga, de Felipe V a Carlos III*, “La construcción del Puerto de Málaga. Su estructura militar (1700-1788)”, Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga, 1994.



Reproducción de un grabado anónimo de Málaga y su Puerto a fines del siglo XVIII. Archivo Díaz Escovar.

Los arbitrios destinados a la construcción portuaria ofrecen pistas de la orientación comercial y marítima en esta coyuntura histórica, por ello, traemos a colación una valoración que deja al descubierto rasgos genéricos de los productos cuyo comercio sirve a estos fines:

“El que llaman de fortificaciones: (se compone) de uno por ciento en todas las mercaderías y géneros que entran por este puerto; tres por ciento en la madera; medio real en cada arroba de bacalao y arenque de dicha entrada; medio por ciento e segunda correduía de los frutos y mercaderías que se embarcan y desembarcan por este dicho puerto; dos reales en cada arroba de aceite; y cuatro maravedíes en cada arroba de vino de la embarcación.

Y el arbitrio que llaman de utensilios que se compone: de dos por ciento en todos los géneros de entrada por la mar que se despachan en la aduana de ella; y un real en cada arroba de aceite de la embarcación.

Y el arbitrio de medio real en arroba de pasa de la dicha embarcación.

Y los arbitrios antiguos que estaban concedidos para la limpia del citado muelle, son y se componen: de cuatro maravedíes en arroba de pasa de sol; un real en carga de pasa de lejía; otro real de carga de higos; un real en cada carga de almendra y almendrán; cuatro maravedíes en cada arroba de zumaque...”.¹⁵

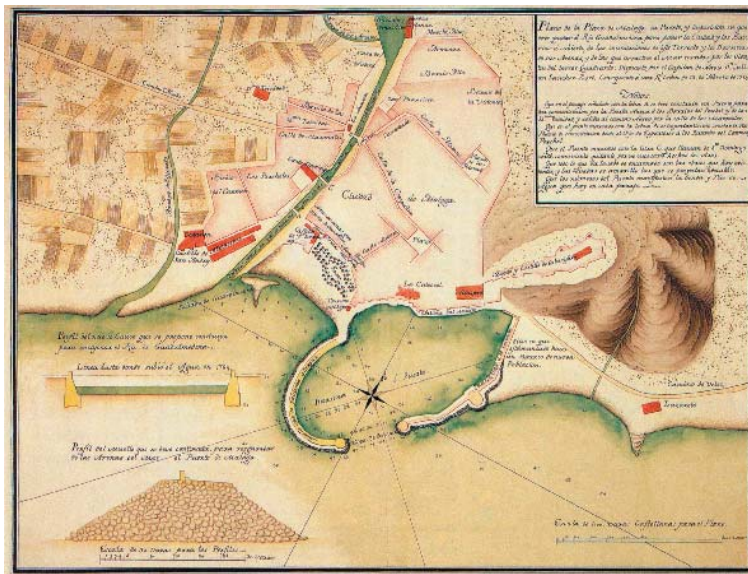
Las noticias acerca del comercio portuario en el siglo XVIII se ciñen sobre todo a los productos de la tierra, continuando una tradición de siglos en la que seguían teniendo un peso determinante los productos vitivinícolas, por lo que vinos, aguardientes y pasas constituían elementos básicos en el tráfico marítimo, así como las almendras, naranjas, limones e higos, que salían por los puertos de Málaga y Vélez-Málaga hacia Europa y América, favorecidos por R. O. de 1748, en la que se les reducía a la tercera parte los derechos de exportación de dichos productos.¹⁶

¹⁵ Referencia tomada de Libro de Actas Capitulares, n° 345, f. 722-724. Citado F. Cabrera Pablos, *Puerto de Málaga, de Felipe V a Carlos III...*, op. cit., p. 41.

¹⁶ Ver los trabajos de A. Gámez Amián. Especialmente consultar la publicación, que es una parte de su Tesis doctoral: *La economía de Málaga en el siglo XVIII. Un territorio del reino de Granada*, Granada, Gráficas ARTE, S.A., 1983, capítulo IV: “El comercio”, pp. 103-140.

La disposición que liberalizaría el comercio con América impulsaría los intercambios, beneficiándose un nutrido grupo de puertos en España entre los que se encontraba el de Málaga. La incidencia de la mencionada prerrogativa de 2 de febrero de 1778 puede verse reconocida en este texto de época, cuando se afirma que ya no será tan pobre Málaga...

“... , pues con ese comercio activo marítimo, que se le franquea, podrá vender mejor sus frutos, plantaría más Heredades, y Viñas, sin temor que la abundancia de sus esquilmos los haga despreciable para la extracción del Norte, dándole más salida a sus Caldos, y frutos en las varias regiones que se les presentan”.¹⁷



Aterramiento provocado por el muelle viejo de Levante, en el que se proyecta hacer un nuevo barrio en la ciudad de Málaga. D. Julián Sánchez Bort, 1784. Museo Naval.

longaría hasta mediados del siglo XIX, demostrando la pujanza comercial, pues a diferencia de la que funcionaba en Sevilla, los estudios que se impartían se completaban con una Cátedra de Libros de Comercio y Teneduría de libros y Economía, lo que es indicativo del “ambiente comercial que aquí se respiraba”.¹⁹

La historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga deja al descubierto los beneficios que para la ciudad depara el movimiento que tiene lugar a través del puerto, por tanto, desde

La prosperidad de finales del siglo XVIII se reflejaría en la creación del Consulado Marítimo y Terrestre en 1785, institución que nace con una clara vocación mercantil, con el objetivo de fomentar la actividad económica, así como la constitución de las diferentes sociedades que agilizan el comercio, muy particularmente mencionamos la Compañía Marítima de Málaga, que desarrollaría un papel primordial en las transacciones económicas.¹⁸

Además, a instancias del Marqués de la Sonora, se crea una Escuela de Náutica con el nombre de Real Colegio de San Telmo, cuya vida se pro-

¹⁷ Tomado del Manuscrito de D. Cristóbal Median Conde, *Exortacion a los industriosos Malagueños para que emprendan el comercio Marítimo a la America Meridional, que les ha franqueado nro. Catolico Monarca el S. D. Carlos III a solicitud de su Vigilantissimo Ministro de las Yndias El Exc.mo S. D. Josef de Galvez á quien se dedica este discurso*, (1780), Estudio preliminar de M. Olmedo Checa, Málaga, Real Academia de San Telmo, 2001. La frase del texto está tomada de la reproducción del original, p. 101.

¹⁸ Sendos estudios avalan los comentarios precisados, en el tema del Consulado ver F. Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1947, y en el caso de la Compañía Marítima, M. Sánchez-Apellániz, *La Compañía Marítima de Málaga. Aportación al estudio de los antecedentes jurídicos mercantiles de la Sociedad Anónima*, Tesis doctoral inédita defendida en la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Málaga, 1972. También puede verse F. R. Cabrera Pablos, “El comercio portuario malacitano en el siglo XVIII: Factores de influencia”, en *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, n° XXIII, pp. 385-404. Real Colegio Universitario M^o Cristina, San Lorenzo del Escorial, 1991. El interés del comercio malacitano con América es el núcleo del trabajo de A. Gámez Amián, *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Málaga, Miramar, 1994.

¹⁹ T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, p. 30. Ver también, F. Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, 2ª edic, Málaga, Colección Ciudad de Málaga, 1991. (la primera edición data de 1947). Es interesante la parte IV: “El comercio y los intereses generales de la capital”: capítulo XXIV, Instrucción Pública, y ss., pp. 293-343.

fin del siglo XVIII hasta comienzos de la segunda mitad del XIX, constituyen el más firme baluarte de sus intereses, en algunos de sus capítulos va relacionando la normativa que regula el tráfico de los productos principales y la singularidad del mercado a donde van o de donde proceden, referencias tomadas del conocido diccionario de Madoz.

Entre los productos más apreciados se encontrarían los vinos, en sus dos modalidades de dulces y secos, que se embarcaban con destino principalmente al Centro, Norte y Este de Europa y para América. En relación a las pasas, relatar que los embarques proceden de otros pueblos como Gualchos, La Rábita, Almuñecar y otros puntos de la costa de Andalucía Oriental, que consumían los Estados Unidos, Holanda y Rusia. Los limones se enviaban principalmente a los Estados Unidos, Inglaterra y Holanda y otros países europeos. El texto explicita además una relación exhaustiva de otros productos, que trasladamos por su interés: ²⁰



Grabado alegórico que representa la actividad en el Puerto de Málaga. Boceto de D. Bernardo Ferrándiz y Badanes plasmado en su ejecución final sobre el techo del Teatro Cervantes de Málaga.

“Completaban la exportación malagueña los higos secos, envasados en seretes y cajas; la almendra fina denominada “Jordan”, consumida casi totalmente en Londres; las llamadas de Loja, procedentes de Alhaurín el Grande, Coín y Casarabonela; los garbanzos de Colmenar, Riogordo y Casabermeja, con destino principalmente a las Antillas españolas, Valencia y Cataluña. Otras frutas, frescas o secas, como granadas, naranjas, nueces, orejones, etc., también se exportaban, aunque en menores cantidades, como asimismo la aceituna. A estos productos se agregaban unas 5.000 libras de grana, que producían los criaderos de cochinilla establecidos por el Consulado; unos 200.000 quintales de hierro refinado, de las fábricas de Málaga y Marbella, y anchoas en grandes remesas para Grecia, Italia, Islas del archipiélago y diferentes puntos del reino.

Salían también por nuestro puerto los productos de otras provincias en cantidades considerables: unas 100.000 arrobas de ciruelas pasas, procedentes de Córdoba, y 1.000.000 de arrobas de aceite de oliva de esta capital y de Jaén y Granada, que embarcaban con destino a las Canarias y Baleares, La Coruña, Vigo, Santander y América”. ²¹

En cuanto a las importaciones se destacan las semillas alimenticias, especialmente el trigo, que estuvo desde la época de la Reconquista muy ligado al abasto de Málaga y su provincia, de hecho, constituiría un tráfico que redistribuía a otras zonas del interior, a las plazas africanas y en ciertas ocasiones a las galeras de la Armada Real; singularidad comercial que se repetía para otro producto característico del tráfico, que era el azúcar de Cuba, que también se reexportaba desde Málaga a otros puntos. ²²

²⁰ F. Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga...*, op. cit., pp. 129-165.

²¹ F. Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga...*, op. cit., pp. 147-148.

²² F. Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga...*, op. cit., pp. 150-154.

En la paulatina construcción de los elementos que integrarían el conjunto portuario malagueño debe mencionarse a la Farola, que se llevaría a cabo por el brigadier de la Armada D. Joaquín María Pery entre 1814 y 1817, encabezando el muelle de Levante para convertirse en una de las señas de identidad de la ciudad.²³

A principios del siglo XIX ya se hacía referencia a la Junta de Obras del Puerto, que debía de sustituir a la Junta de Reales Obras, una de cuyas funciones era controlar los trabajos de mantenimiento, aunque será el 18 de mayo de 1874 cuando se constituya definitivamente la mencionada Junta, decisión que brindaría un nuevo impulso a los trabajos, pues la falta de medios frenaban estas iniciativas. Precisamente, a finales de ese año se nombra ingeniero director a D. Rafael Yagüe Buil, a quien se encargó un nuevo proyecto, que paliara los problemas de aterramientos, contemplándose la prolongación del dique de Levante y la construcción del dique de Poniente, siendo aprobado por la Junta Consultiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos el 24 de diciembre de 1877, y ejecutándose en las últimas décadas del siglo XIX con algunas modificaciones, entre las que destacan las propuestas por el ingeniero D. Francisco Prieto en 1884, que varió el trazado del dique de Poniente y la distribución interna de las dársenas.²⁴

Las obras del puerto de Málaga culminaron a finales del siglo XIX, completando de este modo las grandes líneas de actuación, vinculadas a los inicios del proceso de modernización económica, que en la provincia alcanzarían grandes logros, ya que algunos de los sectores más pujantes tendrían en la ciudad empresas de gran proyección mercantil. La exportación de los vinos de los montes y los frutos secos y el establecimiento de nuevas industrias, algunas tan significativas como la Ferrería de Heredia y La Industria Malagueña, representarían el avance del sector textil y de la siderurgia, dinamizando el conjunto de la economía, proyectándose en el comercio que tenía lugar a través del puerto.

D. Manuel Agustín Heredia sería uno de los artífices de este progreso, abordando con éxito el proyecto de los primeros altos hornos, sin menoscabo de emprender otros negocios de gran envergadura, como la constitución de una de las grandes compañías navieras de España. Fue un empresario que trató de abarcar todas las fases del proceso productivo, considerando la importancia de establecer unos adecuados canales de distribución a los productos de las empresas que gestionaba.²⁵

La crisis finisecular concretada en la pérdida de las colonias, afectaría seriamente a la economía malagueña y al progreso económico. Transcribimos unos párrafos de la Memoria resumen de Brioso, por considerarlo adecuado para la comprensión de esta difícil etapa:

“Finalmente en el año 98, terminadas ya las obras, hubo otra dificultad debida a que en el proyecto se había contado como ingreso para la construcción del puerto, con la venta de los solares de los terrenos ganados al mar, pero en dicha época debido a la enorme depresión económica que había en Málaga, a causa principalmente de la filoxera que destruyó las viñas, no se podía contar que hubiera compradores, ni a los precios del proyecto, ni aún más barato. Vino a remediar la situación D. Antonio Cánovas, que había sido también el alma de las anteriores subvenciones, concediendo una nueva prórroga de cinco años, con la condición de que por su importe habrían de quedar librados los terrenos ganados al mar adosados al muelle de Guadiaro y en los que precisamente se habría de instalar el Parque, poniendo la condición de que su alineación fuera prolongación de la Alameda. Gracias a esta R. O. han sido posibles las obras que actualmente está ejecutando el Ayuntamiento, de unión de los dos paseos, que al formar una sola avenida tanto embellecerá la población de Málaga”.²⁶

²³ La historia de la Farola se narra en A. Llordén, “Notas documentales para la historia de la Farola”, en *Revista Jábea*, Excma. diputación provincial de Málaga, 1974, n° 5, pp. 52-56.

²⁴ Muy interesantes resultan las impresiones recogidas de un texto de época como el de M. Casado, *El Puerto de Málaga: apuntes históricos*, Málaga, imprenta de Poch y Creixell, 1898. Aunque, el interés de las obras que se llevan a cabo a finales del siglo XIX y principios del XX, pueden verse recogidas en cualquiera de los textos ya citados, que tienen en el puerto el tema central de estudio.

²⁵ La obra empresarial de este ilustre personaje de la sociedad de Málaga del diecinueve, es el origen de un trabajo de investigación de C. García Montoro, *Málaga en los comienzos de la industrialización. Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Universidad de Córdoba, Instituto de Historia de Andalucía, 1976.

²⁶ T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, p. 56.

Las barricas de vino formaban parte del tráfico de fines del siglo XIX. El muelle de Poniente del Puerto de Málaga en 1894. Diputación Provincial de Málaga.



Y Málaga tendría ya una fisonomía portuaria semejante al aspecto alcanzado a lo largo del siglo XX, aunque en los últimos tiempos se han perfilado algunos cambios que han ido fraguando el puerto que hoy es. A comienzos del mencionado siglo XX los retrasos en las subvenciones concedidas se verían solucionados en 1908, y a partir de ahí y hasta 1921 se concluye una etapa de reformas, en la que se atiende sobre todo a las obras de reparación de la infraestructura de los diques.



El Puerto de Málaga visto desde la Alcazaba en 1900.
Autoridad Portuaria de Málaga.

En estos momentos se proponen nuevos proyectos entre los que sobresalen: “Nuevos muelles en los diques exterior de Poniente y transversal de Poniente y habilitación inmediata de ampliación de la zona de servicio; Verja de cerramiento; Almacén cerrado en el muelle de Heredia; Distribución de energía eléctrica; Grúas eléctricas para la carga y descarga; Almacenes y garajes de la Junta; Instalaciones de la nueva pescadería; Pavimentación de la plaza de Mora Figueroa; Nuevo edificio de la Junta y Entronque de las tuberías de agua del puerto en la red de la ciudad”.²⁷

Los años en los que duró la República y la propia Guerra Civil fueron tiempos de gran inestabilidad, repercutiendo muy negativamente en el tráfico. Esta coyuntura fue superándose gracias sobre todo al *Plan General de Obras* para el mejoramiento del puerto, que ordenado por el Comité Directivo de Obras Públicas a finales de 1939, preveía la prolongación de las vías de grúas en el transversal de Poniente, la terminación de la sillería de los muros del muelle; pavimentación de la zona de servicio de algunos de sus muelles y la ampliación de las instalaciones de pescadería, a fin de remediar las carencias existentes.²⁸

²⁷ T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, pp. 57-58.

²⁸ Ver el amplio capítulo dedicado a las reformas previstas, así como relación de todas aquellas que se habían efectuado desde la constitución de la Junta de Obras, T. Brioso Raggio, *Puerto de Málaga...*, mem. cit., 1944, pp. 65-164.



El Puerto de Málaga poco después de terminada la Guerra Civil, en 1940. Autoridad Portuaria de Málaga.



Vista panorámica de la Pescadería con las nuevas ampliaciones en construcción del Puerto de Málaga. Memoria 1940-1944, Autoridad Portuaria de Málaga.

En esta reactivación incidiría la Cámara de Comercio, ocupándose de facilitar el suministro de carbón a los buques mercantes que lo solicitasen, interviniendo en los conocimientos de embarque y colaborando al desarrollo del movimiento mercantil, comenzando a estudiarse la viabilidad de llevar a cabo la ampliación de las instalaciones.²⁹

Las reformas que se perfilan para el conjunto de la Nación y que atienden al capítulo portuario, tienen su proyección en el recinto malagueño, al entrar éste en los planes inversores que tienden a crear y consolidar determinadas infraestructuras, contemplando la conclusión de obras ya proyectadas y otras como la edificación de la antigua estación marítima y un silo para cereales en el muelle Guadriario.

La apertura económica seguiría su curso, el crecimiento de la actividad comercial es patente,

por lo que además de mejorar el paisaje que bordea la superficie del puerto, especialmente la zona que circunvala la Farola, se inician otras actuaciones importantes como la construcción de un muelle para petroleros, la nueva lonja, y la urbanización de la entrada principal del puerto. El tráfico se intensifica y por ello en 1971 se inician los trabajos de remodelación y ensanche de los muelles, construyéndose nuevos almacenes. También se acometen obras para dotarlo de un atracadero adosado al dique de Levante para grandes cruceros, la ampliación de la zona de servicio del puerto pesquero y el acondicionamiento de los muelles 3 y 4 para el tráfico de transbordadores.³⁰

Los últimos años del siglo XX y los albores del siglo XXI representan para el puerto de Málaga la transformación global del recinto, pues se pretende a la conclusión de las obras actuaciones sobre el dique de Levante, que al prolongarse más de un kilómetro formará una nueva dársena, creando una amplia plataforma de casi 400.000 metros cuadrados de superficie, a Poniente, con muelle de atraque de 845 metros de longitud equipado para el tráfico de contenedores, así como un nuevo puerto deportivo en la zona llamada de "San Andrés", al Oeste del río Guadalmedina, todo lo cual se halla inmerso en un ambicioso proyecto de imbricación puerto-ciudad, que afectará a un superficie de algo más de tres kilómetros.³¹

²⁹ C. García Montoro y A. Parejo Barranco, *Historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga (1886-1986)*, Málaga, C.O.C.I.N.M., 1986, pp.107-111.

³⁰ Ver Memorias últimos años.

³¹ La importancia de las obras traducidas en cifras, significa estar hablando en la primera fase de 359 m de atraque y 182.000 m² de superficie; en la 2ª fase de 466 m de atraque y 210.000 m² de superficie. Ver Memorias de los últimos años.

Perspectiva de un
crucero atracado en el
Puerto de Málaga a
final del siglo XX.
Foto A. Rubio y
Asociados.



La trascendencia de estas intervenciones se manifiesta en la recuperación para la vida ciudadana del entorno marítimo, lo que de alguna manera se entronca con las grandes líneas de actuación que están emprendiendo muchas Autoridades Portuarias, a fin de que el pulso de la actividad económica se tome teniendo presente el ocio y la cultura de una sociedad, en la que tenga cabida ese “reencuentro histórico de los ciudadanos con su puerto”.³²

4.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³³

La historia del puerto de Málaga ha suscitado el interés investigador, siendo abundante la literatura escrita de algunos de los períodos que caracterizan su evolución, sin embargo, no se han dispuesto de Memorias hasta 1938, pues en los primeros días de la Guerra Civil se incendiaría el archivo de la Junta de Obras del Puerto, perdiendo todo el material existente.

El esfuerzo del ingeniero director D. Tomás Brioso Raggio en los años cuarenta del siglo XX tendría sus resultados, ya que para paliar este déficit se redacta una Memoria muy amplia, que trata de suplir estas carencias, y aunque sus datos estadísticos se ciñen fundamentalmente a la etapa postbélica, presenta un voluminoso capítulo bajo la denominación de “*Resumen histórico del puerto*”, en el que pueden encontrarse los antecedentes más remotos, y la historia de la construcción del enclave desde el siglo XVI, fotografías, planos, etc. En el segundo capítulo se recogen las obras nuevas realizadas, las que se encuentran en curso de ejecución y las que están con proyecto aprobado en tramitación y en estudio, por lo que sirve de referencia desde los años treinta.

A partir de 1938 se ha dispuesto de Memorias anuales, completándose las series que se han elaborado con datos de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, a fin de poder ofrecer una aproximación al estudio del puerto en la etapa en la que las Memorias de la Junta de Obras han desaparecido.

El análisis se ha concretado para el tráfico de mercancías desde finales del siglo XIX, atendiendo a la clase de navegación en algunas décadas de la primera parte del siglo XX. La información que se ha

³² F. R. Cabrera Pablos y M. Olmedo Checa, *El Puerto de Málaga. Apuesta de futuro*, Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga, 1998, p. XXI.

³³ El análisis del puerto de Málaga se ha llevado a efecto gracias a la labor de la Autoridad Portuaria, que nos ha hecho llegar material de gran valor documental, muy particularmente deseo expresar el interés de D. Antonio Martos, al que he de agradecer que me enseñara a interpretar el “particular mundo marítimo”. De igual modo, he contado con materiales suministrados por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Málaga a quien hago extensivo este agradecimiento.

recopilado permite conocer en ciertos años el comercio más característico, y a partir de 1938 y hasta 1955 se amplía con carácter exhaustivo el estudio, pues se han elaborado series de principales productos, atendiendo a los registros que se relacionan en las Memorias editadas por la Junta de Obras. Los buques, los pasajeros y la pesca son los tráficos que se han trasladado a los cuadros y gráficos pertinentes, a fin de que a través de ellos se conozca la semblanza comercial y marítima de Málaga.

La última parte del siglo XX se perfila atendiendo a las variables habituales que se utilizan para el análisis portuario, teniendo como base los datos del archivo de Puertos del Estado.

4.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1877-2000)

Una de las referencias primordiales para el análisis de un puerto es reconocer cual es su tráfico de mercancías. El cuadro 1.1 deja vislumbrar la tendencia comercial desde el último cuarto del siglo XIX hasta la conclusión de la investigación en el año 2000, si bien, no se han dispuesto del detalle alusivo a cargadas y descargadas para todo el tiempo que contempla la serie. Los gráficos 1A y 1B acompañan los datos. Además se ha recopilado en los cuadros 1.2 y 1.3 el detalle del tráfico según clase de navegación, el primero abarcará una década, de 1923 a 1933, y el siguiente completa esos años hasta la finalización de la Guerra Civil.

Algunos valores comerciales del cuadro 1.1 nos aproximan a una realidad que nos aleja en el tiempo, pues comienza en 1877 mostrando un movimiento de mercancías bastante estable, con ligeras oscilaciones, fruto de los acontecimientos políticos y sobre todo de la crisis finisecular, ésta última de profundas repercusiones en el agro malagueño y en las salidas habituales de su puerto.

El incremento general del tráfico puede catalogarse como usual, con un ligero estancamiento en el período 1908-1910. Asimismo, el desglose de mercancías cargadas-descargadas se mantiene en términos de semejanza en los primeros años del siglo XX, sin embargo, a partir de los años veinte se empieza a decantar por una mayor proporción de mercancías descargadas, situación que se acentúa a medida que avanza el siglo XX.³⁴

El descenso del volumen total de tráfico se hace especialmente visible en la década de los años treinta, y como bien sugiere una de las Memorias editadas, se debe a que...

“... el tráfico, ingresos, etc., sigue el movimiento general de la política, así al proclamarse la república el año 1931 empieza un descenso que tiene su *mínimum* en 1933, subiendo un poco durante los años 1934 y 1935 y volviendo a descender al entrar en el poder el Frente Popular. A partir de la liberación de Málaga empieza de nuevo a subir el tráfico y los ingresos hasta llegar en 1939 a un máximo en esas cifras”.³⁵

Los cuadros 1.2 y 1.3 han permitido un detalle más específico en el tráfico de los años veinte y treinta, el primero de ellos atenderá a la distinción de mercancías entradas y salidas, diferenciado entre tráfico exterior y de cabotaje y el cuadro 1.3 recogerá el tráfico total según clase de navegación.

La normalización del comercio tras la Guerra Civil, tendría relación con el aumento de movimiento de combustibles sólidos y líquidos, que compensará la disminución de las exportaciones, reducida a menos de la tercera parte de lo que puede considerarse como medio o normal.³⁶

A fines de la década de los años cincuenta se alcanza por vez primera el millón de toneladas, y a partir de ahí el crecimiento del tráfico es una constante, concentrando la mayor parte del movi-

³⁴ Las valoraciones que se vierten en las *Memorias Comerciales* editadas por la C.O.C.I.N.M., suplen la carencia informativa de las Memorias editadas por la Junta de Obras, aunque se ciñen al período 1927-1933, pueden encontrarse datos y comentarios referidos al comercio portuario desde la segunda década del siglo XX.

³⁵ J.O.P.M., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Málaga*, Málaga, Tipografía V. Giral, 1939, p. 28.

³⁶ J.O.P.M., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras...*, mem., cit., 1939, p. 25.

miento el capítulo de las entradas, tendencia que se truncará a finales del siglo XX, mostrando los valores un declive sustancial. La observación del gráfico 1B evidenciará una realidad mercantil a la que se enfrenta el puerto de Málaga en esos últimos años, y es la pérdida de uno de sus principales tráfico, se trata del petróleo crudo destinado a Puertollano, que habrá de suspender su importación al entrar en funcionamiento el oleoducto desde Cartagena, con lo que se anula la casi totalidad de graneles líquidos, representantes de casi el 80% del total del tráfico marítimo.

4.2.3.1. Principales productos en exterior (1911-1933)

Los productos que han tenido en Málaga una aceptación comercial de cierto interés, se mantienen en estos primeros años del siglo XX, pues si observamos la relación de mercancías que salen del puerto en 1872, se advierte el gran relieve de los productos típicos de la tierra, entre los que se citan en este tiempo las pasas, que alcanzan los 30 millones de Kg, los aceites en torno a los 12 millones de Kg y los vinos cuyas exportaciones se cifran en algo más de 5 millones de Kg. Otras partidas muy destacadas serían el plomo con 11 millones de Kg, el esparto, los garbanzos y los limones.³⁷

El movimiento de los principales productos se traslada a los cuadros 2.1 y 2.2 y los gráficos 2.1 y 2.2, concretándose las exportaciones en una etapa que va desde 1911 a 1933 y las importaciones de 1921 a 1933.

En el capítulo de las salidas al extranjero reflejar que para el conjunto de años expresados serán el plomo, el aceite de oliva y el mineral de hierro los que polaricen más del 70% del total; productos que, sin embargo, oscilan mucho en las cuantías que alcanzan, consecuencia de la inestabilidad general que presenta esta etapa.

Las importaciones se conocen de 1921 a 1933, encontrándose en esta coyuntura al mismo nivel que las exportaciones. Las mercancías más significativas son el carbón mineral, y después le siguen en interés las duelas, fosfatos y superfosfatos de cal. En definitiva, prevalecen los productos que podemos catalogar como básicos para abastecer el escaso tejido industrial, ya que el resto de productos importados son del mismo tipo, aunque con un peso relativo mucho más reducido, mencionamos a los lubricantes, sulfato amónico y nitratos.³⁸

En términos generales, puede hablarse de un tráfico vinculado a los productos de la tierra, por tanto, sujeto a las oscilaciones de unas producciones sometidas a la climatología, y en cuanto a la merma que experimenta el volumen de mercancías descargadas, se citan como representativas a los automóviles, nitratos, sulfato amónico, algodón en rama, trigo y legumbres secas.³⁹

4.2.3.2. Principales productos en cabotaje (1938/1955)

El análisis del puerto de Málaga puede conocerse gracias a las Memorias que albergan sus archivos y a nivel de datos a partir de 1938, año en el que se conserva la primera, registrando una información muy minuciosa, que deja trazar el movimiento mercantil con otros puertos de la Península.

Las fuentes utilizadas muestran el comercio desarrollado en Málaga vía marítima, y en lo que concierne a los principales productos, se presentan tan detalladamente que se ha realizado una labor de síntesis, para no perderse en unos estados numéricos excesivamente amplios. Además, la diversificación comercial hace aún más necesaria la conformación de grupos de productos por afinidades, para poder analizar a grandes rasgos el tráfico.

³⁷ Ver F. R. Cabrera Pablos y M. Olmedo Checa, *El Puerto de Málaga...*, op. cit., p. 239.

³⁸ Ver las referencias comerciales que se citan de este período en E. Ruiz Romero de la Cruz, Tesis doctoral microfichas. *Historia Económica de una Empresa Centenaria en la Málaga que inaugura el siglo XX. "Las bodegas López Hermanos, S.A."*, Málaga, UMA, 1995. Capítulo I: "Aproximación a la economía de Málaga (1900-1960)", pp. 265-285.

³⁹ Memoria de la C.O.C.I.N.M., "Preámbulo", 1931, pp. I-III.

El método que se ha seguido responde a los siguientes criterios:

1. Se han consignado las partidas que superen el millón de kilogramos, teniendo en cuenta sólo el comercio realizado por cabotaje.
2. En algunos cortes del tiempo el grupo no alcanza la cota establecida, a pesar de ello se le asigna su referencia para poder observar la evolución mercantil del producto.
3. Los grupos se plasman tal como vienen recogidos en su denominación original, aunque ello no es óbice para realizar las agrupaciones que se precisen, en cuyo caso se explicita como se han elaborado y el mayor peso que tienen cada una de las partidas que lo integran.

Así pues, en cabotaje se señalan como elementos agrupados de partida a “cañas y cañizos”, “fruta”, “productos petrolíferos” y “tejidos”; presentándose en la serie de esta forma. Queremos señalar que bajo la denominación genérica de fruta, no conocemos exactamente cuales de ellas son las que componen esa partida, aunque es evidente que las que tienen un peso comercial destacado concurren como elementos independientes.

Las mercancías que se han agrupado y requieren especificación son las que siguen:

- *Abonos y superfosfatos de cal*: es un grupo que se presenta bajo la denominación de “abonos” y como “superfosfatos de cal”, a veces incluso se define como “superfosfatos de abonos”. Hacemos hincapié en que ha sido complejo de elaborar, pues no ha existido regularidad en el título por el que es reconocido. De hecho, se ha percibido la desaparición de ciertas partidas y simultáneamente la presentación de esta mercancía bajo otra denominación semejante. Por ello, se ha tenido una especial escrupulosidad en la conformación del grupo.
- *Aceites y grasas*: en este capítulo se recogen el conjunto de aceites y grasas vegetales. Es un grupo que tiene una muy distinta significación, ya que figura con apartados destacados tanto en entradas como en salidas. En las primeras las referencias corresponden fundamentalmente a los “aceites minerales”, y en las segundas sus componentes son básicamente el aceite de oliva, aunque también forman parte los lubricantes, pero en una proporción muy inferior.
- *Aceros*: se incluyen las partidas cuya denominación comienza por la palabra acero.
- *Alquitrán, asfalto*: presenta un mayor peso relativo la mercancía “asfalto”.
- *Avenas y cebada*: es un conjunto de elementos al que hemos sumado estos dos componentes, y cuando tiene un mayor volumen es gracias a la cebada.
- *Carbones*: prácticamente la totalidad del carbón se refiere al “carbón mineral”.
- *Envases*: es una agrupación que contiene múltiples elementos. Debe su mayor relieve a una partida que recibe igual denominación, aunque en todos los años aparecen también “bidones”, “botellas”, “cubos”, “sacos de papel”, etc.
- *Hierros*: es un grupo que recoge tanto el capítulo de “hierro” como otros elementos menores, elaborados con este material y todas las formas en las que se trabaja, por tanto, en lingotes, chapas, barras, etc.; no se incluye como materias primas de otros productos, en cuyo caso figuran como la mercancía en la que se convierte, por ejemplo chatarra de hierro, que tiene su apartado correspondiente.
- *Jabón*: se compone de varias partidas, pero la más significativa es el “jabón común”.
- *Ladrillos, tejas, lozas y arcillas*: en este grupo se ha querido representar un conjunto de elementos relacionados con la actividad constructora, anexionándose las arcillas, que cobran mayor relieve en los últimos años. La mercancía que figura con más peso son los “ladrillos”.
- *Maderas y leña*: recoge dos capítulos pero debe su interés comercial al grupo de maderas.
- *Minerales y caolín*: es una agrupación que se configura a partir de aquellas partidas que aparecen en las estadísticas originales con la palabra “mineral”, a la que se le anexiona el caolín que en este puerto tiene un cierto interés.

- *Pescados y conservas*: contiene varios capítulos, uno de ellos son las conservas en general, otro las conservas de pescados, y en las entradas se mencionan a menudo partidas significativas de “bacalao”.
- *Productos petrolíferos*: se presenta bajo esta denominación unificada sin distinguir los elementos que la conforman, pero a veces ocurre que deben reunirse las partidas que presumiblemente lo componen, en cuyo caso se suman “fuel-oil”, “gasolina” y “gas-oil”, siguiendo este orden en cuanto a la importancia que detentan cada una de ellas.
- *Semillas y plantas vivas*: tiene una menor significación, y cuando goza de un mayor interés, lo es gracias al capítulo de las “plantas vivas”.
- *Vinos, aguardientes y licores*: recoge toda clase de bebidas menos el café y el té. Los mejores representantes del grupo se refieren a los vinos de la tierra y a los vinos en general, también las cervezas y los licores son interesantes, a los que se les añade los “alcoholes”, “vinagres”, “aguas minerales” y “heces de vino”.
- *Yeros y veza*: son dos elementos con los que se ha formado grupo, si bien, cuando tienen peso específico es por el segundo de sus componentes.

Uno de los objetivos de este trabajo de “agrupamiento de las principales partidas” es analizar con precisión la tendencia del comercio, que principalmente se desarrolla a través del puerto de Málaga en régimen de cabotaje, para lo cual se ha elaborado el cuadro 2.3, en el que atendiendo a unos cortes en el tiempo se traza el movimiento de mercancías, acompañándose de los gráficos 3.1 y 3.2, que ilustran los elementos que originan preferentemente el cabotaje de entrada y de salida, conectando con otros puntos de la Nación.

Antes de adentrarnos en el análisis de las cifras más representativas, reconocer algunos productos que no gozan de apartado específico, al no superar la cota marcada, aunque si tienen un cierto peso, entre ellos citamos la leche condensada, que en 1950 casi alcanza los 900.000 Kg, y en situación semejante se encontrarían las entradas de mármol y cartón. En las salidas se aluden los epígrafes de salvado, “sulfato amónico”, pulpas y nitratos; en algunos años figuran también los “corchos y sus desperdicios”.

La referencia de 1940 es especial por ser una coyuntura atípica en todos los órdenes, en términos comerciales manifestar la incidencia de un producto característico a nivel local, relacionado con la alimentación en una época de hambruna, nos estamos refiriendo al “*ceregumil*”, que tiene presencia habitual y que cobra relieve en ese momento alcanzando los 800.000 Kg.

El trasbordo no se anexiona explícitamente pues duplicaría las cifras del cómputo del tráfico, y además prácticamente no se tiene información de otros puertos, aunque matizamos que las partidas más relevantes son las que están relacionadas con el capítulo energético, por lo que es frecuente encontrarnos con epígrafes relativos al grupo de “productos petrolíferos” y también los “carbones”. Entre los productos alimenticios mencionar el trigo, si bien, a medida que se avanza en el tiempo este apartado deja de tener interés.

A modo de síntesis, señalar que en el período analizado y referente a las entradas de mercancías en régimen de cabotaje prevalecen hierro, pirita de hierro, envases y sal como más significativos y, de forma especial, los carbones como producto energético por excelencia, acaparando más de la mitad del total de mercancías movidas, lo que reafirma en esta época su prevalencia como materia prima necesaria para el desarrollo industrial.

En las salidas de mercancías existe algo más de diversificación, y aunque los productos petrolíferos, aceites y cementos son los que suman la mitad del tráfico, el resto se encuentra muy repartido, expresando la escasa especialización en este capítulo del comercio vía marítima.

En lo concerniente a la etapa que abarca desde finales de los años treinta hasta mitad de la década de los años cincuenta, es apreciable el mayor peso específico que alcanzan las entradas de mercancías respecto de las salidas, situación que se irá haciendo más apreciable con el paso del tiempo, tal como se percibe en los gráficos 3.1 y 3.2, que recogen a nivel sintético el período analizado.

4.2.3.3. Principales productos en exterior (1938/1955)

Las fuentes utilizadas para analizar el comercio exterior del puerto de Málaga, no difieren de las consideradas para el estudio ya completado del tráfico de cabotaje. Así pues, las mercancías que en mayor medida han salido al exterior o han entrado procedente del extranjero, constituyen un interesante capítulo de la actividad marítima.

El estudio del tráfico exterior requiere de unas puntualizaciones, que permitan establecer las tendencias con precisión, por ello deben matizarse los siguientes aspectos:

1. Básicamente, se atenderá a productos que superen el millón de kilogramos en cualquiera de los cortes temporales escogidos.
2. Si no se alcanza el nivel establecido se consigna la partida, para averiguar si se trata de una circunstancia excepcional, o si se refiere a un producto que habitualmente se mueve en el puerto de Málaga.
3. El estudio contempla unos grupos de productos, que se han confeccionado con los criterios aplicados al comercio de cabotaje, aunque en algunos casos se han planteado ciertas agrupaciones diferenciadas, ya sea porque en cabotaje no existían o no eran relevantes, o porque en el caso del tráfico exterior el peso específico correspondía a otro elemento distinto del cabotaje.

A partir de estos presupuestos los grupos elaborados son:

- *Breas y asfaltos*: en los primeros registros son los asfaltos los que disponen de un mayor relieve y a partir de 1950 la importancia radica en las breas.
- *Chatarras*: representa un conjunto de elementos reunidos bajo el denominador común de ser chatarras, si bien prevalecen las de hierro sobre las otras que aparecen con frecuencia, y que son principalmente de “cobre”, “plomo” y “aluminio”.
- *Escorias*: es un grupo que se presenta con esta denominación, aunque se menciona aquí porque pensamos que en otros años en los que no figura este apartado, puede que se encuentre con el nombre de “desperdicios”, que si mantiene una regularidad que se pierde cuando es significativa esta mercancía.
- *Fosfatos*: singulariza concretamente a los de cal, aunque a veces figura también por su genérico.
- *Frutas, granadas e higos*: este grupo se diferencia del confeccionado para cabotaje por la aneación de frutas, apareciendo regularmente sin llegar a la cota comercial establecida, siendo importante el peso que el epígrafe “fruta” detenta en el grupo.
- *Maderas*: reúne el apartado de maderas en general, aunque a veces matiza que se refiere a las “maderas de pino”.
- *Minerales*: es una partida compuesta, como en cabotaje, por los productos que reciben en los registros originales esta denominación, y según los años unas veces destacan los “minerales de hierro” y otras los de “plomo”.
- *Nitratos*: son fundamentalmente de cal.
- *Sulfato amónico y de cal*: el grupo lo conforman estos dos apartados, ambos son interesantes comercialmente, aunque en términos relativos es el primero de ellos el que mantiene unos niveles mercantiles más acusados, especialmente en los últimos años.

El tráfico exterior se muestra en el cuadro 2.4, precisando cifras de movimiento entre 1938 y 1955, teniendo en cuenta las premisas expuestas se analizan las tendencias de los productos más relevantes en las importaciones y en las exportaciones. A modo de síntesis, se han confeccionado los gráficos 4.1 y 4.2 con el fin de poder discernir los rasgos generales del comercio que se mantiene con el extranjero.

En el tráfico exterior existen partidas que conforman el llamado “resto de productos”, pero al igual que en cabotaje tienen una presencia que merece destacarse. En el capítulo de las importaciones, “café” y “garbanzos” sobrepasan en algunos registros el medio millón de kilogramos, y entre las mercancías que no

son alimenticias estaría la hojalata. En los últimos años se muestra muy representativo el apartado de “automóviles” y “lubricantes”. Las exportaciones durante el periodo bélico se decantan con cierto interés por las uvas, más tarde serán elementos destacados las aceitunas y jabones, así como el azúcar. Al final del periodo constatamos dos mercancías de gran significación que son “ganados” y “semillas de algodón”.

En este tiempo las importaciones tienen en los productos petrolíferos el referente más importante, seguido del trigo, los fosfatos, carbones y sulfatos, como otras partidas a tener en cuenta. Las salidas de mercancías al exterior se hallan representadas por las exportaciones de “vinos y aguas”. Es un capítulo que llega incluso en algunos años, como el caso de 1945, a polarizar más del 60% del volumen total de las exportaciones, en este año concreto debido a la partida de “agua potable”.

Tras el grupo de “vinos y aguas” y con la excepción de las piritas y el óxido de hierro, que entre ambas alcanzan alrededor del 25% del total, el resto de productos exportados que manifiestan un cierto aprecio comercial serán el trigo, “aceites y grasas” y “naranjas y cáscaras”.

El panorama descrito deja de relieve que una parte sustancial de la producción agrícola de estos productos se canaliza al exterior. En términos genéricos, se está en presencia de un puerto cuyo comercio con el extranjero se sitúa alrededor del 35%, mientras que el cabotaje se encuentra en unos valores que sobrepasan el 60%.

4.2.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

La especial consideración que reviste el capítulo del comercio exterior tiene en el puerto de Málaga su concreción en los gráficos 5.1 y 5.2 a 9.1 y 9.2, en los que se relaciona el movimiento de mercancías, para los últimos treinta años, con la distinción de los productos más significativos en las entradas y salidas del extranjero.

En las importaciones y para todo el periodo de tiempo contemplado, el petróleo crudo polariza este tráfico, puesto que siempre ha estado por encima del 90% del total, salvo en la última década en donde se aprecia un descenso que conduce a la desaparición de este elemento, pasando el volumen de petróleo que se descargaba en este puerto a canalizarse desde Cartagena.

El resto de productos que se importan, al menos hasta final del siglo XX, no dejan de ser un movimiento “testimonial”, sólo los “cereales y harinas” tienen un mínimo de significación.

Las salidas de mercancías al exterior podría decirse, en los treinta años contemplados, que giran en torno a cuatro productos que destacan sobre el resto. Los “cereales y harinas” y “otros minerales y residuos” que, con oscilaciones importantes en el volumen total, están presentes como referentes en todo el periodo de análisis, y otros dos, que son el “cemento y clinker”, que adquiere gran relevancia hasta mitad de la década de los años ochenta, y los “aceites y grasas” que toman el relevo del anterior, muy especialmente a partir del año 1985.

En definitiva, constatamos que en las exportaciones existe mayor diversidad, dentro de un abanico de productos muy restringido, en donde prevalecen los productos agroalimentarios a granel y la mercancía general, principalmente en los tráficos que se mantienen con el Norte de África.

El ascenso en valores absolutos de las importaciones es un proceso que culmina en la década de los años setenta, con unas cifras que representan un porcentaje en torno al 90% sobre el total de tráfico exterior. En los últimos años ha llegado a alcanzar hasta el 95%. No obstante, se debe expresar que a fines del siglo XX, desaparecerá uno de los tráficos que más ha caracterizado las importaciones, el ya mencionado grupo de “productos petrolíferos”, mostrando el conjunto de tráfico una seria disminución que afecta profundamente al movimiento portuario.

4.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1923/2000)

El movimiento de buques se ha presentado desde la tercera década del siglo XX. Los matices que se han ido perfilando originan una información que se traslada a los cuadros y gráficos de la si-

guiente forma, por un lado, el cuadro 3.1 reflejará el movimiento de buques en el período 1923-1933 por bandera nacional y extranjera, distinguiendo entre vapor y vela. Información que se amplía para otro período de tiempo, cuadro 3.2, que abarcará desde 1938 a 1960, si bien, ahora se presenta con una orientación diferente, aunando los buques sin precisar el pabellón en el que navegan los barcos, aunque sí que se atiende al número y a las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), según clase de navegación. Finalmente, se ha podido trazar en el cuadro 3.3 la tendencia de los principales ratios que se elaboran, como Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y Carga Media del Buque (C.M.B.), para la mayor parte del siglo XX. Los gráficos 10 y 11 aportarán la evolución de estos últimos indicadores.

El cuadro 3.1 describe que el número de buques nacionales supera al extranjero, tanto en cabotaje como exterior, sin embargo, en la navegación a vapor el número de buques nacionales es manifiestamente superior al extranjero, las T.R.B. son mayores en los buques extranjeros, lo que indica que usualmente su tamaño es superior al de los buques nacionales.

En el cuadro 3.2 se infiere un predominio de la navegación a vapor sobre la vela, que sin embargo no es muy acusada en el tráfico de cabotaje. Puede verse como existe una tendencia “más firme” del tráfico de cabotaje sobre el de gran cabotaje y altura que, no obstante, permite apreciar detalles, como los valores de los años 1938 y 1939, en los que se ha constatado que de los 416 buques extranjeros que estuvieron en el puerto, 170 eran de bandera alemana y 140 italiana. Asimismo, se menciona el descenso originado en la navegación de gran cabotaje y altura en la década de los años cuarenta por la 2ª Guerra Mundial.⁴⁰

A finales de los años cincuenta se ha podido verificar, que eran los buques de bandera holandesa y alemana los que suponían casi la mitad del tráfico de buques en este puerto. Igualmente, se reflejan las T.R.B. para la navegación a vapor y vela, siendo evidente que en todo momento los buques a vapor representan la práctica totalidad de este ratio.

El cuadro 3.3 es comprensivo de las variables más significativas para el tráfico de buques desde 1923 y hasta el umbral de conclusión de la investigación en el año 2000. Los datos responden a los cánones que pueden catalogarse como usuales, es decir, en cuanto al número de buques se registra un crecimiento sostenido, con las oscilaciones propias de los períodos bélicos, situación que se constata hasta la crisis de 1973, tiempo en el que se aprecia una evolución en los Tamaños y Cargas Medias de los buques que hacen descender el número.

Por tanto, puede afirmarse que el T.M.B. y la C.M.B. experimentan un proceso similar, un crecimiento regular con el paso del tiempo, que se hace más ostensible a partir de los inicios de la década de los años setenta, y que perdura hasta el final del período analizado, con la excepción del último año, que para este puerto supone que los petroleros dejan de descargar su mercancía, lo que origina un descenso muy fuerte en el T.M.B. y sobre todo en C.M.B, situación que queda patente en los gráficos 10 y 11.

4.2.5. PASAJEROS (1924-2000)

El movimiento de pasajeros se ha recogido en tres cuadros que son comprensivos de tres etapas. En el primero de ellos, cuadro 4.1, se relaciona para los años 1924-1933 el número de pasajeros y quizás lo destacable sea que, en ese período, los pasajeros en tránsito se han ido igualando progresivamente a los que figuran como usuarios del puerto para sus desplazamientos.

El cuadro 4.2 traslada desde 1938 a 1960 la consideración de pasajeros embarcados y desembarcados. Los datos expresan una caída en el tráfico, en la que los conflictos bélicos han contribuido a esta tendencia de escasa representatividad para esta variable. A partir de aquí, puede hablarse de un tráfico bastante uniforme, originado en gran medida por el tránsito regular de pasajeros con Ceuta, Melilla y Norte de África.

⁴⁰ Ver J.O.P.M., Memorias comerciales, años diversos.

El cuadro 4.3 recoge los últimos cuarenta años del movimiento de pasajeros, con la distinción entre cabotaje, exterior y tránsito. La información evidencia una estabilidad de las cifras en lo que a tráfico de cabotaje se refiere, frente a las oscilaciones del tráfico exterior, más sujeto a las coyunturas y fluctuaciones económicas de carácter cíclico. También habría que resaltar, como el tráfico de pasajeros en tránsito ha estado estancado desde mediados de los setenta hasta los últimos cinco años del siglo XX, en donde de nuevo ha iniciado un crecimiento, consecuencia del enfoque que se hace en el *Plan Especial del Puerto de Málaga*, para que sea un punto de referencia en las empresas turísticas.

4.2.6. PESCA (1938-1960)

El volumen de pesca capturada distinguiendo por las principales partidas y su valor monetario, es el contenido que expresa el cuadro 5 y el gráfico 12, para el período 1938-1960. Los datos dejan traslucir la relación tan estrecha entre el volumen de capturas y una de las especies más reconocidas, los boquerones, estos suponen más del 90% del total y junto a las sardinas y jureles componen el conjunto de especies principales que pueden pescarse en el litoral malagueño.⁴¹

Traemos a colación una interesante valoración que se hace en la *Reseña Estadística de la provincia* en la que se especifica que, para estos años, es grande la importancia pesquera de sus aguas. En concreto, añade que para el año 1953 "..., representa el 5 por 100 del total de la capturada y desembarcada en los puertos del litoral peninsular y de las islas Canarias y Baleares".⁴²

4.2.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen del movimiento que han tenido las variables más significativas en las últimas décadas, es la información que trasladan las tablas que se anexionan.

La tabla 1 aporta el tráfico portuario total, tanto el referido al cabotaje como el exterior, apreciándose que salvo en la década de los años sesenta en donde existe cierta similitud, y muy particularmente desde mediados de los años ochenta, el tráfico exterior supone la casi totalidad del tráfico, valoraciones que tienen relación con la expresión reiterada de las importaciones de petróleo, cuyo declive determina el descenso de este capítulo comercial.

El tráfico exterior de mercancías se especifica en la tabla 2, atendiendo a la distinción entre embarcadas y desembarcadas. Si observamos el volumen de importaciones, debe indicarse que este capítulo alcanza alrededor del 95% del total, lo que hace que su gráfico prácticamente coincida con el reflejado para el total exterior de la tabla 1.

La tabla 3 contempla el tráfico de mercancías según su presentación. En este apartado se palpa lo que ha sido el tráfico de mercancías en este puerto, con un predominio casi absoluto de los graneles líquidos en los últimos veinticinco años, fundamentalmente petróleos, seguido a gran distancia por los sólidos, en los que prevalecen los productos agroalimentarios, y finalmente, la mercancía general que se mueve a los puntos o de los núcleos situados en los mercados del Norte de África. El gráfico es elocuente y expresivo de una realidad constatable a partir del año 2000, y es el acercamiento que tiene lugar en las cantidades movidas bajo la consideración de "graneles". En definitiva, se entra en un período de decadencia, en el que tendrán que encontrarse alternativas a la pérdida que ha supuesto dejar de efectuar las importaciones de petróleo.

El volumen de capturas de pesca fresca y los avituallamientos se plasman en la tabla 4. Los datos dejan de manifiesto que tras el descenso del volumen total de pesca en los años sesenta, aparece

⁴¹ El grupo que se denomina en las estadísticas originales "boquerones, sardinas y jureles" se presenta en "cajas", por lo que se han calculado sus cifras por diferencia entre el monto total de tráfico y el resto de especies que sí se conoce su cuantía en kilogramos.

⁴² I.N.E., *Reseña Estadística de la provincia de Málaga*, Madrid, Presidencia del Gobierno, 1956, p. 259.

un período de estabilidad desde mitad de los años setenta hasta mediados de los ochenta, para iniciar ahí una tendencia a la baja que ha tenido un proceso más uniforme en los últimos años. Esta situación, entendemos que es fiel reflejo de lo que supone el desarrollo económico, puesto que el declive en el volumen de capturas en fresco, se compensa con lo que se trae de otros puertos y mediante la pesca congelada, que sustituye en gran medida a la pesca fresca.

La tabla 5 expresa la tendencia del tráfico de pasajeros, así como el capítulo relativo a los buques y Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). Si atendemos al movimiento de pasajeros, observar una cierta estabilidad en todos los años analizados, especialmente desde mediados de los años setenta, debido a que los datos muestran el movimiento de líneas regulares, por lo que las oscilaciones quedan atenuadas.

El número de buques es un indicador que sufrirá un descenso que acontece a mediados de los años setenta, y se mantiene en un nivel que podemos catalogar como estable. En consonancia con el número de buques, se percibe un ligero ascenso de las T.R.B. desde la década de los ochenta, consecuencia del incremento del tamaño de los buques.

El turismo es una de las actividades que más impulsa el desarrollo económico de la localidad, por ello está previsto dotar al puerto de las infraestructuras necesarias para hacer frente a sus retos de futuro, atendiendo especialmente al capítulo de los cruceros turísticos, que generan un movimiento de pasajeros, de alto poder adquisitivo, muy interesante para la ciudad.

Las previsiones indican que a partir del año 2004 entrará en funcionamiento la primera fase de las obras que se llevan a cabo en el muelle 9, -nuevo muelle polivalente-, ampliando el movimiento comercial, que se verá afianzado cuando comience la explotación de la segunda fase de dicho muelle, logrando que Málaga siga mirando al mar, verificando su fama de hospitalaria y un sentir cosmopolita que se ha proyectado al resto del mundo, a través de los viajeros y personajes ilustres que la han visitado y que seguirán haciéndolo cada vez con una oferta de servicios más completa.⁴³

REGISTRO DE MEMORIAS

1885-1886, 1938-1956 (Anuales), 1939, 1940-1944, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertomalaga.com>

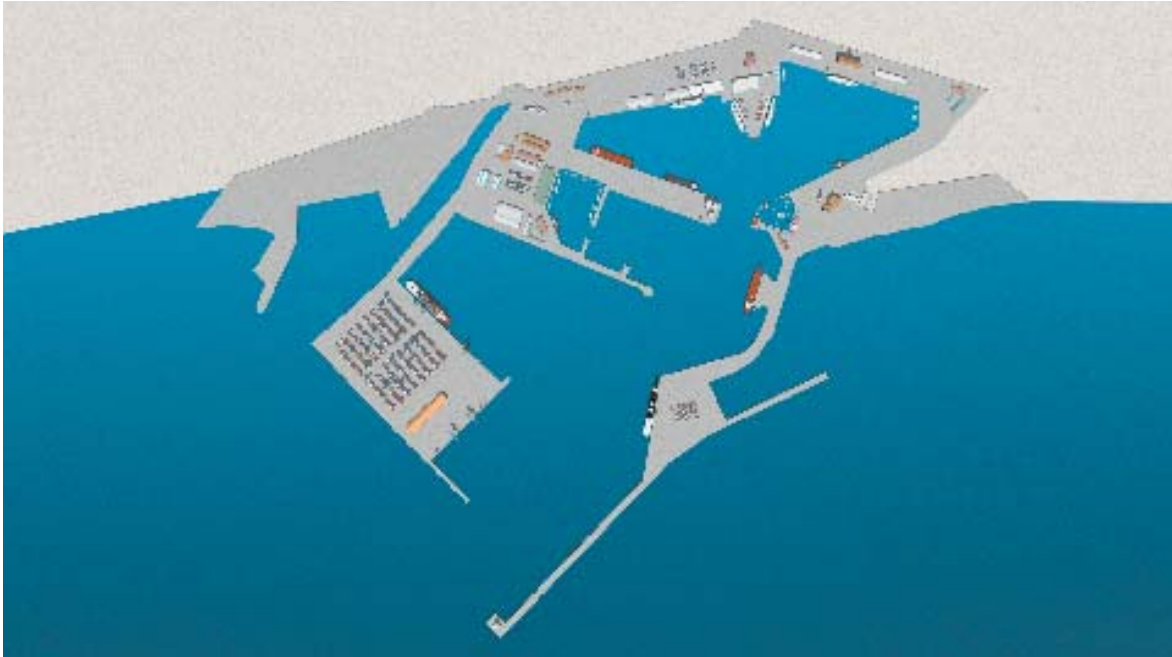
ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.M.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Málaga.

J.O.P.M.- Junta de Obras del Puerto de Málaga.

A.P.M.- Autoridad Portuaria de Málaga.

⁴³ Consultar pagina Web <http://www.puertomalaga.com>.



Infografía del Puerto de Málaga. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Málaga (1877-2000) Toneladas

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1877			206.879	1929	472.371	224.961	697.332
1878			243.110	1930	393.780	258.848	652.628
1879			230.599	1931	313.658	275.073	588.731
1880			248.059	1932	343.663	219.902	563.565
1881			265.720	1933	274.007	210.360	484.367
1882			258.550	1934			560.380
1883			322.682	1935			551.810
1884			265.608	1936			291.048
1885			246.049	1937			226.536
1886			236.078	1938	291.633	245.276	536.909
1887			239.026	1939	407.477	219.416	626.893
1888			197.718	1940	428.672	201.981	630.653
1889			218.077	1941	336.292	132.499	468.791
1890			251.113	1942	273.683	151.269	424.952
1891			238.900	1943	354.513	149.023	503.536
1892			239.786	1944	330.203	250.208	580.411
1893			269.646	1945	421.997	215.397	637.394
1894			239.786	1946	416.194	193.971	610.165
1895			231.000	1947	250.469	236.397	486.866
1896			249.849	1948	499.130	272.748	771.878
1897			222.377	1949	426.678	238.948	665.626
1898			304.037	1950	452.883	188.808	641.691
1899			488.872	1951	496.005	188.178	684.183
1900	193.850	188.946	382.796	1952	526.584	284.749	811.333
1901	226.631	140.829	367.460	1953	581.671	308.351	890.022
1902	236.342	172.464	408.806	1954	582.902	231.668	814.570
1903	232.516	209.446	441.961	1955	598.446	301.133	899.579
1904	187.671	196.881	384.552	1956	592.634	281.296	873.930
1905	274.040	247.387	521.427	1957			897.000
1906	232.213	203.826	436.039	1958	652.652	311.304	963.956
1907	175.662	231.513	407.174	1959	596.904	429.147	1.026.051
1908	136.291	151.142	287.433	1960	574.614	305.505	880.119
1909	138.767	135.789	274.556	1961	664.208	233.219	897.427
1910	156.360	166.002	322.361	1962	795.511	229.636	1.025.147
1911			393.000	1963	935.952	178.440	1.114.392
1912			425.000	1964	950.413	203.906	1.154.319
1913			457.000	1965	1.561.623	199.828	1.761.451
1914			440.000	1966	2.722.401	267.890	2.990.291
1915			437.000	1967	2.971.121	361.353	3.332.474
1916			553.000	1968	3.236.848	402.095	3.638.943
1917			445.000	1969	3.139.515	509.723	3.649.238
1918			421.000	1970	3.544.536	342.983	3.887.519
1919			466.000	1971	4.137.754	287.105	4.424.859
1920			514.709	1972	4.270.588	385.145	4.655.733
1921			500.000	1973	6.401.265	450.247	6.851.512
1922			521.000	1974	7.695.772	404.892	8.100.664
1923	357.317	219.783	577.100	1975	6.761.042	663.227	7.424.269
1924	368.446	271.487	639.933	1976	6.994.152	621.865	7.616.017
1925	361.134	202.506	563.640	1977	6.483.466	705.224	7.188.690
1926	360.456	257.833	618.289	1978	6.631.807	766.964	7.398.771
1927	383.875	222.784	606.659	1979	7.440.853	835.801	8.276.654
1928	412.268	239.620	651.888	1980	7.122.436	896.567	8.019.003

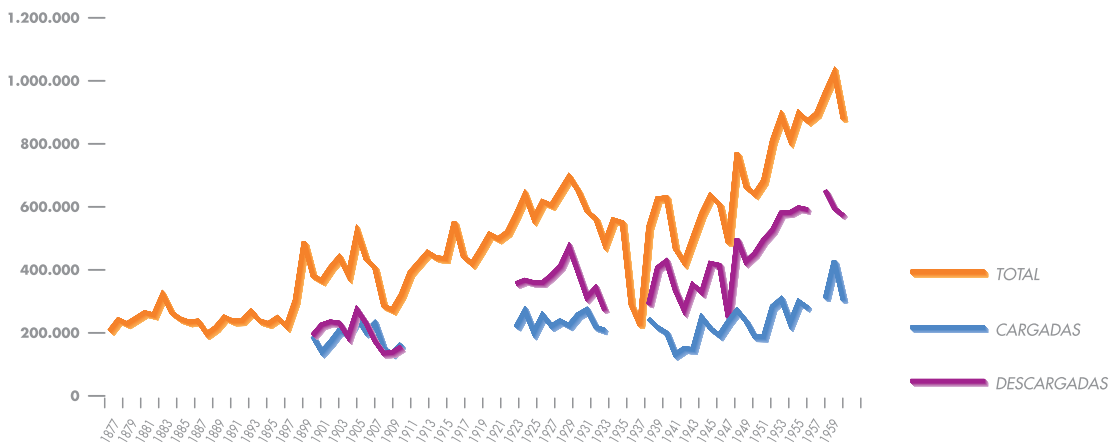
Fuente: PUERTO DE MÁLAGA Y C.O.C.I.N.M. Memorias y Boletines años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Málaga (1877-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1981	6.503.904	1.094.676	7.598.580	1991	8.477.931	588.818	9.066.749
1982	6.014.957	723.974	6.738.931	1992	8.560.858	606.566	9.167.424
1983	6.228.878	772.794	7.001.672	1993	7.577.281	820.561	8.397.842
1984	5.967.359	694.675	6.662.034	1994	8.000.372	779.072	8.779.444
1985	6.263.516	826.239	7.089.755	1995	8.472.188	653.663	9.125.851
1986	6.684.813	784.487	7.469.300	1996	7.997.599	642.778	8.640.377
1987	7.101.951	634.679	7.736.630	1997	8.056.270	689.220	8.745.490
1988	7.478.990	667.256	8.146.246	1998	8.598.550	603.152	9.201.702
1989	7.770.165	514.060	8.284.225	1999	8.574.181	483.188	9.057.369
1990	8.470.253	670.811	9.141.064	2000	3.041.936	604.278	3.646.214

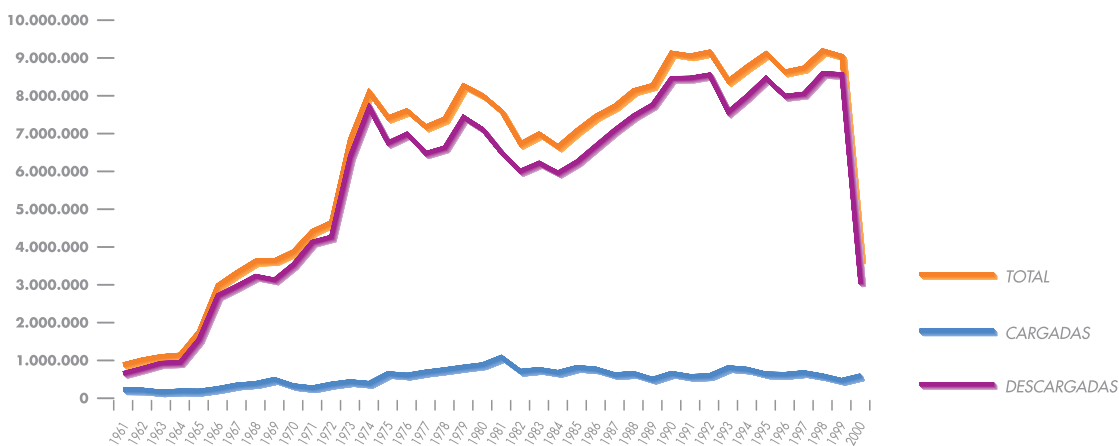
Fuente: PUERTO DE MÁLAGA Y C.O.C.I.N.M. Memorias y Boletines años diversos. Elaboración propia. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Málaga (1877-1960)



Fuente: Cuadro 1.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Málaga (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.1.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercaderías según clase de navegación
A.P. de Málaga (1923-1933) Toneladas**

Años	Desembarcadas			Embarcadas			Total
	Import.	Cabotaje	Total	Export.	Cabotaje	Total	
1923	228.892	128.425	357.317	109.289	110.494	219.783	577.100
1924	240.639	127.807	368.446	124.508	146.979	271.487	639.933
1925	245.374	115.760	361.134	117.386	85.120	202.506	563.640
1926	222.686	137.770	360.456	164.945	92.888	257.833	618.289
1927	233.671	150.204	383.875	131.176	91.608	222.784	606.659
1928	232.297	179.971	412.268	123.560	116.060	239.620	651.888
1929	278.057	194.314	472.371	105.106	119.855	224.961	697.332
1930	233.704	160.076	393.780	135.806	123.042	258.848	652.628
1931	187.205	126.453	313.658	141.716	133.357	275.073	588.731
1932	233.333	110.330	343.663	110.115	109.787	219.902	563.565
1933	162.436	111.571	274.007	103.712	106.648	210.360	484.367

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias Comerciales. Elaboración propia.

**Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Málaga (1934-1939) Kilogramos**

Años	Importación	Exportación	Cabotaje y transbordo	Total
1934	215.574.606	110.722.068	234.083.248	560.379.922
1935	205.482.131	118.453.038	227.874.508	551.809.677
1936	78.232.643	80.151.665	132.663.985	291.048.293
1937	73.479.329	50.536.934	102.519.255	226.535.518
1938	116.511.565	114.212.430	306.185.497	536.909.492
1939	215.143.030	39.907.310	371.842.660	626.893.000

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Principales productos exportados A.P. de Málaga (1911-1933) Kilogramos

Productos	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Aceite de oliva	11.842.021	15.949.954	5.886.526	6.904.229	15.437.253	28.205.778
Almendra en pepita	1.466.215	120.195	1.893.079	651.877	1.432.735	2.073.477
Garbanzos	1.644.141	1.329.659	1.734.937	1.115.755	2.975.731	1.151.260
Higos secos	480.172	627.495	465.199	160.261	2.170.963	2.913.699
Limonas	799.746	696.061	769.461	666.076	817.129	2.777.172
Mineral de hierro	21.584.572	32.499.970	26.338.249	15.068.494	4.717.700	6.366.972
Naranjas	667.821	914.751	301.925	873.420	1.138.832	2.207.466
Pasas	7.847.664	5.467.410	5.426.396	3.335.665	5.745.594	8.893.990
Plomos	29.092.418	28.734.532	37.947.870	28.381.563	48.885.953	59.319.782
Vinos	12.125.256	11.298.917	11.932.022	5.054.259	5.242.411	9.232.521
Total	87.550.026	97.638.944	92.695.664	62.211.599	88.564.301	123.142.117
Productos	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Aceite de oliva	23.862.514	8.544.137	37.426.060	22.868.204	14.722.647	12.667.255
Almendra en pepita	1.069.437	2.084.108	3.032.245	1.871.195	1.137.051	1.492.001
Garbanzos	2.604.883	285.529	598.430	452.372	1.434.594	2.532.014
Higos secos	4.513.081	3.763.620	4.035.186	3.252.838	3.317.691	2.366.760
Limonas	872.834	2.328.548	1.967.969	878.848	1.470.236	1.485.101
Mineral de hierro	9.069.085	5.277.296	446.874	4.689.273	11.333.402	15.504.901
Naranjas	2.378.090	3.065.306	5.641.297	2.826.638	2.964.871	1.396.191
Pasas	3.232.774	5.220.774	7.237.751	14.499.116	12.548.550	8.986.691
Plomos	53.714.402	43.173.834	36.329.434	20.348.276	32.442.416	9.936.555
Vinos	3.802.999	3.634.511	12.406.357	12.014.068	9.141.119	5.824.573
Total	105.120.099	77.377.663	109.121.603	83.700.828	90.512.577	62.192.042

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Entre 1911 y 1922 no se conoce el total de exportaciones, por lo que no se cuantifica el "resto de mercancías".

**Cuadro 2.1. Principales productos exportados A.P. de Málaga (1911-1933) Kilogramos
(Continuación)**

Productos	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Aceite de oliva	12.710.637	14.333.419	12.484.346	30.872.192	11.099.864	38.695.269
Almendra en pepita	1.643.125	1.896.597	2.136.284	2.563.797	3.811.806	4.259.629
Garbanzos	748.640	747.376	580.601	1.625.512	813.574	903.401
Higos secos	1.055.394	1.168.766	2.211.623	2.174.219	1.351.156	1.212.804
Limonos	2.533.645	1.954.019	4.329.668	2.875.091	5.322.036	3.809.435
Mineral de hierro	16.633.406	26.930.532	28.201.535	27.319.659	24.618.216	22.280.552
Naranjas	832.272	2.828.013	2.780.053	1.173.743	3.526.500	2.964.515
Pasas	4.992.241	4.753.108	7.569.633	7.590.322	7.400.159	5.147.660
Plomos	15.384.689	17.792.385	30.790.176	34.863.787	21.672.451	22.908.596
Vinos	4.243.390	6.661.822	7.181.717	5.842.526	6.808.319	6.157.464
Resto de mercancías	48.511.561	45.441.963	19.120.364	48.044.152	44.751.919	15.220.675
Total	109.289.000	124.508.000	117.386.000	164.945.000	131.176.000	123.560.000

Productos	1929	1930	1931	1932	1933
Aceite de oliva	8.541.805	20.650.996	20.632.252	16.360.312	12.788.740
Almendra en pepita	3.164.120	2.631.672	3.802.523	2.842.035	2.714.458
Garbanzos	912.485	1.212.106	648.417	746.641	1.960.077
Higos secos	1.378.704	1.674.158	1.787.908	2.105.324	2.376.817
Limonos	4.430.605	6.580.338	5.939.934	7.036.890	5.108.778
Mineral de hierro	14.888.918	17.844.542	19.687.368	15.442.405	14.967.614
Naranjas	3.659.249	4.345.603	7.752.843	5.398.129	5.501.379
Pasas	5.367.963	6.269.800	5.899.039	6.572.045	6.570.550
Plomos	24.688.656	23.818.490	16.477.259	14.471.833	17.397.532
Vinos	5.907.359	6.806.530	5.879.015	5.087.326	4.561.467
Resto de mercancías	32.166.136	43.971.765	53.209.442	34.052.060	29.764.588
Total	105.106.000	135.806.000	141.716.000	110.115.000	103.712.000

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Entre 1911 y 1922 no se conoce el total de exportaciones, por lo que no se cuantifica el "resto de mercancías".

Cuadro 2.2. Principales productos importados A.P. de Málaga (1921-1933) Kilogramos

Productos	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Algodón en rama	571.836	403.877		537.194	508.945	610.733
Automóviles	55.599	115.959	335.339	175.778	838.378	1.070.980
Bacalao y pez-palo	4.618.423	2.135.360	3.507.531	2.353.445	1.922.315	3.606.775
Café en grano sin tostar	443.646	652.071	672.832	690.254	726.999	685.947
Carbones minerales	55.852.877	75.537.591	70.182.250	67.287.309	59.525.731	35.849.892
Cebada	17.080.190	1.230.350			3.714.092	1.909.204
Cok	6.424.785	4.657.258	1.533.869	3.261.763	5.646.360	5.156.647
Duelas	1.461.480	273.900	213.263	780.832	2.501.610	883.398
Fosfato naturales de cal	56.603.874	6.904.444	26.767.766	46.375.000	51.531.064	63.231.459
Hierro y acero en barras-carriles	1.169.840		137.524	2.399.136	1.939.865	1.447.379
Hierro y acero en objetos inutilizados	3.119.948	8.129.588	3.589.860	1.372.135	1.614.220	1.009.350
Huevos frescos	60.256	144.777	272.731	277.040	505.290	711.161
Las demás legumbres secas	2.632.814	1.475.176	90.901		7.018.053	2.629.571
Lubrificante	160.009	201.048	418.302	388.600	1.004.078	821.584
Madera ordinaria en tablas, tablonces, etc.	4.205	13.852	13.036	18.306	19.427	19.774
Maíz	16.005.943	7.019.778	4.331.521	3.601.989	7.694.728	4.188.340
Maquinaria	1.844.597	1.672.824	788.565	444.275	1.477.007	1.016.212
Nitratos	15.267.942	5.943.603	6.840.162	15.204.655	7.785.719	8.990.803
Postes y palos redondos de maderas ordinarias, etc.	86.313	601.901	609.168	700.647	338.307	1.905.008
Sulfato amónico		2.466.621	5.339.578	6.328.344	10.762.888	8.240.253
Sulfato y cloruro potásico		1.998.098	1.396.548	2.168.062	3.511.471	3.088.692
Superfosfato de cal, fosfatos, etc..	7.019.392	9.707.933	15.643.901	15.622.666	12.597.253	17.376.609
Traviesas para ferrocarriles	7.707	3.112.711	855.550	3.389.855	8.461.457	5.276.840
Resto de mercancías	113.270.324	79.916.280	85.351.803	67.261.715	53.728.743	52.959.389
Total	303.762.000	214.315.000	228.892.000	240.639.000	245.374.000	222.686.000

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias Comerciales, años 1926 a 1933. Elaboración propia.

1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
16.555.078	15.619.089			10.155	5.081	
812.554	1.075.025	1.447.174	2.149.897	2.038.803	268.229	566.980
119.009	627.101	855.277	481.696	517.762	745.313	582.556
239.369	253.846	153.450	175.953		343.400	
65.863.443	38.257.210	47.277.069	39.563.393	31.770.707	24.780.079	22.600.454
4.554.771	4.800.802	4.232.699	2.214.549	2.349.438	2.251.704	3.195.501
6.193.433	3.911.812	5.382.287	5.368.483	3.782.781	4.619.834	3.212.406
45.060.000	66.163.965	61.752.710	64.083.000	35.247.208	27.611.500	28.364.285
825.168	651.149	476.339	240.282	461.711	155.530	402.767
2.471.146	2.242.098	1.438.429	2.319.679	1.243.468	573.000	876.296
23.345	31.397	33.502	16.896	14.402	21.647	20.211
65.719	620.779	717.270	499.386	76.314	455.642	180.965
	4.950	69.452				
567.169	12.689.209	17.276.618	19.201.943	18.811.291	21.364.071	18.227.077
333.230	513.443	771.842	490.102	907.762	1.007.174	688.240
	22.607.459	5.166.735			10.901.293	5.614.472
58.623	36.652	19.310				
2.016.047	2.846.358	2.820.250	2.294.564	1.355.927	1.351.065	117.964
16.094.540	5.222.211	1.096.185	25.489.082	142.000	7.970.113	
14.929.036	11.297.959	18.693.277	6.112.605	6.827.347	10.208.255	2.267.853
1.615.488	737.773	1.014.477	671.036	194.213	127.431	739.817
17.634.889	21.501.627	27.370.619	23.659.283	21.094.852	35.273.345	24.604.786
848.825	1.385.417	1.132.907	948.984	104.318	54.511	201.950
36.790.118	19.199.669	78.859.122	37.723.187	60.254.541	83.244.786	49.971.420
233.671.000	232.297.000	278.057.000	233.704.000	187.205.000	233.333.003	162.436.000

Cuadro 2.3. Principales productos en cabotaje A.P. de Málaga (1938/1955) Kilogramos

Productos	1938			1940		
	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total
Abonos y superfosfatos de cal	144.810	12.202.061	12.346.871	7.026.653	9.793.786	16.820.439
Aceites	199.040	28.381.424	28.580.464	1.342.675	13.787.301	15.129.976
Aceros	1.102.919		1.102.919	943.213	43.391	986.604
Algodón	144.993	14.830	159.823	541.407	93.441	634.848
Almendra		144.837	144.837	500.963	514.855	1.015.818
Alpargatas	86.898	109.198	196.096	426.797	76.624	503.421
Alquitrán y asfalto		45.803	45.803	681.774	97.306	779.080
Alubias	373.138	88.615	461.753	150.032		150.032
Arroz				1.353.942	15.283	1.369.225
Avena y cebada	113.250		113.250	40.000	152.118	192.118
Azúcar	718.154	57.732	775.886	578.723	974.611	1.553.334
Azufre	292.725	17.870	310.595	390.130	54.275	444.405
Batatas		65.806	65.806		3.892.479	3.892.479
Cañas y cañizos		37.876	37.876		13.906	13.906
Cañasveras		1.903.756	1.903.756		73.082	73.082
Carbonatos		548	548		15.545	15.545
Carbones	105.070.555	3.790.276	108.860.831	116.097.088	12.600.857	128.697.945
Cemento	400.000	18.179.600	18.579.600	3.846.760	9.941.590	13.788.350
Chatarra		55.000	55.000			
Clavazón	813.599	5.050	818.649	1.027.327		1.027.327
Envases	5.673.568	415.871	6.089.439	7.551.691	1.147.376	8.699.067
Ferretería	20.205	25.947	46.152	316.936	148.989	465.925
Fruta	1.640	1.992.058	1.993.698	125.972	5.744.255	5.870.227
Garbanzos	3.100	522.260	525.360	16.000	21.232	37.232
Goma	84.832	96.908	181.740	81.145	387.764	468.909
Harinas	114.152	100	114.252	104.431	2.485.153	2.589.584
Hierros	5.552.012	69.302	5.621.314	9.247.580	1.956.428	11.204.008
Higos	30.625	524.853	555.478	125.244	1.283.285	1.408.529
Hojalata	980.108	162.509	1.142.617	365.601	144.358	509.959
Hortalizas		185.433	185.433	7.675	725.197	732.872
Jabón	73.669	3.203.824	3.277.493	119.590	2.837.489	2.957.079
Ladrillos, tejas, loza y arcillas	201.300	1.782.466	1.983.766	1.361.135	1.450.378	2.811.513
Lana sucia				793		793
Leche	641.676	11.330	653.006	396.605	324	396.929
Maderas y leña	9.712.954	473.799	10.186.753	12.855.563	1.851.460	14.707.023
Maíz		284.140	284.140			
Máquinaria	50.213	29.834	80.047	233.160	74.579	307.739
Mármol		45.075	45.075	462.991	103.922	566.913
Medicamentos		96.167	96.167		214.129	214.129
Minerales y caolín		27.695	27.695	381.902		381.902
Óxido de hierro		520	520			
Oxígeno		150.695	150.695		337.662	337.662
Papel	2.481.319	116.002	2.597.321	1.675.770	323.365	1.999.135
Pasas		946.648	946.648	564	2.909.496	2.910.060
Patatas	279.500	3.407.438	3.686.938	468.129	40.741	508.870
Pescados y conservas	1.232.041	68.714	1.300.755	1.286.570	709.177	1.995.747
Pirita de hierro	11.419.090		11.419.090	18.531.040		18.531.040
Plátanos	4.551.914	277.665	4.829.579	3.330.148		3.330.148
Plomo	350.012	254.378	604.390	13.890	5.298.708	5.312.598
Productos petrolíferos		30.562.935	30.562.935	24.877.244	68.530.043	93.407.287
Sal	3.705.000	1.010	3.706.010	6.488.371	581	6.488.952
Salvado		568.197	568.197			
Semillas y plantas vivas	20.385	28.752	49.137	82.249	58.112	140.361
Sosa	3.665.359	14.743	3.680.102	3.013.607	11.637	3.025.244
Tabaco	462.943	3.010.253	3.473.196	297.944	1.716.249	2.014.193
Tejidos	193.333	21.493	214.826	2.113.897	100.541	2.214.438
Tierra	83.008	937.417	1.020.425	1.070.201	3.384.907	4.455.108
Tomates	174.156	94.565	268.721	788.688		788.688
Traviesas				202.735		202.735
Trigo				904.671	597.291	1.501.962
Vinos, aguardientes, licores y otros	1.021.212	1.904.298	2.925.510	1.959.074	4.219.238	6.178.312
Yeros y vezas		333.635	333.635		763.119	
Resto de mercancías	12.882.461	13.314.418	26.196.879	14.532.635	15.165.152	29.697.787
Total	175.121.868	131.063.629	306.185.497	250.338.925	176.882.787	427.221.712

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia

1945			1950			1955		
Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total
6.121.522	4.514.954	10.636.476	5.426.250	1.513.260	6.939.510	6.317.000	747.406	7.064.406
851.266	31.579.614	32.430.880	74.200	20.220.625	20.294.825	245.197	26.601.589	26.846.786
64.439		64.439	500.000		500.000	1.679.471	104.628	1.784.099
643.929	1.999.870	2.643.799	179.500	2.675.902	2.855.402	488.098	1.154.532	1.642.630
719.249	1.665.434	2.384.683	100.700	1.302.977	1.403.677	1.400	42.071	43.471
803.527	66.788	870.315	796.500	302.566	1.099.066		6.813	6.813
292.499	325.768	618.267	520.000	933.678	1.453.678	43.848	112.435	156.283
90.592	542.986	633.578	1.423.000	18.735	1.441.735	372.023	301.229	673.252
2.737.072		2.737.072	1.914.489		1.914.489	2.817.823	22.188	2.840.011
110.366	792.317	902.683	165.000	133.815	298.815		59.208	59.208
868.752	2.534.679	3.403.431	50.000	3.676.541	3.726.541	9.421	1.435.759	1.445.180
1.419.931	62.410	1.482.341	735.000	42.383	777.383	328.486	8.002	336.488
	2.146.785	2.146.785		948.762	948.762		124.356	124.356
	102.458	102.458		1.980.022	1.980.022	17.397	798.856	816.253
39.587	33.043	72.630		1.207.808	1.207.808	508.605	206.745	715.350
164.148.950	4.765.987	168.914.937	165.860.390	675.403	166.535.793	160.597.440	5.611	160.603.051
9.697.000	17.924.037	27.621.037	11.430.430	7.615.432	19.045.862	7.109.245	24.286.691	31.395.936
195.113	187.432	382.545	120.000	2.563.707	2.683.707	4.967	4.320.150	4.325.117
135.321		135.321	150.000		150.000	223.824		223.824
4.560.404	3.079.972	7.640.376	5.717.300	3.241.522	8.958.822	7.102.897	4.646.088	11.748.985
335.208	492.876	828.084	275.000	750.825	1.025.825	696.000	421.354	1.117.354
7.200	6.982.631	6.989.831	6.132	3.632.244	3.638.376	180.000	4.937.613	5.117.613
			2.500		2.500		4.192.541	4.192.541
61.532	715.870	777.402	267.230	3.876.954	4.144.184	9.161		9.161
47.607	6.959.897	7.007.504	178.000	421.063	599.063	75.100	17.208.679	17.283.779
3.638.784	2.243.263	5.882.047	7.788.000	615.238	8.403.238	6.102.403	3.140.509	9.242.912
100.233	2.988.966	3.089.199		1.527.790	1.527.790		80.782	80.782
198.447	55.976	254.423	350.000	41.815	391.815	861.120	25.937	887.057
	835.823	835.823		539.427	539.427		119.452	119.452
15.453	5.229.764	5.245.217	19.400	3.948.533	3.967.933	3.500	3.280.510	3.284.010
1.673.546	835.113	2.508.659	462.500	1.722.742	2.185.242	462.754	1.302.600	1.765.354
	1.039.759	1.039.759		1.976.233	1.976.233			
523.131		523.131	450.000		450.000	893.000	3.677	896.677
11.355.126	1.531.535	12.886.661	15.765.000	420.574	16.185.574	17.439.165	266.149	17.705.314
137.897		137.897					401.514	401.514
320.204	520.763	840.967	265.000	1.958.743	2.223.743	120.000	65.088	185.088
448.385	120.627	569.012	20.000	214.333	234.333	9.080	49.770	58.850
36.604	643.735	680.339	19.000	829.826	848.826		98.422	98.422
1.658.220	8.024	1.666.244	4.123.565	18.765	4.142.330	490.030		490.030
795	3.256.119	3.256.914		2.463.459	2.463.459	1.090	1.513.828	1.514.918
8.560	932.433	940.993		456.130	456.130		88.492	88.492
1.567.850	1.981.114	3.548.964	1.200.000	1.364.079	2.564.079	376.128	430.214	806.342
2.152	5.202.425	5.204.577		2.420.755	2.420.755		2.865.924	2.865.924
2.474.217		2.474.217				145.000	1.683.022	1.828.022
3.719.067	379.413	4.098.480	5.910.398	3.076.897	8.987.295	789.812	545.356	1.335.168
12.630.670		12.630.670	11.721.148		11.721.148	15.730.820		15.730.820
4.804.964		4.804.964	3.489.000		3.489.000	4.331.207		4.331.207
89.960	2.023.299	2.113.259	215.500	3.110.657	3.326.157	7.078	2.401.188	2.408.266
	224.002	224.002	2.203.021	26.401.446	28.604.467	84.944.920	55.079.105	140.024.025
9.718.213	3.213	9.721.426	4.001.000	3.563	4.004.563	5.787.000	25.543	5.812.543
	704.653	704.653		620.331	620.331			
75.938	312.693	388.631	84.000	987.645	1.071.645	40.500	139.510	180.010
2.204.646	12.456	2.217.102	2.821.000		2.821.000	2.292.059	7.478	2.299.537
104.307	4.124.655	4.228.962	787.122	1.203.447	1.990.569	1.426.307	458.084	1.884.391
1.673.972	450.876	2.124.848	1.300.000	1.196.894	2.496.894	2.460.607	93.221	2.553.828
1.124.211	1.150.904	2.275.115	2.400.000	755.483	3.155.483	375.000	2.851.137	3.226.137
1.413.593		1.413.593						
3.380.210		3.380.210	17.000		17.000			
1.819.153	7.325.764	9.144.917	1.555.646	1.122.325	2.677.971	61.236	2.872.960	2.934.196
2.125.460	5.699.928	7.825.388	4.145.390	4.604.427	8.749.817	571.941	5.660.040	6.231.981
						42.500	2.620.130	2.662.630
12.052.036	10.495.552	22.547.588	3.322.739	7.827.370	11.150.109	12.817.185	14.885.925	27.703.110
275.047.070	147.808.655	422.855.725	270.327.050	129.163.151	399.490.201	347.408.845	194.800.111	542.208.956

Principales productos A.P. de Málaga
Exportaciones (1911-1933) Importaciones (1921-1933) Kilogramos

Productos	%	Exportados	Productos	%	Importados
Plomos	33	668.572.889	Carbones minerales	29	634.348.005
Aceite de oliva	20	403.486.410	Duelas	15	334.397.151
Mineral de hierro	19	381.711.535	Fosfato naturales de cal	12	254.626.553
Vinos	8	166.845.948	Superfosfato de cal, fosfatos, etc..	11	249.107.155
Pasas	8	156.574.895	Lubrificante	5	111.130.999
Limonos	3	65.449.620	Sulfato amónico	5	103.474.016
Naranjas	3	65.138.907	Maíz	4	87.132.258
Almendra en pepita	2	49.789.661	Nitratos	3	72.835.059
Higos secos	2	46.563.838	Postes y palos redondos de maderas ordinarias, etc.	3	60.255.475
Garbanzos	1	28.758.135	Cok	3	59.151.718
Total	100	2.032.891.838	Cebada	2	47.533.300
			Algodón en rama	2	34.821.988
			Resto de artículos que no superan el 2%	7	149.026.229
			Total	100	2.197.839.906

Gráfico 2.1. Principales productos exportados (1911-1933)

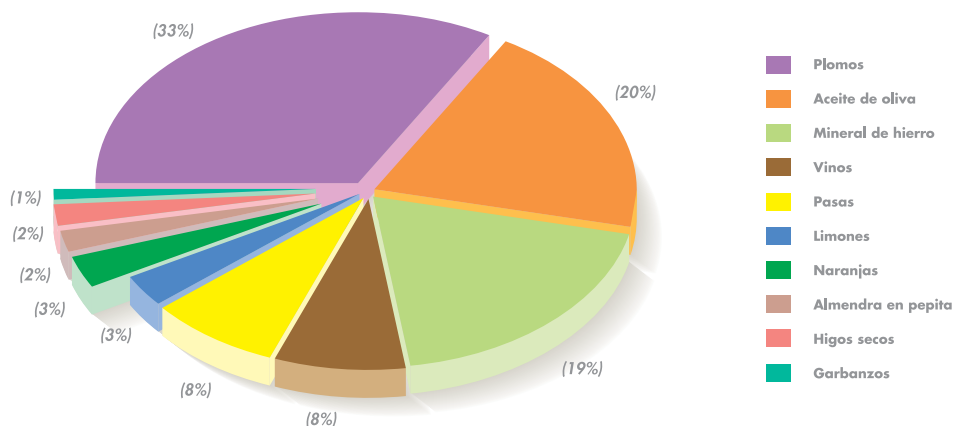
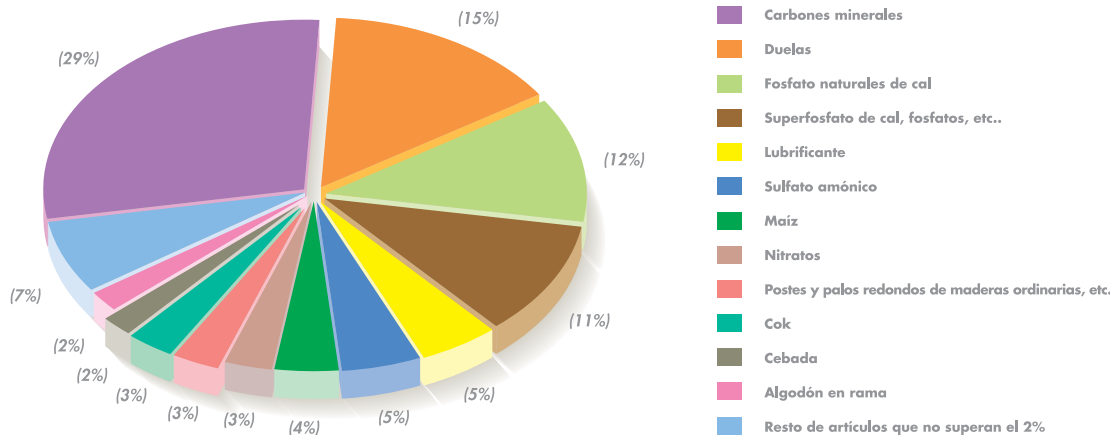


Gráfico 2.2. Principales productos importados (1921-1933)



Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias Comerciales, años 1926 a 1933. Elaboración propia.

Principales productos en cabotaje A.P. de Málaga (1938/1955) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	54	711.774.423	Productos petrolíferos	23	180.797.531
Productos petrolíferos	8	112.025.185	Aceites	15	120.570.553
Pirita de hierro	5	70.032.768	Cemento	10	77.947.350
Maderas y leña	5	67.127.808	Abonos y superfosfatos de cal	4	28.771.467
Cemento	2	32.483.435	Harinas	3	27.074.892
Hierros	2	32.328.779	Fruta	3	23.288.801
Envases	2	30.605.860	Vinos, aguardientes, licores y otros	3	22.087.931
Sal	2	29.699.584	Carbones	3	21.838.134
Abonos y superfosfatos de cal	2	25.036.235	Jabón	2	18.500.120
Plátanos	2	20.507.233	Pasas	2	14.345.248
Resto de mercancías	14	186.622.448	Plomo	2	13.088.230
Total	100	1.318.243.758	Envases	2	12.530.829
			Trigo	2	11.918.340
			Resto de mercancías	27	206.958.907
			Total	100	779.718.333

Gráfico 3.1. Principales productos descargados en cabotaje (1938/1955)

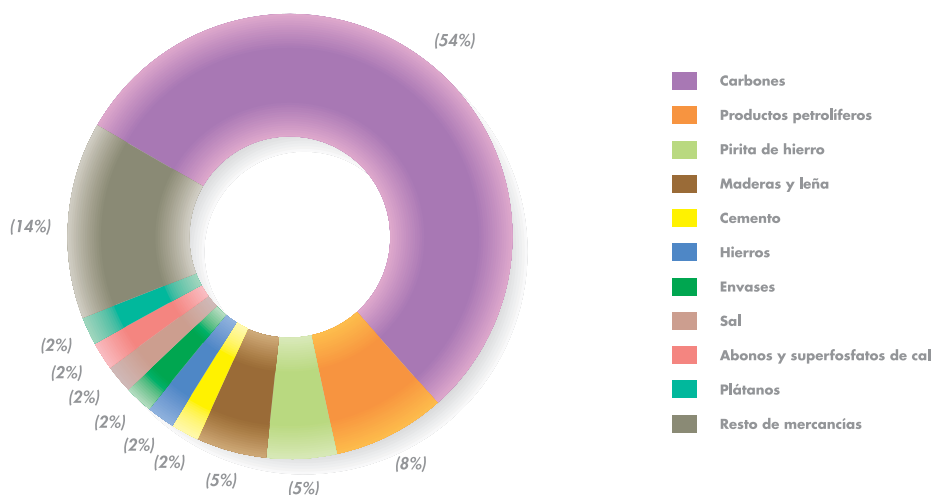
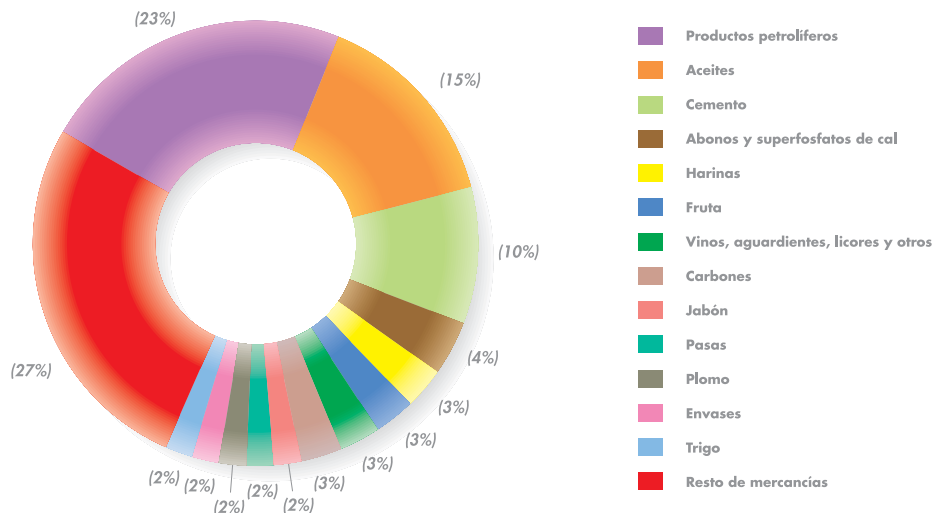


Gráfico 3.2. Principales productos cargados en cabotaje (1938/1955)



Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.4. Principales productos en exterior A.P. de Málaga (1938/1955) Kilogramos

Productos	1938			1940		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
Abonos y superfosfato de cal	302		302		7.000	7.000
Aceites, grasas	288.937	16.352.086	16.641.023	867.480	1.068.940	1.936.420
Almendras	1.789	2.113.257	2.115.046		609.152	609.152
Alubias		20.813	20.813			
Avena y cebada						
Bentonita						
Brea y asfalto				787.639		
Carbones	11.951.285		11.951.285	2.975.080	430.000	3.405.080
Cemento		2.529.100	2.529.100		1.209.721	1.209.721
Centeno						
Chatarras				5.850		5.850
Corcho y sus desperdicios					165.851	165.851
Envases	5.270.565	31.000	5.301.565	1.343.267	3.260	1.346.527
Escorias						
Fosfatos	12.451.076		12.451.076	21.366.000		21.366.000
Frutas: granadas, higos		869.105	869.105		30.136	30.136
Harina					552.731	552.731
Hierros	2.224		2.224		216.817	216.817
Hojalata	858.102		858.102	59.361		59.361
Ladrillos, tejas y loza		948.960	948.960			
Limonas		6.371.794	6.371.794		3.950.450	3.950.450
Maderas	593.088		593.088	1.484.261	237	1.484.498
Minerales	551.928	8.915.349	9.467.277	129.375		129.375
Naranjas y cáscaras		11.692.464	11.692.464		2.962.359	2.962.359
Nitratos	3.513.517		3.513.517	850.000		850.000
Óxido de hierro					11.248.616	11.248.616
Pasas	12.084	2.741.532	2.753.616		187.705	187.705
Patatas	3.808.557	5.553.411	9.361.968	1.579.915	670.858	2.250.773
Pescados y conservas	32.457	17.459	49.916	16.330	6.590	22.920
Piritas de hierro		48.639.000	48.639.000			
Plomo	10.000	922	10.922		105.798	105.798
Productos petrolíferos	63.035.223		63.035.223	91.383.304	24.000	91.407.304
Pulpa de remolacha		1.829.412	1.829.412			
Salitre				2.000.000		2.000.000
Sulfato amónico y cal	9.176.400		9.176.400	3.585.000		3.585.000
Traviesas						
Trigo	1.812.869		1.812.869	47.318.712		47.318.712
Vinos y aguas	38.328	4.200.141	4.238.469	1.121	695.404	696.525
Resto de mercancías	3.102.834	1.386.615	4.489.449	2.580.567	952.671	3.533.238
Total	116.511.565	114.212.420	230.723.985	178.333.262	25.098.296	203.431.558

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Nota: En 1945 la exportación sube ostensiblemente en "vinos y aguas", y se debe al apartado de "agua potable".

1945			1950			1955		
Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
	1.165.000	1.165.000	19.849.173	1.203.666	21.052.839	14.500.000		14.500.000
	2.210.398	2.210.398	774.124	10.123.747	10.897.871	321.356	7.174.370	7.495.726
131.814	3.174.305	3.306.119		3.142.760	3.142.760		463.756	463.756
1.196.214		1.196.214						
5.471.900	406.681	5.878.581						
						2.772.940	9.578	2.782.518
169.780			3.422.404		3.422.404	8.280.336	1.974	8.282.310
			15.365.118	178.000	15.543.118	7.934.950		7.934.950
	1.790.000	1.790.000		45.000	45.000	2.040		2.040
			5.465.688		5.465.688			
971		971	679.948		679.948	1.061.525		1.061.525
				1.079.601	1.079.601		873.100	873.100
4.794.035	7.463	4.801.498	4.145.964	13.339	4.159.303	2.998.116	80.783	3.078.899
						7.357.600	20.000	7.377.600
20.183.000		20.183.000	32.205.000		32.205.000	48.535.928		48.535.928
	6.625.821	6.625.821		901.431	901.431		1.045.919	1.045.919
	3.582.908	3.582.908	40.200		40.200	22.510	121.500	144.010
	6.145	6.145	3.894		3.894	1.287.219		1.287.219
	280	280	42.974	44.728	87.702	403.748	46.979	450.727
	389.554	389.554		5.709.915	5.709.915	32.941	332.128	365.069
				3.235.848	3.235.848		1.150.490	1.150.490
	62.792	62.792	9.391	83.654	93.045	923.145	32.458	955.603
100.800		100.800	405.443	24.390	429.833	13.580	54.087	67.667
	196.755	196.755		6.294.957	6.294.957		3.670.196	3.670.196
6.822.488		6.822.488	1.184.168		1.184.168	13.581.650	55.000	13.636.650
	3.378.317	3.378.317		13.063.883	13.063.883		13.385.473	13.385.473
				1.426.572	1.426.572		2.454.477	2.454.477
			8.552.207	45.160	8.597.367	4.660.936	7.474.077	12.135.013
209.867	35.740	245.607	316.476	10.846	327.322	282.646	133.267	415.913
							400.000	400.000
	21.905	21.905	10.385	3.428.124	3.438.509		16.909.713	16.909.713
		0	58.579.674		58.579.674	56.043.019		56.043.019
	10.250	10.250		117.368	117.368			
	2.000	2.000						
			4.395.506	101.133	4.496.639	41.477.133	3.300.000	44.777.133
			485.184		485.184	26.465.521		26.465.521
106.170.314	10.125	106.180.439	23.707.122	60.923	23.768.045	8.128.811	37.803.679	45.932.490
	42.538.489	42.538.489		6.359.838	6.359.838	980	8.250.344	8.251.324
1.698.385	1.973.779	3.672.164	2.916.297	2.949.576	5.865.873	3.948.487	1.089.579	5.038.066
146.949.568	67.588.707	214.538.275	182.556.340	59.644.459	242.200.799	251.037.117	106.332.927	357.370.044

Principales productos en exterior A.P. de Málaga (1938/1955) Kilogramos

Productos	%	Importados	Productos	%	Exportados
Productos petrolíferos	31	269.041.220	Vinos	17	62.044.216
Trigo	21	187.137.828	Piritas de hierro	13	49.039.000
Fosfatos	15	134.741.004	Óxido de hierro	11	41.076.289
Sulfato amónico y cal	7	58.634.039	Trigo	10	37.874.727
Carbones	4	38.226.433	Aceites, grasas	10	36.929.541
Abonos y superfosfato de cal	4	34.349.475	Naranjas y cáscaras	7	24.816.731
Traviesas	3	26.950.705	Plomo	5	20.466.462
Nitratos	3	25.951.823	Limones	4	14.708.582
Patatas	2	18.601.615	Patatas	4	13.743.506
Envases	2	18.551.947	Almendras	3	9.503.230
Resto de mercancías	7	63.201.763	Minerales	2	8.993.826
Total	100	875.387.852	Frutas: granadas	2	7.856.086
			Ladrillos, tejas y loza	2	7.380.557
			Pasas	2	6.810.286
			Resto de mercancías	8	31.633.770
			Total	100	372.876.809

Gráfico 4.1. Principales productos importados (1938/1955)

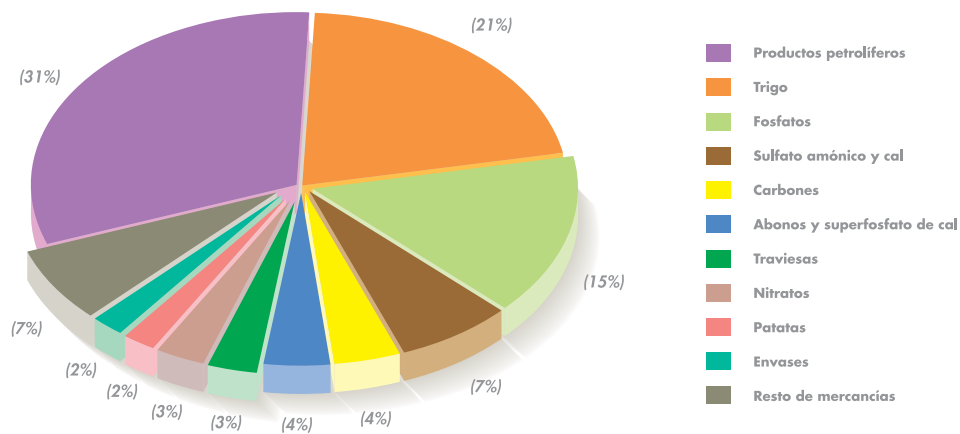
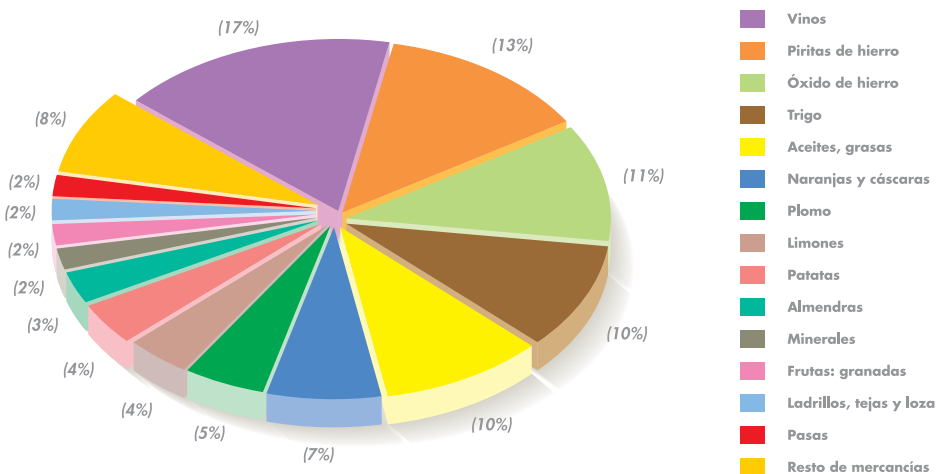


Gráfico 4.2. Principales productos exportados (1938/1955)



Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Málaga (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	93	13.585	Cemento y clinker	32	458
Cereales y sus harinas	4	613	Cereales y sus harinas	18	248
Mineral de hierro	1	112	Otros minerales y residuos metálicos	9	122
Resto mercancías	2	315	Aceites y grasas	4	63
Total	100	14.625	Habas y harinas de soja	2	34
			Abonos naturales y artificiales	2	31
			Materiales de construcción	2	27
			Resto mercancías	30	428
			Total	100	1.411

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

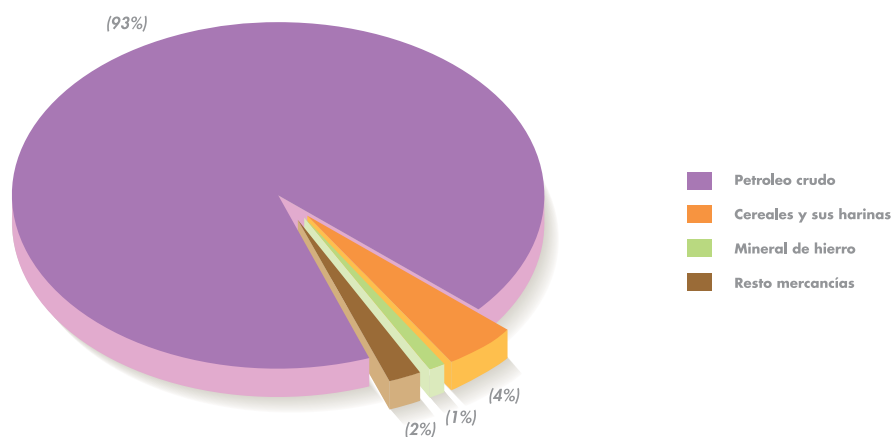
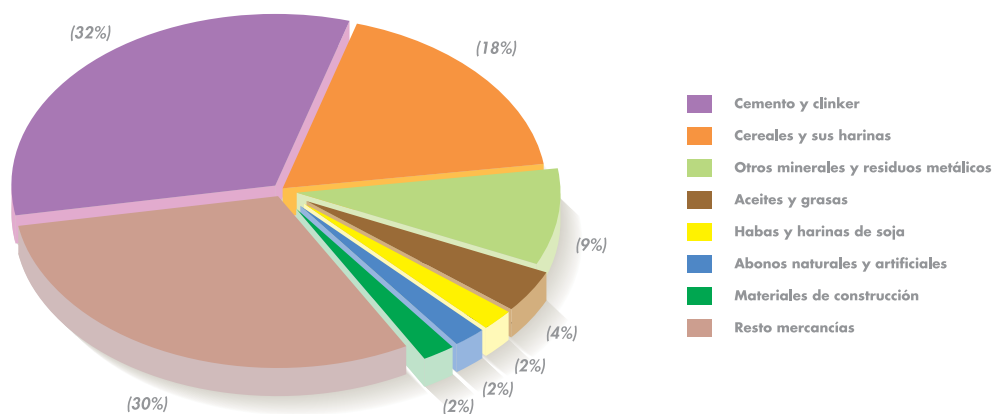


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Málaga (1981-1985) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	92	21.679	Cereales y sus harinas	32	951
Cereales y sus harinas	3	807	Cemento y clinker	30	877
Carbón y coque de petróleo	2	391	Otros minerales y residuos metálicos	20	585
Productos petrolíferos refinados	1	282	Aceites y grasas	8	232
Resto mercancías	2	436	Materiales de construcción	2	55
Total	100	23.595	Resto mercancías	8	243
			Total	100	2.943

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

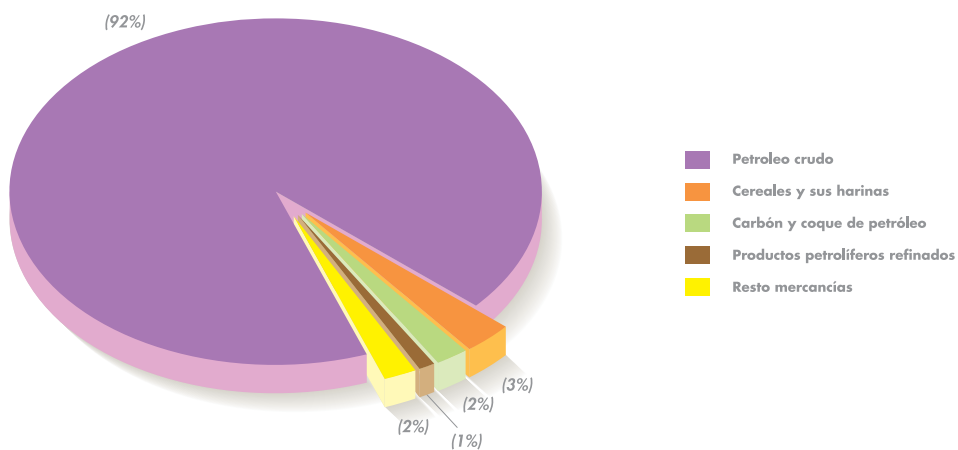
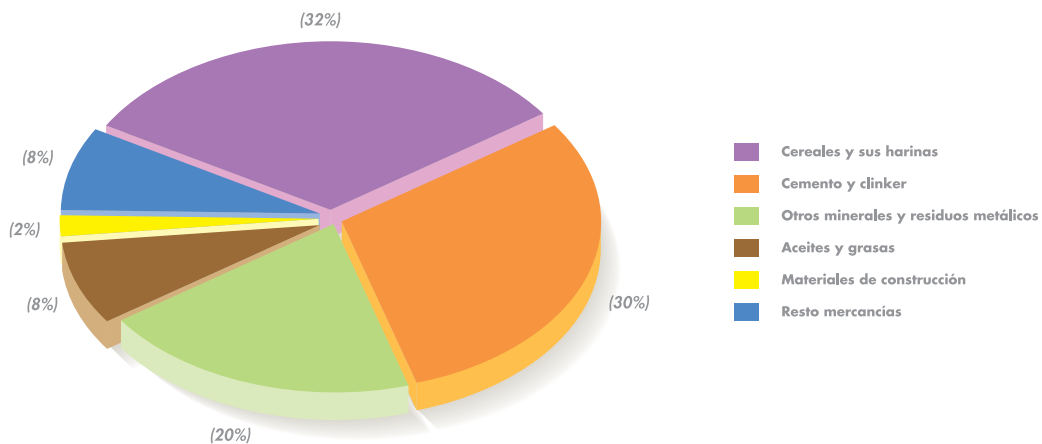


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Málaga (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	91	29.280	Cereales y sus harinas	36	769
Cemento y clinker	2	732	Otros minerales y residuos metálicos	30	640
Carbón y coque de petróleo	1	425	Aceites y grasas	24	510
Productos petrolíferos refinados	1	384	Cemento y clinker	3	55
Cereales y sus harinas	1	284	Materiales de construcción	2	33
Productos químicos	1	278	Otros productos alimenticios	1	28
Resto mercancías	2	737	Resto mercancías	5	98
Total	100	32.120	Total	100	2.133

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

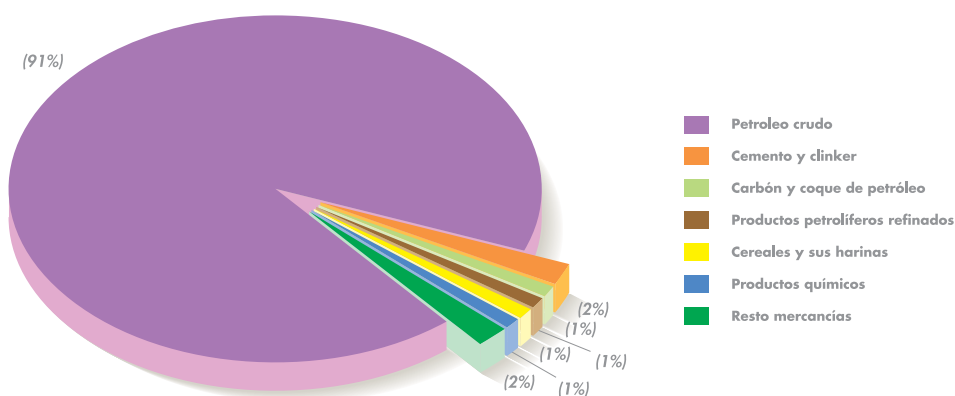
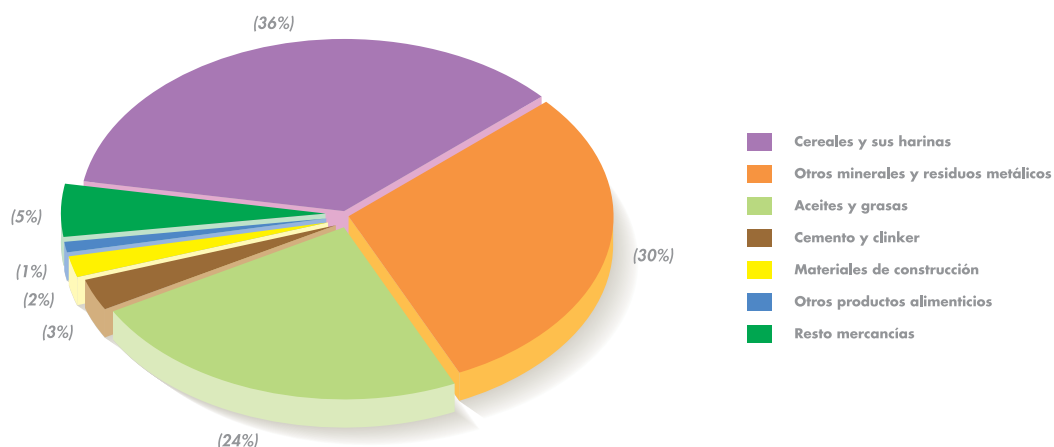


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Málaga (1991-1995) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	86	33.358	Cereales y sus harinas	46	935
Cemento y clinker	4	1.620	Otros minerales y residuos metálicos	19	393
Cereales y sus harinas	4	1.610	Aceites y grasas	17	343
Otros productos alimenticios	1	517	Cemento y clinker	7	136
Habas y harinas de soja	1	392	Materiales de construcción	4	91
Carbón y coque de petróleo	1	356	Resto mercancías	7	153
Resto mercancías	2	860	Total	100	2.051
Total	100	38.713			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

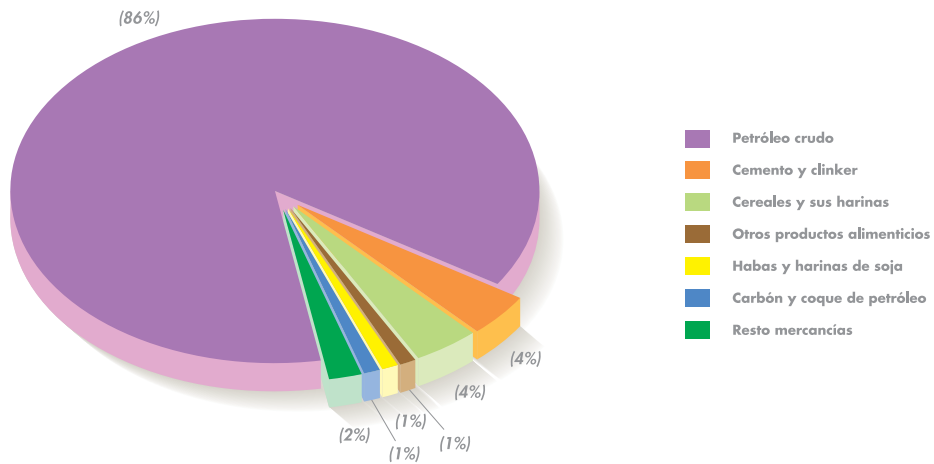
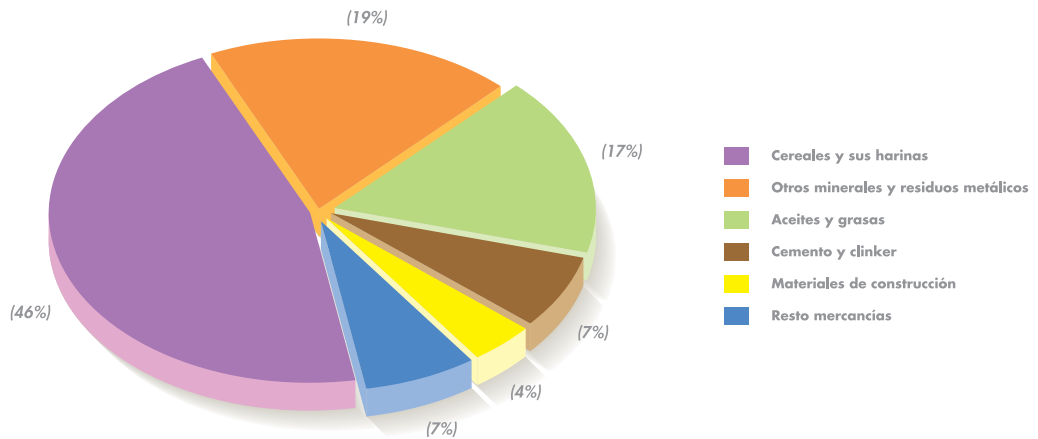


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Málaga (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	85	30.074	Otros minerales y residuos metálicos	45	704
Cereales y sus harinas	6	2.117	Cereales y sus harinas	24	377
Piensos y forrajes	4	1.362	Aceites y grasas	18	280
Cemento y clinker	2	624	Piensos y forrajes	6	89
Carbón y coque de petróleo	1	346	Cemento y clinker	5	85
Productos petrolíferos refinados	1	230	Resto mercancías	2	36
Resto mercancías	1	467	Total	100	1.571
Total	100	35.220			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

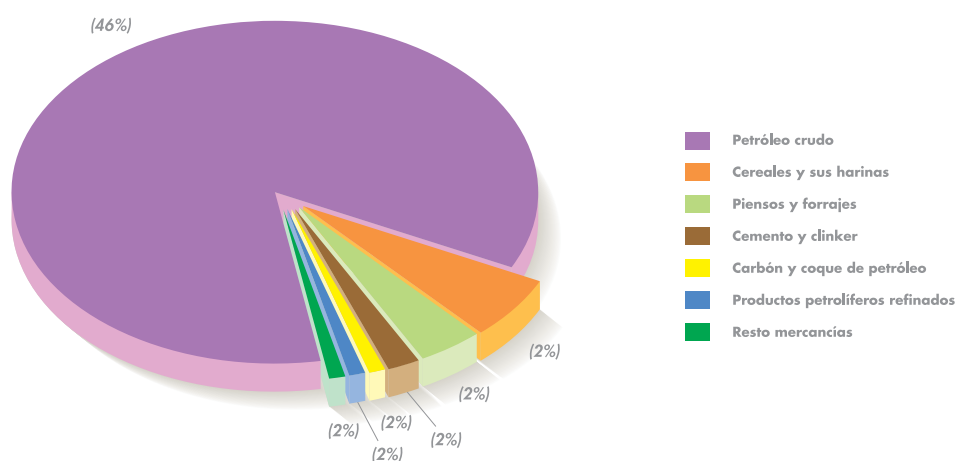
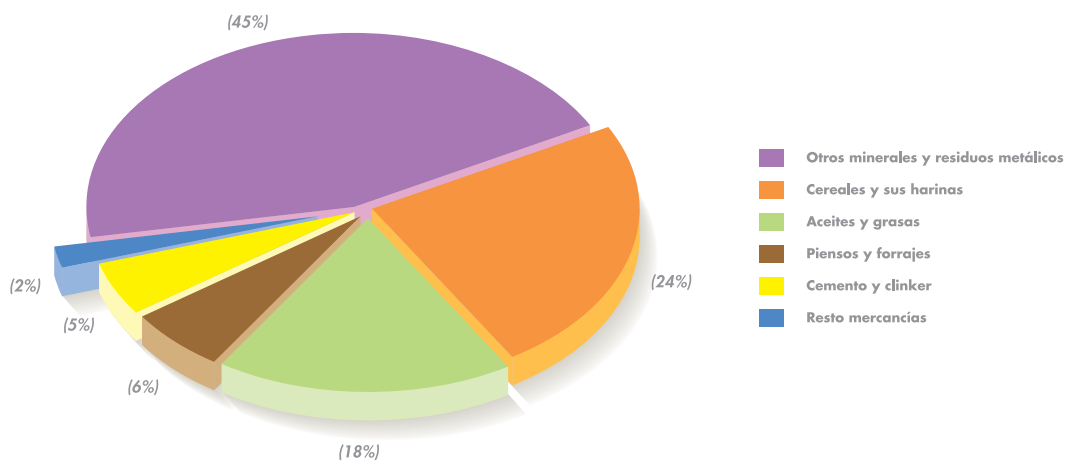


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase, banderas y T.R.B. A.P. de Málaga (1923-1933)

Años	Bandera nacional					
	Vapor		Vela		Total	
	Número	T.R.B.	Número	T.R.B.	Número	T.R.B.
1923	996	1.666.194	537	40.601	1.533	1.706.795
1924	1.105	1.689.663	628	43.987	1.733	1.733.650
1925	1.169	1.708.395	441	31.341	1.610	1.739.736
1926	1.198	1.682.473	457	31.605	1.655	1.714.078
1927	1.213	1.692.317	406	27.850	1.619	1.720.167
1928	1.243	1.885.741	459	33.572	1.702	1.919.313
1929	1.426	2.247.710	399	29.267	1.825	2.276.977
1930	1.489	2.408.780	340	24.265	1.829	2.433.045
1931	1.285	2.237.125	384	30.966	1.669	2.268.091
1932	1.219	1.913.339	303	23.756	1.522	1.937.095
1933	1.141	1.450.400	288	24.806	1.429	1.475.206

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias comerciales. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. de Málaga (1938-1960)

Años	Número de buques							T.R.B.		
	Cabotaje			Gran cabotaje y altura			Total	Vapor	Vela	Total
	Vapor	Vela	Total	Vapor	Vela	Total				
1938	529	51	580	406	13	419	999	1.380.834	5.925	1.386.759
1939	802	105	907	295	10	305	1.212	2.020.012	10.431	2.030.443
1940	887	159	1.046	73	0	73	1.119	1.746.495	14.888	1.761.383
1941	807	174	981	66	0	66	1.047	1.407.535	14.857	1.422.392
1942	753	120	873	43	0	43	916	1.166.204	11.588	1.177.792
1943	756	170	926	71	0	71	997	1.361.019	19.265	1.380.284
1944	893	190	1.083	71	0	71	1.154	1.572.372	18.323	1.590.695
1945	853	294	1.147	92	1	93	1.240	1.554.750	24.042	1.578.792
1946	873	370	1.243	127	2	129	1.372	1.673.864	33.494	1.707.358
1947	922	352	1.274	155	2	157	1.431	1.703.390	42.487	1.745.877
1948	1.013	391	1.404	200	0	200	1.604	1.897.815	39.636	1.937.451
1949	1.000	515	1.515	249	1	250	1.765	2.041.153	56.177	2.097.330
1950	1.023	476	1.499	305	0	305	1.804	2.198.980	56.094	2.255.074
1951	842	658	1.500	318	1	319	1.819	1.978.054	71.508	2.049.562
1952	1.138	879	2.017	408	1	409	2.426	2.476.693	91.495	2.568.188
1953	1.316	1.037	2.353	424	1	425	2.778	2.224.456	89.953	2.314.409
1954	1.204	1.116	2.320	429	5	434	2.754	2.654.787	87.052	2.741.839
1955	1.098	695	1.793	463	290	753	2.546	2.646.420	77.211	2.723.631
1956	1.118	985	2.103	487	61	548	2.651	3.111.278	96.350	3.207.628
1958	1.096	589	1.685	547	7	554	2.239	3.399.134	57.203	3.456.337
1959	1.101	444	1.545	533	0	533	2.078	3.313.208	47.362	3.360.570
1960	1.173	346	1.519	683	0	683	2.202	3.505.906	35.492	3.541.398

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Bandera extranjera						Total general	
Vapor		Vela		Total			
Número	T.R.B.	Número	T.R.B.	Número	T.R.B.	Número	T.R.B.
567	644.377	17	3.131	584	647.508	2.117	2.354.303
667	790.174	22	3.603	689	793.777	2.422	2.527.427
671	900.076	32	5.795	703	905.871	2.313	2.645.607
703	994.394	20	4.085	723	998.479	2.378	2.712.557
739	1.031.926	15	4.986	754	1.036.912	2.373	2.757.079
812	1.124.678	14	3.401	826	1.128.079	2.528	3.047.392
793	1.319.813	17	4.290	810	1.324.103	2.635	3.601.080
767	1.296.881	27	6.241	794	1.303.122	2.623	3.736.167
702	1.138.640	18	3.495	720	1.142.135	2.389	3.410.226
746	1.369.655	8	1.122	754	1.370.777	2.276	3.307.872
788	1.518.232	1	276	789	1.518.508	2.218	2.993.714

Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Málaga (1923/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1923	2.117	2.354.303	1.112	273	1958	2.239	3.456.337	1.544	429
1924	2.422	2.527.427	1.044	264	1959	2.078	3.360.570	1.617	492
1925	2.313	2.645.607	1.144	244	1960	2.202	3.541.398	1.608	460
1926	2.378	2.712.557	1.141	260	1961	2.159	3.547.100	1.643	416
1927	2.373	2.757.079	1.162	256	1962	2.230	4.179.000	1.874	460
1928	2.528	3.047.392	1.205	258	1963	2.164	4.500.464	2.080	515
1929	2.635	3.601.080	1.367	265	1964	2.161	4.777.431	2.211	534
1930	2.623	3.736.167	1.424	249	1965	2.351	6.016.833	2.559	749
1931	2.389	3.410.226	1.427	246	1966	2.348	7.288.383	3.104	1.274
1932	2.276	3.307.872	1.453	248	1967	2.548	8.043.174	3.157	1.308
1933	2.218	2.993.714	1.350	218	1968	2.315	8.663.593	3.742	1.572
1938	999	1.386.759	1.388	537	1969	2.393	9.519.315	3.978	1.525
1939	1.212	2.030.443	1.675	517	1970	2.156	9.183.477	4.259	1.803
1940	1.119	1.761.383	1.574	564	1971	2.191	9.809.221	4.477	2.020
1941	1.047	1.422.392	1.359	448	1972	2.179	11.155.743	5.120	2.137
1942	916	1.177.792	1.286	464	1973	2.130	11.777.255	5.529	3.217
1943	997	1.380.284	1.384	505	1974	2.050	11.898.136	5.804	3.952
1944	1.154	1.590.695	1.378	503	1975	1.914	11.144.524	5.823	3.879
1945	1.240	1.578.792	1.273	514	1976	1.833	11.427.386	6.234	4.155
1946	1.372	1.707.358	1.244	445	1977	1.803	11.283.341	6.258	3.987
1947	1.431	1.745.877	1.220	340	1978	1.875	11.558.262	6.164	3.946
1948	1.604	1.937.451	1.208	481	1979	1.890	15.912.829	8.419	4.379
1949	1.765	2.097.330	1.188	377	1980	1.820	13.899.947	7.637	4.406
1950	1.804	2.255.074	1.250	356	1981	1.709	12.054.563	7.054	4.446
1951	1.819	2.049.562	1.127	376	1982	1.597	11.378.261	7.125	4.220
1952	2.426	2.568.188	1.059	334	1983	1.579	10.873.844	6.887	4.434
1953	2.778	2.314.409	833	320	1984	1.361	10.585.775	7.778	4.895
1954	2.754	2.741.839	996	296	1985	1.313	10.296.180	7.842	5.400
1955	2.546	2.723.631	1.070	353	1986	1.247	10.836.928	8.690	5.990
1956	2.651	3.207.628	1.210	335	1987	1.320	11.701.892	8.865	5.861

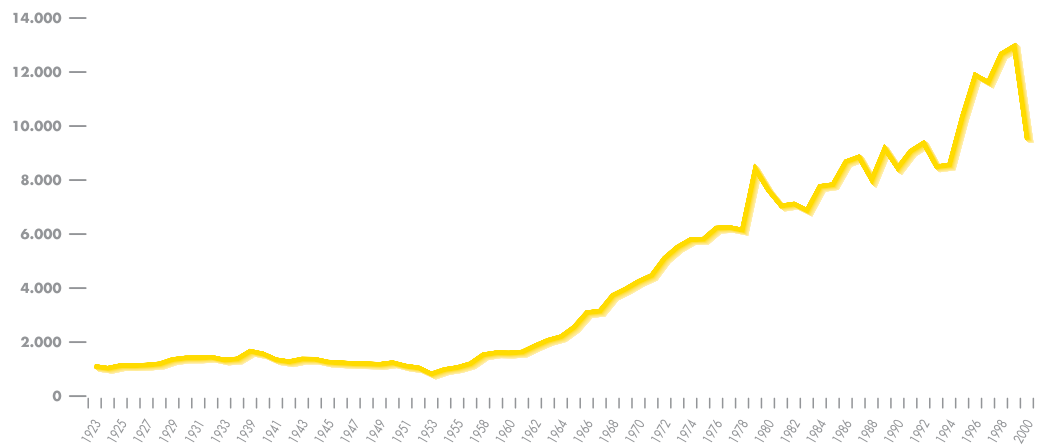
Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Málaga (1923/2000) (Continuación)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1988	1.259	10.089.564	8.014	6.470	1995	1.417	14.675.417	10.357	6.440
1989	1.243	11.400.909	9.172	6.665	1996	1.292	15.371.674	11.898	6.688
1990	1.559	13.172.969	8.450	5.863	1997	1.245	14.479.097	11.630	7.024
1991	1.424	12.927.598	9.078	6.367	1998	1.259	15.961.631	12.678	7.309
1992	1.365	12.803.938	9.380	6.716	1999	1.401	18.164.704	12.966	6.465
1993	1.372	11.669.598	8.506	6.121	2000	1.574	14.987.930	9.522	2.317
1994	1.403	12.022.328	8.569	6.258					

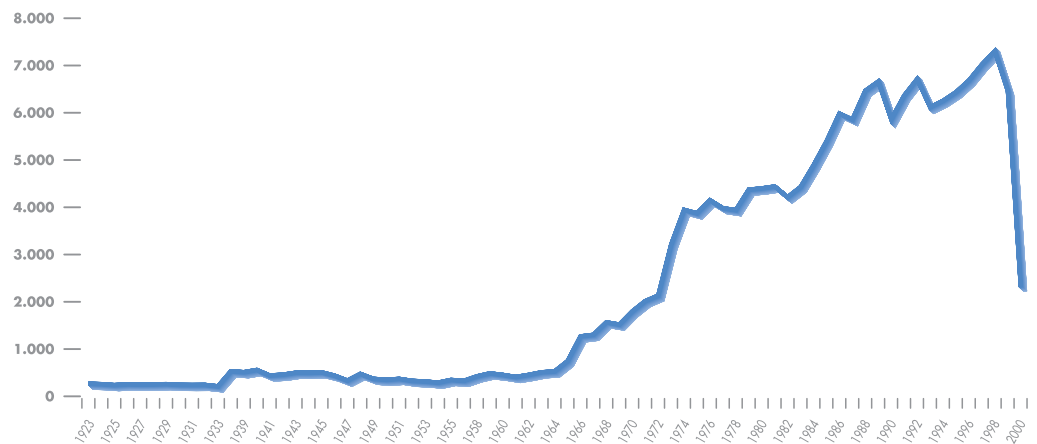
Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 10. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Málaga (1923/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 11. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Málaga (1923/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Cuadro 4.1. Pasajeros A.P. de Málaga (1924-1933)

Años	Para el puerto	Tránsito	Total	Años	Para el puerto	Tránsito	Total
1924	44.738	13.020	57.758	1929	68.894	41.271	110.165
1925	39.408	14.679	54.087	1930	33.745	22.777	56.522
1926	49.196	16.229	65.425	1931	34.403	18.067	52.470
1927	41.154	19.927	61.081	1932	38.330	29.863	68.193
1928	35.094	19.915	55.009	1933	56.646	55.395	112.041

Fuente: C.O.C.I.N.M. Memorias comerciales. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pasajeros A.P. de Málaga (1938-1960)

Años	Embarcados				Desembarcados				Total		
	Cabotaje 1ª clase	Gran cabotaje 2ª clase	Altura 3ª clase	Total	Cabotaje 1ª clase	Gran cabotaje 2ª clase	Altura 3ª clase	Total	Cabotaje	Gran cabotaje y altura	General
1938	4.450	35	0	4.485	6.956	200	0	7.156	11.406	235	11.641
1939	17.606	3	0	17.609	27.457	152	0	27.609	45.063	155	45.218
1940	23.406	0	0	23.406	31.408	69	0	31.477	54.814	69	54.883
1941	35.949	0	0	35.949	45.796	191	0	45.987	81.745	191	81.936
1942	29.606	757	0	30.363	42.567	0	0	42.567	72.173	757	72.930
1943	60.604	6.061	0	66.665	64.630	6.894	0	71.524	125.234	12.955	138.189
1944	65.329	1.878	0	67.207	67.708	4.972	0	72.680	133.037	6.850	139.887
1945	66.589	0	0	66.589	76.750	3.697	0	80.447	143.339	3.697	147.036
1946	45.445	7	0	45.452	56.184	957	0	57.141	101.629	964	102.593
1947	51.991	0	4	51.995	58.155	747	7	58.909	110.146	758	110.904
1948	45.581	0	0	45.581	63.989	298	0	64.287	109.570	298	109.868
1949	48.550	0	0	48.550	48.398	0	4	48.402	96.948	4	96.952
1950	43.667	60	19	43.746	44.070	15	0	44.085	87.737	94	87.831
1951	35.615	33	0	35.648	32.252	24	2	32.278	67.867	59	67.926
1952	40.584	25	0	40.609	47.090	17	2	47.109	87.674	44	87.718
1953	46.184	21	2	46.207	45.145	7	11	45.163	91.329	41	91.370
1954	42.503	52	6	42.561	46.773	23	19	46.815	89.276	100	89.376
1955	38.122	24	3	38.149	40.554	39	1	40.594	78.676	67	78.743
1956	35.748	46	855	36.649	38.314	57	66	38.437	74.062	1.024	75.086
1958	48.008	33	224	48.265	44.913	34	10	44.957	92.921	301	93.222
1959	41.833	14	0	41.847	51.198	18	0	51.216	93.031	32	93.063
1960	46.415	3	3	46.421	48.172	12	8	48.192	94.587	26	94.613

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.3. Pasajeros A.P. de Málaga (1961-2000)

Años	Cabotaje			Exterior		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1961	58.898	49.285	108.183	145	132	277
1962	64.381	56.744	121.125	301	789	1.090
1963	68.717	64.821	133.538	162	58	220
1964	83.943	73.718	157.661	718	411	1.129
1965	102.867	1.398	104.265	88.049	862	88.911
1966	103.838	85.858	189.696	33.012	32.520	65.532
1967	93.945	84.862	178.807	69.230	60.441	129.671
1968	101.122	93.589	194.711	93.743	92.598	186.341
1969	102.731	96.760	199.491	87.039	86.728	173.767
1970	111.462	110.236	221.698	76.289	78.900	155.189
1971	103.103	108.774	211.877	69.464	74.640	144.104
1972	116.572	111.446	228.018	71.145	75.856	147.001
1973	112.503	107.830	220.333	70.529	76.364	146.893
1974	102.890	97.545	200.435	44.617	47.432	92.049
1975	97.425	86.709	184.134	30.607	37.380	67.987
1976	91.746	84.216	175.962	19.842	18.273	38.115
1977	93.896	88.610	182.506	24.803	17.718	42.521
1978	97.815	89.164	186.979	28.351	20.245	48.596
1979	89.113	84.693	173.806	32.300	20.522	52.822
1980	88.037	81.799	169.836	24.499	16.998	41.497
1981	89.526	83.596	173.122	11.440	11.521	22.961
1982	94.095	87.790	181.885	268	147	415
1983	103.223	96.685	199.908	373	147	520
1984	100.427	104.756	205.183	3.614	5.998	9.612
1985	102.620	99.411	202.031	877	563	1.440
1986	107.369	105.023	212.392	2.823	868	3.691
1987	91.861	94.200	186.061	5.359	5.683	11.042
1988	92.349	93.552	185.901	1.772	1.350	3.122
1989	94.177	100.003	194.180	3.145	3.587	6.732
1990	108.387	112.344	220.731	6.075	3.709	9.784
1991	105.971	112.952	218.923	8.461	4.925	13.386
1992	113.863	121.478	235.341	11.312	11.291	22.603
1993	121.407	121.740	243.147	15.156	15.149	30.305
1994	126.070	117.774	243.844	9.991	10.789	20.780
1995	117.084	98.608	215.692	10.594	9.827	20.421
1996	97.866	78.843	176.709	3.185	3.034	6.219
1997	91.090	67.788	158.878	6.252	6.017	12.269
1998	102.790	71.473	174.263	3.349	3.550	6.899
1999	115.844	91.242	207.086	16.840	17.414	34.254
2000	140.598	123.750	264.348	2.549	4.175	6.724

Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Total			Tránsito	Local
Entrados	Salidos	Total		
59.043	49.417	108.460	14.597	0
64.682	57.533	122.215	16.808	0
68.879	64.879	133.758	11.429	0
84.661	74.129	158.790	19.781	118.684
190.916	2.260	193.176	22.728	144.596
136.850	118.378	255.228	36.605	127.370
163.175	145.303	308.478	33.024	78.090
194.865	186.187	381.052	13.100	70.894
189.770	183.488	373.258	86.242	22.800
187.751	189.136	376.887	75.144	23.944
172.567	183.414	355.981	83.750	27.000
187.717	187.302	375.019	94.432	38.926
183.032	184.194	367.226	114.745	64.866
147.507	144.977	292.484	88.447	61.646
128.032	124.089	252.121	27.141	46.622
111.588	102.489	214.077	49.203	40.372
118.699	106.328	225.027	37.641	33.048
126.166	109.409	235.575	27.877	20.999
121.413	105.215	226.628	48.798	15.144
112.536	98.797	211.333	41.549	4.845
100.966	95.117	196.083	40.020	3.852
94.363	87.937	182.300	39.365	0
103.596	96.832	200.428	39.490	0
104.041	110.754	214.795	40.591	0
103.497	99.974	203.471	45.560	0
110.192	105.891	216.083	46.713	0
97.220	99.883	197.103	44.918	0
94.121	94.902	189.023	43.931	0
97.322	103.590	200.912	58.555	0
114.462	116.053	230.515	49.970	0
114.432	117.877	232.309	55.381	0
125.175	132.769	257.944	55.474	0
136.563	136.889	273.452	42.861	698
136.061	128.563	264.624	68.806	2.984
127.678	108.435	236.113	86.107	5.254
101.051	81.877	182.928	92.460	100
97.342	73.805	171.147	85.379	13.565
106.139	75.023	181.162	99.149	20.390
132.684	108.656	241.340	133.078	27.063
143.147	127.925	271.072	127.705	17.690

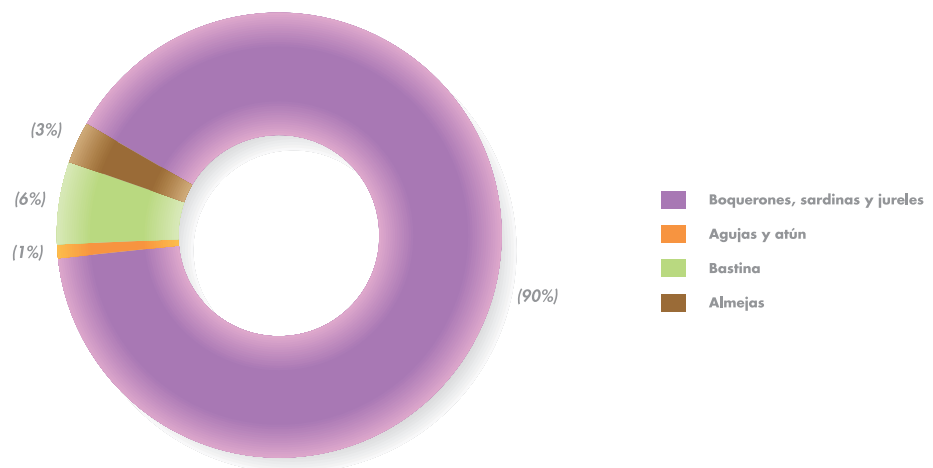
Cuadro 5. Pesca por especies A.P. de Málaga (1938-1960) Kilogramos

Años	Boquerones, sardinas y jureles	Aguja y atún	Bastina	Almejas	Total pesca	Valor en pesetas
1938	5.339.426	266.124	346.948	487.094	6.439.592	7.585.066
1939	7.797.093	532.408	715.591	725.315	9.770.407	13.248.933
1940	10.109.790	466.320	901.803	1.875.405	13.353.318	17.756.627
1941	12.853.669	486.604	893.660	1.887.890	16.121.823	27.227.430
1942	11.229.193	165.125	827.976	1.423.056	13.645.350	21.225.045
1943	10.206.710	185.480	979.790	983.550	12.355.530	20.535.830
1944	12.234.463	125.350	685.585	716.100	13.761.498	21.010.165
1945	15.141.431	93.375	662.325	561.125	16.458.256	24.799.730
1946	10.915.717	94.845	756.550	124.255	11.891.367	24.974.150
1947	12.555.919	85.604	758.636	52.875	13.453.034	36.945.383
1948	13.802.157	78.215	798.715	89.075	14.768.162	37.763.731
1949	14.118.450	96.310	918.865	191.700	15.325.325	37.682.925
1950	15.511.594	100.853	937.938	118.545	16.668.930	51.829.060
1951	14.681.050	113.125	1.142.725	54.050	15.990.950	45.463.195
1952	16.078.395	107.650	1.092.900	77.750	17.356.695	53.316.950
1953	14.966.970	302.500	1.133.780	53.200	16.456.450	46.957.445
1954	16.057.485	238.375	1.124.425	60.950	17.481.235	53.477.205
1955	16.382.669	273.650	988.426	122.200	17.766.945	76.390.196
1956	21.163.703	218.100	1.022.825	107.800	22.512.428	109.228.520
1958					24.605.900	139.178.525
1959					27.071.438	202.519.545
1960					24.993.890	197.927.212



Fuente: PUERTO DE MÁLAGA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 12. Principales especies capturadas (1938-1956)



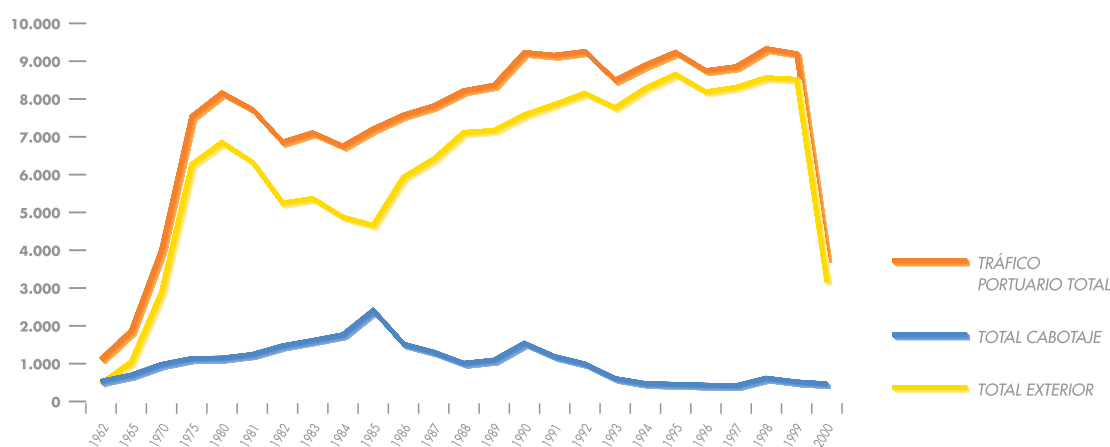
Fuente: Cuadro 5.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Málaga (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.125	1.876	4.017	7.545	8.171	7.737	6.870	7.118	6.764	7.220	7.586	7.827	8.230
Total cabotaje (I)	542	709	990	1.147	1.158	1.253	1.482	1.623	1.776	2.419	1.529	1.317	1.021
Total exterior (I)	483	1.053	2.898	6.277	6.861	6.346	5.257	5.378	4.886	4.670	5.940	6.420	7.125
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	8.375	9.242	9.167	9.267	8.506	8.909	9.247	8.760	8.864	9.342	9.209	3.765	
Total cabotaje (I)	1.105	1.552	1.200	1.006	618	486	464	442	427	628	528	477	
Total exterior (I)	7.179	7.589	7.867	8.162	7.780	8.293	8.662	8.198	8.318	8.574	8.529	3.169	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

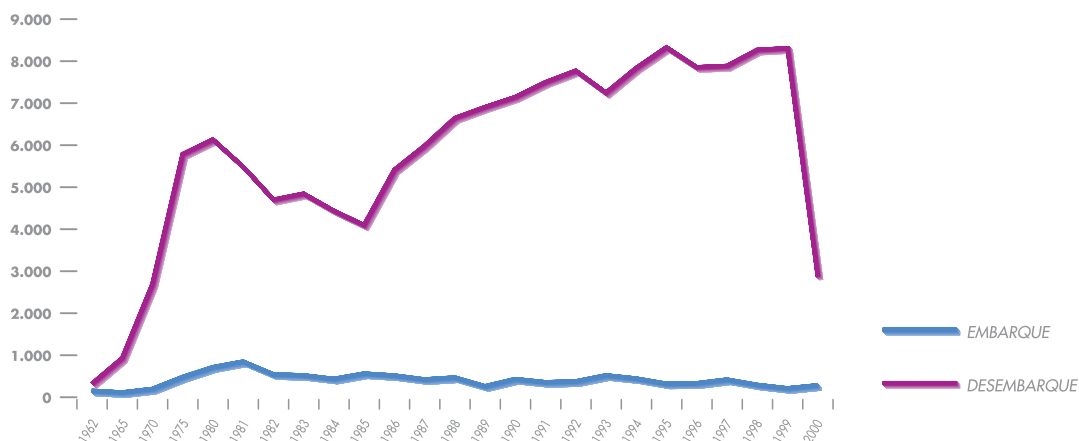


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Málaga (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	159	120	203	487	721	854	551	527	442	569	523	430	475
Desembarque	324	933	2.695	5.790	6.140	5.492	4.706	4.851	4.444	4.102	5.417	5.990	6.650
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	267	438	363	383	527	451	327	338	426	300	218	290	
Desembarque	6.912	7.151	7.504	7.778	7.253	7.843	8.335	7.861	7.892	8.274	8.313	2.880	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

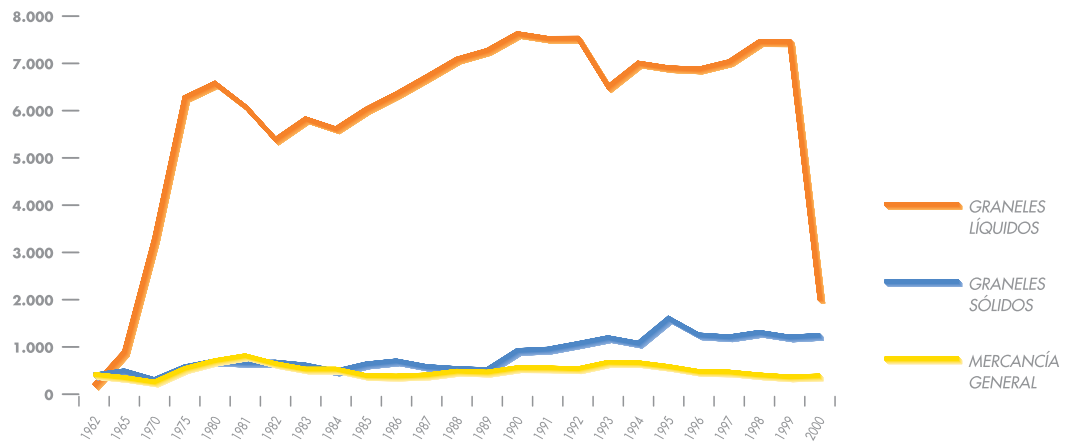


Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Málaga (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	186	897	3.305	6.285	6.589	6.096	5.396	5.836	5.625	6.039	6.365	6.727	7.099
Graneles sólidos	414	503	318	588	713	680	688	626	498	649	714	594	552
Mercancía general	425	361	265	551	717	822	654	539	539	402	391	416	495
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	7.282	7.639	7.539	7.542	6.510	7.016	6.917	6.888	7.045	7.467	7.464	1.998	
Graneles sólidos	528	934	962	1.080	1.205	1.088	1.615	1.263	1.222	1.318	1.219	1.253	
Mercancía general	475	568	565	546	683	675	594	489	478	417	374	395	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

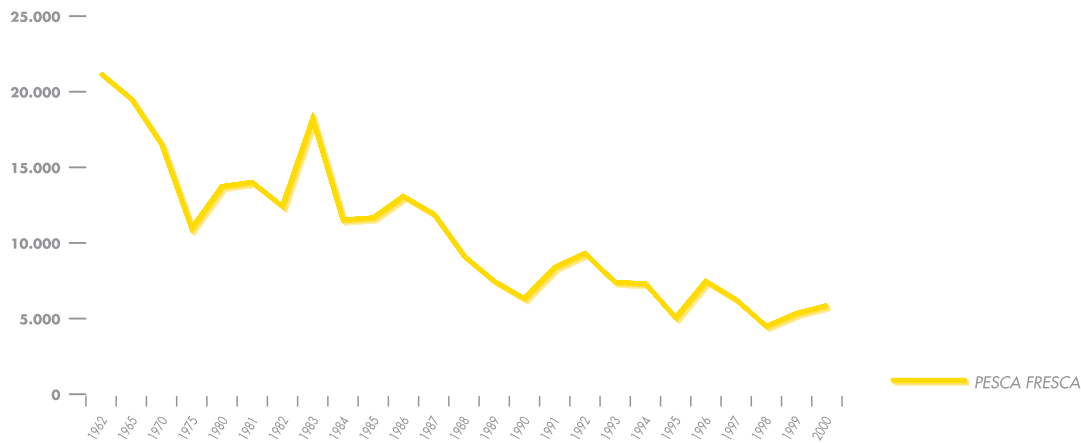


Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Málaga (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	21.222	19.560	16.556	10.977	13.758	14.036	12.451	18.230	11.544	11.684	13.108	11.942	9.164
Avituallamiento	79	95	113	109	138	125	118	98	91	119	103	78	75
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	7.500	6.350	8.402	9.336	7.419	7.329	5.071	7.491	6.273	4.509	5.364	5.883	
Avituallamiento	79	95	93	90	101	122	116	109	112	135	146	113	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



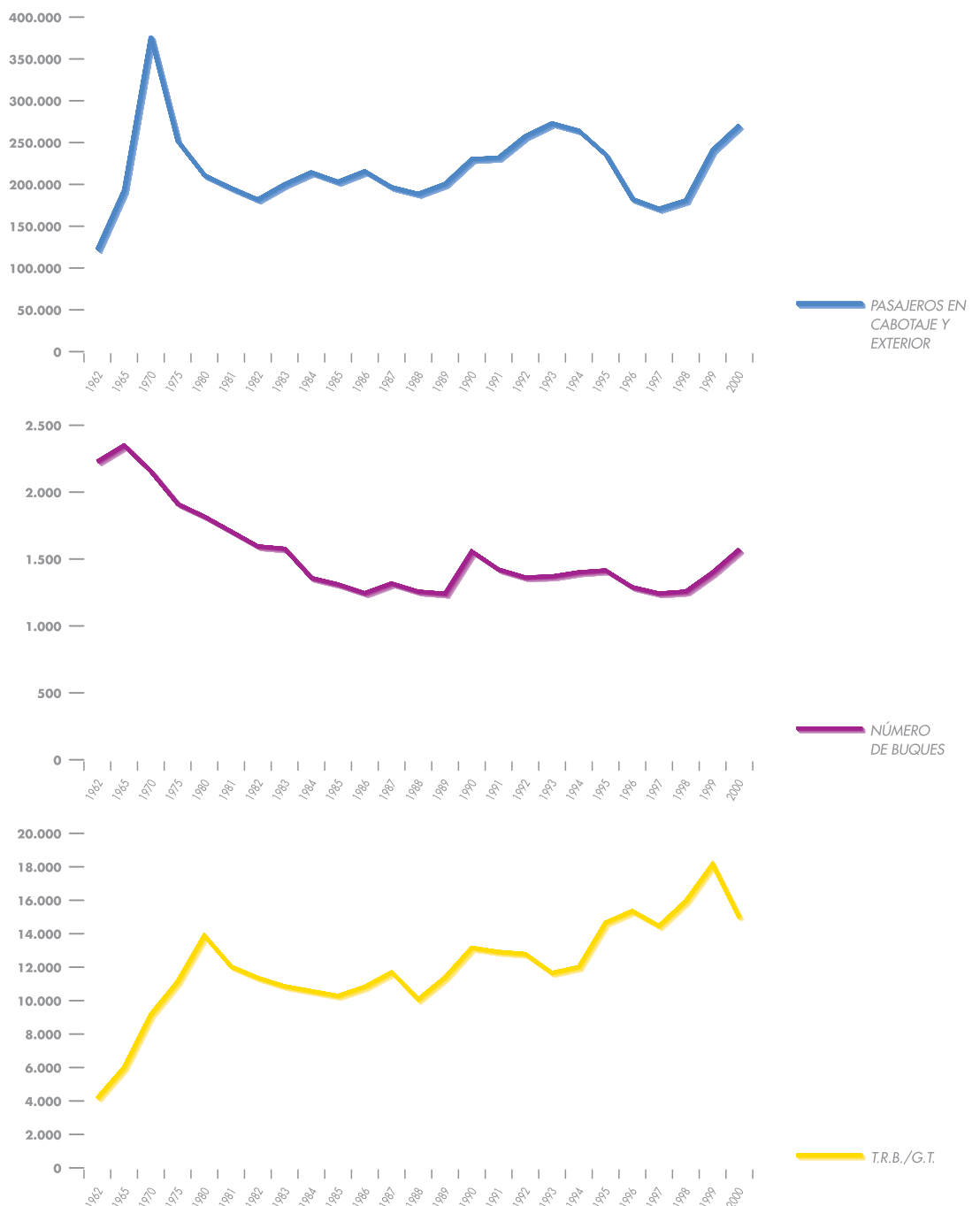
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. de Málaga (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	122.215	193.176	376.887	252.121	211.333	196.083	182.300	200.428	214.795	203.471	216.083	197.103	189.023
Número de buques	2.230	2.351	2.156	1.914	1.820	1.709	1.597	1.579	1.361	1.313	1.247	1.320	1.259
T.R.B./G.T. (miles)	4.179	6.017	9.183	11.145	13.900	12.055	11.378	10.874	10.586	10.296	10.837	11.702	10.090

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	200.912	230.515	232.309	257.944	273.452	264.624	236.113	182.928	171.147	181.162	241.340	271.072
Número de buques	1.243	1.559	1.424	1.365	1.372	1.403	1.417	1.292	1.245	1.259	1.401	1.574
T.R.B./G.T. (miles)	11.401	13.173	12.928	12.804	11.670	12.022	14.675	15.372	14.480	15.962	18.165	14.988

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Almería.



Puerto de Motril.



4.3. Autoridad Portuaria de Almería-Motril

“El comienzo de las obras de nuestro puerto, con el disparo de los barrenos en la tarde del domingo abren una nueva era á esta hermosa ciudad, (Motril) tan bien dotada por la naturaleza y tan olvidada de los hombres...”.¹

“... dotándose de día en día de nuevas obras, que avaloran sus grandes condiciones naturales, su envidiable situación estratégica, han de reservarle en ese porvenir que ya vemos libre, un poderío al cual tiene derecho”.²

4.3.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE ALMERÍA Y MOTRIL

La costa almeriense y granadina ha dispuesto desde tiempos remotos de enclaves portuarios que han funcionado como lugares de abrigo –puertos de refugio–, donde se ha desarrollado una intensa vida comercial. La historia del puerto de Almería y de Motril son referentes mercantiles de la costa mediterránea, con rasgos y peculiaridades propias, que han seguido caminos independientes hasta que se unifican al amparo de una única Autoridad Portuaria, por Real Decreto 1590/1992 de 23 de diciembre. Hasta esa fecha, el puerto de Motril había sido gestionado por la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos, organismo autónomo que desapareció tras la creación de las mencionadas Autoridades Portuarias.

El tratamiento de cada uno de ellos se realizarán por separado, puesto que gran parte del tiempo analizado lo han estado a nivel administrativo, aunque algunos cuadros generales serán comprensivos de una información, que corresponde al conjunto de puertos que dependen hoy de la A.P. de Almería-Motril.

4.3.1.1. Historia del Puerto de Almería

La Bahía de Almería ha representado una vía excelente de relaciones con “el mundo exterior”, entre otras razones, porque era más factible la comunicación a través del mar que por el interior, cuya orografía era bastante dificultosa en otros tiempos.

En la época romana ya se tienen noticias de este enclave marítimo; entonces *El Portus Magnus*, como se conocía en aquel momento a la Bahía almeriense, serviría al contexto económico de la zona, cuyas bases productivas se centraban en la pesca y en la elaboración de salazones a partir de los recursos piscícolas, por lo que la presencia del tráfico de sal se haría patente, al igual que los productos agrícolas y los minerales.³

Algunos cambios trascendentes se van a producir en torno al siglo X, se construyen las primeras obras a la sombra de la atalaya de Bayyana, por impulso del califa Abd al-Rahman III, trasladándose el centro de actividad desde Pechina hacia la propia Almería. El geógrafo andaluz Al-Bakri afirmaba que a él se debe también la fundación de la ciudad en el año 344 de la Hégira, fecha que corresponde al período comprendido entre el 27 de abril del año 955 y el 15 de abril del 956 de la Era cristiana.⁴

¹ En la prensa de la época se expresaban estas palabras en grandes titulares y en portada se transcribía: *Inauguración de las Obras del Puerto de Motril*, en *Vida Nueva*, Motril, 1 de Agosto de 1905, p.1.

² Notas introductorias tomadas de J.O.P.A., *Memoria de las obras y servicios de esta dirección facultativa, correspondiente a los años de 1915, 1916, 1917 y 1918*, Tipografía “Diario de Almería”, 1920.

³ Algunas referencias de interés pueden encontrarse en M. Blázquez, “La romanización en el Sureste hispánico. La aportación de los mosaicos”, en Homenaje al Padre Tapia, Almería, Cajaalmería, p. 90.

⁴ J.A. Tapia Garrido, “Almería musulmana”, en *Historia General de Almería y su provincia*, Tomo I, Almería, Ed. Cajal, 1984, p. 159.

La situación estratégica le permitiría disfrutar de instalaciones de carácter marítimo y defensivo de mayor relieve que otros enclaves, circunstancia que se trasladaría a la economía local, dejando vislumbrar una cierta opulencia, gracias a la posición que detentará en el período califal.⁵

El puerto convierte a la ciudad y territorio de Almería en un emporio comercial de primera magnitud, de gran alcance, pues mantiene contactos con las áreas continentales de Europa, Asia y África, disponiendo de unas importantísimas atarazanas, fero y algunos muelles.

Es un tiempo en el que el tráfico se nutre muy sustancialmente de la llamada trilogía de productos mediterráneos, sometidos a los flujos habituales tanto de entrada como de salida, por lo que aceites, vinos y trigos utilizarán el puerto de Almería, ejerciendo éste un papel de centro redistribuidor de otras localidades; además, deben mencionarse las importaciones de especies, que gozaban de una gran estima en este período histórico.⁶

Las materias primas vegetales, entre las que se encuentran el esparto y el cáñamo, eran mercancías típicas en las salidas portuarias, como la sal y los productos férricos y los mármoles ya elaborados, también se exportaban productos de hierro y cobre, pero las manufacturas de seda son desde el punto de vista del valor una de las claves económicas de esta época, ya que los horizontes comerciales traspasaron el contexto nacional, pues se citan como excelentes en algunos textos literarios franceses e hispánicos.⁷

El tránsito a la modernidad se tornaría difícil, y se entra en una época marcada por la conquista de los Reyes Católicos, que supondría la decadencia de la actividad que tenía lugar en el puerto de Almería.⁸ No vamos a detenernos en el análisis de los factores que traería consigo esta situación, ya que son de índole muy diversa, en la que se conjugaron intereses políticos y económicos, entre los que sobresale el desplazamiento del eje comercial hacia el Atlántico.⁹

Las líneas generales de actuación “administrativa” favorecerían el desarrollo del puerto de Málaga, colaborando al declive de la ciudad de Almería, por lo que los siglos XVI y XVII son desde el punto de vista mercantil modestos, incluso en la propia cartografía de éste último no se hacen referencias a obras de infraestructura, estamos pues hablando de un fondeadero que no dispone de atributos que dinamicen el tráfico. Algunas noticias cifran el interés que seguían teniendo el alumbre y el esparto, por otro lado, el déficit de granos que tenía la ciudad, se paliaba trayendo trigo y cebada del Sur de Italia, Francia y de otros puntos de Andalucía.¹⁰

El siglo XVIII representaría una nueva etapa ya que se abrirían las puertas del comercio americano, sin embargo, fueron múltiples los escritos que se fraguaron para dejar de manifiesto las grandes carencias de infraestructuras viarias de la provincia, por lo que el acceso al puerto se encontraba en franca desventaja respecto a otros de la proximidad, y su comercio marítimo se desarrollaba con dificultad.

El capítulo de mayor relieve lo constituía el tráfico de cabotaje, que se establecía con los núcleos más representativos del Sur peninsular, entre los que se encontraban Málaga y Gibraltar, en la franja mediterránea los puertos de Barcelona y Valencia, con el exterior se contactaba con la zona del Rosellón, Malta y Oran, señalar que se importaban los cereales y los productos que no podían ser abastecidos por la industria local. En el capítulo de las exportaciones eran interesantes las partidas de plomos, la barrilla y el esparto.

⁵ E. Molina López, “Algunas consideraciones sobre la vida socioeconómica de Almería en el siglo XI y primera mitad del siglo XII”, en *Actas del IV Coloquio Hispano-Tunecino*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1983.

⁶ Un análisis más profundo de esta época puede ampliarse en la obra de E. Molina López, “Algunas consideraciones sobre la vida socioeconómica...”, op. cit.

⁷ Una recopilación de noticias relativas al tráfico marítimo puede recogerse de A. García Lorca, *El Puerto de Almería*, Almería, Junta del Puerto de Almería, 1990, pp. 49-50.

⁸ C. Segura Graiño, *Almería en la Transición a la modernidad*, Instituto de Estudios Almerienses, Excma. diputación provincial de Almería, 1989, p. 75. y ss. De igual modo puede consultarse E. Molina López, “Almería islámica. Puerta de Oriente, objetivo militar. Nuevos datos para su estudio en el Kitab Igtibas al anwarde Abu M. Al-Rusati”, en *Actas del XII Congreso de l'Union Européenne d'Arabisants et Islamisants*, Málaga, 1986.

⁹ Si se quieren conocer más detalles ver A. García Lorca, *El Puerto de Almería*, op. cit., pp. 55-62. Relativo a los factores políticos puede encontrarse más información en J.A. Tapia Garrido, “Almería mudéjar (1489-1522)”, en *Historia General de Almería y su provincia*, Almería, Cajaalmería, 1989, pp. 323-324.

¹⁰ Ver J.M. López Andrés, “El comercio en el Puerto de Almería en el s. XVI”, en *Seminario Almería entre dos culturas*, Almería, Instituto de estudios almerienses, 1980, p. 6.



La ciudad de Almería en el siglo XVIII. D. Felipe Crame, 1740. Archivo General de Simancas.



El dique muelle de Poniente del Puerto de Almería en 1880, en el que se destaca el primitivo dique construido por D. Serafin Derqui en torno a 1848. Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

Se tienen referencias de la función de avituallamiento que cumple la plaza, así como un tráfico de pasajeros que encuentran en el puerto la vía de acceso más factible para llegar o salir de Almería, pues los caminos terrestres seguían presentando inconvenientes para ser utilizados como alternativa a la comunicación por mar.¹¹

La concesión por R.D. de 16 de marzo de 1778 facultaba a comerciar libremente con los puertos de América, aunque las deficiencias que se arrastraban de siglos atrás, impidieron que la prerrogativa tuviera unos efectos más inmediatos en el comercio.

Los anales de la historia del puerto de Almería vienen marcados por la Real Orden de 9 de diciembre de 1838, en la medida que es una disposición en la que se aprueba el inicio del puerto actual. Las crónicas de la época señalan al 23 de mayo de 1847, como el momento en el que se coloca la primera piedra; y será el ingeniero D. Serafin Derqui el que llevará a cabo la remodelación de sus muelles. El siguiente proyecto que daría origen al diseño definitivo sería el de D. José de Trías, que se aprueba en 1880, aunque no se concluye hasta 1900.¹²

Las vías de comunicación interior comienzan a mejorar avanzado ya el siglo XX y el puerto abordará sus principales reformas, que pueden englobarse en tres etapas, en la primera de ellas, que

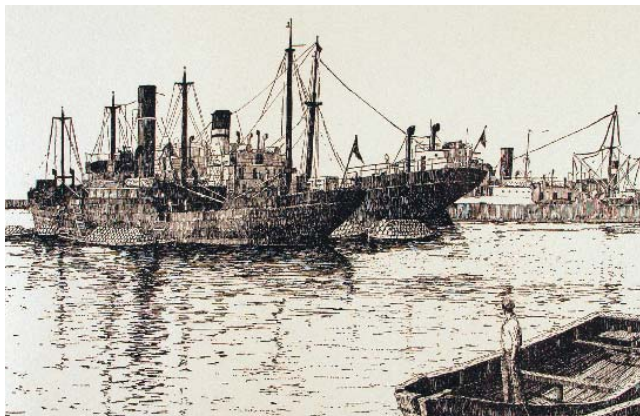
¹¹ A. García Lorca, *El Puerto de Almería*, op. cit., pp. 76-81.

¹² Los principales proyectos que se llevan a cabo desde mediados del siglo XIX hasta comienzos del XX, se analizan más profundamente en J.O.P.A., *Memorias sobre el estado y progreso de las obras*. Años diversos: 1887-1888/1900, Almería.

abarca desde comienzos del siglo XX y llega hasta los inicios de la Guerra Civil, se remodelan los muelles que configuran el perímetro del puerto, efectuándose la primera ampliación del muelle de Poniente, instalándose los primeros depósitos de combustibles petrolíferos. En esta etapa la sociedad almeriense asiste a las mejoras estéticas de los alrededores del puerto, que son ajardinados y se convierten en lugar de paseo de los habitantes del núcleo urbano. También comenzarán a construirse las obras del puerto pesquero y se redactará el proyecto de Torre y reforma de la caseta para el faro del dique de Poniente, cuyas obras comenzaron en 1923.

La segunda etapa discurre desde la Guerra Civil hasta la finalización del período autárquico, es una fase en la que se atiende preferentemente a reparar los daños causados por la guerra. Los muelles más perjudicados serán el de Poniente y el Andén de Costa, situación que se agrava con la desaparición de las defensas de madera al incendiarse la dársena, debido a la voladura de los depósitos de CAMPSA, dificultando a los buques sus operaciones habituales. En cuanto a proyectos significativos señalamos la aprobación del puerto pesquero, cuya construcción comenzaría en 1958.¹³

Los años sesenta se inician actuando sobre las infraestructuras, lo que permitirá una mayor rentabilidad de las instalaciones. Si nos referimos a las obras de adaptación y ampliación de muelles y depósitos ya existentes, tendremos que hablar de las transformaciones en el muelle de Poniente y en el de Ribera. Si atendemos al capítulo de nuevas estructuras portuarias, la construcción de puerto pesquero y el puerto deportivo en la zona del antepuerto, serán dos de las actuaciones más relevantes de este período.¹⁴



Los embarques de uva se efectuaban en el Puerto de Almería en las primeras décadas del siglo XX mediante barcazas, hasta la instalación de grúas que permitieron la mecanización del proceso de carga. Plumilla de D. José Ruiz Sánchez.



Estampa que recuerda una de las señas de identidad de la ciudad de Almería, los pantalanes y cargadero del mineral de hierro procedente de la sierra de Alhamilla.



Típica escena faenando en el muelle con los barriles que transportaban las uvas a mediados del siglo XX, producto que tradicionalmente se embarcaba a través del Puerto de Almería. Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

¹³ Ver J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería. 1 de Abril de 1939-31 de Diciembre de 1941*, Almería, 1942, pp 13-33. Muy interesante resulta la lectura de la literatura que acompaña los datos estadísticos, ya que informan tanto de los proyectos que se hallaban pendientes de aprobación y ejecución, como del estado de las obras emprendidas tras la Guerra Civil.

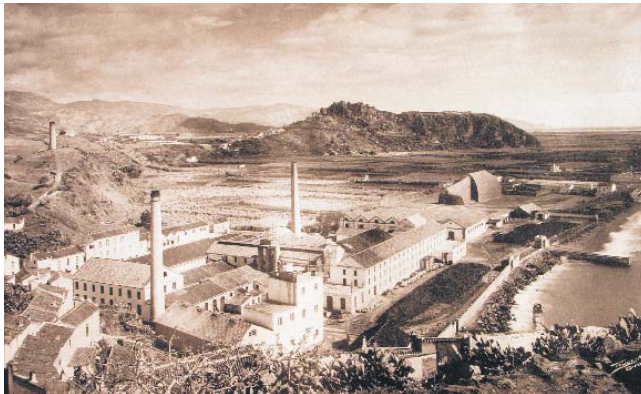
¹⁴ El detalle de las obras ejecutadas a lo largo del siglo XX puede verse en A. García Lorca, *El puerto de Almería*, op. cit., pp. 119-177.

4.3.1.2. Historia del Puerto de Motril ¹⁵

La extensa línea de costa granadina ha favorecido el movimiento portuario por aquellos puntos donde la navegación podía llevarse a cabo. El puerto de Motril que agrupa a los de Calahonda y Almuñecar, es uno de los enclaves más significativos, y ya en el siglo XIX, bajo dicha denominación se conocía tanto la ensenada de Calahonda como la rada del Varadero, localizándose ésta a unos tres kilómetros de la capital, en un pequeño barrio de pescadores. ¹⁶

El capítulo de los antecedentes del puerto motrileño, requiere comentar algunos de los proyectos que tuvieron una proyección mayor en el proceso de modernización. ¹⁷ Desde siglos pasados se tienen referencias de la influencia de este enclave, si bien, ceñiremos nuestro estudio al momento en el que comienzan las mejoras de las condiciones naturales de este paraje. ¹⁸

El primer proyecto del puerto de Motril fue ubicado en Calahonda; y sería D. Jaime Moreno, brigadier político y militar de la ciudad, quien redactara en 1804 las líneas básicas de actuación, cuyas obras pretendían ser financiadas con los fondos del arbitrio del medio diezmo del algodón, que le fue concedido a la localidad por Carlos IV en 1801, sin embargo, el traslado del gobernador a la ciudad de Málaga impediría llevarlas a buen término. ¹⁹



Los ingenios de azúcar impulsaron la actividad de la comarca. Azucarera Nuestra Señora del Rosario en Salobreña, construida por D. Joaquín Agrela en 1861.

A finales del siglo XIX la tramitación del expediente del puerto de Calahonda cobra un nuevo impulso, ya que D. Nicolás Orbe concluye la Memoria del proyecto en abril de 1893, aunque inconvenientes económicos y de tipo técnico desecharon definitivamente la ubicación en este punto, y a partir de ese momento Motril comienza a reivindicar la aprobación de una dársena comercial en su playa.

La rada del Varadero recibió la categoría de puerto de interés general de segundo orden en 1882, de tal modo, que al amparo de esta normativa se esboza la construcción de un embarcadero, impulsado por

el movimiento comercial, que para la década 1873-1883 ascendía a 29.000 toneladas anuales, cifra que se elevaría hasta las 39.000 toneladas entre 1899 y 1903. Las dificultades de estas primeras tentativas fueron notorias, los inicios del siglo XX están salpicados de iniciativas que pretenden la realización de las oportu-

¹⁵ Los pormenores de este puerto se abordan en un libro que recoge los rasgos inherentes a su historia. Agradezco la gentileza de uno de los autores D. Julián Maganto que tuvo la amabilidad de enviarme el texto, VV.AA., *El puerto de Motril*, Granada, A.P.A.M., 1996.

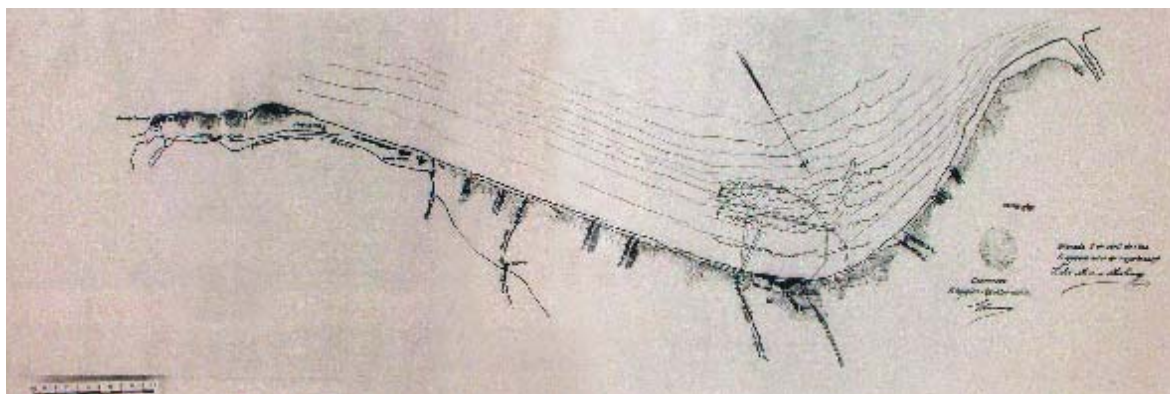
¹⁶ Es interesante conocer la realidad histórica de Motril, para ello consultar entre otras: F. Pérez García, *Motril, pequeña historia y costumbres del siglo XX*, Motril, 1982.

¹⁷ Los siglos anteriores al XIX se han estudiado a fondo por M. Domínguez García; sus trabajos recogen temas genéricos como *Apuntes para una aproximación a la Historia de Motril-1981*; e *Introducción a la Historia de la Comarca Costera Granadina-1982*. Y cuestiones concretas como *Piratería y fortificaciones en la Historia de Motril (siglos XV-XVIII)-1984, así como Historia de la Defensa de Motril (siglos XVI-XVIII)*, 1984.

¹⁸ Para conocer más profundamente la realidad de la costa de Granada ver A. Gómez Becerra y A. Fábregas García, "La costa de Granada. El territorio y la vida marítima. De la prehistoria al Siglo de las Luces", en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit., pp. 31-108.

¹⁹ D.A. López Fernández, "Historia y formación del espacio portuario de Motril", en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit., pp. 124-130.

²⁰ D.A. López Fernández, "Historia y formación del espacio portuario de Motril", en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit., pp.138-151. Destacamos que son muy interesantes las citas de documentos de archivos de la localidad, en los que pueden leerse los escritos y oficios de las diversas autoridades, permitiendo fraguarse una opinión a través de la disposición de documentación original.



Proyecto modificado del Puerto de Motril en 1906. Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

nas obras, que doten a Motril de un puerto con instalaciones adecuadas a su tráfico.²⁰

El Alcalde de la localidad, –D. Joaquín López Atienza–, elevará instancia en 1903 al Ministro de Industria, Comercio y Obras Públicas, en la que expresa la interesante vida industrial de la zona, pues refiere que dispone de... “... , siete grandes fábricas para la elaboración de azúcar y del alcohol, importantes fábricas de abonos, tejidos y harinas y abundantísimos veneros metalúrgico...”,²¹ argumentos que se esgrimen para apoyar las mejoras del recinto portuario.

D. Julio Moreno redactaría en 1904 el que sería proyecto definitivo del puerto, en el que se incluían dos diques, a Poniente de 1.577 metros y a Levante de 574 metros, con una bocana de 160 metros y calados entre 3 y 8 metros, trabajos que fueron presupuestados en algo más de 17 millones de pesetas.²²

Las obras comenzarían en 1907 y sólo dos años más tarde se reformaría el proyecto. A tal efecto, se elegiría para su ubicación la llamada ensenada “El Varadero”, en la playa que se extendía desde la desembocadura del río Guadalfeo hasta el cabo Sacratif. Las mejoras ampliarían la capacidad y calado de la dársena, concluyendo la primera parte en la década de los años veinte, ya que diversos problemas impidieron que los trabajos finalizaran a su debido tiempo. Finalmente, el organismo que llevaría a efecto el proyecto de remodelación sería la Comisión Administrativa del Puerto, creada en 1924, quien daría el espaldarazo definitivo a las obras.²³

Los primeros proyectos que se ponen en marcha, responsabilidad de la Jefatura de Obras Públicas de Granada, se van haciendo realidad pero a menudo sufren retrasos, modificaciones, paralizaciones, hasta que en el año 1928 comienza a ejecutarse las reformas aprobadas anteriormente, que el ingeniero Santa Cruz justificaría en base al movimiento alcanzado por la dársena de Motril.²⁴



En primer plano el dique de Levante en construcción y al fondo el muelle de Costa del Puerto de Motril a principios del siglo XX. Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

²¹ D.A. López Fernández, “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit, p. 140.

²² D.A. López Fernández, “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit, p. 157.

²³ C.A.P.M., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Motril*, Motril, Obras Públicas, 1941, pp. 2-3.

²⁴ C.A.P.M., *Memoria relativa al estado y progreso...*, mem. cit., 1941, pp. 2-7. Y D.A. López Fernández, “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit, pp. 200-238.



Atrache del crucero “Galicia” en el muelle de Costa del Puerto de Motril en 1960.
Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

En estos años empieza la construcción del ferrocarril Dúrcal-Motril, cuya estación quedaría emplazada en la zona de Poniente del puerto, por lo que dadas las deficiencias de instalaciones para acometer la tareas de carga y descarga de los barcos, la Sociedad Anónima Dipor, que era la que venía realizando los trabajos, solicitaría autorización para construir unos embarcaderos que facilitarían el transcurso de las operaciones, abordándose estas iniciativas en los años siguientes.²⁵

La década de los años treinta estaría marcada por la Guerra Civil, y en las Memorias consultadas de esta época se expresan

los continuos bombardeos a los que se ve sometido el puerto, dañando a menudo las casas que se hallaban próximas.²⁶ La posguerra en el conjunto del País y particularmente en Motril, conllevaría un proceso que en todos los órdenes se puede calificar de dificultoso. Destacamos la fecha de 1 de noviembre de 1947, en la que la Comisión Administrativa del Puerto de Motril quedaría extinguida oficialmente, pasando a depender la gestión del Organismo Autónomo de la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos del Estado. En concreto, el de Motril quedaría inscrito en la sección del Grupo de Málaga, Granada y Almería.

La evolución del tráfico de mercancías caminará paralelamente al desarrollo de las instalaciones portuarias, pero todavía en la década de los años setenta adolece del impulso necesario para su ampliación. El relativo olvido de las infraestructuras que demandaba la sociedad motrileña, comenzará a cambiar de signo a partir de 1976, ya que en este año se ejecutará la pavimentación del muelle de Costa, se renovarán las tuberías de aguada y se redactará un proyecto para construir una dársena pesquera.

En 1980 se concreta la prolongación del muelle adosado al dique de Levante en la dársena pesquera y el acondicionamiento parcial del cerramiento del puerto de Motril, culminando en los últimos años con la construcción del muelle de Graneles, el nuevo acceso al puerto por Poniente y la ampliación de la bocana.²⁷

4.3.1.3. Historia reciente de los puertos de la A.P. Almería-Motril

La realidad económica almeriense ha ido evolucionando como lo ha hecho su tráfico comercial, por ello, destacamos que a finales del siglo XX su espacio portuario se ha hecho más complejo. En la actualidad se halla constituido por el puerto matriz de Almería, que comprende varias dársenas, una comercial y otra pesquera, así como una deportiva; en la dársena comercial existen cuatro muelles, alineación del muelle de Ribera que dispone de atraques Ro-Ro.

Los trabajos más recientes han permitido ganar metros al mar, se han ampliado las superficies disponibles, de tal modo que, con el muelle de cierre Ribera-Poniente quedaría configurado definitivamente el fondo Oeste de la dársena comercial. El incremento que en los últimos tiempos ha tenido lugar en el capítulo de pasajeros, ha determinado las actuaciones tendentes a mejo-

²⁵ C.A.P.M., *Memoria relativa al estado y progreso...*, mem. cit., 1941, pp. 3-4.

²⁶ Resaltamos el tono jocoso de la nota cuando dice: “..., si bien los daños no son graves y se reducen a algunos desperfectos en los caminos de servicio y almacenes, colaborando también en esta obra destructora la escuadra que aún tiene peor puntería que sus colegas del aire”. C.A.P.M., *Memoria relativa al estado y progreso...*, mem. cit., 1941, p. 6.

²⁷ Ver D.A. López Fernández, “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit., pp. 113-287. Es muy interesante la semblanza que aporta del ingeniero D. Julio Moreno Martínez, que tanto contribuyó al engrandecimiento del puerto de Motril, pp. 148-167.



Conjunto Portuario de Carboneras, en primer plano el Puerto de Hornos Ibéricos y al fondo Pucarsa, especializado en el tráfico de carbones. Autoridad Portuaria de Almería y Motril.

rar las prestaciones que demandan los viajeros que utilizan el puerto de Almería, como punto desde el que se desplazan a sus lugares de destino.

La estructura básica del puerto de Motril se compone de una dársena comercial y otra pesquera, dentro de la primera es significativa la zona de embarcaciones deportivas, gestionada por el Club Náutico de la localidad.²⁸ Las obras que recientemente han tenido lugar se ubican en

el marco de la mejoras generales del puerto, en el que se ha tratado de ampliar hacia Levante las dotaciones portuarias, creando una nueva dársena y prolongando el dique de abrigo, a fin de conseguir una terminal de descarga de graneles líquidos, que libere al muelle de Levante para la mercancía general.

En los últimos tiempos se ha desarrollado un complejo de producción de cemento en la localidad almeriense de Carboneras. Dejamos constancia de la influencia que ejerció la actividad desarrollada por la Central Térmica, cuyo consumo carbonífero determinaría la creación de *dos puertos especializados*, precisamente para el tráfico de las mercancías mencionadas. El primer puerto que se realizará será el de Hornos Ibéricos, su construcción se aprueba el 26 de abril de 1977, y su apertura al tráfico se llevaría a cabo tres años más tarde. Las obras del puerto de Pucarsa se autorizarán el 21 de abril de 1983, finalizando su estructura en 1985.

El tráfico de cementos se desenvuelve en “Hornos Ibéricos”, mientras que “Pucarsa” acoge el tráfico de carbones, éste último se ha construido y explotado en régimen de concesión administrativa por la Empresa Hisalba. Básicamente referenciamos que los muelles Este y Norte están adosados a sendas alineaciones de un gran dique de abrigo. Es importante reflejar que el puerto de Pucarsa-Endesa se ha construido y explotado por la propia empresa Endesa. Ambos recintos pasarán a depender del puerto de Almería por O.M. de 23 de octubre de 1985.²⁹

La diversidad comercial y los distintos núcleos portuarios que la atienden, ponen de relieve la estrategia de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril por modernizar unas instalaciones, y adaptarlas a las necesidades de unos tráficos que son bien diferenciados.³⁰

En términos comparativos Almería presenta un movimiento, donde lo más destacable son sus líneas regulares Ro-Ro con Melilla y Nador en Marruecos, en el que además de las toneladas que se mueven, el tráfico de pasajeros es uno de los elementos más significados, por ello y porque en los últimos años se vislumbran subidas superiores al 10%, se ha convertido en el segundo puerto peninsular de la Operación Paso del Estrecho, concentrando parte del interés inversor en atender a esta trascendente demanda. Sin olvidar el deseo en orientar el espacio marítimo para que las actividades de ocio, culturales y comerciales se vean relacionadas e integren a la ciudad y su puerto.

²⁸ J. Maganto López, “Retos y perspectivas de futuro del Puerto de Motril”, en VV. AA., *El Puerto de Motril*, op. cit., p. 291.

²⁹ El proceso de puesta en funcionamiento de ambos recintos puede verse en A.J.O.P.A.: Documentación Puerto de Hornos Ibéricos y del Puerto de Pucarsa.

³⁰ Ver Memorias últimos años.



Imagen del Puerto de Almería al atardecer en los albores del siglo XXI. Se observa un buque de pasajeros atracado, y al fondo el faro y el cargadero de minerales. Puertos del Estado.

El puerto de Motril se encuentra actualmente inmerso en un proceso de renovación, a fin de atender adecuadamente a su zona de influencia, que comprende las provincias de Granada, Jaén, Córdoba y parte de Ciudad Real. La orientación de su tráfico principal la conforman los graneles líquidos, los productos petrolíferos y aceites, así como mercancías de carácter general, tanto de importación como de exportación. En Carboneras la especialización es la característica que mejor lo define y los carbones y el “cementos y clinker” los tráficos que principalmente deben atenderse.³¹

4.3.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³²

La descripción del espacio portuario ha supuesto en este caso una labor compleja, al tener que conjugar informaciones de varios organismos. Se han manejado las Memorias editadas por las Juntas de Obras del Puerto de Almería, así como los datos enviados a través de la entidad que gestionaba primitivamente y de manera directa el puerto de Motril.

Los documentos que se han utilizado para el análisis del puerto de Almería son de gran interés, pues la existencia de Memorias de gran antigüedad, va a permitir describir su comercio marítimo en algunos momentos del siglo XIX. La disposición de los datos reflejaba el año económico, esto es, el último semestre del año y el primero del siguiente; así es como se presentan desde 1887-1888 hasta el comienzo del siglo XX; en ellas pueden encontrarse referencias de productos “importados y exportados”, y el dinero recaudado por cada una de las partidas, estos primeros antecedentes son un buen comienzo para conocer el comportamiento de la economía almeriense, desde el punto de vista de su tráfico marítimo. De igual modo, resaltamos la Memoria editada en 1893-1894, que desde el punto de vista cartográfico adjunta unos planos básicos para comprender el estado del recinto en aquel tiempo.³³

La carestía de papel haría que se dejaran de publicar estas fuentes en algunos años de la segunda década del siglo XX,³⁴ si bien, después se presentará una muy interesante relativa a la 1ª Guerra Mundial, así como una Memoria Resumen de esta etapa y los años que la siguen, llegando hasta 1922-23.³⁵

La minuciosidad de la Memoria 1914-1918 permite trazar con gran detalle el capítulo de los principales productos que salen y entran y el movimiento de buques. La Memoria que abarca la coyuntura entre abril de 1939 y 1941 tiene un valor especial, atendiendo al panorama general y a las proce-

³¹ J.A. Amate Rodríguez, “Almería y Motril: notables mejoras”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 70-73.

³² El agradecimiento a las personas que han facilitado la tarea de investigación cobra especial interés en un conjunto de puertos que es ciertamente complejo. El material nos ha llegado a través de D. Julián Maganto, que envió la información relativa al puerto de Motril, y de D. Antonio Bayo Martínez que lo hizo para el puerto de Almería, a ellos muy especialmente quiero expresarles mis más sinceras gracias. También debo destacar a los responsables de las Cámaras de Comercio de Almería y Granada por la gentileza con las que nos han atendido.

³³ Ver J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería durante el año económico de 1893 á 1894*, Almería, Tipografía Fernández de Murcia, 1894, pp. 70 y ss.

³⁴ J.O.P.A., *Memoria de las obras y servicios de esta dirección facultativa...*, mem. cit., 1920, especialmente la “introducción”, s/p.

³⁵ Ver J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería*, (1915/1922-23), Almería, Papelería Sempere, pp. 1-170.

dencias y destinos de las mercancías. El espacio dedicado a las mejoras y remodelaciones portuarias, y las reseñas relativas a los distintos tráficos, dejan trazar la evolución comercial en este tiempo.³⁶

La ausencia de Memorias entre 1942 y 1955 impide elaborar series continuas, si bien, a partir de ahí, estos documentos se publicarán bajo epígrafes que serán comunes a los utilizados en las demás Juntas de Obras, por lo que el tratamiento estadístico se hace menos complicado. En general, se ha dispuesto de datos de buques, pasajeros y pesca, base suficiente para observar la trayectoria de crecimiento del puerto de Almería.³⁷

Las fuentes documentales utilizadas para analizar la historia del puerto de Motril son precisas, desde 1925 se reconoce el perfil de su tráfico, fecha que representa la constitución de la *Comisión Administrativa*. Sobre todo ha sido de gran utilidad la Memoria publicada en 1941, que se redacta tal como figura en su página introductoria: "... en cumplimiento de precepto reglamentario y para dar cuenta del desarrollo y servicios del Puerto de Motril en el período que media desde la organización de la Comisión Administrativa en el año 1925 hasta el 31 de diciembre de 1941". Los datos que se adjuntan y desde luego, su "Breve reseña histórica del Puerto", han ilustrado y configurado los rasgos principales, revelando los pormenores alusivos al proceso de modernización, que se perfila en mejor medida por los planos y fotografías que se acompañan.

Además, se han manejado datos del movimiento de buques y de los productos que se mueven, desde 1925 hasta la fecha en la que se integra en el conjunto de puertos que constituyen la actual Autoridad Portuaria. En este caso, se han abordado las peculiaridades de este recinto gracias al conjunto de investigaciones que se ha publicado recientemente, bajo la denominación de *El Puerto de Motril*, colaborando a esclarecer el pasado y el presente de un enclave singular.

Las últimas décadas se esbozan a partir de los registros de Puertos del Estado, dejando al descubierto la progresión que tiene lugar en los puertos que constituyen la Autoridad Portuaria de Almería-Motril, lo que ha facilitado la comprensión del proceso de especialización seguido por cada uno de los espacios que lo integran: Almería, Motril y Carboneras desde 1989 hasta el año 2000.

4.3.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1843/2000)

La metodología seguida para el análisis del conjunto de puertos que integran la Autoridad Portuaria de Almería-Motril, difiere de otros recintos en los que sólo se alude al comercio que tiene lugar por un único punto de referencia, por ello, se ha elaborado una serie como suma del tráfico del puerto de Almería y de Motril; a partir de ahí, y en función de los datos existentes, se ha puntualizado el que corresponde a éste último.

Las mercancías movidas en los puertos de Almería y Motril se contemplan en el cuadro 1.1 y en los gráficos 1A y 1B. Hacemos hincapié que las cifras hasta 1924 se refieren al movimiento que se efectúa en la capital, y a partir de ahí supone considerar el tráfico de Almería, Carboneras y Motril. El cuadro 1.2 reconoce el período 1925-2000, y traslada el tráfico de mercancías de los puertos de Almería y Carboneras, al que se le anexiona el gráfico 2. Y en el cuadro 1.3 se trata el puerto de Motril en exclusiva, tráfico que se visualiza en el gráfico 3.

La observación de los datos del cuadro 1.1 muestra en los primeros años que el monto global gira en torno a las cien mil toneladas, aunque se aprecia el despegue comercial, que en términos cuantitativos supone la superación de la barrera de las 200.000 toneladas a finales del siglo diecinueve. De esta época solo resaltamos que mientras al principio se trata de un puerto en el que priman los desembarques, luego se llega a un mayor equilibrio entre ambas componentes del tráfico y se inaugura el siglo XX con una proporción abrumadoramente mayor de mercancías embarcadas.

³⁶ J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería...*, mem. cit., 1942, pp 1-140

³⁷ Algunas veces nos hemos encontrado con datos publicados erróneos, realizando las oportunas correcciones que se han trasladado a los cuadros y gráficos que se adjuntan.

Así pues, en las primeras décadas del siglo XX las cifras continúan en esa línea de mayor proporción de salidas, llegando al medio millón de toneladas, reduciéndose el porcentaje de las desembarcadas. En los años previos a la 1ª Guerra Mundial se alcanzan unos registros que manifiestan un comercio al alza, aunque este período bélico traerá consigo oscilaciones de los intercambios comerciales.

Los años veinte muestran en sus comienzos las consecuencias de la crisis post-bélica, y tras un breve paréntesis, de nuevo a partir de 1929 se constata un período de paulatino descenso del tonelaje movido, llegando a su punto de inflexión en 1939. En este momento cambia el signo de la proporción de mercancías que entran y salen, alcanzando un 61,75% las desembarcadas frente a un 38,25% las embarcadas, si bien, sólo sería una coyuntura, pues pronto volverían a predominar estas últimas sobre las primeras, aunque la recuperación del tráfico no tendrá lugar hasta el final de los años cuarenta.

La apertura comercial contemplada en la política económica general se percibe, especialmente del lado de los productos embarcados; dejando traslucir las estadísticas un nivel de tráfico que sube ostensiblemente en las últimas décadas, pasando de los 2 millones de toneladas de promedio en los años sesenta hasta los 8 millones, que representa el total del movimiento de una parte considerable de los años finales del siglo XX.

Los gráficos 1A y 1B reflejan la evolución del tráfico, la tendencia predominante serán las salidas de mercancías, proceso que se altera en los tres últimos años de la serie, en los que se registra un mayor porcentaje de entrada.

El cuadro 1.2 muestra que las mercancías embarcadas superan a las desembarcadas. En los años veinte se incrementa el volumen total, cifras que reflejarán en los siguientes años la inestabilidad propia de una coyuntura compleja a nivel político, dificultades que afectarán a la actividad comercial hasta el fin de la autarquía. A partir de los años sesenta se recupera el volumen de mercancía movida, experimentándose una fase de crecimiento hasta mitad de los años ochenta, observándose fluctuaciones en la proporción de mercancías descargadas y cargadas.

El gráfico 2 ilustra esta realidad, esa interesante alza que se vislumbra de forma especial desde la segunda mitad del siglo XX. Hay que resaltar como a medida que avanzan los años, el puerto de Carboneras pasa a ser el referente en el tráfico total de mercancías, llegando en los últimos tiempos a tener un peso determinante, en el conjunto de puertos que constituyen hoy la Autoridad Portuaria de Almería y Motril.

El cuadro 1.3 y el gráfico 3 traslada el movimiento de mercancías del puerto de Motril, y lo hace atendiendo a la distinción entre cargadas y descargadas y dentro de cada una de ellas por cabotaje y exterior. Se aprecia como ha dejado prácticamente de existir el tráfico de cabotaje en las mercancías embarcadas, mientras que en el capítulo de exterior, aún dentro del bajo nivel en el que se mueve, presenta en los últimos años una tendencia bastante estable. Las mercancías descargadas manifiestan un predominio en el cabotaje, si bien, esta proporción ha perdido vigencia al final de la serie, produciéndose un acercamiento entre ambas modalidades.

En definitiva, los casi dos millones de toneladas de tráfico de mercancías computadas en el año 2000, se reparten de forma casi igualitaria entre el tráfico de cabotaje y exterior. Al acabar el siglo XX el puerto de Motril acapara alrededor del 22% del volumen total de tráfico, respecto del movimiento computado en los puertos que conforman esta Autoridad Portuaria.

4.3.3.1. Principales productos Puerto de Almería (1887/1958) y Puerto de Motril (1927/1987)

Los principales productos siempre es un referente primordial en el análisis de la trayectoria comercial de un puerto, y en este caso, supone contemplar de manera diferenciada a dos núcleos, por lo que se muestra el tráfico para las etapas en las que se ha dispuesto de este detalle, distinguiendo entre Almería y Motril.

Las Memorias utilizadas no siempre albergan registros e incluso a veces los datos se trasladan agrupadamente, tal como se plasman en las estadísticas originales, cuyas lagunas se solventan con cifras ya publicadas, completando las aportadas por la Junta de Obras del Puerto de Almería.

Los principales productos que se han movido en el puerto de Almería en el siglo XIX y en la coyuntura de la 1ª Guerra Mundial son exhaustivos, por ello requiere de algunos comentarios que maticen la forma en la que son presentados los datos.

1. En general, se tendrá en cuenta las partidas que alcancen el millón de kilogramos en alguno de los dos cortes temporales, y cuando el producto o agrupación en algún año no llegue a la cota marcada, se anexiona para observar la evolución comercial.
2. Debe hacerse mención de las uvas, un producto característico del tráfico en Almería, cuyas cifras vienen expresadas por barriles de 1 o 2 arrobas, por lo que se han pasado a kilogramos.³⁸

La cronología que se analiza se traslada en el cuadro 2.1 y en los gráficos 4.1 y 4.2 entre 1887 y 1894. Los grupos que se han conformado para esta primera parte del análisis se refieren a:

- *Aceites*: básicamente recoge la partida que figura con el nombre genérico, y otros epígrafes de escasa cuantía como linaza, etc.
- *Esparto*: apartado que goza de un gran interés en el capítulo que se comercializa “en rama”, computándose también el que aparece con la denominación de “obrado”.
- *Hierro*: es un conjunto que recoge el llamado “hierro en barra y otros”, así como en “lingotes”, aunque el peso específico recae en el primero.
- *Maderas, leña y flejes*: agrupación que contempla esos epígrafes, destacando la “madera de pino”.
- *Vinos y bebidas*: es un grupo que presenta una gran cantidad de elementos, entre los que se citan los vinos, que gozan de una especial significación, y otras bebidas como ron, licores, “alcohol” y “aguas minerales”.

En la segunda etapa se indican algunas particularidades para el período 1914-1918, que pueden observarse en el cuadro 2.2 y en los gráficos 5.1 y 5.2, entre ellas, citar que las hortalizas van adquiriendo notoriedad comercial, si bien, no puede conocerse las partidas que la integran. Además, al grupo de maderas se le añade “aros de madera”, aunque en algunos años disponen de una cifra que sobrepasa el millón de kilogramos. Los criterios de especificación unitaria no permiten elaborar un grupo para los envases, ya que a veces se presentan en “barriles”, sin poder conocer su peso en kilogramos, aunque tienen su relieve, anexionándose a los grupos ya mencionados los siguientes:

- *Ladrillos y loza*: es una agrupación que mantiene una gran cantidad de apartados, la denominación la recibe por ser ambos productos representativos del grupo, pero se presentan otras tales como losetas, “ladrillos refractarios”, etc.
- *Pescados y conservas*: alberga a los dos componentes, en el grupo de pescados figuran especialmente el “bacalao” así como las “sardinias”, también aporta las conservas en general, otras veces se añaden los epígrafes de “pescado seco”, etc., pero de todas ellas es el bacalao la más representativa.
- *Tejidos y trapos*: dispondrá de una mayor presencia el apartado de tejidos.

La propia descripción de los grupos ya orienta acerca de cual es el tráfico más característico, pero si atendemos a las cifras que ilustran el cuadro 2.1, se concretará el movimiento comercial de

³⁸ Para ello se ha utilizado la fórmula de conversión de 1 = 14Kg y 2 = 27Kg, que viene expresada en la Memoria consultada.

los productos tradicionales de la economía de la provincia, entre ellos, debe citarse a los “minerales ferruginosos”, también se reconoce un interés al azufre, pues regularmente figura como capítulo en las cargadas.

Ahora bien, los grandes referentes mercantiles han sido el esparto y las uvas, producciones que claramente descubren una realidad mercantil que se apoya tradicionalmente en estos elementos. De igual modo, el carbón mineral constituye un componente básico de las entradas por el puerto, representante de una de las principales fuentes de energía.³⁹

En las Memorias aparecen otras partidas aunque no gozan de interés suficiente para formar parte de la serie, entre ellas se citan en las entradas el azúcar y afrecho; en los pescados el bacalao y la sardina, y también el cemento y petróleo. En las salidas destacarían las patatas y las naranjas.

Los gráficos 4.1 y 4.2 sintetizan la etapa analizada, mostrando las mercancías que en mayor medida han sido movidas a través del puerto almeriense, para algunos años del siglo XIX. Resaltar que es similar la cuantía que alcanzan las entradas y salidas y la distinción de los productos más característicos de la economía del lugar, las uvas, el esparto y los minerales ferruginosos en el capítulo de las cargadas y carbones y harinas en el apartado de las descargadas.

El haber dispuesto de registros para la coyuntura crítica de la 1ª Guerra Mundial, supone poder conocer el tráfico principal en unos años difíciles para el conjunto de la Nación, dando traslado de la información en el cuadro 2.2 y en los gráficos 5.1 y 5.2.

El proceso de modernización económica puede vislumbrarse, pues es notorio el incremento del tráfico de los productos que ya en el siglo XIX se conocían como clásicos, el mineral de hierro alcanza unas cotas de explotación, que se traduce en una subida sustancial del monto total de tráfico gracias al aporte de esta partida. Y los registros concernientes al esparto y la uva dejan traslucir esa continuidad en el tráfico, desde que se tiene constancia de los productos que más se mueven en el puerto. En las entradas sí que se advierte un mayor impacto de la crisis que se deriva de la 1ª Guerra Mundial, por ello se observa una bajada muy acusada de los carbones que entran al puerto de Almería; también se resentirán los abonos y en algunos años las harinas.

Los gráficos 5.1 y 5.2 plasmarán resumidamente la etapa bélica, predominando de manera abrumadora las salidas de productos, dejando constancia de nuevo del mineral de hierro, que acapara casi el 80% del tráfico de salida, las uvas, que le siguen con un 10% y el esparto, ya con una proporción mucho más pequeña, que se cuantifica en un 2%. Desde la vertiente de las mercancías descargadas, sobresale especialmente el carbón mineral, que se cifra en un 25% sobre el total en este período.

Una valoración de las repercusiones del conflicto a escala internacional se recoge en la Memoria que refleja esta coyuntura, expresando las siguientes consideraciones:

“La nefasta guerra terminó y aunque no es posible, que súbitamente surja potente el tráfico, comienzan a notarse los beneficiosos efectos de la deseada paz, y se puede concebir las fundadas esperanzas, no solo de volver a los tiempos antiguos, sino de andar nuevos y seguros pasos en el progreso de los pueblos, y por ende en los intereses materiales de este Puerto”.⁴⁰

En este tiempo las exportaciones no se resienten, mientras que las importaciones sí que disminuyen, ya que las necesidades de materias primas de los países beligerantes para abastecer su “economía de guerra”, y el propio desabastecimiento de productos naturales, son determinantes para que estos mercados sean atendidos desde el puerto de Almería, aunque con las dificultades propias del momento histórico.

³⁹ Ver noticias relativas a la importancia de la uva en la economía de Almería en D. Gómez Díaz, “Introducción a las industrias de consumo en la Historia Económica Almeriense”, en J.M. Martínez López y N. Yuste Rosell (Edit) *Sociedad y Espacio Geográfico*, Almería, Universidad de Almería, 1994, pp. 294-324. En cuanto al esparto consultar del mismo autor: *El esparto en la economía almeriense. Industria doméstica y comercio, 1750-1863*, Almería, Gráficas Ediciones, 1985.

⁴⁰ Notas introductorias de J.O.P.A., *Memoria de las obras y servicios de esta dirección facultativa...*, mem. cit., 1920.

Unas breves pero ilustrativas referencias recogidas en el cuadro 2.3 y en el gráfico 6, muestran los datos alusivos a la etapa que va desde 1919 a 1923. En los años posteriores a la 1ª Guerra Mundial se aprecian los productos que se mueven y siguen figurando con carácter preferente las exportaciones del mineral de hierro.

El capítulo de la comercialización de las frutas, referidas fundamentalmente a la uva, dejará de manifiesto la necesaria búsqueda de otros mercados, ya que la llamada “mosca mediterránea” cerrará el americano, y la producción que es cuantitativamente tan importante, habrá de ser colocada en otros países, a tal fin, se abren vías de comercialización en el Norte de Europa, Noruega, Suecia y Dinamarca, y en el caso de América del Sur los nuevos horizontes comerciales se ciñen a países como Costa Rica, Brasil y Argentina.⁴¹

Las cifras del tráfico principal en el período 1939-1941 se han trasladado al cuadro 2.4 y a los gráficos 7.1 y 7.2. A simple vista se observa, que la cuantía global es muy inferior a las que hemos visto en los gráficos anteriores. Se sigue manteniendo el predominio de los productos típicos de la economía de Almería, mineral, esparto y uva; si bien, en 1939 se percibe una de las posibles excepciones pues el monto de las salidas de mercancías es menor, aspecto éste que podemos considerar coherente por lo que representa este tiempo histórico.

A través de las referencias que se conocen de los puertos que mayor contacto tienen con Almería, se complementan los matices del tráfico principal, por ello, fijaremos ahora la atención en conocer procedencias y destinos. La uva sale muy habitualmente a los puertos ingleses, Liverpool, Londres y Bristol, y también se citan Oslo, Lisboa, Gotemburg, Casablanca, etc. y en los puertos nacionales figura entre otros Barcelona.

El esparto sale al exterior a Bristol, y a nivel nacional se recogen como destinos habituales Bilbao, Barcelona, Málaga y Pasajes siguiendo la ruta vía Melilla. El mineral, otro de los exponentes más claros de la economía de la localidad y desde el punto de vista cuantitativo la mercancía de mayor movimiento en el puerto, saldrá a numerosos recintos, acompañando al esparto en los embarques que se llevan a efecto con los puertos ingleses, mencionándose con frecuencia a Barrow in Furness.

En las entradas sobresalen especialmente los carbones, que vienen de las cuencas carboníferas de Avilés y San Estaban de Pravia, y en general del Norte de España.⁴²

El cuadro 2.5 y el gráfico 8 recoge información del período 1940-1958, y se hace, atendiendo a una clasificación ya más acorde con los principios actuales de presentación de las cifras de tráfico. Los graneles sólidos representan el apartado más destacado, siendo las frutas, especialmente uvas y naranjas, los productos que se exportan con mayor valor de mercado. En esta época el tráfico de cabotaje alcanza gran significación y, además de procurar el abastecimiento de la ciudad y su *hinterland*, es una importante fuente de salida para las materias primas a las regiones industrializadas. En cuanto al tráfico exterior, se importan materias primas y productos alimenticios y se exportan carbón, abonos y bienes de equipo.

Habría que resaltar que el progresivo aumento de los combustibles líquidos es consecuencia del mayor grado de motorización, y sobre todo, lo será a partir del año 1958, fecha en la que entra en servicio la Central Térmica de Almería.

El espectacular alza de los graneles sólidos por instalación especial, implica poner de relieve la baja situación de la que se parte, por lo que el crecimiento tiene lugar a un ritmo muy superior al que se produciría en condiciones normales.

El análisis del puerto de Motril requiere detenernos en los gráficos 9.1 y 9.2, pues especifican su tráfico principal, así como los porcentajes que representan los principales productos movidos en el puerto en dos períodos de tiempo. Así, en la primera etapa circunscrita a 1927-1948, el carbón polariza casi las tres cuartas partes del volumen de mercancías movidas. En la segunda etapa, alusiva al período 1961-1987, se constata que desde los años sesenta existe un cambio de tendencia en las fuentes energéticas y es el petróleo quién ahora acapara el mayor volumen de movimiento. El cemento goza de una presencia y con el mineral de hierro alcanzan cifras que tienen un relieve en el conjunto del tráfico.

⁴¹ A. García Lorca, *El puerto de Almería*, op. cit., pp. 159-160.

⁴² Ver J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería...*, mem., cit., 1942.

Se ha recogido en el cuadro 2.6 y en el gráfico 10 el tráfico de mercancías según su presentación en el puerto de Motril para el período 1951-1987. Los datos ponen de manifiesto el crecimiento significativo de los graneles líquidos desde los años sesenta, alza que progresivamente iguala al volumen de graneles sólidos, permaneciendo la mercancía general en un nivel inferior.

En términos genéricos, podríamos decir que en pleno siglo XX se continuaba como en la centuria anterior, dando salida al mineral de hierro de la sierra de Lújar, mientras que “los frutales y los vinos” representaban junto al azúcar los productos principales de un interesante comercio de cabotaje, que deja de ser significativo desde el tiempo en el que se constituye la Comisión Administrativa. En estos años serán los abonos, carbones y cementos los elementos que figuren con una mayor regularidad comercial, y a partir de la década de los años sesenta son mercancías de gran movimiento el mineral de hierro y muy especialmente los productos petrolíferos, que mantienen desde 1970 hasta el final de la serie un tráfico relevante.⁴³

Entre 1970 y 1980 se abre un período de estabilización, rondando cifras que se aproximan en algunos años e incluso sobrepasan el medio millón de toneladas. Lógicamente, la evolución en el tráfico camina al unísono del desarrollo de las instalaciones portuarias, y ello trae consigo que desde 1987 se supere el millón de toneladas y a fines del siglo XX se aproximen a los dos millones de toneladas.⁴⁴

4.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 11.1 y 11.2 a 15.1 y 15.2 recogen el tráfico exterior de mercancías, en los puertos de la A.P. Almería-Motril en las tres últimas décadas del siglo XX.

El capítulo importador se comporta en los años setenta con un predominio de los “abonos naturales y artificiales” seguidos de las “maderas y corcho”, para ser posteriormente el “carbón y coque de petróleo” la agrupación que acapare el tráfico de mercancías, que entra del exterior en la década de los años ochenta y noventa.

Las salidas al extranjero hasta mediados de los noventa se encuentran marcadas por un rasgo, el descenso en la tendencia comercial que muestra un producto de gran relieve, nos estamos refiriendo al “mineral de hierro”, a continuación le siguen en interés el “cemento y clinker”, y con cierta importancia se encuentran los “materiales de construcción” en los primeros años de la década de los noventa.

El tráfico relativo a la partida “mineral de hierro” en el último quinquenio, se sustituirá por el epígrafe “otros minerales y residuos metálicos”, y lo que antes era mineral de hierro, se escinde ahora en lo que es estrictamente este mineral y otros, de tal forma que en realidad lo que se contempla es un cambio en la configuración estadística de los datos.

En cualquier caso, puede afirmarse que se está en presencia de un proceso de especialización en la tipología de productos que se mueven, así como una evolución del tráfico exterior, pues del predominio de las exportaciones se pasará en los últimos años a mantener una tónica diferente, con valores similares en los embarques y desembarques y, además, con una tendencia a que sea la importación la que gane protagonismo.

4.3.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1843/2000)

La trayectoria de la navegación a vapor y a vela en el puerto de Almería se observará en algunos años del siglo XIX y para el siglo XX abarcará desde los comienzos hasta los años sesenta, aunque con lagunas informativas relativas a los años veinte y cuarenta, detalles que conformarán el cuadro 3.1.

⁴³ Referencias tomadas de los datos enviados por D. Julián Maganto, relativos al movimiento comercial del núcleo portuario de Motril en los años en los que era gestionado por la Comisión Administrativa. También puede verse en D.A. López Fernández, “Historia y formación del espacio portuario de Motril”, en VV.AA., *El Puerto de Motril*, op. cit, pp. 114 y 265.

⁴⁴ Ver datos de Tráfico del puerto de Motril en cuadro 1.3, así como las Memorias de los últimos años.

La primera referencia data de 1843 y su valor indica, si se compara con los datos de fines del XIX, que el número total de buques es bastante estable. Los registros correspondientes al siglo XX siguen expresando esa continuidad, con la salvedad de los años bélicos y post-bélicos en los que la serie se distorsiona, regularidad que quizás responda a un tipo de tráfico poco sometido a coyunturas, como el movimiento del mineral de hierro.

Es significativo el equilibrio que guardan ambas clases de navegación en las referencias iniciales, situación que va a adquirir nuevas formas al representar una sustancial ventaja la navegación a vapor, en los años correspondientes a la última década del siglo XIX, llegándose en 1900 a subir paulatinamente el porcentaje de los barcos que entran y salen de la Bahía de Almería, y ya con la 1ª Guerra Mundial se anulará la participación de la navegación a vela.

El movimiento de buques en estos primeros apuntes deja al descubierto un comercio, que utiliza el velero para trasladar los recursos que acceden al puerto desde otras localidades del interior, para ser reexpedidos a otros espacios, lo que puede interpretarse como el mantenimiento de un *hinterland* marítimo costero, ante la incapacidad de articularse por otras vías terrestres.⁴⁵

En la década de los años treinta constatamos la debilidad comercial, a tenor de la progresiva reducción del tráfico de buques, cuya mínima expresión corresponde a los momentos álgidos de la Guerra Civil. Curiosamente, como en otros puertos, la crisis postbélica afectará a la navegación, recuperándose temporalmente un tráfico comercial que utiliza la vela en el transporte marítimo. Obsérvese como en los primeros años de la década de los cincuenta los porcentajes que alcanza la navegación a vela superan el 40%.

El movimiento de buques en el puerto de Motril se trasladará al cuadro 3.2, circunscrito a la etapa que media entre los años 1928-1961. Resaltar como el número total no experimenta grandes oscilaciones, salvo en los años bélicos, lo que pone de manifiesto un tráfico estable y consolidado. El Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.) puede conocerse, y se han elaborado el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y Carga Media del Buque (C.M.B.), dejando constancia de los ciclos en los que por diversas causas se perturba la tendencia del tonelaje movido, con repercusiones en estas variables y en general en el tráfico del puerto.

En el cuadro 3.3 y en los gráficos 16 y 17 se presenta la información relativa al período 1931-2000, con la salvedad de los años cuarenta que carecemos de información, mostrando los rasgos principales relacionados con el movimiento de buques en los puertos que conforman hoy la A.P. de Almería y Motril. Una primera aproximación a las cifras revela la estabilidad numérica, que sigue estando en torno a algo más de mil unidades, apreciándose un destacado incremento en la última década que se analiza.

Las Toneladas de Registro Bruto es un indicador que conocemos desde 1962, cuya evolución confirma un alza paulatina a lo largo de los años, sin embargo, en el último quinquenio este crecimiento pasa a ser considerable, triplicándose el valor de este ratio e incidiendo en el crecimiento del Tamaño Medio del Buque.

La subida en la Carga Media del Buque tendrá lugar hasta mitad de los años ochenta, en la que se inicia un descenso acusado que coincide con el aumento en el número de buques, mientras que el total de toneladas movidas mantienen unas cifras con algunas oscilaciones, pero en general se cuantifican en torno a los 8 millones.

4.3.5. PASAJEROS (1883/2000)

La situación geoestratégica del puerto de Almería ha influido en el tipo de viajeros que han utilizado las infraestructuras portuarias como medio para el transporte. La proximidad al continente africano sin duda ha determinado el gran uso que tienen sus instalaciones, especialmente en épocas recientes y en determinados momentos del año.

⁴⁵ A. García Lorca, *El Puerto de Almería*, op. cit., p. 150.

El tráfico de pasajeros ha pasado por diversas etapas desde mediados del siglo XIX al día de hoy, que se relacionan en el cuadro 4. En los primeros tiempos las cifras indicaban una demanda de viajes de cierta consideración para aquellas fechas, fruto del aislamiento que la localidad tenía respecto del interior peninsular, y por el carácter que le confería ser zona de emigración. Los pasajeros se dirigían preferentemente al Norte de África, especialmente Argelia y también existía una emigración que tenía como destino Argentina.⁴⁶

La Guerra Civil marcaría un freno en este tráfico, pues quedaría interrumpido este servicio hasta 1947, fecha en la que se restablece la línea con Melilla, que por otra parte canalizaba en los años cincuenta el 90% del tráfico de pasajeros.⁴⁷

A partir de 1965 es cuando las cifras reflejan una cierta continuidad en el crecimiento de viajeros, consolidándose una situación que sigue manteniendo ese carácter de puerto de tránsito estacional, de emigrantes que proceden de Europa y retornan cada año a sus países de origen, para luego repetir esta operación cuando el período vacacional ha concluido. Esta puerta de entrada a África es utilizada, sobre todo, por argelinos y magrebíes, compartiendo este tráfico con los otros puertos del Sur del Mediterráneo, que son Málaga y Algeciras.

Una valoración de las cifras permite trazar una evolución muy positiva, que se concreta a lo largo de la década de los setenta, ya que desde 1959 a 1974 se ha multiplicado por diez el número de pasajeros. A esta situación contribuiría la renovación de la flota y el aumento en el número de viajes que se realizan.

El tráfico de pasajeros hasta la década de los años noventa era mayoritariamente el transportado por la línea regular a Melilla, sin embargo, a partir de este momento está consolidándose el movimiento que generan los cruceros turísticos, haciendo mención especial de la línea de ferry con Nador, ejerciendo ambos una positiva influencia en el trascendente incremento del número de viajeros en los últimos años.



4.3.6. PESCA (1940-1962)

Los datos estadísticos del volumen de capturas canalizados a través de las instalaciones de Almería y Motril, reflejan un aumento de las toneladas de pescado que se extraen del entorno. Las mejoras de las vías de comunicación afectarán a este tipo de comercio, al perfeccionar las redes de distribución terrestres.

El cuadro 5 presentará los datos que muestran las variaciones coyunturales y la evolución de un tráfico que se encuentra determinado por la política pesquera y por los conflictos con Marruecos, cuyos intereses son evidentemente contrapuestos a los de la flota almeriense que faena en la zona. Las cifras muestran que si el total de kilogramos aumenta, en mayor proporción lo hace el valor que toma en primera venta, ya que se pasa de los 6 millones de pesetas en los años cuarenta a los 100 millones a principios de los años sesenta.

Los últimos apuntes señalan un aumento del valor extraordinario, debido a que ciertas especies se demandan por la sociedad como artículos de lujo, alterando los niveles económicos de rentabilidad del conjunto de la pesca. En general, ha de hablarse de la importancia que han tenido en el sector las mejoras tecnológicas de la refrigeración que, como en el resto de puertos, mantienen una estrecha conexión con el monto global de facturación de la actividad pesquera.

4.3.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Las tablas 1 a 5 participan el resumen de las variables más significativas en los últimos cuarenta años. La tabla 1 muestra el tráfico total y el detalle correspondiente al cabotaje y exterior, apreciándose

⁴⁶ Ver M.E. Cozar Valero, *La emigración exterior de Almería*, Granada, Servicio Publicaciones Universidad de Granada, 1984, pp. 85-87.

⁴⁷ A. García Lorca, *El Puerto de Almería*, op. cit., p. 167.

se como hasta mitad de la década de los años ochenta, el apartado de cabotaje tendría mayor peso específico que el exterior, sin embargo, a partir de esa fecha, el movimiento de mercancías en régimen de exterior ha ido creciendo, hasta alcanzar unos valores que triplican al cabotaje.

La tabla 2 recogerá el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas en el tráfico exterior, indicando un claro predominio de las exportaciones, si bien, es un proceso que se ha visto alterado en los últimos tres años del siglo XX, en los que ha pasado a ser más relevante el volumen de las importaciones, quizás influenciado por las mejoras de las comunicaciones, que hacen que esta zona no tenga el aislamiento viario del que siempre fue partícipe.

El volumen de mercancías movidas atendiendo a su presentación se contempla en la tabla 3, en la que se pone de manifiesto el predominio del tráfico de graneles sólidos, gracias al tipo de producto que principalmente se mueve.

La tabla 4 atiende al volumen de pesca fresca, en el que queda constancia como, tras aumentar el volumen total de capturas hasta la mitad de la década de los años ochenta, tiene lugar un descenso acusado desde ese momento hasta el año 2000, lo que ha hecho que el total computado al final de la serie, se encuentre en torno a un tercio de lo que registraba en el año 1983.

Los indicadores de pasajeros, buques y Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) se plasman en la tabla 5. En los últimos seis o siete años del siglo XX se percibe como nota común un incremento significativo, de forma muy especial en lo que se refiere al número de pasajeros y a las T.R.B.

4.3.8. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE ALMERÍA-MOTRIL (1989-2000)

El cuadro 6 dará traslado del detalle informativo de los datos más significativos de los recintos que constituyen la Autoridad Portuaria de Almería-Motril. El período que abarca es desde 1989 al año 2000.

Los puertos presentan un movimiento de mercancías con un predominio de los graneles sólidos. En este sentido, Motril siempre ha dispuesto de un menor relieve en el volumen total, sin embargo, ha sido el referente en los graneles líquidos, siendo en la actualidad quien lo polariza debido a la trascendencia de los productos refinados del petróleo, fundamentalmente gasolina y combustibles para la factoría Campsa y asfalto, así como el tráfico de melaza, por lo que se refiere al resto de graneles líquidos.

El tráfico de graneles sólidos se ha repartido prioritariamente entre Almería y Carboneras, y mientras que en los primeros años contemplados se partía de una situación, en la que existía un ligero predominio del puerto de Almería en cuanto al volumen de tráfico, se ha asistido progresivamente a una evolución, hasta convertir al puerto de Carboneras en el núcleo que canaliza este tipo de mercancía, alcanzando en el año 2000 alrededor del 70% sobre el total. A ello contribuye de manera determinante las importaciones de carbón para la Central Térmica de Carboneras. De esta forma el puerto de Almería quedará como el de mayor volumen en el tráfico de mercancía general, con productos como la sémola ensacada, pasta de madera, productos siderúrgicos, bobinas y perfiles.

Los aspectos enunciados permiten puntualizar que, cada uno de los puertos analizados desempeñan una función comercial circunscrita a un tipo de tráfico, y si para el año 2000 Almería concentra alrededor del 70% de la mercancía general, Carboneras llega a mover aproximadamente un 70%, en este caso de graneles sólidos, mientras que Motril está muy cerca de polarizar la totalidad de los graneles líquidos, prácticamente el 100%. Lo que supone hacer hincapié en uno de los rasgos que definen el conjunto de puertos que conforman actualmente la A.P. Almería-Motril, la gran especialización que presenta cada uno de los núcleos portuarios.

La cifra global de movimiento se cifra en el año 2000 en casi nueve millones, con independencia de la forma de presentación de las mercancías, concluyéndose el siglo XX con una participación que representa para el puerto de Carboneras aproximadamente un 60% del total, y el 40% restante se lo reparten a partes iguales los enclaves de Almería y Motril.

La conjunción de intereses tan variados de los puertos que constituyen la Autoridad Portuaria de Almería y Motril, dejan al descubierto una política que incentiva en cada uno sus tráficos más característicos, para ello se encuentran en ejecución obras que amplíen y mejoren la calidad de los servicios que prestan, erigiéndose en un referente primordial en la fachada Sur mediterránea.

REGISTRO DE MEMORIAS

Almería: 1887-1888, 1891-1892, 1893-1894, 1914, 1915-1918, 1915-1922/1923, 1939-1941, 1958-2000 (Anuales)

Motril: 1941.

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.apalmeriamotril.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.A.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Almería.

C.O.C.I.N.G.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Granada.

J.O.P.A.- Junta de Obras del Puerto de Almería.

A.P.A.M.- Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

C.A.P.M.- Comisión Administrativa del Puerto de Motril.



Infografía del Puerto de Almería. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Almería-Motril (1843/2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1843	36.834	54.468	91.302	1934			444.495
1844	68.524	58.980	127.504	1935			631.379
1883	47.280	52.087	99.367	1936			357.866
1884	47.669	59.620	107.289	1937			77.030
1986	46.641	28.988	75.629	1938			171.533
1987	58.918	39.416	98.334	1939	42.733	83.040	125.773
1988	58.787	37.324	96.111	1940	114.233	116.493	230.726
1989	49.422	52.394	101.816	1941	161.674	100.052	261.726
1990	43.774	40.097	83.871	1942	175.311	102.736	278.047
1892	48.514	48.902	97.416	1943	188.433	116.752	305.185
1893	34.870	64.059	98.929	1944	150.275	110.465	260.740
1894	48.167	78.028	126.195	1945	161.210	123.705	284.915
1895	42.126	65.712	107.838	1946	253.544	131.092	384.636
1896	77.908	57.421	135.329	1947	269.480	131.806	401.286
1898	124.319	61.436	185.755	1948	403.590	146.298	549.888
1899	156.973	58.249	215.222	1949	434.690	124.480	559.170
1900	290.777	98.077	388.854	1950	429.360	135.880	565.240
1901	238.066	79.771	317.837	1951			729.120
1902	289.518	82.538	372.056	1952			774.921
1903	336.620	119.678	456.298	1953			652.370
1904			400.000	1954			660.830
1905			466.000	1955			765.863
1906			534.000	1956			875.882
1907	424.658	94.044	518.702	1957			949.340
1908			465.000	1958	634.065	302.679	936.744
1909			471.000	1959	958.828	349.745	1.308.573
1910			535.000	1960	951.272	335.443	1.286.715
1911	474.589	80.340	554.929	1961	1.080.696	363.183	1.443.879
1912	421.318	134.023	555.341	1962	1.015.219	381.005	1.396.224
1913			629.000	1963	882.744	465.672	1.348.416
1914	337.301	106.953	444.254	1964	1.044.271	535.794	1.580.065
1915	306.463	45.314	351.777	1965	1.449.863	565.625	2.015.488
1916	317.751	51.873	369.624	1966	1.258.882	515.629	1.774.511
1917	404.917	43.160	448.077	1967	1.404.941	479.709	1.884.650
1918	378.387	37.494	415.881	1968	2.018.193	503.753	2.521.946
1919	395.852	35.871	431.723	1969	2.188.319	615.360	2.803.679
1920	293.569	26.703	320.272	1970	2.227.276	615.216	2.842.492
1921	76.152	36.510	112.662	1971	2.314.121	598.331	2.912.452
1922	104.518	41.525	146.043	1972	2.525.363	737.657	3.263.020
1923			126.000	1973	2.231.231	794.157	3.025.388
1924			521.000	1974	3.056.755	865.671	3.922.426
1925			538.300	1975	2.341.462	781.672	3.123.134
1926			563.787	1976	2.473.647	893.270	3.366.917
1927			668.513	1977	3.227.353	847.544	4.074.897
1928			707.148	1978	3.906.923	902.886	4.809.809
1929	687.204	232.399	919.603	1979	4.230.833	856.761	5.087.594
1930	511.912	216.143	728.055	1980	4.168.763	880.869	5.049.632
1931	376.771	205.405	582.176	1981	4.152.821	845.924	4.998.745
1932	225.739	168.448	394.187	1982	4.107.301	959.037	5.066.338
1933			389.443	1983	4.382.655	906.343	5.288.998

Fuente: PUERTOS DE ALMERÍA Y MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1924 los datos sólo se refieren al puerto de Almería. A partir de 1925 figuran los de la A.P. de Almería-Motril, compuesta por los puertos de Almería, Carboneras y Motril.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Almería-Motril (1843/2000) Toneladas (Continuación)

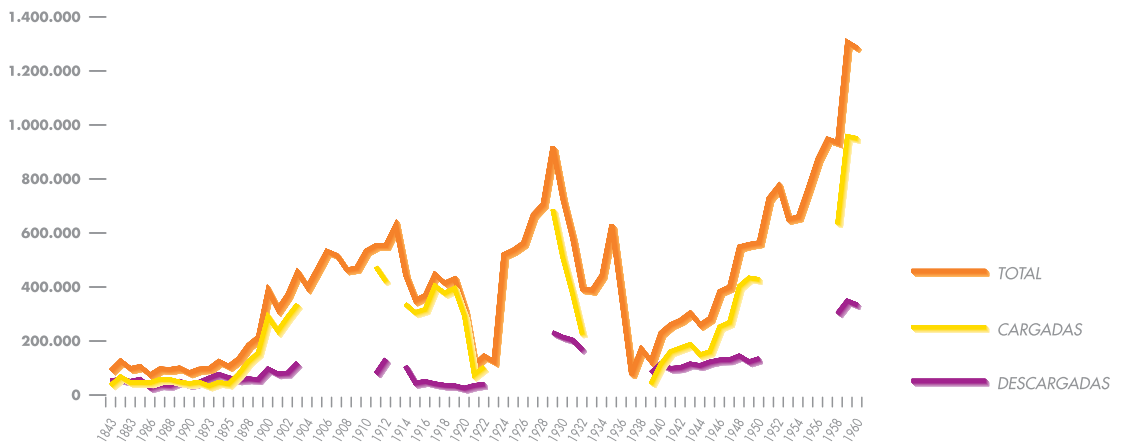
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1984	5.395.250	1.191.358	6.586.608	1993	5.144.383	3.120.333	8.264.716
1985	6.643.258	1.706.088	8.349.346	1994	4.908.012	2.718.030	7.626.042
1986	6.371.025	2.202.301	8.573.326	1995	5.145.063	3.599.611	8.744.674
1987	6.748.915	1.925.324	8.674.239	1996	4.800.106	2.962.768	7.762.874
1988	6.339.330	2.598.024	8.937.354	1997	3.802.489	2.123.909	5.926.398
1989	5.817.619	2.600.278	8.417.897	1998	3.480.819	4.505.743	7.986.562
1990	5.255.840	2.635.533	7.891.373	1999	3.529.454	5.244.789	8.774.243
1991	5.917.413	3.050.429	8.967.842	2000	3.590.286	5.284.266	8.874.552
1992	5.104.738	3.398.833	8.503.571				

Fuente: PUERTOS DE ALMERÍA Y MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1924 los datos sólo se refieren al puerto de Almería. A partir de 1925 figuran los de la A.P. de Almería-Motril, compuesta por los puertos de Almería, Carboneras y Motril.

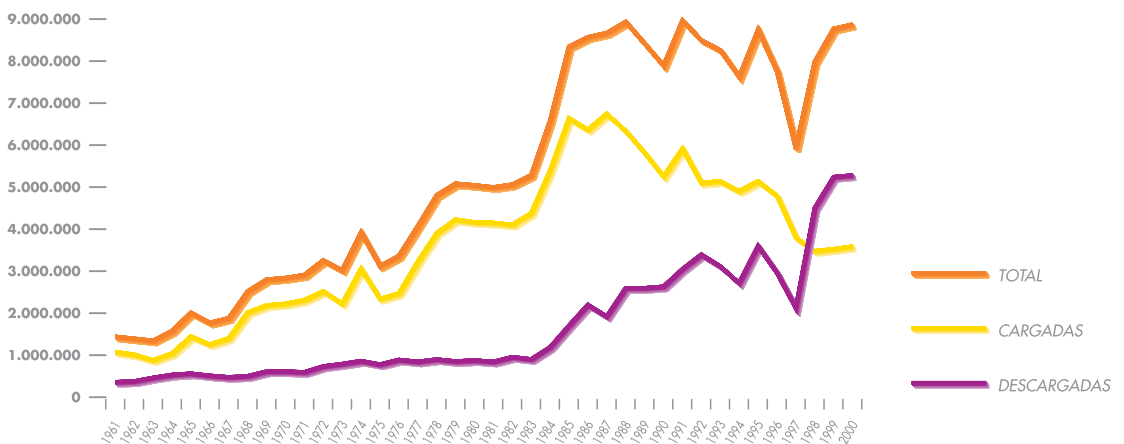
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Almería-Motril (1843/1960)



Fuente: Cuadro 1.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Almería-Motril (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.1.

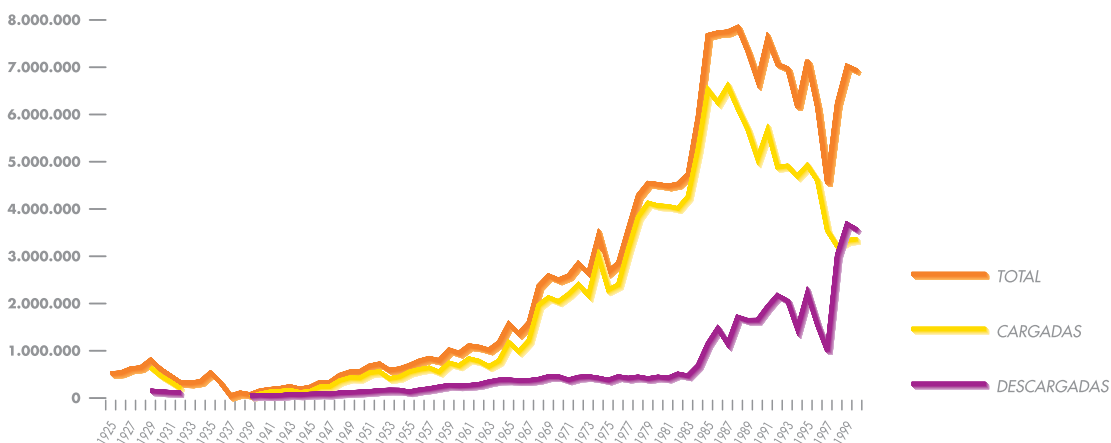
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías Puertos de Almería y Carboneras (1925-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1925			526.000	1963	674.325	351.542	1.025.867
1926			542.000	1964	790.211	389.753	1.179.964
1927			628.000	1965	1.183.150	392.921	1.576.071
1928			651.000	1966	992.000	377.547	1.369.547
1929	651.910	160.354	812.264	1967	1.216.962	379.901	1.596.863
1930	476.197	142.181	618.378	1968	1.969.843	406.065	2.375.908
1931	349.469	129.640	479.109	1969	2.132.011	463.330	2.595.341
1932	212.982	122.350	335.332	1970	2.047.476	461.264	2.508.740
1933			327.000	1971	2.201.933	392.060	2.593.993
1934			358.000	1972	2.408.294	449.434	2.857.728
1935			539.000	1973	2.175.101	463.226	2.638.327
1936			331.000	1974	3.004.911	431.877	3.436.788
1937			53.000	1975	2.292.714	387.494	2.680.208
1938			118.000	1976	2.401.157	461.492	2.862.649
1939	31.429	50.907	82.336	1977	3.155.628	428.613	3.584.241
1940	94.991	66.844	161.835	1978	3.836.886	455.254	4.292.140
1941	137.229	55.800	193.029	1979	4.134.263	419.374	4.553.637
1942	149.970	62.580	212.550	1980	4.075.957	453.836	4.529.793
1943	170.830	81.650	252.480	1981	4.063.114	430.796	4.493.910
1944	126.600	74.900	201.500	1982	4.018.591	518.484	4.537.075
1945	145.680	91.000	236.680	1983	4.264.627	477.624	4.742.251
1946	242.050	96.870	338.920	1984	5.260.586	689.786	5.950.372
1947	248.410	93.340	341.750	1985	6.527.025	1.155.606	7.682.631
1948	373.330	116.440	489.770	1986	6.257.184	1.479.621	7.736.805
1949	434.690	124.480	559.170	1987	6.607.821	1.148.622	7.756.443
1950	429.360	135.880	565.240	1988	6.129.439	1.721.563	7.851.002
1951	539.700	147.580	687.280	1989	5.688.869	1.653.360	7.342.229
1952	564.930	166.980	731.910	1990	5.063.920	1.656.626	6.720.546
1953	420.000	178.100	598.100	1991	5.670.394	1.938.447	7.608.841
1954	451.430	175.070	626.500	1992	4.892.059	2.179.477	7.071.536
1955	558.430	140.380	698.810	1993	4.917.539	2.064.019	6.981.558
1956	611.940	180.300	792.240	1994	4.700.917	1.463.148	6.164.065
1957	643.480	206.460	849.940	1995	4.927.678	2.221.037	7.148.715
1958	558.270	244.650	802.920	1996	4.607.199	1.552.447	6.159.646
1959	749.239	279.030	1.028.269	1997	3.548.406	1.006.501	4.554.907
1960	692.013	266.463	958.476	1998	3.214.940	3.027.427	6.242.367
1961	839.428	276.157	1.115.585	1999	3.341.087	3.689.164	7.030.251
1962	788.934	297.496	1.086.430	2000	3.367.772	3.568.013	6.935.785

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Los datos de estos puertos para el período 1843-1924 son los reflejados en el cuadro 1.1.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías Puertos de Almería y Carboneras (1925-2000)

Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías Puerto de Motril (1925/2000) Toneladas

Años	Cargadas			Descargadas			Total		
	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Tráfico
1925									12.300
1926			8.415			13.372			21.787
1927	12.259	514	12.773	20.287	7.453	27.740	32.546	7.967	40.513
1928	15.365	4.779	20.144	19.089	16.915	36.004	34.454	21.694	56.148
1929	32.493	2.801	35.294	55.040	17.005	72.045	87.533	19.806	107.339
1930	33.174	2.541	35.715	66.499	7.463	73.962	99.673	10.004	109.677
1931	26.415	887	27.302	64.731	11.034	75.765	91.146	11.921	103.067
1932	12.132	625	12.757	37.167	8.931	46.098	49.299	9.556	58.855
1933	21.374	837	22.211	31.000	9.232	40.232	52.374	10.069	62.443
1934	21.786	27	21.813	39.427	25.255	64.682	61.213	25.282	86.495
1935	26.879	1.467	28.346	49.166	14.867	64.033	76.045	16.334	92.379
1936	6.256	265	6.521	17.450	2.895	20.345	23.706	3.160	26.866
1937	5.642	582	6.224	2.196	15.610	17.806	7.838	16.192	24.030
1938	11.754	843	12.597	35.314	5.622	40.936	47.068	6.465	53.533
1939	10.025	1.279	11.304	27.439	4.694	32.133	37.464	5.973	43.437
1940	19.242	0	19.242	39.458	10.191	49.649	58.700	10.191	68.891
1941	22.444	2.001	24.445	33.375	10.877	44.252	55.819	12.878	68.697
1942	23.019	2.322	25.341	29.169	10.987	40.156	52.188	13.309	65.497
1943	13.004	4.599	17.603	30.866	4.236	35.102	43.870	8.835	52.705
1944	16.702	6.973	23.675	31.279	4.286	35.565	47.981	11.259	59.240
1945	14.996	534	15.530	31.697	1.008	32.705	46.693	1.542	48.235
1946	10.767	727	11.494	34.222	0	34.222	44.989	727	45.716
1947	15.330	5.740	21.070	38.466	0	38.466	53.796	5.740	59.536
1948	16.326	13.934	30.260	29.858	0	29.858	46.184	13.934	60.118
1951									41.840
1952									43.011
1953									54.270
1954									34.330
1955									67.053
1956									83.642
1957									99.400
1958	48.838	26.957	75.795	31.117	26.912	58.029	79.955	53.869	133.824
1959	166.589	43.000	209.589	31.184	39.531	70.715	197.773	82.531	280.304
1960			259.259			68.980			328.239
1961			241.268			87.026			328.294
1962	176.034	50.251	226.285	41.014	42.495	83.509	217.048	92.746	309.794
1963	170.177	38.242	208.419	37.592	76.538	114.130	207.769	114.780	322.549
1964	199.287	54.773	254.060	53.944	92.097	146.041	253.231	146.870	400.101
1965	201.170	65.543	266.713	49.868	122.836	172.704	251.038	188.379	439.417
1966	225.351	41.531	266.882	26.566	111.516	138.082	251.917	153.047	404.964
1967	178.708	9.271	187.979	32.626	67.182	99.808	211.334	76.453	287.787
1968	30.933	17.417	48.350	69.142	28.546	97.688	100.075	45.963	146.038
1969	28.523	27.785	56.308	132.241	19.789	152.030	160.764	47.574	208.338
1970	159.052	20.748	179.800	138.192	15.760	153.952	297.244	36.508	333.752
1971	83.549	28.639	112.188	198.063	8.208	206.271	281.612	36.847	318.459
1972	89.903	27.166	117.069	273.053	15.170	288.223	362.956	42.336	405.292
1973	33.672	22.458	56.130	310.999	19.932	330.931	344.671	42.390	387.061
1974	17.397	34.447	51.844	429.744	4.050	433.794	447.141	38.497	485.638
1975	8.905	39.843	48.748	389.118	5.060	394.178	398.023	44.903	442.926
1976	35.369	37.121	72.490	425.436	6.342	431.778	460.805	43.463	504.268
1977	18.346	53.379	71.725	385.953	32.978	418.931	404.299	86.357	490.656

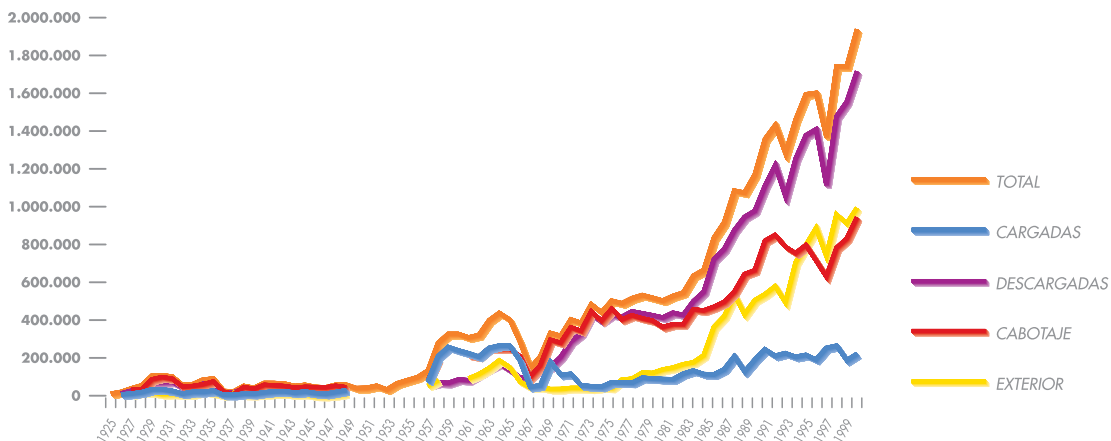
Fuente: PUERTO DE MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías Puerto de Motril (1925/2000) Toneladas (Continuación)

Años	Cargadas			Descargadas			Total		
	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Total	Cabotaje	Exterior	Tráfico
1978	8.986	61.051	70.037	417.427	30.205	447.632	426.413	91.256	517.669
1979	8.820	87.750	96.570	401.833	35.554	437.387	410.653	123.304	533.957
1980	4.025	88.781	92.806	394.437	32.596	427.033	398.462	121.377	519.839
1981	0	89.707	89.707	364.872	50.256	415.128	364.872	139.963	504.835
1982	146	88.564	88.710	379.140	61.413	440.553	379.286	149.977	529.263
1983	2.587	115.441	118.028	376.606	52.113	428.719	379.193	167.554	546.747
1984	7.913	126.751	134.664	450.485	51.087	501.572	458.398	177.838	636.236
1985	1.623	114.610	116.233	450.609	99.873	550.482	452.232	214.483	666.715
1986	3.280	110.561	113.841	468.236	254.444	722.680	471.516	365.005	836.521
1987	7.370	133.724	141.094	489.612	287.090	776.702	496.982	420.814	917.796
1988	4.650	205.241	209.891	546.604	329.857	876.461	551.254	535.098	1.086.352
1989	0	128.750	128.750	644.483	302.435	946.918	644.483	431.185	1.075.668
1990	0	191.920	191.920	664.589	314.318	978.907	664.589	506.238	1.170.827
1991	0	247.019	247.019	820.948	291.034	1.111.982	820.948	538.053	1.359.001
1992	0	212.679	212.679	851.643	367.713	1.219.356	851.643	580.392	1.432.035
1993	0	226.844	226.844	789.102	267.212	1.056.314	789.102	494.056	1.283.158
1994	0	207.095	207.095	755.645	499.237	1.254.882	755.645	706.332	1.461.977
1995	1.509	215.876	217.385	796.291	582.283	1.378.574	797.800	798.159	1.595.959
1996	345	192.562	192.907	715.143	695.178	1.410.321	715.488	887.740	1.603.228
1997	2.880	251.203	254.083	628.106	489.302	1.117.408	630.986	740.505	1.371.491
1998	506	265.373	265.879	782.745	695.571	1.478.316	783.251	960.944	1.744.195
1999	2.661	185.706	188.367	829.518	726.107	1.555.625	832.179	911.813	1.743.992
2000	6.765	215.749	222.514	937.450	778.803	1.716.253	944.215	994.552	1.938.767

Fuente: PUERTO DE MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 3. Tráfico de mercancías Puerto de Motril (1925/2000)



Fuente: Cuadro 1.3.

Cuadro 2.1. Principales productos Puerto de Almería (1887-1894) Kilogramos

Productos	1887-88			1889-90		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Aceites	705.288	2.176	707.464	508.432	480	508.912
Arroz	1.308.608	2.752	1.311.360	1.409.296	57.888	1.467.184
Azufre	150.480	3.807.840	3.958.320		5.252.720	5.252.720
Calamina		971.000	971.000		655.000	655.000
Carbón mineral	6.411.075	403.000	6.814.075	11.120.342	224.780	11.345.122
Carbón vegetal	980.968		980.968	1.412.528		1.412.528
Cebada	1.582.900		1.582.900	2.040.814		2.040.814
Duelas	2.936.304	144.640	3.080.944	4.493.760		4.493.760
Esparto	1.105.459	15.663.716	16.769.175	1.342.419	14.319.551	15.661.970
Harina	5.721.240	80.064	5.801.304	6.924.420	24.432	6.948.852
Hierro	962.338	51.216	1.013.554	709.624	101.112	810.736
Jabón	958.384	3.552	961.936	797.424	848	798.272
Maderas, leña y flejes	4.135.160	329.760	4.464.920	4.663.420	428.647	5.092.067
Minerales ferruginosos		8.043.000	8.043.000	2.225.000	4.000.000	6.225.000
Plomo	340.000	1.718.870	2.058.870	3.071.930	5.295.984	8.367.914
Serrín de corcho	1.736.200	29.000	1.765.200	1.773.600	104	1.773.704
Tejidos	600.922		600.922	653.160	147.514	800.674
Uvas		21.336.268	21.336.268	630	14.905.434	14.906.064
Vinos y bebidas	2.982.644	38.596	3.021.240	574.262	26.412	600.674
Resto de mercancías	4.706.930	6.161.780	10.868.710	8.672.979	3.981.244	12.654.223
Total	37.324.900	58.787.230	96.112.130	52.394.040	49.422.150	101.816.190

Productos	1891-92			1893-94		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Aceites	533.222	2.264	535.486	1.136.432	11.848	1.148.280
Arroz	1.472.432		1.472.432	1.762.656		1.762.656
Azufre	46.000	3.581.216	3.627.216		3.515.952	3.515.952
Calamina		2.445.400	2.445.400		1.258.700	1.258.700
Carbón mineral	7.136.284	711.375	7.847.659	6.973.481	172.000	7.145.481
Carbón vegetal	1.423.968		1.423.968	1.360.464		1.360.464
Cebada	26.200	175.750	201.950	490.750	52.100	542.850
Duelas	2.572.768	4.000	2.576.768	7.196.192		7.196.192
Esparto	866.174	10.679.275	11.545.449	562.908	10.711.093	11.274.001
Harina	5.913.352	25.200	5.938.552	10.145.316	101.776	10.247.092
Hierro	544.158	47.312	591.470	1.275.312	71.616	1.346.928
Jabón	1.031.792	300	1.032.092	1.082.240	5.520	1.087.760
Maderas, leña y flejes	5.129.465	461.160	5.590.625	5.938.998	90.285	6.029.283
Minerales ferruginosos		4.245.000	4.245.000			
Plomo		2.251.937	2.251.937		1.993.480	1.993.480
Serrín de corcho	1.689.776		1.689.776	2.305.360	16.048	2.321.408
Tejidos	670.498	97.608	768.106	804.740	68.526	873.266
Uvas	15.498	18.083.908	18.099.406	400	25.346.037	25.346.437
Vinos y bebidas	777.640	2.536	780.176	2.597.906	75.008	2.672.914
Resto de mercancías	19.053.193	5.700.489	24.753.682	34.395.105	4.677.991	39.073.096
Total	48.902.420	48.514.730	97.417.150	78.028.260	48.167.980	126.196.240

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos Puerto de Almería (1887-1894) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón mineral	15	31.641.182	Uvas	39	79.671.647
Harina	13	28.704.328	Esparto	25	51.373.635
Maderas, leña y flejes	9	19.847.727	Minerales ferruginosos	8	16.288.000
Duelas	8	17.199.024	Azufre	8	16.157.728
Serrín de corcho	3	7.504.936	Plomo	5	11.260.271
Vinos y bebidas	3	6.922.146	Calamina	3	5.330.100
Arroz	3	5.952.992	Resto de mercancías	12	24.810.709
Carbón vegetal	2	5.177.928	Total	100	204.892.090
Cebada	2	4.140.664			
Jabón	2	3.869.840			
Esparto	2	3.867.296			
Hierro	2	3.491.432			
Plomo	2	3.411.930			
Resto de mercancías	35	74.918.195			
Total	100	216.649.620			

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1887-1894)

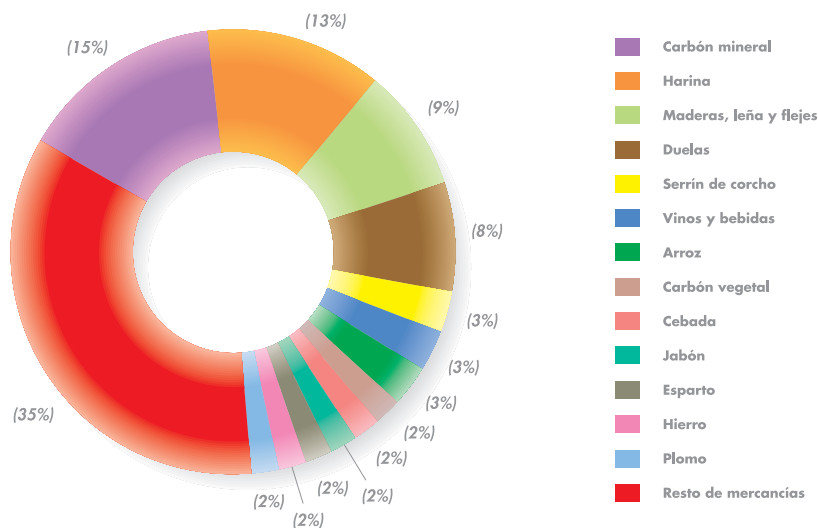
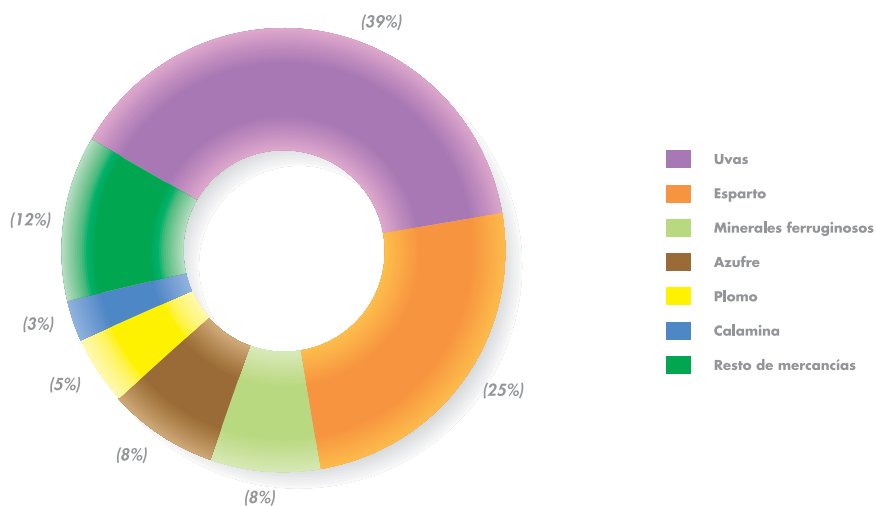


Gráfico 4.1. Principales productos cargados (1887-1894)



Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.2. Principales productos Puerto de Almería (1914-1918) Kilogramos

Productos	1914			1915		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Abonos	8.409.792	17.264	8.427.056		2.192	2.192
Arroz	2.411.080	2.152	2.413.232	2.301.450	47.808	2.349.258
Azúcar	516.248	3.348.328	3.864.576	13.190	2.009.368	2.022.558
Calamina		3.500	3.500		1.442.566	1.442.566
Carbón mineral	35.518.200	3.848.950	39.367.150	3.151.040	2.278.675	5.429.715
Cebada	2.912.666	585.175	3.497.841	70.450	4.624.233	4.694.683
Cemento	5.114.848	30.160	5.145.008	700.092	19.536	719.628
Duelas	3.635.360	800	3.636.160	5945	27152	33.097
Esparto	469.353	10.857.488	11.326.841	456.166	1.953.808	2.409.974
Harina	11.262.080	220.080	11.482.160	156.637	215.424	372.061
Hierro	1.878.240	183.936	2.062.176	1.906.800	387.456	2.294.256
Hortalizas	48.672	451.008	499.680	35.168		35.168
Ladrillos y loza	961.733	288.517	1.250.250	191.551	1.220.874	1.412.425
Maderas y aros	9.710.372	3.896	9714268	2.430.324	214.677	2.645.001
Maíz	1.983.950	1.217.150	3.201.100	1.584.725	570.500	2.155.225
Maquinaria	1.166.704	71.008	1.237.712	564.896	70.544	635.440
Mineral de hierro		241.772.800	241.772.800	5.618.200	237.064.700	242.682.900
Minerales	58.700	780.925	839.625	18.018	1.559.475	1.577.493
Papel ordinario	1.966.433	3.936	1.970.369	1.929.566	21.466	1.951.032
Patatas	1.111.300	753.833	1.865.133	797.366	11.761.200	12.558.566
Pescados y conservas	909.560	245.922	1.155.482	683.706	132.040	815.746
Pulpa	42.875	1.249.200	1.292.075	290.650	42.500	333.150
Sal		317.666	317.666	268.800		268.800
Serrín de corcho	706.008	32.744	738.752	1.806.800		1.806.800
Tejidos y trapos	2.904.976	273.370	3.178.346	5.111.514	636.451	5.747.965
Uvas	3.726	45.859.843	45.863.569	10.103	33.980.787	33.990.890
Vinos y bebidas	1.710.716	13.182	1.723.898	1.327.950	77.474	1.405.424
Yeso		1.628.720	1.628.720		1.282.096	1.282.096
Resto de mercancías	11.539.408	23.239.447	34.778.855	13.882.697	4.820.034	18.702.731
Total	106.953.000	337.301.000	444.254.000	45.313.804	306.463.036	351.776.840

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

1916			1917			1918		
Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
2.081.840	12.864	2.094.704	630.560	2.112	632.672	1.656.160		1.656.160
2.089.536	8.112	2.097.648	1.396.112		1.396.112	832.400	3.680	836.080
128.192	2.186.128	2.314.320	59.200	1.402.488	1.461.688	384.256	2.112.200	2.496.456
	1.512.000	1.512.000	60.000	1.790.000	1.850.000		288.000	288.000
13.163.025	1.958.850	15.121.875	8.507.850	2.877.500	11.385.350	10.450.300	4.605.300	15.055.600
42.700	6.023.033	6.065.733	13.433	2.736.200	2.749.633	1.373.333	2.206.450	3.579.783
744.644	2.000	746.644	2.115.344	4.000	2.119.344	1.824.720	20.192	1.844.912
465.504	3.232	468.736	389.520	181.072	570.592	6.633.824	192.240	6.826.064
286.544	12.723.141	13.009.685	347.666	622.213	969.879	236.909	16.651.259	16.888.168
9.326.000	235.024	9.561.024	7.354.528	280.832	7.635.360		352.224	352.224
1.478.303	330.368	1.808.671	1.063.888	340.576	1.404.464	2.432.896	339.920	2.772.816
14.368	348.608	362.976	15.858	169.824	185.682	1.968.240	1.307.584	3.275.824
294.223	217.620	511.843	109.649	179.972	289.621	955.456	94.668	1.050.124
7.954.918	122.460	8.077.378	7.465.925	190.632	7.656.557	2.274.968	274.125	2.549.093
77.525	97.350	174.875		378.250	378.250	613.750	405.500	1.019.250
212.240	99812	312.052	241.440	120.944	362.384		51.840	51.840
	213.733.500	213.733.500		359.026.400	359.026.400		305.163.500	305.163.500
9.225	830.678	839.903	3.250	3.009.700	3.012.950	38.075	792.850	830.925
2.005.700	766	2.006.466		46.966	46.966	1.068.066		1.068.066
788.000	2.782.566	3.570.566	1.761.566	2.693.733	4.455.299	263.600	3.228.000	3.491.600
768.862	167.522	936.384	573.744	141.404	715.148	139.186	197.964	337.150
407.600	53.000	460.600			0			0
	644.500	644.500	497.333	30.366	527.699		328.933	328.933
1.838.112	48.496	1.886.608	840.000	34.904	874.904		38.800	38.800
1.287.550	713.581	2.001.131	2.700.629	217.415	2.918.044	618.120	196.064	814.184
237.708	53.388.976	53.626.684	11.729	20.880.368	20.892.097		27.264.266	27.264.266
1.061.797	213.110	1.274.907	642.939	25.636	668.575	430.364	32.132	462.496
	567.344	567.344	1.966	921.216	923.182	24.672	496.304	520.976
5.108.792	18.726.359	23.835.151	6.356.262	6.612.147	12.968.409	3.275.060	11.743.005	15.018.065
51.872.908	317.751.000	369.623.908	43.160.391	404.916.870	448.077.261	37.494.355	378.387.000	415.881.355

Principales productos Puerto de Almería (1914-1918) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón mineral	25	70.790.415	Mineral de hierro	78	1.356.760.900
Maderas y aros	10	29.836.507	Uvas	10	181.374.240
Harina	10	28.099.245	Esparto	2	42.807.909
Abonos	4	12.778.352	Patatas	1	21.219.332
Tejidos	4	12.622.789	Cebada	1	16.175.091
Duelas	4	11.130.153	Carbón mineral	1	15.569.275
Cemento	4	10.499.648	Azúcar	1	11.058.512
Arroz	3	9.030.578	Resto de mercancías	6	99.853.647
Hierro	3	8.760.127	Total	100	1.744.818.906
Papel ordinario	2	6.969.765			
Mineral de hierro	2	5.618.200			
Serrín de corcho	2	5.190.920			
Vinos y bebidas	2	5.173.766			
Patatas	2	4.721.832			
Cebada	2	4.412.582			
Resto de mercancías	21	59.159.579			
Total	100	284.794.458			

Gráfico 5.1. Principales productos descargados (1914-1918)

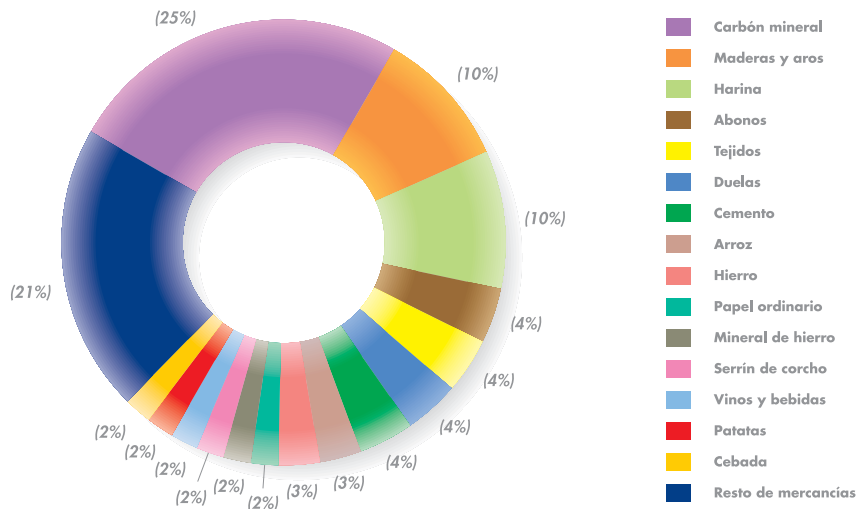
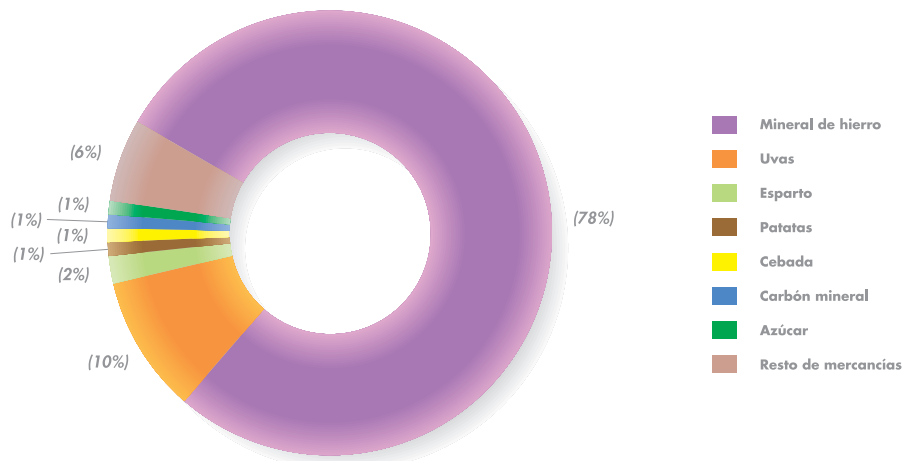


Gráfico 5.2. Principales productos cargados (1914-1918)



Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.3. Principales productos Puerto de Almería (1919-1923) Toneladas

Productos	1919-20			1920-21		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Carga general	35.871	7.116	42.987	26.703	11.582	38.285
Frutas		29.659	29.659		35.533	35.533
Minerales		342.534	342.534		235.063	235.063
Esparto		16.543	16.543		11.391	11.391
Total	35.871	395.852	431.723	26.703	293.569	320.272

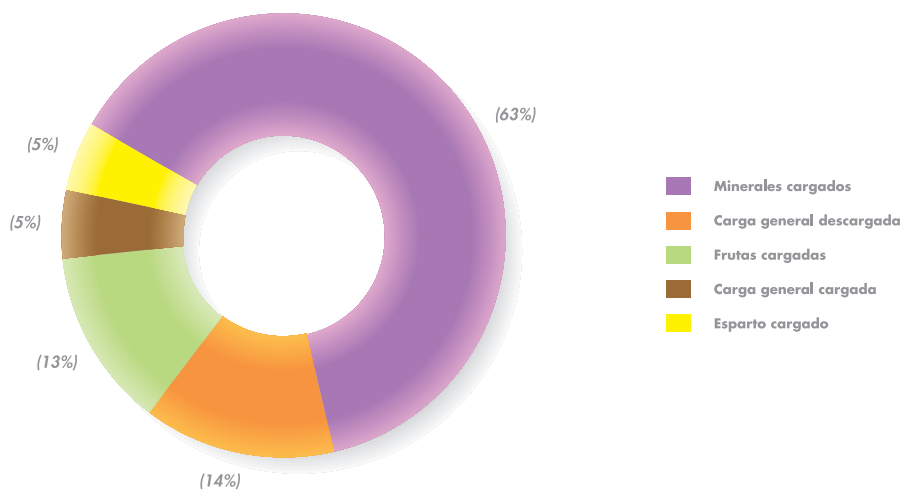
Productos	1921-22			1922-23		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Carga general	36.510	14.570	51.080	41.525	22.259	63.784
Frutas		31.310	31.310		38.311	38.311
Minerales		26.531	26.531		28.011	28.011
Esparto		3.741	3.741		15.937	15.937
Total	36.510	76.152	112.662	41.525	104.518	146.043

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos Puerto de Almería (1919-1923) Toneladas

Productos	%	Toneladas
Minerales cargados	63	632.139
Carga general descargada	14	140.609
Frutas cargadas	13	134.813
Carga general cargada	5	55.527
Esparto cargado	5	47.612
Total	100	1.010.700

Gráfico 6. Principales productos (1919-1923)



Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.4. Principales productos Puerto de Almería (1939-1941) Toneladas

Productos	1939			1940		
	Descargados	Cargados	Total	Descargados	Cargados	Total
Abonos	1.710		1.710	1.124		1.124
Carbón	20.500		20.500	28.743		28.743
Carburantes	2.920		2.920	3.969		3.969
Carga general	17.069	8.496	25.565	17.789	13.744	31.533
Cereales	1.588		1.588	8.346		8.346
Esparto		2.540	2.540		20.810	20.810
Frutas		686	686			0
Minerales		6.800	6.800		57.782	57.782
Sal			0			0
Uvas		11.252	11.252			0
Viveres	3.584		3.584	4.853		4.853
Resto de mercancías	3.536	1.655	5.191	2.020	2.655	4.675
Total	50.907	31.429	82.336	66.844	94.991	161.835

Productos	1941		
	Descargados	Cargados	Total
Abonos	1.398		1.398
Carbón	13.194		13.194
Carburantes	3.035		3.035
Carga general	21.824	14.645	36.469
Cereales	8.871		8.871
Esparto		15.913	15.913
Frutas			0
Minerales		105.431	105.431
Sal	3.061		3.061
Uvas			0
Viveres	4.417		4.417
Resto de mercancías		1.240	1.240
Total	55.800	137.229	193.029

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos Puerto de Almería (1939-1941) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón	36	62.437	Minerales	64	170.013
Carga general	33	56.682	Esparto	15	39.263
Cereales	11	18.805	Carga general	14	36.885
Viveres	7	12.854	Uva	4	11.252
Carburantes	6	9.924	Resto de mercancías	2	6.236
Abonos	2	4.232	Total	100	263.649
Sal	2	3.061			
Resto de mercancías	3	5.556			
Total	100	173.551			

Gráfico 7.1. Principales productos descargados (1939-1941)

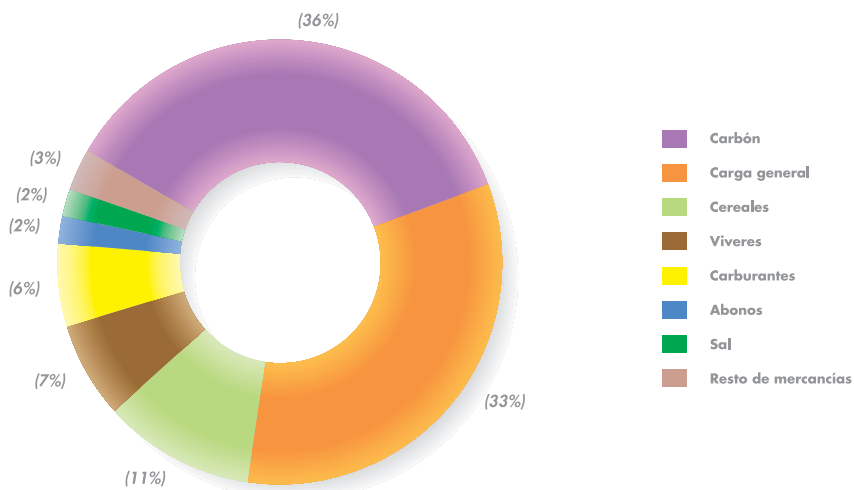
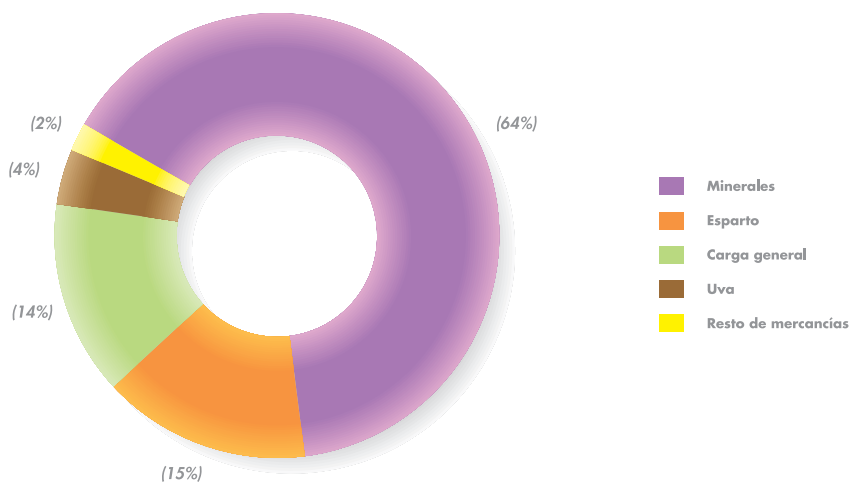


Gráfico 7.2. Principales productos cargados (1939-1941)



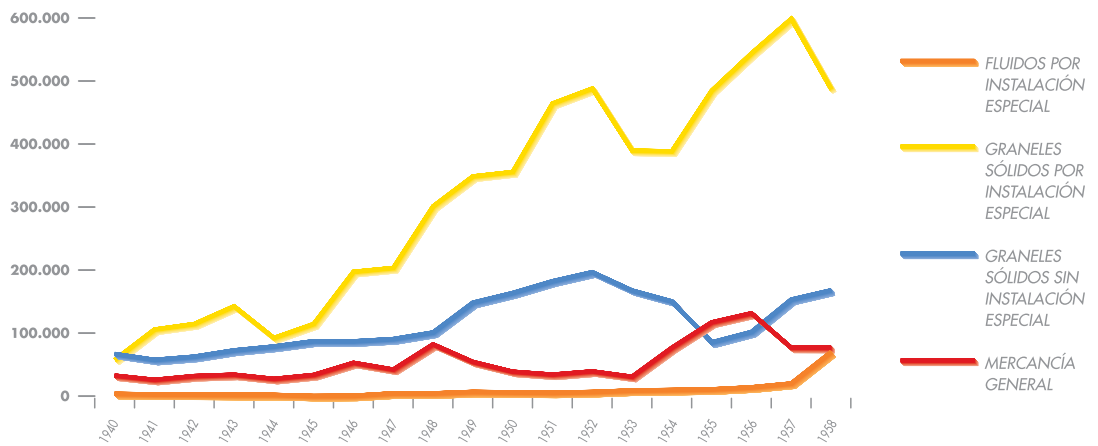
Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.5. Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Almería (1940-1958) Toneladas

Años	Fluidos por instalación	Graneles sólidos por instalación especial	Graneles sólidos sin instalación especial	Mercancía general	Total
1940	3.969	57.782	67.181	32.903	161.835
1941	3.035	105.976	57.872	26.146	193.029
1942	2.720	114.726	62.941	32.163	212.550
1943	2.360	142.850	72.937	34.333	252.480
1944	2.293	92.488	79.082	27.637	201.500
1945	559	114.728	87.459	33.934	236.680
1946	913	197.538	87.287	53.182	338.920
1947	4.751	203.703	90.865	42.431	341.750
1948	4.702	301.343	101.272	82.453	489.770
1949	7.076	348.941	148.565	54.588	559.170
1950	6.290	355.946	163.927	39.077	565.240
1951	5.713	464.538	182.592	34.437	687.280
1952	6.955	488.354	197.023	39.578	731.910
1953	9.333	389.829	167.932	31.006	598.100
1954	10.112	388.760	150.630	76.998	626.500
1955	11.109	484.829	85.554	117.318	698.810
1956	14.310	544.059	102.081	131.790	792.240
1957	20.347	598.937	153.498	77.158	849.940
1958	70.103	487.590	168.177	77.050	802.920

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 8. Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Almería (1940-1958)



Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos Puerto de Motril (1927-1948/1961-1987) Toneladas

Productos	%	1927-1948	Productos	%	1961-1987
Carbón	72	361.418	Productos petrolíferos	45	4.709.659
Cemento	13	65.542	Mineral de hierro	19	1.977.701
Abonos	9	44.893	Cemento	17	1.768.678
Celestina	3	16.130	Abonos	6	677.935
Azúcar	2	11.664	Fosfatos	3	334.765
Total	100	499.647	Celestina	3	308.690
			Dolomita	3	295.061
			Melaza	2	165.757
			Resto de mercancías	3	315.618
			Total	100	10.553.864

Gráfico 9.1. Principales productos (1927-1948)

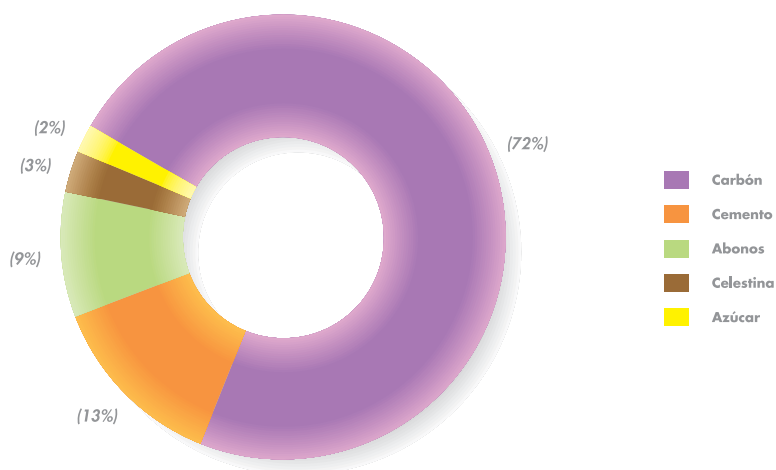
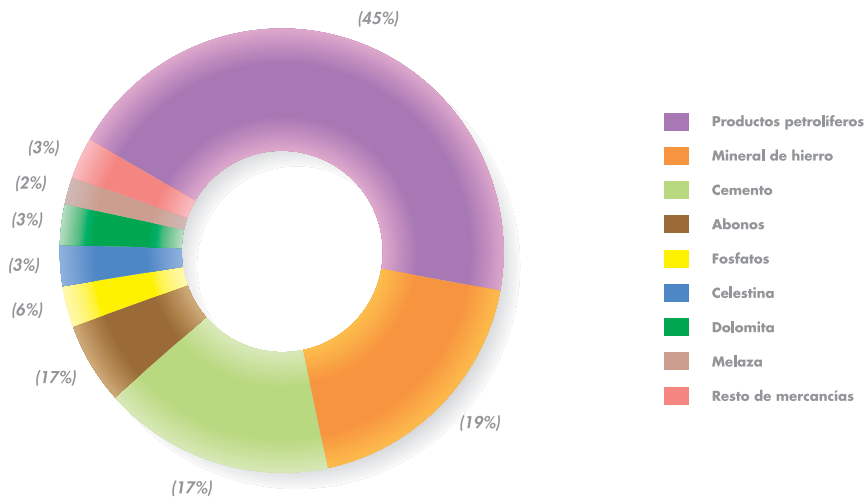


Gráfico 9.2. Principales productos (1961-1987)



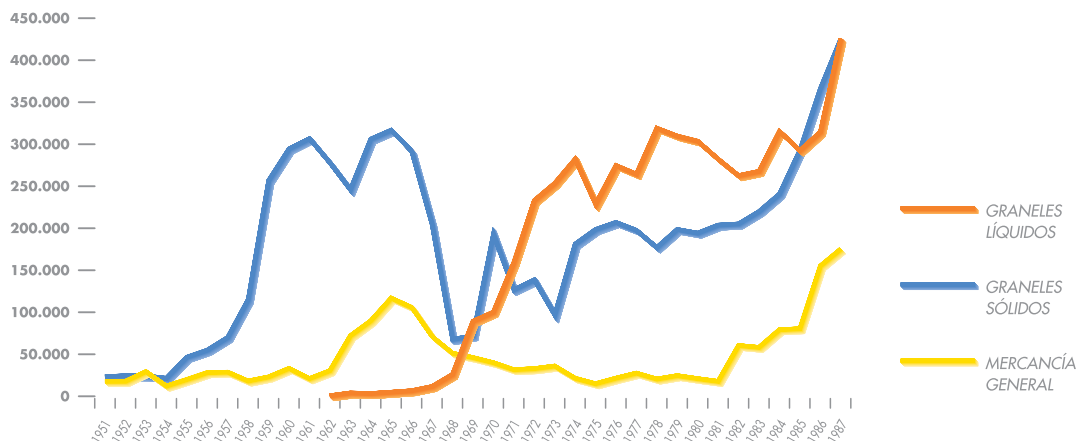
Fuente: PUERTO DE MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.6. Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Motril (1951-1987) Toneladas

Años	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Total
1951		23.700	18.100	41.800
1952		24.800	18.200	43.000
1953		24.600	29.700	54.300
1954		21.800	12.500	34.300
1955		46.800	20.300	67.100
1956		55.200	28.500	83.700
1957		70.300	29.100	99.400
1958		115.275	18.525	133.800
1959		256.937	23.367	280.304
1960		294.709	33.530	328.239
1961		306.944	21.350	328.294
1962	1.029	278.001	30.764	309.794
1963	4.310	246.009	72.230	322.549
1964	3.640	306.380	90.081	400.101
1965	5.233	317.027	117.167	439.427
1966	6.978	291.805	106.181	404.964
1967	11.937	204.429	71.421	287.787
1968	26.315	68.083	51.640	146.038
1969	89.536	72.326	46.476	208.338
1970	100.476	192.918	40.358	333.752
1971	159.390	127.025	32.044	318.459
1972	233.208	138.830	33.254	405.292
1973	253.728	96.964	36.369	387.061
1974	282.438	181.369	21.840	485.647
1975	228.822	198.806	15.298	442.926
1976	275.045	207.314	21.909	504.268
1977	264.779	197.934	27.943	490.656
1978	319.432	177.389	20.848	517.669
1979	310.090	198.924	24.943	533.957
1980	303.966	194.505	21.368	519.839
1981	282.659	204.071	18.105	504.835
1982	262.980	205.469	60.814	529.263
1983	268.053	220.152	58.542	546.747
1984	315.714	240.977	79.551	636.242
1985	292.824	293.130	80.761	666.715
1986	314.805	366.372	155.344	836.521
1987	425.729	425.540	175.527	1.026.796

Fuente: COMISIÓN ADMINISTRATIVA PUERTO DE MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 10. Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Motril (1951-1987)



Fuente: Cuadro 2.6.

Tráfico exterior A.P. de Almería-Motril (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Abonos naturales y artificiales	38	21	Mineral de hierro	75	2.615
Maderas y corcho	25	14	Cemento y clinker	11	378
Productos siderúrgicos	7	4	Materiales de construcción	9	298
Cereales y sus harinas	7	4	Sal común	1	45
Resto mercancías	22	12	Frutas, hortalizas y legumbres	1	36
Total	100	55	Resto mercancías	3	111
			Total	100	3.483

Gráfico 11.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

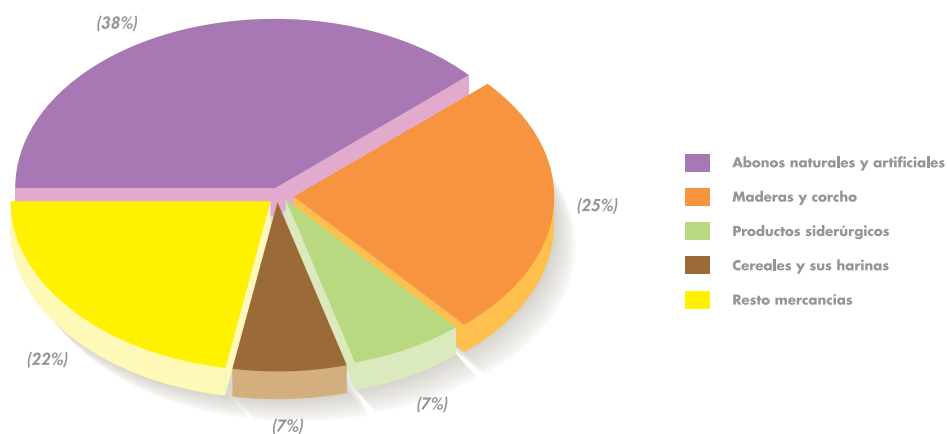
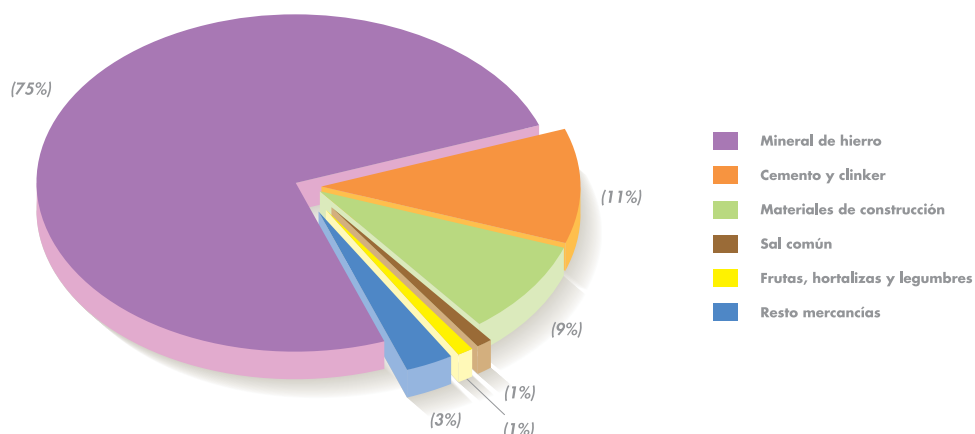


Gráfico 11.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Almería-Motril (1981-1985) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	94	1.269	Mineral de hierro	53	6.628
Abonos naturales y artificiales	2	33	Cemento y clinker	25	3.074
Maderas y corcho	2	22	Materiales de construcción	10	1.299
Resto mercancías	2	26	Sal común	1	168
Total	100	1.350	Resto mercancías	11	1.371
			Total	100	12.540

Gráfico 12.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

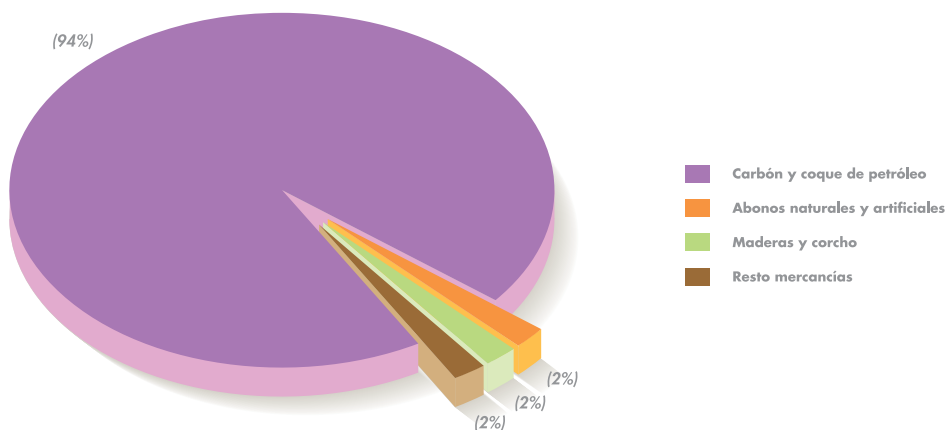
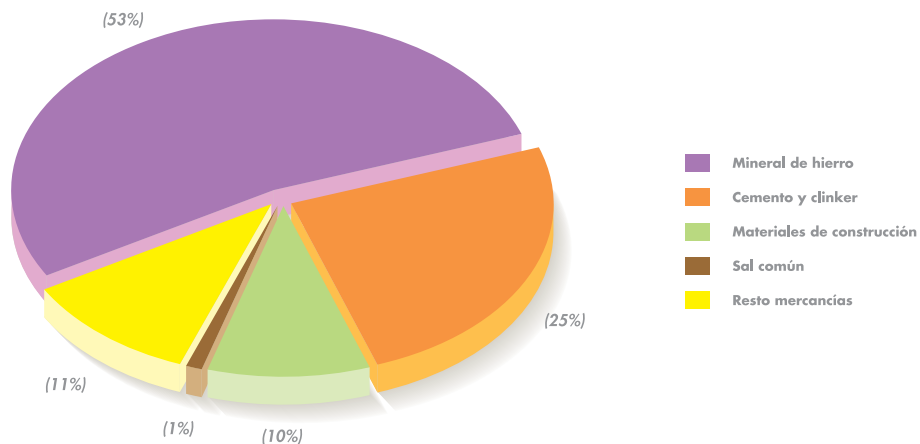


Gráfico 12.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Almería-Motril (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	93	5.364	Mineral de hierro	46	9.606
Cemento y clinker	5	275	Cemento y clinker	22	4.498
Abonos naturales y artificiales	1	41	Materiales de construcción	17	3.415
Maderas y corcho	1	38	Sal común	1	133
Resto mercancías	0,4	21	Resto mercancías	15	3.016
Total	100	5.739	Total	100	20.668

Gráfico 13.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

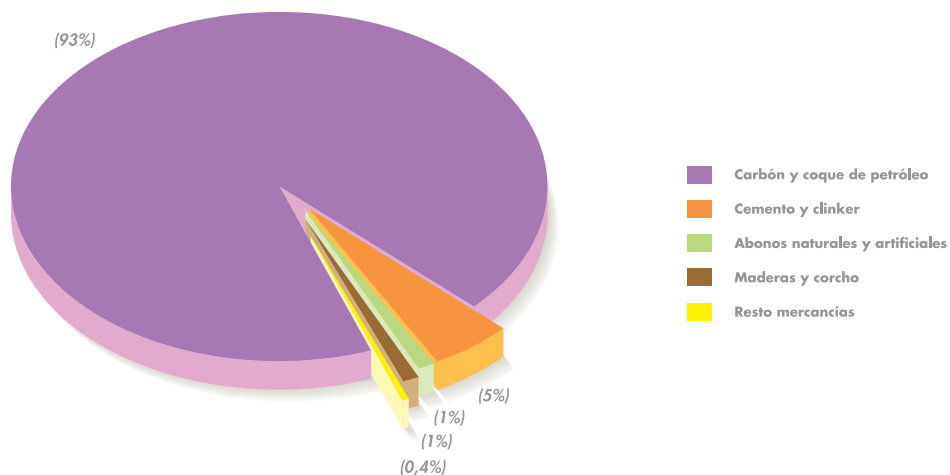
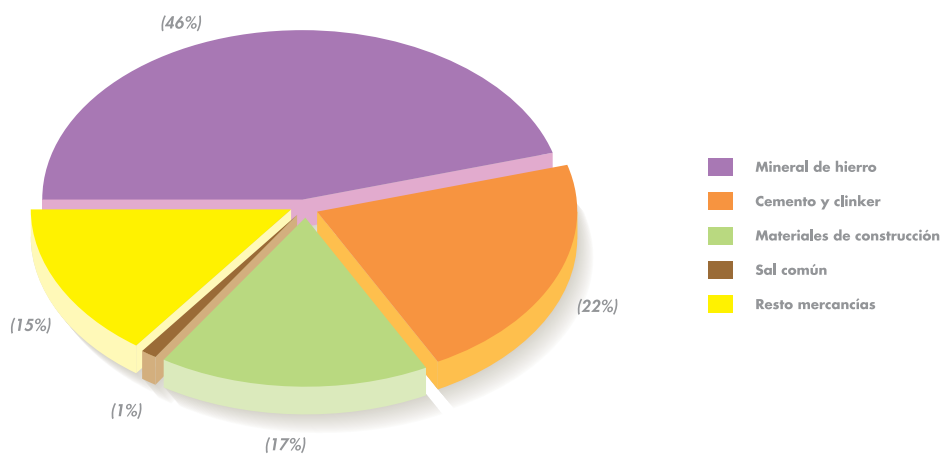


Gráfico 13.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Almería-Motril (1991-1995) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	75	8.280	Mineral de hierro	41	8.397
Cemento y clinker	10	1.125	Materiales de construcción	28	5.789
Abonos naturales y artificiales	7	805	Cemento y clinker	26	5.366
Otros productos alimenticios	2	176	Piensos y forrajes	1	170
Resto mercancías	6	671	Cereales y sus harinas	1	138
TOTAL	100	11.057	Resto mercancías	4	745
			TOTAL	100	20.605

Gráfico 14.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

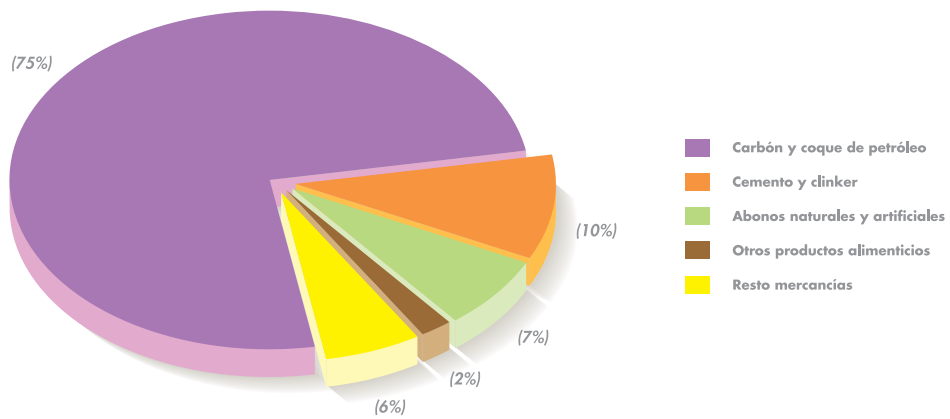
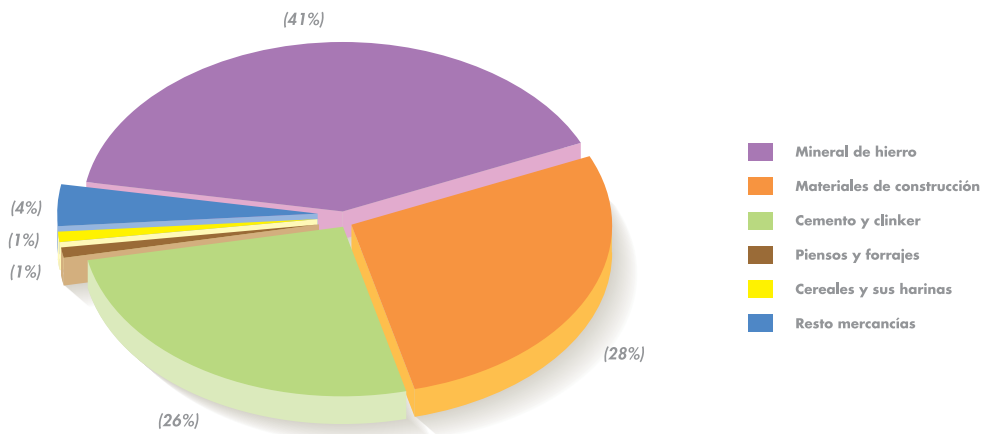


Gráfico 14.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Almería-Motril (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	66	10.512	Otros minerales y residuos metálicos	65	9.760
Cemento y clinker	8	1.248	Cemento y clinker	24	3.638
Abonos naturales y artificiales	8	1.246	Mineral de hierro	6	913
Otros productos alimenticios	4	616	Materiales de construcción	1	185
Productos petrolíferos refinados	3	534	Sal común	1	78
Otros minerales y residuos metálicos	3	405	Resto mercancías	3	485
Papel y pasta	2	305	Total	100	15.059
Resto mercancías	6	981			
Total	100	15.847			

Gráfico 15.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

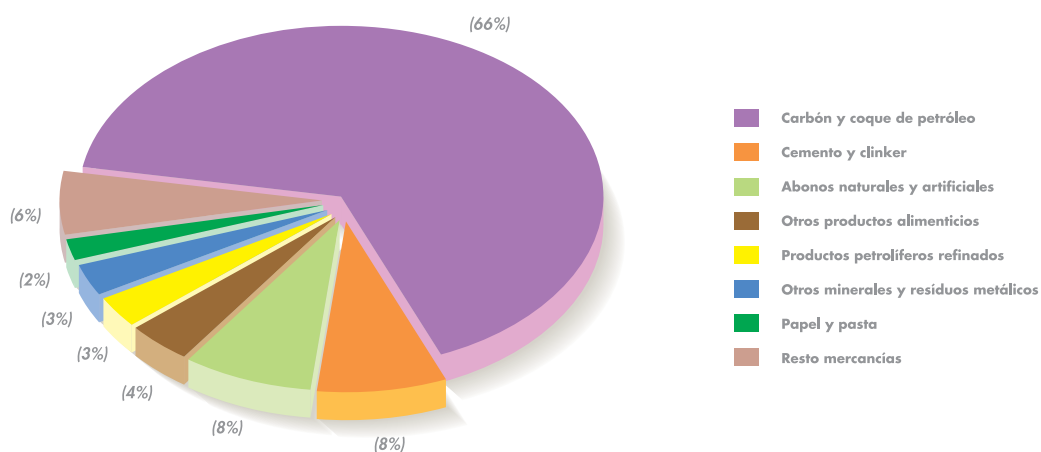
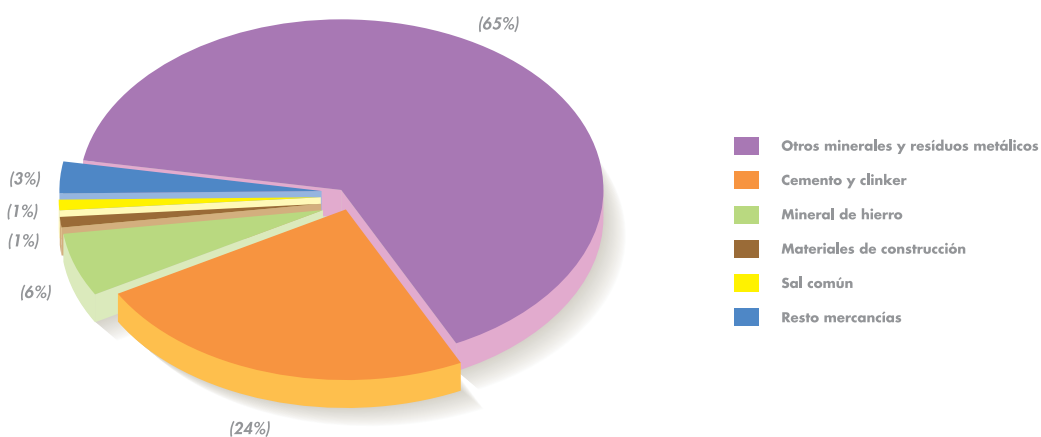


Gráfico 15.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase Puerto de Almería (1843/1961)

Años	Número de buques			Años	Número de buques		
	Vapores	Veleros	Total		Vapores	Veleros	Total
1843			813	1917	419		419
1844			1.076	1918	391		391
1883	466	625	1.091	1931			1.056
1884	559	526	1.085	1932			936
1886	300	222	522	1933			871
1887	480	263	743	1934			1.069
1888	422	341	763	1935			1.023
1889	453	343	796	1936			514
1892	494	220	714	1937			120
1893	507	247	754	1938			155
1894	601	216	817	1939	176	82	258
1895	561	163	724	1940	271	182	453
1896	568	164	732	1941	248	188	436
1898	517	169	686	1950	569	500	1.069
1899	638	178	816	1951	611	523	1.134
1900	807	269	1.076	1952	596	499	1.095
1901	932	171	1.103	1953	662	456	1.118
1902	805	157	962	1954	659	395	1.054
1903	864	170	1.034	1955	1.025	328	1.353
1907	796	107	903	1956	662	456	1.118
1911	687	86	773	1957	659	395	1.054
1912	763	69	832	1958	1.025	328	1.353
1914	740	25	765	1959	557	278	835
1915	608	1	609	1960	604	279	883
1916	507		507	1961	646	229	875

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Desde 1959 a 1961 la columna de vapores se refiere a vapores y motonaves.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques Puerto de Motril (1928-1961)

Años	Número de búques			T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
	Vapores	Veleros	Total			
1928	266	130	396	336.748	850	142
1929	378	104	482	408.706	848	223
1930	363	97	460	698.755	1.519	238
1931	253	39	292	487.781	1.670	353
1932	211	90	301	412.325	1.370	196
1933	223	52	275	387.468	1.409	227
1934	224	42	266	387.461	1.457	325
1935	219	62	281	427.824	1.523	329
1936	89	42	131	324.718	2.479	205
1937	52		52	30.613	589	462
1938	124		124	100.194	808	432
1939	131		131	94.376	720	332
1940	131	31	162	139.830	863	425
1941	104	111	215	201.723	938	320
1942	119	70	189	226.116	1.196	347
1943	111	108	219	195.916	895	241
1944	99	158	257	188.812	735	231
1945	108	143	251	160.815	641	192
1946	88	109	197	161.925	822	232
1947	86	119	205	189.868	926	290
1948	102	87	189	215.387	1.140	318
1949			186	209.566	1.127	
1950			196	154.325	787	
1951			215	180.047	837	195
1952			240	173.255	722	179
1953			239	164.782	689	227
1954			215	121.039	563	160
1955			280	395.328	1.412	239
1956			257	342.128	1.331	325
1957			221	285.341	1.291	450
1958			274	136.273	497	488
1959			350	238.989	683	801
1960			330	285.238	864	995
1961			317	334.594	1.056	1.036

Fuente: PUERTO DE MOTRIL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

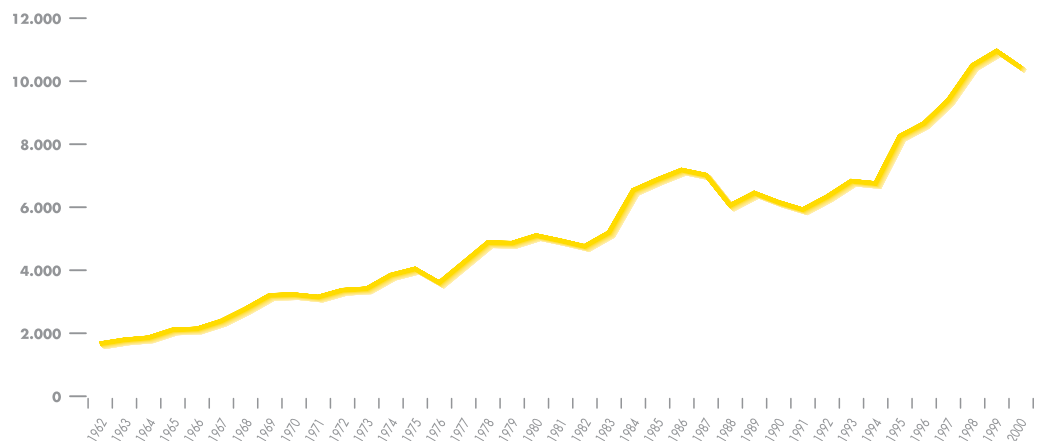
Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Almería-Motril (1931/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1931	1.348			432	1971	1.205	3.805.523	3.158	2.417
1932	1.237			319	1972	1.157	3.905.885	3.376	2.820
1933	1.146			340	1973	1.082	3.701.545	3.421	2.796
1934	1.335			333	1974	1.095	4.221.233	3.855	3.582
1935	1.304			484	1975	914	3.702.847	4.051	3.417
1936	645			555	1976	1.131	4.085.932	3.613	2.977
1937	172			448	1977	1.071	4.548.492	4.247	3.805
1938	279			615	1978	1.106	5.401.976	4.884	4.349
1939	389			323	1979	1.124	5.472.896	4.869	4.526
1940	615			375	1980	1.060	5.417.730	5.111	4.764
1950	1.265			447	1981	1.149	5.684.841	4.948	4.351
1951	1.349			540	1982	1.138	5.425.208	4.767	4.452
1952	1.335			580	1983	1.296	6.743.154	5.203	4.081
1953	1.357			481	1984	1.090	7.132.938	6.544	6.043
1954	1.269			521	1985	1.137	7.829.667	6.886	7.343
1955	1.633			469	1986	1.112	7.996.814	7.191	7.710
1956	1.375			637	1987	1.168	8.212.566	7.031	7.427
1957	1.275			745	1988	1.391	8.433.466	6.063	6.425
1958	1.627			576	1989	1.269	8.199.584	6.461	6.633
1959	1.185			1.104	1990	1.323	8.158.983	6.167	5.965
1960	1.213			1.061	1991	1.380	8.186.984	5.933	6.498
1961	1.192			1.211	1992	1.284	8.142.623	6.342	6.623
1962	1.251	2.099.093	1.678	1.116	1993	1.313	8.979.483	6.839	6.295
1963	1.148	2.066.001	1.800	1.175	1994	1.325	8.962.022	6.764	5.756
1964	1.276	2.381.002	1.866	1.238	1995	1.809	14.944.014	8.261	4.834
1965	1.326	2.806.874	2.117	1.520	1996	1.790	15.515.005	8.668	4.337
1966	1.145	2.459.310	2.148	1.550	1997	2.074	19.508.071	9.406	2.857
1967	1.020	2.444.426	2.396	1.848	1998	1.959	20.584.297	10.508	4.077
1968	1.027	2.854.794	2.780	2.456	1999	2.260	24.783.180	10.966	3.882
1969	1.137	3.652.916	3.213	2.466	2000	2.426	25.323.857	10.439	3.658
1970	1.142	3.697.000	3.237	2.489					

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

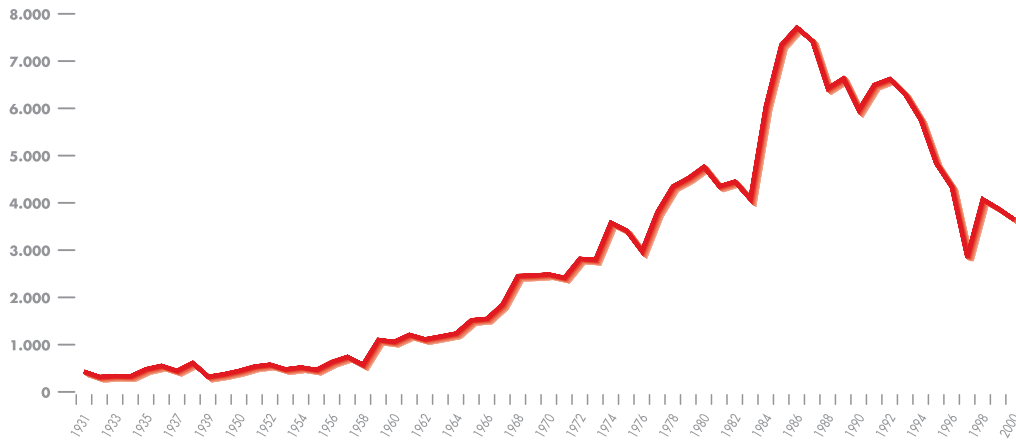
Nota: A partir de 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 16. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Almería-Motril (1962-2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 17. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Almería-Motril (1931/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Almería-Motril (1883/2000)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1883	37.728	1917	15.429	1957	7.620	1979	130.730
1884	30.948	1918	12.794	1958	9.630	1980	127.228
1886	25.090	1919	8.250	1959	10.122	1981	133.440
1887	37.254	1920	11.757	1960	1.050	1982	126.566
1888	33.161	1921	8.178	1961	10.173	1983	131.972
1890	34.143	1922	8.960	1962	8.933	1984	145.935
1892	33.370	1923	12.016	1963	10.376	1985	147.106
1893	34.519	1924	9.058	1964	10.200	1986	144.478
1894	30.504	1925	8.206	1965	14.388	1987	162.047
1895	27.009	1926	8.352	1966	15.548	1988	178.932
1896	29.356	1927	7.291	1967	15.786	1989	198.121
1898	23.349	1928	6.139	1968	19.195	1990	212.708
1899	21.209	1929	5.594	1969	54.748	1991	218.915
1901	8.422	1930	4.592	1970	71.126	1992	242.731
1902	9.587	1931	2.679	1971	77.961	1993	300.955
1903	10.956	1932	1.841	1972	94.912	1994	283.027
1907	12.590	1933	791	1973	97.597	1995	367.920
1911	37.872	1934	223	1974	104.560	1996	409.360
1912	48.522	1953	8.590	1975	93.820	1997	521.540
1914	31.287	1954	2.790	1976	102.634	1998	573.628
1915	22.702	1955	7.930	1977	111.878	1999	652.027
1916	21.323	1956	7.450	1978	123.495	2000	737.710

Fuente: PUERTO DE ALMERÍA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Almería-Motril (1940-1962) Toneladas

Años	Almería		Motril	Años	Almería		Motril
	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pesetas)	Capturas		Capturas	Valor 1ª venta (miles de pesetas)	Capturas
1940	2.083			1952	7.843	26.900	2.532
1941	6.470	6.500		1953	8.376	30.100	1.637
1942	5.392	6.000		1954	7.907	38.500	1.617
1943	3.307	4.900		1955	5.930	33.100	1.019
1944	6.545	7.000		1956	10.742	56.600	2.510
1945	10.756	13.000		1957	12.522	69.900	2.631
1946	8.542	15.900		1958	12.503	79.400	1.512
1947	6.426	16.900		1959	11.411	83.500	4.077
1948	5.506	17.000		1960	9.380	84.900	1.988
1949	5.402	19.200		1961	9.356	98.200	2.741
1950	6.625	21.900		1962	9.629	124.800	3.053
1951	7.990	26.000					

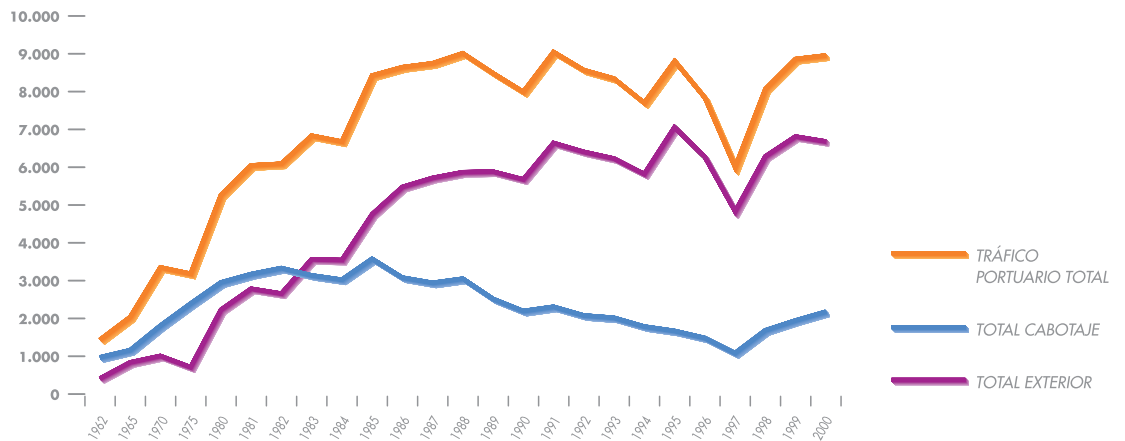
Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Almería-Motril (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.442	2.044	3.359	3.191	5.270	6.057	6.100	6.843	6.686	8.432	8.654	8.757	9.023
Total cabotaje (I)	979	1.169	1.817	2.401	2.960	3.181	3.341	3.148	3.033	3.586	3.089	2.950	3.060
Total exterior (I)	418	846	1.017	720	2.236	2.794	2.666	3.574	3.553	4.763	5.485	5.725	5.877
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	8.495	8.002	9.056	8.578	8.353	7.710	8.811	7.840	6.003	8.071	8.869	8.964	
Total cabotaje (I)	2.526	2.205	2.318	2.088	2.026	1.795	1.679	1.493	1.093	1.694	1.954	2.185	
Total exterior (I)	5.892	5.686	6.650	6.415	6.238	5.831	7.066	6.270	4.833	6.292	6.820	6.690	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

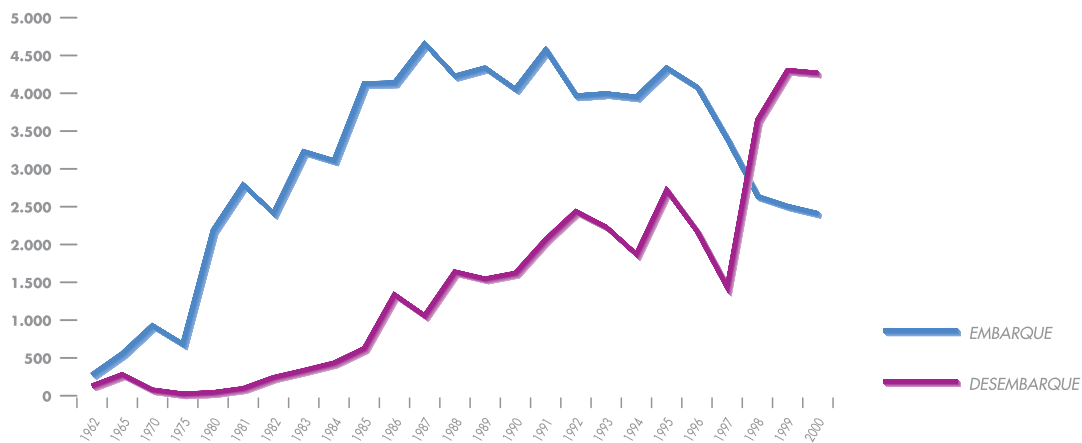


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Almería-Motril (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	281	562	934	690	2.191	2.794	2.420	3.236	3.115	4.134	4.143	4.661	4.233
Desembarque	135	285	83	30	47	101	246	339	438	629	1.342	1.064	1.644
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	4.342	4.060	4.580	3.972	4.001	3.956	4.343	4.090	3.396	2.644	2.512	2.417	
Desembarque	1.550	1.626	2.070	2.443	2.237	1.875	2.723	2.180	1.437	3.648	4.309	4.273	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

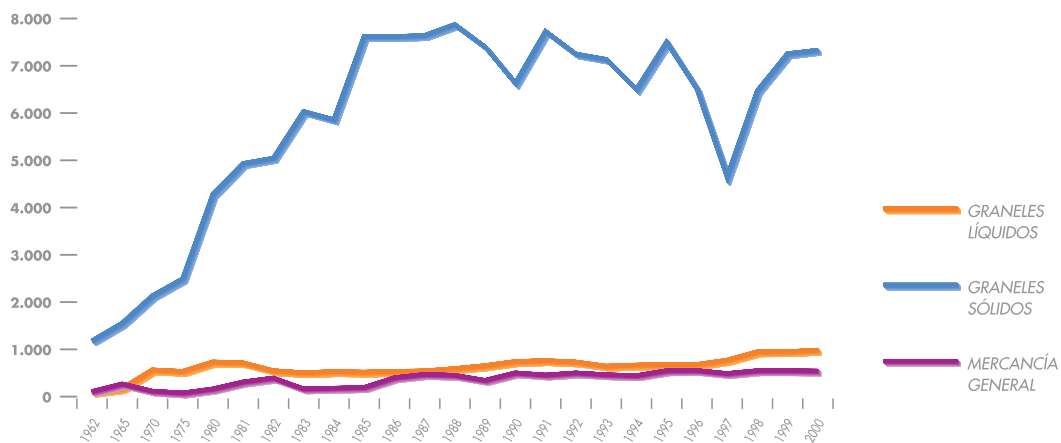


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Almería-Motril (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	99	181	572	540	740	722	555	512	536	525	542	550	600
Graneles sólidos	1.184	1.560	2.139	2.498	4.287	4.939	5.052	6.040	5.866	7.626	7.625	7.648	7.880
Mercancía general	113	274	123	83	169	317	400	170	185	199	406	477	457
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	662	749	769	739	652	674	685	686	777	955	958	991	
Graneles sólidos	7.406	6.634	7.736	7.256	7.143	6.502	7.505	6.518	4.655	6.476	7.262	7.337	
Mercancía general	350	509	463	508	469	450	554	559	495	555	555	547	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

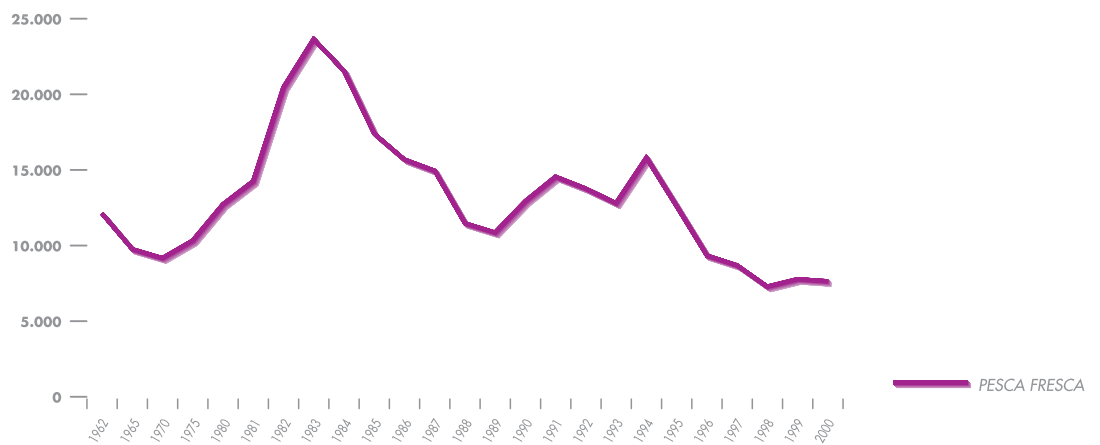


Fuente: Tabla 3.

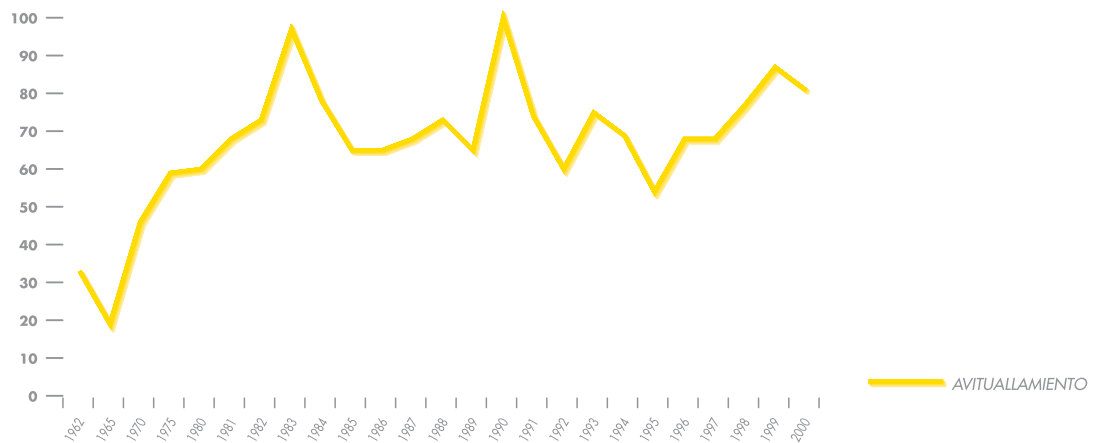
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Almería-Motril (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	12.135	9.779	9.184	10.340	12.737	14.268	20.468	23.662	21.568	17.417	15.707	14.963	11.489
Avituallamiento	33	19	46	59	60	68	73	97	78	65	65	68	73
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	10.875	12.950	14.569	13.783	12.820	15.817	12.612	9.356	8.712	7.301	7.793	7.655	
Avituallamiento	65	100	74	60	75	69	54	68	68	77	87	81	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



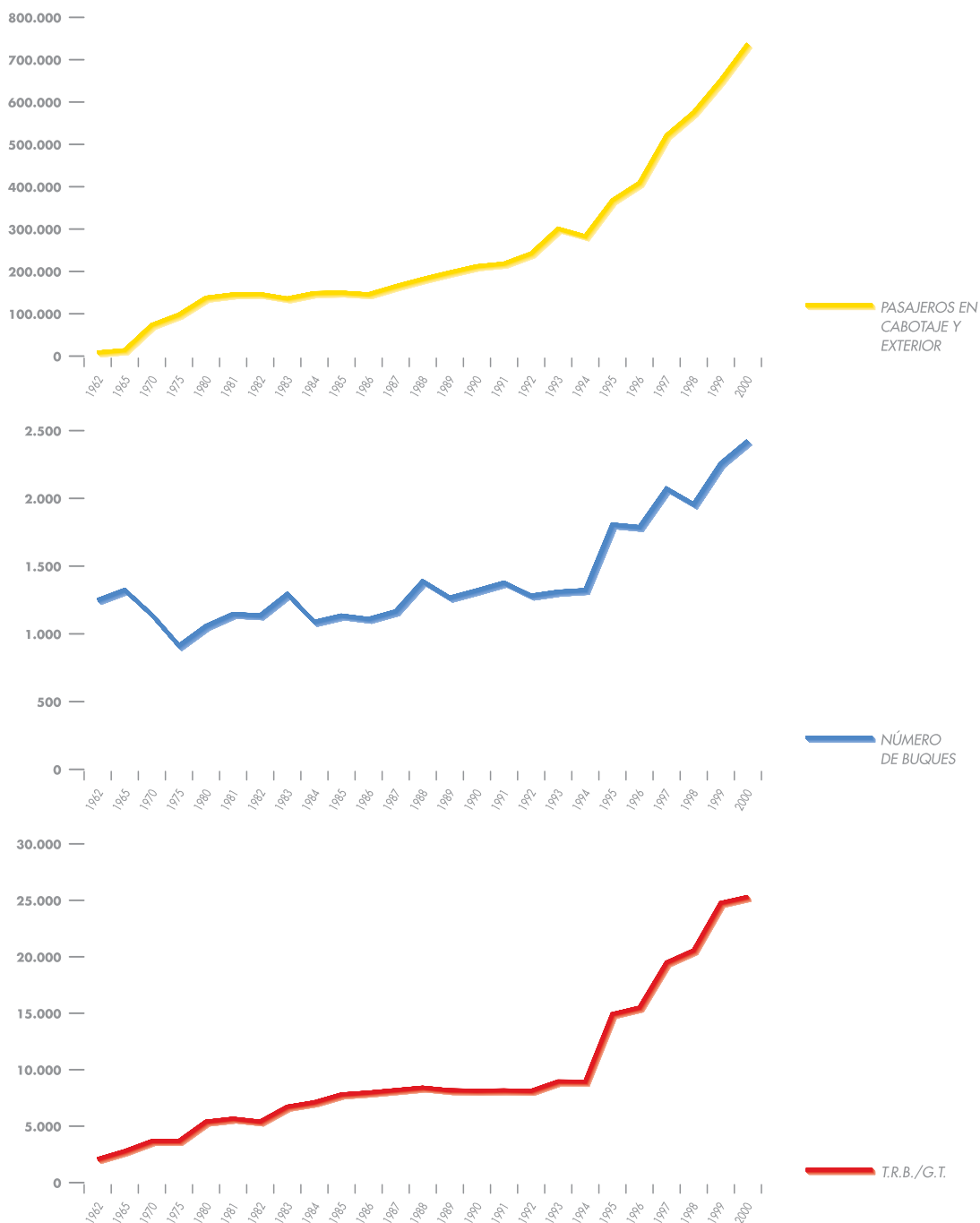
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. de Almería-Motril (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	8.983	14.388	73.996	98.406	138.424	146.194	147.065	136.638	149.296	150.443	146.399	165.432	182.596
Número de buques	1.251	1.326	1.142	914	1.060	1.149	1.138	1.296	1.090	1.137	1.112	1.168	1.391
T.R.B./G.T. (miles)	2.099	2.807	3.697	3.703	5.418	5.685	5.425	6.743	7.133	7.830	7.996	8.212	8.433

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	198.121	212.708	218.915	242.731	301.523	283.448	368.267	409.565	521.648	576.008	652.027	737.710
Número de buques	1.269	1.323	1.380	1.284	1.313	1.325	1.809	1.790	2.074	1.959	2.260	2.426
T.R.B./G.T. (miles)	8.199	8.159	8.187	8.143	8.979	8.962	14.944	15.515	19.508	20.584	24.783	25.324

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Almería-Motril (1989-2000) Toneladas

	1989				1990			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	620	287	362	1.269	635	289	399	1.323
G.T. (miles)	4.808	2.169	1.222	8.199	4.684	2.284	1.191	8.159
Graneles líquidos	237.101	0	424.516	661.617	231.831	0	516.753	748.584
Graneles sólidos	3.888.458	3.000.519	517.108	7.406.085	2.939.812	3.243.540	450.540	6.633.892
Mercancía general	214.348	1.803	134.044	350.195	304.889	474	203.534	508.897
Avituallamiento	44.406	0	21.257	65.663	72.234	0	25.796	98.030
Pesca	8.452	0	2.650	11.102	10.478	0	2.670	13.148
Total mercancías	4.392.765	3.002.322	1.099.575	8.494.662	3.559.244	3.244.014	1.199.293	8.002.551

	1991				1992			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	584	353	443	1.380	598	227	459	1.284
G.T. (miles)	4.522	2.384	1.281	8.187	4.150	2.610	1.383	8.143
Graneles líquidos	66.965	0	702.140	769.105	41.351	0	697.988	739.339
Graneles sólidos	3.789.773	3.556.877	389.659	7.736.309	2.937.201	3.861.278	457.557	7.256.036
Mercancía general	194.627	599	267.502	462.728	231.706	0	276.490	508.196
Avituallamiento	45.754	0	27.515	73.269	35.359	0	25.124	60.483
Pesca	12.587	0	2.251	14.838	11.690	0	2.438	14.128
Total mercancías	4.109.706	3.557.476	1.389.067	9.056.249	3.257.307	3.861.278	1.459.597	8.578.182

720

	1993				1994			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	704	185	424	1.313	715	185	425	1.325
G.T. (miles)	5.173	2.512	1.294	8.979	5.589	1.944	1.429	8.962
Graneles líquidos	748	4.053	647.552	652.353	0	2.406	671.142	673.548
Graneles sólidos	2.982.679	3.705.907	454.768	7.143.354	2.930.879	2.921.103	650.388	6.502.370
Mercancía general	288.171	0	180.838	469.009	302.642	7.035	140.447	450.124
Avituallamiento	49.080	0	25.606	74.686	44.208	0	24.311	68.519
Pesca	10.117	0	3.035	13.152	12.653	0	3.164	15.817
Total mercancías	3.330.795	3.709.960	1.311.799	8.352.554	3.290.382	2.930.544	1.489.452	7.710.378

	1995				1996			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	1.152	207	450	1.809	1.125	207	458	1.790
G.T. (miles)	10.308	2.788	1.848	14.944	10.985	2.571	1.959	15.515
Graneles líquidos	0	0	685.027	685.027	0	0	686.379	686.379
Graneles sólidos	2.939.339	3.815.294	750.632	7.505.265	2.180.534	3.555.679	781.373	6.517.586
Mercancía general	352.448	41.645	160.290	554.383	386.840	36.593	135.476	558.909
Avituallamiento	31.616	0	22.097	53.713	47.244	0	20.718	67.962
Pesca	8.417	0	4.195	12.612	6.447	0	2.909	9.356
Total mercancías	3.331.820	3.856.939	1.622.241	8.811.000	2.621.065	3.592.272	1.626.855	7.840.192

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Almería-Motril (1989-2000) Toneladas (Cont.)

	1997				1998			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	1.499	205	370	2.074	1.318	221	420	1.959
G.T. (miles)	15.419	2.253	1.836	19.508	15.349	2.896	2.339	20.584
Graneles líquidos	0	0	776.822	776.822	2.038	0	953.324	955.362
Graneles sólidos	1.111.962	3.053.413	489.664	4.655.039	1.246.096	4.559.808	670.255	6.476.159
Mercancía general	329.851	59.681	105.005	494.537	397.364	37.061	120.616	555.041
Avituallamiento	50.162	0	17.749	67.911	59.870	0	17.315	77.185
Pesca	5.869	0	2.843	8.712	5.358	0	1.943	7.301
Total mercancías	1.497.844	3.113.094	1.392.083	6.003.021	1.710.726	4.596.869	1.763.453	8.071.048

	1999				2000			
	Almería	Carboneras	Motril	Total	Almería	Carboneras	Motril	Total
Nº de buques	1.605	254	401	2.260	1.686	293	447	2.426
G.T. (miles)	18.781	3.361	2.641	24.783	19.033	3.281	3.010	25.324
Graneles líquidos	3.518	0	954.234	957.752	8.687	0	982.777	991.464
Graneles sólidos	1.350.556	5.243.784	667.463	7.261.803	1.287.761	5.239.783	809.785	7.337.329
Mercancía general	397.845	34.548	122.295	554.688	385.193	15.163	146.205	546.561
Avituallamiento	68.493	0	18.242	86.735	64.597	0	16.236	80.833
Pesca	5.130	0	2.663	7.793	4.780	0	2.875	7.655
Total mercancías	1.825.542	5.278.332	1.764.897	8.868.771	1.751.018	5.254.946	1.957.878	8.963.842

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

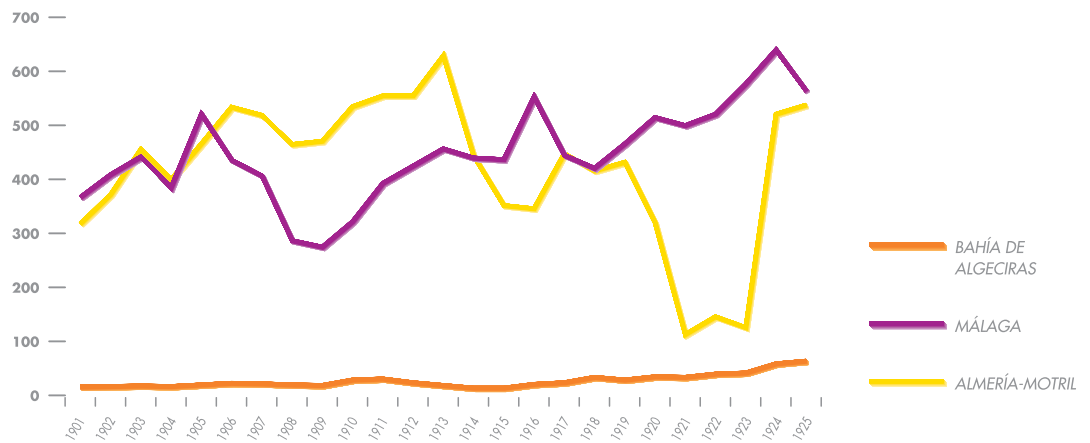
4.4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA

Resumen 4. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Surmediterránea (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Bahía de Algeciras	16*	17*	18*	17*	20*	23*	22*	20	19	29	31	24	19
Málaga	367	409	442	385	521	436	407	287	275	322	393	425	457
Almería-Motril	318	372	456	400	466	534	519	465	471	535	555	555	629
Total	701	798	916	802	1.007	993	948	772	765	886	979	1.004	1.105

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Bahía de Algeciras	14	14	21	24	34	29	35	34	40	42	59	64	3%
Málaga	440	437	553	445	421	466	515	500	521	577	640	564	50%
Almería-Motril	444	352	346	448	416	432	320	113	146	126	521	538	47%
Total	898	803	920	917	871	927	870	647	707	745	1.220	1.166	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.



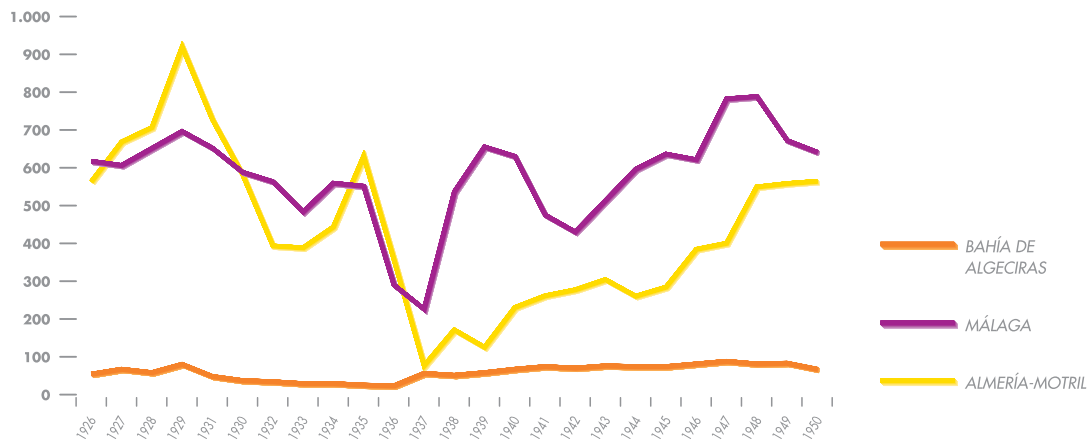
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

4.4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA (Continuación)

Resumen 4. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Surmediterránea (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Bahía de Algeciras	55	68	59	81	49	38	35	30	30	26	24	57	52
Málaga	618	607	652	697	653	589	564	484	560	552	291	227	537
Almería-Motril	564	669	707	920	728	582	394	389	444	631	358	77	172
Total	1.237	1.343	1.418	1.698	1.430	1.209	993	904	1.035	1.209	673	361	760

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Bahía de Algeciras	59	68	75	71	77	75	75	82	89	82	84	68	6%
Málaga	656	631	476	431	514	597	637	622	783	789	673	642	54%
Almería-Motril	126	231	262	278	305	261	285	385	401	550	559	565	40%
Total	841	929	813	780	896	933	997	1.089	1.273	1.420	1.316	1.275	100%



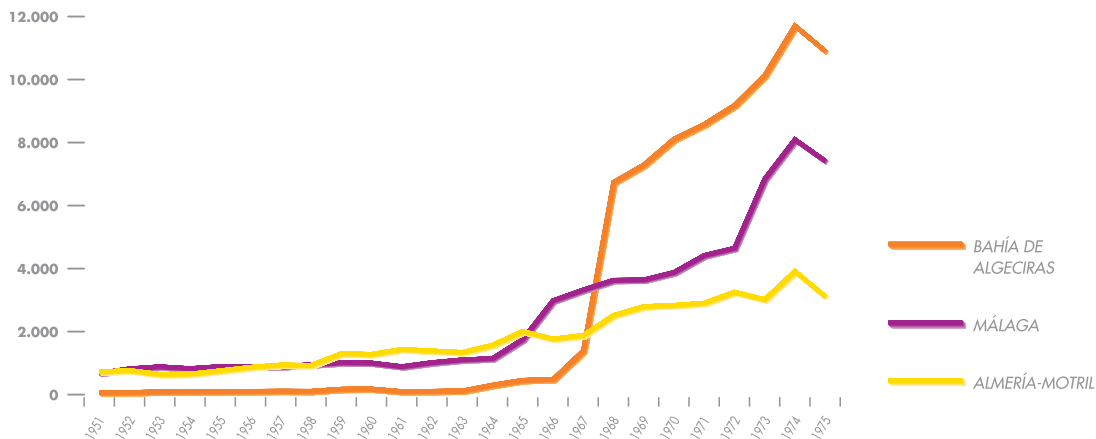
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

4.4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA (Continuación)

Resumen 4. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Surmediterránea (1951-1971) Miles de toneladas (Continuación)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Bahía de Algeciras	71	78	97	100	103	114	120	116	182	187	107	116	126
Málaga	689	829	894	836	900	888	897	961	1.023	1.013	897	1.025	1.114
Almería-Motril	729	775	652	661	766	876	949	937	1.309	1.287	1.444	1.396	1.348
Total	1.489	1.682	1.644	1.597	1.768	1.878	1.966	2.014	2.514	2.487	2.448	2.538	2.588

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Bahía de Algeciras	310	464	489	1.398	6.745	7.298	8.118	8.587	9.190	10.141	11.715	10.907	41%
Málaga	1.154	1.761	2.990	3.332	3.639	3.649	3.888	4.425	4.656	6.852	8.101	7.424	34%
Almería-Motril	1.580	2.015	1.775	1.885	2.522	2.804	2.842	2.912	3.263	3.025	3.922	3.123	24%
Total	3.044	4.241	5.254	6.615	12.906	13.751	14.848	15.924	17.109	20.018	23.738	21.454	100%



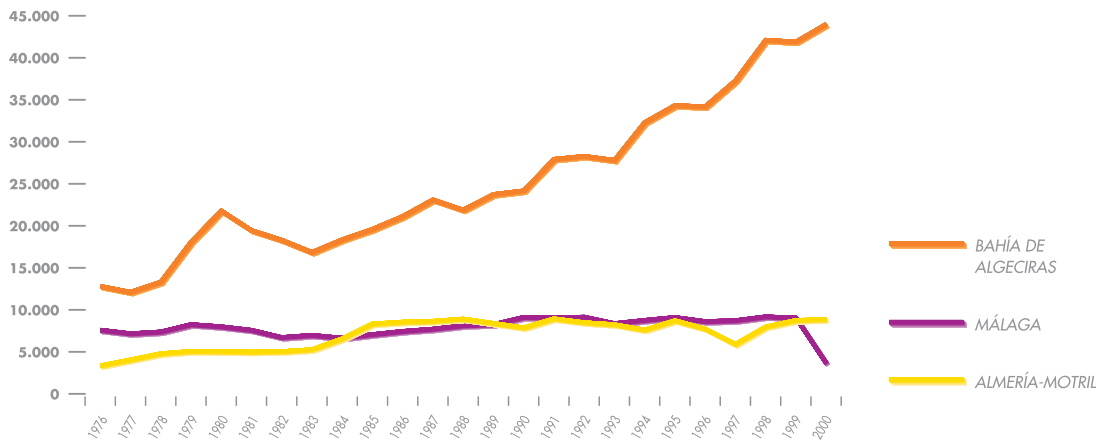
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

4.4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA (Continuación)

Resumen 4. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Surmediterránea (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Bahía de Algeciras	12.835	12.126	13.334	18.093	21.811	19.481	18.328	16.869	18.380	19.620	21.150	23.127	21.915
Málaga	7.616	7.189	7.399	8.277	8.019	7.599	6.739	7.002	6.662	7.090	7.469	7.737	8.146
Almería-Motril	3.367	4.075	4.810	5.088	5.050	4.999	5.066	5.289	6.587	8.349	8.573	8.674	8.937
Total	23.818	23.389	25.543	31.457	34.880	32.078	30.133	29.160	31.628	35.059	37.193	39.538	38.998

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Bahía de Algeciras	23.766	24.196	27.950	28.302	27.830	32.323	34.346	34.200	37.299	42.126	41.909	44.016	63%
Málaga	8.284	9.141	9.067	9.167	8.398	8.779	9.126	8.640	8.745	9.202	9.057	3.646	20%
Almería-Motril	8.418	7.891	8.968	8.504	8.265	7.626	8.745	7.763	5.926	7.987	8.774	8.875	17%
Total	40.468	41.228	45.985	45.973	44.493	48.728	52.217	50.603	51.971	59.315	59.740	56.537	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Índice

Cuadros, gráficos y tablas

Página

TOMO PRIMERO

CAPÍTULO 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE

1.1. Autoridad Portuaria de Pasajes

Cuadro 1.	Tráfico de mercancías A.P. Pasajes (1898-2000) Tm	62
Gráfico 1.	Tráfico de mercancías A.P. Pasajes (1898-2000)	63
Gráficos 2.1 y 2.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Pasajes (1940-1941) Tm	64
Gráficos 3.1 y 3.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Pasajes (1970, 1975 y 1980). Miles de Tm	65
Gráficos 4.1 y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Pasajes (1981-1985) Miles de Tm	66
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Pasajes (1986-1990) Miles de Tm	67
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Pasajes (1991-1995) Miles de Tm	68
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Pasajes (1996-2000) Miles de Tm	69
Cuadro 2.1.	Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. Pasajes (1927-1955)	70
Cuadro 2.2.	Movimiento de buques A.P. Pasajes (1927/2000)	71
Gráfico 8.	Evolución T.M.B. A.P. Pasajes (1927/2000)	72
Gráfico 9.	Evolución C.M.B. A.P. Pasajes (1927/2000)	72
Cuadro 3.	Pasajeros A.P. Pasajes (1942-1962)	72
Cuadro 4.	Pesca A.P. Pasajes (1940/2000) Tm	73
Gráfico 10.	Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Pasajes (1940/2000)	74
Gráfico 11.	Valor de la tonelada en pts. A.P. Pasajes (1940/2000)	74
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Pasajes (1962/2000) Miles de Tm	75
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Pasajes (1962/2000) Miles de Tm	75
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Pasajes (1962/2000) Miles de Tm	76
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Pasajes (1962/2000) Miles de Tm	77
Tabla 5.	Otros datos A.P. Pasajes (1962/2000)	78

1.2. Autoridad Portuaria de Bilbao

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Bilbao (1878-2000) Tm	98
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Bilbao (1878-1960)	99
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Bilbao (1961-2000)	99
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Bilbao (1878-2000) Miles de Tm ..	100
Gráfico 2A.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Bilbao (1878-1960)	102
Gráfico 2B.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Bilbao (1961-2000)	102
Cuadro 2.1.	Principales productos y clase de navegación A.P. Bilbao (1878-1961) Miles de Tm	103
Gráfico 3.	Principales productos A.P. Bilbao (1878-1961)	107
Cuadro 2.2.1.	Principales productos en cabotaje A.P. Bilbao (1930/1940) Tm	108
Cuadro 2.2.2.	Principales productos en exterior A.P. Bilbao (1930/1940) Tm	109
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Bilbao (1930/1940) Tm	110
Cuadro 2.3.	Tráfico de mercancías Depósito Franco A.P. Bilbao (1927-1950) Tm	111
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bilbao (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	112
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bilbao (1981-1985) Miles de Tm ...	113
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bilbao (1986-1990) Miles de Tm ...	114
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bilbao (1991-1995) Miles de Tm ...	115

Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bilbao (1996-2000) Miles de Tm ...	116
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase A.P. Bilbao (1922-1950)	117
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Bilbao (1878-1946)	117
Cuadro 3.3. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Bilbao (1947-2000)	118
Gráfico 10. Evolución T.M.B. A.P. Bilbao (1947-2000)	118
Gráfico 11. Evolución C.M.B. A.P. Bilbao (1878-2000)	119
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Bilbao (1930-2000)	119
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Bilbao (1962/2000) Miles de Tm	120
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Bilbao (1962/2000) Miles de Tm	120
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Bilbao (1962/2000) Miles de Tm	121
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Bilbao (1962/2000) Miles de Tm	122
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Bilbao (1973/2000)	123
Tabla 6. Otros datos A.P. Bilbao (1962/2000)	124

1.3. Autoridad Portuaria de Santander

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1874-1920) Tm	143
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1874-1920)	143
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1921-1960) Tm	144
Gráfico 2. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1921-1960)	144
Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1961-2000) Tm	145
Gráfico 3. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1961-2000)	145
Cuadro 2.1. Exportación de mineral de hierro A.P. Santander (1887-1941) Tm	146
Gráfico 4. Exportación de mineral de hierro A.P. Santander (1887-1941)	146
Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación A.P. Santander (1903-1920) Tm	147
Gráfico 5. Principales productos en cabotaje A.P. Santander (1903-1920) Tm	149
Gráficos 6.1 y 6.2. Principales productos exportación e importación A.P. Santander (1903-1920) Tm	150
Cuadro 2.3. Principales productos A.P. Santander (1902-1936) Tm	151
Gráfico 7. Principales productos A.P. Santander (1902-1936) Tm	152
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Santander (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	153
Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Santander (1981-1985) Miles de Tm ..	154
Gráficos 10.1 y 10.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Santander (1986-1990) Miles de Tm ..	155
Gráficos 11.1 y 11.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Santander (1991-1995) Miles de Tm ..	156
Gráficos 12.1 y 12.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Santander (1996-2000) Miles de Tm ..	157
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y estadias A.P. Santander (1897/1941)	158
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Santander (1874/1941)	159
Cuadro 3.3. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Santander (1945/2000)	159
Gráfico 13. Evolución T.M.B. A.P. Santander (1945/2000)	160
Gráfico 14. Evolución C.M.B. A.P. Santander (1874/2000)	160
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Santander (1916/2000)	161
Cuadro 5. Pesca fresca A.P. Santander (1918/1961) Tm	161
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Santander (1962/2000) Miles de Tm	162
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Santander (1962/2000) Miles de Tm	162
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Santander (1962/2000) Miles de Tm ...	163
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Santander (1962/2000) Miles de Tm	164
Tabla 5. Otros datos A.P. Santander (1962/2000)	165

1.4. Autoridad Portuaria de Gijón

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Gijón (1900-2000) Tm	185
Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. Gijón (1900-1950)	186
Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. Gijón (1951-2000)	186
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Gijón (1900-1921) Tm	187
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Gijón (1900-1921)	187
Cuadro 2.1.1. Principales productos descargados A.P. Gijón (1923-1941) Kg	188
Cuadro 2.1.2. Principales productos cargados A.P. Gijón (1923-1941) Kg	188
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Gijón (1923-1941) Kg	189
Cuadro 2.2.1. Principales productos descargados A.P. Gijón (1945/1957) Tm	190

	<i>Página</i>
Cuadro 2.2.2. Principales productos cargados A.P. Gijón (1945/1957) Tm	190
Gráficos 4.1 y 4.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Gijón (1945/1957) Tm	191
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Gijón (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	192
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Gijón (1981-1985) Miles de Tm	193
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Gijón (1986-1990) Miles de Tm	194
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Gijón (1991-1995) Miles de Tm	195
Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Gijón (1996-2000) Miles de Tm	196
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase de navegación y T.R.B. A.P. Gijón (1857/1921)	197
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Gijón (1900/2000)	198
Gráfico 10A. Evolución T.M.B. A.P. Gijón (1900/1965)	198
Gráfico 10B. Evolución T.M.B. A.P. Gijón (1966-2000)	199
Gráfico 11A. Evolución C.M.B. A.P. Gijón (1900/1965)	199
Gráfico 11B. Evolución C.M.B. A.P. Gijón (1966-2000)	199
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Gijón (1911/1978)	200
Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. Gijón (1922/1960) Tm	200
Cuadro 5.2. Pesca fresca A.P. Gijón (1961-2000) Tm	200
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Gijón (1962/2000) Miles de Tm	201
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Gijón (1962/2000) Miles de Tm	201
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Gijón (1962/2000) Miles de Tm	202
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Gijón (1962/2000) Miles de Tm	203
Tabla 5. Otros datos A.P. Gijón (1962/2000)	204
1.5. Autoridad Portuaria de Avilés	
Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. Avilés (1895-2000) Tm	219
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Avilés (1895-2000)	220
Cuadro 2. Tráfico de carbón y otras mercancías: sindicato minero A.P. Avilés (1894-1929) Tm	220
Gráfico 2. Tráfico de carbón y otras mercancías: sindicato minero A.P. Avilés (1894-1929)	220
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Avilés (1925-1929) Tm	221
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Avilés (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	222
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Avilés (1981-1985) Miles de Tm	223
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Avilés (1986-1990) Miles de Tm	224
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Avilés (1991-1995) Miles de Tm	225
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Avilés (1996-2000) Miles de Tm	226
Cuadro 3. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Avilés (1927/2000)	227
Gráfico 9. Evolución T.M.B. A.P. Avilés (1927/2000)	227
Gráfico 10. Evolución C.M.B. A.P. Avilés (1927/2000)	228
Gráfico 11. Especies de pesca A.P. Avilés (1925-1929) Kg	228
Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. Avilés (1925-1961) Tm	229
Cuadro 4.2. Pesca fresca por especies A.P. Avilés (1962-2000) Tm	229
Gráfico 12. Pesca fresca A.P. Avilés (1925-2000)	230
Gráfico 13. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Avilés (1941-2000)	231
Gráfico 14. Valor de la tonelada en pts. A.P. Avilés (1941-2000)	231
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Avilés (1962/2000) Miles de Tm	232
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Avilés (1962/2000) Miles de Tm	232
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Avilés (1962/2000) Miles de Tm	233
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Avilés (1962/2000) Miles de Tm	234
Tabla 5. Otros datos A.P. Avilés (1962/2000)	235
Resumen 1. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte (1901-2000) Miles de Tm	236

CAPÍTULO 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA

2.1. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1901-1960) Tm	258
Gráfico 1.A. Tráfico de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1901-1960)	258

	<i>Página</i>
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000) Tm	259
Gráfico 1.B. Tráfico de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1901-1960)	259
Cuadro 1.3. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000) Tm....	260
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000)	260
Gráficos 3.1 y 3.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ferrol-San Cibrao (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	261
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ferrol-San Cibrao (1981-1985) Miles de Tm	262
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ferrol-San Cibrao (1986-1990) Miles de Tm	263
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ferrol-San Cibrao (1991-1995) Miles de Tm	264
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ferrol-San Cibrao (1996-2000) Miles de Tm	265
Cuadro 2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000)	266
Gráfico 8. Evolución T.M.B. A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000)	266
Gráfico 9. Evolución C.M.B. A.P. Ferrol-San Cibrao (1961-2000)	267
Cuadro 3. Pesca fresca A.P. Ferrol-San Cibrao (1950-1961) Kg	267
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de Tm	267
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de Tm	268
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de Tm	268
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Ferrol-San Cibrao (1962/2000) Miles de Tm	269
Tabla 5. Otros datos A.P. Ferrol-San Cibrao (1962/2000)	270
Cuadro 4. Tráfico de los Puertos A.P. Ferrol-San Cibrao (1989-2000) Tm	271

2.2. Autoridad Portuaria de A Coruña

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. A Coruña (1917-2000) Tm	293
Gráfico 1.A. Tráfico de mercancías A.P. A Coruña (1917-1963)	294
Gráfico 1.B. Tráfico de mercancías A.P. A Coruña (1964-2000)	294
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. A Coruña (1917/1961)	294
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. A Coruña (1917/1961) Tm	295
Cuadro 2.1. Principales productos A.P. A Coruña (1920) Kg	296
Cuadro 2.2. Principales productos A.P. A Coruña (1930) Kg	298
Cuadro 2.3. Principales productos A.P. A Coruña (1940) Kg	300
Cuadro 2.4. Principales productos A.P. A Coruña (1950) Kg	302
Cuadro 2.5. Principales productos importados por áreas de comercio A.P. A Coruña (1930) Kg	304
Cuadro 2.6. Principales productos importados por áreas de comercio A.P. A Coruña (1940) Kg	304
Cuadro 2.7. Principales productos importados por áreas de comercio A.P. A Coruña (1950) Kg	304
Cuadro 2.8. Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. A Coruña (1930) Kg	306
Cuadro 2.9. Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. A Coruña (1950) Kg	306
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos descargados y cargados en cabotaje A.P. A Coruña (1920/1950) Kg	307
Gráficos 4.1 y 4.2. Principales productos importados y exportados A.P. A Coruña (1920/1950) Kg ...	308
Gráficos 5.1 y 5.2. Principales áreas de comercio exterior: importación y exportación A.P. A Coruña (1930/1950) Kg	309
Cuadro 2.10. Tráfico de mercancías por continentes A.P. A Coruña (1921-1957) Kg	310
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico de mercancías importadas y exportadas por continentes A.P. A Coruña (1921-1957) Kg	312
Gráficos 7.1 y 7.2. Principales productos descargados y cargados en cabotaje y exterior A.P. A Coruña (1920/1950) Kg	313
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. A Coruña (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	314
Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. A Coruña (1981-1985) Miles de Tm ..	315
Gráficos 10.1 y 10.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. A Coruña (1986-1990) Miles de Tm	316
Gráficos 11.1 y 11.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. A Coruña (1991-1995) Miles de Tm	317

	<i>Página</i>
Gráficos 12.1 y 12.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. A Coruña (1996-2000) Miles de Tm	318
Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. A Coruña (1920/2000)	319
Gráfico 13. Evolución T.M.B. A.P. A Coruña (1926/2000)	319
Gráfico 14. Evolución C.M.B. A.P. A Coruña (1920/2000)	320
Cuadro 4. Pasajeros A.P. A Coruña (1920-1978)	320
Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. A Coruña (1921-1960) Kg	321
Cuadro 5.2. Pesca por especies A.P. A Coruña (1930, 1940 y 1950) Kg	321
Gráfico 15. Principales especies A.P. A Coruña (1930/1950) Kg	322
Cuadro 5.3. Pesca A.P. A Coruña (1961-2000) Tm	323
Gráfico 16. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. A Coruña (1961-2000)	324
Gráfico 17. Valor de la tonelada en pts. A.P. A Coruña (1961-2000)	324
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. A Coruña (1962/2000) Miles de Tm	325
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. A Coruña (1962/2000) Miles de Tm	325
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. A Coruña (1962/2000) Miles de Tm	326
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. A Coruña (1962/2000) Miles de Tm	327
Tabla 5. Otros datos A.P. A Coruña (1962/2000)	328
2.3. Autoridad Portuaria de Vilagarcía	
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Vilagarcía (1924-1960) Tm	342
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. Vilagarcía (1961-2000) Tm	342
Gráfico 1.A. Tráfico de mercancías A.P. Vilagarcía (1924-1960)	343
Gráfico 1.B. Tráfico de mercancías A.P. Vilagarcía (1961-2000)	343
Cuadro 2.1. Principales productos A.P. Vilagarcía (1936-1949) Tm	343
Cuadro 2.2. Principales productos A.P. Vilagarcía (1950-2000) Tm	344
Gráfico 2. Tráfico de madera A.P. Vilagarcía (1936-2000)	345
Gráfico 3. Principales productos A.P. Vilagarcía (1950-2000) Tm	345
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vilagarcía (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	346
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vilagarcía (1981-1985) Miles de Tm ...	347
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vilagarcía (1986-1990) Miles de Tm ...	348
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vilagarcía (1991-1995) Miles de Tm ...	349
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vilagarcía (1996-2000) Miles de Tm ...	350
Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. Vilagarcía (1930/2000)	351
Gráfico 9. Evolución T.M.B. A.P. Vilagarcía (1930/2000)	351
Gráfico 10. Evolución C.M.B. A.P. Vilagarcía (1930/2000)	352
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Vilagarcía (1908/1993)	352
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Vilagarcía (1962/2000) Miles de Tm	353
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Vilagarcía (1962/2000) Miles de Tm	353
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Vilagarcía (1962/2000) Miles de Tm	354
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Vilagarcía (1962/2000) Miles de Tm	355
Tabla 5. Otros datos A.P. Vilagarcía (1962/2000)	356
2.4. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1912-1960) Tm	371
Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1912-1960)	371
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000) Tm	372
Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)	372
Gráficos 2.1 y 2.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884) Kg	373
Cuadro 2. Principales productos Puertos adscritos a la CAP (1947-1950) Kg	374
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos descargados y cargados Puertos adscritos a la CAP (1947-1950) ...	375
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	376
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1981-1985) Miles de Tm	377
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1986-1990) Miles de Tm	378

Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1991-1995) Miles de Tm	379
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1996-2000) Miles de Tm	380
Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884/1948/2000)	381
Gráfico 9. Evolución T.M.B. A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1948/2000)	381
Gráfico 10. Evolución C.M.B. A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1880-1884/1948/2000)	382
Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1930-1960) Kg	382
Cuadro 4.2. Pesca A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000) Tm	382
Gráfico 11. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)	383
Gráfico 12. Valor de la tonelada en pts. A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1961-2000)	384
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de Tm	384
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de Tm ..	385
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de Tm	385
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000) Miles de Tm ..	386
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1993/2000)	387
Tabla 6. Otros datos A.P. Marín y Ría de Pontevedra (1962/2000)	388
2.5. Autoridad Portuaria de Vigo	
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Vigo (1888-2000) Tm	407
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Vigo (1888-2000)	408
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Vigo (1921/1946) Tm	408
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Vigo (1921/1946)	408
Gráficos 3.1 y 3.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vigo (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm ..	409
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vigo (1981-1985) Miles de Tm	410
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vigo (1986-1990) Miles de Tm	411
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vigo (1991-1995) Miles de Tm	412
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Vigo (1996-2000) Miles de Tm	413
Cuadro 2.1. T.R.B. buques mercantes entrados A.P. Vigo (1909-1941)	414
Cuadro 2.2. Movimiento de buques entrados A.P. Vigo (1888/2000)	414
Gráfico 8. Evolución T.M.B. A.P. Vigo (1888/2000)	415
Gráfico 9. Evolución C.M.B. A.P. Vigo (1888/2000)	415
Cuadro 3. Pasajeros A.P. Vigo (1885/1985)	416
Cuadro 4.1. Pesca fresca A.P. Vigo (1926-1960) Tm	416
Cuadro 4.2. Pesca A.P. Vigo (1961-2000) Tm	417
Gráfico 10. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Vigo (1928-2000)	418
Gráfico 11. Valor de la tonelada en pts. A.P. Vigo (1930-2000)	418
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Vigo (1962/2000) Miles de Tm	419
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Vigo (1962/2000) Miles de Tm	419
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Vigo (1962/2000) Miles de Tm	420
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Vigo (1962/2000) Miles de Tm	421
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Vigo (1973/2000)	422
Tabla 6. Otros datos A.P. Vigo (1962/2000)	423
Resumen 2. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Galicia (1901-2000) Miles de Tm	424
CAPÍTULO 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	
3.1. Autoridad Portuaria de Huelva	
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Huelva (1900-2000) Tm	454
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Huelva (1900-2000)	455
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación y continentes A.P. Huelva (1901-1955) Kg	456
Gráfico 2A. Tráfico de mercancías descargadas según clase de navegación y continentes A.P. Huelva (1901-1955)	458
Gráfico 2B. Tráfico de mercancías cargadas según clase de navegación y continentes A.P. Huelva (1901-1955)	458

Gráfico 3.	Tráfico de mercancías según clase de navegación y continentes A.P. Huelva (1901-1955) Kg	459
Cuadro 2.1.	Principales productos en cabotaje A.P. Huelva (1905/1950) Kg	460
Cuadro 2.2.1.	Principales productos en exterior. Europa y África A.P. Huelva (1905/1950) Kg	462
Cuadro 2.2.2.	Principales productos en exterior. América A.P. Huelva (1905/1950) Kg	464
Gráficos 4.1. y 4.2.	Principales productos descargados y cargados en cabotaje A.P. Huelva (1905/1950) Kg ..	465
Gráficos 5.1. y 5.2.	Principales productos importados y exportados A.P. Huelva (1905/1950) Kg	466
Cuadro 2.3.	Principales productos importados por áreas de comercio A.P. Huelva (1912) Kg	467
Cuadro 2.4.	Principales productos importados por áreas de comercio A.P. Huelva (1920) Kg	468
Cuadro 2.5.	Principales productos importados por áreas de comercio A.P. Huelva (1930) Kg	468
Cuadro 2.6.	Principales productos importados por áreas de comercio A.P. Huelva (1940) Kg	468
Cuadro 2.7.	Principales productos importados por áreas de comercio A.P. Huelva (1950) Kg	469
Cuadro 2.8.	Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. Huelva (1912) Kg	470
Cuadro 2.9.	Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. Huelva (1920) Kg	471
Cuadro 2.10.	Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. Huelva (1930) Kg	472
Cuadro 2.11.	Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. Huelva (1940) Kg	472
Cuadro 2.12.	Principales productos exportados por áreas de comercio A.P. Huelva (1950) Kg	472
Gráficos 6.1. y 6.2.	Principales áreas de comercio exterior importación y exportación A.P. Huelva (1912/1950) Kg	474
Gráficos 7.1. y 7.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Huelva (1905/1950) Kg	475
Gráficos 8.1. y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Huelva (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	476
Gráficos 9.1. y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Huelva (1981-1985) Miles de Tm ...	477
Gráficos 10.1. y 10.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Huelva (1986-1990) Miles de Tm	478
Gráficos 11.1. y 11.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Huelva (1991-1995) Miles de Tm	479
Gráficos 12.1. y 12.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Huelva (1996-2000) Miles de Tm	480
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. Huelva (1901-1960)	481
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Huelva (1901-2000)	482
Gráfico 13.	Evolución T.M.B. A.P. Huelva (1905-2000)	483
Gráfico 14.	Evolución C.M.B. A.P. Huelva (1901-2000)	483
Cuadro 4.	Pesca fresca A.P. Huelva (1941-2000) Tm	484
Gráfico 15.	Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Huelva (1941-2000)	484
Gráfico 16.	Valor de la tonelada en pts. A.P. Huelva (1941-2000)	485
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Huelva (1962/2000) Miles de Tm	485
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Huelva (1962/2000) Miles de Tm	486
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Huelva (1962/2000) Miles de Tm	486
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Huelva (1962/2000) Miles de Tm	487
Tabla 5.	Otros datos A.P. Huelva (1962/2000)	488

3.2. Autoridad Portuaria de Sevilla

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Sevilla (1871-2000) Tm	508
Gráfico 1.	Tráfico de mercancías A.P. Sevilla (1871-2000)	509
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Sevilla (1890/1942) Kg	510
Gráfico 2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Sevilla (1890/1942)	510
Cuadro 2.1.	Principales productos A.P. Sevilla (1900-1903) Kg	511
Gráficos 3.1. y 3.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Sevilla (1900-1903) Kg	513
Cuadro 2.2.	Principales productos A.P. Sevilla (1923-1933) Kg	514
Gráficos 4.1. y 4.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Sevilla (1923-1933) Kg	517
Cuadro 2.3.	Minerales exportados A.P. Sevilla (1895/1942) Tm	518
Gráfico 5.	Minerales exportados A.P. Sevilla (1895/1942)	518
Gráficos 6.1. y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sevilla (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	519
Gráficos 7.1. y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sevilla (1981-1985) Miles de Tm	520
Gráficos 8.1. y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sevilla (1986-1990) Miles de Tm	521
Gráficos 9.1. y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sevilla (1991-1995) Miles de Tm	522
Gráficos 10.1. y 10.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sevilla (1996-2000) Miles de Tm ...	523
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase A.P. Sevilla (1892-1910)	524
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques A.P. Sevilla (1871/2000)	525
Gráfico 11.	Evolución T.M.B. A.P. Sevilla (1871/2000)	526

Gráfico 12.	Evolución C.M.B. A.P. Sevilla (1871/2000)	526
Cuadro 4.	Pesca fresca A.P. Sevilla (1930-1961) Kg	526
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Sevilla (1962/2000) Miles de Tm	527
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Sevilla (1962/2000) Miles de Tm	527
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Sevilla (1962/2000) Miles de Tm	528
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Sevilla (1962/2000) Tm	529
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Sevilla (1973/2000)	530
Tabla 6.	Otros datos A.P. Sevilla (1962/2000)	531

3.3. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz

Cuadro 1.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1908-2000) Tm	553
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1908-1950)	554
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1951-2000)	554
Cuadro 2.1.	Principales productos A.P. Bahía de Cádiz (1910/1915) Tm	555
Cuadro 2.2.	Principales productos A.P. Bahía de Cádiz (1920/1930) Tm	557
Gráficos 2.1. y 2.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Bahía de Cádiz (1910/1930) Tm	558
Cuadro 2.3.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Cádiz (1932-1960) Tm	559
Gráfico 3.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Cádiz (1932-1960) Tm	559
Gráficos 4.1. y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Cádiz (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	560
Gráficos 5.1. y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Cádiz (1981-1985) Miles de Tm	561
Gráficos 6.1. y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Cádiz (1986-1990) Miles de Tm	562
Gráficos 7.1. y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Cádiz (1991-1995) Miles de Tm	563
Gráficos 8.1. y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Cádiz (1996-2000) Miles de Tm	564
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. Bahía de Cádiz (1909-1931)	565
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques A.P. Bahía de Cádiz (1909-2000)	566
Gráfico 9.	Evolución T.M.B. A.P. Bahía de Cádiz (1909-2000)	567
Gráfico 10.	Evolución C.M.B. A.P. Bahía de Cádiz (1909-2000)	567
Cuadro 4.1.	Pasajeros A.P. Bahía de Cádiz (1908/1960)	567
Cuadro 4.2.	Pasajeros A.P. Bahía de Cádiz (1961-2000)	568
Cuadro 5.1.	Pesca fresca A.P. Bahía de Cádiz (1929-2000) Tm	570
Cuadro 5.2.	Pesca A.P. Bahía de Cádiz (1961-2000) Tm	570
Gráfico 11.	Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Bahía de Cádiz (1961-2000)	571
Gráfico 12.	Valor de la tonelada en pts. A.P. Bahía de Cádiz (1961-2000)	571
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de Tm	572
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de Tm	572
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de Tm	573
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Bahía de Cádiz (1962/2000) Miles de Tm	574
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Bahía de Cádiz (1973/2000)	575
Tabla 6.	Otros datos A.P. Bahía de Cádiz (1962/2000)	576
Cuadro 6.	Tráfico de los Puertos A.P. Bahía de Cádiz (1989-2000) Tm	577
Resumen 3.	Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Suratlántica (1901-2000) Miles de Tm	580

CAPÍTULO 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA

4.1. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1908-1946) Tm	603
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1947-2000) Tm	603
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1908-1946)	604
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1947-1966)	604
Gráfico 1C.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1967-2000)	604

Cuadro 1.3.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000) Tm	605
Gráfico 2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000)	605
Gráficos 3.1 y 3.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Algeciras (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	606
Gráficos 4.1 y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Algeciras (1981-1985) Miles de Tm	607
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Algeciras (1986-1990) Miles de Tm	608
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Algeciras (1991-1995) Miles de Tm	609
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Bahía de Algeciras (1996-2000) Miles de Tm	610
Cuadro 2.	Movimiento de buques A.P. Bahía de Algeciras (1947/2000)	611
Gráfico 8.	Evolución T.M.B. A.P. Bahía de Algeciras (1947/2000)	611
Gráfico 9.	Evolución C.M.B. A.P. Bahía de Algeciras (1947/2000)	612
Cuadro 3.1.	Pasajeros A.P. Bahía de Algeciras (1930-1960)	612
Cuadro 3.2.	Pasajeros A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000)	612
Cuadro 4.	Automóviles en régimen de pasaje A.P. Bahía de Algeciras (1948/2000)	613
Gráfico 10.	Automóviles en régimen de pasaje A.P. Bahía de Algeciras (1948/2000)	614
Cuadro 5.1.	Pesca fresca A.P. Bahía de Algeciras (1930-1960) Tm	614
Cuadro 5.2.	Pesca A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000) Tm	614
Gráfico 11.	Pesca A.P. Bahía de Algeciras (1930-2000) Tm	615
Gráfico 12.	Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000)	615
Gráfico 13.	Valor de la tonelada en pts. A.P. Bahía de Algeciras (1961-2000)	616
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de Tm	616
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de Tm	617
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de Tm	617
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Bahía de Algeciras (1962/2000) Miles de Tm	618
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Bahía de Algeciras (1975/2000)	619
Tabla 6.	Otros datos A.P. Bahía de Algeciras (1962/2000)	620

4.2. Autoridad Portuaria de Málaga

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Málaga (1877-2000) Tm	642
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Málaga (1877-1960)	643
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Málaga (1961-2000)	643
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Málaga (1923-1933) Tm	644
Cuadro 1.3.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Málaga (1934-1939)	644
Cuadro 2.1.	Principales productos exportados A.P. Málaga (1911-1933) Kg	644
Cuadro 2.2.	Principales productos importados A.P. Málaga (1921-1933) Kg	646
Cuadro 2.3.	Principales productos en cabotaje A.P. Málaga (1938/1955) Kg	648
Gráficos 2.1 y 2.2.	Principales productos exportados (1911-1933) e importados (1921-1933) A.P. Málaga Kg	650
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos descargados y cargados en cabotaje A.P. Málaga (1938/1955) Kg ..	651
Cuadro 2.4.	Principales productos en exterior A.P. Málaga (1938/1955) Kg	652
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos importados y exportados A.P. Málaga (1938/1955) Kg	654
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Málaga (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	655
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Málaga (1981-1985) Miles de Tm	656
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Málaga (1986-1990) Miles de Tm	657
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Málaga (1991-1995) Miles de Tm	658
Gráficos 9.1 y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Málaga (1996-2000) Miles de Tm	659
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase, banderas y T.R.B. A.P. Málaga (1923-1933)	660
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. Málaga (1938-1960)	661
Cuadro 3.3.	Movimiento de buques A.P. Málaga (1923/2000)	662
Gráfico 10.	Evolución T.M.B. A.P. Málaga (1923/2000)	662
Gráfico 11.	Evolución C.M.B. A.P. Málaga (1923/2000)	662
Cuadro 4.1.	Pasajeros A.P. Málaga (1924-1933)	663

Cuadro 4.2.	Pasajeros A.P. Málaga (1938-1960)	663
Cuadro 4.3.	Pasajeros A.P. Málaga (1961-2000)	664
Cuadro 5.	Pesca por especies A.P. Málaga (1938-1960) Kg	666
Gráfico 12.	Principales especies capturadas A.P. Málaga (1938-1956) Kg	666
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Málaga (1962/2000) Miles de Tm	667
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Málaga (1962/2000) Miles de Tm	667
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Málaga (1962/2000) Miles de Tm	668
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Málaga (1962/2000) Miles de Tm	669
Tabla 5.	Otros datos A.P. Málaga (1962/2000)	670

4.3. Autoridad Portuaria de Almería-Motril

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Almería-Motril (1843-2000) Tm	691
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Almería-Motril (1843/1960)	692
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Almería-Motril (1961-2000)	692
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías Puertos de Almería y Carboneras (1925-2000) Tm	693
Gráfico 2.	Tráfico de mercancías Puertos de Almería y Carboneras (1925-2000)	693
Cuadro 1.3.	Tráfico de mercancías Puerto de Motril (1925/2000) Tm	694
Gráfico 3.	Tráfico de mercancías Puerto de Motril (1925/2000)	695
Cuadro 2.1.	Principales productos Puerto de Almería (1887-1894) Kg	696
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto de Almería (1887-1894) Kg ...	697
Cuadro 2.2.	Principales productos Puerto de Almería (1914-1918) Kg	698
Gráficos 5.1 y 5.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto de Almería (1914-1918) Kg	700
Cuadro 2.3.	Principales productos Puerto de Almería (1919-1923) Tm	701
Gráfico 6.	Principales productos Puerto de Almería (1919-1923) Tm	701
Cuadro 2.4.	Principales productos Puerto de Almería (1939-1941) Tm	702
Gráficos 7.1 y 7.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto de Almería (1939-1941) Tm ...	703
Cuadro 2.5.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Almería (1940-1958) Tm	704
Gráfico 8.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Almería (1940-1958)	704
Gráficos 9.1 y 9.2.	Principales productos (1927-1948) y (1961-1987) Puerto de Motril Tm	705
Cuadro 2.6.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Motril (1951-1987) Tm	706
Gráfico 10.	Tráfico de mercancías según su presentación Puerto de Motril (1951-1987)	706
Gráficos 11.1 y 11.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Almería-Motril (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	707
Gráficos 12.1 y 12.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Almería-Motril (1981-1985) Miles de Tm	708
Gráficos 13.1 y 13.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Almería-Motril (1986-1990) Miles de Tm	709
Gráficos 14.1 y 14.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Almería-Motril (1991-1995) Miles de Tm	710
Gráficos 15.1 y 15.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Almería-Motril (1996-2000) Miles de Tm	711
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase Puerto de Almería (1843/1961)	712
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques Puerto de Motril (1928-1961)	713
Cuadro 3.3.	Movimiento de buques A.P. Almería-Motril (1931/2000)	714
Gráfico 16.	Evolución T.M.B. A.P. Almería-Motril (1962-2000)	714
Gráfico 17.	Evolución C.M.B. A.P. Almería-Motril (1931/2000)	715
Cuadro 4.	Pasajeros A.P. Almería-Motril (1883/2000)	715
Cuadro 5.	Pesca fresca A.P. Almería-Motril (1940-1962) Tm	716
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Almería-Motril (1962/2000) Miles de Tm	716
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Almería-Motril (1962/2000) Miles de Tm	717
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Almería-Motril (1962/2000) Miles de Tm	717
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Almería-Motril (1962/2000) Miles de Tm	718
Tabla 5.	Otros datos A.P. Almería-Motril (1962/2000)	719
Cuadro 6.	Tráfico de los Puertos A.P. Almería-Motril (1989-2000) Tm	720
Resumen 4.	Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Surmediterránea (1901-2000) Miles de Tm	722

Índice Fotografías y planos

Página

TOMO PRIMERO

CAPÍTULO INTRODUCTORIO

<input type="checkbox"/> Mapa de España donde se señalan los Puertos de Titularidad Estatal	22
<input type="checkbox"/> Navío de línea español de 112 cañones	27
<input type="checkbox"/> Marina de la Edad Media en el siglo XIII	28
<input type="checkbox"/> El descubrimiento de América es la base del cuadro de Salvador Dalí: <i>El sueño de Cristóbal Colón</i>	29
<input type="checkbox"/> Grabado de la costa de Andalucía y sus vías fluviales representadas de forma exagerada en torno a 1591 ..	30
<input type="checkbox"/> Lámina en la que se trasladan referencias de la ingeniería proyectista de siglos pasados fechada en 1678 ...	30
<input type="checkbox"/> Corte longitudinal del navío “Montañés” construido en Cartagena por Romero Landa en 1785	31
<input type="checkbox"/> Mapa de España con la situación de las Fachadas Marítimas	41

CAPÍTULO 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE

1.1. Autoridad Portuaria de Pasajes

<input type="checkbox"/> Puerto de Pasajes	45
<input type="checkbox"/> Grabado antiguo de Pasajes, según plano levantado por los ingenieros militares Gandolfo, Texeira Albornoz y Sotto en 1636.....	47
<input type="checkbox"/> Grabado antiguo que representa la entrada del Puerto de Pasajes visto desde Santa Ana, apreciándose el particular “pasaje” que le otorga su denominación	49
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Pasajes en 1909, con especificación de noticias económicas relativas a su funcionamiento	50
<input type="checkbox"/> Dársena de la Herrera en el Puerto de Pasajes en 1918	51
<input type="checkbox"/> Panorámica del Puerto de Pasajes en 1930, poco después de la reversión al Estado	52
<input type="checkbox"/> Las expediciones de automóviles impulsarían la actividad del Puerto de Pasajes en los años cuarenta del siglo XX	53
<input type="checkbox"/> Descarga de carbón en los muelles del Puerto de Pasajes a mediados del siglo XX	53
<input type="checkbox"/> Acceso al Puerto de Pasajes por Capuchinos. Dibujo firmado por J. Tolosa Amibilia en 1948, en el que se muestra la semblanza “moderna” de las instalaciones portuarias	54
<input type="checkbox"/> Vista parcial del Puerto de Pasajes	54
<input type="checkbox"/> Muelle destinado al tráfico en el Puerto de Pasajes a finales del siglo XX	55
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Pasajes en el año 2004	61

1.2. Autoridad Portuaria de Bilbao

<input type="checkbox"/> Puerto de Bilbao	79
<input type="checkbox"/> Escudo que representa las Armas de la Universidad y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao	81
<input type="checkbox"/> Plano de una zona del barrio de Zorroza, en el recuadro se aprecia detalle del Arsenal de la Zorroza en la Ría de Bilbao. D. Francisco de Oleaga, 1787	83
<input type="checkbox"/> Emblemas de empresas que representan la industrialización de Bilbao en el siglo XIX	83
<input type="checkbox"/> Plano del estado de las obras en el Abra de Bilbao a 30 de junio de 1899	84
<input type="checkbox"/> Plano de las obras de la Ría y Abra de Bilbao “hasta 1909”	85
<input type="checkbox"/> La Ría de Bilbao en 1929. Se observan las gabarras cargadas de mineral en los muelles de Ripa, transbordadas desde los buques que fondeaban en las instalaciones de la Zorroza	85
<input type="checkbox"/> Escena de tráfico en el Puerto de Bilbao en 1928. En la margen izquierda se aprecia el proceso de montaje de las grúas en el muelle de Urbitarte	86

<input type="checkbox"/>	Zona minera próxima a la Villa de Bilbao. En primer plano la Isla de San Cristóbal con la desaparecida Casa de Máquinas del Abastecimiento de Aguas de la Ría	87
<input type="checkbox"/>	Las instalaciones de Zorroza en 1948. En primer término se observa la silueta del temperley de la fábrica de briquetas	88
<input type="checkbox"/>	Vista aérea de la Refinería de Somorrostro y el Abra exterior del Puerto de Bilbao	88
<input type="checkbox"/>	Tráfico de mercancías en contenedores a fines del siglo XX y al fondo la Ría de Bilbao	89
<input type="checkbox"/>	Infografía del Puerto de Bilbao en el año 2004	97
1.3. Autoridad Portuaria de Santander		
<input type="checkbox"/>	Puerto de Santander	125
<input type="checkbox"/>	Mapa representativo de la costa de Cantabria desde Laredo a Santillana. Lucas Jansz Waghenauer en la obra "Encruiyser Zeecartbook", en 1584	128
<input type="checkbox"/>	Plano industrial y comercial de la ciudad de Santander en 1880	130
<input type="checkbox"/>	El tráfico a principios del siglo XX en el Puerto de Santander	130
<input type="checkbox"/>	Dique seco de Gamazo, inaugurado a principios del siglo XX, representativo de la actividad constructora de buques	131
<input type="checkbox"/>	Muelle de la Margen Norte de la Canal de entrada a la Dársena de Maliaño, espacio de mayor actividad del Puerto de Santander a partir de 1970	132
<input type="checkbox"/>	El "nuevo Puerto de Santander" daría un paso adelante con la concreción del Espigón Norte de Raos desde los años ochenta	133
<input type="checkbox"/>	Infografía del Puerto de Santander en el año 2004	142
1.4. Autoridad Portuaria de Gijón		
<input type="checkbox"/>	Puerto de Gijón	167
<input type="checkbox"/>	La Villa de Gijón y su Puerto hacia 1635	169
<input type="checkbox"/>	Plano general de la costa entre los cabos de Torres y San Lorenzo, obra del ingeniero de caminos D. Fernando García Arenal, 1886	173
<input type="checkbox"/>	La Dársena local a principios del siglo XX. Se observa a la izquierda el muelle del carbón por el que circula un convoy del tren en dirección a los drops	174
<input type="checkbox"/>	Postal alusiva al Puerto de Gijón, donde se aprecia el muelle de Ribera y el cargadero de mineral ...	174
<input type="checkbox"/>	Vista general de la instalación mixta de depósito y cargadero establecido en la segunda alineación de la Estación Marítima en 1930	175
<input type="checkbox"/>	Pintura al óleo de D. José María Navascués representando los cargaderos, almacenes e infraestructuras del Puerto del Musel, 1962	176
<input type="checkbox"/>	Foto aérea donde se ve la zona industrial y los astilleros del Puerto de Gijón, con las playas de Poniente y Arbeyal a fines del siglo XX	176
<input type="checkbox"/>	Infografía del Puerto de Gijón en el año 2004	184
1.5. Autoridad Portuaria de Avilés		
<input type="checkbox"/>	Puerto de Avilés	205
<input type="checkbox"/>	Plano general de la Ría y Puerto de Avilés en base al Proyecto de Mejoras propuesto por la Junta de Obras en 1916	208
<input type="checkbox"/>	Vista general de la Dársena de San Juan de Nieva y del playón de Raíces. Puerto de Avilés hasta 1920 ...	209
<input type="checkbox"/>	Proyecto de Plan de Obras en el Puerto de Avilés (1921-1923)	210
<input type="checkbox"/>	El Muelle local del Puerto de Avilés en 1925	210
<input type="checkbox"/>	Cronología de la desecación de las Marismas en la Ría de Avilés 1835-1977	211
<input type="checkbox"/>	La factoría ENSIDESA símbolo del despegue industrial y paradigma del crecimiento de la Villa y Puerto de Avilés	211
<input type="checkbox"/>	Actividad en el Puerto de Avilés en el año 2000	212
<input type="checkbox"/>	Infografía del Puerto de Avilés en el año 2004	218

CAPÍTULO 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA

2.1. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao

<input type="checkbox"/>	Puerto de Ferrol	243
<input type="checkbox"/>	Puerto de San Cibrao	243

	<u>Página</u>
<input type="checkbox"/> Carta Náutica de Ferrol. Plano de la Ría y Puerto de Ferrol de D. Leopoldo Boado en 1894	245
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de San Cibrao en 1860	245
<input type="checkbox"/> Plano general del Departamento del Ferrol hacia 1770.	248
<input type="checkbox"/> Desembarco de carbón por mujeres en el Puerto de Ferrol a principios del siglo XX	249
<input type="checkbox"/> Las instalaciones portuarias y al fondo la Ría del Ferrol en las primeras décadas del siglo XX	249
<input type="checkbox"/> Vista general del inicio de la construcción del muelle de Ribera hacia 1937 en el Puerto de Ferrol	250
<input type="checkbox"/> El cargadero de mineral de hierro sería una obra fundamental del Puerto del Ferrol en los años sesenta y setenta del siglo XX	251
<input type="checkbox"/> La construcción de los grandes petroleros en Astano generó un gran tráfico en el Puerto de Ferrol. En la foto el petrolero "Arteaga" en 1972	251
<input type="checkbox"/> Vista aérea de la planta Alúmina de la empresa Alcoa en San Cibrao	252
<input type="checkbox"/> La Empresa Nacional Bazán y la construcción de buques de gran tonelaje propiciaron las mejoras de las infraestructuras portuarias. Vista del petrolero Almirante Rotaache en 1976	252
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto del Ferrol en el año 2004	257
2.2. Autoridad Portuaria de A Coruña	
<input type="checkbox"/> Puerto de A Coruña	273
<input type="checkbox"/> Grabado de la Torre de Hércules en el estado que permanecería durante siglos	277
<input type="checkbox"/> Esbozo de la torre de Hércules, tras la nueva perspectiva que se le otorga a la reforma llevada a efecto por Giannini a finales del siglo XVIII	277
<input type="checkbox"/> Plano de La Coruña de 1884, en el que se observa el primer ensanche y el relleno y embarcadero diseñado por D. C. de Uribe en la Dársena del Puerto de A Coruña	278
<input type="checkbox"/> Vista General de La Coruña. Memoria histórica redactada por el ingeniero D. Eduardo Vila y Algorri en 1909	279
<input type="checkbox"/> Vista general del Puerto de A Coruña con el Malecón y el muelle-embarcadero de Hierro	280
<input type="checkbox"/> El muelle de Hierro frente a la Aduana fue la primera infraestructura moderna que tuvo el Puerto de A Coruña, si bien, se desmontó a principios del siglo XX	280
<input type="checkbox"/> Descarga de alambre en el muelle del Centenario en el Puerto de A Coruña a fines del siglo XX	281
<input type="checkbox"/> En el primer plano la playa y Dársena de Oza durante su construcción. Al fondo el Puerto de A Coruña rodeado por la ciudad	281
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de A Coruña en el año 2004	292
2.3. Autoridad Portuaria de Vilagarcía	
<input type="checkbox"/> Puerto de Vilagarcía de Arousa	329
<input type="checkbox"/> Plano de la vía férrea compostelana de Santiago al Puerto de Carril; elemento que incidiría en el futuro desarrollo de Vilagarcía	331
<input type="checkbox"/> Vista general de Vilagarcía de Arousa en el año 1878	332
<input type="checkbox"/> Inauguración del Puerto de Carril en 1909. La escena recoge el momento en el que los Reyes desembarcan para celebrar el acontecimiento	333
<input type="checkbox"/> Postal de Vilagarcía en la que se contempla la Alameda desde el muelle de piedra en el Puerto de Vilagarcía	334
<input type="checkbox"/> Los desembarcos de madera en el Puerto de Vilagarcía de Arousa era una de sus actividades más características a mediados del siglo XX	334
<input type="checkbox"/> El tráfico de madera en los muelles sigue ejerciendo un gran impacto en la actividad del Puerto de Vilagarcía	335
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Vilagarcía en el año 2004	341
2.4. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	
<input type="checkbox"/> Puerto de Marín	357
<input type="checkbox"/> Pontevedra a finales del siglo XVI, según dibujo conservado en el Archivo General de Simancas ...	359
<input type="checkbox"/> Ubicación de las fabricas de salazón de los <i>Fomentadores Catalanes</i> en la Ría de Pontevedra a mediados del siglo XIX	361
<input type="checkbox"/> El muelle de As Corbaceiras en el Puerto de Marín visto desde el atracadero de A. Barca a comienzos del siglo XX	362
<input type="checkbox"/> Vista general de la Villa y Puerto de Marín en las primeras décadas del siglo XX	362

	<u>Página</u>
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Marín en 1923	363
<input type="checkbox"/> Escena de tráfico de maderas en los muelles del Puerto de Marín. En primer plano se observan las grúas en el ejercicio de su actividad	364
<input type="checkbox"/> Imágenes de la Escuela Naval Militar vista parcialmente desde la Ría de Pontevedra y desde tierra. Representante de la tradición castrense marítima española en el siglo XX	365
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra en el año 2004	370
2.5. Autoridad Portuaria de Vigo	
<input type="checkbox"/> Puerto de Vigo	389
<input type="checkbox"/> Plano de la Ría de Vigo de D. Domingo Montan en 1828	392
<input type="checkbox"/> Escenas de Vigo donde el mar, el campo y lo urbano se entrelazan, dejando al descubierto la semblanza de la ciudad en 1881. D. Francisco Pradilla titularía a estas estampas: <i>Recuerdos de Vigo</i> ...	393
<input type="checkbox"/> La descarga de pescado en “O Berbés” en 1900 representa una de las actividades características del Puerto de Vigo	394
<input type="checkbox"/> Escena comercial del tráfico llevada a cabo en el muelle de Hierro, reconstruido tras el temporal que asoló el Puerto de Vigo en 1922	395
<input type="checkbox"/> Emblema comercial de una de las actividades más fecundas para la proyección exterior de Vigo: las conservas de la variedad de pescado conocida como sardina	396
<input type="checkbox"/> Las primeras exportaciones de coches de la marca Citroën, los denominados “2 caballos”, partieron rumbo a Casablanca en el buque Carpathia en 1958	397
<input type="checkbox"/> El Puerto de Vigo y su tradición pesquera puede verse reflejada en la llegada de los barcos con la pesca del día	398
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Vigo en el año 2004	406
CAPÍTULO 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	
3.1. Autoridad Portuaria de Huelva	
<input type="checkbox"/> Puerto de Huelva	431
<input type="checkbox"/> Grabado antiguo del navegante Cristóbal Colón publicado en <i>la Crónica General de España</i> en 1869	434
<input type="checkbox"/> Plano de la Ría y Puerto de Huelva a principios del siglo XX	435
<input type="checkbox"/> Grabado del muelle embarcadero de la Compañía de Riotinto de Huelva recogido en <i>La Ilustración Española y Americana</i> en 1883	436
<input type="checkbox"/> Grabado del pueblo de Minas de Riotinto en el momento de la inauguración del ferrocarril a Huelva	437
<input type="checkbox"/> Dique de la Pescadería, donde llegaba el pescado antiguamente y se manipulaba mediante dos grúas de sangre o los brazos de los asalariados	438
<input type="checkbox"/> El muelle Sur del Puerto de Huelva antes de 1928, espacio destinado a las salidas de los productos propios y a la recepción de los necesarios para el mantenimiento de la sociedad onubense	439
<input type="checkbox"/> La Corta Atalaya de mineral pírítico, excavada en la región occidental de la Masa San Dionisio, explotación a cielo abierto en uso desde 1907 a los años ochenta del siglo XX	439
<input type="checkbox"/> Imagen del extremo septentrional del puerto en 1985. Al fondo se aprecian las Marismas del Odiel y en primer plano se observan las industrias navieras y pesqueras y los Astilleros de Huelva	440
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Huelva en el año 2004	453
3.2. Autoridad Portuaria de Sevilla	
<input type="checkbox"/> Puerto de Sevilla	489
<input type="checkbox"/> Alegoría de la ciudad Hispalense. Oleo sobre lienzo G. Hoefingle en el siglo XVI conservado en la biblioteca Real Alberto I de Bruselas	492
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Sevilla y canalización del río Guadalquivir recogido en las Memorias de Obras Públicas en los años sesenta del siglo XIX	493
<input type="checkbox"/> Imagen de la última década del siglo XIX del Puerto de Sevilla, en la que se observa el muelle de servicio con las caballerías transportando las mercancías	494
<input type="checkbox"/> Trazado del Puerto de Sevilla a principios del siglo XX	494
<input type="checkbox"/> Postal de recuerdo de Sevilla que se hacía para los pasajeros o tripulantes que llegaban al puerto. En el centro se aprecia el Stean Chip “Lux” dedicado al transporte de minerales	495
<input type="checkbox"/> Labores de carga y descarga en el Puerto de Sevilla en los años veinte del siglo XX	496

	<u>Página</u>
<input type="checkbox"/> Inauguración del puente Alfonso XIII el 6 de Abril de 1926	496
<input type="checkbox"/> Fotografía tomada en 1965 de la magna obra de la esclusa en los aledaños del Puerto de Sevilla, símbolo de la moderna ingeniería portuaria	497
<input type="checkbox"/> Puente del Centenario, a la izquierda la Dársena de Batán en 1992	498
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Sevilla en el año 2004	507
3.3. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz	
<input type="checkbox"/> Puerto de Cádiz	533
<input type="checkbox"/> Puerto de Sta. María	533
<input type="checkbox"/> Muelle de Puerto Real	533
<input type="checkbox"/> Zona Franca	533
<input type="checkbox"/> Camino que conduce a la ciudad y vista del Puerto de Cádiz en el recuadro inferior “Civitatis Orbis Terrarum”, 1617	536
<input type="checkbox"/> El Puerto de Santa María en el siglo XVI. Anton van den Wyngaerde, 1567	537
<input type="checkbox"/> Plano y vista del Puerto y Bahía de Cádiz, en el recuadro inferior la Bahía con barcos fondeados. D. Mariano Calvo y Pereyra, 1839	538
<input type="checkbox"/> El dique seco en construcción en 1877; embrión del futuro astillero, prestaría servicio de reparación y carenado de buques la mayor parte del siglo XX	539
<input type="checkbox"/> Obras del primer tramo en construcción del muelle Reina Victoria en el Puerto de Cádiz. en 1908	540
<input type="checkbox"/> Embarcación emblemática que representa el movimiento de pasajeros entre Cádiz y el Puerto de Santa María, actividad que se inicia en el año 1929 y que continua al final del siglo XX ejerciéndose	540
<input type="checkbox"/> Dique de San Antonio en La Carraca, construido por D. Tomás Muñoz, Empresa Nacional Bazán, S.A.	541
<input type="checkbox"/> Fotografía tomada en 1954 de la Dársena comercial del Puerto de Cádiz vista desde el extremo del muelle Marqués de Comillas. En primer plano las nuevas carretillas eléctricas adquiridas a principios de los años cincuenta	541
<input type="checkbox"/> La gran regata Colón en 1992 concentraría en el Puerto de la Bahía de Cádiz grandes veleros, bergantines y goletas	542
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Cádiz en el año 2004	552

CAPÍTULO 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA

4.1. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras

<input type="checkbox"/> Puerto de Algeciras	587
<input type="checkbox"/> Dique de abrigo y muelle de atraque en Gibraltar. D. Cristóbal de Rojas, 1608	590
<input type="checkbox"/> La Bahía de Gibraltar en torno a 1727	591
<input type="checkbox"/> Registro fotográfico que se conserva del Puerto antiguo de Algeciras	592
<input type="checkbox"/> La refinera CEPSA motor de la industrialización en el Campo de Gibraltar	594
<input type="checkbox"/> Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras en el año 1970	594
<input type="checkbox"/> Depósito de corcho del muelle de Galera en el Puerto de Algeciras en 1966	594
<input type="checkbox"/> Buque portacontenedores de la compañía Maersk Sealand surcando las aguas de la Bahía de Algeciras	594
<input type="checkbox"/> Escena de carga y descarga de contenedores en el Puerto de Algeciras a fines del siglo XX	595
<input type="checkbox"/> Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras en el año 2000	596
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de la Bahía de Algeciras en el año 2004	602

4.2. Autoridad Portuaria de Málaga

<input type="checkbox"/> Puerto de Málaga	621
<input type="checkbox"/> Visión idealizada de la Málaga Musulmana. D. Emilio de la Cerda Garior, 1880	623
<input type="checkbox"/> Vista de la marina malagueña y fachada sur de la ciudad. Antón Van den Wyngaerde, 1564	624
<input type="checkbox"/> Reproducción de un grabado anónimo de Málaga y su Puerto a fines del siglo XVIII	625
<input type="checkbox"/> Aterramiento provocado por el muelle viejo de Levante, en el que se proyecta hacer un nuevo barrio en la ciudad de Málaga. D. Julián Sánchez Bort, 1784	626
<input type="checkbox"/> Grabado alegórico que representa la actividad en el Puerto de Málaga. Boceto de D. Bernardo Ferrándiz y Badanes plasmado en su ejecución final sobre el techo del Teatro Cervantes de Málaga	627

	<u>Página</u>
<input type="checkbox"/> Las barricas de vino formaron parte del tráfico de fines del siglo XIX. El muelle de Poniente del Puerto de Málaga en 1894	629
<input type="checkbox"/> El Puerto de Málaga visto desde la Alcazaba en 1900	629
<input type="checkbox"/> El Puerto de Málaga poco después de terminada la Guerra Civil en 1940	630
<input type="checkbox"/> Vista panorámica de la Pescadería con las nuevas ampliaciones en construcción del Puerto de Málaga en la década de los años cuarenta del siglo XX	630
<input type="checkbox"/> Perspectiva de un crucero atracado en el Puerto de Málaga a fines del siglo XX	631
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Málaga en el año 2004	641
4.3. Autoridad Portuaria de Almería-Motril	
<input type="checkbox"/> Puerto de Almería	671
<input type="checkbox"/> Puerto de Motril	671
<input type="checkbox"/> La ciudad de Almería en el siglo XVIII. D. Felipe Crame, 1740	674
<input type="checkbox"/> El dique muelle de Poniente del Puerto de Almería en 1880, en el que se destaca el primitivo dique construido por D. Serafín Drequí en torno a 1848	674
<input type="checkbox"/> Los embarques de uva se efectuaban en el Puerto de Almería en las primeras décadas del siglo XX mediante barcazas. Plumilla de D. José Ruiz Sánchez	675
<input type="checkbox"/> Estampa que recuerda una de las señas de identidad de la ciudad de Almería, los pantalanés y cargadero del mineral de hierro procedente de la sierra de Alhamilla	675
<input type="checkbox"/> Típica escena faenando en el muelle con los barriles que transportaban las uvas a mediados del siglo XX, producto que tradicionalmente se embarcaba a través del Puerto de Almería	675
<input type="checkbox"/> Los ingenieros de azúcar impulsaron la actividad de la comarca. Azucarera Nuestra Señora del Rosario en Salobreña, construida por D. Joaquín Agrela en 1861	676
<input type="checkbox"/> Proyecto modificado del Puerto de Motril en 1906	677
<input type="checkbox"/> El dique de Levante en construcción y al fondo el muelle de Costa del Puerto de Motril a principios del siglo XX	677
<input type="checkbox"/> Atrake del crucero "Galicia" en el muelle de Costa del Puerto de Motril en 1960	678
<input type="checkbox"/> Conjunto Portuario de Carboneras, en primer plano el Puerto de Hornos Ibéricos y al Fondo Pucarsa, especializado en el tráfico de carbones	679
<input type="checkbox"/> Imagen del Puerto de Almería al atardecer en los albores del siglo XXI. Se observa un buque de pasajeros atracado, y al fondo el faro y el cargadero de minerales	680
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Almería en el año 2004	690

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA

*Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal
desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*

TOMO
SEGUNDO

Elena María Ruiz Romero de la Cruz



MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



FICHA CATALOGRÁFICA

RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena María

Historia de la navegación comercial española : tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX / Elena María Ruiz Romero de la Cruz. – Madrid : Ente Público Puertos del Estado, 2004

2 v. (1.376 p.) : il. col. ; 29,7 cm.

Edición de 1.000 ejemplares

D.L. M-27808-2004

ISBN 84-88975-42-2 (Tomo primero)

ISBN 84-88975-43-0 (Tomo segundo)

ISBN 84-88975-44-9 (Obra completa)

1. HISTORIA ECONÓMICA-ESPAÑA. 2. COMERCIO PORTUARIO-ESPAÑA. 3. PUERTOS DE TITULARIDAD ESTATAL. 4. SERIES HISTÓRICAS TRÁFICO PUERTOS ESPAÑOLES
303

Autora de los textos y dirección del proyecto

Elena María Ruiz Romero de la Cruz

Equipo de colaboradores

José María Sánchez Segovia

Ignacio Cruz Padial

Coordinación y diseño de la publicación

Emilio Piñeiro Díaz

Ilustraciones

Isidoro González-Adaliz Cabezas

Fotografía Digital

A. Rubio & Asociados

Infografía Virtual

Miquel Pujol Malé

Edición Primera

Madrid, junio de 2004

Edita

Ente Público Puertos del Estado

Impresión

V.A. Impresores, S.A.

I.S.B.N. 84-88975-43-0 (Tomo segundo)

84-88975-44-9 (Obra completa)

Depósito Legal M-27808-2004

Esta edición de Historia de la Navegación Comercial Española. Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX consta de 1.000 ejemplares, editados en dos volúmenes:

Tomo primero: 744 págs.

Tomo segundo: 632 págs.

Sumario

	<u>Página</u>
ÍNDICE TOMO PRIMERO	9
PRÓLOGO	13
PRESENTACIÓN	15
AGRADECIMIENTOS	17
CAPÍTULO INTRODUCTORIO	21
I. El marco institucional: conceptos básicos	21
II. Escenarios del trabajo de investigación	27
CAPÍTULO 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE	43
1.1. Autoridad Portuaria de Pasajes	45
1.2. Autoridad Portuaria de Bilbao	79
1.3. Autoridad Portuaria de Santander	125
1.4. Autoridad Portuaria de Gijón	167
1.5. Autoridad Portuaria de Avilés	205
1.6. Fachada Marítima Norte	236
CAPÍTULO 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA	241
2.1. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao	243
2.2. Autoridad Portuaria de A Coruña	273
2.3. Autoridad Portuaria de Vilagarcía	329
2.4. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	357
2.5. Autoridad Portuaria de Vigo	389
2.6. Fachada Marítima Galicia	424
CAPÍTULO 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA	429
3.1. Autoridad Portuaria de Huelva	431
3.2. Autoridad Portuaria de Sevilla	489
3.3. Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz	533
3.4. Fachada Marítima Suratlántica	580
CAPÍTULO 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA	585
4.1. Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras	587
4.2. Autoridad Portuaria de Málaga	621
4.3. Autoridad Portuaria de Almería-Motril	671
4.4. Fachada Marítima Surmediterránea	722
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO PRIMERO	727
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO PRIMERO	737

	<u>Página</u>
ÍNDICE TOMO SEGUNDO	751
CAPÍTULO 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE	755
5.1. Autoridad Portuaria de Cartagena	757
5.2. Autoridad Portuaria de Alicante	787
5.3. Autoridad Portuaria de Valencia	819
5.4. Autoridad Portuaria de Castellón	865
5.5. Fachada Marítima Levante	906
CAPÍTULO 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA	911
6.1. Autoridad Portuaria de Tarragona	913
6.2. Autoridad Portuaria de Barcelona	953
6.3. Fachada Marítima Cataluña	992
CAPÍTULO 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA	997
7.1. Autoridad Portuaria de Ceuta	999
7.2. Autoridad Portuaria de Melilla	1033
7.3. Fachada Marítima Norte de África	1076
CAPÍTULO 8. FACHADA MARÍTIMA BALEARES	1081
8.1. Autoridad Portuaria de Baleares	1083
8.2. Fachada Marítima Baleares	1128
CAPÍTULO 9. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS	1133
9.1. Autoridad Portuaria de Las Palmas	1135
9.2. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	1181
9.3. Fachada Marítima Canarias	1241
SERIES HISTÓRICAS DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL EN ESPAÑA (1962-2000)	1245
1. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal (1962-2000)	1247
2. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal por Comunidades Autónomas (1962-2000)	1255
3. Estructura del comercio exterior del sistema portuario de titularidad estatal por países y áreas de origen y destino (1962-2000)	1304
BIBLIOGRAFÍA POR PUERTOS	1327
ANEXO LEGISLATIVO (1833-2000)	1353
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO SEGUNDO	1359
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO SEGUNDO	1369

Índice

tomo segundo

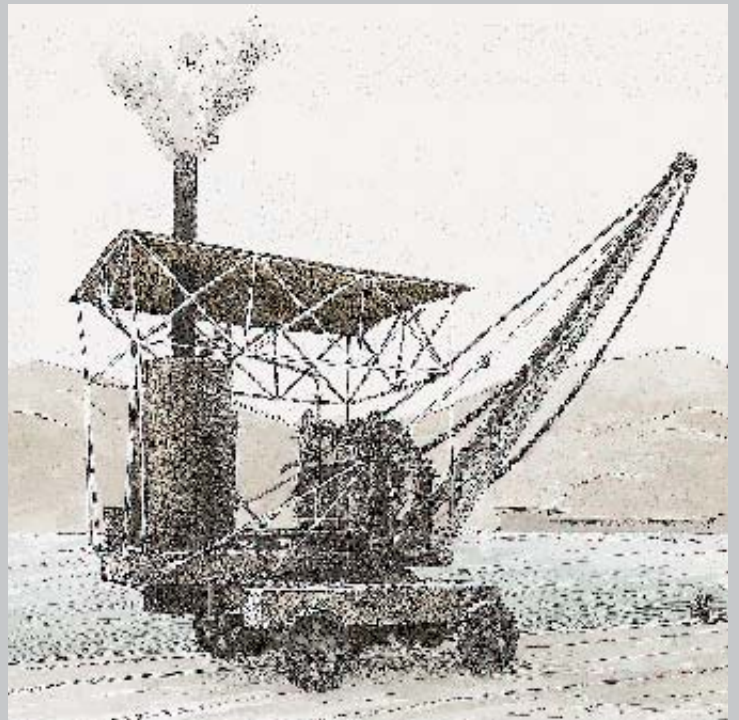
	<i>Página</i>
CAPÍTULO 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE	755
5.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA	757
5.1.1. Historia del Puerto de Cartagena	758
5.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	766
5.1.3. Tráfico de mercancías (1901-2000)	766
5.1.3.1. Principales productos y clase de navegación (1875/1900 y 1940)	767
5.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	768
5.1.4. Movimiento de buques (1961-2000)	768
5.1.5. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	768
5.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE	787
5.2.1. Historia del Puerto de Alicante	788
5.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	795
5.2.3. Tráfico de mercancías (1917-2000)	796
5.2.3.1. Principales productos y clase de navegación: valoraciones y estudio detallado (1909-1912)	797
5.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	798
5.2.4. Movimiento de buques (1909/2000)	798
5.2.5. Pasajeros (1930-1961)	799
5.2.6. Pesca (1940-1961)	799
5.2.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	799
5.2.8. Tráfico de los Puertos A.P. de Alicante (1989-2000)	800
5.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	819
5.3.1. Historia del Puerto de Valencia	820
5.3.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	829
5.3.3. Tráfico de mercancías (1877-2000)	829
5.3.3.1. Principales productos y clase de navegación (1903/1941)	830
5.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	833
5.3.4. Movimiento de buques (1891/2000)	834
5.3.5. Pasajeros (1947-1961)	835
5.3.6. Pesca (1939-1961)	835
5.3.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	836
5.3.8. Tráfico de los Puertos A.P. de Valencia (1989-2000)	836
5.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN	865
5.4.1. Historia del Puerto de Castellón	866
5.4.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	873
5.4.3. Tráfico de mercancías (1903-2000)	874
5.4.3.1. Principales productos y clase de navegación (1906/1956)	874
5.4.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	875
5.4.4. Movimiento de buques (1904/2000)	876
5.4.5. Pasajeros (1906-1922)	876
5.4.6. Pesca (1940-2000)	877
5.4.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	877
5.5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE	906

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA	911
6.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA	913
6.1.1. Historia del Puerto de Tarragona	914
6.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	921
6.1.3. Tráfico de mercancías (1870-2000).....	923
6.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1903-1961)	924
6.1.3.2. Principales productos en cabotaje (1903/1950)	924
6.1.3.3. Principales productos en exterior (1903/1950)	926
6.1.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	928
6.1.4. Movimiento de buques (1860-2000)	929
6.1.5. Pesca (1940-1961)	929
6.1.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	930
6.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA	953
6.2.1. Historia del Puerto de Barcelona	954
6.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	964
6.2.3. Tráfico de mercancías (1896-2000)	964
6.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1896-1952)	965
6.2.3.2. Principales productos (1898-2000)	966
6.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	968
6.2.4. Movimiento de buques (1898-2000)	968
6.2.5. Pasajeros (1898-2000)	969
6.2.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	969
6.3. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA	992
CAPÍTULO 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA	997
7.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA	999
7.1.1. Historia del Puerto de Ceuta	1000
7.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	1007
7.1.3. Tráfico de mercancías (1906-2000)	1008
7.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1906-1949) y principales productos (1953-1957)	1008
7.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	1009
7.1.4. Movimiento de buques (1922/2000)	1009
7.1.5. Pasajeros (1935/2000) y automóviles (1973-2000)	1010
7.1.6. Pesca (1942-1957)	1011
7.1.7. Avituallamiento (1935-2000)	1011
7.1.8. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	1012
7.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA	1033
7.2.1. Historia del Puerto de Melilla	1034
7.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	1042
7.2.3. Tráfico de mercancías (1905/2000)	1042
7.2.3.1. Principales productos y áreas de comercio (1905-1910/1920)	1043
7.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	1046
7.2.4. Movimiento de buques (1905/2000)	1046
7.2.5. Pasajeros (1907/2000)	1047
7.2.6. Pesca (1941-1992)	1047
7.2.7. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	1048
7.3. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA	1076
CAPÍTULO 8. FACHADA MARÍTIMA BALEARES	1081
8.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES	1083
8.1.1. Historia de los Puertos Baleares	1084
8.1.1.1. Puerto de Palma de Mallorca	1086

	<i>Página</i>
8.1.1.2. Puerto de Alcudia	1090
8.1.1.3. Puerto de Mahón	1091
8.1.1.4. Puerto de Ibiza	1094
8.1.1.5. Puerto de Cala Sabina	1096
8.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	1097
8.1.3. Tráfico de mercancías (1913/2000)	1098
8.1.3.1. Principales productos: valoraciones (1860-1950) y estudio detallado en 1950	1098
8.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	1102
8.1.4. Movimiento de buques (1925/2000)	1102
8.1.5. Pasajeros (1925/2000)	1103
8.1.6. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	1104
8.1.7. Tráfico de los Puertos A.P. de Baleares (1989-2000)	1105
8.2. FACHADA MARÍTIMA BALEARES	1128
CAPÍTULO 9. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS	1133
9.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS	1135
9.1.1. Historia de los Puertos de Las Palmas	1136
9.1.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	1146
9.1.3. Tráfico de mercancías (1913/2000)	1146
9.1.3.1. Principales productos (1929-1941) y estudio detallado en 1953	1147
9.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	1150
9.1.4. Movimiento de buques (1883/2000)	1150
9.1.5. Pasajeros (1930-2000)	1152
9.1.6. Pesca (1941-2000)	1152
9.1.7. Avituallamiento (1961-2000)	1154
9.1.8. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	1154
9.1.9. Tráfico de los Puertos A.P. de Las Palmas (1989-2000)	1155
9.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE STA. CRUZ DE TENERIFE	1181
9.2.1. Historia de los Puertos de Tenerife	1182
9.2.1.1. Puerto de Santa Cruz de Tenerife	1183
9.2.1.2. Puerto de Los Cristianos	1189
9.2.1.3. Puerto de Santa Cruz de la Palma	1189
9.2.1.4. Puerto de San Sebastián de la Gomera	1190
9.2.1.5. Puerto de La Estaca en la isla de El Hierro	1191
9.2.2. Principales tráficos: valoración de las fuentes	1192
9.2.3. Tráfico de mercancías (1909-2000)	1193
9.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1928-1957)	1193
9.2.3.2. Principales productos y clase de navegación (1928/1940)	1194
9.2.3.3. Principales productos y países (1942-1957) y estudio detallado en 1950	1195
9.2.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)	1197
9.2.4. Movimiento de buques (1857/2000)	1198
9.2.5. Pasajeros (1857/2000)	1198
9.2.6. Pesca (1941-2000)	1199
9.2.7. Avituallamiento (1961-2000)	1200
9.2.8. Evolución del tráfico portuario (1962/2000)	1200
9.2.9. Tráfico de los Puertos A.P. de Santa Cruz de Tenerife (1989-2000)	1201
9.3. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS	1241
SERIES HISTÓRICAS DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL EN ESPAÑA (1962-2000)	1245
1. TRÁFICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL (1962-2000)	1247
1.1. Tráfico de mercancías Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1247
1.2. Tráfico exterior de mercancías Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1247
1.3. Tráfico de mercancías según su presentación Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1248

	<i>Página</i>
1.4. Tráfico de mercancías según su naturaleza Puertos de titularidad estatal (1970/2000)	1249
1.5. Tráfico de otras mercancías Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1250
1.6. Tráfico de contenedores Puertos de titularidad estatal (1973/2000)	1251
1.7. Otros datos Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1251
1.8. Tendencias del tráfico de los Puertos de titularidad estatal en números índices (1962-2000) ...	1252
2. TRÁFICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS (1962-2000)	1255
2.1. Tráfico portuario del País Vasco (1962-2000)	1255
2.2. Tráfico portuario de Cantabria (1962-2000)	1259
2.3. Tráfico portuario de Asturias (1962-2000)	1263
2.4. Tráfico portuario de Galicia (1962-2000)	1267
2.5. Tráfico portuario de Andalucía (1962-2000)	1271
2.6. Tráfico portuario de Murcia (1962-2000)	1275
2.7. Tráfico portuario de Valencia (1962-2000)	1279
2.8. Tráfico portuario de Cataluña (1962-2000)	1283
2.9. Tráfico portuario del Norte de África (1962-2000)	1287
2.10. Tráfico portuario de Baleares (1962-2000)	1291
2.11. Tráfico portuario de Canarias (1962-2000)	1295
2.12. Tráfico portuario de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C.A.G.P.) (1962-1991)	1299
2.13. Tráfico de mercancías del sistema portuario de titularidad estatal (1901-2000)	1303
3. ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL POR PAÍSES Y ÁREAS DE ORIGEN Y DESTINO (1962-2000)	1304
3.1. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Europa (1962-2000)	1304
3.2. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Asia (1962-2000)	1307
3.3. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con África (1962-2000)	1310
3.4. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con América (1962-2000)	1313
3.5. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Oceanía (1962-2000)	1316
3.6. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal (1962-2000)	1317
BIBLIOGRAFÍA POR PUERTOS	1327
ANEXO LEGISLATIVO (1833-2000)	1353
ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS Y TABLAS TOMO SEGUNDO	1359
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS Y PLANOS TOMO SEGUNDO	1369

Fachada Marítima Levante



A.P. de Cartagena
A.P. de Alicante
A.P. de Valencia
A.P. de Castellón



Puerto de Cartagena.



5.1. Autoridad Portuaria de Cartagena

*“Con esto poco a poco llegué al puerto
a quien los de Carthago dieron nombre
cerrado a todos vientos y encubierto
A cuyo claro y sin igual renombre
Se postran cuantos puertos el mar baña
Descubre el sol y ha navegado el hombre”.*¹

5.1.1. HISTORIA DEL PUERTO DE CARTAGENA

La situación estratégica de un núcleo portuario es elemento determinante de su progreso, en el caso del puerto de Cartagena gozó de todos los beneficios que la naturaleza podía prodigarle. El geógrafo Estrabón lo definió como... “Emporium para las mercancías que venían del mar para ir al interior y para las que venían de aquí para salir por mar”. Y es que Cartagena disponía de seguros fondeaderos, murallas que la defendían, una laguna, y una gran riqueza de su entorno, por lo que a las condiciones naturales de su Bahía, se le sumaba un *hinterland* rico en minerales y productos agrarios.²

La ciudad ubicada sobre el paralelo de Rodas, fue punto de referencia en los más antiguos periplos cretenses, tirseos, focenses y otros pueblos de gran tradición marítima. Una Bahía con ensenadas bien protegidas y comunicadas con un estero, era uno de los principios básicos en los que se basaba el modelo portuario fenicio, por lo que el comercio en este tiempo tendría lugar en esta costa, reconociéndose gracias a los estudios que se han basado en los descubrimientos arqueológicos, principalmente en su zona oriental, y que deben suponerse anteriores al 600 a.C.

Entre los núcleos más prósperos de esta etapa estaría Mastia, la ciudad tartésica que precedió a la púnica, convirtiéndose en frontera entre griegos y cartagineses una vez que, librada la batalla de Alalia, se fijaron las áreas de influencia de ambos pueblos en el mediterráneo occidental. La ciudad nueva que fundara después Asdrúbal junto a Mastia recibiría el nombre de Kart Hadas y precisamente su denominación quería expresar exactamente “lo nuevo”; sus riquezas eran muy apreciadas, y tenían en la plata y el plomo la fuente de recursos por excelencia, lo que permitía financiar la política expansionista cartaginesa. La importancia del comercio de la zona supondría un gran aliciente, para que en el año 209 a.C. Publio Cornelio Escipión la incorporara a la República Romana, rebautizándola como “Carthago Nova”.

El empleo de nuevas técnicas mineras redundaría en mejores beneficios para la explotación de estos recursos, de tal modo, que los romanos ampliaron los horizontes comerciales de la ciudad y su puerto. La riqueza no se ceñía solo a los metales, afirmación que se sustenta en el análisis de las ánforas halladas en pecios y fondos de la costa, que permiten deducir una destacada exportación de garum y de vino, y además se sabe que el obraje del esparto de sus tierras era ya famoso desde los tiempos de la Cultura de Argar.

La ciudad sería visitada y posteriormente descrita por Polibio alrededor del 147 a.C. Su opulencia económica puede ser simbólicamente resumida en aquella referencia de Diodoro, en la que se habla del cambio de las anclas de plomo de los navíos por otras de plata, cuando zarpaban de su puerto para abandonar Hispania; extremo que, por lo demás, la arqueología submarina se ha encargado de verificar sobradamente.³

¹ Palabras pronunciadas por D. Miguel de Cervantes Saavedra, en su *Viaje al Parnaso*, en 1581, citado por J. Mas, *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979, pp. 191-192.

² Ver Estrabón, *Geografía de Iberia*, en Libro III, traducido y comentado A. Schulten, Barcelona, 1952, p. 230.

³ El estudio del puerto de Cartagena no puede hacerse sin la consulta del texto ya citado, que coordina el investigador J. Mas, aludimos en este caso el amplio capítulo que nos acerca a los tiempos más remotos. Ver “El Puerto de Cartagena. Rasgos geográficos e históricos. Su tráfico marítimo en la antigüedad”, en J. Mas (Dir), en *El Puerto de Cartagena*, op. cit, p. 81.

En la antigüedad la navegación por el mediterráneo tendría en el núcleo portuario de Cartagena un referente, representaba una excepción entre los de la zona, ya que permitía llevar a cabo un comercio interior y de avituallamiento, donde la pesca era otra actividad de gran relieve, al ser el pescado una de las bases de la economía de aquel momento. A tal efecto, su transporte seguía “la ruta de las pesquerías”, trasladándolo a las factorías que posteriormente lo elaboraban en el litoral del Levante, Baleares y el Estrecho.⁴

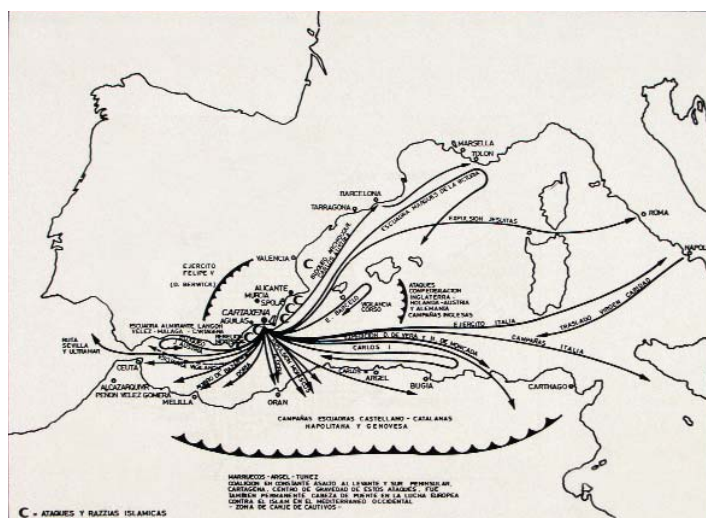
La navegación de altura incluiría todo el mediterráneo, las costas peninsulares y en menor medida las norteafricanas. Las mercancías de mayor movimiento serían salazones, vino, aceite, mineral de plomo, pirita, manufacturas del plomo y lingotes, estaño, y además la cerámica campanense y los colmillos de marfil. La tasa del portorium marítimo que afectó al puerto de Carthago Nova, parece que era del 2% según inscripción de Lliberris y del 2,5% en Ostia, donde funcionaba una aduana especial para las mercancías procedentes de puertos españoles.⁵

A excepción de la ocupación bizantina, que supuso una cierta recuperación de la actividad comercial, el declive de Cartagena sería la característica que mejor define este largo período histórico, que abarca desde el Bajo Imperio a la Alta Edad Media. Es indudable que la destrucción de Carthago Nova, no afectó en igual medida a las dársenas de su Bahía, ya que su puerto natural siguió ofreciendo refugio a las naves.

El desplazamiento de los ejes vitales en el nuevo escenario geopolítico, permite puntualizar que el tráfico marítimo se concentrará sobre los puertos de Al-Andalus, ubicándose el centro de gravedad en la Bahía de “Almariya” –Almería–. Por tanto, puede decirse que Cartagena permanecería en una situación de postración, si bien, narran las crónicas árabes que Abderramán I edificó en ella unas atarazanas, al igual que lo había hecho en otros puertos del Levante y el Sur.

Los intercambios comerciales se suceden a través de los fondeaderos y puertos que se hallan en funcionamiento, y parece que “el principal era Escombreras, frente al islote de igual nombre y en el extremo oriental de la Bahía de Cartagena”.⁶

La estratégica situación del puerto de Cartagena en el mediterráneo occidental, llevaría a Alfonso X a establecer la sede de la Orden de Santa María de España, orientada hacia la protección de los “fechos de la mar”, y a la defensa contra la creciente piratería que asolaban las costas por parte de los musulmanes, entre tanto, daría cobijo a la Armada de Castilla. El cese de las expediciones africanas y la desaparición de esta orden, influirá en el abandono coyuntural de la política castellana en el mediterráneo, y el puerto verá disminuir nuevamente su tráfico.



Mapa representativo del interés del Puerto de Cartagena en las rutas históricas en los siglos modernos. *El Puerto de Cartagena*, 1979.

⁴ Ver fuente original de A. García Bellido, “La navegación Ibérica en la antigüedad según los textos clásicos y la arqueología”, en *Revista Estudios Geográficos* n° 16, Madrid, C.S.I.C., 1944, p. 538, y del mismo autor *Fenicios y cartagineses en occidente*, Madrid, 1942. Recientemente J. Mas, “El Puerto de Cartagena. Rasgos geográficos e históricos...”, en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, op. cit., pp. 107-111.

⁵ A. Tovar y J. M. Blázquez, *Historia de la Hispania Romana*, Madrid, 1975, p. 304.

⁶ Citado por J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, op. cit., p. 164, en Levi-Provencal, “España musulmana hasta la caída del Califato de Córdoba”, tomo IV, en R. Menéndez Pidal, en *Historia de España*, Madrid, 1950, pp. 223-226.

A pesar de todos los avatares políticos, este enclave siguió siendo la salida natural de Castilla hacia el mar, y su recinto cumpliría la función de tránsito de las mercaderías, que penetran al interior por unas vías de comunicación muy seguras para el contexto de la época, brindando unas condiciones propias para su desarrollo.⁷

Hasta el siglo XVI no se le dotaría de sus primeras obras de fábrica, pues hasta entonces sólo se disponía de dos varaderos, el del arsenal y la Playa de Santiago. A lo largo del mencionado siglo se construirían dos espigones, el de la “Plaça” en 1540 y el de San Leandro en 1586, ampliados y mejorados después en 1596, 1601 y 1611. Probablemente, estas mejoras influyeran en la decisión de trasladar la internada de las galeras de la flota en 1670, desde el Puerto de Santa María a Cartagena; es un tiempo en el que este recinto va adquiriendo ese rasgo “militar”, pasando en el reinado de Felipe V de simple fondeadero de invierno a capital del *Departamento Marítimo del Mediterráneo*.⁸

El proceso por el que se va fraguando esta función es antiguo y tiene relación con la bondad de su espacio marítimo, circunstancia que llevará a que los árabes construyeran embarcaciones para el resguardo de sus costas en el siglo VIII d.C., aunque será después de la Reconquista cuando se tome

como base de apoyo a la política mediterránea de los Reyes de España. La decisión de levantar un arsenal data del 20 de febrero de 1731, iniciándose unos años más tarde la construcción de muelles, y ya en 1749, durante el reinado de Fernando VI y siendo ministro de marina el Marqués de la Ensenada empiezan las obras, bajo la dirección del general de ingenieros D. Sebastián de Ferigán y Cortés.⁹

La metamorfosis de las ciudades que se erigen en cabecera de un Departamento Marítimo, como es el caso de Cartagena, determinarán los avances que se producen en su costa, afectando al desarrollo de su función comercial, en la medida que podrá



Plano del Puerto y ciudad de Cartagena, proyecto de su Arsenal. Efectuado por D. Jophe. Francisco Badaraco, maestro delineador de la Real Armada, 1763.

llevarse a cabo con más seguridad y unas instalaciones más evolucionadas, pues no debe olvidarse que en los puertos de excelentes condiciones naturales se construyen diques, gradas, edificios militares y sus correspondientes defensas y fortificaciones, que acaban integrándose en el espacio portuario.¹⁰

El arsenal demandaba obras de infraestructura, para lo que se dragó la Bahía de Mandarache transformándola en dársena, se desvió la rambla de Benipila para evitar los aterramientos y se dragó un canal de acceso con calado adecuado para las embarcaciones. En el año 1876, con la restauración en el trono de Alfonso XII, se empieza la modernización de las instalaciones.

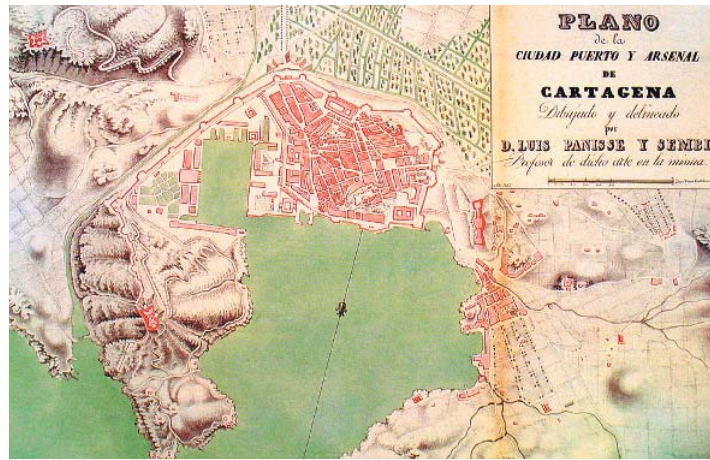
⁷ La bibliografía relativa a los siglos XVI y XVII del Reino de Murcia puede verse en A. Merino Álvarez, *Apuntes sobre la bibliografía de los siglos XVI y XVII referente a la geografía histórica del Reino de Murcia*, Madrid, 1932.

⁸ Son ilustrativas las aportaciones que pueden verse en F. Martínez, “El Puerto de Cartagena”, en *Revista de Obras Públicas*, 1897, serie VII, t. 1. Ver también entre otros, I. Martínez Rizo, *Fechas y Fechos de Cartagena*, Cartagena, 1894.

⁹ R. Dies Davó y J. González-Aller Hierro, “Arsenal de Cartagena”, en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, op. cit., pp. 343-375. Una síntesis del interés de los puertos que han albergado astilleros y arsenales en la historia puede verse en J.L. Casado Soto, “Astilleros y arsenales, factor de articulación del Sistema Portuario Español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación”, en A. Guimerá y D. Romero (Edit), *Puerto y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, CEHOPU, Puertos del Estado, 1996, pp. 235-251.

¹⁰ Un desarrollo de este tema puede encontrarse en M.T. Pérez-Crespo, *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, 1992.

Y el siglo XX se inicia con la entrada en servicio de un nuevo dique seco de carenas, siendo significativa la fecha de 1909, en la que se establece un contrato entre la Marina Española y la Sociedad Española de Construcción Naval, de modo que la parte industrial del arsenal pasa a ser utilizada para el desarrollo de los programas navales, con esta decisión se desarrollarán las líneas a seguir por el proyecto Maura-Ferrándiz en 1908, que se ven alteradas y “ampliadas” en 1915 por el de Miranda y en 1926 por el de Calvo Sotelo-Cornejo.



Plano de la ciudad, Puerto y Arsenal de Cartagena, delineado por D. Luis Panisse y Sembi, 1842.
 Archivo General de Marina “Alvaro de Bazán”.

La función desempeñada por el puerto de Cartagena como base naval, no se encontraba desligada de su función comercial, por ello los proyectos para llevar a efecto estos intereses, afectaban a las disponibilidades de espacio dedicados a otros fines. Así pues y en lo que concierne a la zona del Arenal y Punta de “la Cabana” quedaban absorbidas en los terrenos del arsenal, por otro lado, la disposición de un canal de acceso al muelle principal, con fondo suficiente para navíos de máximo calado, influía positivamente en la navegación con fines mercantiles, y finalmente, la contemplación de un “puerto para el comercio”, evidenciaba las interesantes interrelaciones existentes entre los distintos aspectos, que se conjuraron en el proceso de transformación de este puerto, si bien, durante un tiempo acabarían primando los intereses militares, quedando pospuestas las reformas pendientes para la concreción del recinto comercial.

Una nueva etapa se abriría con la visita de su majestad Isabel II; tendría lugar en 1862 y resultó decisiva para la puesta en marcha de unas instalaciones, más acordes con las nuevas posibilidades de desarrollo del enclave industrial de la zona, por lo que la consideración de que Cartagena era uno de los mejores refugios naturales de la costa levantina, implicaría la redacción de un proyecto en 1866, por el ingeniero D. José Almazán, destinado a proteger la Bahía de los temporales del S.E. y a conseguir unas condiciones de atraque adecuadas en el puerto comercial.¹¹

La construcción de dos rompeolas –el de Curra y el de Navidad–, contemplaban esa función mercantil, para lo cual se dejaría entre ambos una boca de 500 metros, proyectando el muelle comercial paralelo a la muralla del mar, con una longitud de casi 800 metros desde el antiguo muelle de la Plaça hasta el Batel, donde se estaban efectuando las explanaciones para el ferrocarril. Las obras que se iniciaron muy pronto bajo la dirección de Rodríguez Acerete, se verían frenadas por los acontecimientos políticos y en especial, reflejamos la incidencia de la experiencia cantonalista de la urbe, que abocaron a su interrupción e incluso al bombardeo de la ciudad y de las obras del puerto.

La Restauración favorecería los intereses portuarios creándose la Junta de Obras del Puerto en solemne sesión el 21 de junio de 1875, reanudándose los trabajos que habían quedado paralizados, de tal forma que los dos diques estarían concluidos en 1884, y el puerto sería bautizado e inaugurado tres años más tarde con el nombre de su majestad el Rey Alfonso XII.¹²

La prolongación del mencionado muelle y la nueva “dársena de botes”, para cubrir las necesidades de la flota pesquera, son actuaciones que pertenecen al nuevo siglo XX, en este último caso hubo de sa-

¹¹ F. Cos-Gaayón, *Crónica del viage de SS.MM. y AA.RR. a Andalucía y Murcia en Setiembre y Octubre de 1862*, Madrid, Imp. Nacional, 1863.

¹² Ver las noticias inherentes a su constitución en J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena durante el año económico de 1875 á 1876*, Cartagena, Imprenta y Litografía de Liberato Montells, 1876, pp. 7-8.



Plano General del Puerto de Cartagena en 1866.
Autoridad Portuaria de Cartagena.

efecto la adquisición de las que ostentan los Sres. Buergo y Pedreño. Los largos trámites retrasarían la puesta en marcha de estas remodelaciones, y finalmente, la Memoria fechada en 1918 pone de manifiesto el traslado del antiguo varadero, desde la parte de Levante del muelle de Alfonso XII a la orilla derecha de la rambla de Santa Lucía.¹³

La Memoria editada en 1900 hace una valoración de la situación y expresa:

“Al terminar el año 1899 de la precedente Memoria quedaba en curso de ejecución: Dragado, Completar los medios auxiliares de carga y descarga, Habilitación del desmonte calle de Gisbert, y Gran cobertizo metálico en el muelle de Alfonso XII, que han continuado ó tenido gastos también en 1900, y Mejora y ampliación de balizamiento del puerto, pendiente de prosecución, imposible razonablemente en los últimos meses del año, como por no haber tenido tiempo á propósito ú ocasión para este trabajo continuó durante todo el año 1900. En este año además hubo gastos: primero por adquisición de un vapor remolcador, y por pequeñas obras en los antiguos existentes edificios de la capitanía del puerto y de la sanidad marítima; algunos cargos al concepto ya antiguo de completar el plan de boyas de amarre; finalmente nuevas obras emprendidas en el puerto de Portman”.¹⁴

El detalle de las principales partidas que integran la relación de gastos, presentada por la Junta de Obras en las Memorias de las primeras décadas del siglo XX, van descubriendo la atención que se

¹³ Los detalles de las obras que se proyectan a finales del siglo XIX, se pueden ver en las Memorias editadas por la Junta de Obras, entre ellas, a título de ejemplo se cita *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena de 1890 a 1891*, Cartagena, 1892. Especialmente su capítulo V, “Proyectos y expedientes”, pp. 68-87.

¹⁴ J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena durante el año 1900*, Cartagena, Imprenta de J. Requena, 1903, p. 61.

le presta a lo que se califica como los proyectos principales del puerto; entre los que se citan la instalación de grúas y trasbordadores de vagones, depósitos y cargaderos de mineral y el muelle de Santiago; señalamos como aspecto principal *“La ampliación del muelle comercial de Portman”*, que sería aprobado por R. O. de 9 de enero de 1922. Además, el enlace de la vía férrea del puerto con la base naval, fue una obra construida por el Ministerio de Fomento, con la idea de contribuir a mejorar el movimiento portuario, permitiendo que el comercio utilizara la grúa de 100 toneladas del arsenal, mediante el establecimiento del pertinente coste.¹⁵

Y la evolución del puerto sigue en todas sus facetas. En relación al arsenal mencionar la finalización del contrato con la Sociedad Española de Construcción Naval, creándose el 2 de septiembre de 1939 el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, quien se hace cargo de las instalaciones desde 1940 hasta 1947, fecha en la que se constituye la Empresa Nacional Bazán, llevando a cabo en el período que media desde 1947 y 1977 la construcción de 73 buques, 14 corbetas y otros tantos cargueros, 11 remolcadores y 9 submarinos entre otros.¹⁶

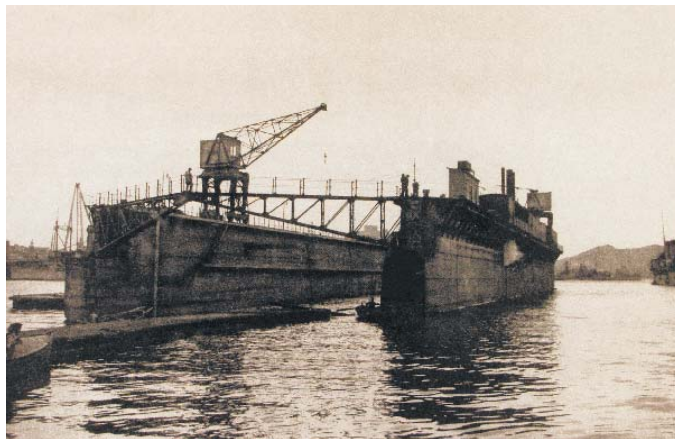
Las noticias que se disponen de los puntos de atraque refieren, por un lado, al “Puerto de Portman”, que a principios del siglo XX concluirá las obras de construcción de un espigón metálico cargadero de minerales y de un pequeño muelle comercial, adjudicándose en 1900 y por R. O. de 10 de mayo las obras *“complementarias y de mejora”*.¹⁷

En las siguientes Memorias se citan referencias del “Puerto de Escombreras” y del “Puerto de Mazarrón”, y se tiene constancia de los puntos de Garrucha, Águilas y San Pedro del Pinatar, de reducido tamaño, dedicados principalmente a uno de los tráficos más característicos del entorno que es el tráfico minero.

La creación en 1939 de la “Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado: CAPE”, significaría un cambio en la organización portuaria, pues los de Portman, Mazarrón y Garrucha pasaron a depender de dicha Comisión, constituyendo lo que se denominó “Puertos agregados a



La sierra minera de Cartagena ocuparía un lugar destacado en la producción de plomo y plata, impulsando el tráfico marítimo. Autoridad Portuaria de Cartagena.



Dique flotante para el Arsenal de Cartagena, de potencia ascensional de 6.500 toneladas, entregado en 1925. *La maquinista terrestre y marítima, personaje histórico (1855-1955)*, 1955.

¹⁵ Ver J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena y de sus Puertos anexos durante los años económicos 1921-22, 1922-23, 1923-24*, Cartagena, Imprenta de Viuda de M. Carreño, 1924.

¹⁶ La construcción naval llevada a efecto a través del Arsenal de Cartagena, puede verse en R. Dies Davó y J. González-Aller Hierro, “Arsenal de Cartagena”, en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, op. cit., pp. 363-369.

¹⁷ J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto...*, mem. cit., 1903, pp. 85-88.

la Dirección Facultativa del Puerto de Cartagena”, quedando al poco tiempo integrados en este grupo los puertos de Águilas y de San Pedro del Pinatar. En Julio de 1963 se reorganizarían los servicios prestados a nivel portuario y se constituye la “Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, a cargo directo del Estado: CAGPE”, creándose grupos de puertos y entre ellos el de Murcia, que absorbió definitivamente los de Portman, Mazarrón, Águilas y San Pedro del Pinatar, mientras que el de Garrucha fue asumido por el de Granada-Almería.

A partir del decreto de 25 de febrero de 1949 se considera que Escombreras conformará una única unidad compartida con el puerto de Cartagena, las reformas se suceden y se ponen a punto una serie de elementos básicos para el progreso mercantil del puerto, comenzando en 1950 las obras de un pantalán así como las de prolongación del muelle de Ribera, que al día de hoy recibe el nombre de “Maese”, en concreto, esta primera fase se daría por finalizada en 1964. Al mismo tiempo la Refinería de Petróleos solicitó la concesión para construir una estación terminal de buques tanques, que fue inaugurada en 1971.

La comunicación entre las dársenas de Escombreras y Cartagena se hacía imprescindible, los accesos entre ambas eran complicados por el hecho de existir en la zona instalaciones militares de defensa del puerto y de la ciudad, caminos que eran de uso castrense fundamentalmente, por ello y ante la nueva orientación que sigue la Bahía de Escombreras, se procede a enlazar ambos puntos, actuación que finalizaría en enero de 1976.¹⁸

La primera refinería de petróleo peninsular se instala en la Bahía de Escombreras en 1950, lo que determinaría la adecuación de este núcleo portuario en la medida que desde el mismo se aprovisionaron por cabotaje los grandes centros nacionales de consumo. Además, en 1957 entrará en servicio la central térmica y se inicia la comercialización de gases licuados de petróleo mediante flota especializada, instalándose en 1963 el primer complejo químico-petrolero de España destinado a la fabricación de abonos, sin duda que los nuevos elementos industriales trastocarán el panorama de la comarca, por lo que a la minería tradicional se unen estos nuevos tráficos, reflejándose en el cómputo general.

El arsenal siguió siendo referente en el puerto cartaginense, acometiéndose un programa de modernización, que se concretará en 1975 en la construcción de un carenero en terrenos del Espalador Chico, por ello y a pesar de haber transcurridos varios siglos y reanudada la reparación de buques en aquellos terrenos, la Empresa Nacional Bazán decide denominarlo como “carenero de galeras”, en homenaje a los soldados que partieron desde este lugar a Túnez, Malta, Lepanto, Orán, Argel y la Goleta en la escuadra de Galeras de España.

El carenero disponía de dos zonas bien diferenciadas, el llamado dispositivo de varada y el aparcamiento de buques, ambos unidos por una zona de trasbordo, la importancia de estas instalaciones radicaba en su capacidad, pues poseía aforo de aparcamiento para 16 buques simultáneamente, lo que lo hizo especialmente importante en Europa, al poder atender a las necesidades de la marina de guerra y a un buen número de barcos mercantes, que antes debía de rechazar por tener cubiertos sus diques.¹⁹

La construcción del muelle de Santa Lucía había de mejorarse en distintas fases, hasta que en 1956 se terminan las obras de cerramiento, configurándose la actual dársena, dedicada a embarcaciones menores y cuyos muelles finalizaron en 1960. Entre 1951 y 1956 tuvieron lugar las obras en la dársena de embarcaciones pesqueras y se prosiguió con la sistemática, de ir agregando los espacios ocupados por las antiguas concesiones administrativas que operaban en el puerto, en dicho sentido mencionamos la caducidad en 1975 de la “concesión Figueroa”, incorporando todos los terrenos y muelles de particulares de la costa de Levante.

¹⁸ Ver A. Vallejo y otros, “Cien años de trascendentes acontecimientos en el Puerto de Cartagena: 1875-1975. Constitución y síntesis de actividades de su Junta”, en J. Mas (Dir) *El Puerto de Cartagena*, op. cit., pp. 311-317.

¹⁹ Ver noticias referidas en R. Dies Davó y J. González-Aller Hierro, “Arsenal de Cartagena”, en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, op. cit., pp. 373-375.

La crisis de los años setenta se propagó a una gran parte del mundo y tenía en la energía el motor que la puso en marcha, perjudicaría el tráfico que venía desarrollándose en la dársena de Escombreras, por lo que en aquel tiempo se buscará revitalizar la actividad no petrolífera. Hay que destacar que desde el punto de vista morfológico, el puerto de Cartagena y la dársena que se ocupa del tráfico de petróleos, se ha conformado progresivamente en sentido opuesto al crecimiento de la ciudad, pues las instalaciones se han ido emplazando alejadas del casco urbano.

El puerto ha evolucionado desde su antiguo centro de operaciones en el fondo de la rada cerrada de Cartagena, extendiendo las instalaciones exigidas por sus funciones mercantiles y militares, que hoy ocupan junto al primitivo emplazamiento la dársena de Escombreras y La Algameca, ésta última de exclusiva utilización militar.

La dársena de Cartagena a tan sólo 1,5 millas de mar de distancia con la de Escombreras, ha quedado destinada al comercio general y la segunda tiene por finalidad la comercialización de productos petrolíferos y graneles con destino a la fabricación de abonos.

El valle de Escombreras se ha convertido en el foco fabril más importante de la región, por lo que entre los retos de futuro de la Bahía de Cartagena se citan, la ampliación de su dársena y la regeneración de la de Portman, un proyecto que dotará al puerto de nuevos atraques, solucionando el problema de este último núcleo, que en la actualidad se encuentra colmatada por los vertidos de la explotación minera, de hecho, la regeneración de Portman le devolverá su primitivo estado.²⁰

La integración del puerto y la ciudad va adquiriendo niveles de satisfacción y de modernidad, la dotación de recursos naturales, su estratégica situación le otorgan privilegios que inducen a una calificación en términos de *Puerto Eterno*... “..., preconizada al finalizar nuestro recorrido por las rutas de la antigüedad y, como Eneas, buscar descanso al amparo de sus hermanos montes”.²¹



Petrolero abasteciéndose de combustible en la Dársena de Escombreras. Autoridad Portuaria de Cartagena.



Tráfico de contenedores en la Bahía de Cartagena a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de Cartagena.

²⁰ Opinión expresada por D.A. Viudes, “Cartagena: record de tráfico de mercancías a granel”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 96-97.

²¹ J. Mas, *El Puerto de Cartagena*, op. cit., p. 452.

5.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ²²

La semblanza del puerto de Cartagena y el seguimiento de los puntos de embarque y desembarque de su Bahía, supone remontarnos en el tiempo a siglos atrás, pues la bondad de su recinto le ha permitido ser un referente a nivel comercial y además encontrarse entre los puertos que han gozado de una gran estima a nivel de la defensa militar.

Las Memorias comienzan a editarse tempranamente, pues la primera ve la luz en el año siguiente de la constitución de la Junta de Obras, en 1876, por lo que desde esa fecha ya conocemos la descripción de las instalaciones y algunas noticias de tráfico de los principales productos.

El siglo XX comienza con la publicación de una Memoria de gran minuciosidad informativa, relaciona a las anteriores, que son veinticuatro, referenciadas por años económicos. Las obras y tráfico del año 1905 se recogen en un documento, que si bien alude a esta cronología, no se edita hasta 1909. Y a partir de aquí no se presentarán Memorias entre 1906 y 1918 y entre 1932 y 1958. Las referidas a los años 1921 a 1924 gozan de detalles alusivos a las obras pero no disponen de datos de tráfico, por lo que presenta esta carencia fundamental para este trabajo.

En los años en los que existen dificultades analíticas por la estructura de los registros, se ha procedido a utilizar documentos y materiales publicados, destacando por su magnitud y profundidad el texto que recibe el nombre del *Puerto de Cartagena*, estudiando desde la antigüedad hasta nuestros días los aspectos que deben conocerse de la Bahía de Cartagena, el arsenal, los astilleros y todos los hechos históricos relativos a su proceso de evolución, dejando al descubierto las etapas de crecimiento del puerto.

Unas cifras comerciales de los años cuarenta completan la información que se ha utilizado para la primera parte del siglo XX, ampliando la serie de tráfico de mercancías, elaborando un cuadro de principales productos, que permite continuar la semblanza expresada para los momentos finales del siglo XIX, lo que junto a los datos concernientes al movimiento de los buques, dejarán traslucir la trayectoria del núcleo portuario.

Los tráficos que tienen lugar desde 1960 se han conformado en base a los registros de Puertos del Estado, haciendo factible el seguimiento comercial del puerto de Cartagena para las últimas décadas del siglo XX.

5.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1901-2000)

El tráfico de mercancías en el siglo XX se muestra en dos cuadros, uno que llega hasta 1960, y otro que se inicia en 1961 y presenta el detalle del tráfico general en mercancías cargadas y descargadas hasta el año 2000, visualizándose en sendos gráficos.

El cuadro 1.1 y el gráfico 1A, alusivos a la primera etapa, dejan al descubierto unos valores estables hasta la década de los años cincuenta, momento en el que se produce un incremento muy significativo en el tráfico de mercancías, consecuencia de la instalación de la refinería de petróleo y la posterior edificación de la central térmica.

En el cuadro 1.2 y en el gráfico 1B se refleja el tráfico de mercancías desde los años sesenta. El despegue ocurrido en la década anterior progresa en los siguientes años, llegando a doblarse el volumen de mercancías movidas en el período 1960-1973. A partir de esta coyuntura, como se aprecia en el gráfico 1B, se inicia un lento pero sostenido descenso, cuyas causas están ligadas a la coyuntura económica y energética mundial.

El volumen de mercancías descargadas en el año 2000 tiende al alza, afectando sustancialmente al cómputo total, consecuencia de la entrada en funcionamiento del oleoducto Puertollano-Carta-

²² Las fuentes utilizadas para el estudio del Puerto de la Bahía de Cartagena se han podido concretar gracias a la ayuda prestada por la Autoridad Portuaria y especialmente por la labor de Dña M^a del Carmen López, a la que expresamos nuestro agradecimiento.

gena, que recoge las entradas que hasta ahora se realizaban por el puerto de Málaga, otorgándole gran flexibilidad al sistema de comercialización y redundando en un incremento del tráfico de graneles líquidos petrolíferos. Asimismo, debe ponerse de manifiesto que en todo el período analizado existe un predominio generalizado del volumen de mercancías descargadas respecto a las cargadas, acentuándose este proceso en el último año analizado por las razones expuestas.

5.1.3.1. Principales productos y clase de navegación (1875/1900 y 1940)

La falta de Memorias en bastantes años del siglo XX impiden tener una mayor precisión en el estudio comercial, por ello y tratando de analizar el tráfico de mercancías con la escasa información que se ha dispuesto, se ha dado traslado a los datos en el cuadro 2.1, correspondiente a los años económicos 1875-76, 1880-1881 y 1900, y por otro lado, en el cuadro 2.2 se relacionará para el año 1940 el movimiento de productos, mencionando al tráfico de cabotaje y gran cabotaje y altura, a pesar de que es un año atípico por los acontecimientos políticos que se viven en el conjunto de la Nación.

Los primeros apuntes alusivos a las mercancías cargadas resaltan la importancia del mineral de hierro, con un volumen que llegará a representar alrededor del 64% del total de tráfico en el tiempo analizado del último cuarto del siglo XIX. En relación a los carbones en el capítulo de las entradas, matizar que alcanzan un 46% del valor medio. Los gráficos 2.1 y 2.2 resumen la información descrita. En general, puede hablarse de unas cifras globales de tráfico que son calificadas como modestas.

Los datos del cuadro 2.2 dejan traslucir los principales productos movidos en régimen de cabotaje y exterior. Antes de entrar en valoraciones concretas, referir que la serie se presenta prácticamente tal como se recoge del documento original, y sólo se añan los minerales, el ganado y los carbones, pero la significación es escasa y no merece mayores comentarios.

En la navegación de cabotaje y en el capítulo de los embarques son los abonos y el mineral de hierro los productos que copan su comercio. En cuanto a las entradas de otros puertos del territorio nacional, hay un elemento que es el que alcanza un rango de notoriedad mayor y es el carbón mineral, que es la materia prima básica y referente de la mercancía descargada en esta modalidad de tráfico. Si nos fijamos en la columna de los productos que desembarcan, computando el gran cabotaje y la altura, destacar los fosfatos y los cereales, y en los embarques tienen una especial representación las frutas frescas y secas, grupo que mejor define el tráfico en todas las modalidades de navegación.

Los gráficos 3.1 y 3.2 transmiten el relieve de los productos que mantienen una presencia mercantil en esta coyuntura tan particular de la historia económica, por lo que sus cifras son representativas de un tipo de tráfico, y a esta consideración es a la que hay que atender, pues el monto total se encuentra perjudicado por los acontecimientos políticos del momento. De hecho, esta impresión queda recogida al final de un texto que sirve para precisar algunos detalles del comercio portuario de este tiempo:

“Por Cartagena se exportan, principalmente, minerales de plomo y alguno de manganeso; el plomo y la plata en lingotes elaborados en las factorías del puerto; naranjas, limones, esparto y pulpas de frutas, productos estos últimos típicos de la región. Las importaciones mayores corresponden al carbón para las industrias metalúrgicas y para las minas de La Unión y otras; los minerales de Mazarrón, que se llevan para ser desplatados en las factorías del puerto, y circunstancialmente el cemento, del que se consumen grandes cantidades en el Taibilla y por el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales; en conjunto, el tráfico, que en los últimos años alcanza a unas 280.000 toneladas (casi por mitad exportación e importación), está muy reducido en relación con el que se registraba en tiempos mejores”.²³

²³ P. Gaitán de Ayala, “Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo”, en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946. El Puerto de Cartagena puede verse en pp. 398-403.

5.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

La información de los principales productos que se han movido en el tráfico exterior en las tres últimas décadas se refleja en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2. Resulta incuestionable que en la importación existe una prevalencia casi absoluta del “petróleo crudo”, si bien, es cierto que desde mitad de la década de los años setenta va perdiendo peso específico, pero aun así, acaba el siglo XX por encima del 60% del volumen de entradas del exterior. “Productos petrolíferos refinados”, fosfatos, gas natural, y “cereales y sus harinas” son los otros componentes que pueden resaltarse. En concreto, el crudo de petróleo se traerá de Méjico, Golfo Pérsico y Argelia para el funcionamiento de la refinería local.

En cuanto a las exportaciones, que en términos cuantitativos son muy inferiores a las importaciones, son los “productos petrolíferos refinados” el principal referente, que se embarcan a otros puertos españoles y Argelia. Asimismo, hay que dejar constancia de las conservas que se exportan a la Unión Europea y a países Árabes, así como los “abonos naturales y artificiales” que produce Fertiberia, que tienen una demanda en el extranjero.

5.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1961-2000)

El movimiento de buques que tiene lugar en los últimos cuarenta años se plasma en el cuadro 3 y en los gráficos 9 y 10. La observación de estas cifras en cuanto al indicador numérico, deja al descubierto una tendencia ligeramente alcista hasta el año 1973, experimentando un descenso paulatino consecuencia de la ya mencionada crisis del petróleo a nivel mundial.

Si atendemos ahora al Tamaño Medio del Buque (T.M.B.), se percibe el crecimiento que tiene lugar en la década de los años sesenta y principios de los setenta; hasta llegar a la época de inestabilidad ya comentada el promedio se situaba alrededor de 5.000. A partir de ese momento, a pesar de la bajada en el número de buques, el T.M.B. seguirá subiendo de una forma que podríamos considerar sostenida, consecuencia del aumento del tonelaje en los buques. De este modo, constatamos la utilización de barcos cada vez mayores, aunque no sustituyen el tráfico que se lleva a efecto utilizando pequeñas embarcaciones.

En cuanto a la evolución de la Carga Media del Buque (C.M.B.) señalar que presenta ligeras oscilaciones, aunque se encuentra en consonancia con la experimentada por el T.M.B.

La distribución según el tipo de buques muestra en el número un predominio de los destinados a carga general, sin embargo, su participación en el tonelaje total es muy inferior a la que proporcionan los buques tanques petroleros, que son los que copan el mayor volumen de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). El resto serían los barcos graneleros y un número muy reducido quedarían dedicados al pasaje.

Una cualidad que puede traerse a colación es que los barcos españoles son los que mayoritariamente realizan el transporte del petróleo y el de graneles, ya que los barcos de carga general y los portacontenedores son en su mayor parte extranjeros.²⁴

5.1.5. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

La síntesis del movimiento registrado en las variables usuales se trasladará a las tablas 1 a 5, mostrando los rasgos principales del tráfico para las últimas décadas del siglo XX.

En la tabla 1 se plasma el tráfico portuario a nivel general y el detalle correspondiente al cabotaje y exterior. En relación al tráfico exterior, volver a incidir en el mayor volumen que tiene lugar gracias al incremento en el movimiento de productos petrolíferos, proceso que se acrecienta al final del período analizado.

²⁴ Ver Memorias de los últimos años.

La tabla 2 dejará constancia del tráfico exterior, con su desglose en mercancías embarcadas y desembarcadas, decantándose por las importaciones, pues se trata de un puerto donde prima el abastecimiento de productos petrolíferos para la refinería de Escombreras y en el último año, mediante la entrada en funcionamiento del oleoducto, también para Puertollano; rasgo que ya se ha mencionado y que determina la progresión comercial de las entradas desde el exterior, especialmente en el último año analizado.

El tráfico de mercancías según su presentación se sintetiza en la tabla 3, destacando el capítulo de los graneles líquidos que, tras alcanzar su cenit a comienzos de los años setenta, han mantenido una ligera propensión a la baja, aunque dentro de una cierta estabilidad, que ha venido a alterarse en el último año, al computarse un aumento considerable, situándose muy cerca de los valores máximos que se alcanzaron a comienzos de los años setenta.

Los graneles sólidos siempre han mantenido una relevancia por encima de la mercancía general y, además, esta tendencia se ha acentuado en la última década por el mayor movimiento en los capítulos de los abonos y cereales, muy particularmente maíz y soja. Alrededor del 80% del tráfico de mercancía general está contenerizada, lo que pone de manifiesto que a pesar del poco peso específico que tiene este apartado, su desarrollo está muy evolucionado.

Se ha reflejado en la tabla 4 el volumen de capturas, avituallamiento y tráfico local. En la pesca hay un elemento que lo singulariza y es la comercialización del atún, y respecto a los otros movimientos no hay nada significativo que referir.

El número de buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) se plasman en la tabla 5, advirtiéndose que a pesar del descenso que se produce en el indicador de número de buques, las T.R.B. se han mantenido dentro de una línea estable. En los últimos años vuelve a existir una ligera disposición al alza en el número de buques, que se corresponde con un aumento en las T.R.B., consecuencia del mayor tamaño y capacidad de los buques.

Las infraestructuras portuarias presentan unos rasgos peculiares, al encontrarse constituidas por dos dársenas, Cartagena y Escombreras, lo que le ha permitido diferenciar los tipos de tráfico, aquellos que pueden denominarse “limpios”, que se mueven por Cartagena, referidos a los pasajeros, embarcaciones deportivas, pesca, mercancía general y en contenedor, y los tráficos “sucios”, entre los que se cuentan las mercancías líquidas y sólidas a granel, petróleos y sus derivados, gas natural, cereales, cemento, etc., llevados a efecto en la dársena de Escombreras.

El crecimiento de los puertos pasa en la actualidad por la oferta de superficies para empresas relacionadas con la actividad marítima, si bien, el problema de falta de suelo se subsana con la puesta en marcha del proyecto de ampliación de la dársena de Escombreras.

Cartagena se prepara para afrontar el siglo XXI con trascendentes retos, entre los que destacan la consolidación como puerto industrial de primer orden, el aumento del tráfico de mercancía general, y el afianzamiento como destino de cruceros turísticos. Es necesario seguir trabajando por conseguir una mayor diversificación, un aumento en el número de toneladas transportadas y situar al puerto de Cartagena en los niveles que demanda una región dinámica y exportadora como es la de Murcia.²⁵

REGISTRO DE MEMORIAS

1875-1876, 1890-1891, 1900, 1905, 1921-1922, 1922-1923, 1923-1924, 1958-2000, (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.apc.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.C.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena.

J.O.P.C.- Junta de Obras Puerto de Cartagena.

A.P.C.- Autoridad Portuaria de Cartagena.

²⁵ Ver página Web <http://www.apc.es>



Infografía de la Dársena de Cartagena. Año 2004

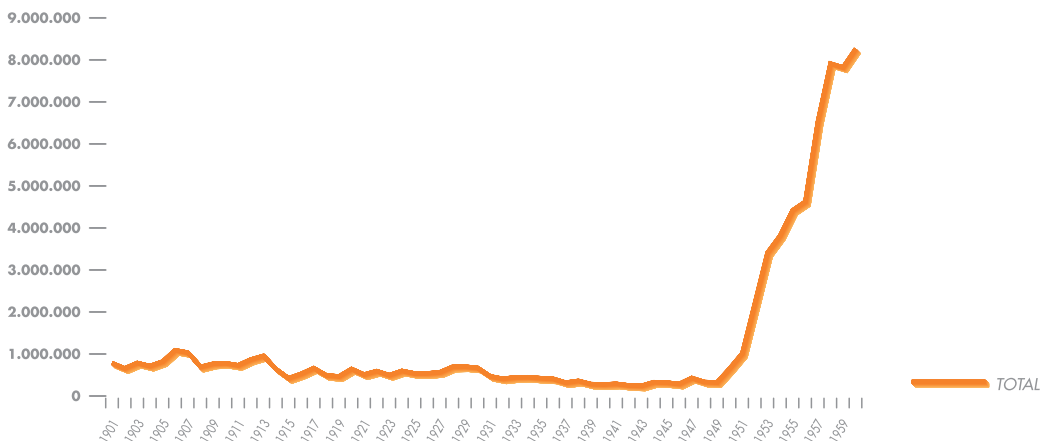


Infografía de la Dársena de Escombreras. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Cartagena (1901-1960) Toneladas

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1901	788.000	1916	534.000	1931	476.304	1946	294.092
1902	664.000	1917	670.000	1932	417.256	1947	435.956
1903	793.000	1918	499.000	1933	450.791	1948	340.089
1904	720.000	1919	473.000	1934	455.202	1949	328.517
1905	826.000	1920	650.000	1935	431.841	1950	659.307
1906	1.096.000	1921	518.000	1936	416.372	1951	1.017.353
1907	1.041.000	1922	600.000	1937	325.851	1952	2.211.490
1908	698.000	1923	503.000	1938	367.340	1953	3.412.759
1909	773.000	1924	604.000	1939	290.950	1954	3.818.798
1910	787.000	1925	545.000	1940	281.104	1955	4.424.699
1911	738.000	1926	545.000	1941	296.940	1956	4.628.174
1912	875.000	1927	571.000	1942	259.644	1957	6.538.178
1913	961.000	1928	699.000	1943	248.079	1958	7.920.214
1914	648.000	1929	706.000	1944	336.981	1959	7.827.047
1915	429.000	1930	676.000	1945	326.784	1960	8.267.278

Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia. Nota: Los datos originales se presentan hasta 1930 en miles de toneladas No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Cartagena (1901-1960)

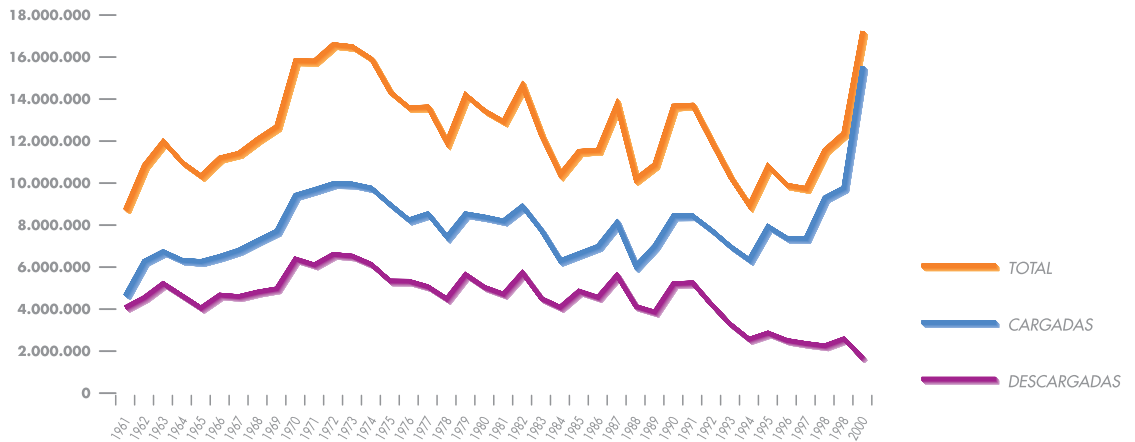
Fuente: Cuadro 1.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías A.P. de Cartagena (1961-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1961	4.086.743	4.654.625	8.741.368	1981	4.731.098	8.215.373	12.946.471
1962	4.563.590	6.291.087	10.854.677	1982	5.742.258	8.912.192	14.654.450
1963	5.234.977	6.752.318	11.987.295	1983	4.524.009	7.761.904	12.285.913
1964	4.653.891	6.346.108	10.999.999	1984	4.105.478	6.313.555	10.419.033
1965	4.069.554	6.284.929	10.354.483	1985	4.873.308	6.658.425	11.531.733
1966	4.687.465	6.525.446	11.212.911	1986	4.577.479	7.002.965	11.580.444
1967	4.614.107	6.821.138	11.435.245	1987	5.620.877	8.125.832	13.746.709
1968	4.829.352	7.280.022	12.109.374	1988	4.144.192	6.057.257	10.201.449
1969	4.982.370	7.722.750	12.705.120	1989	3.876.235	7.018.048	10.894.283
1970	6.402.844	9.435.577	15.838.421	1990	5.228.328	8.455.634	13.683.962
1971	6.121.663	9.703.841	15.825.504	1991	5.267.396	8.461.903	13.729.299
1972	6.622.928	9.989.990	16.612.918	1992	4.223.017	7.776.629	11.999.646
1973	6.541.117	9.974.323	16.515.440	1993	3.298.028	7.002.720	10.300.748
1974	6.152.959	9.783.335	15.936.294	1994	2.580.764	6.365.804	8.946.568
1975	5.355.032	8.999.235	14.354.267	1995	2.879.857	7.948.674	10.828.531
1976	5.344.890	8.263.710	13.608.600	1996	2.526.460	7.392.667	9.919.127
1977	5.086.619	8.554.688	13.641.307	1997	2.381.095	7.379.820	9.760.915
1978	4.504.509	7.444.021	11.948.530	1998	2.267.481	9.312.899	11.580.380
1979	5.660.860	8.554.279	14.215.139	1998	2.594.795	9.783.831	12.378.626
1980	5.055.913	8.404.941	13.460.854	2000	1.674.847	15.556.836	17.231.683

Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Cartagena (1961-2000)



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Cartagena (1875/1880/1900) Toneladas

Productos	1875-76		1880-81		1900	
	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados
Aceites, vinos, etc.	429	1.597	153	1.735	1.433	1.561
Azúcar, cacao, etc.	78	3.763	90	2.352	10	2.168
Bacalao					319	2.736
Carbones	606	55.962	2.073	75.946	2.014	104.846
Carnes y pescados					326	3.199
Esparto	8.467	294	4.988	255	4.385	2.637
Frutas	2.126	390	563	697	9.106	1.044
Frutas secas	66	158	821	270	1.822	325
Ganados	17.979	14.320	63.115	806	76.271	354
Granos, legumbres, harinas...	2.733	10.623	2.136	6.564	1.822	24.424
Hierro, acero, etc.	579	3.232	422	3.424	2.225	7.244
Maderas	470	2.545	844	14.127	240	29.088
Mineral hierro	76.640	1.545	323.664	6.004	318.736	133
Minerales	10.480	2.910	8.572	4.894	44.218	23.545
Plomo argentífero	18.864	3.695	19.472		42.013	6
Plomo desplataado	6.448	30	22.616		11.416	5
Productos químicos			111	1.228	236	1.884
Saladuras			101	2.343		
Resto mercancías	346	14.792	4.367	21.670	6.307	53.902
Total	146.311	115.856	454.108	142.315	522.899	259.101

Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos A.P. de Cartagena (1875/1880/1900) Toneladas					
Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	46	236.754	Mineral hierro	64	719.040
Maderas	9	45.760	Ganados	14	157.365
Granos, legumbres, harinas, etc.	8	41.611	Plomo argentifero	7	80.349
Minerales	6	31.349	Minerales	6	63.270
Ganados	3	15.480	Plomo desplatado	4	40.480
Hierro, acero, etc.	3	13.900	Esparto	2	17.840
Azúcar, cacao, etc.	2	8.283	Resto mercancías	4	44.974
Resto mercancías	24	124.135	Total	100	1.123.318
Total	100	517.272			

Gráfico 2.1. Principales productos descargados (1875/1880/1900)

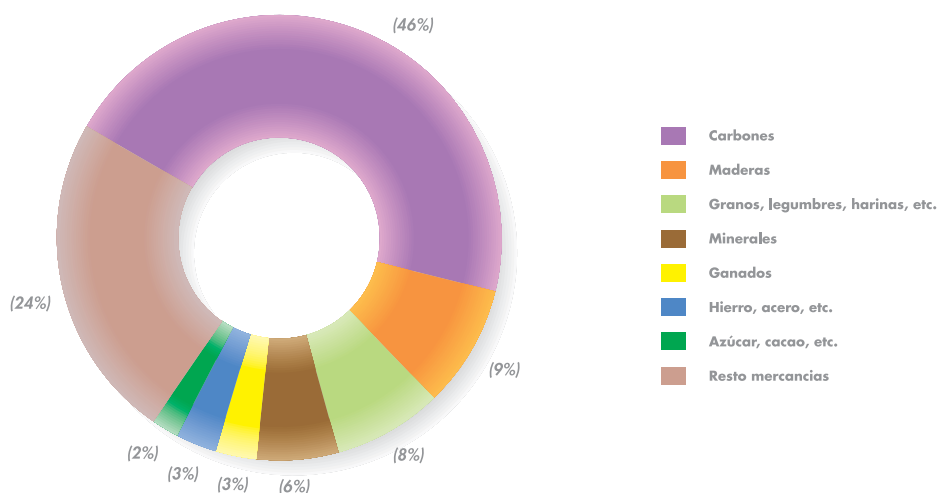
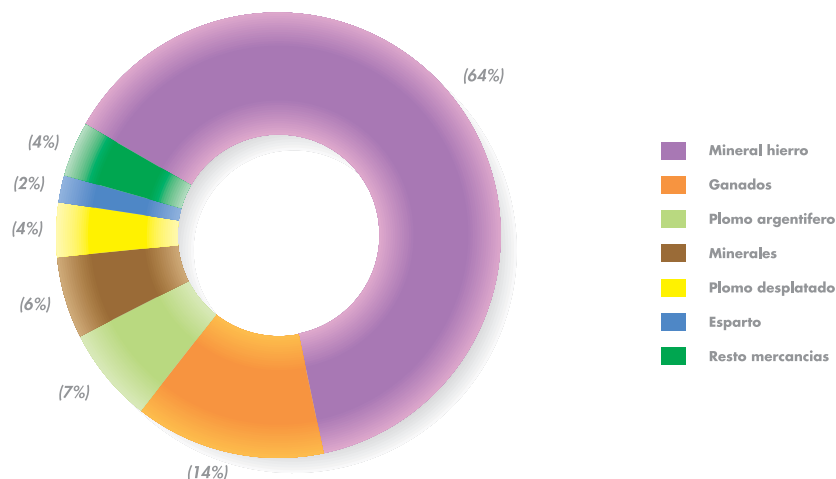


Gráfico 2.2. Principales productos cargados (1875/1880/1900)



Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación A.P. de Cartagena (1940) Toneladas

Productos	Cabotaje		Gran cabotaje+Altura		Total tráfico	
	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados
Abonos	17.532	5.966			17.532	5.966
Artículos fabricados	2.451	9.596			2.451	9.596
Carbón mineral	2.505	52.687			2.505	52.687
Cereales				19.837		19.837
Colonias		1.924				1.924
Conservas	1.034	1.054			1.034	1.054
Fosfatos				15.637		15.637
Frutas frescas y secas	1.173	5.805	48.568	5.525	49.741	11.330
Hierro y acero	1.433				1.433	
Madera		1.421				1.421
Materiales terreos	1.946	16.826			1.946	16.826
Mineral hierro	18.069				18.069	
Mineral plomo		5.682				5.682
Petróleo y gasolinas		1.006				1.006
Plomo galápagos	8.422		5.679		14.101	
Primeras materias	2.125	1.704		8.210	2.125	9.914
Sustancias		1.550		2.691		4.241
Resto mercancías	4.313	6.702	712	4.603	5.025	8.019
Total	61.003	111.923	54.959	56.503	115.962	165.140

Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos y clase de navegación A.P. de Cartagena (1940) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Frutas frescas y secas	43	49.741	Carbón mineral	32	52.687
Mineral hierro	16	18.069	Cereales	12	19.837
Abonos	15	17.532	Mat. terreos	10	16.826
Plomo galápagos	12	14.101	Fosfatos	9	15.637
Carbón mineral	2	2.505	Frutas frescas y secas	7	11.330
Art. fabricados	2	2.451	Primeras materias	6	9.914
Primeras materias	2	2.125	Art. fabricados	6	9.596
Mat. terreos	2	1.946	Abonos	4	5.966
Resto mercancías	6	7.492	Mineral plomo	3	5.682
Total	100	115.962	Sustancias	3	4.241
			Resto mercancías	8	13.424
			Total	100	165.140

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1940)

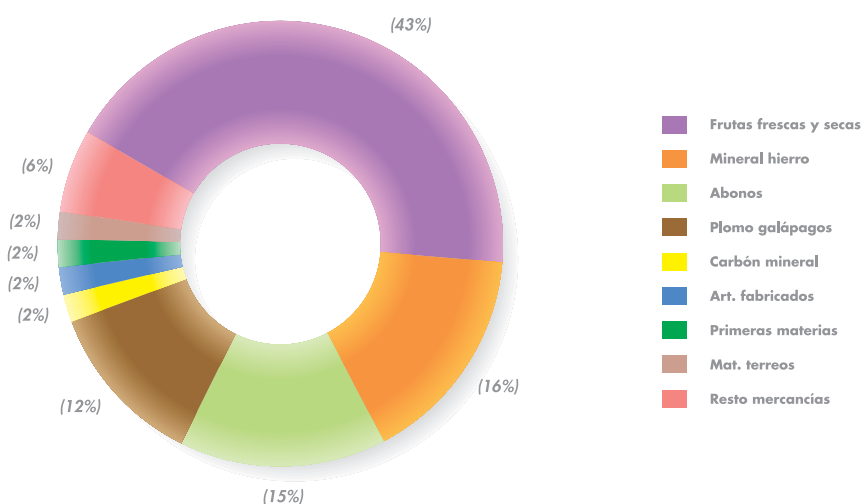
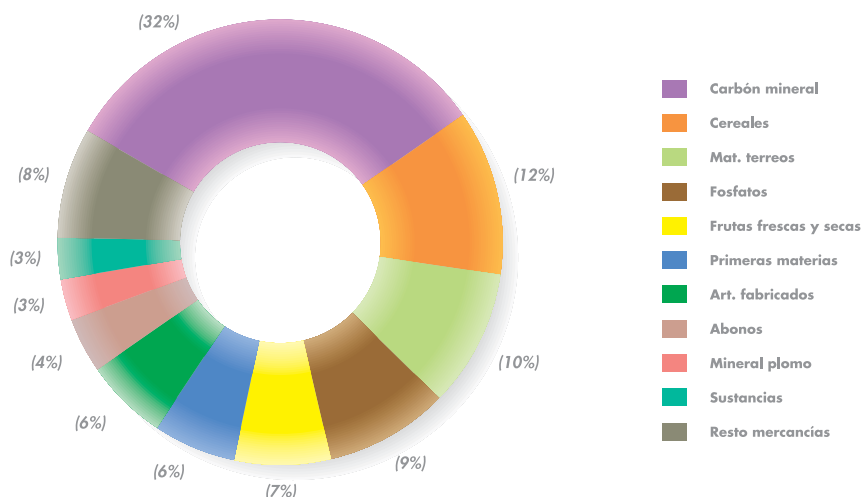


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1940)



Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Tráfico exterior A.P. de Cartagena (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	90	22.640	Productos petrolíferos refinados	57	1.604
Productos petrolíferos refinados	3	727	Abonos naturales y artificiales	11	297
Cereales y sus harinas	2	413	Frutas, hortalizas y legumbres	6	177
Habas y harinas de soja	1	339	Conservas	5	142
Productos químicos	1	230	Potasas	4	107
Fosfatos	1	176	Otros minerales y residuos metálicos	3	77
Resto mercancías	2	517	Resto mercancías	14	400
Total	100	25.042	Total	100	2.804

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

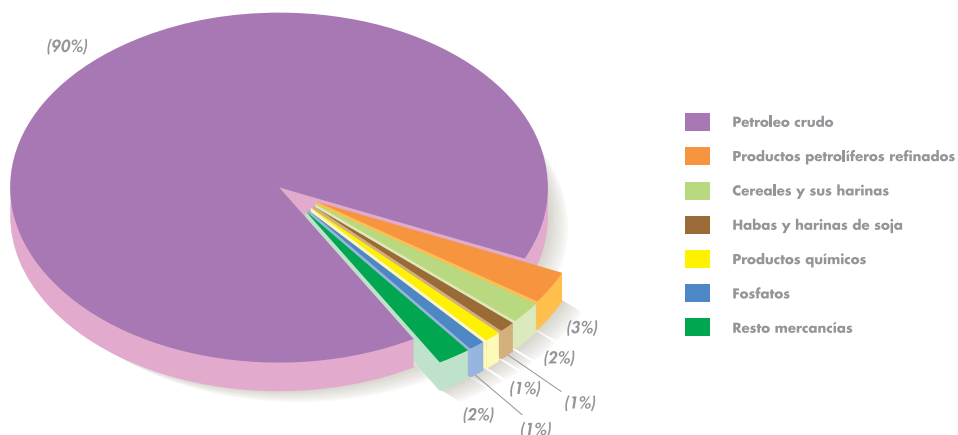
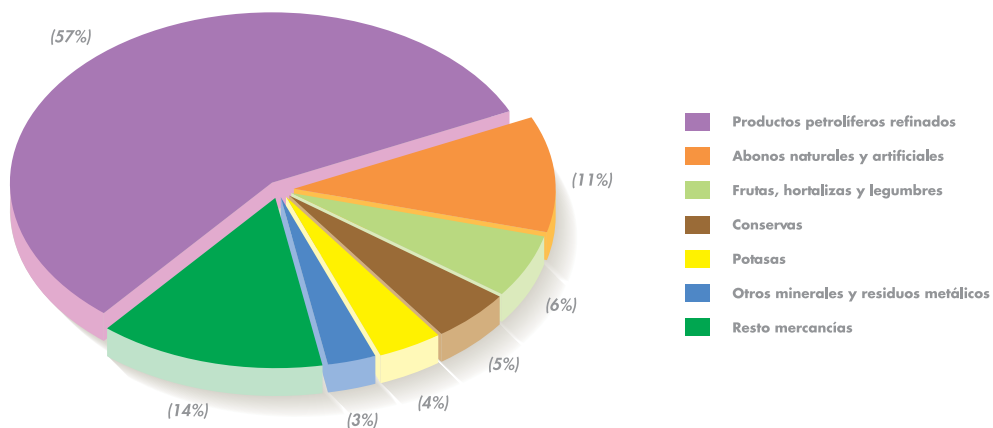


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Cartagena (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	74	25.644	Productos petrolíferos refinados	56	3.892
Productos petrolíferos refinados	12	4.162	Conservas	7	492
Habas y harinas de soja	3	1.187	Otros minerales y residuos metálicos	7	463
Fosfatos	3	1.054	Abonos naturales y artificiales	5	364
Cereales y sus harinas	3	1.045	Frutas, hortalizas y legumbres	4	301
Productos químicos	2	552	Petróleo crudo	4	296
Otros minerales y residuos metálicos	1	299	Potasas	4	275
Resto mercancías	2	567	Productos químicos	2	153
Total	100	34.510	Aceitas y grasas	2	140
			Cemento y clinker	2	134
			Resto mercancías	7	479
			Total	100	6.989

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

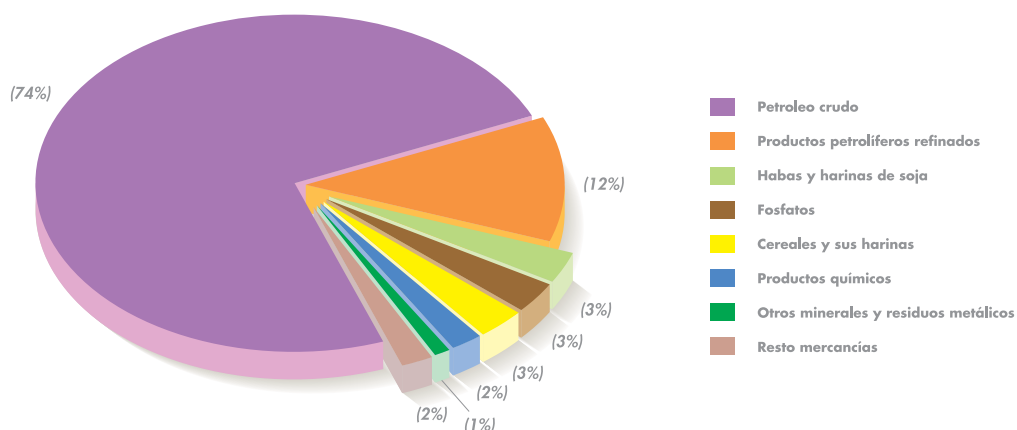
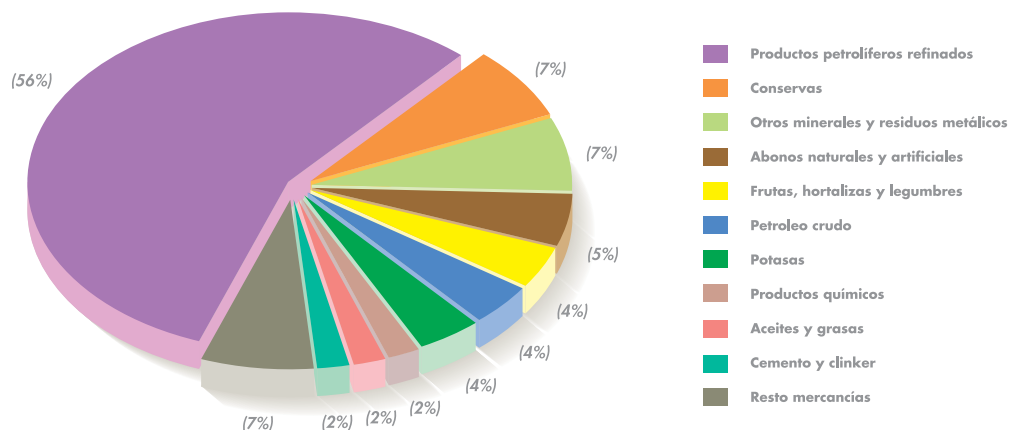


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Cartagena (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	72	23.500	Productos petrolíferos refinados	66	7.050
Productos petrolíferos refinados	12	4.082	Petróleo crudo	6	681
Fosfatos	3	1.069	Conservas	6	671
Habas y harinas de soja	3	933	Abonos naturales y artificiales	5	513
Productos químicos	2	641	Otros minerales y residuos metálicos	4	379
Cereales y sus harinas	2	638	Potasas	3	328
Resto mercancías	6	1.911	Frutas, hortalizas y legumbres	2	182
Total	100	32.774	Productos químicos	2	176
			Resto mercancías	7	694
			Total	100	10.674

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

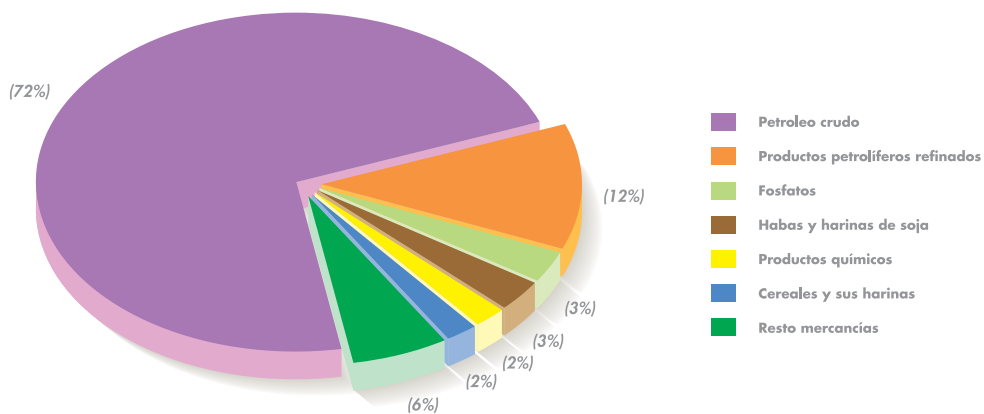
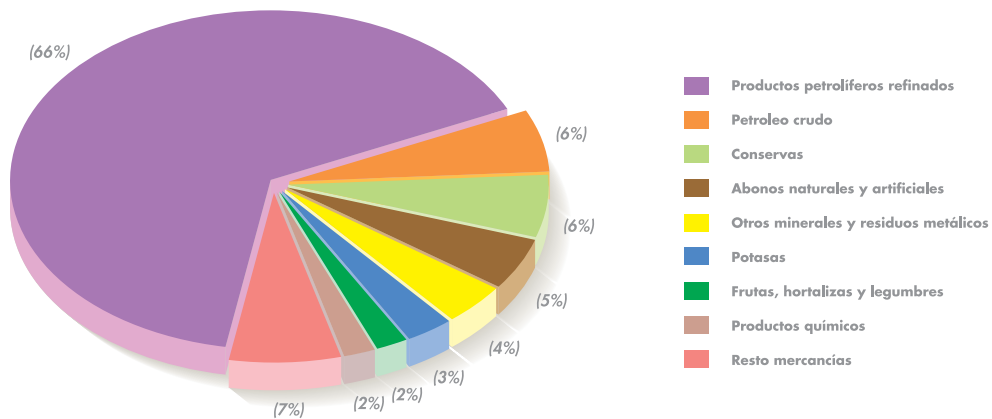


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Cartagena (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	67	22.583	Productos petrolíferos refinados	74	6.185
Productos petrolíferos refinados	11	3.815	Conservas	8	679
Piensos y forrajes	4	1.236	Abonos naturales y artificiales	7	585
Cereales y sus harinas	3	1.145	Potasas	4	306
Cemento y clinker	3	917	Resto mercancías	7	617
Habas y harinas de soja	3	902	Total	100	8.372
Abonos naturales y artificiales	2	530			
Resto mercancías	7	2.373			
Total	100	33.501			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

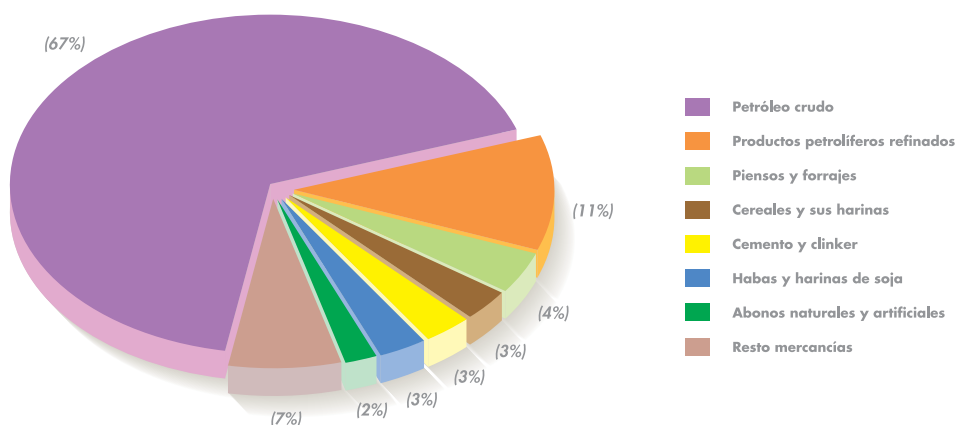
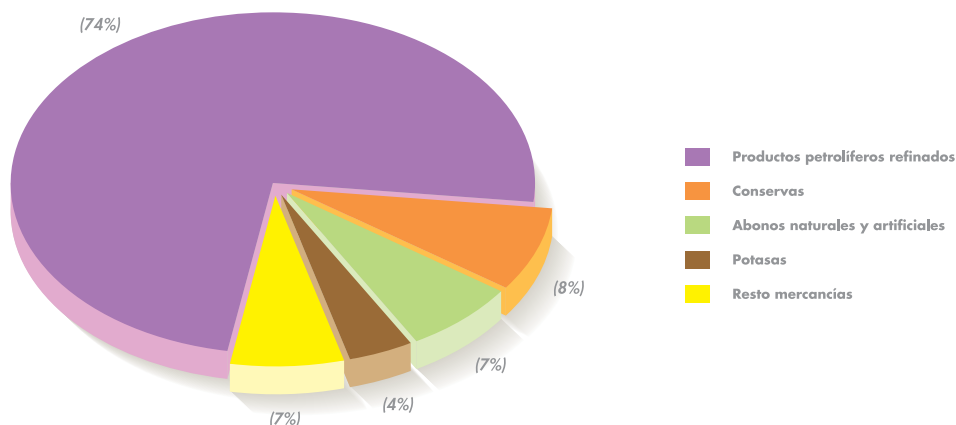


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Cartagena (1996-2000) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	61	26.794	Productos petrolíferos refinados	62	3.420
Productos petrolíferos refinados	9	4.163	Conservas	11	599
Gas natural	6	2.627	Abonos naturales y artificiales	7	392
Cereales y sus harinas	6	2.484	Potasas	6	340
Piensos y forrajes	5	2.244	Aceitas y grasas	4	195
Cemento y clinker	3	1.270	Otros minerales y residuos metálicos	2	93
Habas y harinas de soja	3	1.230	Productos químicos	2	90
Potasas	2	908	Resto mercancías	7	381
Resto mercancías	6	2.455	Total	100	5.510
Total	100	44.175			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

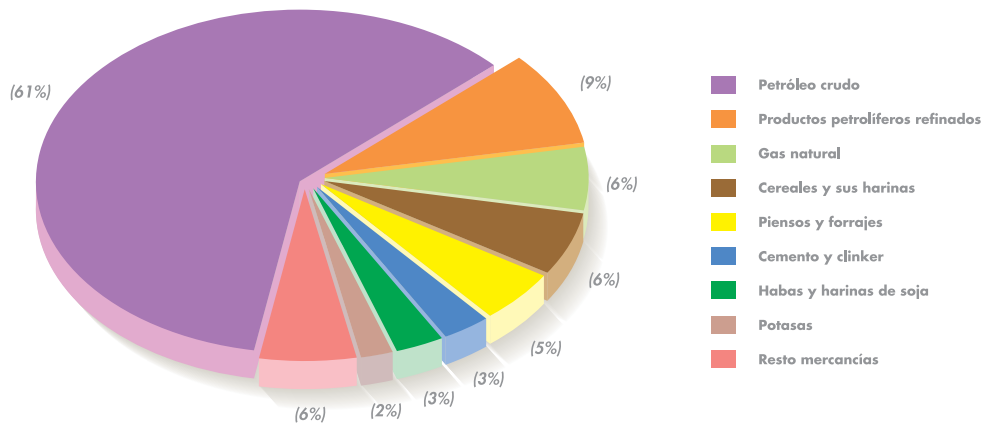
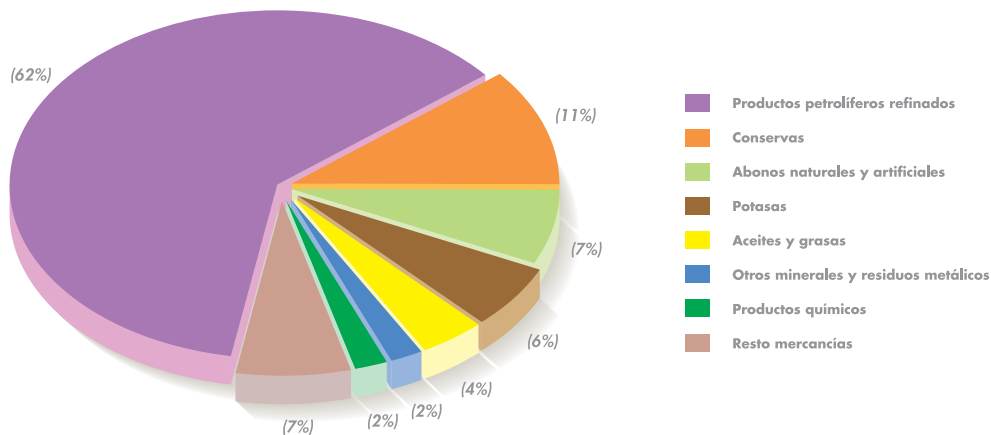


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



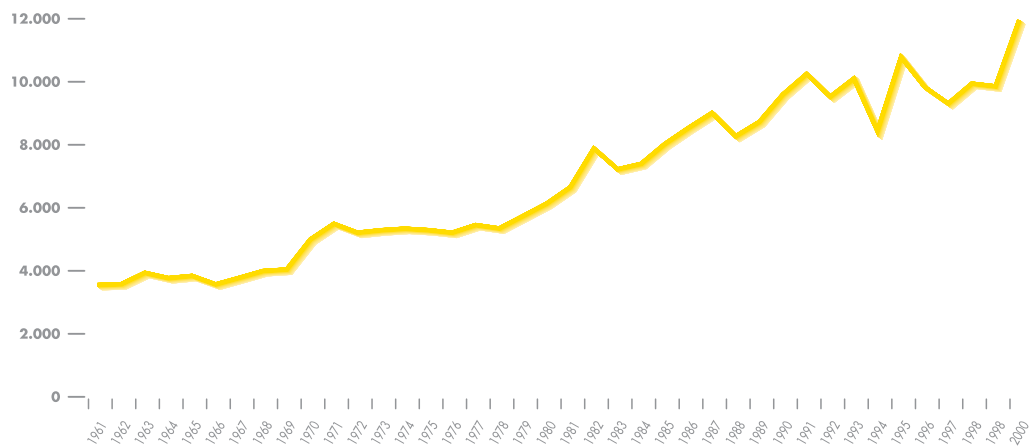
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. de Cartagena (1961-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1961	2.471	8.494.300	3.438	3.538	1981	2.179	14.246.687	6.538	5.941
1962	2.764	9.576.200	3.465	3.927	1982	1.890	14.683.800	7.769	7.754
1963	2.490	9.526.970	3.826	4.814	1983	1.725	12.261.600	7.108	7.122
1964	2.669	9.759.341	3.657	4.121	1984	1.619	11.791.584	7.283	6.435
1965	2.625	9.785.116	3.728	3.945	1985	1.423	11.257.100	7.911	8.104
1966	2.677	9.256.915	3.458	4.189	1986	1.381	11.628.400	8.420	8.386
1967	2.749	10.079.370	3.667	4.160	1987	1.461	12.999.800	8.898	9.409
1968	2.562	9.946.156	3.882	4.727	1988	1.294	10.552.178	8.155	7.884
1969	2.646	10.399.140	3.930	4.802	1989	1.266	10.902.463	8.612	8.605
1970	2.451	11.964.849	4.882	6.462	1990	1.265	11.997.112	9.484	10.817
1971	2.297	12.359.127	5.381	6.890	1991	1.218	12.342.258	10.133	11.272
1972	2.535	12.926.770	5.099	6.553	1992	1.204	11.330.439	9.411	9.966
1973	2.560	13.255.127	5.178	6.451	1993	1.004	10.025.623	9.986	10.260
1974	2.352	12.291.524	5.226	6.776	1994	992	8.253.932	8.320	9.019
1975	2.302	11.923.745	5.180	6.236	1995	1.015	10.826.467	10.666	10.669
1976	2.179	11.108.054	5.098	6.245	1996	1.099	10.681.892	9.720	9.026
1977	2.246	11.998.114	5.342	6.074	1997	1.117	10.271.533	9.196	8.739
1978	2.195	11.488.907	5.234	5.444	1998	1.452	14.273.116	9.830	7.975
1979	2.448	13.771.075	5.625	5.807	1999	1.603	15.617.261	9.743	7.722
1980	2.313	13.923.341	6.020	5.820	2000	1.559	18.457.760	11.839	11.053

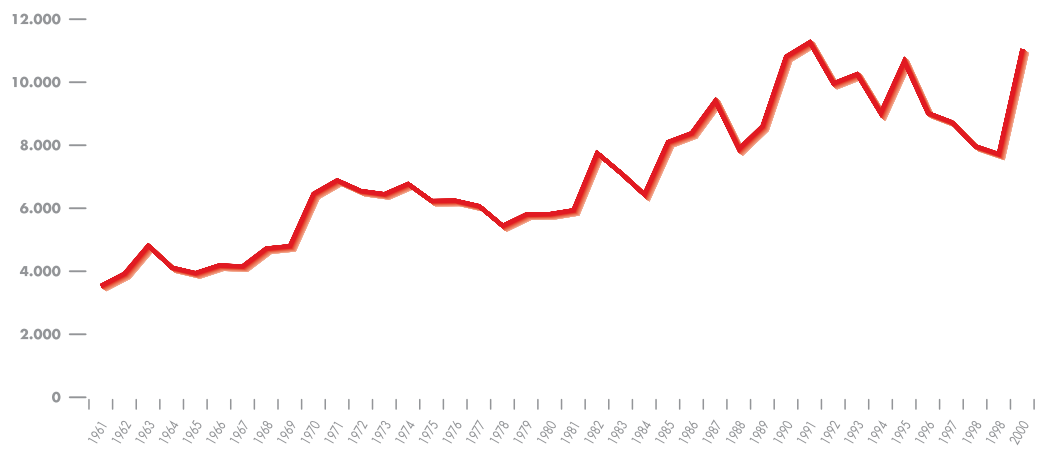
Fuente: PUERTO DE CARTAGENA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Cartagena (1961-2000)

Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Cartagena (1961-2000)

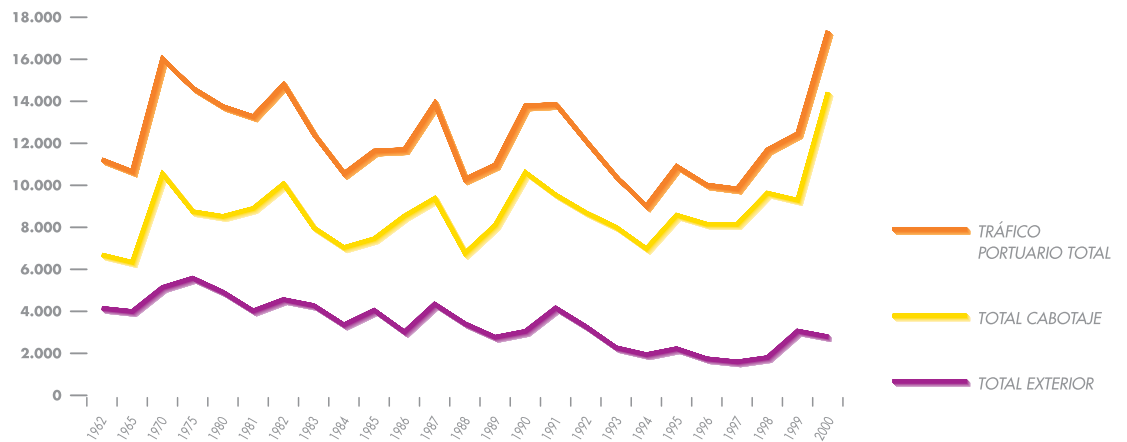


Fuente: Cuadro 3.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Cartagena (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	11.231	10.673	16.039	14.644	13.767	13.284	14.809	12.442	10.565	11.647	11.714	13.906	10.303
Total cabotaje (I)	4.158	4.007	5.150	5.594	4.930	4.036	4.575	4.292	3.371	4.065	3.031	4.358	3.427
Total exterior (I)	6.697	6.347	10.555	8.760	8.531	8.911	10.079	7.994	7.048	7.467	8.550	9.389	6.774
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	10.984	13.794	13.868	12.110	10.410	9.026	10.919	10.029	9.843	11.701	12.471	17.349	
Total cabotaje (I)	2.782	3.061	4.173	3.287	2.283	1.953	2.237	1.756	1.608	1.811	3.077	2.806	
Total exterior (I)	8.112	10.623	9.557	8.712	8.018	6.993	8.591	8.163	8.153	9.642	9.302	14.425	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

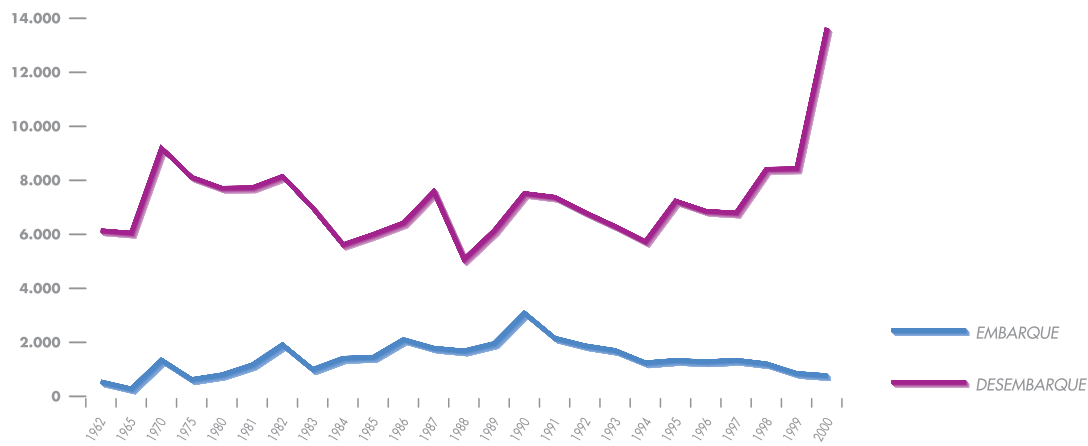


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Cartagena (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	550	291	1.357	636	811	1.176	1.923	1.008	1.423	1.459	2.116	1.799	1.694
Desembarque	6.146	6.056	9.198	8.124	7.720	7.735	8.156	6.986	5.625	6.008	6.433	7.590	5.081
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	1.968	3.097	2.170	1.889	1.713	1.256	1.344	1.295	1.352	1.220	862	781	
Desembarque	6.144	7.526	7.387	6.824	6.305	5.738	7.247	6.868	6.801	8.422	8.440	13.644	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

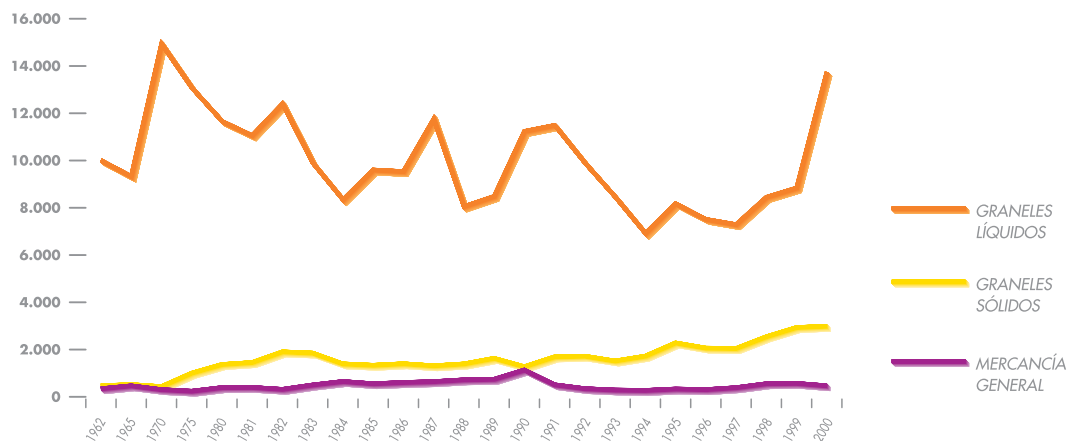


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Cartagena (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	10.017	9.342	14.941	13.087	11.673	11.068	12.407	9.905	8.347	9.614	9.546	11.761	8.061
Graneles sólidos	482	533	446	1.015	1.382	1.466	1.917	1.865	1.408	1.350	1.414	1.328	1.406
Mercancía general	356	479	319	253	406	412	331	516	664	568	621	658	734
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	8.494	11.245	11.500	9.907	8.469	6.925	8.188	7.524	7.301	8.456	8.849	13.751	
Graneles sólidos	1.643	1.289	1.705	1.733	1.529	1.736	2.295	2.076	2.058	2.556	2.947	3.000	
Mercancía general	757	1.150	524	360	302	286	346	320	402	568	583	481	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



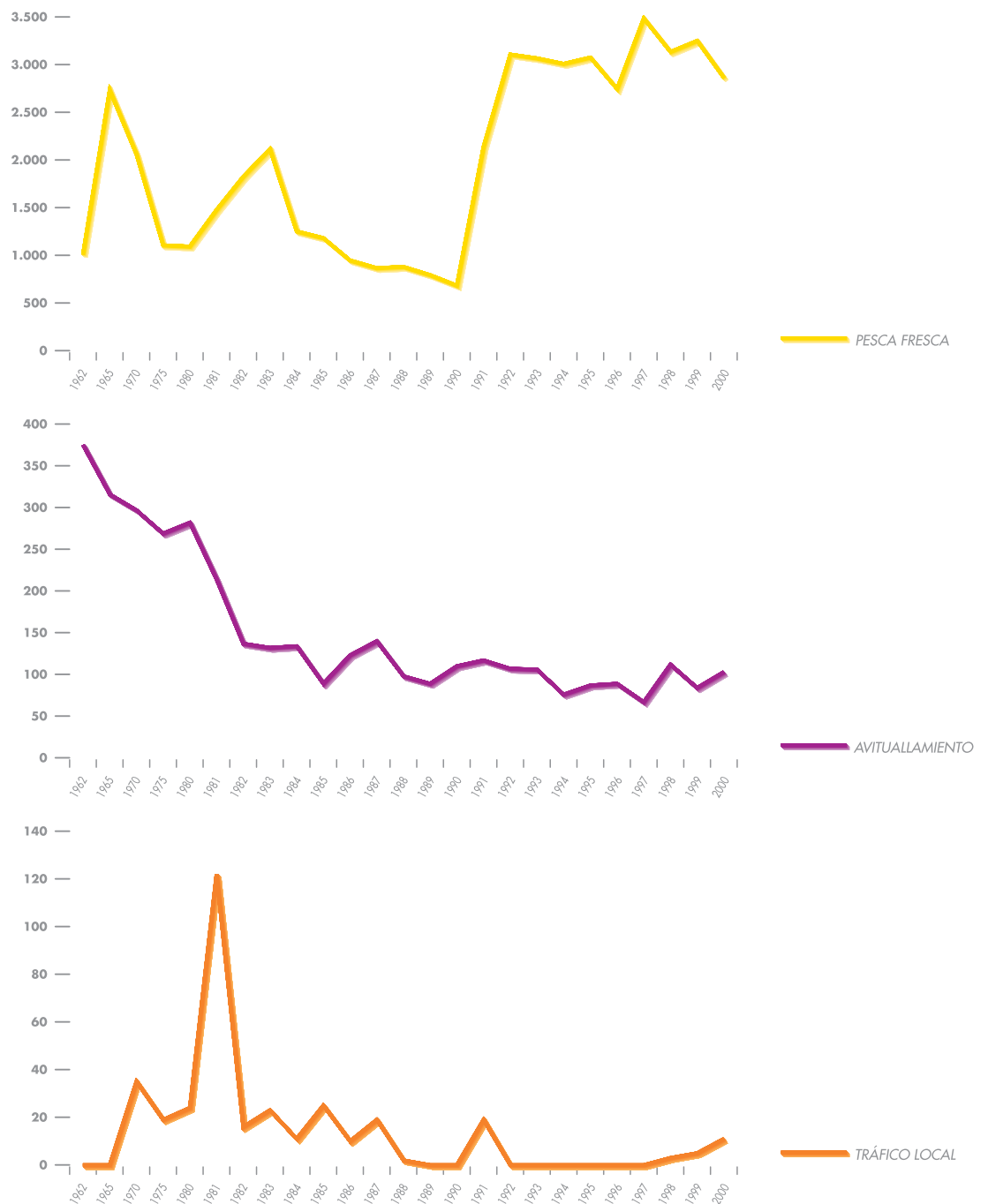
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Cartagena (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	1.012	2.732	2.061	1.107	1.094	1.477	1.825	2.115	1.253	1.183	949	868	881
Avituallamiento	375	316	297	269	282	214	137	132	134	89	123	140	98
Tráfico local	0	0	35	19	24	122	16	23	11	25	10	19	2

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	795	685	2.140	3.108	3.068	3.010	3.076	2.746	3.486	3.135	3.251	2.863
Avituallamiento	89	110	117	107	106	76	87	89	67	112	84	103
Tráfico local	0	0	19	0	0	0	0	0	0	3	5	11

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

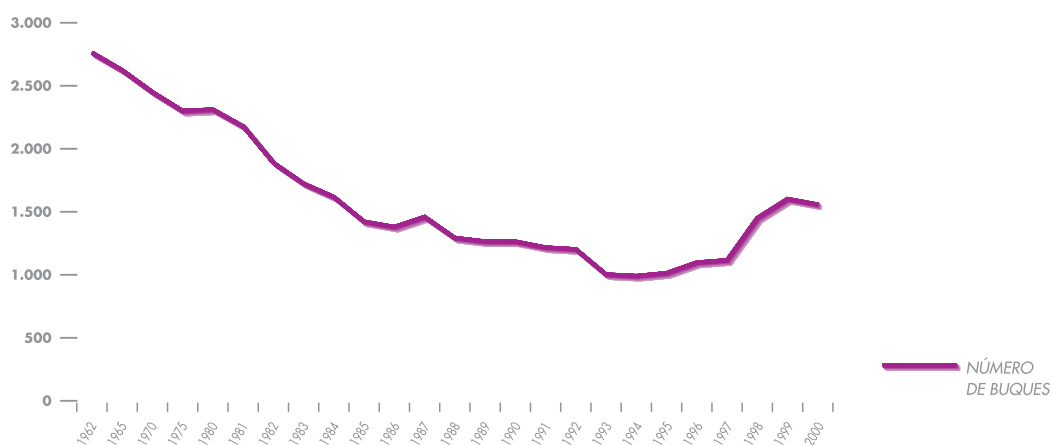


Fuente: Tabla 4.

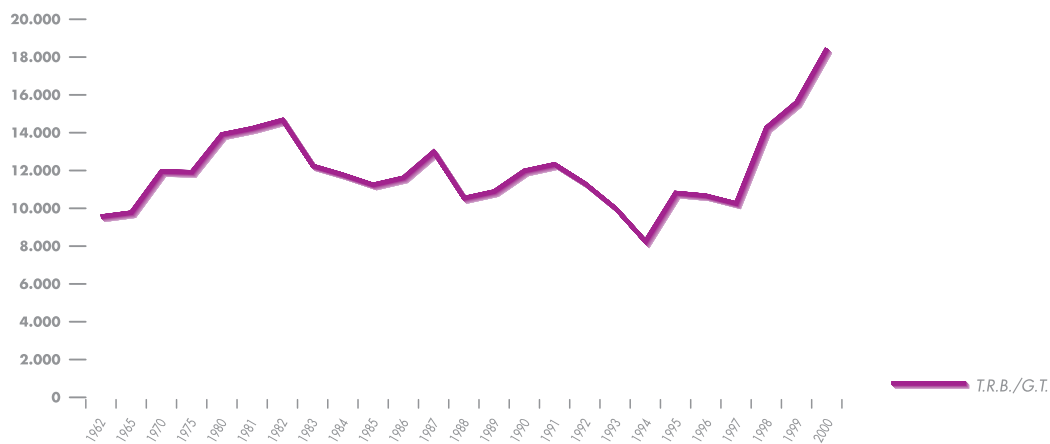
Tabla 5. Otros datos A.P. Cartagena (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Número de buques	2.764	2.625	2.451	2.302	2.313	2.179	1.890	1.725	1.619	1.423	1.381	1.461	1.294
T.R.B./G.T. (miles)	9.576	9.785	11.965	11.924	13.923	14.247	14.684	12.262	11.792	11.257	11.628	13.000	10.552
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Número de buques	1.266	1.265	1.218	1.204	1.004	992	1.015	1.099	1.117	1.452	1.603	1.559	
T.R.B./G.T. (miles)	10.902	11.997	12.342	11.330	10.026	8.254	10.826	10.682	10.272	14.273	15.617	18.458	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Alicante.



5.2. Autoridad Portuaria de Alicante

“Posee dicha villa (Alicante) una buena bahía o muelle insigne, tiene mercaderes, labradores, artifices y mecánicos”.¹

5.2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE ALICANTE

Alicante, ciudad del mediterráneo, ha ido transformándose como todo núcleo urbano, y su crecimiento no puede desvincularse del puerto, pues a lo largo de los siglos el comercio se ha desarrollado utilizando este espacio marítimo.

Los antiguos asentamientos en la Bahía de Alicante datan de la época romana. El primero ubicado en el Tossal de Manises, junto a la Albufereta, parecería como ciudad ibérica entre los siglos IV y III a.C. Otro parece que pueda situarse en el barrio de Benalúa, su fundación se cree anterior al año 74 d.C., y representaría un núcleo urbano cuya salida al mar era la playa de Babel. La tercera referencia se emplazaría en el puerto de Santa Pola; las fuentes atestiguan que podría tratarse del antiguo puerto de Illici, nombre con el que era conocida la actual ciudad de Elche.²

Las mencionadas villas desaparecerían y los documentos recogen la situación de Alicante a la falda del antiguo Castillo de Santa Bárbara. Y sería bajo las coronas de Castilla y Aragón cuando pueden constatarse las primeras noticias que aparecen acerca del puerto de Alicante, que es declarado como “*Puerto de Castilla en el Mediterráneo*”, construyéndose un muelle que se prolongaría en el mar 200 pasos, teniendo 36° de latitud, a fin de lograr el desembarque más cómodo de las mercancías. La ciudad sería conquistada el 4 de diciembre de 1248, fecha en la que los historiadores opinan que pudo tener lugar la consecución del muelle.³

Unos años más tarde se concedería la franqueza del derecho de anclaje, a instancias del Rey Alfonso X el Sabio, por lo que desde 1252 debían de satisfacer este impuesto barcos que arribaran a esta población marinera, pero el privilegio que mayor repercusión tendría en el ámbito comercial, sería otorgado en Murcia el día 2 de mayo de 1271, en virtud del cual Alicante alcanzaría la llamada *Regalía de Puerto Público de Castilla*, de este modo se le reconocía la categoría de “puerto”, en el sentido de lugar en donde debían de recaudarse los derechos reales obligatorios provenientes de las transacciones comerciales. En 1370, Pedro IV fundaría La Lonja de Contratación, elemento que dinamizaría la actividad comercial, ante el período de decadencia que se entra a consecuencia de las guerras entre Castilla y Aragón.⁴

El puerto como obra de ingeniería, esto es considerando la estructura de su construcción –un espigón de piedra entrado en el mar–, se sitúa en torno a 1476; conociéndose que el elevado coste de los trabajos que comportaban estas actuaciones, llevaría al rey Juan II a la asignación de las tres cuartas partes del derecho de anclaje, o del muelle como más tarde se llamará, perdurando este tipo de concesión hasta 1740, en el que se le confiere diferente destino. A finales del mencionado siglo XV, el puerto de Alicante va a estar entre los de mayor movimiento comercial, pues figura a nivel general tras el de Valencia.⁵

¹ N. Jover, *Reseña Histórica de la ciudad de Alicante*, Facsímil de la única edición-1863, Imp. y Litografía de la Vda. de Juan Carratalá, Edit. Alicante, A. Soler Llorca, 1978, p. 14.

² Ver G. Subirá Jordana, *Evolución histórica del Puerto de Alicante*, Alicante, Caja de Ahorros de la Provincia de Alicante, 1987, p. 29. Además, trasladamos otras referencias interesantes por su vinculación con el tema marítimo en la ciudad, como el descubrimiento en 1889 de la antigua muralla fortificada y en 1897 la aparición de la famosa “Dama de Elche”. El “Portus Illicitanus” formaba parte de lo que los romanos denominaron “El Porto Ferrato”, nombre que recibía gracias a la similitud del recinto con la herradura de un caballo.

³ Otras curiosidades pueden verse en R. Viranvens Pastor, *Crónica de la Muy Ilustre y Siempre Fiel Ciudad de Alicante*, Facsímil de la única de 1876, Edit. A. Soler Llorca, Gráficas Días, 1976, p. 25.

⁴ V. Martínez Morella, *El Puerto internacional de Alicante durante la Edad Media*, Alicante, Gráficas Sevilla, 1959, pp. 10-12.

⁵ G. Subirá Jordana, *Evolución histórica del Puerto de Alicante*, op. cit., p. 35.

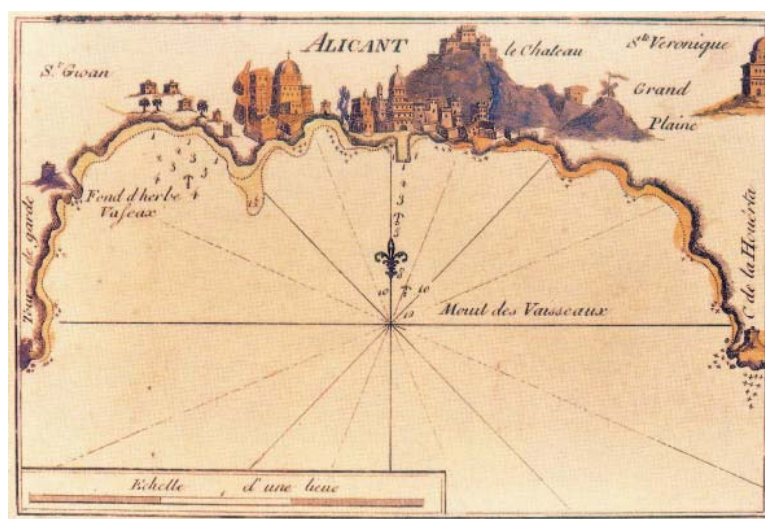
En los años 1571, 1572 y 1576 son varias las ocasiones en las que la ciudad recibe órdenes de Felipe II de continuar con la obra del muelle y da instrucciones concretas de cómo debe seguirse y qué materiales deben emplearse. La idea que subyace es proporcionar abrigo a los barcos de guerra y a los que transporten mercancías, planteándose la construcción de un brazo adicional o contramuelle a determinada distancia del dique existente, pero sin precisarlo. Posteriormente, las obras estuvieron prácticamente paradas durante más de dos siglos, hasta que en 1688 se configura el emplazamiento definitivo del contramuelle, aceptándose el arranque propuesto por el ingeniero militar D. Pedro Valero.⁶

El tratado firmado en 1550 entre Valencia y Castilla reducía a la mitad los derechos aduaneros sobre las mercancías castellanas “en tránsito por el puerto”, propiciando que fuera este espacio uno de los lugares con mayor interés comercial en la costa levantina en este tiempo. Realmente, Alicante durante el siglo XVII no abandonaría su papel como centro redistribuidor de productos, por ello las entradas superaban a las salidas de mercancías.⁷

Ahora bien, el puerto de Alicante no era el único fondeadero de la costa, y el relieve de otros núcleos portuarios de la zona queda patente, cuando las Cortes Generales del Reino de Valencia, allá por el año 1626, dictaminan que no se pudiera embarcar o desembarcar ningún tipo de producto por parte alguna del litoral levantino, si no es utilizando los puertos de Vinaroz y Denia, además del núcleo alicantino.⁸

Las relaciones comerciales con el exterior se ceñían, entre otros, a Francia, Inglaterra, Países Bajos, América y en menor medida Italia. Tal como acontecía en otros centros urbanos, los comerciantes e industriales eran extranjeros fundamentalmente.⁹

A excepción de las nuevas propuestas para la financiación de las obras, ninguna novedad aportaron a su planta y su construcción los cinco proyectos que se trazan durante el siglo XVIII –dos en forma de L invertida, dos en forma de martillo, y otro que recoge la idea de dársena–. Las necesidades urgentes de mejoras del puerto por el mal estado de sus instalaciones, hace que en 1795 se plantee la posibilidad de que se acometan con los fondos consulares.¹⁰



Plano de las principales construcciones en la Bahía de Alicante en torno a 1800. Autoridad Portuaria de Alicante.

⁶ Además de las publicaciones ya citadas para el tema central de este estudio, ver P. Orts y Bosch, *Alicante, notas históricas (1373-1800)*, Valencia, 1971. Y R Hinojosa Montalbo, “El Puerto de Alicante durante la Baja Edad Media”, Comunicación al I Congrès d’Estudis del Camp d’Alacant, Valencia, 1981.

⁷ J. Casey, *El reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, Edit Siglo XXI, 1983, p. 83.

⁸ La evolución histórica de los otros puertos de la costa alicantina como Benidorm, Altea, etc., puede verse en J. Ferrer Marsal, *Las marinas de Alicante. Ensenadas, Castillos y Puertos*, Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 1999. En esta obra puede encontrarse fotografías antiguas, planos de situación y referencias a su proyección económica en el contexto alicantino.

⁹ En 1683 de los 78 mercaderes registrados sólo 19 eran españoles, 21 franceses, 23 eran de Inglaterra, 11 Italianos y 4 flamencos. Informaciones acerca del comercio de Alicante en el pasado pueden verse en A. Ramos Hidalgo, *Evolución urbana de Alicante*, Tesis doctoral, Tomo I, 1984, p. 326.

¹⁰ Una relación pormenorizada de estos proyectos puede consultarse en G. Subirá Jordana, *Evolución histórica del Puerto de Alicante*, op. cit., pp. 76-94.

El relanzamiento de la vida marítima quizás se viera influido por la libertad de tráfico estipulada con América en 1778, impulsando la creación en 1785 de un Consulado de Comercio. Estos hechos dejan de relieve la importancia que estaba adquiriendo la idea de que la ciudad poseyera unas instalaciones portuarias adecuadas a su proyección comercial.¹¹

En el informe fechado el 2 de febrero de 1779 por el Cabildo y enviado a la Secretaría del Real Despacho de Indias, se hace constar: “Que el comercio de esta ciudad es y ha sido muy memorable por la buena situación de su puerto, fertilidad de su país y crecido número de negociantes que hay en ella con fondos, crédito y disposición para el comercio activo y marítimo”.¹²

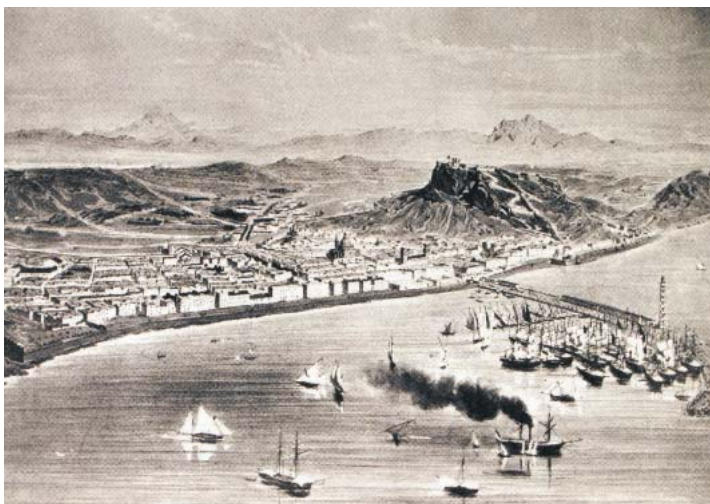
Traemos a colación unas interesantes notas de este edicto, por dejar de manifiesto el tráfico de la época:

“Los frutos de este país son los más a propósito para el embarque, abunda de géneros como vino, barrillas y almendra, y en los pueblos comarcanos se coge muchísimo anís, cominos, pasas, aceite, cáñamo, lino, seda, trigo, cebada, maíz, naranja y limón y se embarcan muchas lanas, azafrán y grandes porciones de aguardiente, regulándose en unos doscientos mil quintales la piedra barrilla que se extrae por este puerto, sin contar la que se consume en las fábricas de jabón que hay en esta ciudad y villa de Elche y en las de vidrio establecidas en los lugares de Salinas, Aguas y Busot, distantes sólo una legua y media de Alicante”.¹³

En 1803 quedaría constituida la primera Junta de Obras del Puerto de Alicante bajo la presidencia de D. José Sentmenat, que contará con los caudales de Propios y Arbitrios de la Ciudad. Y lo hará atendiéndose al plan presentado por D. Manuel Mirallas en 1794, tal como éste explicaba en sus trabajos,

a estos arbitrios se les podrían adicionar los obtenidos por permitir que los comerciantes construyeran almacenes sobre los muelles. Una vez que fueron concluidos los trabajos de mejora, el puerto pasaría de nuevo a depender directamente del Ministerio de Fomento.¹⁴

Alicante seguiría siendo conocida durante el siglo XIX por los famosos vinos, comercio que ya databa de antiguo y que perduraría a lo largo de la siguiente centuria, aunque con menor interés. En los momentos en los que la temida filoxera hace mella en el sector vinícola, la exportación de caldos abaste-



La primera linterna o faro de luz fija que alumbró la entrada del Puerto de Alicante a partir de 1847.

¹¹ E. Jiménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, Excma. diputación provincial de Valencia, 1981, p. 248.

¹² Ver L. Mas y Gil, *Antiguas instituciones económicas alicantinas*, Alicante, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, 1976, p. 27.

¹³ Citado en L. Mas y Gil, *Antiguas instituciones económicas alicantinas*, op. cit., p. 31. Las referencias textuales se hallan contenidas en el informe que emite el Cabildo ordinario, el 31 de enero de 1779, enviado el 2 de febrero de ese mismo año a la Secretaría del Real Despacho de Indias, donde se relatan los pormenores del comercio, noticias que servirán para justificar el establecimiento de un consulado.

¹⁴ G. Subirá Jordana, *Evolución histórica del Puerto de Alicante*, op. cit., p. 97. Es muy útil la lectura del capítulo 4º para el conocimiento de la historia del puerto de Alicante en el siglo XIX: “La configuración del Puerto”, pp. 95-151. La bibliografía que se acompaña deja al descubierto la abundancia de documentos que ya en este tiempo se conservan.

Grabado antiguo coloreado donde se observan escenas del tráfico en el Puerto de Alicante. Autoridad Portuaria de Alicante.



cía a los puertos de Cette, Marsella, Burdeos, Port-Vendres, La Nouvelle, Agde, Niza, El Havre, Rouen y Nantes, en Francia. Y en cuanto a Argelia llegaría a los puertos de Orán, Argel, Philipeville y Arzew, además era demandado por otros países, utilizando los puertos de Londres, Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Génova, Gibraltar, Malta y Cuba, computándose durante los años 1881 a 1882 en algo más de 200.000 barricas, que albergaron aproximadamente 1.300.000 hectolitros de vino.¹⁵

La proximidad del puerto de Valencia originaría tensiones por disponer de instalaciones adecuadas y afines a las que ya poseían otros puertos del entorno, por ello, La Real Junta de Comercio y otras instituciones elevaron un Memorial a S. M. Doña Isabel II, al objeto de que tuviera el reconocimiento de “interés general”. Transcribimos algunas de sus palabras por la significación mercantil que poseen:

“De muy antiguo es Alicante por su vasta su segura rada, así como por su mayor proximidad, el puerto de mar de la Corte y por que el que se surten de frutos y efectos extranjeros, coloniales y del país mediante un comercio directo y continuo, las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca, Ciudad Real, Albacete, Murcia, parte baja de la de Valencia... Recibe los tabacos para el gobierno y el hierro y demás efectos necesarios a las empresas del ferrocarril... Por estos motivos está en relaciones con todos los países, y especialmente las tiene directas con Francia, Italia, e Inglaterra, Bélgica y Holanda, Ciudades Anseáticas y Suecia, América y África... Y sin embargo se ha postergado Alicante a Valencia...”¹⁶

A finales del siglo XIX las corporaciones locales impulsaron el progreso de las instalaciones portuarias, ya que localidades próximas como Valencia y Cartagena disponían de recintos de una cierta proyección mercantil. Así es como se gesta el informe que se le enviaría al Ministerio, solicitando la creación de una Junta del Puerto, con el objetivo de emprender reformas de ampliación que permitieran mejorar su estado.¹⁷

¹⁵ Detalle recogido de C. Sánchez Palacios, “Movimiento Mercantil de Alicante”: Estadística de los vinos embarcados en el Puerto de Alicante desde el 1º de octubre de 1881 al 30 de septiembre de 1882, en *boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País*, Años 1881-1882-1883, Alicante, 1884.

¹⁶ Extracto de la carta enviada por las principales corporaciones locales a S.M. la Reina Isabel II, fechada en Alicante el 30 de abril de 1852. Cifrado en L. Mas y Gil, *Antiguas instituciones económicas alicantinas*, op. cit., pp. 120-122.

¹⁷ El proceso de elaboración de presupuestos para mejorar el puerto de Alicante, así como la aprobación del reglamento y otros asuntos relativos a los antecedentes de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Alicante, puede verse en las Actas de las sesiones de la comisión, que se constituyó para la definitiva consecución de la Junta. Ver A.J.O.P.A., *Libro de Actas, 1896-1901*, pp. 1-58.



Draga de rosario en la Dársena del Puerto de Alicante en 1905.
Colección Juan Ferrer Masal.

La constitución de la Junta de Obras que definitivamente acrecentará el tráfico mercantil, se vería favorecida en Alicante por la determinación de las principales instituciones de la ciudad, como lo prueba el Acta de la Sesión en la que se da fe del trascendente momento.

El puerto de Alicante estaba catalogado como de “Interés General de Primer Orden” y dependía directamente del Ministerio de Fomento. En 1896 serán nombradas unas comisiones encargadas de redactar el Reglamento y el Presupuesto, aunque va a ser en 1900 cuando se agilicen los trámites defi-

nitivos para la creación de la citada Junta de Obras, culminando el proceso de constitución el 13 de diciembre del mencionado año, siendo nombrado ingeniero director D. José Nicolau Sabater, quedando los argumentos expuestos de la siguiente forma:

“El tráfico cada vez más activo que se efectúa en este puerto en el que fondean constantemente gran número de buques de todas las banderas y de grande y pequeño tonelaje impone con verdadero apremio de urgente necesidad de que se proyecten, aprueben y realicen aquellas obras de ampliación y seguridad que se conceptúen indispensables, así para el fondeo, como para las operaciones de carga y descarga que efectúan los barcos que concurren á este puerto y que en él tienen señaladas unas de sus escalas”.¹⁸

Las Memorias hacen alusión a las dificultades iniciales, tiempo marcado por una política de austeridad, tal como refleja la siguiente crónica:

“..., Con el mismo criterio de economía que había presidido á la organización de la Junta y de sus servicios, se trató de obtener la cesión de elementos auxiliares para las obras, que abandonados ó inútiles existían en los puertos de Valencia y Denia, ... Se hicieron gestiones cerca de la Junta de Obras del Puerto de Valencia, para que cediera á ésta tres gángiles de hierro, que por su estado de deterioro y por disponer de un tren de limpia moderno y perfeccionado, no utilizaba aquella Corporación, la cual accedió con gran desprendimiento a nuestras pretensiones. También se recabó del Estado la entrega á esta Junta de varios útiles y herramientas y de una partida de carbón procedente de una rescindida contrata para el dragado de aquel puerto, y que podrían ser en éste de gran utilidad”.¹⁹

El recinto portuario irá adquiriendo forma en el fondo de una Bahía muy amplia, que por sí misma no constituye un puerto natural, por ello siempre ha necesitado de la intervención humana; las obras de ingeniería se van concretando en un espigón de abrigo que ampliándose servía de muelle. Desde entonces se ha seguido una mecánica semejante, esto es la construcción de muelles en costa y hacia Poniente, abrigados por los diques de Levante.

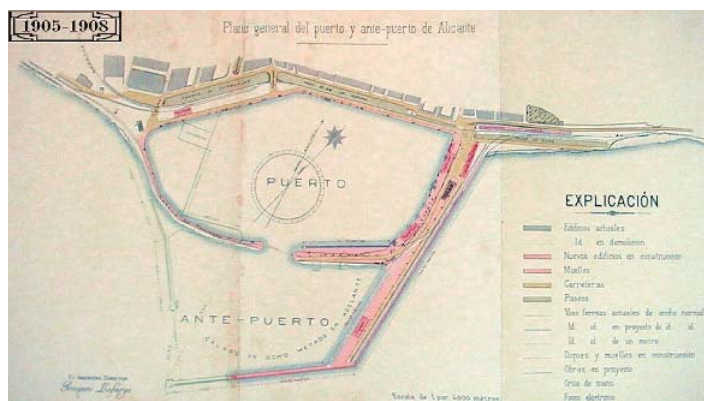
¹⁸ A.J.O.P.A., *Libro de Actas, 1896-1901*, op. cit., p. 7.

¹⁹ J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante durante los años 1901-1904*, Alicante, Imprenta Luis Esplá, 1905, p. 6.

Los primeros pasos en la consecución de un puerto moderno se centraron en el “*Proyecto del Plan de Mejoras*”, que a primeros del siglo XX contaría con un presupuesto que ascendía a unas 6.800.000 pts. y cuyos principales objetivos eran la creación de un antepuerto que ofreciera abrigo a la entrada y el aumento de la superficie lineal de los muelles existentes.²⁰

Las obras que acondicionaban estos nuevos muelles en el antepuerto comienzan entre 1912 y 1917, tras las modificaciones que se estimaron convenientes, pero la 1ª Guerra Mundial ralentizaría su conclusión, y una vez terminados los trabajos de la zona de Levante, se ampliará el sector de Poniente con la creación de nuevos muelles en la zona de la dársena interior y la construcción de un varadero; este grupo de obras comenzó a ejecutarse en el año 1919, aunque la finalización no tendría lugar hasta 1927.

En los años previos a la Guerra Civil se realizaron distintas intervenciones entre las que se mencionan la “*Prolongación y Ensanche del muelle de Levante*”, así como otras obras menores destinadas principalmente a la mejora de las instalaciones existentes. Es de destacar que durante este período se realizaron cuantiosas inversiones tendentes a la renovación de los equipamientos. El proyecto “*Nuevos Muelles en Poniente y Dársena Pesquera de Embarcaciones*” aprobado en el año 1933, se vería temporalmente paralizado hasta 1946, fecha en la que el ingeniero D. Pablo Suárez Sánchez volvería a poner en marcha, culminado las obras veinte años más tarde de su proyección.²¹



Plano de las instalaciones en el Puerto de Alicante entre 1905 y 1908. Autoridad Portuaria de Alicante.



Muelle de Levante del Puerto de Alicante en 1910. Biblioteca Valenciana.



El Puerto de Alicante en la década de los años treinta en el siglo XX. Biblioteca Valenciana.

²⁰ Ver Memorias de principios del siglo XX, especialmente los capítulos dedicados a las obras que se llevan a efecto en el puerto de Alicante en esta etapa.

²¹ Una interesante relación de las obras llevadas a cabo entre 1917 y 1946 puede verse en J.O.P.A, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante 1917-1946*, Alicante, Gráficas Gutenberg, 1947, pp. 16-32. Se aportan fotografías y costes de las principales partidas.



Escollera del Puerto de Torrevieja en 1929.
Colección Juan Ferrer Masal.



Embarcadero de sal del Puerto de Torrevieja en 1925, construido en 1898 y conservado hasta 1958. Colección Juan Ferrer Marsal.

pues como se sabe, conformará junto a Alicante la Autoridad Portuaria que gestiona de manera coordinada ambos puertos, si bien, en este caso hay que hacer alusión al tráfico de la sal, como elemento que origina de una manera principal la actividad marítima, ilustrando y complementando el análisis histórico que se esta perfilando.

Así pues, y en lo que concierne al puerto de Torrevieja destacar que a mediados del siglo XX:

“El puerto se halla todavía en período de construcción (1946). Su proyecto definitivo comprende un dique de Levante, en dos alineaciones: NS. Y ENE. SSO., con longitud total de 1.381 metros; éste lo defiende de los Levantes, que con línea de agua hasta Sicilia producen los temporales más temibles, y de los S.E., también violentos.

El tráfico de la sal se hará por medio de cable aéreo directo de los molinos a los buques, habiéndose previsto en el muelle espacio suficiente para depósito de regulación. El dique de Poniente, además defenderá al puerto contra las marejadas del S.O., que a veces alcanzan intensidad grande... Existen ya parte del dique de Levante proyectado y algunos muelles de ribera, por los que se realiza el tráfico, aunque todavía en condiciones muy deficientes; aparte el de la sal, el tráfico, incluyendo el pesquero, no alcanza volumen considerable”.²³

Una interesante conferencia acerca de los puertos del “Mediterráneo Meridional”, fechada en los años cuarenta, permite valorar al puerto de Alicante en el contexto del sistema portuario, del que se dice: “... el excelente acondicionamiento del puerto, sus buenos enlaces ferroviarios y carreteras, y el hecho de ser, de todos los puertos nacionales, el más próximo a Madrid, ha determinado gran intensificación del tráfico, especialmente de importación y cabotaje, en los últimos años. Puede decirse que es puerto abastecedor de Madrid y otras ciudades del centro”.²²

Las razones expuestas sopesan las necesidades de mejorar las infraestructuras, ya que el *hinterland* al que sirve es amplio, por ello se determinarán actuaciones en los años sesenta y setenta, proyectándose diversas remodelaciones, al objeto de adecuarlas a los nuevos sistemas de transporte marítimo y de esta manera se entraría en una fase de modernización.

Traemos a colación unas referencias del puerto de Torrevieja,

²² P. Gaitán de Ayala, “Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo”, en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946. El Puerto de Alicante y Torrevieja puede verse en pp. 403-409.

²³ P. Gaitán de Ayala, “Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo”, op. cit., p. 406-407.



Los tráficos más característicos del Puerto de Alicante cuentan con instalaciones especiales. En la foto una escena habitual del movimiento comercial a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de Alicante.

Si nos ceñimos ahora a la evolución de las infraestructuras, referir que el nuevo puerto de Poniente se diseñará sobre la base de la construcción de tres nuevas dársenas, que dejan entre sí cuatro grandes muelles, al objeto de disponer de espacio para el movimiento de mercancías en contenedores, así como para los graneles sólidos y una dársena pesquera que sirve a otros fines.

La intensidad y variedad del tráfico en las siguientes décadas, unido a las tecnologías más vanguardistas que imperan en el mundo del transporte marítimo, determinarán la necesaria ampliación del puerto hacia la zona de Poniente.

Los nuevos sistemas de transporte marítimo, tráfico Roll-On Roll-Of, Contenedores y Productos Perecederos entre otros, originarán que a comienzos de la década de los 80, y siendo ingeniero director D. Sergio Campos Ferrera, se trabaje en la redacción del *Plan Especial del Puerto de Alicante*, que presenta como principales objetivos la mejora urbanística del recinto portuario, inserto en la ciudad que lo alberga, buscando soluciones que lo hagan comercialmente más eficaz y rentable en la zona de Poniente, reservando los muelles de Levante para tráficos de embarcaciones deportivas, transbordadores, cruceros turísticos y buques de guerra.²⁴

Actualmente, la gestión de la Autoridad Portuaria de Alicante se proyecta en dos núcleos, el que está ubicado en la propia ciudad alicantina y el de Torrevieja, en este caso sus instalaciones se hallan preparadas para lo que es su principal tráfico: la exportación de sal, complementándose con una flota pesquera de cierto interés. La utilización de parte de sus instalaciones para barcos turísticos y deportivos, permiten hablar de otro uso que habrá de potenciarse, dentro del marco de actuaciones tendentes a mejorar las infraestructuras portuarias.²⁵

5.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁶

La primera Memoria que redacta la Junta de Obras del Puerto de Alicante data de 1901-1904. El hecho de que recoja un grupo de años y no se publique el mismo año de la constitución de la Junta, pone de relieve lo que expresa en su primera página: "..., dedicada la Junta y la Dirección facultativa á la organización de toda clase de servicios que de aquélla dependen, y al estudio y redac-

²⁴ Consultar Memorias de los últimos años.

²⁵ Ver página Web <http://www.puertoalicante.com>

²⁶ En el transcurso de este estudio ha habido personas y entidades que han facilitado la investigación, tanto en el puerto de Alicante como en la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la localidad. Particularmente, queremos destacar la labor dentro de la Autoridad Portuaria de Alicante-Torrevieja de Dña Josefa Meroño, a quien expresamos nuestras más sinceras gracias.

ción de proyectos, no se habían realizado obras de importancia, y, por lo tanto, las Memorias que en estos tres años hubiesen podido publicarse, habríanse reducido a reseñas sin interés”.²⁷

Las palabras indicadas dejan traslucir la complejidad de los inicios de la Junta de Obras del Puerto de Alicante. Las principales obras efectuadas en los siguientes años, pueden verse recogidas en las Memorias que abarcan los periodos 1905-1908 y 1909-1912; en ésta última se matiza, que habrá de darse una mayor dedicación al capítulo de arbitrios y al apartado de embarque y desembarque de las mercancías, en la medida que les resulta de interés ya que afecta a los derechos del puerto.

El volumen de mercancías movidas y los indicadores de buques y pasajeros son escuetos o inexistentes en los documentos relativos a la primera década del siglo XX, si bien, la Memoria que traslada la etapa 1909-1912 permite elaborar una serie de principales productos significativa, pues arroja la semblanza comercial y marítima de Alicante.

Las siguientes Memorias son más interesantes pues aportan información mercantil, y tanto la referida al periodo 1913-1916 y sobre todo la concerniente a la amplia etapa que va desde 1917 a 1946, sí que deja trazar la evolución en el mencionado periodo, tanto en lo relativo a las mercancías que entran y salen del puerto, como al tráfico de buques y las toneladas de arqueo correspondiente. De igual modo, las Memorias que abarcan los periodos 1947-1951 y 1952-1956 completarán las cifras de los cuadros y gráficos que se anexionan.

Los tráficos de las últimas décadas del siglo XX se han trazado partiendo de los registros del Ente Público Puertos del Estado, dejando al descubierto la trayectoria de crecimiento de los puertos que actualmente conforman la A.P. de Alicante.

5.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1917-2000)

La ubicación geográfica del puerto de Alicante y la bondad de su clima ha favorecido el desarrollo de un comercio que tradicionalmente ha utilizado el mar, como vía natural para dar salida a numerosos productos, tanto de la comarca como de otros puntos del territorio nacional.

Se tienen referencias numéricas acerca del volumen de mercancías que se movieron por el puerto de Alicante entre 1860 y 1880, cifras que oscilaban alrededor de las trescientas mil toneladas, momentos en los que en términos de valores, estaríamos hablando de unas exportaciones con un elemento relevante, el de sus famosos vinos que como el *Fondillón*, permitiría su proyección internacional.²⁸

El cuadro 1 participa el volumen total de mercancías movidas en el puerto de Alicante; se dispone de información desde 1917, apreciándose la tendencia que siguen los grandes capítulos de embarcadas y desembarcadas. A excepción de los tres primeros años de la serie, el puerto de Alicante es netamente de entrada, ya que recibe mercancía en mayor medida que la que se embarca. Esta situación refleja una tradición histórica, en la que el puerto actúa como centro redistribuidor de otros productos del interior del país.

El gráfico 1 recoge el volumen total de mercancías que a lo largo de los años y hasta 1955 presenta una moderada subida, mostrando las coyunturas históricas negativas como la Guerra Civil, situación que se presenta como particular, y es que si la caída del tráfico de mercancías cargadas es relevante, en el volumen de descargadas el descenso tiene lugar en menor proporción. De hecho, en 1938, el conjunto de productos que entran se mantiene en una tónica aceptable para el momento histórico que se vive.

Los años cincuenta suponen alcanzar el millón de mercancías movidas y sobre todo la concreción de la función comercial del puerto. Debe significarse la nota que figura en el cuadro 1, expresando que a partir de 1962 las cifras se refieren a los puertos de Alicante y Torreveja.

²⁷ J.O.P.A, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1905, p. 1.

²⁸ L. Mas y Gil, *Antiguas instituciones económicas alicantinas*, op. cit., pp. 134-135.

En las últimas décadas el tráfico sigue rondando los 3 millones de toneladas, y mantiene una proporción entre la mercancía cargada y descargada, con oscilaciones frecuentes, pero otorgando siempre preponderancia al tráfico de entrada que ha sido y es característico en el puerto de Alicante.

5.2.3.1. Principales productos y clase de navegación: valoraciones y estudio detallado (1909-1912)

No se disponen de datos abundantes que permitan acercarnos a la realidad comercial del puerto de Alicante, sin embargo, algunas publicaciones dejan traslucir el interés de ciertos capítulos, los cuales trasladaremos para dejar constancia del movimiento que principalmente se ha llevado a cabo, utilizando el puerto como entrada y salida de algunos productos, además de los ya mencionados vinos.

Así pues, a fines del siglo XIX salían del puerto un nutrido grupo de mercancías, tales como "..., aceite de oliva, aceitunas, algarrobas, almendras, anisados, alpargatas, azafrán, barrilla, cominos, esparto, higos secos, regaliz, sal, pasas, turrone, uva... Por otra parte, eran introducidas a puerto, procedentes de distintas naciones, numerosas mercaderías; sobremanera salazones –en especial abaecho en Terranova–, tabaco, tubos de hierro, duelas de castaño, flejes, azúcar, trigo, maíz, yute, corcho, cacao, café y otras especias aún no aclimatadas en nuestro territorio. Otro comercio de importancia lo constituía la importación de materias procedentes de las Indias Orientales: pimienta, canela, clavo, sedas, etc.”²⁹

En Memoria se ha podido precisar una serie que expresa el movimiento comercial para los años que van desde 1909 a 1912, elaborándose los gráficos 2.1 y 2.2, en el que se reconoce el comercio de cabotaje tanto de entrada como de salida y el 3.1 y 3.2 en el que se muestra el volumen de importación y exportación.

En los productos movidos en régimen de cabotaje y en lo que concierne al capítulo de las entradas, suelen ser especialmente interesantes las mercancías relacionadas con la siderurgia y la minería, tales como “hierros y aceros”, “carbones minerales y sus derivados” y piritas de hierro. La pipería representa un capítulo destacado, pues los vinos de la comarca constituyen otro de los emblemas comerciales de más tradición en Alicante.

Y en lo que respecta a las salidas sobresalen de nuevo en este apartado la pipería y de forma muy especial los vinos y bebidas que polarizan más de la mitad de este tráfico; además, serán significativos el grupo de “granos, legumbres, hortalizas y frutas”, alpargatas y también la cerámica. La observación de las cifras vuelve a poner de manifiesto el carácter de centro distribuidor de mercancías, que ha sido siempre una constante mercantil en la comarca.

En el capítulo de las exportaciones destacar que tiene un peso específico menor y se ciñen a determinados productos alimenticios como el anís, las almendras, las frutas y el vino, especialmente este último representa el elemento que mejor define el comercio exterior de salida, sobrepasando el 50% del volumen total de las exportaciones. Otras mercancías que tienen una consideración en este apartado serán el esparto y algunos minerales, también el tártaro y los productos cerámicos.

En cuanto a la importación resaltar los abonos y después con carácter general minerales y productos petrolíferos, adquiriendo la primacía en esta coyuntura la partida de “carbones minerales y cok”; estas mercancías reflejan los componentes básicos para el funcionamiento de la industria y el sector agrícola, que en la zona revestía especial interés en la época analizada.

No se han podido construir series de principales productos para otros momentos de la primera mitad del siglo XX, por lo que pasaremos a recoger algunas impresiones, a través de las valoraciones que se vierten en unas interesantes conferencias pronunciadas en los años cuarenta, en ellas se refiere:

²⁹ V. Seva Vaillaplana y M. Martínez-Mena, *La escuela de comercio de Alicante y su influencia en el desarrollo económico alicantino*, Alicante, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, 1988, p. 37.

“He aquí algunas cifras aproximadas anuales: cabotaje de entrada 250.000 toneladas, de salida, 100.000 toneladas, importación, 120.000 toneladas; en cambio, las exportaciones son casi nulas, reducidas a algunos productos alimenticios de la producción local.

El mayor volumen de tráfico corresponde a productos alimenticios, materiales de construcción y carbón para los ferrocarriles que utilizan Alicante para depósito de cabecera de la red, al que afluye el combustible procedente de Asturias...

Casi en el límite de las provincias de Murcia y Alicante, en paraje naturalmente muy desabrigado, se halla el puerto de Torre Vieja, que tiene su principal razón de ser en su necesidad para la buena explotación de las salinas, cuya producción en tiempos normales alcanzó a 300.000 toneladas, y podía llegar a 500.000, sin empobrecer las aguas madres”.³⁰

5.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

La estructura del tráfico exterior es una de las referencias que mejor permiten conocer la trayectoria comercial de un puerto. Esta información se trasladará en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2.

En los dos primeros períodos analizados, 1970-1985, la exportación mantiene una estructura similar puesto que es el “cemento y clinker” el producto más significativo; sin embargo, a partir de 1986 se aprecia un cambio cuantitativo, pues ahora va a ser la sal la que pase a ocupar ese lugar preferente, al ser el producto con mayor volumen de salida. La incorporación de los datos estadísticos del puerto de Torre Vieja, y la envergadura del movimiento que genera la sal, es la razón por la que se desbancó de su primera posición a los cementos y clinker. Entre ambos, polarizan alrededor del 90% de las exportaciones.

Las importaciones en los años setenta y ochenta se manifiestan con preponderancia de productos básicos, en las materias primas citar a los productos energéticos como el “carbón y coque de petróleo”, “cemento y clinker” y “abonos naturales y artificiales”. No obstante, como ya ocurriera con las exportaciones, el “cemento y clinker”, de forma muy especial en los últimos tiempos, ha pasado a ser el producto más interesante en las entradas del exterior.

A finales del siglo XX se constata que tanto en las entradas como en las salidas hacia el extranjero, seguirá siendo el mencionado grupo de cemento y clinker uno de los elementos más destacados, siguiendo así un cierto proceso de especialización comercial, al igual que ocurre en otros enclaves como Santa Cruz de Tenerife, Valencia o Barcelona, donde es también una partida muy significativa.

5.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1909/2000)

El detalle de los indicadores que se utilizan para analizar la evolución de la variable “buque” en el siglo XX, se recoge en el cuadro 2 y en los gráficos 9 y 10, estos últimos sirven para dejar constancia del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.), gracias a la disposición de información relativa a las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.).

Algunas noticias previas al siglo XX describen la realidad portuaria desde el punto de vista que se analiza, así pues, respecto del número de buques que atracaron en el puerto de Alicante, que datan de la época 1860-1880, reconocer que es un movimiento que decrece en términos absolutos, pues de los 3.026 en que se cifra el primer año referenciado, se llega a los 1.968 del último registro, si bien, el volumen del tonelaje que transportan sube considerablemente, lo cual evidencia la mayor capacidad de los buques.³¹

³⁰ P. Gaitán de Ayala, “Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo”, op. cit., pp. 403-404.

³¹ L. Mas y Gil, *Antiguas instituciones económicas alicantinas*, op. cit., p. 134.

Los primeros datos que aportan las Memorias en relación con los buques que entran y salen del puerto, corresponden a la coyuntura que antecede a la 1ª Guerra Mundial, en ellos se aprecia el abrumador peso específico que detentan las embarcaciones nacionales sobre las extranjeras, en términos cuantitativos estaría entre 80 y 90% respecto del total.³²

Las toneladas de arqueo relacionadas con el cómputo general de buques entrados, permiten trazar la evolución del Tamaño Medio del Buque, que no sobrepasa por término medio las 900 en un número de años considerable, como se observa hasta 1928. En realidad, el mencionado cuadro 2 no deja percibir ninguna casuística especial, no obstante, hay que resaltar el crecimiento proporcional que alcanzan los tres indicadores utilizados, T.R.B., T.M.B. y C.M.B. Las únicas alteraciones que se perciben tienen lugar en la época de la Guerra Civil y en la 2ª Guerra Mundial, para iniciar de nuevo un paulatino crecimiento a partir de la mitad de la década de los años cuarenta, progresión que alcanza hasta el final del siglo XX.

Por último, destacar el incremento que experimentan los indicadores Tamaño Medio del Buque, y en menor medida la Carga Media del Buque, sobre todo si comparamos los años finales de la serie con los iniciales, situación que se hace visible en los gráficos 9 y 10, reflejando el ya mencionado aumento del T.M.B. a medida que avanzamos en el tiempo.

5.2.5. PASAJEROS (1930-1961)

El capítulo de los pasajeros no es especialmente significativo en la coyuntura en la que puede ofrecerse información, que es a partir de 1930, concretándose en el cuadro 3 y delimitando una situación, que a excepción del período bélico, sitúa la tónica general de este tráfico en aproximadamente algo más de 40.000 pasajeros en los años treinta, y alrededor de los 50.000 mil que rondan los últimos años analizados.

5.2.6. PESCA (1940-1961)

El volumen de capturas ha podido conocerse en la parte central del siglo XX, para una etapa que abarca desde 1940 a 1961.

Es un tiempo en el que la variable pesca sin ser irrelevante, tampoco constituye una actividad que tenga especial significación. Algunas oscilaciones sí que se perciben, y en general la serie traslada unas cifras de tráfico que se sitúa entre los 2 y los 5 millones de kilogramos, siendo la tónica más usual la que aproxima el volumen de capturas a ese último valor.

5.2.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Las tablas 1 a 5 sirven para plantear el movimiento del puerto de Alicante, atendiendo a los rasgos más elocuentes del tráfico en las últimas décadas del siglo XX.

La tabla 1 permite observar la evolución del tráfico total, así como el concerniente al cabotaje y al exterior, presenta un movimiento general que se cifra en torno a los 2,5 millones de toneladas. A nivel global no es muy relevante, sin embargo dentro de ese cómputo figuran algunos tráficos específicos de gran importancia para el conjunto del Estado.

La trayectoria expresa regularidad y un cambio de tendencia en lo que concierne al comercio de cabotaje, ya que si en algunos años las cifras caminan al unísono, a partir de 1985 cae el volumen

³² Véase J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante*, años 1909-1912, Alicante, Imprenta de Viuda de Luis Esplá, 1913, p. 365.

de comercio exterior, para recuperarse este capítulo a partir de 1992, año que marca a su vez un punto de inflexión, siendo ahora el cabotaje el que pierde interés en el contexto general, igualándose de nuevo el monto de tráfico de ambas modalidades a fines del siglo XX.

Las mercancías que se mueven por el puerto de Alicante en régimen de exterior, ya sean embarcadas o desembarcadas, tienen su reflejo en la tabla 2, visualizándose ciclos alternativos de mayor o menor presencia de las exportaciones e importaciones, que han seguido trayectorias divergentes, para encontrarse finalmente en una situación de cierto equilibrio entre ambas componentes.

La tabla 3 recoge el tráfico de mercancías atendiendo a su presentación, por tanto, prestando atención a los grandes grupos comerciales. De esta forma, mientras el comercio de graneles líquidos tiene escasa significación, los graneles sólidos alcanzan un mayor relieve, manteniendo una tónica de actuación semejante a otros puertos en España. Idénticas consideraciones podrían hacerse para valorar los datos de las últimas décadas, en lo que concierne al tráfico de mercancías en el apartado de "general". En el tonelaje que se mueve mediante contenedores, se aprecia una tónica de crecimiento que lo sitúa en una posición intermedia en el *ranking* nacional.

Los tráficos agrupados en la tabla 4 se refieren a la pesca y al avituallamiento, éste último tiene una escasa incidencia, mientras que en el volumen de capturas hay que reseñar que, a excepción de los grandes puertos que tienen en la pesca su actividad principal, como es el caso de los gallegos, en los demás, ocurre lo que acontece en el puerto de Alicante, es una actividad a mencionar pero no trascendente.

La tabla 5 quizás refleje lo que entendemos es más significativo, el incremento en el número de contenedores, lo que indica actuaciones muy positivas, encaminadas a mejorar el tono comercial de la ciudad de Alicante a través de su puerto. Estos últimos tiempos suponen para la Autoridad Portuaria de Alicante-Torrevieja un reto de adaptación a las nuevas tecnologías, que han de tenerse presente si se quieren obtener rendimientos adecuados de la actividad portuaria.

Las referencias contempladas en la tabla 6, alusivas al tráfico de pasajeros, muestran la existencia de una tendencia irregular o cíclica, ya que a los incrementos registrados en la década de los años setenta, siguió un descenso apreciable hasta principios de los noventa, momento a partir del cual vuelve a presentarse una evolución positiva, que ha llevado en los últimos siete años a cuadruplicar los pasajeros que han utilizado las instalaciones portuarias.

En cuanto al dato correspondiente al número de buques entrados, reflejar la tónica decreciente que se percibe desde mediados de la década de los años setenta, hasta los últimos registros analizados en los que se manifiesta un ligero alza. La estructura de funcionamiento se ha ido modernizando acorde con los tiempos, de tal modo que el Tonelaje de Registro Bruto ha ido aumentando, tras superar en la última década, especialmente a partir de 1993, el período de descenso que tuvo lugar desde finales de los años setenta.

5.2.8. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE ALICANTE (1989-2000)

Las puntualizaciones que pueden efectuarse del conjunto de puertos que hoy conforman la Autoridad Portuaria de Alicante y Torrevieja, no difieren sustancialmente de las matizaciones ya efectuadas, pues los tráficos que se desarrollan a través de estos puertos, que se plasman en el cuadro 5, se ciñen a un período que va desde 1989 hasta el año 2000.

A simple vista se constata lo que ya conocemos, la primacía del puerto de Alicante en lo que concierne al movimiento global de mercancías, si bien, en algunos capítulos el puerto de Torrevieja presenta un cierto relieve, como son los graneles sólidos y especialmente la pesca, donde las diferencias no son tan significativas como en el resto de apartados que pueden valorarse, reiterando el carácter de especialización que singulariza la actividad del puerto de Torrevieja, con la ya mencionada sal como producto básico en el conjunto de su actividad marítima.

REGISTRO DE MEMORIAS

1901-1904, 1905-1908, 1909-1912, 1913-1916, 1917-1946, 1947-1951, 1952-1956, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertoalicante.com>

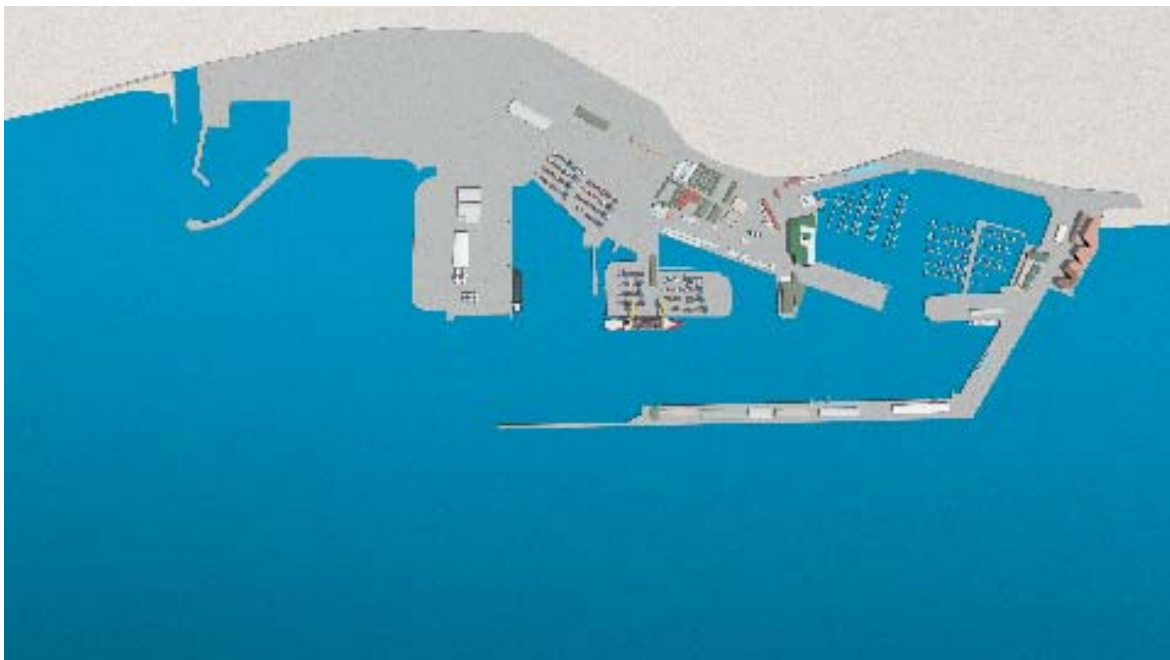
ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.A.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante.

J.O.P.A.- Junta de Obras del Puerto de Alicante.

A.P.A.- Autoridad Portuaria de Alicante.

A.J.O.P.A.- Archivo de la Junta de Obras del Puerto de Alicante.



Infografía del Puerto de Alicante. Año 2004

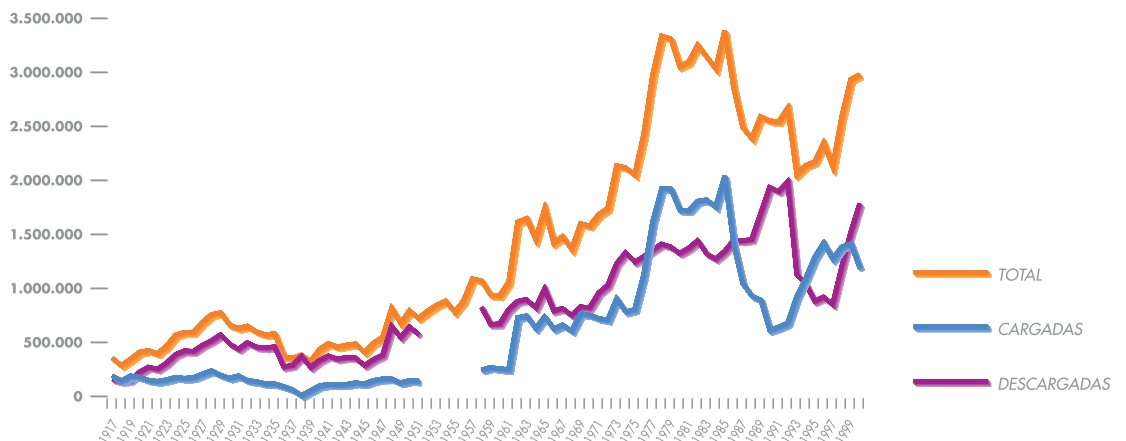
Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. de Alicante (1917-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1917	194.004	163.171	357.176	1959	272.089	670.558	942.647
1918	148.229	141.383	289.612	1960	259.779	675.037	934.816
1919	193.470	155.274	348.744	1961	253.112	807.765	1.060.877
1920	183.992	229.100	413.092	1962	733.513	883.850	1.617.363
1921	154.466	274.794	429.260	1963	749.386	901.426	1.650.812
1922	143.386	256.554	399.940	1964	632.459	824.145	1.456.604
1923	157.641	312.423	470.064	1965	740.699	998.280	1.738.979
1924	180.000	391.341	571.341	1966	628.341	795.922	1.424.263
1925	171.789	425.268	597.057	1967	665.855	818.678	1.484.533
1926	177.635	421.075	598.710	1968	610.318	754.216	1.364.534
1927	212.094	478.140	690.234	1969	770.422	833.486	1.603.908
1928	242.041	519.977	762.019	1970	758.230	823.772	1.582.002
1929	202.604	575.163	777.767	1971	726.125	960.823	1.686.948
1930	173.808	490.344	664.152	1972	711.498	1.031.102	1.742.600
1931	194.343	441.026	635.369	1973	907.132	1.233.006	2.140.138
1932	152.088	502.871	654.959	1974	786.765	1.335.024	2.121.789
1933	141.127	461.288	602.416	1975	807.947	1.247.180	2.055.127
1934	121.894	452.735	574.629	1976	1.129.600	1.296.823	2.426.423
1935	121.217	463.066	584.284	1977	1.620.754	1.360.883	2.981.637
1936	96.540	276.859	373.399	1978	1.926.152	1.414.234	3.340.386
1937	66.949	291.347	358.296	1979	1.927.255	1.388.576	3.315.831
1938	12.241	375.260	387.501	1980	1.729.749	1.328.858	3.058.607
1939	57.358	271.468	328.826	1981	1.723.124	1.375.454	3.098.578
1940	102.403	337.213	439.616	1982	1.810.787	1.445.048	3.255.835
1941	115.554	378.741	494.296	1983	1.823.414	1.321.653	3.145.067
1942	111.497	350.669	462.166	1984	1.758.700	1.276.506	3.035.206
1943	114.978	364.163	479.142	1985	2.042.042	1.346.235	3.388.277
1944	130.346	359.747	490.093	1986	1.407.484	1.448.342	2.855.826
1945	121.289	290.732	412.021	1987	1.048.716	1.443.584	2.492.300
1946	151.660	345.778	497.438	1988	933.535	1.457.191	2.390.726
1947	165.918	386.380	552.299	1989	897.712	1.697.294	2.595.006
1948	166.909	652.089	818.998	1990	616.570	1.939.087	2.555.657
1949	130.048	549.103	679.151	1991	644.473	1.901.496	2.545.969
1950	150.532	647.543	798.075	1992	682.406	1.988.454	2.670.860
1951	146.685	579.904	726.589	1993	926.521	1.133.550	2.060.071
1952			793.992	1994	1.095.684	1.046.021	2.141.705
1953			848.430	1995	1.290.992	884.452	2.175.444
1954			886.257	1996	1.424.385	923.743	2.348.128
1955			783.450	1997	1.274.908	855.907	2.130.815
1956			889.000	1998	1.386.565	1.202.366	2.588.931
1957			1.094.000	1999	1.416.763	1.520.174	2.936.937
1958	248.655	824.413	1.073.068	2000	1.193.630	1.787.542	2.981.172

Fuente: PUERTO DE ALICANTE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de Alicante. A partir de 1962 figuran los de la A.P. de Alicante, compuesta por los puertos de Alicante y Torrevieja. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Alicante (1917-2000)



Fuente: Cuadro 1.

Principales productos en cabotaje A.P. de Alicante (1909-1912) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Hierros y aceros	22	65.583.331	Vinos y bebidas	56	227.472.816
Pipería	14	40.441.917	Pipería	14	56.089.290
Granos, harinas y legumbres	11	33.322.359	Granos, legumbres, hortalizas y frutas	4	17.323.140
Piedras y tierras	8	24.480.624	Productos cerámicos	3	13.458.798
Piritas de hierro	7	21.231.367	Alpargatas	3	10.577.457
Azúcar	5	14.181.022	Carbones minerales y sus derivados	2	8.828.197
Tabaco en rama y elaborada	5	13.474.099	Hierros y aceros	2	8.365.447
Carbones minerales y sus derivados	4	10.900.332	Cáñamo, lino y sus manufacturas	2	7.697.681
Algodón y sus manufacturas	4	10.683.110	Abonos	2	6.275.161
Carnes y pescados	3	8.139.320	Resto de mercancías	13	51.324.116
Maderas	3	8.137.901	Total	100	407.412.103
Abonos	2	5.469.649			
Productos químicos y farmaceuticos	2	5.333.266			
Cáñamo, lino y sus manufacturas	2	4.564.056			
Hortalizas y frutas	2	4.472.629			
Resto de mercancías	7	21.453.886			
Total	100	291.868.868			

Gráfico 2.1. Principales productos descargados en cabotaje (1909-1912)

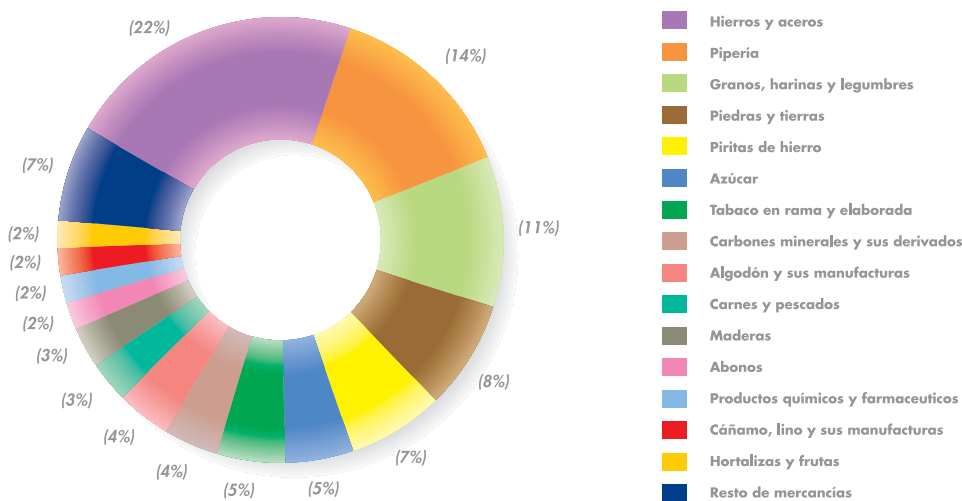
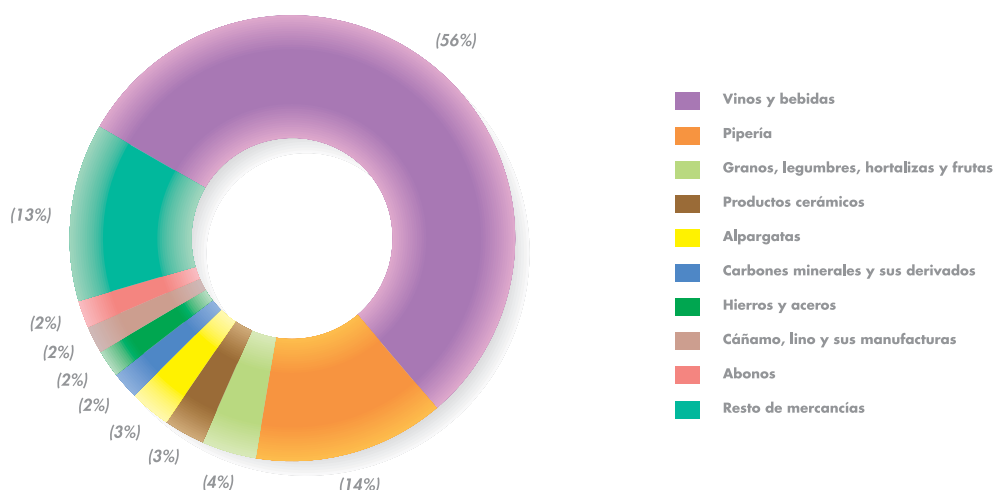


Gráfico 2.2. Principales productos cargados en cabotaje (1909-1912)



Fuente: PUERTO DE ALICANTE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en exterior A.P. de Alicante (1909-1912) Kilogramos

Productos	%	Importación	Productos	%	Exportación
Carbones minerales y cok	33	164.629.095	Vino	53	130.326.353
Abonos	33	163.415.788	Tártaro	8	20.375.543
Minerales	7	35.783.695	Productos cerámicos	7	17.519.756
Petróleo	6	28.145.785	Esparto, palma y mimbres	5	13.153.811
Maderas	4	18.765.576	Fruta	3	8.347.435
Piedras y tierras	3	16.424.724	Drogas simples	3	8.242.589
Bacalao	3	14.458.709	Alpargatas	3	7.687.881
Pipería vacía	2	10.152.626	Almendra	3	7.659.033
Esparto sin labrar y labrado	2	9.138.974	Pimiento	2	5.106.789
Resto de mercancías	7	33.838.317	Minerales de hierro y plomo	2	4.141.077
Total	100	494.753.289	Resto de mercancías	10	24.499.376
			Total	100	247.059.643

Gráfico 3.1. Principales productos importados (1909-1912)

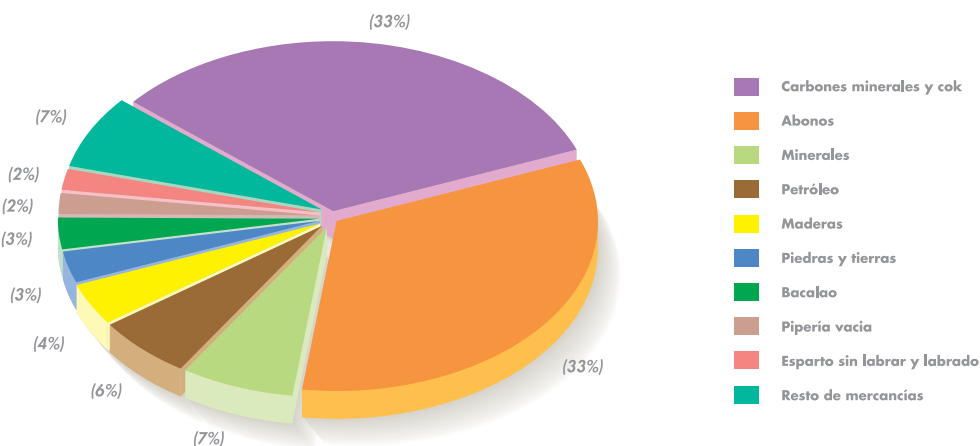
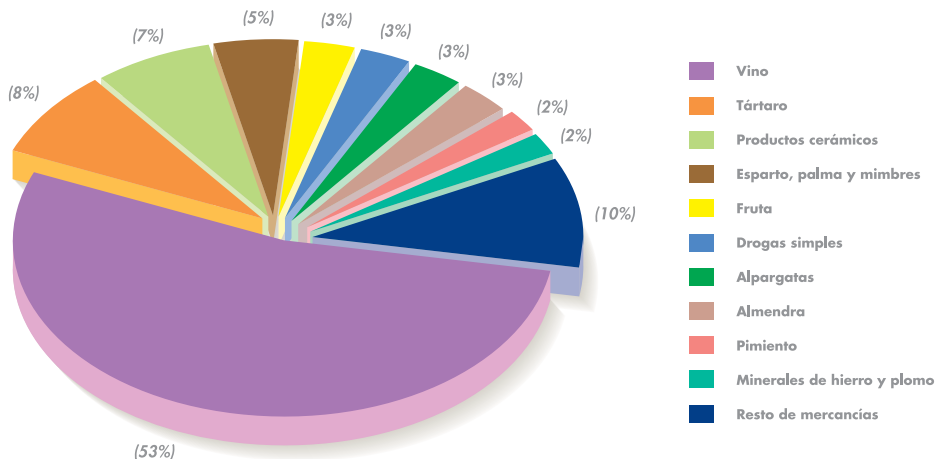


Gráfico 3.2. Principales productos exportados (1909-1912)



Fuente: PUERTO DE ALICANTE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Alicante (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Abonos naturales y artificiales	25	148	Cemento y clinker	74	1.009
Productos petrolíferos refinados	20	117	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	9	127
Maderas y corcho	9	50	Conservas	3	36
Fosfatos	6	34	Piritas y piritas calcinadas	2	30
Frutas, hortalizas y legumbres	5	32	Cereales y sus harinas	2	24
Otros minerales y residuos metálicos	4	22	Resto mercancías	11	145
Carbón y coque de petróleo	4	21	Total	100	1.371
Papel y pasta	3	15			
Otros productos alimenticios	3	15			
Resto mercancías	22	130			
Total	100	584			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

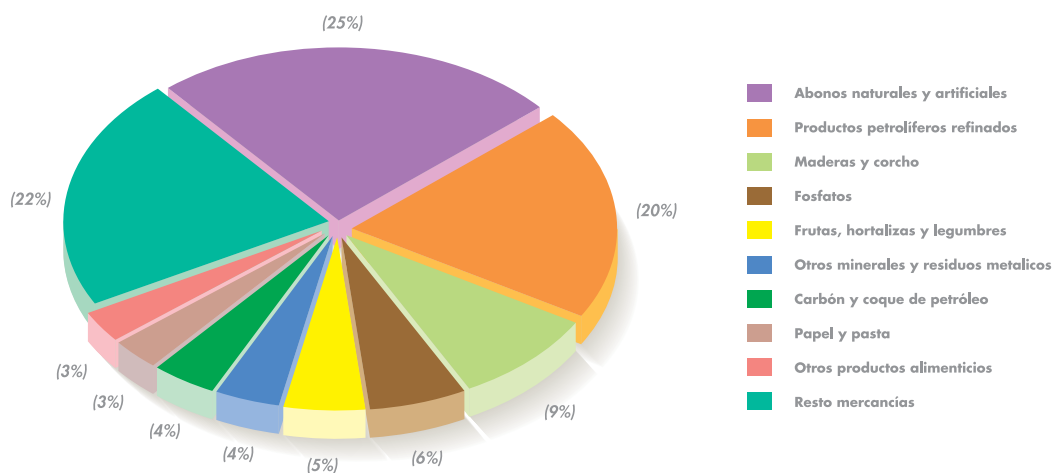
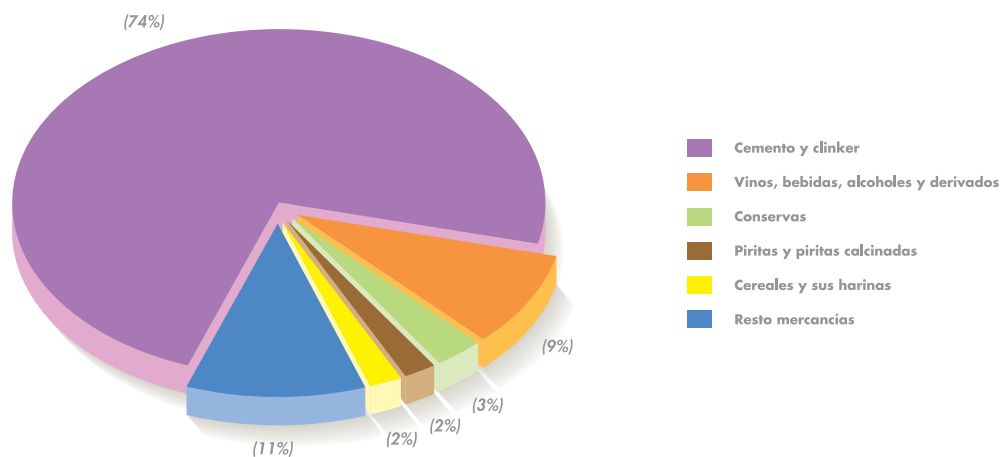


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Alicante (1981-1985) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	49	732	Cemento y clinker	86	3.933
Productos petrolíferos refinados	11	168	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	3	123
Abonos naturales y artificiales	6	85	Sal común	1	66
Frutas, hortalizas y legumbres	5	69	Conservas	1	63
Fosfatos	2	30	Productos petrolíferos refinados	1	46
Maderas y corcho	2	26	Otros minerales y residuos metálicos	1	29
Otros minerales y residuos metálicos	2	25	Materiales de construcción	1	28
Resto mercancías	24	362	Resto mercancías	6	267
Total	100	1.497	Total	100	4.555

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

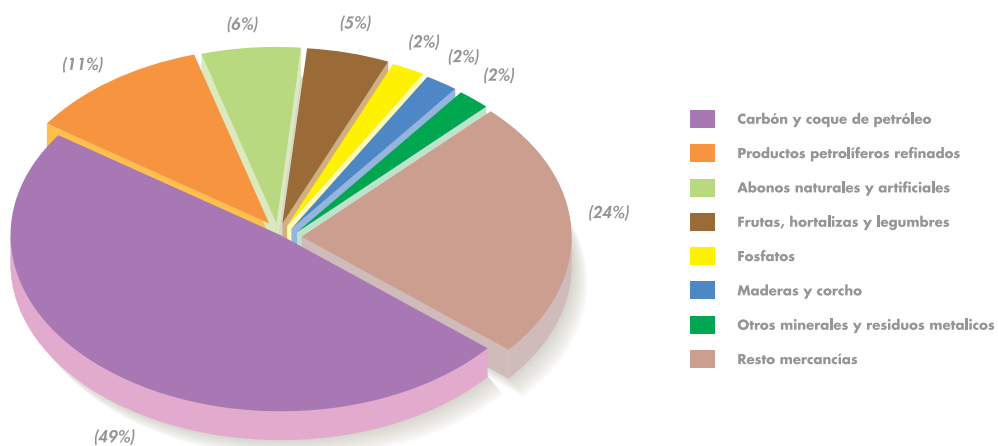
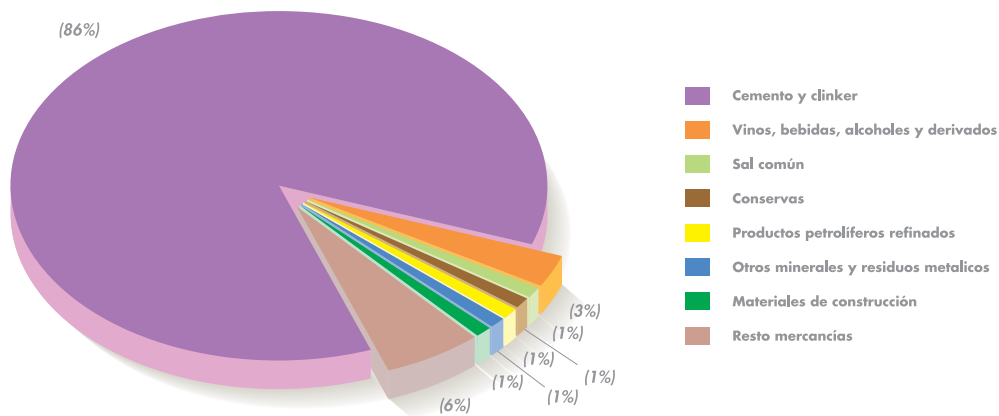


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Alicante (1986-1990) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	27	607	Sal común	47	1.039
Cemento y clinker	21	486	Cemento y clinker	44	969
Abonos naturales y artificiales	16	357	Conservas	1	30
Productos petrolíferos refinados	6	146	Materiales de construcción	1	25
Otros minerales y residuos metálicos	6	132	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	1	25
Sal común	2	49	Aceites y grasas	1	16
Frutas, hortalizas y legumbres	2	46	Resto mercancías	5	113
Resto mercancías	19	440	Total	100	2.217
Total	100	2.263			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

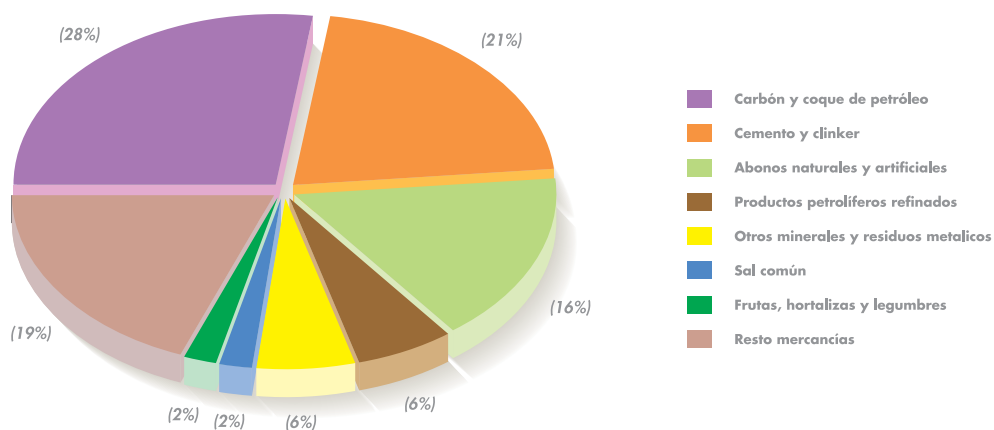
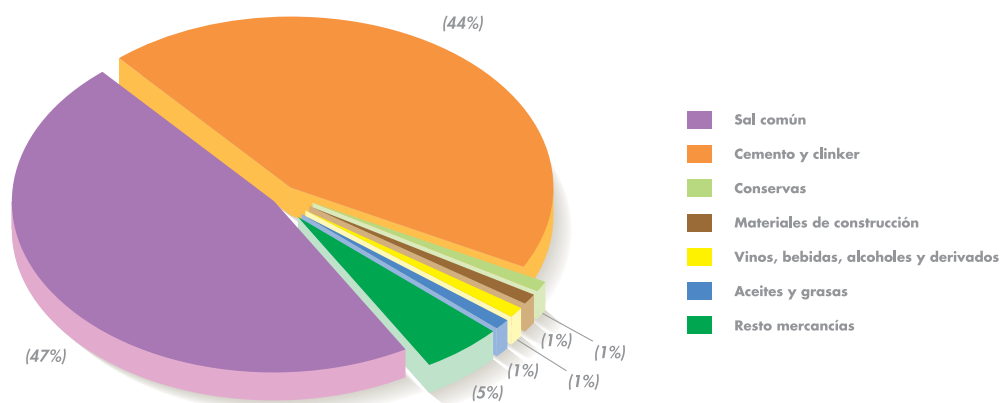


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Alicante (1991-1995) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cemento y clinker	39	1.413	Sal común	63	1.413
Carbón y coque de petróleo	17	596	Cemento y clinker	24	540
Abonos naturales y artificiales	14	492	Materiales de construcción	3	77
Materiales de construcción	7	236	Conservas	1	31
Productos petrolíferos refinados	6	225	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	1	28
Otros minerales y residuos metálicos	3	109	Resto mercancías	7	155
Resto mercancías	15	525	Total	100	2.244
Total	100	3.596			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

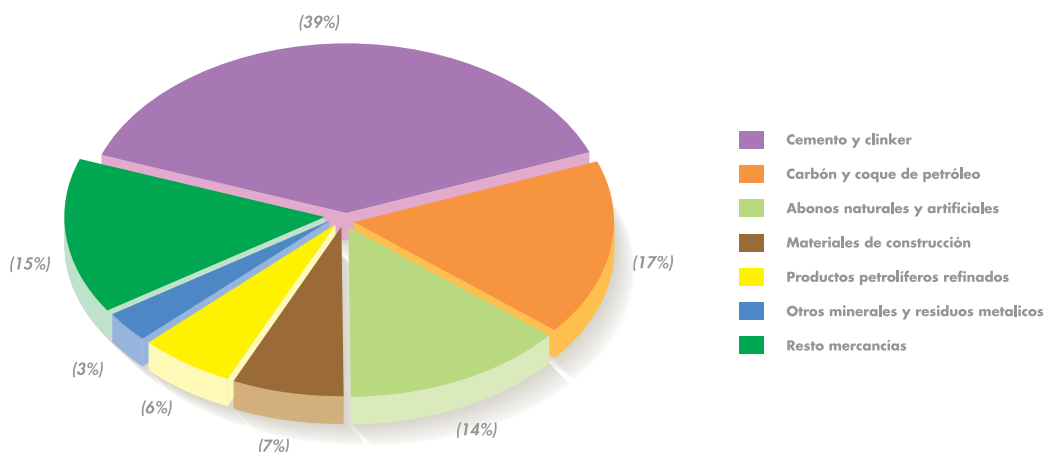
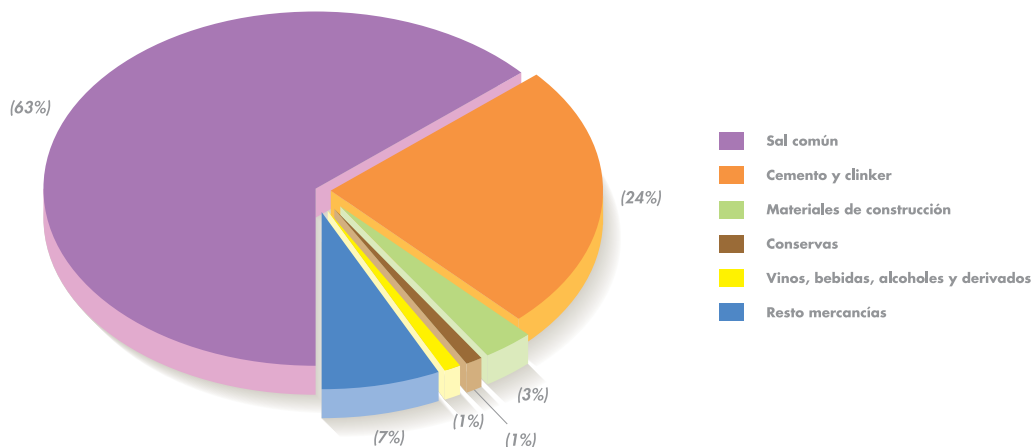


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Alicante (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cemento y clinker	32	1.295	Sal común	55	2.057
Abonos naturales y artificiales	17	683	Cemento y clinker	25	921
Carbón y coque de petróleo	14	573	Materiales de construcción	6	211
Otros minerales y residuos metálicos	12	471	Otros minerales y residuos metálicos	3	100
Productos siderúrgicos	4	180	Conservas	2	60
Papel y pasta	4	168	Resto mercancías	10	358
Productos petrolíferos refinados	4	156	Total	100	3.707
Productos químicos	2	99			
Materiales de construcción	2	99			
Resto mercancías	8	314			
Total	100	4.038			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

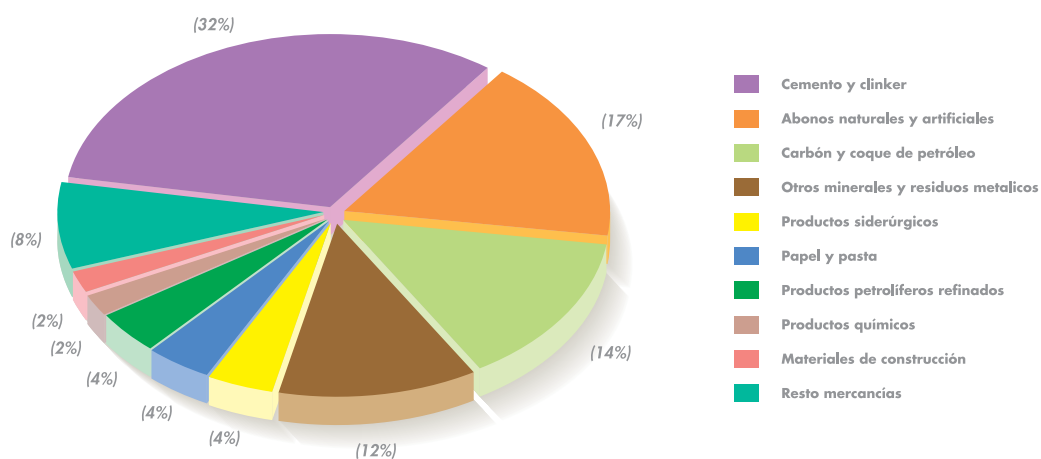
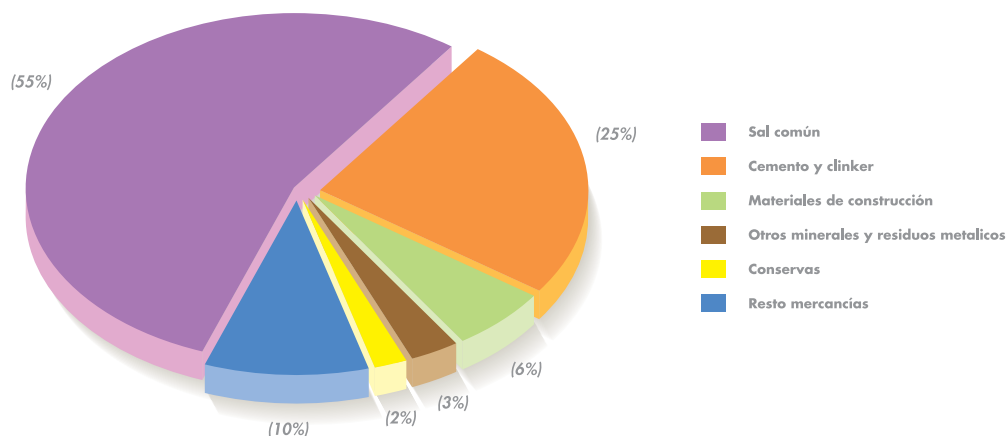


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



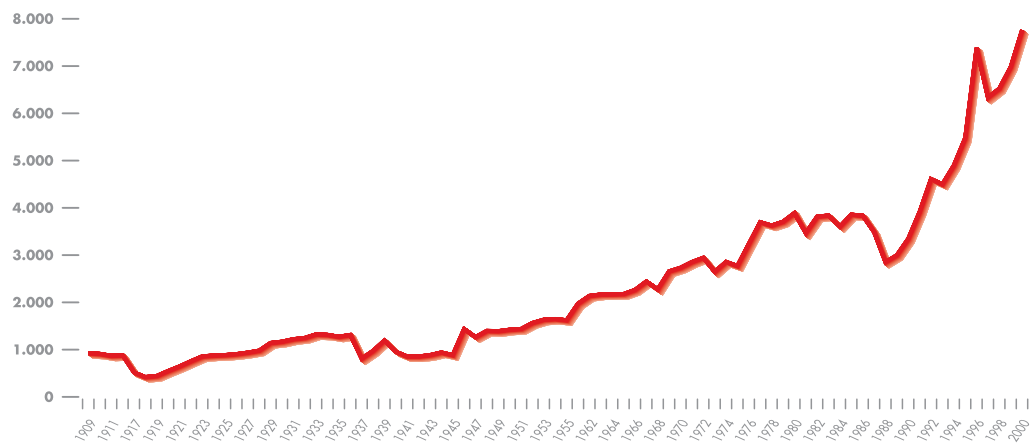
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2. Movimiento de buques A.P. de Alicante (1909/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1909	1.459	1.355.128	929	223	1955	1.620	2.632.976	1.625	484
1910	1.504	1.374.912	914	230	1961	1.810	3.576.800	1.976	586
1911	1.338	1.169.049	874	314	1962	2.299	4.920.284	2.140	704
1912	1.411	1.245.658	883	332	1963	2.290	4.969.485	2.170	721
1917	1.439	750.545	522	248	1964	2.251	4.892.226	2.173	647
1918	1.447	612.787	423	200	1965	2.487	5.419.825	2.179	699
1919	1.571	698.745	445	222	1966	2.380	5.393.074	2.266	598
1920	1.947	1.070.148	550	212	1967	2.439	5.962.893	2.445	609
1921	1.845	1.194.479	647	233	1968	1.439	3.279.222	2.279	948
1922	1.915	1.449.606	757	209	1969	2.054	5.461.953	2.659	781
1923	1.708	1.469.090	860	275	1970	2.129	5.823.530	2.735	743
1924	1.809	1.589.801	879	316	1971	2.340	6.683.882	2.856	721
1925	1.910	1.695.711	888	313	1972	2.353	6.930.915	2.946	741
1926	1.793	1.628.000	908	334	1973	2.335	6.184.205	2.648	917
1927	1.849	1.738.180	940	373	1974	2.268	6.486.610	2.860	936
1928	1.934	1.899.930	982	394	1975	2.385	6.619.181	2.775	862
1929	2.017	2.307.183	1.144	386	1976	2.231	7.226.469	3.239	1.088
1930	1.964	2.299.490	1.171	338	1977	2.225	8.232.633	3.700	1.340
1931	1.837	2.247.639	1.224	346	1978	2.137	7.754.574	3.629	1.563
1932	1.933	2.416.928	1.250	339	1979	2.245	8.325.924	3.709	1.477
1933	1.832	2.429.334	1.326	329	1980	2.023	7.873.916	3.892	1.512
1934	1.815	2.388.926	1.316	317	1981	1.940	6.732.564	3.470	1.597
1935	1.787	2.280.238	1.276	327	1982	1.823	6.956.671	3.816	1.786
1936	1.176	1.545.085	1.314	318	1983	1.725	6.626.912	3.842	1.823
1937	484	393.217	812	740	1984	1.478	5.330.331	3.606	2.054
1938	315	307.618	977	1.230	1985	1.390	5.365.801	3.860	2.438
1939	592	708.432	1.197	555	1986	1.272	4.880.039	3.837	2.245
1940	864	828.477	959	509	1987	1.384	4.830.747	3.490	1.801
1941	861	739.381	859	574	1988	1.672	4.771.497	2.854	1.430
1942	795	681.845	858	581	1989	1.578	4.734.416	3.000	1.644
1943	845	749.753	887	567	1990	1.344	4.498.719	3.347	1.902
1944	985	928.378	943	498	1991	1.171	4.585.485	3.916	2.174
1945	944	838.506	888	436	1992	1.028	4.742.439	4.613	2.598
1946	1.165	1.678.011	1.440	427	1993	903	4.065.253	4.502	2.281
1947	1.357	1.721.904	1.269	407	1994	920	4.504.902	4.897	2.328
1948	1.294	1.812.035	1.400	633	1995	966	5.291.424	5.478	2.252
1949	1.375	1.916.162	1.394	494	1996	1.105	8.159.333	7.384	2.125
1950	1.452	2.069.601	1.425	550	1997	1.148	7.274.511	6.337	1.856
1951	1.386	1.995.327	1.440	524	1998	1.207	7.876.566	6.526	2.145
1952	1.417	2.220.168	1.567	560	1999	1.407	9.825.477	6.983	2.087
1953	1.554	2.543.368	1.637	546	2000	1.336	10.373.371	7.764	2.231
1954	1.575	2.600.266	1.651	563					

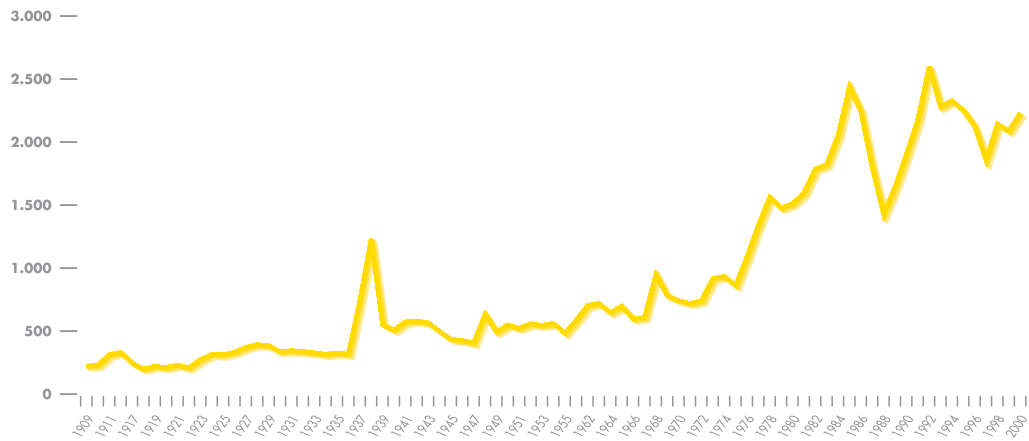
Fuente: PUERTO DE ALICANTE. Memorias años diversos. Elaboración propia. Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Alicante (1909/2000)



Fuente: Cuadro 2.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Alicante (1909/2000)



Fuente: Cuadro 2.

Cuadro 3. Pasajeros A.P. de Alicante (1930-1961)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1930	41.470	1938		1946	27.831	1954	36.805
1931	46.713	1939	9.502	1947	32.415	1955	53.141
1932	45.919	1940	9.064	1948	25.773	1956	46.998
1933	47.532	1941	12.437	1949	24.630	1957	54.640
1934	54.699	1942	14.383	1950	20.472	1958	47.048
1935	47.624	1943	16.817	1951	33.040	1959	53.870
1936	12.783	1944	25.611	1952	37.681	1960	51.897
1937	492	1945	26.456	1953	45.976	1961	67.588

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Cuadro 4. Pesca fresca A.P. de Alicante (1940-1961) Kilogramos

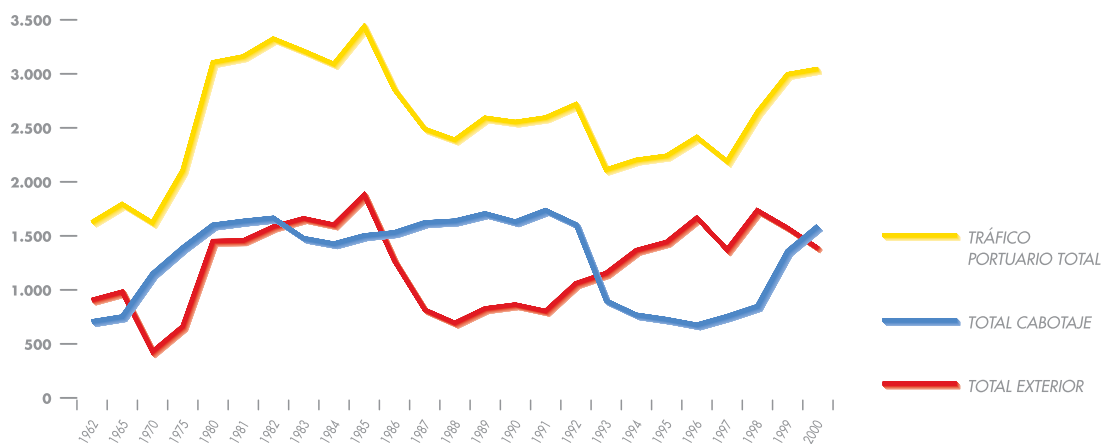
Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1940	4.049.442	1946	4.038.860	1952	3.574.290	1958	5.094.616
1941	3.880.276	1947	4.026.661	1953	4.524.042	1959	4.221.140
1942	3.389.934	1948	3.525.041	1954	3.884.996	1960	3.586.000
1943	2.885.425	1949	2.894.064	1955	3.058.320	1961	5.109.200
1944	2.186.920	1950	2.446.050	1956	2.864.620		
1945	3.609.963	1951	3.171.883	1957	3.188.240		

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Alicante (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.627	1.796	1.624	2.107	3.108	3.162	3.327	3.214	3.093	3.438	2.857	2.492	2.391
Total cabotaje (I)	710	755	1.151	1.393	1.604	1.640	1.669	1.481	1.430	1.506	1.534	1.626	1.642
Total exterior (I)	908	984	430	663	1.454	1.458	1.587	1.664	1.605	1.882	1.270	819	696
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	2.595	2.556	2.597	2.720	2.114	2.205	2.243	2.416	2.192	2.646	2.998	3.047	
Total cabotaje (I)	1.710	1.634	1.740	1.609	903	772	731	679	758	851	1.361	1.593	
Total exterior (I)	830	866	806	1.062	1.157	1.369	1.445	1.669	1.373	1.738	1.576	1.389	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

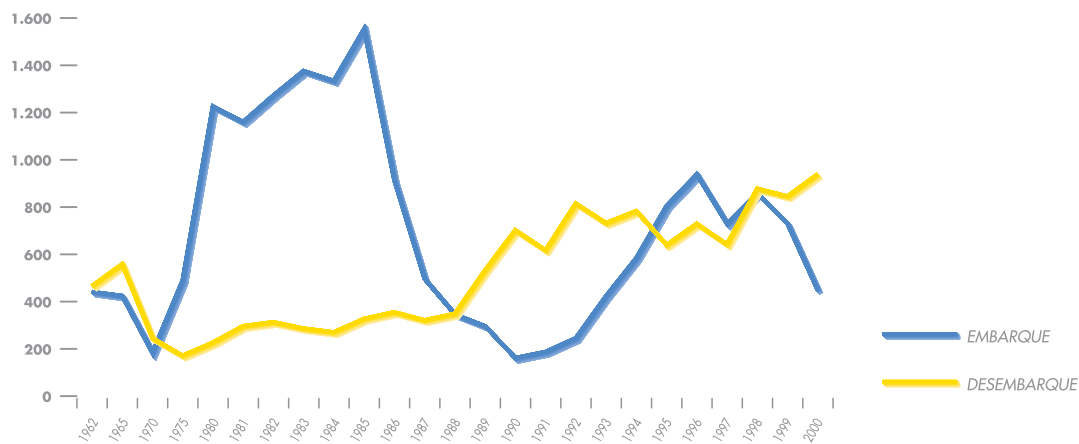


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Alicante (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	442	425	184	490	1.227	1.161	1.273	1.377	1.335	1.554	914	497	347
Desembarque	466	559	246	172	227	297	314	287	271	328	356	322	349
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	297	162	188	246	424	585	805	939	730	859	730	449	
Desembarque	533	703	618	816	733	784	640	730	643	879	846	940	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



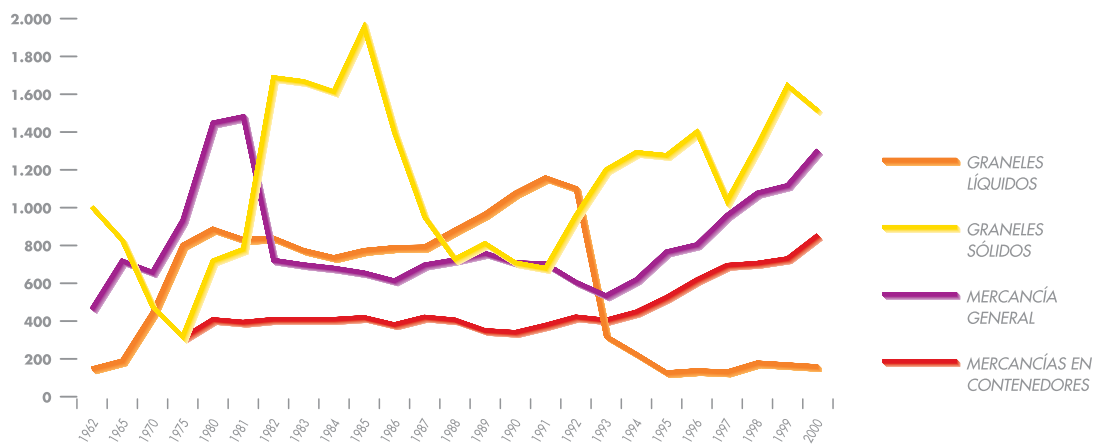
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Alicante (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	149	191	443	803	889	834	841	776	738	776	791	794	883
Graneles sólidos	1.004	829	478	318	720	781	1.690	1.669	1.615	1.955	1.398	951	729
Mercancía general	465	720	660	934	1.450	1.483	724	700	682	657	615	699	726
Mercancías en contenedores				312	410	396	411	411	411	421	383	423	408

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	968	1.079	1.160	1.104	321	227	129	140	133	181	171	161
Graneles sólidos	812	710	681	959	1.202	1.294	1.278	1.402	1.036	1.329	1.647	1.514
Mercancía general	761	711	705	608	536	621	768	806	961	1.079	1.119	1.305
Mercancías en contenedores	352	342	380	424	407	450	527	620	697	708	732	855

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

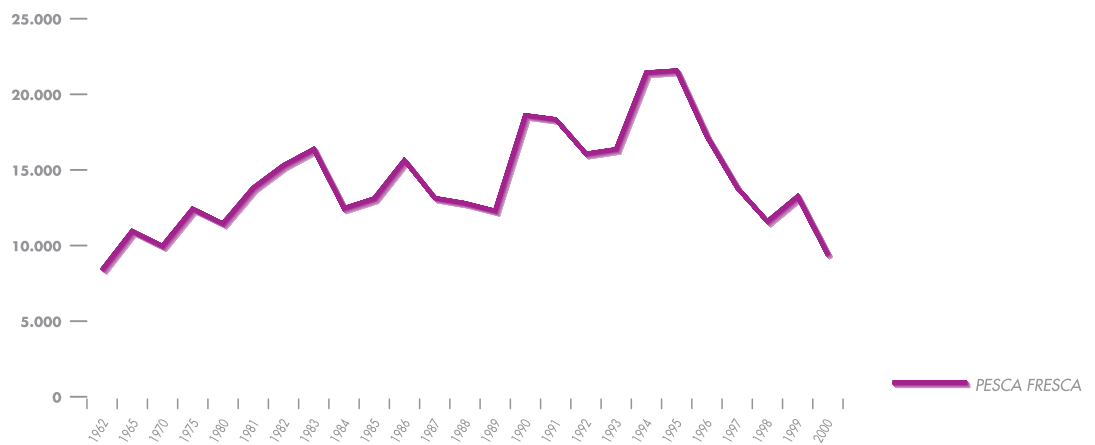


Fuente: Tabla 3.

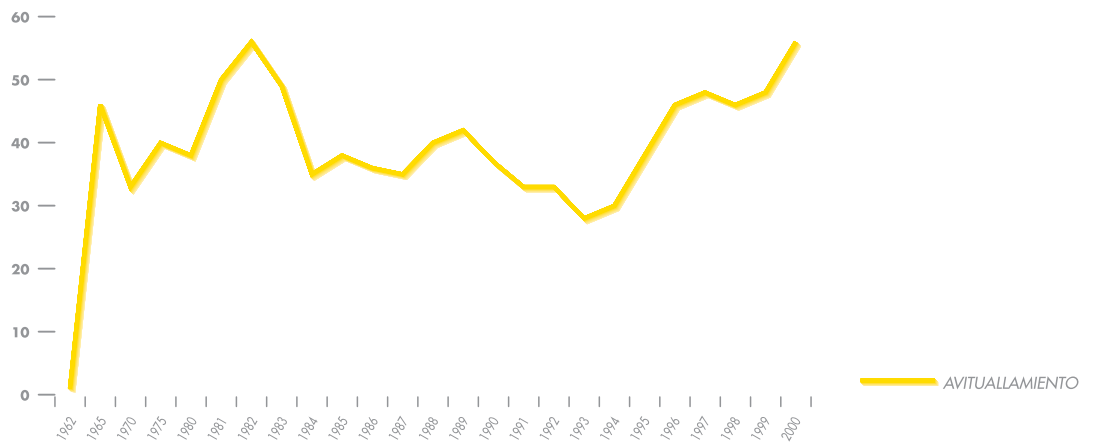
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Alicante (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	8.400	10.974	9.983	12.444	11.471	13.829	15.315	16.388	12.478	13.120	15.653	13.159	12.822
Avituallamiento	1	46	33	40	38	50	56	49	35	38	36	35	40
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	12.311	18.631	18.363	16.080	16.382	21.452	21.586	17.225	13.843	11.605	13.259	9.402	
Avituallamiento	42	37	33	33	28	30	38	46	48	46	48	56	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



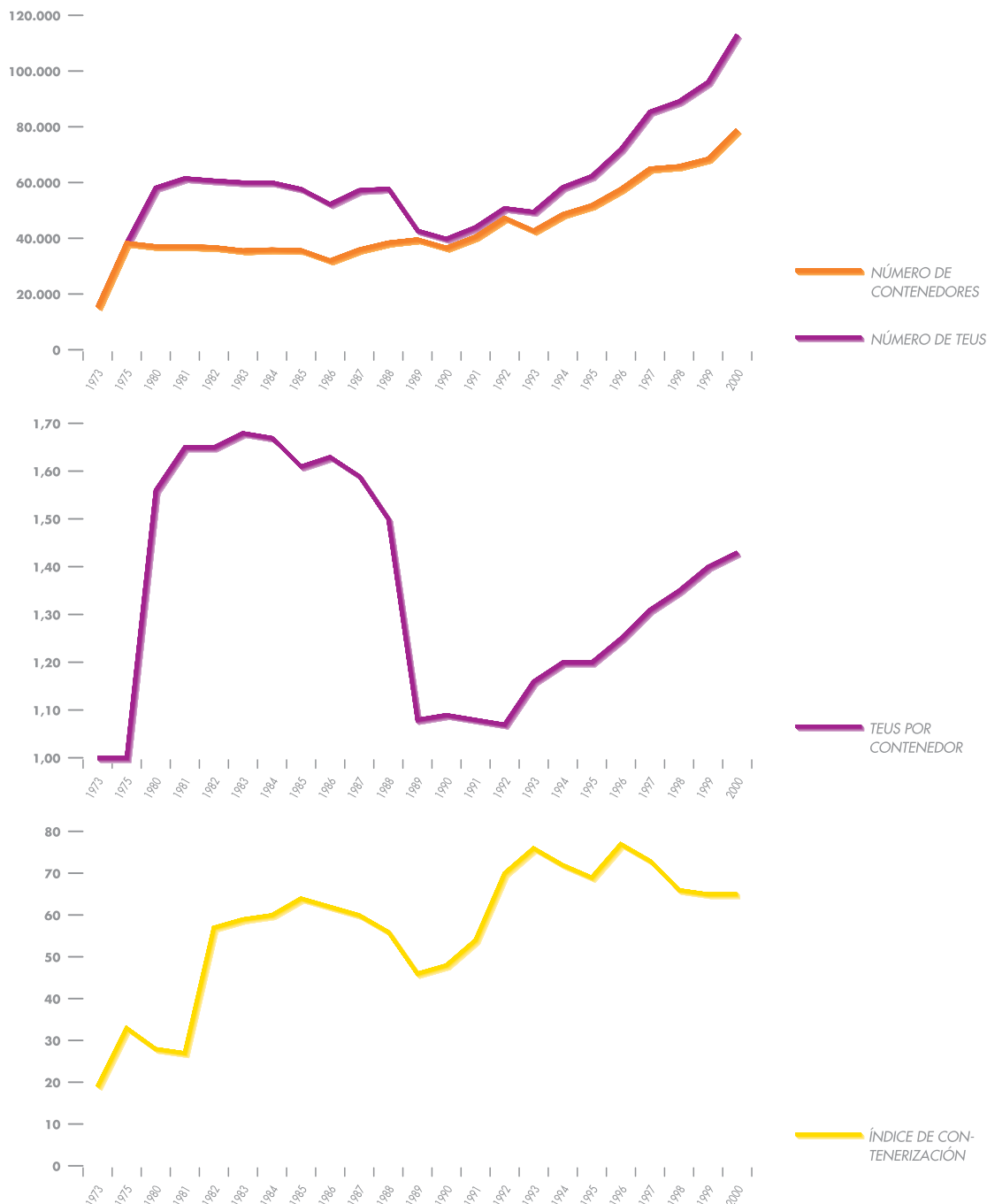
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Alicante (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	15.397	38.402	37.232	37.239	36.928	35.740	36.078	35.834	32.132	36.065	38.553	39.693
Nº de TEUS	15.397	38.402	58.222	61.618	60.797	60.131	60.109	57.783	52.323	57.329	57.883	42.837
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,56	1,65	1,65	1,68	1,67	1,61	1,63	1,59	1,50	1,08
Índice de contenerización	19	33	28	27	57	59	60	64	62	60	56	46

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	36.709	40.691	47.436	42.840	48.721	51.928	57.781	65.121	65.943	68.604	79.057
Nº de TEUS	39.883	44.044	50.883	49.567	58.409	62.375	71.995	85.481	89.195	96.136	113.110
TEUS por contenedor	1,09	1,08	1,07	1,16	1,20	1,20	1,25	1,31	1,35	1,40	1,43
Índice de contenerización	48	54	70	76	72	69	77	73	66	65	65

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



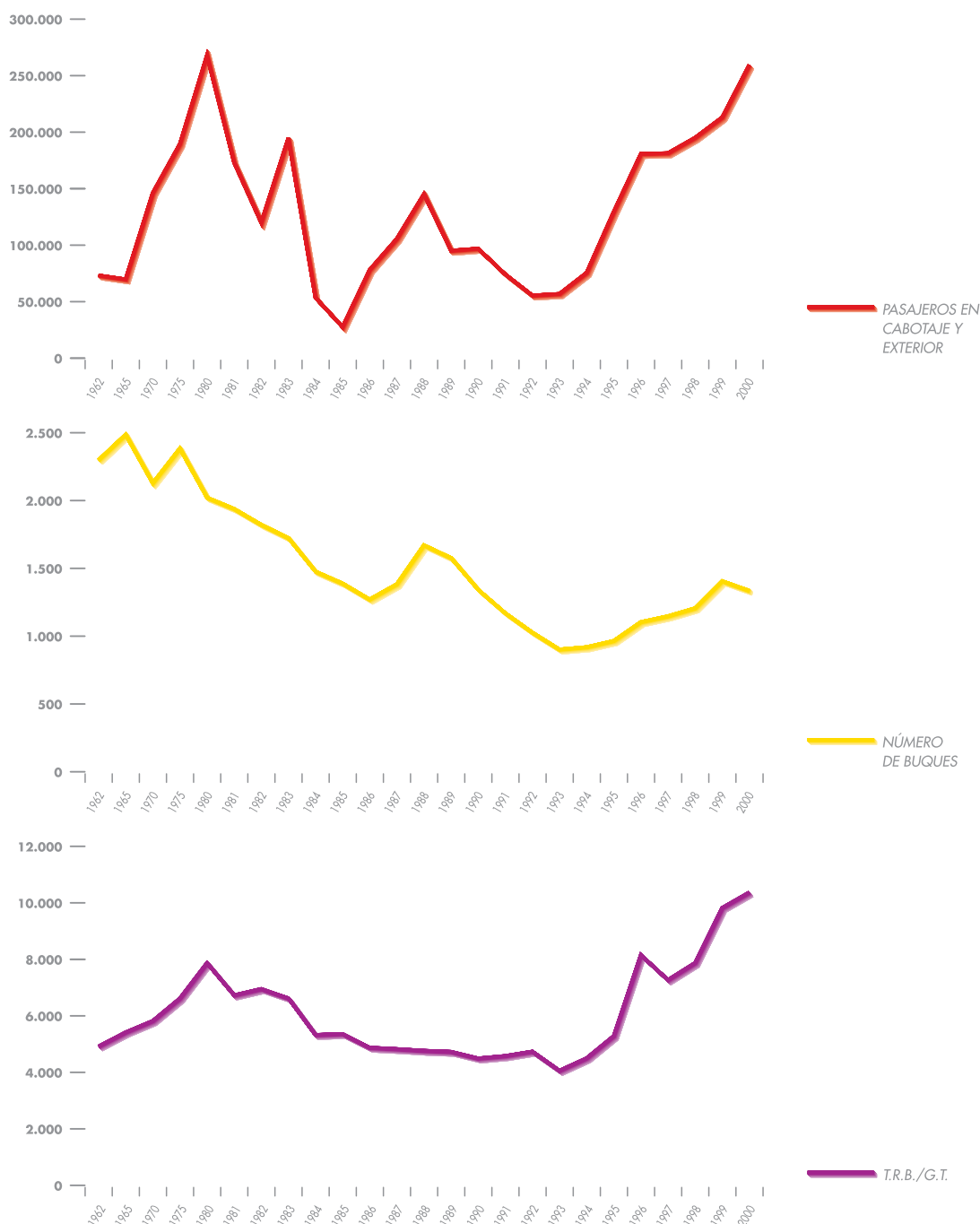
Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. de Alicante (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	73.364	69.881	146.281	189.559	268.014	173.212	120.014	194.738	53.626	27.684	78.229	105.738	145.211
Número de buques	2.299	2.487	2.129	2.385	2.023	1.940	1.823	1.725	1.478	1.390	1.272	1.384	1.672
T.R.B./G.T. (miles)	4.920	5.420	5.824	6.619	7.874	6.733	6.957	6.627	5.330	5.366	4.880	4.831	4.771

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	95.281	97.054	74.342	55.609	57.012	75.661	129.611	180.838	181.548	195.156	213.171	259.544
Número de buques	1.578	1.344	1.171	1.028	903	920	966	1.105	1.148	1.207	1.407	1.336
T.R.B./G.T. (miles)	4.734	4.499	4.585	4.742	4.065	4.505	5.291	8.159	7.275	7.877	9.825	10.373

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. de Alicante (1989-2000) Toneladas

	1989			1990		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	1.426	141	1.567	1.271	61	1.332
G.T. (miles)	4.444	247	4.691	4.347	104	4.451
Graneles líquidos	967.508	0	967.508	1.079.424	0	1.079.424
Graneles sólidos	447.614	364.156	811.770	594.037	115.836	709.873
Mercancía general	758.999	2.335	761.334	710.599	0	710.599
Avituallamiento	42.088	2	42.090	36.155	975	37.130
Pesca	10.192	2.119	12.311	12.838	5.793	18.631
Total mercancías	2.226.401	368.612	2.595.013	2.433.053	122.604	2.555.657

	1991			1992		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	1.093	78	1.171	927	101	1.028
G.T. (miles)	4.481	104	4.585	4.578	164	4.742
Graneles líquidos	1.178.036	0	1.178.036	1.062.219	0	1.062.219
Graneles sólidos	514.897	148.940	663.837	757.504	243.238	1.000.742
Mercancía general	702.300	1.796	704.096	607.899	0	607.899
Avituallamiento	31.678	1.125	32.803	32.252	1.145	33.397
Pesca	12.418	5.945	18.363	7.793	8.286	16.079
Total mercancías	2.439.329	157.806	2.597.135	2.467.667	252.669	2.720.336

	1993			1994		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	790	113	903	793	127	920
G.T. (miles)	3.835	230	4.065	4.163	342	4.505
Graneles líquidos	321.497	0	321.497	226.769	0	226.769
Graneles sólidos	857.253	353.958	1.211.211	822.515	483.679	1.306.194
Mercancía general	534.795	1.505	536.300	614.942	6.326	621.268
Avituallamiento	27.180	1.265	28.445	28.350	1.335	29.685
Pesca	7.292	9.090	16.382	9.375	12.077	21.452
Total mercancías	1.748.017	365.818	2.113.835	1.701.951	503.417	2.205.368

	1995			1996		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	813	153	966	939	166	1.105
G.T. (miles)	4.872	419	5.291	6.936	1.223	8.159
Graneles líquidos	129.263	0	129.263	139.892	0	139.892
Graneles sólidos	710.800	574.988	1.285.788	733.790	672.485	1.406.275
Mercancía general	763.889	4.422	768.311	802.270	4.235	806.505
Avituallamiento	36.286	1.871	38.157	43.353	2.957	46.310
Pesca	6.229	15.357	21.586	9.357	7.868	17.225
Total mercancías	1.646.467	596.638	2.243.105	1.728.662	687.545	2.416.207

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. Alicante (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1997			1998		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	982	166	1.148	1.041	166	1.207
G.T. (miles)	6.859	416	7.275	7.442	435	7.877
Graneles líquidos	133.316	0	133.316	180.779	0	180.779
Graneles sólidos	537.728	498.636	1.036.364	809.052	520.293	1.329.345
Mercancía general	956.906	4.229	961.135	1.075.524	3.283	1.078.807
Avituallamiento	45.533	1.946	47.479	43.759	1.944	45.703
Pesca	8.371	5.472	13.843	7.110	4.495	11.605
Total mercancías	1.681.854	510.283	2.192.137	2.116.224	530.015	2.646.239

	1999			2000		
	Alicante	Torreveija	Total	Alicante	Torreveija	Total
Nº de buques	1.245	162	1.407	1.298	38	1.336
G.T. (miles)	9.413	412	9.825	10.270	103	10.373
Graneles líquidos	170.973	0	170.973	161.354	0	161.354
Graneles sólidos	1.134.510	512.915	1.647.425	1.382.813	131.597	1.514.410
Mercancía general	1.100.460	18.079	1.118.539	1.304.664	744	1.305.408
Avituallamiento	46.141	1.741	47.882	55.692	261	55.953
Pesca	6.821	6.438	13.259	8.420	982	9.402
Total mercancías	2.458.905	539.173	2.998.078	2.912.943	133.584	3.046.527

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia



Puerto de Valencia.



Puerto de Sagunto.



Puerto de Gandía.



5.3. Autoridad Portuaria de Valencia

“El Rey nuestro señor atendiendo á las repetidas instancias de esta Real Junta de Comercio y Agricultura, se ha servido condescender en que de los caudales de su dotación se construya en la playa del Grao un Desembarcadero cómodo, el qual (sic) á más de asegurar la navegación, facilitará y fomentará el Comercio directo á las vastas Provincias de América...”.¹

5.3.1. HISTORIA DEL PUERTO DE VALENCIA

La existencia de un puerto en Valencia en la antigüedad no está confirmada, aunque parece que pueda considerarse el que pequeñas embarcaciones remontasen el Turia en aquel tiempo. Una fecha de gran interés sería 1238, en la que se conquista el Reino de Valencia y se funda la ciudad de Vilanova del Grau de la Mar, asentándose en ella un gran número de pescadores, marinos y comerciantes. Estos primeros usuarios del recién fundado puerto valenciano, no gozarían de una protección natural de los vientos y oleaje, pero sí que dispondrían de los mecanismos necesarios para prevenir las incursiones que partían del continente africano, dañando la economía de la comarca.²

La ciudad portuaria tomaría su nombre del “grau”, paisaje interior de la laguna formada en la orilla izquierda del Turia, único abrigo de una costa baja y arenosa sometida a los vientos del levante, por tanto, estamos en presencia de un espacio marítimo donde las condiciones naturales no fueron buenas para la navegación, siendo imprescindible “actuar” sobre el medio para disponer de unas instalaciones adecuadas.

La incorporación del comerciante valenciano a la tradición marítima se va fraguando, y los productos más apreciados serán las telas de lujo, los tintes como el alumbre, el bermellón y el índigo, así como las codiciadas especias, mercancías que verían un punto de entrada nuevo y próximo a Aragón, originando una actividad comercial floreciente, que tiene en el puerto de Valencia un referente. También sería utilizado como vía de salida para las tradicionales exportaciones de lana castellana, sin menospreciar las actividades pesqueras que van adquiriendo cada vez mayor notoriedad.³

A nivel de ubicación, esto es, desde el punto de vista estratégico sí que se encontraba bien situado, hecho que favorecería el progreso del comercio en el siglo XIII, así como la instauración en el Reino por parte de Pedro III el grande del primer *Consolat de Mar*; su proyección se haría evidente, pues sus ordenanzas se convertirían en el derecho común que serviría de guía en todo el mediterráneo.

La figura del *Oficial Real* toma relieve a finales del siglo XIII, llamado también *Guardia del Grao*, del que destacamos que poseía jurisdicción en el tráfico marítimo. Ahora bien, a pesar de que ciertas instituciones deseaban impulsar la vida portuaria, la naturaleza seguiría provocando los atterramientos por las aportaciones de aluvión del Turia, lo que unido a la escasa protección de la zona frente a los vientos invernales del Este y Nordeste, justificaba la complejidad de las obras que debían llevarse a cabo.⁴

El puerto del Grao aparece como una creación medieval, surgida de la voluntad de los soberanos por dotar a la capital de un puerto digno, beneficiándose de la herencia árabe, que

¹ Las palabras enunciadas figuran en el mensaje real que se emite como respuesta a la solicitud formulada de disponer de un puerto adecuado al aumento del tráfico. Citado por R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia: un enfoque económico*, Valencia, Puerto Autónomo de Valencia, 1991, p. 326.

² El análisis de los principales acontecimientos del puerto hasta la constitución de la Junta de Obras puede verse en A. Díaz, A. Pons y J. Serna, *La construcción del Puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986.

³ Ver R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia...*, op. cit. 1991, p. 160.

⁴ R. Ferrer Navarro, *El Puerto de Valencia visto a través del Guardia del Grao y la exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1974-1977.

desarrollaba una agricultura orientada hacia la exportación, además, habría que tener en cuenta la existencia de un artesanado volcado en este capítulo externo de la economía, que también implicaba salidas portuarias.⁵

El primer embarcadero de madera, el llamado “pont de fusta”, se levantaría en tiempos de Fernando el Católico por D. Anthoni Johan, para lo cual se concedió Autorización Real el 28 de mayo de 1483. Y debía ser el único que contaba Valencia, pues un privilegio del mismo Rey de 17 de marzo de 1491, establecía que nadie podía construir nuevos embarcaderos en un radio de media legua; por tanto, este año puede señalarse como el arranque de la explotación, considerada desde una óptica privada, situación que va a perdurar hasta 1576, fecha en la que pasa a la jurisdicción municipal, al comprar el Ayuntamiento los derechos a los herederos de D. Anthoni Johan, comenzando así la andadura de la administración pública con carácter ininterrumpido.⁶

La construcción del puerto fue en estos siglos un elemento de controversia, pues a menudo los proyectos serían debatidos y abandonados, en principio porque las condiciones del entorno abocaban a un elevado coste, y en atención a que las operaciones eran fundamentalmente de cabotaje se utilizarían embarcaciones de poco porte, y ello hacía innecesarias unas infraestructuras portuarias más complejas.⁷

El Reino de Valencia, cabecera en el siglo anterior de la Corona de Aragón, fue perdiendo su protagonismo, y el comercio exterior español tomaría un nuevo rumbo, fruto de la relevancia que iba adquiriendo el núcleo de Sevilla, sobre todo en sus relaciones mercantiles con América, lo que influía en el declive de otros puertos. De hecho, el comercio del Nuevo Mundo arruinó las exportaciones valencianas de azúcar, sumiendo la ciudad en una crisis profunda, que no permitió abordar durante siglos la construcción de una dársena de piedra protegida y abrigada, apta para un tráfico superior al de cabotaje.

La política de inversiones siguió siendo nula a lo largo del siglo XVI, abandonándose progresivamente el estado del “pont de fusta”, quedando definitivamente inservible después de una avenida del Turia en 1553. Comienza un largo período de “declive”, que no se saldrá de forma positiva hasta el inicio de la andadura de la Junta de Obras, ya en el siglo XIX. Por ello, puede afirmarse que el siglo XVII representa para el puerto del Grao una continuidad en las actuaciones, por tanto, sólo va a contar con su tradicional embarcadero de madera, aunque se siguen tomando iniciativas

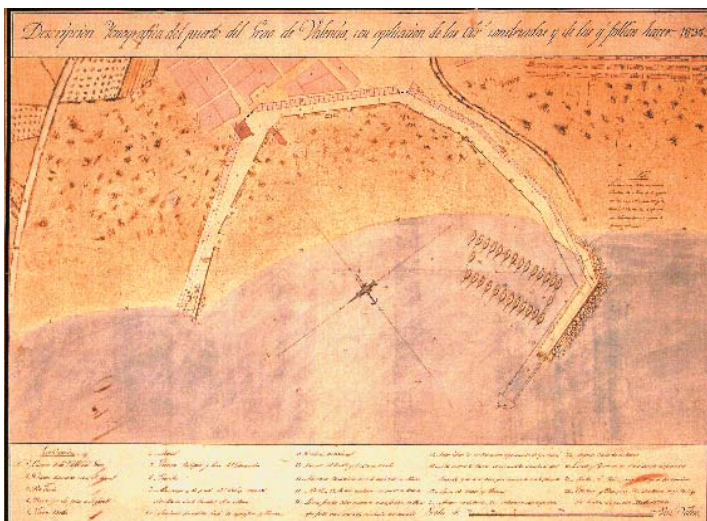


Fragmento de la ciudad de Valencia. Anton Van den Wyngaerde, 1563. Österreichische Nationalbibliothek, Viena.

⁵ Ver J. Guiral-Hadziiosif, *Valencia Puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1989, p. 73.

⁶ Ver de R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia...*, op. cit., p. 204.

⁷ Es muy interesante la consulta de la obra ya mencionada de A. Díaz, A. Pons y J. Serna, *La construcción del Puerto de Valencia...*, op. cit. Además, se menciona el capítulo: “Antecedentes del Puerto de Valencia”, pp. 1-26, pues alude a una gran cantidad de trabajos monográficos, como tesinas de licenciaturas, que abordan años concretos del comercio a través del puerto.



Plano del Grao de Valencia en 1835. Museo Naval.

que ya se habían planteado en otros tiempos, como la de hacer navegable el Turia o construir el puerto en Cullera, aprovechando sus mejores condiciones naturales, pero estos “proyectos” no llegarán nunca a concretarse.⁸

La expulsión de los moriscos traería funestas consecuencias para el agro valenciano, tradicional fuente de riquezas, y en este contexto tardará mucho tiempo en producirse la recuperación demográfica y una “vuelta a la normalidad” de las actividades que conformaban o determinaban el comercio, basado particularmente en el arroz, las uvas,

higos, vinos, esparto, lino y sobre todo las sedas, elemento primordial en las transacciones, pues servía para intercambiar con productos básicos como el trigo.⁹

La competencia de los puertos del Levante se dejará sentir, y Alicante representará en este tiempo una buena alternativa al puerto de Valencia. Las aspiraciones de disponer de una dársena en el Grao, con diques de abrigo y muelles de cantería fracasarán durante la segunda mitad del siglo XVII. Los proyectos de Güelda y de Barberá no llegarán a culminar con éxito, y durante gran parte del siglo XVIII, Valencia siguió contando tan sólo con su cíclicamente renovado embarcadero o muelle de madera.¹⁰

El renacer del comercio comenzaría a tener lugar tímidamente a finales del siglo XVII, y con ello se favorecía el alcanzar el status de puerto franco en 1679, ese mayor dinamismo económico se traducirá en una recuperación del agro valenciano, que dará nuevos bríos al comercio, y los productos típicos como los vinos, pasas y aguardientes experimentarán un notable desarrollo; en el caso de la industria sedera se pasarán de 2.500 telares en 1724 a 5.000 en 1784. Señalamos como noticia trascendente que el “naranja” empezará a cultivarse “industrialmente” en 1791 en Carcagente.¹¹

La Junta de Comercio y la Sociedad Económica de Amigos del País fueron instituciones que representaron un cambio de mentalidad, interviniendo a lo largo del siglo XVIII, en el proceso de adaptación a la nueva realidad económica de la burguesía y de la nobleza valenciana, promovieron diversas actividades, logrando notables avances en los sectores de agricultura, mecánica, química, náutica, botánica, etc.¹²

En el siglo XVIII se buscarán nuevos horizontes mercantiles con el apoyo regio, por ello, en 1786, se solicita al Rey por parte del Ayuntamiento tenga a bien habilitar el Grao para poder comerciar con las “Américas”, argumentando sobre la riqueza de su hinterland, “..., Valencia podría exportar, los Licores y Aceyte, los Tejidos de seda, anchos y estrechos, las medias, sintería, y otros artefactos

⁸ El tema se trata en A. Piles, *Historia de Cullera*, Valencia, 1972. Y F. Homblanch, *Historia de la Albufera*, Valencia, 1960.

⁹ El siglo XVII ha sido profusamente estudiado por J. Casey. Pueden citarse *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, 1983. Y “De Reino a provincia: de la Valencia foral a la absolutista (1609-1707)”, en *Historia del Pueblo Valenciano*, Levante, 1988.

¹⁰ Un resumen de los pormenores de estos proyectos puede verse en R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia...*, op. cit., “El Puerto de Valencia en el siglo XVII”, pp. 263-292.

¹¹ Ver C.O.C.I.N.V., Valencia *Cien años de vida corporativa, 1886-1986*, Valencia, C.O.C.I.N.V., 1986, capítulo: “Valencia, una tradición mercantil”, p. 20.

¹² R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia...*, op. cit., pp. 314-315.

de esta materia; los lienzos ordinarios para usos caseros, y enfandalage, los Paños finos de Lana, y Vayetones, el Papel de escribir de calidad no inferior al extranjero; la oza de excelente corte, firmeza, finura y dibujo...".¹³

El 15 de septiembre de 1791 se conseguiría la aprobación del permiso de tráfico con América, por lo que se inicia el despegue del puerto de Valencia y las pertinentes obras, pensadas ahora para el comercio ultramarino, serán diseñadas por el ingeniero de la Marina D. Manuel Mirallas, y aunque comienzan casi de manera inmediata, se verían interrumpidas por las guerras que suce-

den en aquel tiempo, por lo que las arenas acabarían aterrando este espacio, lo que junto al elevado coste de los trabajos, determinarán el largo período que media entre los proyectos y su definitiva conclusión.¹⁴

El progreso general permitiría trasvasar las dificultades que la construcción planteaba y será en la primera mitad del siglo XIX cuando se retomen otra vez las ansiadas obras, con la intervención de los nuevos técnicos especializados en ingeniería civil, –los ingenieros de caminos, canales y puertos–, y las nuevas dragas y máquinas movidas a vapor impulsarán la construcción del Grao.

La cronología de los acontecimientos irá configurando las etapas previas a la definitiva concreción del puerto. El gobierno central por R.O. de 9 de diciembre de 1846 estableció la competencia conjunta con la diputación para gestionar los trabajos, y tras unos años en los que se va perfilando la orientación de la financiación, se llega en enero de 1852 a la adjudicación de la licitación de las obras, en base al nuevo proyecto del ingeniero D. Juan Subercase, redactado definitivamente en 1856, que será la base del puerto valenciano que afrontará la revolución industrial.¹⁵

El impulso del proceso de mejora portuaria tendrá relación con la burguesía, que cada vez demanda en mayor medida unas instalaciones con las que agilizar el proceso de comercialización de los productos más típicos de la zona. Una valoración extraída de Memoria así lo atestigua:

“Según los antecedentes más antiguos que se han podido recoger, en el año 1850 varios industriales solicitaron y obtuvieron autorización de la Comandancia de Marina para establecer unos “caballetes” para el embarque de mercancías. Cuando esto ocurrió el Puerto puede decirse que no existía más que en embrión, y la iniciativa particular hubo de suplir la falta de muelles, de tinglados y de medio de embarque, instalando barracones y cubiertas provisionales para guarecer la mercancía y puntales movidos a mano para ayudar a embarcar las cajas en gabarras, de donde se transbordaba a los vapores que no podían atracar por no haber muelles.”¹⁶



El Puerto de Valencia en fase de construcción de sus primeras infraestructuras “modernas”. Autoridad Portuaria de Valencia.

¹³ Citado por R. del Moral Carro, *Pasado y futuro del Puerto de Valencia...*, op. cit., pp. 325-326. Para el estudio del comercio marítimo del siglo XVIII debe consultarse R. Franch Benavent, *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1986.

¹⁴ Una valoración oportuna de los proyectos en el Grao durante el siglo XVIII, y muy particularmente del suscrito por Mirallas, puede consultarse en A. Díaz, A. Pons y J. Serna, *La construcción del Puerto de Valencia...*, op. cit., pp. 42-57.

¹⁵ Las principales noticias referentes a este proyecto se plasman en J. Subercase, *Memoria descriptiva, presupuestos y pliegos de condiciones del proyecto de mejora del Puerto de Valencia y de su limpia*, Madrid, 1856.

¹⁶ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras desde el 1º de enero de 1933 hasta el 31 de diciembre de 1941*, Valencia, Editorial F. Doménech, 1942, p. 68.



El Puerto del Valencia en 1926, al fondo se observa el movimiento de buques y en primer plano pontona basculadora de 200 toneladas. Autoridad Portuaria de Valencia.

El proceso constructivo fue lento, hasta que la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 declara al Grao puerto de interés general de primer orden, de este modo la financiación correría a cargo del Estado. A partir de entonces las obras se intensificarán, en base a las modificaciones propuestas por D. Amado de Lázaro en 1884, terminándose en 1898, paradójicamente cuando se pierde el comercio colonial ultramarino, que es la circunstancia que más había influido en el nacimiento del Grao.

Hay que destacar que desechada su construcción en Cullera, preveía una dársena interior y el revestimiento de los dos muelles transversales, de

este modo sólo faltaría por revestir el muelle que enfrentaba con la bocana de la dársena, ya que la marejada que entraba durante los temporales era tan fuerte, que se debía dejar un paramento de escollera para absorberla.¹⁷

En 1898 el puerto tenía 2.103 metros de línea de atraque. Las actuaciones llevadas a efecto habían dejado una superficie de muelles en la dársena y transversales de 2.537 m², y unos calados de 7,5 metros en la dársena y 8 metros en el antepuerto y canal de entrada. Ese mismo año, por Real Orden de 20 de octubre de 1896, quedaría aprobado el proyecto de "*Diques exteriores para el ensanche y mejora del puerto*", redactado por el entonces ingeniero director de la Junta del Puerto, D. Manuel Maese de la Peña.

Las principales exportaciones en este tiempo serán las naranjas, las pasas y el arroz, le siguen en interés los vinos y los cacahuetes, que participan de un comercio exterior que es tradicional en la zona. Y en cuanto al cabotaje es el arroz el producto que copa mayoritariamente el tráfico, junto a los vinos, aguardientes y las alubias representan las mercancías que tienen un movimiento más significado, actuando como centro canalizador del comercio de cabotaje en el mediterráneo.¹⁸

El puerto de Valencia ha sido durante siglos una obra de difícil consecución y mantenimiento, como lo prueba la valoración que se recoge a principios del siglo XX en la Memoria editada en 1903:

"Muchas é importantes han sido las vicisitudes que han experimentado las obras durante el último trienio. Al comenzar el año 1900, los trabajos de los diques exteriores conducíanse con la mayor actividad; en el mes de Febrero se colocaron los primeros bloques en la superestructura del dique del Norte, y cuando el curso normal de la Contrata hacía presumir el éxito más lisonjero, vino el temporal de Febrero de 1901 á determinar, primero la suspensión parcial de las obras, y á ser causa, más tarde, de su paralización total, planteando un difícil problema técnico y económico que, por desgracia, aun no ha tenido solución satisfactoria... Hoy, rescindida la contrata que tan funesta fue para los intereses públicos, y reparado el material de limpia, no sólo se ha conjurado el conflicto, sino

¹⁷ Los pormenores de los trabajos llevados a cabo en el puerto pueden verse en las Memorias que se editan en esos años, citamos J.O.P.V., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras del indicado Puerto, durante el ejercicio del año económico de 1882-1883*, Valencia, 1884. Y así sucesivamente en el resto de las Memorias que son muy prolijas en estos detalles.

¹⁸ Noticias referidas a la información dada en el periódico *Provincias* en 1867 y plasmadas en A. Díaz, A. Pons y J. Serna, *La construcción del Puerto de Valencia...*, op. cit., p. 115/122.

que, al terminar el año 1902, se dispone en la dársena y antepuerto de profundidades muy superiores á las que se habían venido obteniendo desde el año 1852".¹⁹

El siglo XX se inicia con mejores perspectivas, a pesar de las dificultades para que Valencia gozara de un puerto en consonancia con el relieve que como ciudad ya detentaba, y las obras de los diques Norte, Este, Sur y Oeste van configurando un espacio marítimo mucho mejor preparado para el tráfico.²⁰

Las visitas regias que tienen lugar en la primera década, van a dejar de manifiesto el trascendente papel que juega el recinto portuario en la economía valenciana. Así pues, S.A. la Infanta Isabel recorrería las obras llevadas a cabo en el puerto el 29 de julio de 1907, y dos años más tarde, tanto SS. AA. los Infantes D. Fernando como Dña María Teresa, acudirían con S.M. el Rey a la inauguración de la Exposición Regional. También viajaría a la ciudad con motivo de la clausura de la Exposición Nacional de 1910.²¹

En estos años se atiende al desvío de la desembocadura del río Turia y se procede a una labor de dragado imprescindible para el desarrollo de la actividad, aunque de nuevo la mayor parte de los trabajos quedaron suspendidos, bien por motivos técnicos, económicos e incluso políticos. En la Memoria fechada en 1924 se refieren todo tipo de detalles, aportando fotografías que ilustran el avance de los trabajos y los medios utilizados, se comentan las remodelaciones que deben efectuarse y se enuncian las causas de la paralización de las obras:



Embarque de naranjas en barcazas mediante grúas manuales en el Puerto de Valencia en la década de los años veinte en el siglo XX. Colección José Huguet. Biblioteca Valenciana.

“La guerra, la resistencia del contratista a desarrollar más actividad, sufriendo grandes pérdidas por la elevación de precios de jornales y materiales, el haber quedado inútiles las dragas “España” y “Valencia”.²²

Los expedientes informados por la dirección facultativa en los años treinta son orientativos de la evolución del puerto, por ello, destacamos que desde 1910 y bajo la dirección del ingeniero D. José María Fuster se construyeron varios tinglados, rodeándose el recinto con la verja de cierre, procediéndose a instalar alumbrado en los muelles, mejorándose las vías de acceso a la rada, con el ensanche de la carretera existente en la margen derecha del Turia y la construcción de un nuevo puente en el poblado cercano de Nazaret.²³

¹⁹ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1900, 1901, 1902*, Valencia, Establecimiento tipográfico Domenech, 1903, pp. 3-4.

²⁰ Una relación pormenorizada de las obras desde 1900 a 1941 puede verse en J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia...*, mem. cit., 1942. En concreto, consultar “Breve Reseña de las obras más importantes ejecutadas en el puerto de Valencia desde 1900 a 1941”, pp. 97-143.

²¹ Ver J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1903-1911*, Valencia, Tipografía moderna Gimeno, 1912, pp. 494-496.

²² J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1916 a 1923*, Valencia, Establecimiento tipográfico Domenech, 1924, pp. 3-5.

²³ Ver la Memoria editada en 1931, y concretamente los expedientes mencionados. J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras años 1929 y 1930*, Valencia, 1931, pp. 95-100.



Vista de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y las instalaciones del Puerto de Sagunto en 1928.



Muelle y tinglados del Puerto de Gandía en 1930.
Colección Juan Ferrer.

La Exposición Ibero-Americana de Sevilla concedería un diploma, premiando a la Junta de Obras por las maquetas mostradas, una de ellas simbolizaba la Cabria construida por los Astilleros de la Unión Naval de Levante, encontrándose recogidas en la exposición bajo un gran letrero de azulejos de Manises, industria característica de la comarca, que sería utilizada para otorgar a esta presentación la majestuosidad necesaria.²⁴

El gran relieve que iba adquiriendo el puerto se puede observar si repasamos las efemérides que revelan los anales de su historia, y de este modo, en las Memorias se hace partícipe de la “Revista Naval”, que se celebraría al terminar las grandes maniobras de la Escuadra Española en el Levante Español, teniendo como escenario la entrada del puerto, no siendo ésta la única vez que la Armada mostrara sus buques en el Grao.²⁵

Además, desde el punto de vista de las instalaciones, en 1931 quedarían definitivamente concluidas la mayor parte de las obras, propuestas en el segundo proyecto que realizó en 1921 el ingeniero D. Manuel Maese, que era una adaptación del llevado a cabo por él mismo en 1896. Tras la Guerra Civil se tendría que atender a los problemas derivados de la contienda, y sería D. Justo Vilar quien dirigiría la Junta de Obras del Puerto en este tiempo, siendo el encargado de reconstruir los desperfectos ocasionados en la zona de servicio.

Las Memorias van informando de las actividades desarrolladas en los astilleros, ofreciendo estas noticias:

“En el año 1930 se botaron: Un remolcador “Ángeles Comes”, con máquinas de vapor de 450 HP para la Sociedad de Prácticos del puerto de Valencia, dos moto-buques de 2.300 toneladas de desplazamiento cada uno, para la Compañía Trasmediterránea, bautizados con los nombres “Infante D. Juan” e “Infante D. Gonzalo”, quedando en grada para botarlo en 1931 un gran buque-tanque de petróleo, de 8.000 toneladas de desplazamiento para la CAMPSA arrendataria del Monopolio de petróleos”.²⁶

²⁴ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1931, pp. 39-40.

²⁵ Ver J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1931, pp. 87-90.

²⁶ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1931, pp. 90-91.



Emblema comercial de naranjas en el que se escenifica el tráfico marítimo, mencionándose los Puertos de Ámsterdam y Róterdam.

En los siguientes años se acometería la redacción de un proyecto reformado, cuyo principal objetivo fue el aumento del ancho del espigón de 110 a 150 metros, los trabajos quedaron totalmente terminados en 1953, y un año más tarde se concluiría la construcción del muelle del Turia, de 267 metros de longitud, 120 metros de ancho y 9 metros de calado.

El progresivo alza de los tráficos caracterizaría la década de los años sesenta, por lo que tendría que atenderse a estas necesidades, ya que los espacios destinados a depósito se encontraban saturados. A partir de 1969 se entra en una nueva fase afectándose el muelle Sur. Debe destacarse el interés por las formas de transporte más novedosas, que incidirán en la proyección de un área para contenedores en la prolongación del muelle de Levante, obras que se concluyeron respectivamente en 1973 y 1979, y que supondrían auténticas mejoras, con calados de hasta 14 metros. El resto de los muelles siguieron la trayectoria marcada por el proyecto que Llovera presentó a finales del siglo XIX, construyéndose los diques en línea perpendicular a la costa.

Las últimas décadas han supuesto para el puerto de Valencia un avance notable, el propio Ministerio de Obras Públicas había ampliado la zona del servicio hasta el nuevo cauce del río Turia, esta se llevaría a cabo después de la riada de 1957, de tal modo, que en la zona comprendida entre los cauces antiguo y el nuevo, se procedería a la ejecución de una de las mayores obras acometidas en su historia, la dársena Sur.

El puerto de Valencia gracias a su situación geoestratégica, aspira a convertirse en los próximos años en el centro internacional del transporte marítimo, tanto continental como mediterráneo, para España, el sur de Europa y el norte de África. Las grandes líneas de actuación que buscan la consecución de estos objetivos, se centran en proyectos que abarcan múltiples aspectos, como la dotación de las infraestructuras que se adapten a las características y al tamaño de los buques hoy en día; bajo esta orientación se ha concluido la primera etapa de la ampliación Sur, recibiendo el muelle el nombre de S.A.R. el Príncipe Felipe, contando con su presencia en la inauguración que tendría lugar en Marzo de 1999.

La elevada cuantía de las obras ha conjugado los fondos públicos y privados, con grandes logros como las 100 hectáreas ganadas al mar, y los 1.500 nuevos metros de línea de atraque de 16 metros de calado, destinados a albergar la nueva Terminal Pública de Contenedores. Por otra parte, en cuanto a la concentración de mercancías, debe mencionarse la Zona de Actividades Logísticas, ubicada junto a la



Tarjeta postal en la que se refleja la producción naranjera de España en 1950 y datos de tráfico exterior alusivos a Valencia. Archivo de J. Huguet, Valencia.



Terminal de Contenedores en la Prolongación del Muelle de Levante en 1974. Autoridad Portuaria de Valencia.

nueva terminal de contenedores, que se erige en el nuevo centro de gravedad del puerto de Valencia, con conexión directa a la red intermodal europea, convirtiéndose en polo de atracción para constituir la plataforma de almacenamiento y distribución para la Península Ibérica y penetración en el resto de Europa.²⁷

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Valencia gestiona de manera coordinada los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, por Real Decreto 2.100/1985 de 23 de octubre. Las líneas de actuación que se desarrollan en estos recintos pueden matizarse, a fin de que constituyan el enlace entre la historia y el análisis de los datos que se han elaborado, permitiendo trazar la evolución del conjunto de puertos que hoy conforman el Puerto Autónomo.

El puerto de *Sagunto* se encuentra ubicado en la proximidad al puerto de Valencia, pues sólo los separan unos 18 Km. La importancia de su tráfico muestra una tendencia creciente, liderado por los productos siderúrgicos, que alcanzan el 65% del total del movimiento portuario, seguido a distancia por otros tráficos “clásicos” como los materiales de construcción, abonos, maderas y otras mercancías de carácter perecederas.

La trayectoria de crecimiento de este núcleo es firme y se apoya en una política que pretende consolidar su posición, realizando inversiones que abrirán un horizonte comercial de gran interés, dejando patente la capacidad para captar tráficos de grandes empresas en la zona, que encuentran esta vía natural de proveerse de los bienes necesarios, para el desarrollo de sus funciones industriales y mercantiles.

El puerto de *Gandía* se encuentra situado a 65 Km al Sur de Valencia, y aproximadamente a unos 110 Km al Norte de la ciudad de Alicante. Las circunstancias principales de sus tráficos se refieren a la especialización, que actualmente desempeña en la manipulación de productos forestales, como el papel en todas sus presentaciones y la paquetería de madera de importación. De igual modo, señalamos que atiende al desarrollo de otros elementos como los productos siderúrgicos, mármoles, automóviles, cítricos, maquinaria, etc., dando cobertura a las industrias en la zona de su *hinterland*.²⁸

El espectacular desarrollo de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, liderados por el propio puerto valenciano, responde a una adaptación a las nuevas tecnologías del transporte, que en cifras se traduce en un crecimiento de un 360% en el tráfico de contenedores, logrando así alcanzar un alto grado de especialización mediante los procesos más modernizados. Y en cuanto al puerto de Sagunto referir las buenas perspectivas que se abren, con la futura implantación de una planta de regasificación, que permitirá duplicar su tráfico actual, sin menospreciar la función que debe cumplir el de Gandía, muy concentrado en el sector del papel y madera.²⁹

El potencial del *hinterland* que disfrutan estos recintos portuarios constituye su mejor reto de futuro, sirviéndolo y a su vez creciendo en base a las funciones primordiales que deben cumplir, para seguir evolucionando dentro del conjunto del sistema de puertos en España.

²⁷ Ver Memorias de los últimos años.

²⁸ Los rasgos expuestos han sido facilitados por el Puerto Autónomo de Valencia.

²⁹ Valoraciones efectuadas en base a la información tomada de J. Ronda, “Valencia. Tendencia alcista”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *en Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 154-157.

5.3.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³⁰

El estudio del puerto de Valencia ha dispuesto de Memorias alusivas a la evolución de sus instalaciones, de cuyo “estado y progreso” dan fe cada una de las publicaciones que se editan. La primera referencia data de 1862, y sus contenidos no aportan nada sustancial respecto a la orientación que se persigue, que es la de descubrir sus claves comerciales, sin embargo, la Memoria fechada en 1903, comprensiva de los tres primeros años del siglo XX, sí que relaciona datos relativos al tráfico desde 1877 hasta la fecha de publicación, así como detalles que explican la coyuntura mercantil.

Muy ilustrativa resulta la Memoria que abarca desde 1903 hasta 1911. Su gran amplitud no deja ningún asunto sin tratar, son algo más de quinientas páginas dejando al descubierto las obras exteriores e interiores, así como el apartado de conservación, explotación y gestión de la Junta de Obras. El capítulo V muestra los principales productos que salen y entran del puerto, describiendo desde 1877 el detalle por cabotaje y los valores que definen las importaciones y las exportaciones. Los datos de principales productos desde 1903 y hasta 1915 se trazarán gracias a la información que aportan las Memorias de principios del siglo XX.

El movimiento de mercancías puede ampliarse con el documento que contempla el período 1916 a 1923, en el que se completan las series ya presentadas, a excepción de los registros correspondientes a principales productos. En este caso se anexionan fotografías y el “*Proyecto del trozo segundo del muelle de levante*”, lo que permite profundizar en el análisis de la construcción portuaria. Una interesante relación de productos se puede recoger en la Memoria de 1924-1925.

La crisis del 29 se vislumbra en el documento que abarca el tránsito entre ambas décadas, es más reducida y muestra un menor detalle que las precedentes. Los años posteriores a la Guerra Civil y el movimiento de mercancías en el transcurso de la 2ª Guerra Mundial, pueden estudiarse en un compendio que se presenta para este tiempo, con matices interesantes de los principales acontecimientos que tienen lugar, proceso que debe seguirse con la Memoria que plasma una difícil etapa de la historia de España, la que se encuentra situada entre 1933 y 1941. En cuanto al resto de indicadores utilizados buques, pasajeros y pesca, señalar que se analiza en base a los registros que se disponen, exhaustivos aunque incompletos para los buques y bastante reducidos en los otros apartados.

La última parte del siglo XX ha dispuesto de cifras que se toman de los archivos de Puertos del Estado. Y en todo momento se ha utilizado el material publicado, en la medida que ayuda al esclarecimiento del pasado comercial, de los puertos que hoy constituyen la Autoridad Portuaria de Valencia.

5.3.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1877-2000)

El tonelaje que se mueve en el puerto puede conocerse de manera continuada desde 1877 hasta la conclusión del siglo XX, para ello se ha elaborado el cuadro 1.1 y los gráficos 1A y 1B. Trasladaremos los matices inherentes al tráfico en sus componentes principales, en cabotaje y en exterior, para la etapa que ha podido averiguarse esta información, entre 1877 y 1945, dándole traslado al cuadro 1.2 y dejando constancia en el gráfico 2.

La Memoria que se fecha en 1903 permite matizar el tráfico desarrollado en las décadas finales del siglo XIX. Alude a la subida del movimiento de mercancías, y expresa la incidencia que tendrá la repentina elevación de los derechos del vino en las aduanas francesas entre 1892 y 1893, pero las oscilaciones que se observan son ligeras, alcanzando un máximo a finales de la década de los años veinte. ³¹

³⁰ Agradecemos a la Autoridad Portuaria el interés por hacernos llegar la información guardada en sus archivos, lo que ha permitido analizar en profundidad al Puerto de Valencia. Especialmente, la colaboración de D. Fernando Ramos ha resultado básica en el proceso de la investigación. De igual modo, queremos hacer extensivo este agradecimiento a los responsables de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.

³¹ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia...*, mem. cit., 1903, p. 132.

A comienzos del siglo XX se asiste a un proceso expansivo del sector agrario, que impulsó el crecimiento y que colaboraría a la consolidación de determinadas actividades industriales ligadas al negocio agrícola, tales como la construcción de maquinaria, la papelera y la maderera.

Una valoración comercial de los años cuarenta permite analizar la situación del tráfico en estos momentos críticos, donde tras el cese de las hostilidades que se derivan de la 2ª Guerra Mundial, comienza a advertirse una recuperación, sobre todo del importante capítulo naranjero, y aunque no se aprecia con nitidez esa subida de un millón de cajas, que salen por el puerto en 1945, lo cierto es que la vuelta a la normalidad va dejándose sentir; y los datos que reflejan esa recuperación no son más abultados, como señalan las crónicas de la época, debido a la merma de las importaciones de trigo y otras mercancías extranjeras.³²

El nivel de movimiento computado en los años veinte, no se vuelve a alcanzar hasta finales de los años cincuenta, momento a partir del cual crece, haciéndose más ostensible desde la década de los ochenta. Hacemos hincapié que en 1984 se constata la existencia de unas 280 líneas marítimas regulares operando en el puerto, tónica que se acentúa en los noventa y de forma muy especial en los últimos años. A este hecho contribuye de forma primordial el establecimiento en 1969 de las primeras líneas de contenedores, en 1970 del tráfico Ro-Ro y en 1971 del tráfico LASH, y en último término debe señalarse la entrada en funcionamiento de la dársena ampliación Sur, en la que se ubica la nueva terminal de contenedores.

El período analizado muestra una cierta similitud en el volumen de mercancías cargadas y descargadas, eso sí, siempre dentro del predominio de estas últimas, lo que pone de manifiesto que el movimiento de mercancías tiene un importante efecto redistributivo.

Los registros relativos al tráfico de cabotaje y exterior se presentan para un largo período, circunscrito a 1877 y 1945, observándose en el cuadro 1.2 y en el gráfico 2, el mayor peso específico que ha tenido el tráfico exterior sobre el cabotaje, los descensos generalizados en los años de la 2ª Guerra Mundial y alguna que otra caída de la exportación, como la ocurrida en el bienio 1922-23.

En general, puede afirmarse que el monto total del tráfico se mantiene, a excepción de la coyuntura bélica, aunque se muestra con algunas oscilaciones tanto en el movimiento por cabotaje o en exterior, compensándose a veces la caída de uno con el otro. En los primeros años del siglo XX la Memoria informa respecto del comercio de cabotaje, que Valencia ocupa en el primer decenio de “este siglo” el segundo lugar después de Barcelona, dejando de relieve esa singularidad del tráfico en este puerto.³³

5.3.3.1. Principales productos y clase de navegación (1903/1941)

Es propósito de esta investigación extraer las noticias de las Memorias que permitan trazar la semblanza comercial, por ello, se han elaborado los cuadros y gráficos que definen los rasgos de los intercambios que tienen lugar.

El tráfico de principales productos sólo podrá conocerse para ciertos períodos de tiempo, si bien, antes de comentar las singularidades que pueden observarse en el cuadro 2.1 y en los gráficos 3.1 y 3.2, correspondientes a la etapa 1903-1915, señalar algunas matizaciones de los grupos que se han conformado.

La metodología que se ha seguido supone tener presente varias cuestiones:

1. Se han considerado las partidas cuando alcancen el millón de kilogramos en algún instante del tiempo que abarca la serie.
2. Se ha efectuado un seguimiento a los productos, de tal modo, que cuando en algún corte temporal no se llega a la cantidad establecida, a pesar de ello se deja constancia expresa.
3. Las agrupaciones que trasladamos directamente de Memorias son todas las que figuran con denominación en plural como por ejemplo “abonos”, o las que se componen de varias parti-

³² Estas noticias se encuentran recogidas en J.O.P.V., *Memoria Puerto de Valencia*, 1945, p. 1.

³³ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia...*, mem. cit., 1912, p. 442.

das como “aceites y grasas” o “hierro y acero”, entre otras, en ellas no expresamos la composición de la agrupación, simplemente porque no puede conocerse.

Los grupos planteados son los que se mencionan a continuación:

- *Carbones*: que se encuentra determinado por el “carbón mineral”, pues el otro epígrafe el “carbón vegetal” es prácticamente irrelevante a nivel general.
- *Coloniales, conservas y bacalao*: es una agrupación mixta en el que participan las partidas señaladas en el título y “salazón”. Tanto el “bacalao” como “salazón” tienen un peso relevante, si bien, cuando la cifra que aporta el grupo sube, la mayor parte de las veces es por el gran peso que ostenta el apartado “coloniales y conservas”.
- *Frutas y hortalizas*: representa una de las claves de la economía valenciana, traslada tanto frutas como hortalizas anexionándose las llamadas “frutas secas”. Casi en su totalidad responde al apartado de “frutas y hortalizas”, sin que podamos conocer que peso específico gozan cada una de las partes de este último epígrafe.
- *Loza y azulejos*: es una agrupación en la que se tienen en cuenta los apartados “losetas y adoquines” y “loza y azulejos”. La preponderancia de este último es indiscutible.
- *Maderas*: se recogen bajo esta denominación los apartados que tienen relación con esta mercancía sin elaborar, que en el caso que nos ocupa se resume en las mencionadas “maderas” y en “cortezas”. El peso global de la partida recae en el producto que otorga nombre al epígrafe.
- *Melaza y miel*: es un grupo que suma ambos componentes, la melaza que es un producto de entrada y la miel que lo es de salida, con una mayor presencia de melazas en la agrupación.
- *Vinos y bebidas*: presenta todos los elementos que son bebidas a excepción del té y el café. Las partidas que forman parte son la “cerveza”, de reducido peso relativo y el “alcohol”, si bien, quien determina el monto total del grupo son los vinos.
- *Tejidos y trapos*: se compone de ambos productos, y goza de un mayor interés comercial la partida “tejidos”.

En relación a los datos destacar que las entradas más significativas de mercancías se corresponden con materias primas, carbón, abonos y maderas, estando el resto en unos niveles muy inferiores. En el apartado de salidas son las “frutas y hortalizas”, seguidas a mucha distancia por los vinos, las que polarizan esta modalidad de tráfico, lo que evidencia la ya mencionada fuerte presencia de la agricultura de la zona y el poco bagaje industrial existente en aquel tiempo.

Traemos a colación la valoración de la Memoria de la que principalmente se han tomado los datos, que transcribimos por su gran precisión y porque singulariza el tráfico que tiene lugar preferentemente en el puerto de Valencia en aquellos años, circunstancia que puede extrapolarse a grandes líneas en las siguientes décadas, aunque no se halla dispuesto de unos registros tan detallados, salvo para algunos años muy concretos. Se dice lo siguiente:

“A partir de 1877 se ha cuadruplicado el tonelaje de carga y descarga, observándose tendencia continuada al alza, pues las pequeñas oscilaciones que se notan en determinados años obedecen a fortuitas razones de momento, y lejos de causar estado son pronto subsanadas. Reuniendo los datos publicados por la Oficina de Recaudación de arbitrios para las obras referentes al movimiento de mercancías durante los años 1903 á 1911, inclusive, he formado el estado del tonelaje despachado... Como se verá, ocupan lugar preferente en la exportación los productos del país (arroz, naranja, cebolla, cacahuet, etc.), que absorben por sí solos casi la mitad del tonelaje despachado, la importación, por su parte, comprende cuatro grandes grupos de mercancías: abonos, cereales, carbón y maderas. En lo primero no se registran aumentos, antes bien, el demérito de los vinos ha influido notablemente en el equilibrio, por el contrario, la importación sigue un decidido y considerable avance, como lo prueba el hecho de que los carbones, por sí solos, han proporcio-

nado ya casi el mismo contingente de ingresos que la naranja. Obedece esto á dos causas: 1ª, al establecimiento de la línea férrea de Calatayud á Valencia, pues los combustibles para el reino de Aragón se transportan hoy con notable economía por dicha línea, que evita los largos recorridos antes indispensables, y 2ª, á la utilización de las vías férreas sobre los muelles, que permite se descarguen en Valencia los carbones que consume la Compañía del Norte en esta región”.³⁴

El seguimiento comercial se apoya en el estudio del año económico 1924-1925, que presenta la Memoria editada en el último año referenciado, y que aporta una minuciosidad que ilustra profundamente las transacciones efectuadas a través del puerto, gracias a cuya información se ha trazado el cuadro 2.2.

Metodológicamente deben hacerse algunas precisiones relativas a la presentación de la serie, que en cualquier caso contempla las agrupaciones de manera semejante a como ya se efectuara para el cuadro 2.1; por ello, solo haremos alusión a aquellas cuestiones de grupo, que difieran de las especificaciones ya realizadas para la etapa 1903-1915.

Los criterios básicos son idénticos, por tanto, se recogen las partidas de más de un millón de kilogramos, atendiendo a la clase de navegación de manera global. Las agrupaciones de elementos que figuran en las estadísticas originales en plural y no maticemos, es porque tampoco conocemos las partidas que lo integran, tal es el caso de los abonos, “aceites y grasas”, etc.

Los grupos que se han elaborado con algún matiz que los diferencia de la etapa anterior son:

- *Coloniales, conservas y bacalao*: depende de la clase de navegación el peso de cada uno de estos epígrafes. En los cabotajes son “los coloniales” los apartados más destacados y en el exterior el peso total corresponde a las conservas si se refiere a las exportaciones, mientras que en las importaciones recoge un 50% de cada una de las partes que compone el grupo, por un lado el “bacalao” y por otro “coloniales y conservas”, que se presenta en este subapartado de manera agrupada.
- *Maderas, papel y pasta*: es un grupo que aporta estos componentes en la serie original, aunque también define separadamente las “maderas” en la estadística de base. La especificación de éstas últimas dan solidez al grupo, señalando uno de los tráficos más relevantes.
- *Minerales y plomo*: fundamentalmente el peso en el grupo son los “minerales”.
- *Vinos y bebidas*: es un grupo muy fuerte en el cómputo general, con una referencia básica que es la de los “vinos”.

El cuadro 2.2 va a recoger la semblanza comercial del puerto de Valencia, advirtiéndose una cierta continuidad de los tráficos más característicos ya observados, las entradas superan con creces a las salidas, y las importaciones llegan a ser básicas en algunos productos claves para la huerta valenciana, como son los abonos, partida que aglutina alrededor del 25% del conjunto de importaciones. La semblanza de las entradas del exterior se ciñe también a los carbones y a las maderas, ambas nutren a la industria local, y en este último caso facilitan la materia prima para un sector, el del mueble, que ha disfrutado de una gran tradición mercantil.

Las exportaciones se componen de varios productos típicos como las frutas, el arroz y los vinos. La Cámara de Comercio señalaría el interés por velar tan sensible parte del comercio tradicional de Valencia, por ello, se citan ciertos acontecimientos relevantes a nivel del Estado, como *La Conferencia Nacional Naranjera*, celebrada en Madrid en 1926 bajo la presidencia del Rey Alfonso XIII, en el que se debatieron sus principales problemas, y en 1927 se organizó *La Conferencia Nacional Arroceras*, a fin de estudiar las dificultades de un sector, que se estima es vital para la economía española.³⁵

³⁴ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia...*, mem., cit., 1912, p. 430.

³⁵ C.O.C.I.N.V., *Valencia Cien años de vida corporativa...*, op. cit, p. 31.

En el cabotaje son significativos los productos que ya se han mencionado en la importación, aunque ahora presentan un peso específico diferente, por ello, si atendemos a las mercancías descargadas deben destacarse los carbones, pues representan casi el 50% del total de las entradas del cabotaje, acompañados de otras partidas que ya eran relevantes como los “hierros y aceros”, las maderas y el grupo de papel, las “cales y cementos”, etc. El cabotaje de salida sigue concentrado en torno a lo que son los grandes referentes del tráfico en Valencia, el arroz, las naranjas, que figuran inmersas en el grupo de “frutas” porque así se presentan en las estadísticas originales, y el grupo de vinos que nutre al resto del territorio nacional, como era característico desde tiempo atrás.

El tercer corte en el tiempo para el que se ha dispuesto de datos es el bienio 1929-1930, al que se le anexiona los años 1932 y 1941, elaborándose unos gráficos ilustrativos de esta coyuntura, donde se trasladan los principales productos, si bien, como se observa en los mismos gráficos 4.1 y 4.2, la información es mucho menos exhaustiva. Sigue reflejando un apartado de productos descargados que de forma primordial son materias primas, carbón, maderas, abonos, y en cuanto a las mercancías cargadas predominarán los productos agrícolas, como ha sido tradicional en las salidas por el puerto de Valencia.

Las dificultades que se derivarán de la Guerra Civil se dejan sentir, y aunque para esos años no se ha podido cuantificar ampliamente, las noticias recogidas en Memoria permiten aproximarnos a la realidad del momento. En el documento que informa de los principales acontecimientos que suceden en el puerto en 1939 se remite lo siguiente:

“... era indispensable realizar diligentemente, el embarque de aquellas mercancías que habían de exportarse, como la naranja que aún quedaba en los árboles, la patata, conservas... y a ésta imperiosa necesidad consagró la Junta sus gestiones y afanes, lográndose obtener la exportación rápida, y con ello las divisas consiguientes, de 809.100 cajas de naranjas, 8.392 toneladas de patatas, 4.300 toneladas de conservas y otras mercancías de carácter general, aparte de las del tráfico de cabotaje; así como pudieron realizarse con las mayores facilidades posibles, los desembarcos tan necesarios de distintos productos que habían de remediar las amplias necesidades de una región hambrienta y exhausta, condenada durante treinta y tres meses a una situación anárquica y desoladora. Pudiendo asegurarse que la contracción del tráfico ha sido motivada por razones ajenas al puerto”.³⁶

5.3.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El tráfico exterior de mercancías en las tres últimas décadas y la parte que corresponde a la importación y a la exportación, se ha especificado en los gráficos 5.1 y 5.2 a 9.1 y 9.2. A simple vista se observa la diversidad de productos que son objeto de comercio en régimen exterior, aunque una parte sustancial no son cuantitativamente muy relevantes.

Las referencias de los temas que preferentemente salen a relucir en la Cámara de Comercio de Valencia, en la década de los años sesenta, ofrecen pistas acerca de las características del tráfico exterior, por ello se presenta como testimonio de la singularidad del movimiento que tiene lugar en el puerto: “Se ocupa la Cámara de interesar la desgravación fiscal a favor de las exportaciones de azulejos, y aumento del tipo aplicable a la exportación de caracoles frescos, abanicos, arroz, conservas y envases; interviene en las dificultades aduaneras surgidas para la exportación de abanicos y otras mercancías en régimen de pequeños paquetes, interesa la liberalización de productos básicos para la fabricación de azulejos y cerámicas; se ocupa de la reducción de los derechos de expedición de certificaciones sanitarias y aduaneras para la exportación de miel...”.³⁷

³⁶ J.O.P.V., *Memoria*, (documento mecanografiado), Valencia, 1939, pp. 2-3.

³⁷ C.O.C.I.N.V., Valencia *Cien años de vida corporativa...*, op. cit., p. 65.

En las importaciones destacar que progresivamente el apartado de “cereales y sus harinas” irá perdiendo interés relativo frente a otras mercancías que entran del exterior, como el “carbón y coque de petróleo”, “maderas y corcho” y los “productos siderúrgicos”, que van a constituirse en los grupos de mayor significación en esta modalidad de tráfico. Transacciones mercantiles que presentan el ya mencionado rasgo de propensión a la diversificación, puesto que en el último quinquenio sólo los productos siderúrgicos superan el 10%, reflejando una necesidad de materias primas, para su posterior elaboración de productos con un importante nivel de aprecio.

En cuanto a las salidas del tráfico exterior, pondremos de manifiesto como hasta la década de los años noventa han sido los “cementos y clinker” el apartado más destacado, junto al “vino, bebidas, alcoholes y derivados” así como los “materiales de construcción”, que serán básicos en la última década junto a los “cereales y sus harinas”.

5.3.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1891/2000)

El movimiento de buques se traslada en varios cuadros, atendiendo a las formas en las que se presenta la información. En primer lugar, en el período 1900-1921, cuadro 3.1, se expresará el número de buques que arribaban al puerto atendiendo a su cualidad de vapor y vela, así como su distinción por nacional y extranjero, señalando el indicador de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) para cada uno de los capítulos. A continuación se presentan datos globales del número de buques, distinguiendo entre vapores y veleros, entre 1922 y 1941, cuadro 3.2. Y finalmente, se reconoce en el cuadro 3.3 el indicador “buque” para todo el siglo XX, aludiendo a su evolución en términos numéricos, así como las T.R.B., dejando al descubierto las otras referencias que se utilizan, la Carga Media del Buque (C.M.B.) y el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.), que a su vez se plasman en los gráficos 10 y 11.

Una primera aproximación a los datos permite su interpretación en base a los matices que aportan las propias Memorias de principios del siglo XX, expresando que el movimiento de buques se verá beneficiado por la labor de dragado, que se efectúa precisamente para no perder opciones de tráfico...

“... por ello se ha conseguido que los grandes trasatlánticos volviesen á hacer escala en nuestro Puerto. El primero que la reanudó, en 7 de Noviembre de 1901, fue el vapor Reina María Cristina, á cuya entrada en la dársena contribuyó personalmente la Dirección facultativa, garantizando la posibilidad del ingreso”.³⁸

Estas referencias se repetirán con el transcurso de los años, pues el puerto de Valencia se ha visto abocado a intervenir en la naturaleza para frenar los aterramientos. El predominio de la navegación a vapor sobre la vela es constatable, así como el mayor número de buques de bandera nacional respecto a la extranjera, percibiéndose el incremento de la navegación a vela en los años que el mundo vive la 1ª Guerra Mundial. Y en lo que respecta al número de Toneladas de Registro Bruto, estas se corresponden con la que otorgan los buques a vapor, ya que la navegación a vela tiene poco peso específico en este total.

El cuadro 3.2 presenta la trayectoria de la navegación a vapor y a vela, y lo hace en un número de años que deja traslucir, que sigue existiendo un volumen de tráfico que utiliza la vela para efectuar las operaciones. Hay que tener en cuenta, que si obviamos los momentos de crisis derivados de la Guerra Civil, aún así, se constata que aunque el vapor tiene un peso mayor, todavía la navegación a vela no ha desaparecido.

A nivel general, se ha recogido en el cuadro 3.3 para el período de tiempo 1891/2000, el movimiento de buques mercantes y sus variables más significativas, con ciertas lagunas informativas, pues en cuanto al número no se disponen de datos entre 1945 y 1958 y desde el punto de vista de las T.R.B. desde 1922 hasta 1958.

³⁸ J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras Puerto de Valencia...*, mem. cit., 1903, pp. 120-121.

La observación del cuadro 3.3 permite constatar en cuanto al número, la subida continua y constante desde la década de los años sesenta, hasta situarse en los últimos años en aproximadamente el doble de los existentes al principio de la mencionada fecha, sin embargo, por lo que respecta a las T.R.B. su crecimiento ha sido mucho mayor, puesto que en el mismo período se ha pasado de algo más de cinco millones, a superar los setenta millones de T.R.B. a finales del siglo XX.

Los gráficos 9 y 10 traen a colación la tendencia que sigue el T.M.B. y la C.M.B. En el caso del T.M.B. se producen dos cambios significativos, uno a mitad de la década de los setenta y otro en los últimos años, incidiendo también en la C.M.B., aunque es un proceso que experimentan ambos indicadores pero no en la misma medida; de alguna manera muestran la progresión del tamaño de los buques en la navegación marítima internacional.

La evolución que se perfila a la conclusión del estudio tiene una circunstancia que lo delimita, la de ser uno de los que más carga propia ofrece a las líneas interoceánicas y eso es esencial para la competitividad, ya que el comercio exterior supone un volumen considerable en la actividad económica de la Comunidad Autónoma Valenciana, de ahí la importancia económica que tiene para su *hinterland* el no perder la condición de *Puerto Interoceánico*.³⁹

5.3.5. PASAJEROS (1947-1961)

La serie de pasajeros se presenta en el cuadro 4 para el período comprendido entre 1947 y 1961, reflejando una evolución de una variable, que expresa un crecimiento paulatino, que en la siguiente etapa, observada en el último epígrafe de este análisis, se consolidará plenamente.

Es un tráfico que permite las comunicaciones entre las Islas Baleares y el resto de la Nación, que utiliza el puerto de Valencia como elemento de contacto y que es vital para las interrelaciones entre los distintos territorios que conforman la Península Ibérica.

5.3.6. PESCA (1939-1961)

Las Memorias aportan la semblanza del sector pesquero entre 1939 y 1961, conformándose en el cuadro 5, pero la actividad marítima configuraría un sector que tuvo su relieve a lo largo de la historia de los últimos siglos, y ya en el XVIII se extendió la práctica de la *pesca del bou*, que era una modalidad de arrastre ejecutada por parejas de embarcaciones, si bien, fueron fórmulas que se regularon e incluso se prohibieron a fin de evitar la desaparición de los bancos pesqueros. De hecho, la imagen de las parejas de bueyes arrastrando las embarcaciones hasta la playa es probablemente la más representativa de la pesca tradicional en el golfo de Valencia.⁴⁰

En relación a los datos contemplados en el cuadro 5 destacar como el mayor volumen de capturas se alcanza en la década de los años cuarenta, en especial años 1944-47, lo que resulta significativo por ser una coyuntura especialmente difícil para la actividad económica del conjunto del país. El incremento que tiene lugar en el sector pesquero, entendemos responde a la necesidad de potenciar vías que palien la hambruna padecida por la sociedad española, a consecuencia de la crisis derivada de la posguerra.

La atención que se le presta al tema de la Lonja de Pescado, aparece a menudo en las Memorias, especialmente en los años que contempla el cuadro 5. El documento que traslada las actividades de la Junta de Obras del Puerto a lo largo de 1942 puede servirnos de referencia:

³⁹ Ver memorias últimos años.

⁴⁰ Consultar en J. Huertas Morión, *La pesca del bou, tempestes i naufragis. La Valencia Marítima I*, en J.V. Boira Maïques (Edit), Valencia, Diputació de València, 2000.

“La organización del Servicio de Pesca de este litoral y el suministro en condiciones de regularidad y economía del pescado como base de alimentación de las clases humildes que hasta ahora lo fue por su carestía, manjar privativo de los pudientes, lo que no debía proseguir ante la escasez de alimentos básicos para el sustento de la población, era una necesidad que con toda urgencia debía ponerse remedio y a remediar tal estado de cosas acudió el Ingeniero Director de este puerto D. Luciano Yordi con la feliz iniciativa de presentar el magnífico “Proyecto de Lonja de Pescado” en la dársena interior de este Puerto, lindante con los Poblados Marítimos...”.⁴¹

5.3.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen de las variables significativas analizadas se indica en las tablas 1 a 6. La tabla 1 aporta el total de tráfico registrado y lo matiza en cabotaje y exterior. En este punto incidir en el predominio del tráfico exterior, situación que además se ha visto ampliada en los últimos años, en los que las salidas al mercado extranjero prevalen y se acrecientan.

La tabla 2 expresa el desglose de las mercancías embarcadas y desembarcadas dentro del capítulo exterior, relación que se ha mantenido en unos niveles muy igualados hasta la década de los años noventa, para a partir de ese momento experimentar un alza de las importaciones, debido principalmente al incremento en el volumen de los productos siderúrgicos, “cemento y clinker”, carbón y productos petrolíferos refinados, que en conjunto han supuesto un crecimiento cercano al 70% en el último quinquenio, respecto a los primeros años de la década de los noventa.

El tráfico de las mercancías según su naturaleza se contempla en la tabla 3, reflejando un gran nivel de especialización, puesto que la mercancía general supone más de las tres cuartas partes del total, y de estas, un 75% aproximadamente es mercancía contenerizada a fines del siglo XX, lo que evidencia el alto grado de desarrollo que se está alcanzando en los últimos años.

La tabla 4 especifica el volumen de capturas de pesca fresca, y al margen de ciertas oscilaciones, el valor medio se sitúa en torno a los tres millones de kilogramos, lo que le hace estar en un nivel intermedio en este apartado. Asimismo, se han expresado los valores correspondientes a los avituallamientos, sin que puedan recogerse matices singulares.

El tráfico de contenedores se traslada en la tabla 5, y es importante manifestar el incremento de esta variable, especialmente en los últimos años, proceso que se ha visto favorecido por la entrada en funcionamiento de la dársena Sur. El índice de contenerización deja de manifiesto que el ya mencionado 75% de las mercancías se mueven por este medio, lo que es indicativo de la modernización de los sistemas de transporte empleados en las instalaciones portuarias.

La tabla 6 expresa el número de buques, las T.R.B. y el movimiento de pasajeros, de éste último destacar que tras el acusado descenso observado a comienzos de la década de los noventa, se ha invertido la tendencia y presenta una ligera recuperación en los últimos años analizados.

5.3.8. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE VALENCIA (1989-2000)

La evolución del tráfico a través de los puertos que actualmente conforman la Autoridad Portuaria se ha plasmado en el cuadro 6, en el que se recogen las variables más significativas en Valencia, Sagunto y Gandía entre 1989 y el año 2000.

En todos los casos se aprecia que es la mercancía general el referente por excelencia, seguido a gran distancia por los graneles, tanto sólidos como líquidos. Además, debe señalarse que el puerto de Valencia se erige en el núcleo portuario de mayor relieve y mueve aproximadamente el

⁴¹ J.O.P.V., *Memoria*, (documento mecanografiado), Valencia 1942, pp. 9-10.

85% del total de tráfico para el conjunto de los tres puertos, siguiéndole con un 13% Sagunto y sólo un 2% para Gandia.

El incremento continuo y sostenido del volumen de mercancía movida es una consideración que debe hacerse ostensible en este análisis final, sobre todo, porque en términos cuantitativos supone tener presente que se está hablando de la duplicación de las cifras de tráfico. Este hecho permite afirmar que estamos ante un “espacio marítimo” que ha mostrado una elevada tasa de crecimiento en la década de los años noventa, en especial en el caso de Valencia, puesto que Sagunto y Gandia funcionan como plataformas logísticas de concentración y distribución de cargas con una alta especialización en sus tráficos.

REGISTRO DE MEMORIAS

1862, 1900-1903, 1903-1911, 1913, 1914, 1915, 1916-1923, 1924-junio 1925, julio 1925-diciembre 1926, 1927-1928, 1929-1930, 1929-1932, 1931-1932, 1933-1941, 1939-1945, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.valenciaport.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.V.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.

J.O.P.V.- Junta de Obras del Puerto de Valencia.

A.P.V.- Autoridad Portuaria de Valencia.

P.A.V.- Puerto Autónomo de Valencia.



Infografía del Puerto de Valencia. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Valencia (1877-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1877	106.253	135.192	241.445	1927	880.819	940.896	1.821.715
1878	142.797	146.031	288.828	1928	940.631	1.022.320	1.962.951
1879	195.008	172.951	367.959	1929	840.588	1.167.281	2.007.869
1880	164.353	203.523	367.876	1930	846.715	954.900	1.801.615
1881	191.051	188.745	379.796	1931	765.549	923.225	1.688.774
1882	233.341	260.094	493.435	1932	707.419	1.012.561	1.719.980
1883	250.349	264.749	515.098	1933			1.627.870
1884	205.357	240.631	445.988	1934			1.483.803
1885	229.851	209.276	439.127	1935			1.502.792
1886	302.287	281.314	583.601	1936			1.601.697
1887	346.852	300.432	647.284	1937			1.054.278
1888	288.830	256.831	545.661	1938			725.727
1889	373.895	299.714	673.609	1939			234.405
1890	396.810	355.966	752.776	1940			855.129
1891	412.165	334.371	746.536	1941	340.947	559.079	900.026
1892	240.713	300.895	541.608	1942			1.002.490
1893	368.825	289.056	657.881	1943			950.462
1894	399.354	311.363	710.717	1944	295.759	599.845	920.462
1895	478.933	333.025	811.958	1945	317.610	582.112	944.552
1896	474.305	356.638	830.943	1946	357.340	645.558	1.002.898
1897	446.411	356.582	802.993	1947	453.433	804.092	1.257.525
1898	508.608	386.816	895.424	1948	429.687	740.906	1.170.593
1899	560.992	420.852	981.844	1949	494.968	769.942	1.264.910
1900	408.847	398.178	807.025	1950	331.955	868.190	1.200.145
1901	383.262	399.542	782.804	1951	416.951	872.358	1.289.309
1902	421.983	402.331	824.314	1952	651.962	958.827	1.610.789
1903	539.335	439.936	979.271	1953	611.976	918.671	1.530.647
1904	526.443	507.379	1.033.822	1954	432.007	876.901	1.308.908
1905	441.663	518.915	960.578	1955	562.919	900.258	1.463.177
1906	460.235	523.474	983.709	1956	587.400	1.102.827	1.690.227
1907	560.804	462.540	1.023.344	1957	612.148	1.092.470	1.704.618
1908	526.810	493.526	1.020.336	1958	893.771	1.329.378	2.223.149
1909	536.825	546.646	1.083.471	1959	684.647	1.267.736	1.952.383
1910	604.150	634.416	1.238.566	1960	640.709	1.301.172	1.941.881
1911	698.039	587.946	1.285.985	1961	712.850	1.494.681	2.207.531
1912	710.575	632.821	1.343.396	1962	695.204	1.717.975	2.413.179
1913	775.254	733.308	1.508.562	1963	666.377	2.203.728	2.870.105
1914	620.310	636.764	1.257.074	1964	706.492	2.250.980	2.957.472
1915	673.046	590.770	1.263.816	1965	728.266	2.606.299	3.334.565
1916	711.363	439.164	1.150.527	1966	708.078	2.433.643	3.141.721
1917	742.368	460.724	1.203.092	1967	835.972	2.484.188	3.320.160
1918	545.120	287.754	832.874	1968	851.899	2.717.831	3.569.730
1919	702.826	408.779	1.111.605	1969	1.008.385	2.902.106	3.910.491
1920	697.687	615.830	1.313.517	1970	1.027.090	3.003.750	4.030.840
1921	701.324	603.830	1.305.154	1971	1.066.827	3.289.095	4.355.922
1922	327.200	864.934	1.192.134	1972	1.279.413	3.405.666	4.685.079
1923	484.832	852.515	1.337.347	1973	1.265.460	3.823.816	5.089.276
1924	734.207	766.239	1.500.446	1974	1.269.923	3.941.369	5.211.292
1925	804.556	842.519	1.647.075	1975	1.460.004	3.530.457	4.990.461
1926	833.803	895.877	1.729.680	1976	1.969.780	4.157.705	6.127.485

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de Valencia, a partir de 1962 figuran los de la A.P. de Valencia, compuesta por los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Valencia (1877-2000) Toneladas (Continuación)

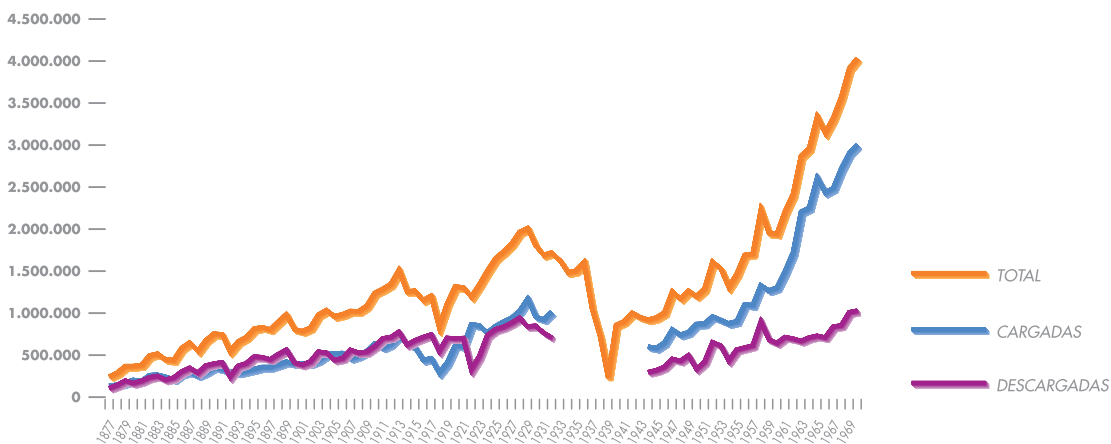
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1977	2.458.525	4.136.276	6.594.801	1989	5.109.323	6.744.110	11.853.433
1978	2.814.165	4.119.018	6.933.183	1990	4.894.201	7.081.744	11.975.945
1979	2.774.325	4.089.989	6.864.314	1991	4.525.791	7.264.991	11.790.782
1980	3.238.162	4.582.734	7.820.896	1992	4.693.511	6.503.763	11.197.274
1981	3.733.615	4.516.168	8.249.783	1993	4.495.012	5.864.941	10.359.953
1982	3.529.330	4.724.425	8.253.755	1994	5.714.421	7.211.276	12.925.697
1983	3.868.481	4.424.481	8.292.962	1995	6.879.239	9.211.370	16.090.609
1984	4.186.617	4.443.001	8.629.618	1996	7.115.072	8.721.535	15.836.607
1985	4.553.188	4.237.200	8.790.388	1997	8.902.345	9.092.478	17.994.823
1986	5.490.966	5.033.376	10.524.342	1998	9.596.509	10.660.866	20.257.375
1987	4.708.853	5.448.463	10.157.316	1998	10.718.949	13.145.531	23.864.480
1988	4.662.781	5.988.554	10.651.335	2000	11.441.224	13.777.163	25.218.387

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de Valencia, a partir de 1962 figuran los de la A.P. de Valencia, compuesta por los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

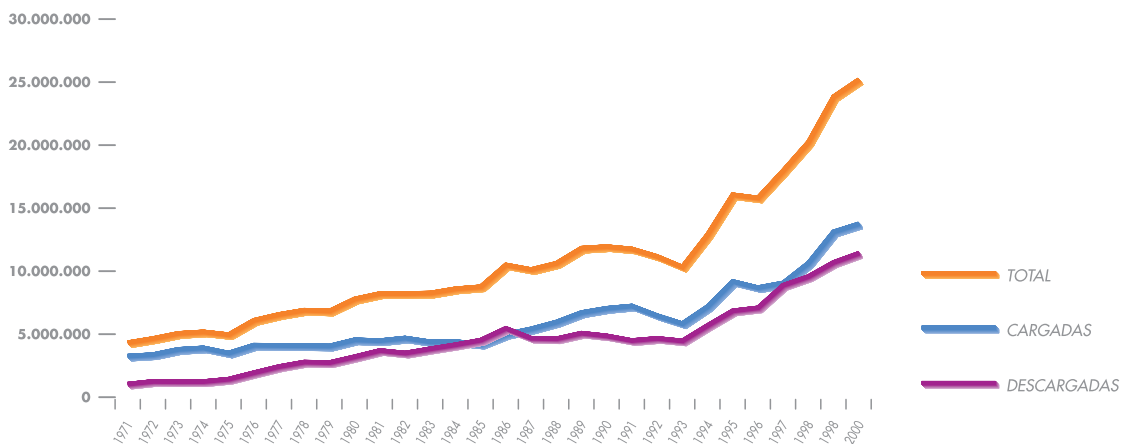
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Valencia (1877-1970)



Fuente: Cuadro 1.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Valencia (1971-2000)



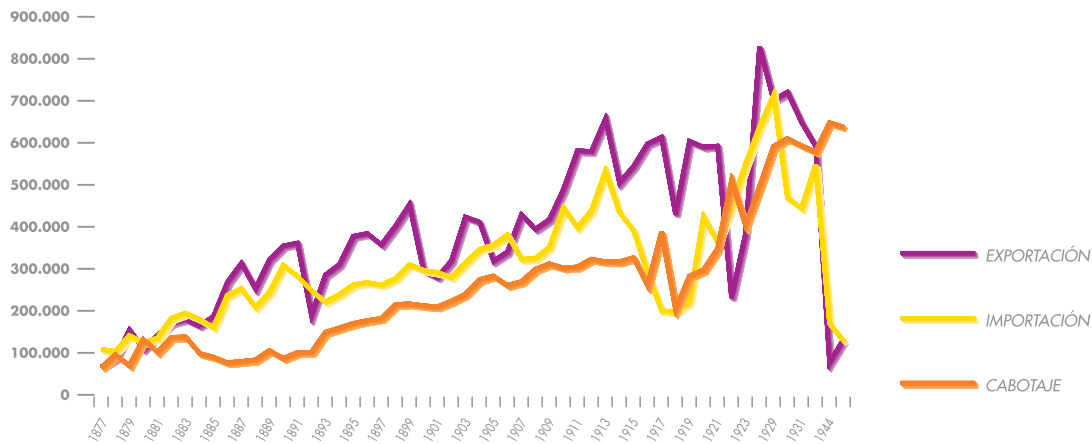
Fuente: Cuadro 1.1.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Valencia (1877/1945) Toneladas**

Años	Exterior			Cabotaje			Total
	Esportación	Importación	Total	Salida	Entrada	Total	
1877	67.328	109.047	176.375	38.925	26.145	65.070	241.445
1878	87.954	104.240	192.194	54.843	41.791	96.634	288.828
1879	154.883	142.081	296.964	40.125	30.870	70.995	367.959
1880	109.412	125.100	234.512	54.941	78.423	133.364	367.876
1881	142.125	135.910	278.035	48.926	52.835	101.761	379.796
1882	172.416	183.211	355.627	60.925	76.883	137.808	493.435
1883	180.927	195.415	376.342	69.422	69.334	138.756	515.098
1884	165.406	180.920	346.326	39.951	59.711	99.662	445.988
1885	186.952	161.435	348.387	42.899	47.841	90.740	439.127
1886	268.426	237.785	506.211	33.861	43.529	77.390	583.601
1887	313.722	253.123	566.845	33.130	47.309	80.439	647.284
1888	252.962	208.688	461.650	35.868	48.143	84.011	545.661
1889	322.212	245.021	567.233	51.683	54.693	106.376	673.609
1890	355.392	309.634	665.026	41.418	46.332	87.750	752.776
1891	361.928	282.852	644.780	50.237	51.519	101.756	746.536
1892	189.844	249.401	439.245	50.869	51.494	102.363	541.608
1893	285.970	222.177	508.147	82.855	66.879	149.734	657.881
1894	310.841	239.714	550.555	88.513	71.649	160.162	710.717
1895	378.323	262.778	641.101	100.610	70.247	170.857	811.958
1896	384.901	268.320	653.221	89.404	88.318	177.722	830.943
1897	357.942	262.210	620.152	88.469	94.372	182.841	802.993
1898	402.184	277.455	679.639	106.424	109.361	215.785	895.424
1899	453.296	310.940	764.236	107.696	109.912	217.608	981.844
1900	296.179	297.691	593.870	112.668	100.487	213.155	807.025
1901	280.144	292.335	572.479	103.118	107.207	210.325	782.804
1902	319.830	280.486	600.316	102.153	121.845	223.998	824.314
1903	424.183	314.560	738.743	115.152	125.376	240.528	979.271
1904	412.017	346.669	758.686	114.426	160.710	275.136	1.033.822
1905	319.065	357.550	676.615	122.598	161.365	283.963	960.578
1906	340.834	381.399	722.233	119.401	142.075	261.476	983.709
1907	429.550	323.489	753.039	131.254	139.051	270.305	1.023.344
1908	395.056	325.410	720.466	131.754	168.116	299.870	1.020.336
1909	418.191	352.279	770.470	118.634	194.367	313.001	1.083.471
1910	489.689	446.059	935.748	114.461	188.357	302.818	1.238.566
1911	581.863	398.697	980.560	116.176	189.249	305.425	1.285.985
1912	580.322	439.201	1.019.523	130.253	193.620	323.873	1.343.396
1913	657.239	533.600	1.190.839	118.015	199.708	317.723	1.508.562
1914	505.161	434.417	939.578	115.149	202.347	317.496	1.257.074
1915	544.341	392.136	936.477	128.705	198.634	327.339	1.263.816
1916	598.014	291.788	889.802	113.349	147.376	260.725	1.150.527
1917	613.906	200.961	814.867	128.462	259.763	388.225	1.203.092
1918	430.560	198.125	628.685	114.560	89.629	204.189	832.874
1919	604.602	223.642	828.244	98.224	185.137	283.361	1.111.605
1920	590.677	424.736	1.015.413	107.010	191.094	298.104	1.313.517
1921	593.022	363.928	956.950	108.302	239.902	348.204	1.305.154
1922	231.769	450.483	682.252	95.431	414.451	509.882	1.192.134
1923	383.393	549.955	933.348	101.439	302.560	403.999	1.337.347
1928	829.001	637.750	1.466.751	111.630	384.570	496.200	1.962.951
1929	702.787	712.964	1.415.751	137.801	454.317	592.118	2.007.869
1930	721.151	469.278	1.190.429	125.564	485.622	611.186	1.801.615
1931	649.306	444.965	1.094.271	116.243	478.260	594.503	1.688.774
1932	592.475	548.191	1.140.666	114.944	464.370	579.314	1.719.980
1944	76.850	169.889	246.739	218.908	429.956	648.864	895.603
1945	132.451	128.700	261.151	185.159	453.411	638.570	899.721

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Valencia (1877/1945)



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Valencia (1903-1915) Toneladas

Productos	1903			1904		
	Cargados	Descargados	Total	Cargados	Descargados	Total
Abonos	2.726	80.549	83.275	1.768	83.771	85.539
Aceites y grasas	2.286	2.127	4.413	2.996	2.469	5.465
Ajos	466		466	194		194
Alubias	4.563	581	5.144	4.039	893	4.932
Algarrobas	1.725		1.725	2.250		2.250
Arroz	46.280		46.280	45.899		45.899
Azucar	2.967	4.438	7.405	2.293	2.853	5.146
Cacahuet	4.645	1.132	5.777	5.176	2.447	7.623
Cales y cementos		8.987	8.987		7.268	7.268
Carbón mineral	6.489	129.740	136.229	5.750	172.936	178.686
Carbón vegetal		7.146	7.146		6.303	6.303
Cebada		1.904	1.904		1.339	1.339
Coloniales, conservas y bacalao	900	9.649	10.549	548	8.627	9.175
Copra		5.181	5.181		5.287	5.287
Drogas y ácidos	1.470	4.604	6.074	1.170	4.386	5.556
Duelas y aros	351	11.074	11.425	566	7.279	7.845
Farga	873		873	1.596		1.596
Frutas y hortalizas	314.875	2.061	316.936	323.482	3.184	326.666
Garbanzos	213	1.414	1.627	167	1.703	1.870
Harinas	373	9.588	9.961	292	11.292	11.584
Hierro y acero	1.129	19.835	20.964	763	19.167	19.930
Hilaza	321	4.269	4.590	264	5.344	5.608
Loza y azulejos	7.916	1.122	9.038	7.257		7.257
Maderas	687	54.429	55.116	927	61.552	62.479
Maíz		6.402	6.402		12.963	12.963
Melaza y Miel	25	2.718	2.743	18	549	567
Minerales	2.653	679	3.332	4.689	804	5.493
Muebles	515		515	384		384
Papel y cartón	1.973	3.869	5.842	1.707	2.953	4.660
Pasas	1.316		1.316	1.794		1.794
Pastas	1.709		1.709	1.814		1.814
Petróleo		1.829	1.829		1.318	1.318
Pielés y cueros	1.306	1.801	3.107	1.447	1.924	3.371
Pimentón	235		235	680		680
Pipería: envases	856	13.667	14.523	736	10.141	10.877
Pulpa		113	113		246	246
Sal		6.034	6.034		5.822	5.822
Salvado	718	1.019	1.737	2.872	273	3.145
Tabaco	1.875	3.230	5.105	1.829	4.327	6.156
Tejidos y trapos	1.207	7.348	8.555	1.415	8.417	9.832
Trigo		26.963	26.963		39.402	39.402
Vidrio y cristal	218	1.737	1.955	247	1.500	1.747
Vinos y bebidas	120.044	285	120.329	99.402	457	99.859
Resto mercancías	3.430	2.412	5.842	12	8.183	8.195
Total	539.335	439.936	979.271	526.443	507.379	1.033.822

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Valencia (1903-1915) Toneladas (Continuación)

Productos	1905			1906		
	Cargados	Descargados	Total	Cargados	Descargados	Total
Abonos	1.686	82.627	84.313	1.230	91.344	92.574
Aceites y grasas	3.441	2.325	5.766	2.587	2.868	5.455
Ajos	312		312	433		433
Alubias	4.706	248	4.954	2.551	1.210	3.761
Algarrobas	410		410	75		75
Arroz	44.452		44.452	41.097		41.097
Azúcar	2.849	4.903	7.752	4.230	3.439	7.669
Cacahuet	5.484	3.257	8.741	4.948	7.484	12.432
Cales y cementos		10.518	10.518		7.541	7.541
Carbón mineral	6.137	168.647	174.784	5.404	161.520	166.924
Carbón vegetal		6.606	6.606		3.349	3.349
Cebada		1.118	1.118		1.814	1.814
Coloniales, conservas y bacalao	821	8.920	9.741	543	10.636	11.179
Copra		5.961	5.961		7.106	7.106
Drogas y ácidos	1.685	4.123	5.808	1.607	5.319	6.926
Duelas y aros	485	5.498	5.983	368	6.553	6.921
Farga	1.369		1.369	1.248		1.248
Frutas y hortalizas	246.472	1.669	248.141	286.136	1.635	287.771
Garbanzos	121	1.581	1.702	422	503	925
Harinas	759	12.644	13.403	1.042	10.124	11.166
Hierro y acero	774	25.453	26.227	776	23.631	24.407
Hilaza	392	5.515	5.907	665	6.276	6.941
Loza y azulejos	7.035	1.013	8.048	7.729	1.004	8.733
Maderas	785	44.062	44.847	1.540	57.246	58.786
Maíz		108	108		3.150	3.150
Melaza y Miel	20	3.480	3.500	36	2.237	2.273
Minerales	778	919	1.697	3.954	564	4.518
Muebles	425		425	383		383
Papel y cartón	1.788	3.091	4.879	1.660	2.789	4.449
Pasas	1.743		1.743	1.283		1.283
Pastas	2.107		2.107			
Petróleo		1.706	1.706		513	513
Pieles y cueros	1.789	1.470	3.259	1.505	1.345	2.850
Pimentón	1.336		1.336	872		872
Pipería: envases	1.668	7.944	9.612	866	6.183	7.049
Pulpa		239	239	3.582	539	4.121
Sal		6.167	6.167		8.119	8.119
Salvado	4.813	912	5.725	4.124	876	5.000
Tabaco	1.632	2.720	4.352	1.329	2.305	3.634
Tejidos y trapos	1.695	8.167	9.862	1.637	9.062	10.699
Trigo		79.830	79.830		68.466	68.466
Vidrio y cristal	265	1.522	1.787	175	1.255	1.430
Vinos y bebidas	88.890	587	89.477	70.145	662	70.807
Resto mercancías	2.539	3.365	5.904	4.053	4.807	8.860
Total	441.663	518.915	960.578	460.235	523.474	983.709

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia

1907			1908			1909		
Cargadas	Descargadas	Total	Cargadas	Descargadas	Total	Cargadas	Descargadas	Total
1.597	85.864	87.461	1.662	85.463	87.125	1.851	100.485	102.336
3.901	3.573	7.474	4.882	2.779	7.661	5.377	2.376	
795		795	692		692	824		824
3.738	1.462	5.200	4.380	938	5.318	5.846	965	6.811
704		704	1.161		1.161	1.458		1.458
41.616		41.616	47.686		47.686	41.922		41.922
4.614	2.377	6.991	2.406	2.609	5.015	622	2.366	2.988
4.860	9.114	13.974	4.007	7.268	11.275	5.667	18.004	23.671
	5.996	5.996		6.713	6.713		7.593	7.593
4.005	162.948	166.953	2.145	181.895	184.040	1.786	205.910	207.696
	2.565	2.565		1.964	1.964		1.861	1.861
	1.541	1.541		863	863		439	439
977	9.060	10.037	825	11.155	11.980	835	11.266	12.101
	4.580	4.580		8.097	8.097		5.409	5.409
2.074	6.038	8.112	2.118	6.498	8.616	2.508	4.972	7.480
485	3.724	4.209	248	5.107	5.355	115	3.872	3.987
1.202		1.202	1.738		1.738	1.005		1.005
363.185	2.176	365.361	329.583	2.040	331.623	357.010	1.792	358.802
122	1.387	1.509	78	1.317	1.395	65	1.238	1.303
1.814	7.878	9.692	2.363	5.593	7.956	3.440	5.060	8.500
2.394	26.608	29.002	932	24.216	25.148	1.033	26.465	27.498
931	7.661	8.592	859	7.358	8.217	1.245	9.473	10.718
10.362	780	11.142	7.203	1.259	8.462	7.835	2.477	10.312
776	47.338	48.114	922	54.038	54.960	938	57.682	58.620
	903	903		822	822		3.701	3.701
45	274	319	19		19	19	327	346
	716	716	1.341	870	2.020	1.386	788	2.174
670		670	793		793	798		798
2.074	2.596	4.670	2.352	3.356	5.708	2.164	3.764	5.928
2.056		2.056	1.564		1.564	2.155		2.155
6.995	898	7.893						
	1.386	1.386		1.282	1.282		1.609	1.609
1.323	2.340	3.663	1.345	2.305	3.650	1.839	1.805	3.644
			1.473		1.473	1.853		1.853
989	7.745	8.734	910	9.410	10.320	796	6.646	7.442
	1.921	1.921	3.523	1.236	4.759	8.972	1.655	10.627
	3.983	3.983		6.464	6.464		6.839	6.839
5.217	421	5.638	7.465	1.219	8.684	4.424	2.267	6.691
1.698	2.894	4.592	1.578	3.050	4.628	2.007	2.806	4.813
988	8.083	9.071	799	9.345	10.144	1.128	11.568	12.696
	31.886	31.886		31.074	31.074		27.718	27.718
125	1.080	1.205	133	1.052	1.185	79	212	291
78.732	568	79.300	82.092	774	82.866	63.336	553	63.889
9.740	2.176	11.916	5.533	4.097	9.821	4.487	4.683	16.923
560.804	462.540	1.023.344	526.810	493.526	1.020.336	536.825	546.646	1.083.471

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Valencia (1903-1915) Toneladas (Continuación)

Productos	1910			1911		
	Cargados	Descargados	Total	Cargados	Descargados	Total
Abonos	1.666	103.822	105.488	1.636	127.589	129.225
Aceites y grasas	7.823	3.219	11.042	6.272	6.497	12.769
Ajos	898		898	1.111		1.111
Alubias	5.677	1.479	7.156	5.598	1.189	6.787
Algarrobas	1.258		1.258	242		242
Arroz	37.514		37.514	34.547		34.547
Azucar	1.502	2.859	4.361	3.256	4.386	7.642
Cacahuet	6.093	23.493	29.586	3.265	29.256	32.521
Cales y cementos		10.198	10.198		13.183	13.183
Carbón mineral	2.655	196.799	199.454	2.820	171.575	174.395
Carbón vegetal		1.791	1.791		1.788	1.788
Cebada		1.954	1.954		2.385	2.385
Coloniales, conservas y bacalao	1.211	10.205	11.416	1.194	13.535	14.729
Copra		4.700	4.700		5.269	5.269
Drogas y ácidos	2.269	2.372	4.641	2.423	4.997	7.420
Duelas y aros	55	4.746	4.801	173	7.081	7.254
Farga	1.407		1.407	1.053		1.053
Frutas y hortalizas	363.038	3.623	366.661	427.488	3.650	431.138
Garbanzos	60	1.614	1.674	51	2.010	2.061
Harinas	3.713	4.974	8.687	6.138	2.673	8.811
Hierro y acero	1.489	29.714	31.203	1.723	36.747	38.470
Hilaza	1.719	9.982	11.701	1.641	7.752	9.393
Loza y azulejos	10.009	3.600	13.609	12.152	2.784	14.936
Maderas	3.280	59.448	62.728	3.044	63.392	66.436
Maíz		16.705	16.705		7.612	7.612
Melaza y Miel	37	918	955	20		20
Minerales	2.470	1.276	3.746	2.415	1.096	3.511
Muebles	1.048		1.048	1.133		1.133
Papel y cartón	2.463	3.597	6.060	2.144	2.010	4.154
Pasas	1.505		1.505	2.102		2.102
Pastas	9.954		9.954	17.065		17.065
Petróleo		1.154	1.154		1.428	1.428
Pieles y cueros	1.443	2.017	3.460	1.289	1.090	2.379
Pimentón	2.034		2.034	2.611		2.611
Pipería: envases	806	17.773	18.579	907	14.481	15.388
Pulpa		1.674	1.674		458	458
Sal		6.615	6.615		7.973	7.973
Salvado	1.899	2.932	4.831	3.182	2.889	6.071
Tabaco	2.062	3.482	5.544	1.962	4.139	6.101
Tejidos y trapos	1.404	13.237	14.641	1.109	17.357	18.466
Trigo		45.647	45.647		16.752	16.752
Vidrio y cristal	220	804	1.024	116	688	804
Vinos y bebidas	120.061	852	120.913	144.456	317	144.773
Resto mercancías	3.408	35.141	38.549	1.701	1.918	3.619
Total	604.150	634.416	1.238.566	698.039	587.946	1.285.985

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia

1912			1913			1914		
Cargadas	Descargadas	Total	Cargadas	Descargadas	Total	Cargadas	Descargadas	Total
2.272	112.331	114.603	2.565	116.736	119.301	3.712	101.540	105.252
4.481	4.661	9.142	4.023	4.645	8.668	4.740	6.132	10.872
1.338	3.713	5.051	1.461		1.461	1.378		1.378
6.955	402	7.357	4.769	958	5.727	5.026	648	5.674
623		623	139		139	88		88
36.796		36.796	44.032		44.032	48.753		48.753
9.035		9.035	11.394	1.975	13.369	12.012	1.293	13.305
4.035	14.223	18.258	5.915	18.329	24.244	3.312	20.491	23.803
	10.660	10.660		11.953	11.953		16.803	16.803
3.432	227.866	231.298	2.652	270.703	273.355	1.715	201.310	203.025
	239	239		1.660	1.660		307	307
	1.754	1.754		2.708	2.708		6.190	6.190
1.916	17.510	19.426	2.185	17.737	19.922	2.339	17.409	19.748
	4.904	4.904		2.123	2.123		882	882
8.843	9.142	17.985	11.362	9.727	21.089	10.126	7.967	18.093
	5.736	5.736		4.570	4.570		4.078	4.078
1.184		1.184	948		948	927		927
412.271		412.271	450.431		450.431	375.704		375.704
				4.467	4.467			
5.162	3.753	8.915	4.195	4.241	8.436	6.277	1.540	7.817
	48.311	48.311		32.627	32.627		32.403	32.403
2.928	10.568	13.496	3.306	11.828	15.134		10.090	10.090
12.718	2.997	15.715	10.593	2.302	12.895	8.501	490	8.991
4.412	44.759	49.171	3.195	75.765	78.960		64.641	64.641
	11.170	11.170		29.323	29.323	4.856	8.533	13.389
7.245	130	7.375						
	4.806	4.806	31.558	17.249	48.807		25.678	25.678
			1.366		1.366	28.765		28.765
2.396	2.739	5.135	2.250	2.161	4.411		1.822	1.822
647		647	1.483		1.483	911		911
8.940		8.940	7.359		7.359	7.792		7.792
	1.100	1.100		1.054	1.054	100	1.438	1.538
1.366	2.714	4.080	2.352	1.364	3.716		1.464	1.464
3.370		3.370	3.179		3.179	1.292		1.292
1.138	21.228	22.366	1.179	23.410	24.589	1.235	16.051	17.286
	8.924	8.924		5.054	5.054		13.523	13.523
4.962	2.001	6.963	2.440	3.009	5.449	2.456	3.434	5.890
1.658	3.430	5.088	1.870	3.382	5.252	1.924	4.366	6.290
394	12.209	12.603	480	11.950	12.430	463	9.232	9.695
	37.600	37.600		38.377	38.377		49.952	49.952
156.746		156.746	154.278		154.278	85.393		85.393
3.312	1.241	4.553	2.295	1.921	4.216	513	7.057	7.570
710.575	632.821	1.343.396	775.254	733.308	1.508.562	620.310	636.764	1.257.074

**Cuadro 2.1. Principales productos
A.P. de Valencia (1903-1915) Toneladas (Continuación)**

Productos	1915		
	Cargados	Descargados	Total
Abonos	1.584	22.864	24.448
Aceites y grasas	3.794	6.379	10.173
Ajos	1.297		1.297
Alubias	3.449	1.437	4.886
Algarrobas	441		441
Arroz	97.762		97.762
Azucar	20.830	208	21.038
Cacahuet	3.595	24.182	27.777
Cales y cementos		7.649	7.649
Carbón mineral	3.569	177.562	181.131
Carbón vegetal		1	1
Cebada	9.597	185	9.782
Coloniales, conservas y bacalao	3.952	16.184	20.136
Copra		5.975	5.975
Drogas y ácidos	7.793	14.001	21.794
Duelas y aros		2.706	2.706
Farga	794		794
Frutas y hortalizas	376.393		376.393
Garbanzos			
Harinas	8.020	1.507	9.527
Hierro y acero	1.456	34.360	35.816
Hilaza	2.075	20.517	22.592
Loza y azulejos	7.490	803	8.293
Maderas	1.855	37.185	39.040
Maíz		5.410	5.410
Melaza y Miel		143	143
Minerales	17.075	10.284	27.359
Muebles			
Papel y cartón	1.959	3.639	5.598
Pasas	1.740		1.740
Pastas	5.823		5.823
Petróleo		1.160	1.160
Pielés y cueros	1.206	2.391	3.597
Pimentón	1.404		1.404
Pipería: envases	9.347	15.554	24.901
Pulpa			
Sal		5.554	5.554
Salvado	2.455	2.864	5.319
Tabaco	1.215	3.367	4.582
Tejidos y trapos	2.825	14.282	17.107
Trigo	1.470	52.793	54.263
Vidrio y cristal			
Vinos y bebidas	48.104		48.104
Resto mercancías	22.677	99.624	122.301
Total	673.046	590.770	1.263.816

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos A.P. de Valencia (1903-1915) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbón mineral	33	2.429.411	Frutas y hortalizas	60	4.626.068
Abonos	16	1.194.985	Vinos y bebidas	17	1.311.679
Maderas	10	721.537	Arroz	8	608.356
Trigo	7	546.460	Loza y azulejos	2	116.800
Hierro y acero	5	379.537	Resto mercancías	13	1.010.586
Cacahuete	2	178.680	Total	100	7.673.489
Pipas: envases	2	170.233			
Coloniales, conservas y bacalao	2	161.893			
Tejidos y trapos	2	140.257			
Cales y cementos	2	125.062			
Hilaza	2	116.633			
Resto mercancías	16	1.143.753			
Total	100	7.308.441			

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1903-1915)

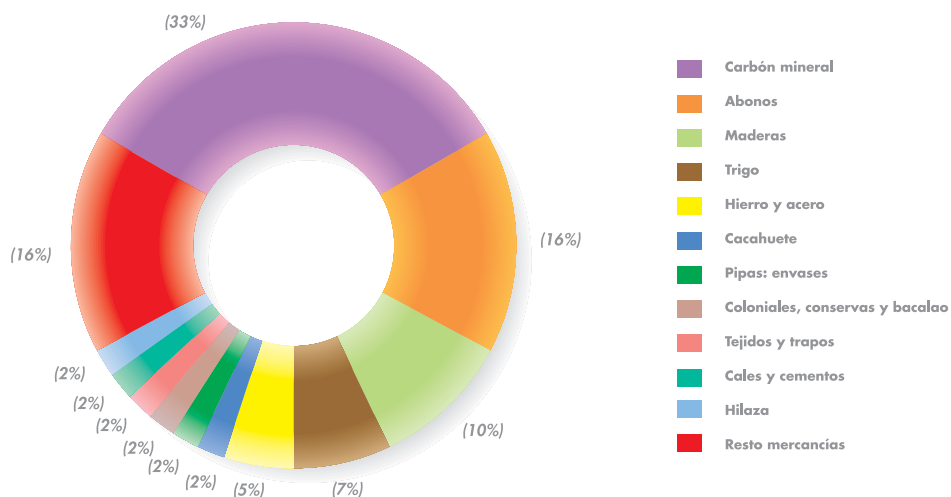
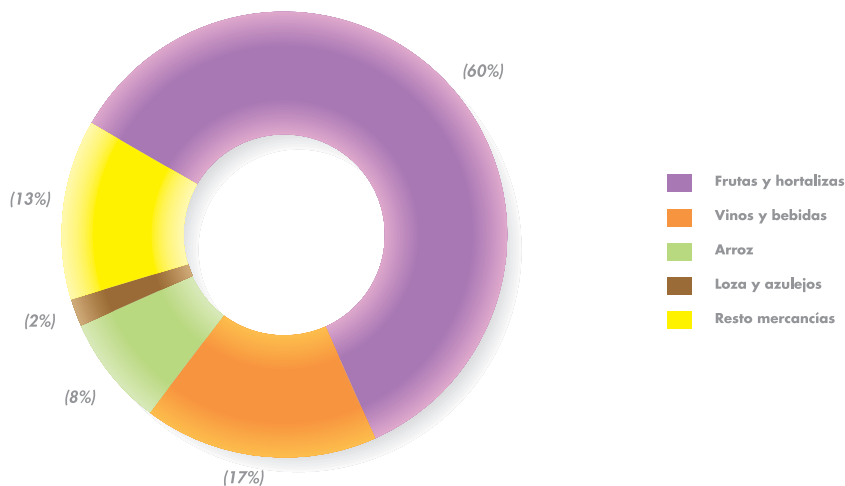


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1903-1915)



Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia

**Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Valencia
Año económico (1924-1925) Kilogramos**

Productos	Exterior		Cabotaje		Total tráfico		Total general
	Importación	Exportación	Entrada	Salida	Descargados	Cargados	
Abonos	108.964.937	172.574	5.560.700	1.233.590	114.525.637	1.406.164	115.931.801
Aceites y grasas	2.754.386	313.574	2.097.583	15.347.046	4.851.969	15.660.620	20.512.589
Alubias	1.646.425	73.133	219.731	2.806.269	1.866.156	2.879.402	4.745.558
Algarrobas		929		4.048.715	0	4.049.644	4.049.644
Almendra		3.106.163	1.212.313		1.212.313	3.106.163	4.318.476
Arroz		36.177.905		33.207.283	0	69.385.188	69.385.188
Azúcar			2.148.878	1.239.462	2.148.878	1.239.462	3.388.340
Adoquines			4.740.255		4.740.255	0	4.740.255
Cacahuete	41.940.422	1.377.260	1.915.380	1.701.425	43.855.802	3.078.685	46.934.487
Cales y cementos	4.443.416	5.330	21.722.954	1.741.243	26.166.370	1.746.573	27.912.943
Carbones	75.765.554	2.157.261	153.693.290	3.040.832	229.458.844	5.198.093	234.656.937
Coloniales y conservas: bacalao, salazones	10.989.737	12.966.644	5.925.280	4.441.092	16.915.017	17.407.736	34.322.753
Copra	9.201.225				9.201.225	0	9.201.225
Drogas y ácidos	5.685.166	3.765.164	8.692.575	2.775.740	14.377.741	6.540.904	20.918.645
Duelas y aros	1.351.954				1.351.954	0	1.351.954
Frutas y hortalizas		34.678.949	1.247.118	28.378.974	1.247.118	63.057.923	64.305.041
Garbanzos		1.400	1.452.307	61.621	1.452.307	63.021	1.515.328
Harinas			301.054	3.776.562	301.054	3.776.562	4.077.616
Hierro, acero, hojalata, maquinaria	15.291.091	272.549	19.524.313	2.262.204	34.815.404	2.534.753	37.350.157
Hilaza	11.156.161		1.056.646	1.229.921	12.212.807	1.229.921	13.442.728
Loza y azulejos	273.916	7.343.487	285.052	4.506.537	558.968	11.850.024	12.408.992
Maderas, papel y pasta, corteza	83.868.837	591.736	14.365.204	3.156.923	98.234.041	3.748.659	101.982.700
Maíz	23.703.999		463.074		24.167.073	0	24.167.073
Minerales, plomo	64.433	517.374	19.228.269	8.567.971	19.292.702	9.085.345	28.378.047
Pastas, cacahuetes y coco		16.103.176		1.531.625	0	17.634.801	17.634.801
Petróleo y gasolina	9.152.085		1.586.120		10.738.205	0	10.738.205
Pipas: envases	8.346.270	1.334.635	1.794.959	468.775	10.141.229	1.803.410	11.944.639
Parafina	2.624.307				2.624.307	0	2.624.307
Productos de cerdo				1.344.615	0	1.344.615	1.344.615
Sal			8.053.338		8.053.338	0	8.053.338
Salvado	6.247.321	799.090	2.084.482	1.908.687	8.331.803	2.707.777	11.039.580
Semillas	2.635.682				2.635.682	0	2.635.682
Tabaco	1.562.165		4.612.484	2.955.369	6.174.649	2.955.369	9.130.018
Tejidos, trapos	573.132	114.309	5.385.670	858.452	5.958.802	972.761	6.931.563
Trigo	9.210.106		29.900		9.240.006	0	9.240.006
Vino	730.300	86.669.081	1.985.362	13.456.983	2.715.662	100.126.064	102.841.726
Resto mercancías	39.127.977	18.386.091	23.318.703	13.503.516	62.446.680	31.889.607	94.336.287
Total	477.311.004	226.927.814	314.702.994	159.551.432	792.013.998	386.479.246	1.178.493.244

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos A.P. de Valencia (1929/1941) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	29	1.056.241	Naranjas	32	882.648
Varios	17	611.409	Cebolla	18	481.341
Abonos	14	519.834	Vino	12	340.381
Maderas	13	467.968	Varios	11	297.005
Petróleo y gasolina	5	198.692	Arroz	8	219.694
Cal y cemento	3	113.854	Patatas, hortalizas y boniatos	4	119.801
Trigos	3	112.162	Frutas secas y hortalizas	4	113.508
Resto mercancías y varios	17	613.661	Resto mercancías y varios	10	281.291
Total	100	3.693.821	Total	100	2.735.669

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1929/1941)

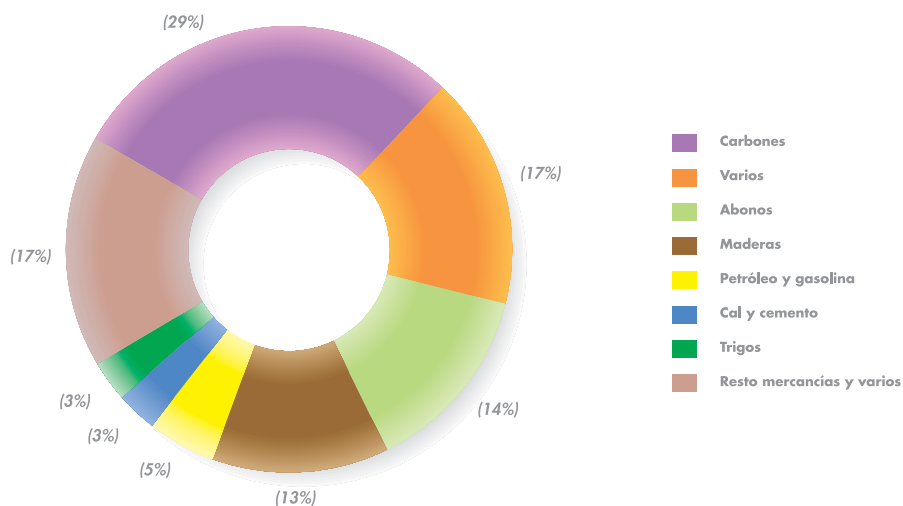
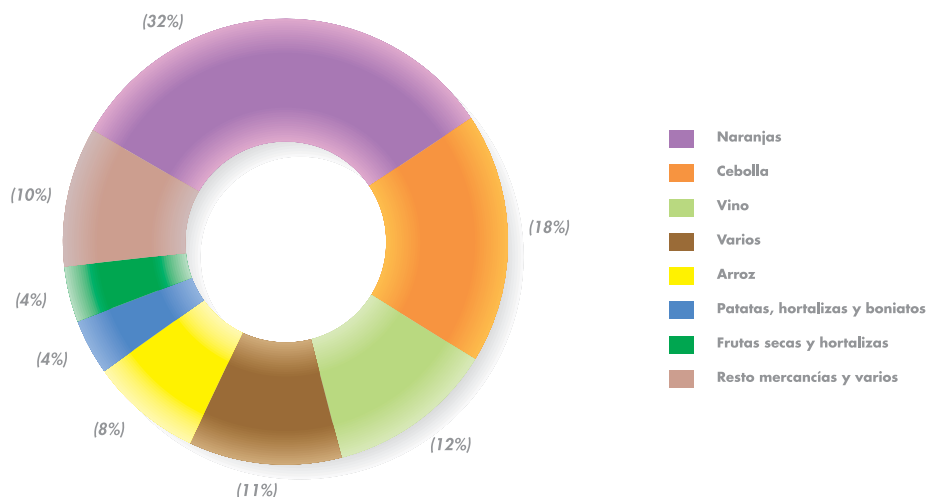


Gráfico 4.2. Principales productos cargados (1929/1941)



Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Valencia (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	30	1.514	Cemento y clinker	50	1.932
Maderas y corcho	27	1.352	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	11	415
Habas y harinas de soja	11	527	Materiales de construcción	9	334
Carbón y coque de petróleo	3	167	Productos siderúrgicos	4	144
Mineral de hierro	3	157	Abonos naturales y artificiales	3	106
Abonos naturales y artificiales	3	155	Conservas	2	94
Productos petrolíferos refinados	2	119	Cereales y sus harinas	2	91
Frutas, hortalizas y legumbres	2	93	Automóviles y sus piezas	2	78
Otros productos alimenticios	2	86	Frutas, hortalizas y legumbres	2	65
Fosfatos	2	81	Aceites y grasas	2	63
Resto mercancías	15	741	Resto mercancías	15	574
Total	100	4.992	Total	100	3.896

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

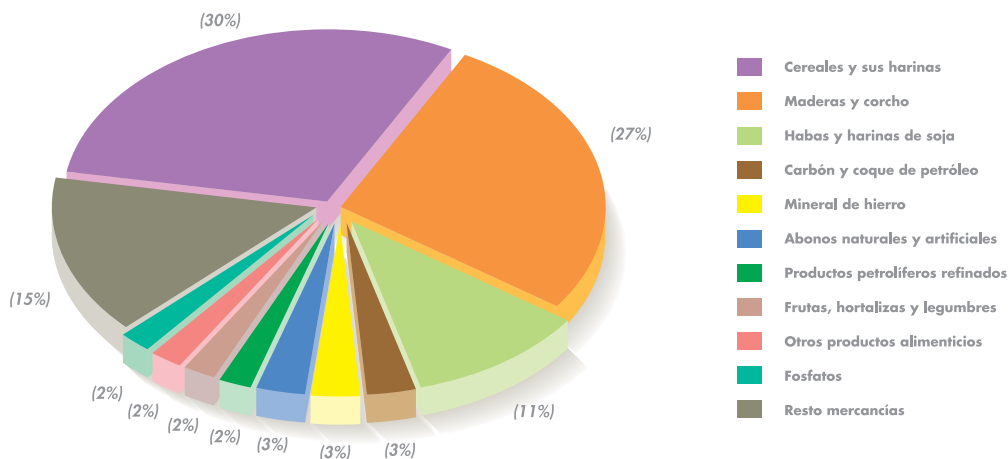
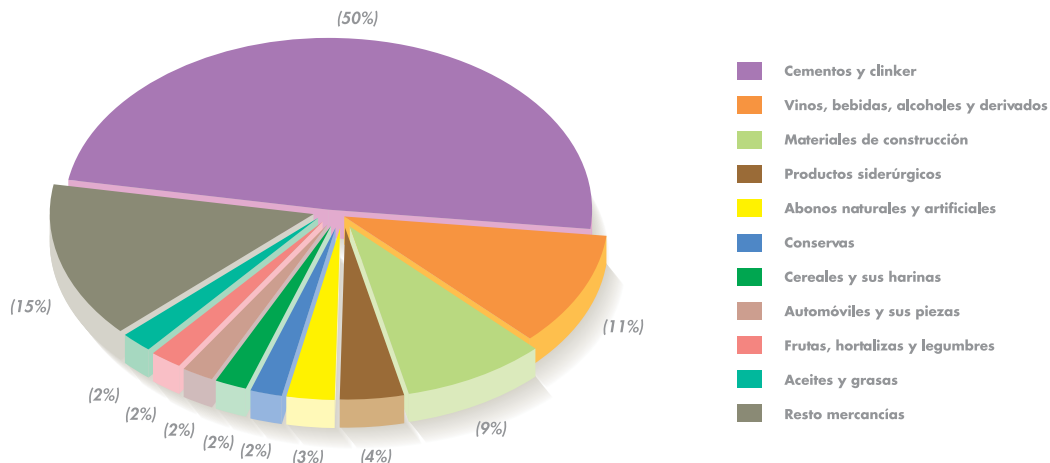


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Valencia (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	22	3.076	Cemento y clinker	44	6.962
Carbón y coque de petróleo	21	2.939	Materiales de construcción	11	1.791
Maderas y corcho	15	2.080	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	9	1.494
Habas y harinas de soja	12	1.638	Conservas	4	646
Otros minerales y residuos metélicos	3	432	Cereales y sus harinas	3	504
Chatarra de hierro	2	227	Productos siderúrgicos	2	344
Productos petrolíferos refinados	2	222	Automóviles y sus piezas	2	339
Fosfatos	2	210	Aceites y grasas	2	266
Otros productos alimenticios	2	209	Resto mercancías	23	3.652
Resto mercancías	20	2.714	Total	100	15.998
Total	100	13.747			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

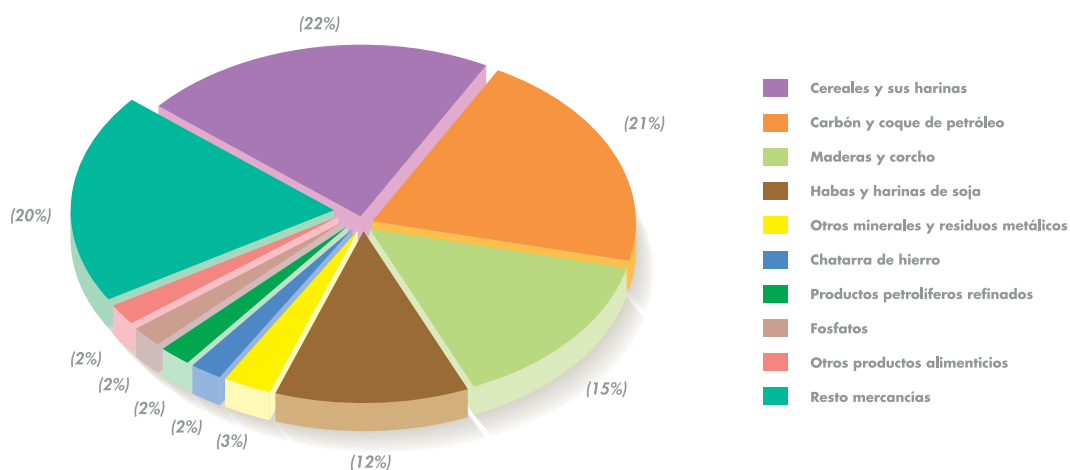
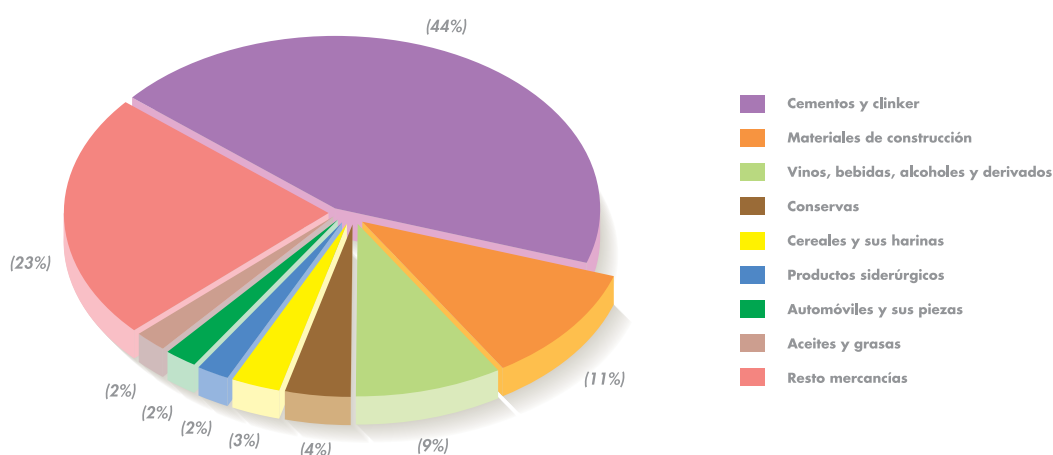


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Valencia (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	16	3.371	Cemento y clinker	23	4.338
Maderas y corcho	12	2.576	Cereales y sus harinas	15	2.769
Productos siderúrgicos	11	2.253	Materiales de construcción	14	2.660
Cereales y sus harinas	8	1.707	Productos siderúrgicos	7	1.269
Habas y harinas de soja	8	1.671	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	6	1.155
Productos químicos	6	1.274	Conservas	4	720
Abonos naturales y artificiales	5	1.028	Abonos naturales y artificiales	3	609
Papel y pasta	4	942	Productos químicos	2	380
Otros minerales y residuos metálicos	3	677	Automóviles y sus piezas	2	323
Frutas, hortalizas y legumbres	3	547	Aceites y grasas	2	293
Resto mercancías	24	5.194	Resto mercancías	22	4.033
Total	100	21.240	Total	100	18.549

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

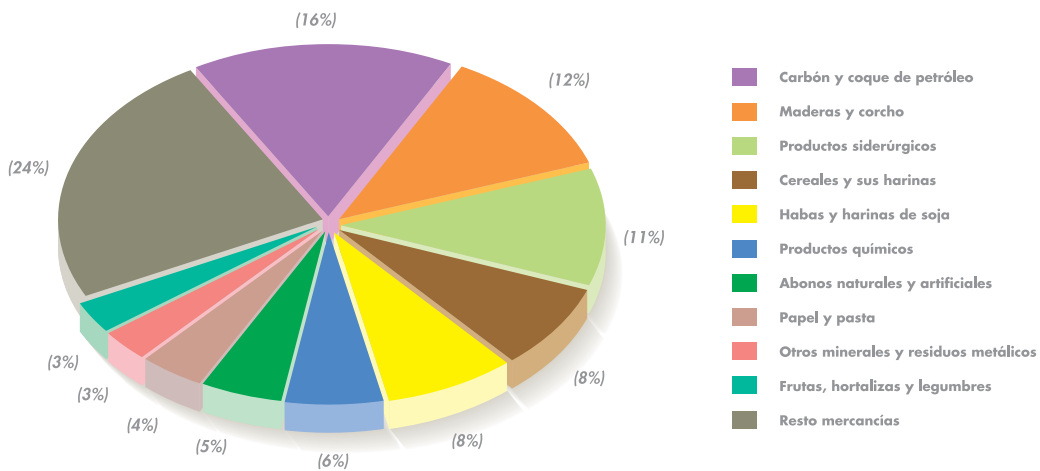
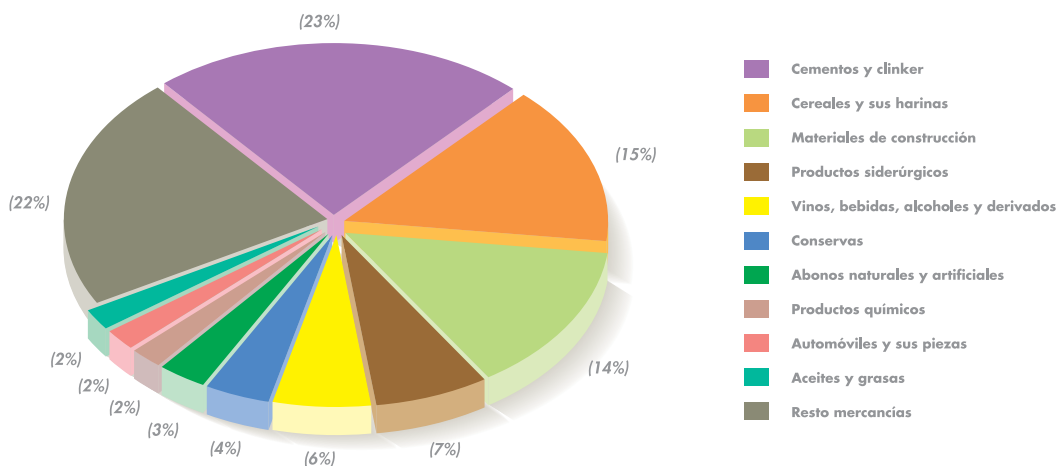


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Valencia (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos siderúrgicos	11	3.112	Materiales de construcción	29	5.838
Carbón y coque de petróleo	9	2.552	Cereales y sus harinas	12	2.393
Cereales y sus harinas	9	2.522	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	7	1.334
Habas y harinas de soja	8	2.389	Abonos naturales y artificiales	6	1.205
Maderas y corcho	7	2.132	Productos químicos	5	929
Productos químicos	7	2.099	Productos siderúrgicos	4	834
Papel y pasta	6	1.774	Cemento y clinker	4	805
Abonos naturales y artificiales	6	1.750	Conservas	3	638
Cemento y clinker	5	1.416	Automóviles y sus piezas	3	565
Frutas, hortalizas y legumbres	4	1.062	Resto mercancías	27	5.299
Productos petrolíferos refinados	3	923	Total	100	19.840
Otros minerales y residuos metálicos	3	778			
Otros productos alimenticios	2	626			
Resto mercancías	22	6.424			
Total	100	29.559			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

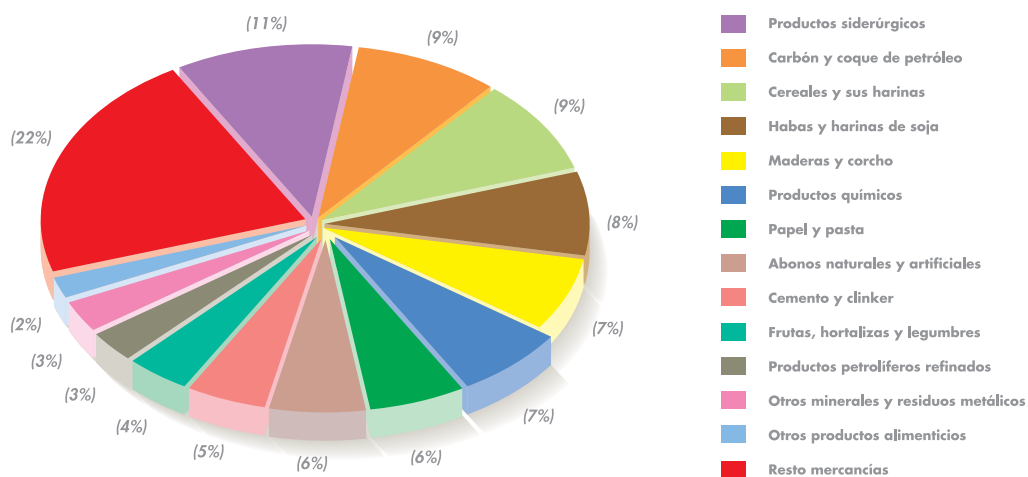
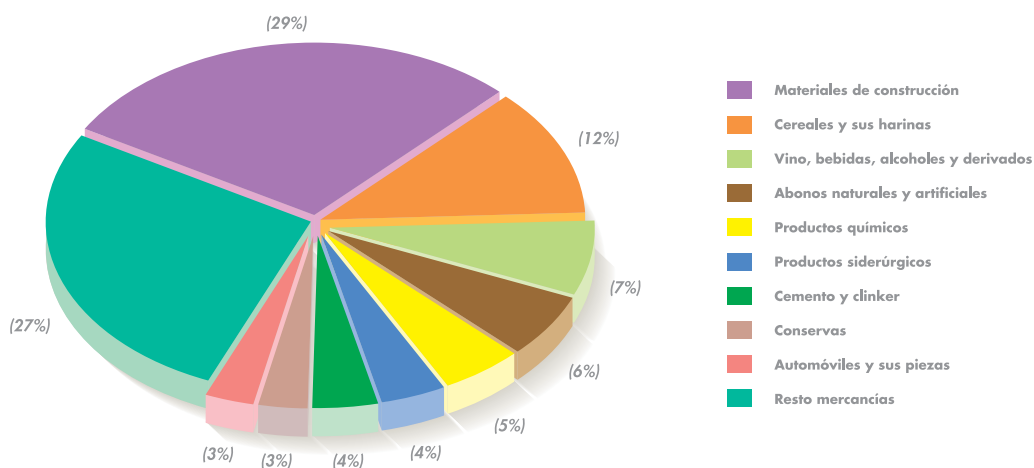


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Valencia (1996-2000) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos siderúrgicos	14	7.104	Materiales de construcción	36	13.397
Cemento y clinker	9	4.366	Productos químicos	6	2.324
Carbón y coque de petróleo	6	2.997	Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	4	1.495
Productos petrolíferos refinados	6	2.985	Cemento y clinker	4	1.437
Productos químicos	6	2.974	Otros minerales y residuos metálicos	4	1.399
Cereales y sus harinas	6	2.968	Abonos naturales y artificiales	4	1.327
Maderas y corcho	6	2.773	Conservas	3	943
Papel y pasta	4	2.003	Cereales y sus harinas	2	913
Otros minerales y residuos metálicos	4	1.843	Automóviles y sus piezas	2	881
Piensos y forrajes	4	1.797	Productos siderúrgicos	2	779
Abonos naturales y artificiales	4	1.773	Maquinaria y repuestos	2	610
Habas y harinas de soja	3	1.523	Resto mercancías	31	11.402
Frutas, hortalizas y legumbres	2	811	Total	100	36.907
Resto mercancías	27	13.623			
Total	100	49.540			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

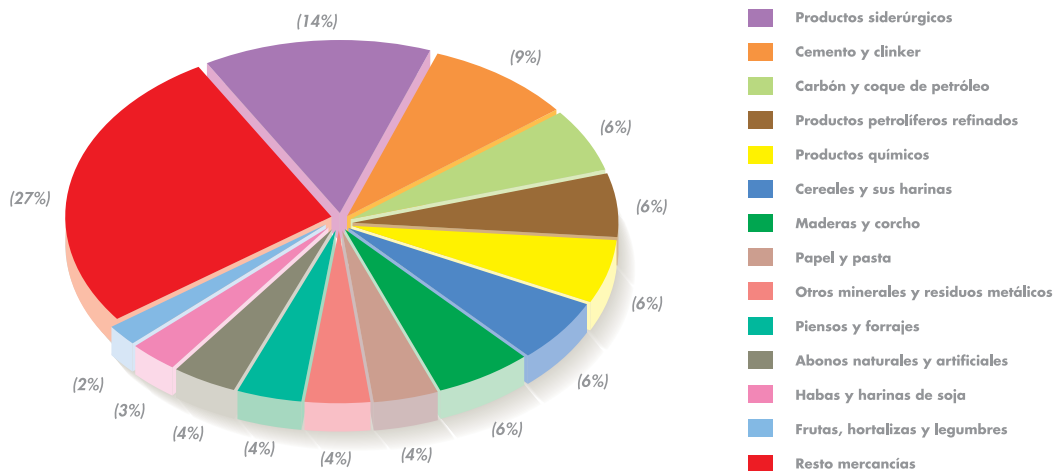
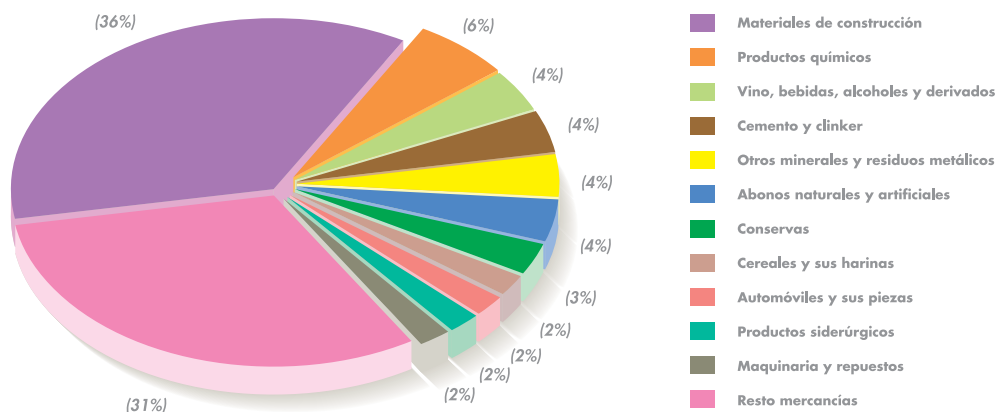


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase, bandera y T.R.B.
A.P. de Valencia (1900-1921)**

Años	Número de buques						Total buques
	Vapor			Vela			
	Nacional	Exterior	Total	Nacional	Exterior	Total	
1900			1.906			825	2.731
1901			2.037			739	2.776
1902			2.273			695	2.968
1903	1.468	1.081	2.549	642	91	733	3.282
1904	1.305	1.085	2.390	706	85	791	3.181
1905	1.301	864	2.165	638	67	705	2.870
1906	1.328	939	2.267	625	67	692	2.959
1907	1.315	937	2.252	548	49	597	2.849
1908	1.378	995	2.373	549	52	601	2.974
1909	1.452	1.051	2.503	520	46	566	3.069
1910	1.453	1.142	2.595	483	46	529	3.124
1911	1.514	1.111	2.625	467	44	511	3.136
1912	1.616	1.087	2.703	504	50	554	3.257
1913	1.877	1.179	3.056	441	44	485	3.541
1914	1.527	912	2.439	463	30	493	2.932
1915	1.428	662	2.090	414	27	441	2.531
1916	1.411	591	2.002	324	64	388	2.390
1917	1.241	195	1.436	1.731	43	1.774	3.210
1918	884	54	938	2.273	37	2.310	3.248
1919	1.092	357	1.449	1.714	37	1.751	3.200
1920	997	626	1.623	1.514	36	1.550	3.173
1921	1.075	1.083	2.158	762	38	800	2.958

Años	Tonelaje de registro bruto (T.R.B.)					
	Vapor			Vela		
	Nacional	Exterior	Total	Nacional	Exterior	Total
1900			1.518.857	39.676	25.824	61.816
1901			1.607.504			58.330
1902			1.704.298			66.370
1903	1.155.470	1.189.593	2.345.063	39.676	25.824	65.500
1904	1.073.576	878.023	1.951.599	39.005	27.486	66.491
1905	1.112.235	745.511	1.857.746	36.364	19.863	56.227
1906	1.154.776	792.715	1.947.491	34.543	20.972	55.515
1907	1.134.008	845.298	1.979.306	26.849	17.417	44.266
1908	1.182.181	890.116	2.072.297	28.805	16.555	45.360
1909	1.280.010	975.757	2.255.767	26.973	10.067	37.040
1910	1.327.211	1.119.570	2.446.781	26.207	11.147	37.354
1911	1.442.810	1.075.525	2.518.335	24.586	14.643	39.229
1912	1.446.817	1.130.572	2.577.389	22.715	10.821	33.536
1913	1.632.147	1.340.421	2.972.568	20.241	11.511	31.752
1914	1.392.237	934.701	2.326.938	23.805	7.135	30.940
1915	1.389.161	689.824	2.078.985	21.426	6.279	27.705
1916	1.320.962	597.125	1.918.087	32.134	13.161	45.295
1917	1.736.751	313.004	2.049.755	99.016	8.685	107.701
1918	1.210.263	94.074	1.304.337	96.822	4.561	101.383
1919	1.412.425	594.259	2.006.684	77.372	4.442	81.814
1920	1.458.737	1.099.438	2.558.175	57.540	4.043	61.583
1921	1.284.746	1.450.161	2.734.907	38.335	4.243	42.578

Cuadro 3.2. Movimiento de buques según clase A.P. de Valencia (1922-1941)

Años	Número de buques			Años	Número de buques		
	Vapor	Vela	Total		Vapor	Vela	Total
1922	2.444	674	3.118	1932	2.957	606	3.563
1923	2.452	394	2.846	1933	2.765	742	3.507
1924	2.652	591	3.243	1934	2.521	610	3.131
1925	2.905	606	3.511	1935	2.357	806	3.163
1926	2.765	698	3.463	1936	495	289	784
1927	3.012	637	3.649	1937	503	218	721
1928	2.982	776	3.758	1938	434	138	572
1929	3.119	833	3.952	1939	843	343	1.186
1930	3.033	720	3.753	1940	1.081	645	1.726
1931	2.804	636	3.440	1941	1.091	1.076	2.167

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Valencia (1891/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1891	2.860	1.468.183	513	261	1930	3.753			480
1900	2.731	1.580.673	579	296	1931	3.440			491
1901	2.776	1.665.834	600	282	1932	3.563			483
1902	2.968	1.770.668	597	278	1933	3.507			464
1903	3.282	2.410.563	734	298	1934	3.131			474
1904	3.181	2.018.090	634	325	1935	3.163			475
1905	2.870	1.913.973	667	335	1936	784			2.043
1906	2.959	2.003.006	677	332	1937	721			1.462
1907	2.849	2.023.572	710	359	1938	572			1.269
1908	2.974	2.117.657	712	343	1939	1.186			198
1909	3.069	2.292.807	747	353	1940	1.726			495
1910	3.124	2.484.135	795	396	1941	2.167			439
1911	3.136	2.557.564	816	410	1945	2.001			472
1912	3.257	2.610.925	802	412	1958	3.186	4.752.933	1.492	698
1913	3.541	3.004.320	848	426	1959	2.811	4.625.293	1.645	695
1914	2.932	2.357.878	804	429	1960	2.990	5.143.492	1.720	649
1915	2.531	2.106.690	832	499	1961	3.304	5.607.009	1.697	668
1916	2.390	1.963.382	821	481	1962	3.588	6.910.900	1.926	673
1917	3.210	2.157.456	672	375	1963	3.589	7.416.901	2.067	800
1918	3.248	1.405.720	433	256	1964	3.887	8.117.604	2.088	761
1919	3.200	2.088.498	653	347	1965	4.276	8.974.880	2.099	780
1920	3.173	2.619.758	826	414	1966	4.274	9.132.351	2.137	735
1921	2.958	2.777.485	939	441	1967	4.327	9.820.652	2.270	767
1922	3.118			382	1968	4.375	10.544.798	2.410	816
1923	2.846			470	1969	4.461	11.147.285	2.499	877
1924	3.243			463	1970	4.628	11.679.302	2.524	871
1925	3.511			469	1971	5.062	12.759.863	2.521	861
1926	3.463			499	1972	5.222	13.355.000	2.557	897
1927	3.649			499	1973	4.839	14.264.167	2.948	1.052
1928	3.758			522	1974	4.376	13.452.044	3.074	1.191
1929	3.952			508	1975	4.567	15.852.829	3.471	1.093

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

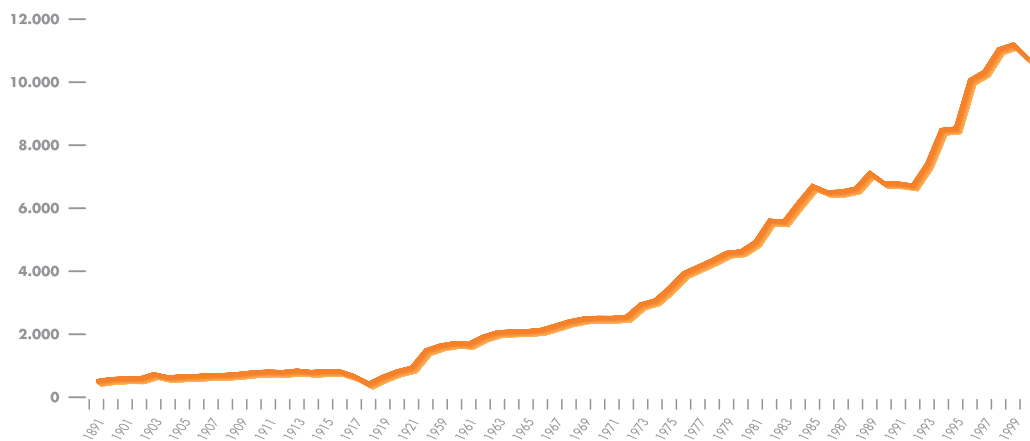
Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Valencia (1891/2000) (Continuación)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1976	4.785	18.853.779	3.940	1.281	1989	4.579	32.600.761	7.120	2.589
1977	4.359	18.066.424	4.145	1.513	1990	4.747	32.249.735	6.794	2.523
1978	4.216	18.340.563	4.350	1.644	1991	4.635	31.451.193	6.786	2.544
1979	3.886	17.819.623	4.586	1.766	1992	4.500	30.249.189	6.722	2.488
1980	4.317	20.001.354	4.633	1.812	1993	4.427	32.756.867	7.399	2.340
1981	3.899	19.211.553	4.927	2.116	1994	4.708	39.957.390	8.487	2.745
1982	3.910	21.921.782	5.607	2.111	1995	5.053	43.105.590	8.531	3.184
1983	3.819	21.307.126	5.579	2.172	1996	5.348	53.838.487	10.067	2.961
1984	3.816	23.518.599	6.163	2.261	1997	6.092	62.946.837	10.333	2.954
1985	3.863	25.911.567	6.708	2.276	1998	6.134	67.744.703	11.044	3.302
1986	4.164	27.125.683	6.514	2.527	1999	6.360	71.214.723	11.197	3.752
1987	4.360	28.459.950	6.528	2.330	2000	6.977	74.978.735	10.747	3.615
1988	4.450	29.478.455	6.624	2.394					

Fuente: PUERTO DE VALENCIA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

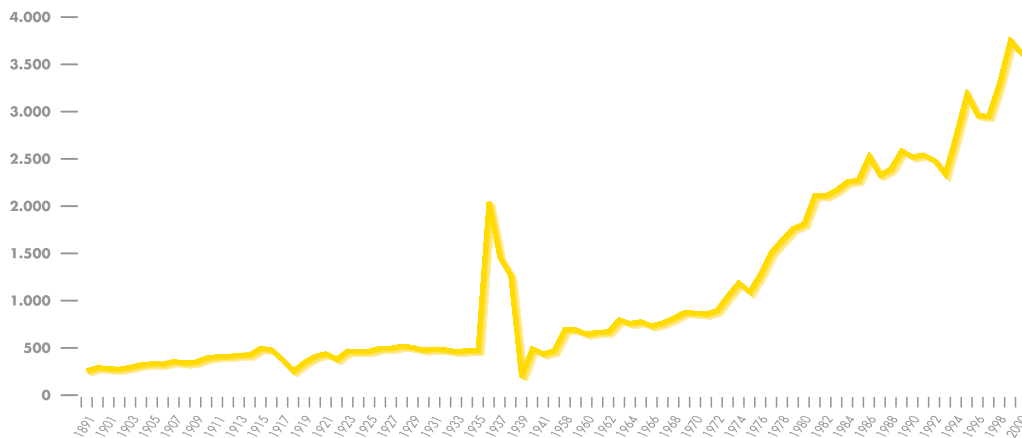
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 10. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Valencia (1891/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 11. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Valencia (1891/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Valencia (1947-1961)

Años	Número	Años	Número	Años	Número	Años	Número
1947	45.113	1951	63.692	1955	59.542	1959	68.600
1948	46.327	1952	67.520	1956	59.625	1960	65.714
1949	48.048	1953	70.396	1957	69.255	1961	81.713
1950	62.368	1954	58.365	1958	70.475		

Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Valencia (1939-1961) Kilogramos

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1939	1.275.918	1945	4.832.313	1951	2.047.825	1957	2.312.541
1940	1.847.254	1946	5.468.053	1952	1.502.131	1958	2.379.169
1941	1.874.714	1947	4.668.218	1953	2.114.574	1959	1.553.013
1942	2.235.080	1948	4.200.733	1954	2.570.038	1960	1.815.694
1943	2.897.666	1949	3.075.193	1955	2.392.776	1961	1.810.668
1944	4.627.201	1950	2.487.913	1956	2.168.822		

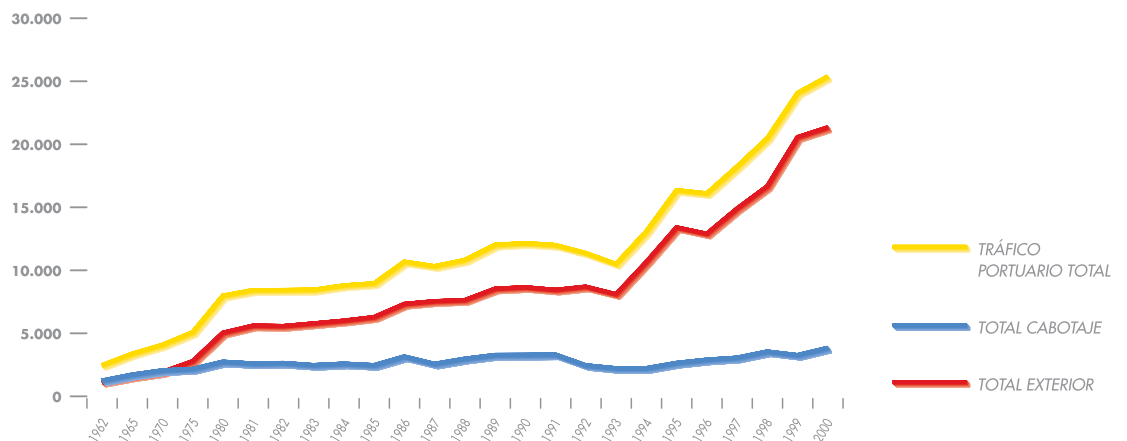
Fuente: Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Valencia (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	2.476	3.396	4.103	5.102	8.004	8.443	8.451	8.472	8.816	8.980	10.701	10.340	10.834
Total cabotaje (I)	1.261	1.739	2.077	2.190	2.763	2.623	2.662	2.492	2.610	2.489	3.177	2.594	3.000
Total exterior (I)	1.152	1.596	1.948	2.800	5.058	5.626	5.592	5.801	6.020	6.301	7.347	7.564	7.651
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	12.038	12.172	12.020	11.385	10.521	13.099	16.378	16.117	18.246	20.500	24.085	25.394	
Total cabotaje (I)	3.297	3.306	3.329	2.480	2.242	2.249	2.667	2.926	3.082	3.572	3.285	3.862	
Total exterior (I)	8.556	8.670	8.462	8.717	8.118	10.677	13.424	12.914	14.913	16.685	20.579	21.356	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

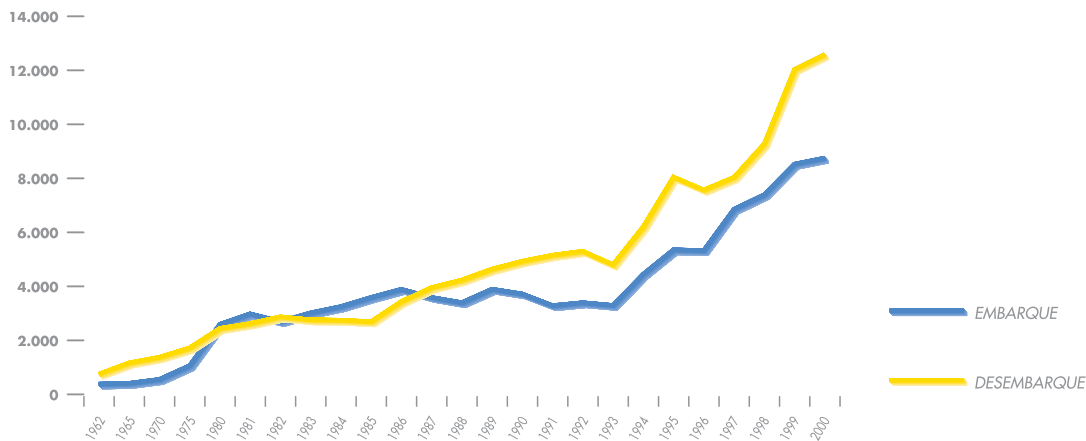


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Valencia (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	394	421	565	1.073	2.605	2.994	2.710	3.029	3.261	3.600	3.902	3.601	3.408
Desembarque	759	1.175	1.383	1.728	2.453	2.633	2.882	2.772	2.759	2.701	3.445	3.963	4.244
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	3.907	3.731	3.299	3.407	3.306	4.461	5.366	5.337	6.867	7.404	8.537	8.762	
Desembarque	4.649	4.940	5.163	5.310	4.812	6.217	8.057	7.577	8.046	9.281	12.042	12.594	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

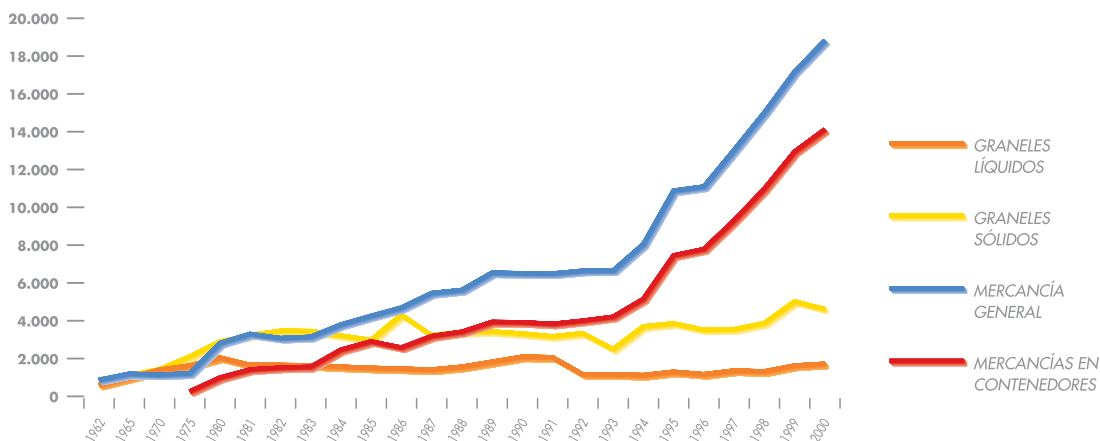


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Valencia (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	618	1.004	1.419	1.643	2.074	1.677	1.677	1.660	1.584	1.524	1.481	1.433	1.584
Graneles sólidos	912	1.121	1.441	2.120	2.913	3.254	3.479	3.469	3.232	2.997	4.334	3.245	3.424
Mercancía general	884	1.210	1.165	1.228	2.834	3.319	3.097	3.164	3.814	4.270	4.709	5.479	5.644
Mercancías en contenedores				272	1.004	1.437	1.532	1.575	2.478	2.924	2.596	3.200	3.432
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	1.846	2.113	2.087	1.183	1.177	1.141	1.317	1.188	1.380	1.338	1.645	1.741	
Graneles sólidos	3.450	3.336	3.190	3.353	2.513	3.715	3.876	3.537	3.563	3.889	5.033	4.638	
Mercancía general	6.558	6.527	6.513	6.661	6.670	8.070	10.897	11.114	13.052	15.031	17.188	18.839	
Mercancías en contenedores	3.952	3.934	3.850	4.018	4.223	5.168	7.470	7.803	9.324	10.996	12.959	14.136	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

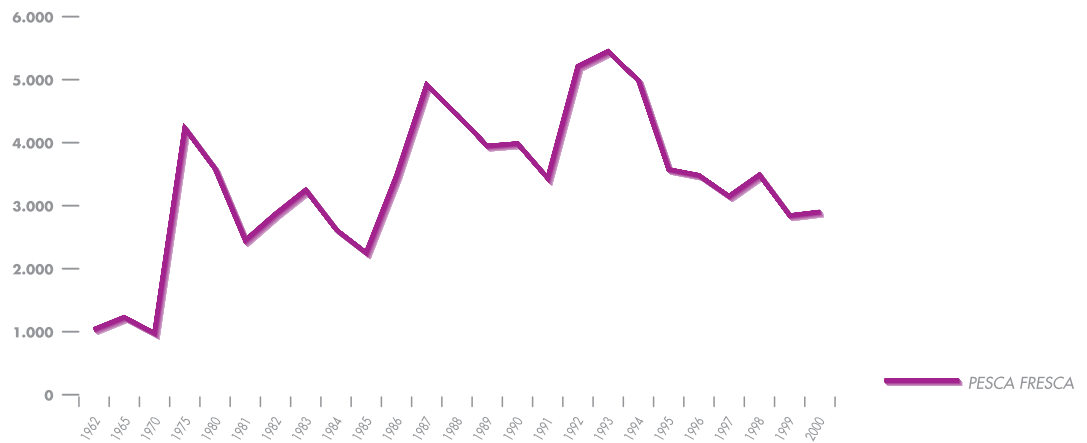


Fuente: Tabla 3.

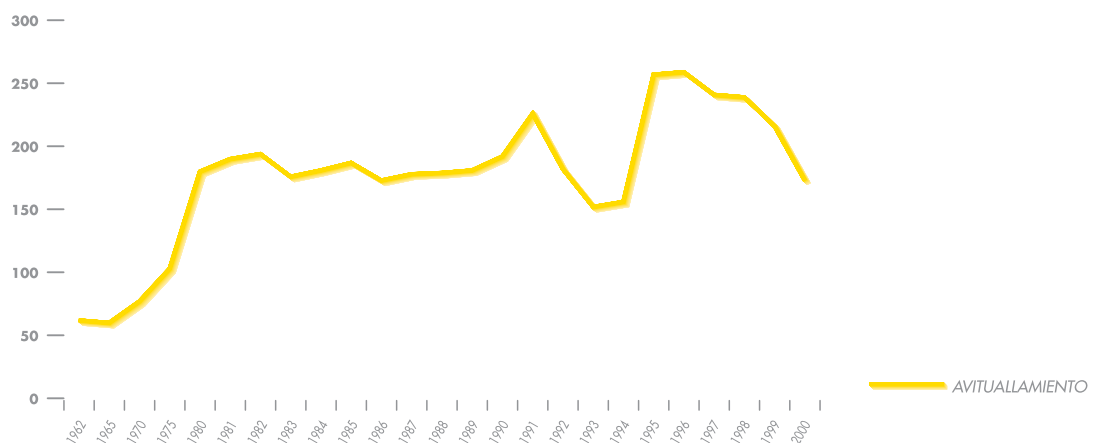
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Valencia (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	1.040	1.234	981	4.234	3.590	2.452	2.872	3.252	2.627	2.257	3.477	4.925	4.451
Avituallamiento	62	60	77	103	180	190	194	176	181	187	173	178	179
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	3.951	3.990	3.438	5.216	5.454	4.990	3.579	3.487	3.154	3.492	2.847	2.905	
Avituallamiento	181	192	226	182	152	156	257	259	241	239	216	173	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Valencia (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	28.883	87.967	141.002	144.329	163.222	218.416	236.684	214.685	252.857	273.618	302.900
Nº de TEUS	28.883	117.916	178.017	188.437	200.627	282.508	305.230	267.684	321.499	342.736	390.277
TEUS por contenedor	1,00	1,34	1,26	1,31	1,23	1,29	1,29	1,25	1,27	1,25	1,29
Índice de contenerización	22	35	43	49	50	65	68	55	58	61	60

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	299.657	281.720	285.436	303.179	374.515	519.856	551.245	654.367	784.860	901.489	1.007.028
Nº de TEUS	387.162	364.446	370.546	385.338	466.873	671.827	708.332	831.510	1.005.397	1.170.191	1.308.010
TEUS por contenedor	1,29	1,29	1,30	1,27	1,25	1,29	1,28	1,27	1,28	1,30	1,30
Índice de contenerización	60	59	60	63	64	69	70	71	73	75	75

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

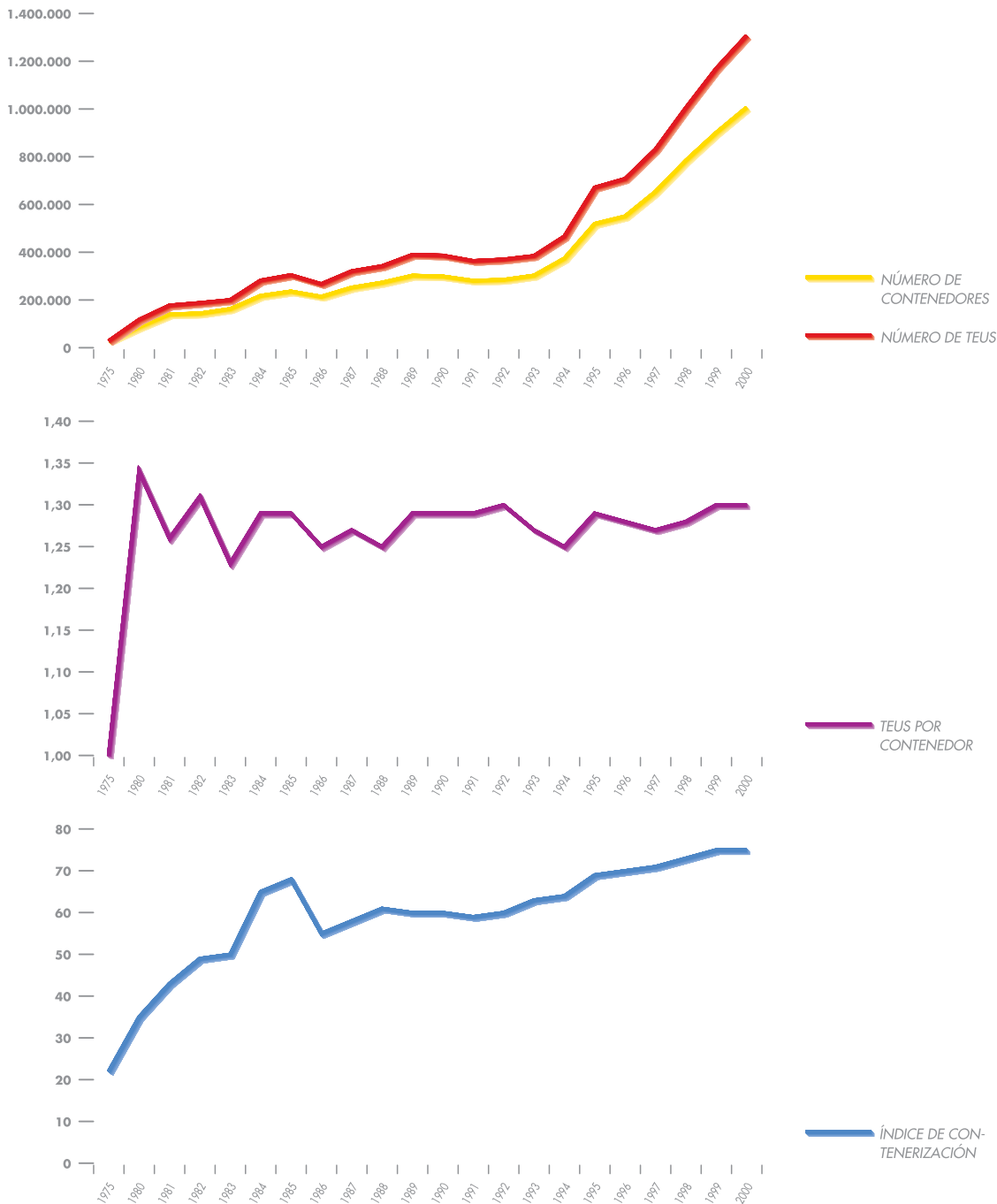
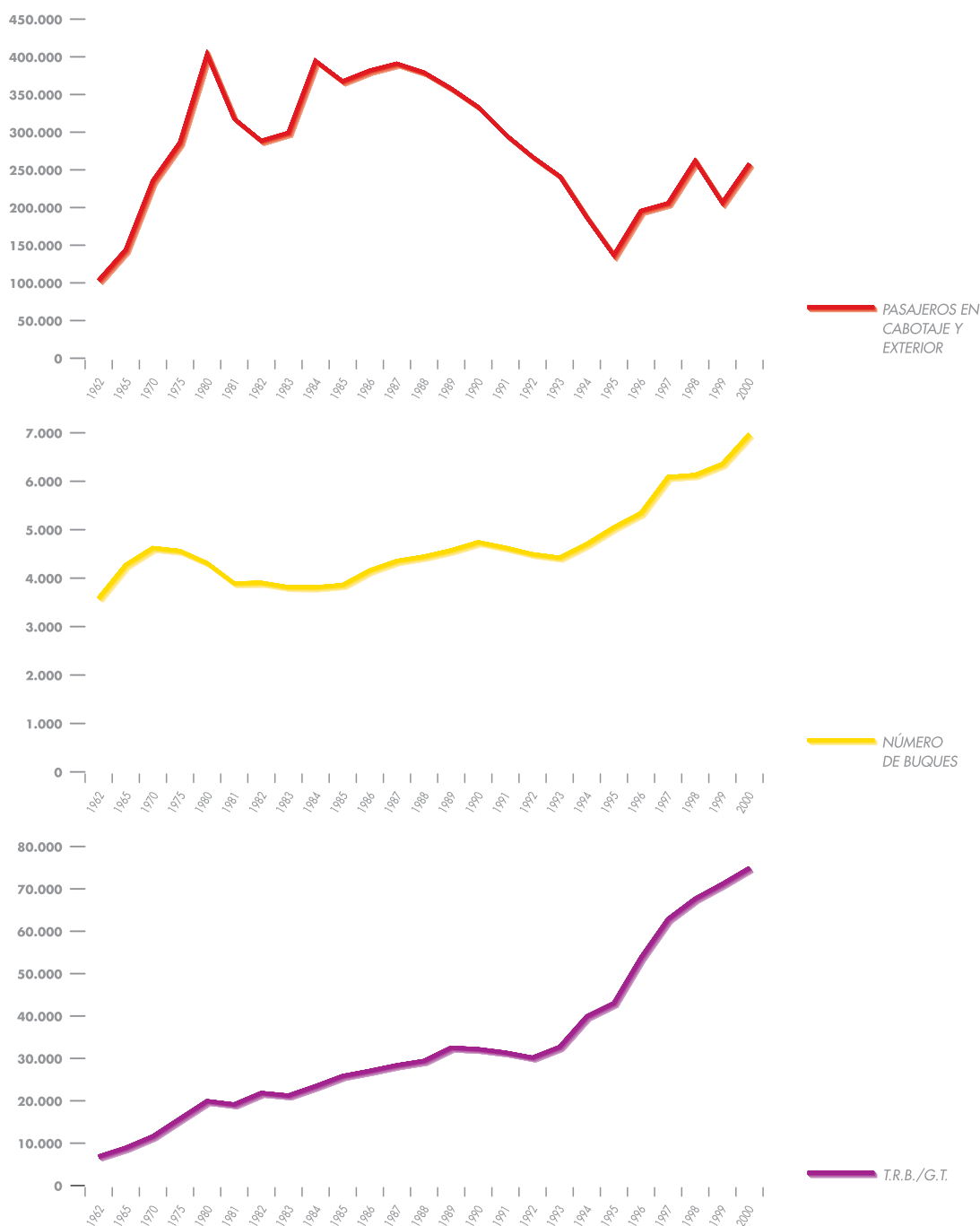


Tabla 6. Otros datos A.P. de Valencia (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	103.379	144.085	235.640	286.586	403.372	318.130	288.770	299.479	394.931	367.709	381.992	391.247	379.557
Número de buques	3.588	4.276	4.628	4.567	4.317	3.899	3.910	3.819	3.816	3.863	4.164	4.360	4.450
T.R.B./G.T. (miles)	6.911	8.975	11.679	15.853	20.001	19.212	21.922	21.307	23.519	25.912	27.126	28.460	29.478

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	358.315	333.643	297.333	267.705	241.950	187.173	136.931	195.823	205.881	262.116	206.526	258.290
Número de buques	4.579	4.747	4.635	4.500	4.427	4.708	5.053	5.348	6.092	6.134	6.360	6.977
T.R.B./G.T. (miles)	32.601	32.250	31.451	30.249	32.757	39.957	43.106	53.838	62.947	67.745	71.215	74.979

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Valencia (1989-2000) Toneladas

	1989				1990			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	4.009	247	323	4.579	4.101	256	390	4.747
G.T. (miles)	30.667	459	1.475	32.601	30.159	506	1.585	32.250
TEUS	389.593	684	0	390.277	386.500	662	0	387.162
Mercan. en contene.	3.945.684	6.420	0	3.952.104	3.927.582	6.398	0	3.933.980
Graneles líquidos	1.651.158	2.292	192.294	1.845.744	1.907.765	397	204.513	2.112.675
Graneles sólidos	2.799.089	40.760	609.867	3.449.716	2.758.762	40.528	536.935	3.336.225
Mercancía general	5.401.519	248.939	907.515	6.557.973	5.415.075	269.047	842.923	6.527.045
Avituallamiento	174.530	6.570	0	181.100	185.901	6.410	0	192.311
Pesca	2.880	921	150	3.951	2.481	1.227	282	3.990
Total mercancías	10.029.176	299.482	1.709.826	12.038.484	10.269.984	317.609	1.584.653	12.172.246

	1991				1992			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	3.752	410	473	4.635	3.409	526	565	4.500
G.T. (miles)	29.034	793	1.624	31.451	27.420	1.015	1.814	30.249
TEUS	364.085	354	7	364.446	370.417	16	113	370.546
Mercan. en contene.	3.846.715	2.947	75	3.849.737	4.017.298	63	1.033	4.018.394
Graneles líquidos	1.850.724	275	236.253	2.087.252	994.370	0	188.534	1.182.904
Graneles sólidos	2.744.864	8.452	436.813	3.190.129	2.784.694	1.210	567.009	3.352.913
Mercancía general	5.230.179	305.056	978.166	6.513.401	5.288.515	352.217	1.020.725	6.661.457
Avituallamiento	211.179	14.344	0	225.523	163.710	16.582	1.796	182.088
Pesca	1.475	1.728	235	3.438	2.541	2.316	359	5.216
Total mercancías	10.038.421	329.855	1.651.467	12.019.743	9.233.830	372.325	1.778.423	11.384.578

	1993				1994			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	3.326	529	572	4.427	3.694	243	771	4.708
G.T. (miles)	29.868	1.049	1.840	32.757	36.590	688	2.679	39.957
TEUS	383.641	71	1.626	385.338	461.147	44	5.682	466.873
Mercan. en contene.	4.208.398	317	13.856	4.222.571	5.111.598	188	55.872	5.167.658
Graneles líquidos	1.040.161	0	136.670	1.176.831	962.956	0	177.547	1.140.503
Graneles sólidos	2.287.429	1.292	228.083	2.516.804	3.421.449	2.802	303.207	3.727.458
Mercancía general	5.255.706	348.279	1.065.818	6.669.803	6.268.520	289.865	1.511.851	8.070.236
Avituallamiento	142.522	8.107	1.558	152.187	145.719	7.234	3.112	156.065
Pesca	3.086	2.028	350	5.464	2.038	2.665	287	4.990
Total mercancías	8.728.904	359.706	1.432.479	10.521.089	10.800.682	302.566	1.996.004	13.099.252

	1995				1996			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	3.921	174	958	5.053	4.165	238	945	5.348
G.T. (miles)	38.942	640	3.524	43.106	48.633	850	4.355	53.838
TEUS	659.360	112	12.355	671.827	688.555	193	19.584	708.332
Mercan. en contene.	7.361.767	750	107.679	7.470.196	7.609.051	2.977	190.588	7.802.616
Graneles líquidos	1.119.862	541	196.933	1.317.336	1.030.148	0	157.993	1.188.141
Graneles sólidos	3.488.547	6.359	407.906	3.902.812	3.258.473	12.880	278.610	3.549.963
Mercancía general	8.622.997	271.296	2.002.768	10.897.061	8.875.942	319.567	1.920.150	11.115.659
Avituallamiento	243.151	6.308	7.677	257.136	242.836	7.852	8.712	259.400
Pesca	1.439	1.955	185	3.579	1.607	1.664	216	3.487
Total mercancías	13.475.996	286.459	2.615.469	16.377.924	13.409.006	341.963	2.365.681	16.116.650

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 6. Tráfico de los Puertos A.P. de Valencia (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1997				1998			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	4.700	271	1.121	6.092	4.692	284	1.158	6.134
G.T. (miles)	56.652	1.107	5.188	62.947	60.744	1.215	5.786	67.745
TEUS	802.044	71	29.395	831.510	969.182	910	35.305	1.005.397
Mercan. en contene.	9.052.068	810	271.399	9.324.277	10.677.417	3.203	315.402	10.996.022
Graneles líquidos	1.229.285	0	150.662	1.379.947	1.170.474	0	167.095	1.337.569
Graneles sólidos	3.088.592	7.525	466.460	3.562.577	3.431.699	0	456.816	3.888.515
Mercancía general	10.234.186	396.995	2.428.714	13.059.895	11.934.289	447.304	2.650.006	15.031.599
Avituallamiento	219.773	8.263	12.869	240.905	211.007	8.527	19.641	239.175
Pesca	1.291	1.629	234	3.154	2.185	1.002	305	3.492
Total mercancías	14.773.127	414.412	3.058.939	18.246.478	16.749.654	456.833	3.293.863	20.500.350

	1999				2000			
	Valencia	Gandía	Sagunto	Total	Valencia	Gandía	Sagunto	Total
Nº de buques	4.796	315	1.249	6.360	5.637	248	1.092	6.977
G.T. (miles)	63.576	1.477	6.162	71.215	68.364	1.264	5.351	74.979
TEUS	1.138.740	170	31.281	1.170.191	1.277.474	0	30.536	1.308.010
Mercan. en contene.	12.658.218	1.374	299.498	12.959.090	13.832.461	0	303.098	14.135.559
Graneles líquidos	1.420.930	0	223.827	1.644.757	1.579.213	0	161.362	1.740.575
Graneles sólidos	4.114.488	0	918.891	5.033.379	3.917.055	0	721.431	4.638.486
Mercancía general	14.092.533	447.020	2.648.459	17.188.012	15.760.709	421.217	2.657.400	18.839.326
Avituallamiento	188.715	9.774	17.869	216.358	150.133	2.413	20.329	172.875
Pesca	1.473	1.107	267	2.847	1.486	1.274	145	2.905
Total mercancías	19.818.139	457.901	3.809.313	24.085.353	21.408.596	424.904	3.560.667	25.394.167

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia



Puerto de Castellón.



5.4. Autoridad Portuaria de Castellón

“En el Grao o playa del Mar hay una Torre y muchas barracas en las que se recogen los pescadores. Hay asimismo, casa o almacenes para sal y cebada y otro mayor, para cáñamo que se compra en dicha Villa para el Rey”.¹

5.4.1. HISTORIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN

Los orígenes del puerto de Castellón se hallan vinculados a la orografía de su “espacio marítimo”; al no estar localizado sobre ningún accidente topográfico de la costa se le define como “artificial”, y por ello, aunque se llevaron a efecto transacciones comerciales desde la antigüedad, ha necesitado de la mano del hombre para aspirar a formar parte de los núcleos portuarios de cierto relieve.²

Las noticias del pasado más remoto deben encontrarse en los testimonios recogidos de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto, cuando efectúan balance de los antecedentes de las instalaciones. Las primeras referencias informan de la línea de playa, que formaba entre las puntas de Benicasim y Almenara un seno cóncavo, una comba vaciada en la Plana de hoy, que entonces se retiraba hasta el llamado “Molí de la Font”. Las sucesivas formaciones de barras y cordones litorales hicieron progresar la playa gracias a los acarreo de piedras y arenas de los aluviones y desde el mar.

Las crónicas narran que...

“... esta labor de siglos hubo un momento en que el hombre primitivo, habitantes de estos contornos, utilizó por primera vez el sosegado fondeadero de la rada nuestra para azaroso tráfico marítimo de aquellos tiempos, y con ello aprovechaba las favorables condiciones que la Naturaleza le ofrecía en el litoral aplacerado y sin escollos, al fondo la bolsa que entonces formaba. Más tarde, a medida que el mar se retiraba, avanzaba el hombre en busca y aprovechamiento del lugar propicio para embarcar y desembarcar, hasta llegar a la época prehistórica que supone Juan Bautista Porcar en sus verosímiles hipótesis arqueológicas (publicadas en el “Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura”), descubriendo los remotos vestigios de graons y assagadors, como vías concurrentes al puerto embrionario de un Castellón de la edad de piedra. He aquí el germen atávico de nuestra dársena”.³

Algunos documentos que se guardan en el Archivo Municipal de Castellón, atestiguan que en la Edad Media se utilizó la rada como fondeadero de tráfico marítimo. El 15 de febrero de 1528 el Duque de Calabria, a la sazón Lugarteniente General del Reino de Valencia, ordenó que se nombrara un procurador en la Villa de Castellón, para que colaborara en el proyectado reparto y sostenimiento de la guardia que custodiaba la costa. Ya existían torres atalayas en la desembocadura del Mijares y en la ensenada de Benicasim, requiriéndose construir una en la playa de Castellón, intermedia entre aquellas localidades.

El 26 de Agosto de 1562 Felipe II escribiría a los jurados de Castellón, a fin de anunciarles el viaje del ingeniero D. Juan Bautista Antonelli, para que proveyese lo necesario para la construcción de la mencionada fortaleza, acordando las Cortes del Reino la idoneidad del proyecto, y ya en 1571 se convienen las capitulaciones para empezar las obras.

¹ Noticias recogidas por J. Llorens de Clavell, notario y escribano del Ayuntamiento, con el título de “Noticias de la Villa de Castellón de la Plana, desde su principio”, 1725.

² Bajo el nombre de “El pasado, el presente y el futuro de nuestro Puerto”, se pronuncia una conferencia el 17 de Octubre de 1934, por el entonces ingeniero director D. Carlos G. Espresati Sánchez, cuyas principales noticias sirven de introducción a la Memoria editada por la J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras 1925-1950*, Castellón, Talleres Gráficos Hijos de F. Armengot, 1953.

³ J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1953, p. 9.

A principios del siglo XVII, en concreto en 1618, la acción de los temporales volvió a invadir la playa, y la Torre llamada popularmente como “Torre Vella” quedó sumergida en el mar, poco tiempo después, en 1626, se procedería a su reedificación, aunque sufriría nuevos derrumbamientos, por lo que pareció que lo mejor sería edificar en otro sitio. La segunda Torre quedaría finalizada en 1671, aunque también desaparecería fruto de la adversa climatología.

A pesar de que los temporales dejaron su huella, el puerto de Castellón se presentaba como uno de los lugares más indicados para fondear en este tiempo, pues en términos comparados con otros puntos de la proximidad, era quizás uno de los núcleos donde se dejaba sentir con menor virulencia, parece que este efecto pueda atribuírsele a la acción reductora de un accidente de la orografía submarina, que actúa localmente sobre la marejada, disminuyendo la altura de las olas. En este sentido, se destaca que la plataforma costera ubicada en el archipiélago de Columbretes, funciona como un verdadero dique sumergido protegiendo la costa de Castellón.⁴

En el lugar de la primitiva Torre se realizaba el tráfico pesquero y el embarque de productos naturales o industriales de la localidad, entre los que se citan las algarrobas, vinos y cáñamo, entre otros, por ello y en base a este incipiente comercio, se solicita ya en el siglo XIX el que se llevaran a cabo las obras necesarias para servir a este tráfico, sobre todo, para poder ampliar el movimiento mercantil del cáñamo, que se conducía principalmente a las fábricas de Cartagena, Ferrol y Santander.⁵

El 23 de diciembre de 1865 se remitiría escrito a S.M. Isabel II, solicitando la construcción de un puerto en la playa de la capital, por el Ayuntamiento de Castellón y Mayores Contribuyentes de la ciudad. La Dirección General de Obras Públicas dispuso con fecha 25 de mayo de 1866, que se elaborase el anteproyecto de un puerto en el Grao de Castellón.⁶

D. Leandro Alloza Agut redactaría el anteproyecto y luego el proyecto del puerto, que fueron aprobados respectivamente por R. O. de 18 de mayo de 1876 y R. O. de 6 de marzo de 1882.

“Las obras debían ejecutarse por el sistema de contrata, añadiendo seguido, pero atendiendo a lo propuesto por la sección 4ª de la Junta Consultiva de Caminos y Puertos, con objeto de evitar ulteriores reclamaciones del contratista sobre explotación de las canteras fijadas en el proyecto para extracción de la escollera, es la voluntad de Su Majestad que cuando se ordene la construcción se empiecen las obras por Administración explotando la cantera de los Serretes con lo cual podrán estudiarse las condiciones de dicha cantera antes de verificarse las subastas; empleando la piedra que se extraiga en la construcción del dique de Levante a fin de poder apreciar debidamente el efecto que ha de producir en el régimen de la costa”⁷.

La declaración del interés general para el puerto del Grao de Castellón se alcanzaría por Ley de 6 de julio de 1882. Y la resolución de su construcción se tornaría en asunto complejo, como ocurrió con otros recintos portuarios en los que tenían que efectuarse importantes obras, por ello, por parte de las corporaciones locales se vierten opiniones acerca de la necesidad del puerto. Transcribimos una de estas valoraciones, en la que se pone de relieve la realidad comercial del momento:

“El inmediato resultado de la construcción del puerto de esta rada sería la acumulación de embarques, verificándose en el mismo los que se realizan en las playas de los vecinos pueblos y el del inmenso número de cajas de naranja, cuyo valor no baja de 20 millones de reales... Entonces se bautizaría en el extranjero con el nombre de Castellón y no con el de Valencia esta preciosa producción que se cría en nuestras huertas y en las de la provincia,

⁴ J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1953, p. 10.

⁵ Referencia tomada de F. Almarche, en *Revista de Castellón*, 15 de septiembre de 1914, que alude al comercio de la Villa en 1725, donde refiere el dato de treinta y seis mil o cuarenta mil arrobas de este producto.

⁶ J.O.P.C., *Memoria Anteproyecto de un Puerto en el Grao de Castellón*, Archivo Autoridad Portuaria, 1874.

⁷ J.O.P.C., *Memoria Proyecto de un Puerto en el Grao de Castellón*, Archivo Autoridad Portuaria, 1881.

contribuyendo esta circunstancia á dar á conocer mercantilmente el nombre de nuestra capital hoy completamente ignorado. Las inmensas cantidades de vino que procedentes de las provincias de Alicante, Valencia y del Maestrazgo cruzan por nuestra estación con dirección á Benicarló y Vinaroz, encontrarían natural y cómodo embarque en nuestro puerto. Esta Aduana que hoy es subalterna, y autorizada solamente para la importación de carbón, se habilitaría para ultramarinos y toda clase de productos extranjeros...”.⁸

La Real Orden de 11 de junio de 1882 determinaba la redacción del presupuesto de las obras, que debían efectuarse por la Administración, atendiendo a las grúas y aparatos necesarios para la explotación de la cantera y conducción y arrojé de la piedra al mar. Un mes más tarde, en concreto, el 28 de julio de 1882, será redactado por el ingeniero primero de la Dirección General de Obras Públicas, D. Joaquín Jimeno, el presupuesto total de las obras que han de ser ejecutadas, quedando aprobado el proyecto por Real Orden de 9 de noviembre de 1882. El 12 de diciembre de 1882 empezaron los trabajos y tras varios incidentes que hubieron de resolverse, finalizaron el 31 de marzo de 1893.

El proyecto primitivo para la subasta de las obras de la primera alineación del dique de Levante se vería alterado y finalmente, tras las modificaciones realizadas por D. Francisco Pérez Alonso, mereció su aprobación y adjudicación al mejor postor D. Pedro Bové el 10 de Junio de 1895, dando comienzo el inicio de los trabajos el 5 de enero de 1897.

La Real Orden de 14 de marzo de 1902 autorizaría la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Castellón, posesionándose de todos los efectos y materiales y obras realizadas, hasta entonces a cargo de la Jefatura de Obras Públicas. Un año más tarde se aprueba el proyecto de medios provisionales de embarque y se crea la Aduana del Grao de primera clase.

En los inicios del siglo XX existían en la costa castellonense cinco puntos habilitados para llevar a cabo actividades de embarque y desembarque de mercancías: Vinarós, Benicarló, Cap i Corb, Castelló y Borriana.

En el caso de Vinarós hay constancia que desde el siglo XIV ya era importante su playa como espacio donde efectuar operaciones comerciales, incluso se pensó durante algún tiempo en hacerlo puerto de salida de Aragón. En los siglos XVII y XVIII se sucedieron intentos para la construcción de un puerto, aunque resultarían infructuosos hasta 1851, gracias a la intervención del entonces arzobispo de Tarragona, de origen vinarocense, que impulsaría este proyecto, para finalmente terminar las obras en 1875.

Benicarló se vería beneficiada del derecho de tráfico sin pago de ninguna contribución, según normativa dictada por Pere III en 1370, y aunque seguiría utilizándose en siglos posteriores, dada la proximidad de Vinarós, no alcanzaría la aspiración de tener puerto propio hasta 1932, fecha en la que se inician unas obras que concluyen en 1946. La relevancia de estos puntos portuarios radicaba en las exportaciones de vinos, sobre todo desde el último tercio del siglo XIX y primera década del siglo XX.⁹

El puerto de Borriana nace al amparo del tráfico naranjero, y aunque en sus costas ya se efectuaba movimiento de mercancías, éste crece cuando se construye el embarcadero de madera e hierro en 1889. Debe señalarse que en 1908 sería declarado de utilidad pública, pero el infortunio haría que quedara destruido en 1926 por un ciclón.¹⁰

Y el crecimiento del puerto de Castellón se iba haciendo realidad unido indisolublemente a la riqueza hortofrutícola de la zona, vinculando su desarrollo a las exportaciones de algunos productos, que han ido definiendo la actividad marítima. Particularmente, en estos años esa vocación comercial estará marcada por el sector naranjero, que en el último cuarto del siglo XIX experimentó un impor-

⁸ J. Ribelles Comin, *Intereses económicos, agrícolas, industriales y mercantiles de Castellón con la historia del Puerto del Grao y del periodismo provincial*, Barcelona, Imprenta de Francisco J. Altés y Alabart, 1905, edición Facsímil, editado por la Cámara de Comercio Castellón, 2000, pp. 366-367.

⁹ Consultar la obra J. Valls Torlá, *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón, Cien años de historia*, Castellón, Castelló D'Impressió, S. L., 2001, pp. 51-54.

¹⁰ La importancia del puerto de Burriana en este tiempo puede verse en R. Cabedo y L. Burdeos, *Burriana 1882-1936. El Puerto de Borriana*, Ajuntament de Burriana, 2000.

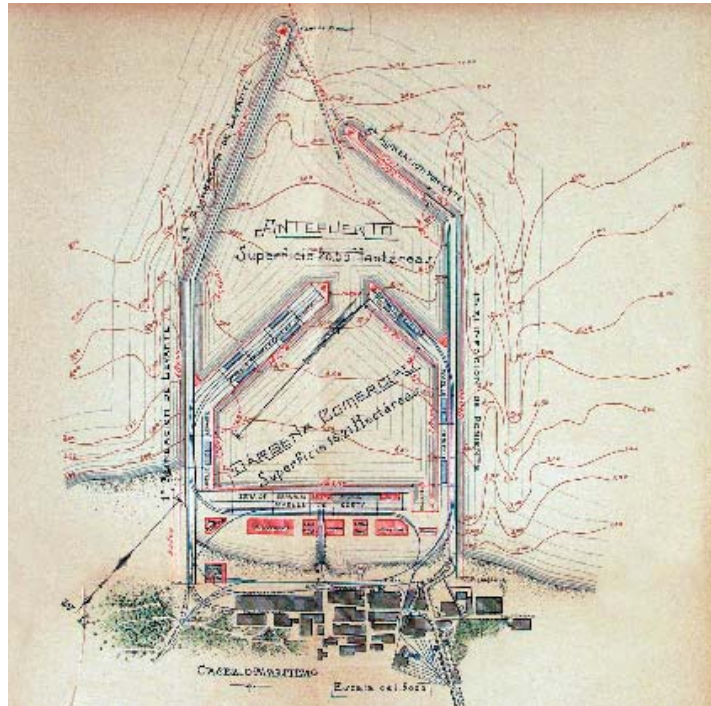
tante auge en sus envíos por mar hacia los principales mercados europeos. Ya en 1906, el ingeniero director D. José Serrano Lloberes redactará el *Proyecto General del Puerto*, atendiendo a un movimiento de naranjas de más de sesenta mil toneladas y, seis años después, se exportarían más de ochenta mil. La naranja representaba más del ochenta por ciento del movimiento en el puerto.¹¹

Los vinos han sido elementos básicos de los intercambios comerciales, observándose una expansión en estas tierras, al amparo de las dos crisis importantes que sufre la vid en el resto de Europa. Otro de los emblemas comerciales de Castellón serían los azulejos, tradición mercantil que sigue teniendo vigencia actualmente, y que tiene sus raíces en la edad moderna, en 1727, que es cuando el Conde Aranda funda la Real Fábrica de Alcora, con la que se inicia una actividad que quedará vinculada a esta demarcación geográfica, favorecido por la cercanía de las minas de arcilla, lo que permitía la proliferación de pequeñas fábricas artesanales por toda la zona.¹²

Entre las principales industrias azulejeras de aquel tiempo se encuentran La Primitiva, que ya funcionaba en 1820, y la fábrica de Onda, que se convertiría en el centro fabril más importante, también pueden citarse La Campana en 1827, La Glorieta en 1848, La Valenciana en 1857, o La Esperanza, cuyo origen parece que pueda remontarse a 1778.¹³

El crecimiento del puerto se vería impulsado por la visita de S. M. el Rey Alfonso XIII el 13 de Abril de 1905, la noticia se recoge en Memoria en los siguientes términos:

“A pesar del poco tiempo que S. M. estuvo en Castellón, las obras de este puerto merecieron el honor de ser visitadas por el Jefe del Estado, que vio bascular con precisión y rapidez dos *wagones* (sic) de escollera de 2ª clase, S. M. vio el estado de las obras que están en su comienzo y comprendiendo la necesidad de darles el mayor desarrollo ofreció atender al mensaje que tuvo el honor de presentarle el Sr. Presidente de la Junta en el que suplicaba aumento de la subvención”.¹⁴



Proyecto de la segunda alineación del dique de Levante y de las escolleras de la primera de Poniente en el Puerto de Castellón. Memoria 1906-1914, Autoridad Portuaria de Castellón.

¹¹ Ver V. Abad, *Historia de la Naranja, 1781-1939*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos, 1984, e *Historia de la Naranja II, 1940-1962*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos, 1988. Y más recientemente V. Abad y otros, *La fruta dorada. La industria española del cítrico 1781-1995*, Valencia, Generalitat Valenciana, 1996.

¹² Es interesante la consulta de un estudio de una de las principales fábricas del sector, V.J. Estall I Poles, *La industria cerámica en Onda. Las fábricas, 1778-1997*, Onda, Ajuntament d'Onda, 1997.

¹³ El desarrollo de la actividad económica de Castellón puede verse en el texto de J. Valls Torlá, *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón...*, op. cit, p. 47.

¹⁴ J.O.P.C., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto del Grao de Castellón desde que tuvieron comienzo hasta finalizar el tercer trimestre del año 1905*, Castellón, Imprenta y librería de José Armengot Rubio, 1907, p. 43.



Barcos de carga fondeados en el Puerto del Grau de Castellón a finales de los años veinte, tiempo en el que el bloqueo decretado por el gobierno Alemán frenaría el comercio portuario.

Las valoraciones que se trasladan son elocuentes de los efectos de la Guerra, que han sido perniciosos para la evolución del puerto, pero...

“... el ofrecimiento de facilidades para las operaciones de embarque y desembarque, han hecho, que aquel naciente cabotaje y la irregular línea de vapores, fija, al decir de entonces, cuajen hoy en dos líneas de servicio bisemanal efectivo, en un aumento en el número de embarcaciones de vapor y de vela que aquí descargan, lo que siendo de nuestro consumo, antes efectuaban en los puertos vecinos, y aparte de los numerosos buques que exclusivamente entran para tomar con carga la importantísima producción de nuestra principal riqueza, que es la agricultura de exportación”.¹⁶



Muelles del Puerto de Vinaròs en 1915.
Colección Juan Ferrer Marsal.

La expansión de la naranja contribuiría al desarrollo de la industria auxiliar que fabricaba envases, las puntas de París, el papel de seda y la maquinaria. Los otros sectores que habían adquirido una gran notoriedad, como el azulejero y el del calzado, una vez terminada la Guerra, comenzaron un rápido crecimiento que se percibiría en toda la provincia.¹⁷

La 1ª Guerra Mundial se dejaría notar especialmente en la economía de Castellón, ya que la pérdida del mercado exterior, que se basaba particularmente en la naranja, incidiría en la complejidad que alcanza este período crítico, por un lado, habría que señalar el bloqueo del gobierno Alemán, decretado para los puertos que exportasen a los países de la “Entente”, incluso aunque gozaran de la condición de neutralidad, por otro lado, el flete escaseaba y no se dispondrá de barcos, repercutiendo negativamente en el comercio naranjero al no tener salida la producción.¹⁵

La Cámara de Comercio agilizaría la recuperación de la economía castellanense, y poco a poco, con el armisticio, el puerto recobró su actividad de antes, se concretaron los acuerdos comerciales favorables para la comercialización de los productos de la huerta y el progreso mercantil se dejó sentir en todos los sectores, muy particularmente en los que tenían relación con las salidas de naranjas a Europa. El Reino Unido lo hará liberando de derechos arancelarios, y esta política será seguida por otros países como Holanda, Irlanda y Suecia.

¹⁵ Este período crítico para la economía de Castellón puede verse resumido en J. Valls Torlá, *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón...*, op. cit, pp. 79-88.

¹⁶ J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras del Puerto de Castellón con expresión de su tráfico y situación económica*. Año 1924, Alicante, Tipografía “Gutenberg”, 1924, p. 157.

¹⁷ Ver estas noticias en J. Valls Torlá, *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón...*, op. cit, pp. 94-98 y las obras que con carácter general estudian la historia de la naranja, V. Abad, *Historia de la Naranja, 1781-1939*, op. cit. Para toda la coyuntura es muy interesante la consulta de V. Soler, *Guerra i expansió industrial: País Valencia (1914-1923)*, Valencia, IVEI, 1984.

La propuesta de establecimiento de una factoría petrolífera en 1929, iniciaría una línea de actuación comercial que en el futuro marcaría la trayectoria del puerto, esta solicitud no pudo concretarse en aquel tiempo, pero la estratégica situación de los terrenos, donde en principio se arbitró la posibilidad de uso industrial, propiciaría el que la Casa de Valencia “José Antonio Noguera S. A.”, valorara la puesta en marcha de una gran fábrica de materias fertilizantes en 1941, que por las dificultades que trajo consigo la 2ª Guerra Mundial para la entrega de maquinaria, no llegaría a quedar instalada hasta unos años más tarde.¹⁸

El tráfico del puerto impulsará las obras realizadas entre 1925 y 1935, la ampliación de las instalaciones portuarias, la prolongación de la escollera de Levante, para hacer operativo el antepuerto una vez construido el muelle transversal, son actuaciones dignas de mención. Y en cuanto a las obras de posguerra, éstas se centraron en la reparación de los daños producidos por los bombardeos de la aviación, que particularmente habían dejado muy perjudicados los tres muelles comerciales de la dársena.

Las exigencias del desarrollo portuario tendrían en el *Plan General de Obras*, aprobado en abril de 1941, una referencia que marca la vuelta a la normalidad, quedaría dividido en tres partes, atendiendo a las “averías de guerra”, a las “obras en curso de ejecución” y a las “obras nuevas pendientes de ejecutar”, valorando tanto las que ya contaban con el proyecto aprobado, como las que aún se encontraban en fase de tramitación y estudio, considerando bajo el epígrafe denominado “armamento de los muelles” la provisión de un dique de carena “automotor”, grúas y balizamiento.¹⁹

El ingeniero D. Modesto Viguera redactaría en la década de los cincuenta, otro proyecto de ampliación sobre la prolongación del dique de abrigo. Y en general, se buscará diversificar el tráfico, que al recaer de manera muy principal sobre el movimiento de naranjas, cuando éste decaía por causas coyunturales o simplemente una climatología adversa, los ingresos de la Junta se veían perjudicados, por ello se abren nuevos frentes y se atiende con preferencia a la actividad pesquera, fruto de esta filosofía y ya en los años setenta se hace realidad la dársena destinada a estos fines, y una vez culminada la construcción del muelle de costa, la lonja se trasladará al puerto pesquero en su actual emplazamiento.²⁰

La mejora de la red ferroviaria afectó al movimiento portuario, y la decantación del transporte de cítricos hacia el ferrocarril y la carretera, provocaría una disminución sensible del comercio vía



Marca de Naranjas de la Empresa Juanito Vicent Bort de Borriana. Archivo Museu de la Taronja de Borriana.



Embarques de naranjas en el muelle de Serrano Lloberes en el Puerto de Castellón. Memoria 1925-1950, Autoridad Portuaria de Castellón.

¹⁸ J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1953, pp. 64-65.

¹⁹ Ver los capítulos correspondientes en J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1953, capítulos III a VII, pp. 25-115.

²⁰ Las peculiaridades de la evolución del puerto de Castellón en este tiempo pueden verse en las siguientes Memorias: J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras (Puerto de Castellón)*, 1951-1955, Castellón, Talleres Gráficos Hijos de F. Armentgot, 1957. Y J.O.P.C., *Resumen económico-administrativo y datos estadísticos año 1956*, Castellón, Imprenta La Gavina, 1957.



Lonja de pescado del Puerto de Castellón a mediados del siglo XX. Colección José Prades.



El Polígono Industrial del Serrallo en el Grau de Castelló impulsó la economía de la ciudad y el tráfico del Puerto. Archivo José Prades.

marítima, lo que le haría entrar en una de las fases más comprometidas de su trayectoria de crecimiento. Únicamente la importancia creciente que adquirió la flota pesquera, permitió que sobreviviera junto a la actividad deportiva, pero con un movimiento comercial prácticamente inexistente.

La necesidad de relanzar el tráfico se hace acuciante, pues los recursos que la Junta obtiene no alcanzan para el mantenimiento adecuado de las instalaciones, gracias a la actividad de las empresas desguazadoras de buques, que proporcionaron ingresos a la economía portuaria, se palió en parte la crisis existente, que a su vez se resuelve por el impulso de las grandes industrias emplazadas en el entorno. En primer lugar, debe citarse la fábrica de Fertiberia que se instaló en la zona Norte del puerto, donde dispondría de una terminal de descarga de buques amoniacueros, pero, las protestas que se derivaron de su actividad contaminante y sobre todo la crisis de la empresa, llevaría al cierre de este centro fabril.²¹

La creación del polígono industrial del Serrallo supondría un hito en la historia económica de Castellón, la puesta en marcha en 1967 de la refinería de petróleo y la consolidación del polígono industrial, con la planta de producción de caprolactama y posteriormente la central térmica, así como el espectacular desarrollo del sector cerámico, determinaron un nuevo planteamiento de la economía castellanense, en la que el puerto tendría un afortunado protagonismo.

Las bases del futuro del recinto portuario se estaban fraguando en estos años, giraban en torno al petróleo y sus derivados. La refinería fue inaugurada el 5 de junio de 1967 por el General Franco y su capacidad de tratamiento fue progresivamente ampliándose, desde los tres millones hasta los seis millones que se alcanzan en 1980. Se constituyó inicialmente bajo la denominación de Esso Petróleos Españoles S.A., solicitando y obteniendo del Ministerio de Industria la autorización para construir y explotar en Castellón una refinería de petróleo, conectando otra planta industrial del proceso petroquímico para la fabricación de caprolactama. La participación de capital extranjero demostrará el interés suscitado por accionistas de otros países, que observan el gran potencial económico que se deriva de la actividad que tiene lugar en este polígono industrial, lo que marcará sustancialmente la evolución portuaria en las últimas décadas.

Hoy en día, la empresa se ha convertido en una industria totalmente española, cuya denominación ha pasado a ser "Petromed", siglas que corresponden a "Petróleos del Mediterráneo", su trayectoria ha ido evolucionando. En abril de 1988 se firmaría el acuerdo de colaboración entre Petromed y la empresa británica British Petroleum, fundándose una compañía conjunta, al cincuenta por ciento por ambas partes, con el nombre de BP Med, para la comercialización de productos petrolíferos en España con la marca BP.

²¹ Los detalles inherentes a la economía industrial de Castellón puede verse en la ya mencionada obra J. Valls Torlá, *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón...*, op. cit. Y en lo concerniente a la relación que estas actividades muestran con el tráfico del puerto, consultar VV.AA., *Castelló Festa Plena, Centenario de la Junta del Puerto*, Castellón, Iniciativas Culturales Castellonense, S. L., 2002, capítulo "Puerto y Empresa en el Grao de Castellón", pp. 107-110.

En 1991 la compañía British Petroleum pasará a controlar el 92,77% de las acciones y en 1994 se constituye definitivamente la empresa con la integración de BP Oil España.

La reactivación del movimiento portuario a finales de los años 60 ha impulsado las sucesivas mejoras, que se han ido llevando a cabo para la puesta al día de sus infraestructuras. En los últimos años el puerto de Castellón ha ido progresando, gracias a la recuperación del tradicional tráfico naranjero, fruto de la implantación de dos terminales frigoríficas en la dársena interior, lo que ha facilitado la comercialización hacia países fuera del ámbito europeo. En cuanto a los crudos de petróleos y derivados, señalar la fuerte repercusión que su movimiento genera en el puerto, y hacer hincapié en el peso específico que, en la última década, han ido adquiriendo las materias primas relacionadas con el sector cerámico.

Los elementos comerciales mencionados constituyen incentivos suficientes para seguir avanzando, no disponiendo capacidad operativa para dar respuesta a las expectativas de sus tráficos, por ello se contemplan como posibles mejoras la ampliación Norte y la construcción de la dársena Sur, con una estación intermodal de ferrocarril interna, entendiéndose que estos proyectos son imprescindibles para la puesta al día de las infraestructuras que exige el futuro del puerto de Castellón.



Las nuevas instalaciones del Puerto de Castellón a fines del siglo XX. Autoridad Portuaria de Castellón.

5.4.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ²²

La evolución del puerto de Castellón se ha ido concretando teniendo como base los datos publicados por la Junta de Obras, en las Memorias que tratan “el estado y adelanto de las obras” y a través de las Memorias de los proyectos. La primera data de 1907 y aporta lo que se denomina una “*Sucinta historia del Puerto de Castellón*”, una relación de los trámites seguidos para el establecimiento del puerto, así como los proyectos que se han fraguado hasta el 5 de septiembre de 1904, fecha en la que *el Plan General de Obras* es aceptado en sesión extraordinaria de la Junta.

El movimiento comercial quedará especificado en las siguientes Memorias. La que traslada la etapa de 1906 a 1914 marca un interesante periodo de consolidación del puerto, en el que además de las obras llevadas a cabo matiza el movimiento de mercancías, tanto el referido al cabotaje como el correspondiente al régimen exterior, incluyendo numerosas fotografías que dan una visión mucho más completa de su evolución.

La Memoria fechada en 1924 continúa en la línea de la anterior y recopila una información exhaustiva acerca del tráfico, abundando en la presentación detallada de los datos, aclarando a través de quince capítulos los aspectos acerca del estado y de progreso de los trabajos.

Las actividades de la Junta en los siguientes años se han seguido a través de otros documentos, como el que comprende la trayectoria mercantil entre 1925 y 1950, que delimitará por coyunturas las obras ejecutadas, así como el movimiento efectuado, incluyendo una breve descripción del puerto de Peñíscola. La primera mitad del siglo XX se completará con la Memoria que comprende el lustro 1951 a 1955, albergando registros que ilustran este tiempo minuciosamente, como ha sido caracterís-

²² El análisis del puerto se ha completado gracias a la colaboración de la Autoridad Portuaria, especialmente significamos la labor de Dña M^a José Rubio a la que transmitimos nuestro agradecimiento. Igualmente queremos hacer llegar este mensaje a la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la localidad.

tico de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto de Castellón, complementándose con un interesante *“Resumen económico-administrativo y datos estadísticos”* fechado en 1956.

La investigación ha sido fructífera gracias a las publicaciones que se han podido consultar de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la localidad, facilitando la profundización y el estudio de la economía de esta provincia a lo largo del siglo XX, así como ciertos rasgos que enmarcan coyunturas concretas, como la previa a la Guerra Civil y la recuperación económica que tiene lugar tras la 2ª Guerra Mundial.

El período correspondiente a la segunda parte del siglo XX se ha analizado a partir de las estadísticas aportadas por Puertos del Estado, adaptando la información a la singularidad de esta investigación.

5.4.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1903-2000)

El tráfico de mercancías en el siglo XX se recoge en el cuadro 1.1 y en los gráficos 1A y 1B. Resulta difícil realizar cualquier apreciación sobre la evolución del movimiento de mercancías, ya que hasta el año 1960 no se tiene continuidad en el detalle relativo a las salidas y entradas; no obstante, sí podemos hacer una evaluación fundamental, y es que hasta los años cincuenta existe predominio de las mercancías cargadas respecto de las descargadas, circunstancia que responde principalmente al embarque de cítricos.

A partir de la década de los años cincuenta la trayectoria comercial de Castellón se encuentra marcada por la forma en la que los cítricos se comercializan, como ya se expresara en el apartado correspondiente a su evolución histórica, ahora se van a decantar por el transporte por ferrocarril y carretera, lo que colocaría al puerto en una situación difícil, si bien, la entrada en funcionamiento de la refinería de petróleos, constituye en 1967 el punto de inflexión que permite la reactivación del tráfico marítimo.

Al adquirir notoriedad los productos petrolíferos se acentúa el predominio de las mercancías descargadas, situación que se ha hecho más ostensible en los últimos años debido principalmente a las entradas de productos químicos, que son utilizados como materia prima, así como al incremento en el tráfico de graneles sólidos destinados al sector cerámico.

Los gráficos que se adjuntan se han escindido a partir del mencionado año 1967, por el trascendente crecimiento que tendrá lugar, ya que hacerlo de otra forma habría impedido la visión de conjunto que debe trasladar la serie.

El cuadro 1.2 y el gráfico 2 muestran las entradas y salidas de mercancías por cabotaje y exterior, para los años en los que se ha dispuesto de esta información. Resaltar el acusado peso que tiene el tráfico exterior respecto del cabotaje, alterado en los años de la 1ª Guerra Mundial, en la que se invierte esta tendencia solamente en el año 1918. En síntesis, la naranja ha sido el producto que ha polarizado el tráfico marítimo, seguido en menor proporción de azulejos procedentes de la fábrica de Onda para este tiempo histórico que se analiza.

5.4.3.1. Principales productos y clase de navegación (1906/1956)

Las entradas y salidas de mercancías se especifican para el período 1906/1924, se atiende a los productos más significativos aportándose la modalidad de navegación utilizada; esta información que tiene continuidad en el tiempo, puede seguirse sin presentar este rasgo para algunos momentos situados cronológicamente entre 1935 y 1956.

El cuadro 2.1 reflejará el volumen de mercancías que salen del puerto en la primera etapa, por tanto entre 1906 y 1924. Es evidente que la naranja es el “producto estrella”, que sólo experimenta un retroceso en el transcurso de la 1ª Guerra Mundial, especialmente en el bienio 1917-1918, situación que responde a una semblanza mercantil en la que la carga es comercializada principalmente en la modalidad de gran cabotaje y altura, lo que le hace ser especialmente sensible en esa etapa bélica.

Los productos que entran en el puerto castellonense se observan en el cuadro 2.2, percibiéndose algunas oscilaciones en los años contemplados, si bien, debe señalarse que el carbón, la sal, los abo-

nos y la mercancía general son los que concentran la mayor parte de las entradas, que por otra parte, muestra el predominio del tráfico de cabotaje frente al gran cabotaje y altura, lo que lo distingue de las salidas de mercancías, en las que se producía la situación inversa.

Los gráficos 3.1 y 3.2 presentan un análisis sintético de la cuestión descrita, y dejan de manifiesto como las naranjas que salen vía marítima, representan en este tiempo un 88% del tráfico total, superando en unas cinco veces el volumen general de mercancías entradas.

El cuadro 2.3 y 2.4 así como los gráficos 4.1 y 4.2 continúan el estudio comercial para los años puntuales que se indican. En las salidas se destaca que la naranja pierde peso específico en el monto global del tráfico en la década de los años cincuenta, llegando incluso en 1956 a ser superada por los azulejos. Debe recordarse los ciclos que experimentaría la industria azulejera, pues tras el auge de la primera parte de los años cincuenta, sobrevendría la crisis que padecerá este sector a partir de 1957, al perderse parte de los mercados exteriores, debido a la ausencia de modernización tecnológica que demandaba la competencia exterior ejercida por los italianos, alemanes y suecos.

En cuanto a las entradas principales de productos son los abonos los que ahora copan los mayores volúmenes de mercancías descargadas, situación que comparten con el tráfico de “cales y cementos”.

La incidencia que genera el tráfico de naranjas en el puerto de Castellón, es la circunstancia que determina que se abra un cuadro y un gráfico, para el tiempo en el que de alguna manera es el baluarte comercial por excelencia. En el cuadro 2.5 y gráfico 5 se puede apreciar la trascendencia que ha gozado sobre el tráfico total del puerto; y aunque con oscilaciones, como el ya comentado impacto que causa la 2ª Guerra Mundial, sigue dentro de unos porcentajes muy elevados respecto del cómputo general de tráfico, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de un fruto agrícola y no una materia prima como el petróleo y derivados, en cuyo caso los altos valores obtenidos tendrían una razón de ser en base a la propia singularidad del producto.²³

5.4.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 6.1 y 6.2 a 10.1 y 10.2 expresan el tráfico exterior en las tres últimas décadas. En el capítulo de las importaciones existe un predominio muy fuerte del petróleo crudo, seguido a gran distancia de los “productos petrolíferos refinados”, “productos químicos” y “otros minerales y residuos metálicos”.

La puesta en marcha en 1967 de la refinería de petróleos, es la artífice de los cambios tan sustanciales que se producen en el tráfico, como ya se ha destacado operó en sus inicios bajo la denominación de Esso Petróleos Españoles, y tal como ya señalábamos pasó a denominarse Petromed, hasta la fase en la que junto a la británica British Petroleum conformen una compañía conjunta, comercializando productos petrolíferos con la marca BP. El nacimiento y existencia de la refinería han marcado el desarrollo del puerto de Castellón y tiene en ella a su mejor cliente.

En las exportaciones son los “productos petrolíferos refinados” los que presentan el volumen principal, aunque sin llegar a los niveles que alcanza el petróleo crudo en las entradas; y junto al “cemento y clinker”, los “materiales de construcción” y “productos químicos”, constituyen los referentes a considerar con carácter principal.

Los rasgos del tráfico exterior muestran la pérdida de la primacía del sector agrícola, que se ve sobrepasado ahora por un gran crecimiento del sector industrial. Los cítricos dejan de ser la base de su balanza comercial y el valor de los productos manufacturados superará a los que otorga la agricultura. No obstante, esto no significa que se produzca una caída en las exportaciones agrarias, sino que el crecimiento de las salidas al exterior del capítulo “fabril” es muy superior.

²³ S. Garrido Herrero, “El conreu del taronger a la Plana de Castelló: agricultura comercial, propietat pagesa i treball assalariat (1850-1930)”, en *Estudis d'història agrària* 13, Barcelona, 2000.

5.4.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1904/2000)

Un puerto crece cuando lo hace el volumen de los intercambios, por lo que una vez analizado el tráfico de mercancías, puede observarse la evolución del indicador del movimiento de sus buques. La información de esta variable se presenta en los cuadros 3.1 y 3.2 y en los gráficos correspondientes al Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y Carga Media Buque (C.M.B.), numerados como 11A y 11B, y 12A y 12B.

El cuadro 3.1 refleja el movimiento de la navegación a vapor y vela entre 1904 y 1922. Sólo inferir como en el siglo XX, salvo por los años de la 1ª Guerra Mundial, la navegación a vapor ya se impone, representando un porcentaje significativamente superior al de la vela. En la Memoria de 1925 se cita una reflexión de interés, que dice:

“En los buques de vapor, la mayor parte de los que nos han visitado, han venido a la carga, lo que nos dice que a pesar de las dos líneas de vapores que hacen servicio regular entre Barcelona, Gandía, Valencia y este puerto, como son los de la Compañía Trasmediterránea y de la Comercial Castellonense de D. Vicente García Petit, los que nos visitan tres veces por semana, el tráfico más importante es el de los vapores, casi en su totalidad extranjeros, que viene a la carga de frutas”.²⁴

El cuadro 3.2 abarca desde el año 1904 al 2000, traslada el número de buques, así como las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) y T.M.B., si bien, éstos últimos indicadores no se presentan hasta 1926. La C.M.B. puede conocerse al disponer de los datos necesarios para calcularla.

En términos generales, se aprecia un crecimiento en cuanto al número de buques, con la salvedad de la década de los años cuarenta, en las que se constata un descenso al igual que lo hacen las T.R.B., originando un menor Tamaño Medio de los Buques, tal como se visualiza en el gráfico 11A. El aumento de las toneladas movidas, debido al gran salto cuantitativo que permite en 1967 la creación de la refinería, obliga a dividir la serie en dos gráficos, por lo que a partir de ese momento se asiste a una elevación del indicador T.M.B., y por añadidura se deja sentir en el valor de la C.M.B. Los gráficos 11B y 12B sirven para ilustrar estos comentarios.

Hay que significar que el incremento producido en la C.M.B. en los años 1937-1939, observado en el gráfico 12A, está distorsionado por ser período bélico. Si continuamos las valoraciones, debe destacarse que a partir de 1980 se va a producir un cambio relevante en la configuración de los buques, pasando estos a tener un T.M.B. más elevado y una C.M.B. que va en consonancia, apreciándose una evolución hacia la utilización de buques petroleros de superior tamaño, al objeto de obtener mayor rentabilidad económica en su explotación.

5.4.5. PASAJEROS (1906-1922)

El cuadro 4 trasladará la información relativa al movimiento de pasajeros que tiene lugar en los primeros años del siglo XX. Se ha enunciado de forma testimonial, pues son escasos los años que refleja y su lejanía en el tiempo deja al descubierto la poca relevancia que tiene esta variable, tal como lo demuestra la inexistencia de noticias en épocas más recientes.

Traemos a colación unas notas relativas al tipo de pasajeros que usan el puerto, tomada de las Memorias, en la que se cita precisamente esta singularidad:

“En cuanto a pasajeros, vemos que el movimiento tiene poca importancia y puede decirse que se reduce al tráfico entre Castellón y Barcelona, principalmente entre gente modesta, pues primero pusieron las citadas compañías de navegación, tarifas económicas para la debida compe-

²⁴ J.O.P.C., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras Puerto de Castellón, 1924-25*, Alicante, Gutemberg, 1925, p. 112.

tencia con el ferrocarril del norte y luego la seguida entre ellas, trasladando a Barcelona obreros y muchachas de servicio, atraídos por los buenos jornales en la capital catalana”.²⁵

5.4.6. PESCA (1940-2000)

La información de la actividad pesquera se ha condensado en dos cuadros, uno correspondiente a los datos que se han manejado hasta 1955, y otro relativo a las últimas décadas del siglo XX, donde se detalla minuciosamente las principales referencias del sector, para ello pueden distinguirse los cuadros 5.1 y 5.2, a los que se les adjunta el gráfico 13A, referido a la pesca descargada en los puertos de Castellón y Vinaroz, y los gráficos 13B y 13C, que muestran respectivamente el valor en 1ª venta y el valor de la tonelada en pesetas.

El volumen de capturas indicado en el cuadro 5.1, así como las referencias al valor en 1ª venta, reflejan a partir de 1947 una ligera tendencia alcista en ambos. Así pues, en la Memoria fechada en 1956 se señala el auge de esta actividad, expresando “..., la importancia que la pesca viene revistiendo en este puerto, ha aumentado en términos tan considerables durante los últimos años, que se ha convertido en la zona pesquera más importante de este litoral”.²⁶

El cuadro 5.2 especifica en las cuatro últimas décadas del siglo XX, el volumen de pesca capturada y sus valores, para los puertos de Castellón y Vinaroz, distinguiendo dentro de la pesca fresca entre moluscos, crustáceos y peces. El gráfico 13A recoge la descarga de pesca en ambos puertos y el mencionado cuadro 5.2 ilustrará la mayor incidencia del volumen de capturas en el recinto castellanense, así como la prevalencia de la categoría “peces” sobre el resto de especies.

En los gráficos 13B y 13C se aprecia mejor el alza del valor en 1ª venta, así como la estabilización en el valor de la tonelada, tras un ligero rebrote alcista a finales de la década de los años ochenta. Puede afirmarse que la pesca no constituye un elemento esencial en el desarrollo de la actividad comercial de este puerto, más bien responde a una función de autoabastecimiento en esta coyuntura.

En términos económicos debe hablarse de una actividad de valor limitado, en relación al resto de producciones primarias. En la actualidad se ha optado por establecer unos períodos de veda, siguiendo una política de actuación, en la que se colocan cerca de la costa arrecifes artificiales que faciliten la reproducción de las distintas especies.²⁷

5.4.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen del movimiento que ha tenido lugar se visualiza a través de las variables que muestran la evolución en el tráfico marítimo, para ello deben contemplarse las tablas 1 a 5; la primera de ellas delimita el tráfico portuario total y su desglose por cabotaje y exterior, predominando el capítulo exterior, por las razones ya expuestas de la entrada en funcionamiento de la refinería en 1967.

La tabla 2 se ocupa de dimensionar adecuadamente los perfiles del tráfico exterior, y de nuevo debe nombrarse el mencionado impacto que causa el movimiento del petróleo bruto, que llega para su transformación a la planta petrolífera, superando con creces las importaciones a las exportaciones.

El tráfico de mercancías según su presentación se muestra en la tabla 3. Lógicamente, debe abundarse en las características de sus tráficos, por lo que ha de comentarse el relieve que en este puerto tienen los graneles líquidos frente a las otras modalidades; incidir en el hecho de que los graneles sólidos en el último quinquenio están creciendo, respecto a la mercancía general, por la importación y exportación de abonos a granel para la agricultura, así como por los graneles destinados en

²⁵ J.O.P.C., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras Puerto de Castellón...*, mem. cit., 1925, p. 112.

²⁶ J.O.P.C., *Resumen económico-administrativo y datos estadísticos año 1956*, mem. cit., 1957, p. 3.

²⁷ Ver noticias referidas al sector en J. Quereda Sala, “La pesca”, en *Historia de Castelló, Tomo II*, València, Prensa Valenciana, 1992.

última instancia al sector cerámico. Aunque debe incidirse que los graneles líquidos acaparan más de las tres cuartas partes del total de tráfico desarrollado.

La pesca fresca y el avituallamiento serán analizados en la tabla 4, y como se aprecia ambos componentes manifiestan un interés relativo. En relación a la pesca decir que ya se han comentado las cifras en el epígrafe correspondiente y en cuanto al avituallamiento destacar que en términos cuantitativos tiene un carácter secundario, ya que es un puerto en el que básicamente no se ejerce esta función.

Otros datos de relieve se plasman en la tabla 5, recogiendo TEUS, número de buques y T.R.B. Se hace especial hincapié en los TEUS, pues tras unos inicios con unos valores aceptables, desciende acusadamente en el bienio 1985-86, para a partir de ese momento iniciar un crecimiento lento pero sostenido, que se ha visto truncado en los dos últimos años del siglo XX.

El puerto de Castellón al no ser geográficamente lugar de paso de grandes rutas transoceánicas, podría ser referente para el tráfico de los buques costeros, actuando como distribuidores en las respectivas zonas de influencia que tengan los grandes buques portacontenedores, sin olvidar que las principales áreas de influencia directas del puerto serán la industria cerámica, la agricultura, especialmente el capítulo de los cítricos, y la industria petrolífera, en cuyo engranaje el polígono del Serrallo ha jugado un papel destacado, elementos todos que han colaborado a mantener y dinamizar la vida portuaria castellanense.

REGISTRO DE MEMORIAS

1903-1905, 1906-1914, 1921-1924, 1924-1925, 1925-1950, 1951-1955, 1956, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

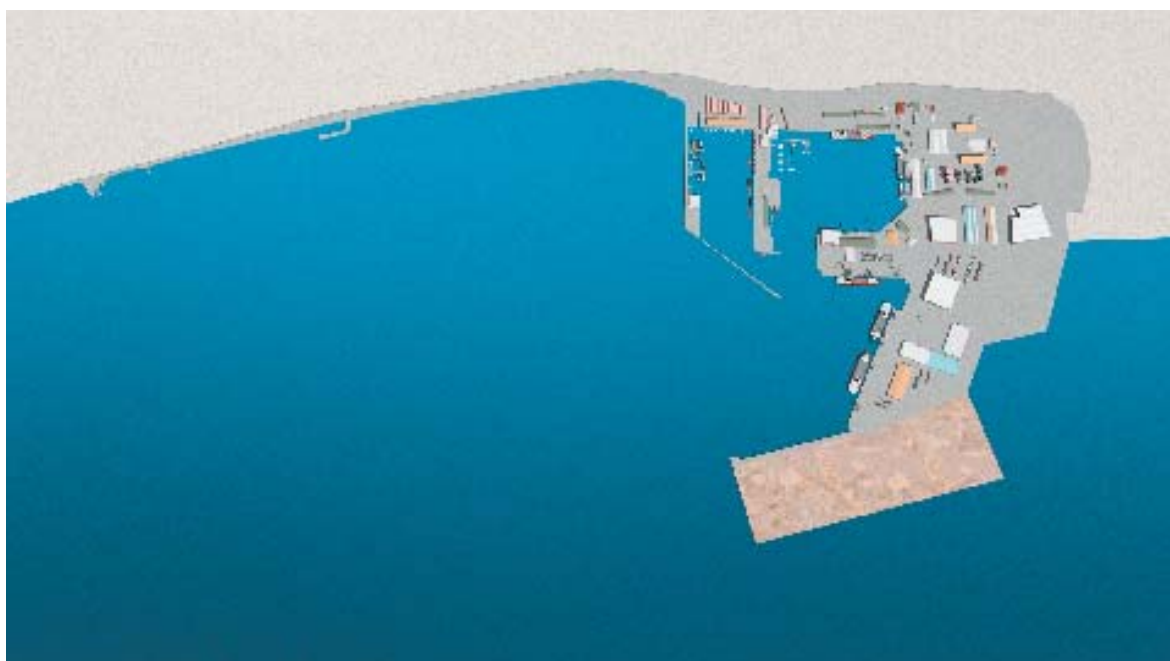
<http://www.portcastello.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.C.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón.

J.O.P.C.- Junta de Obras del Puerto de Castellón.

A.P.C.- Autoridad Portuaria de Castellón.



Infografía del Puerto de Castellón. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Castellón (1903-2000) Toneladas

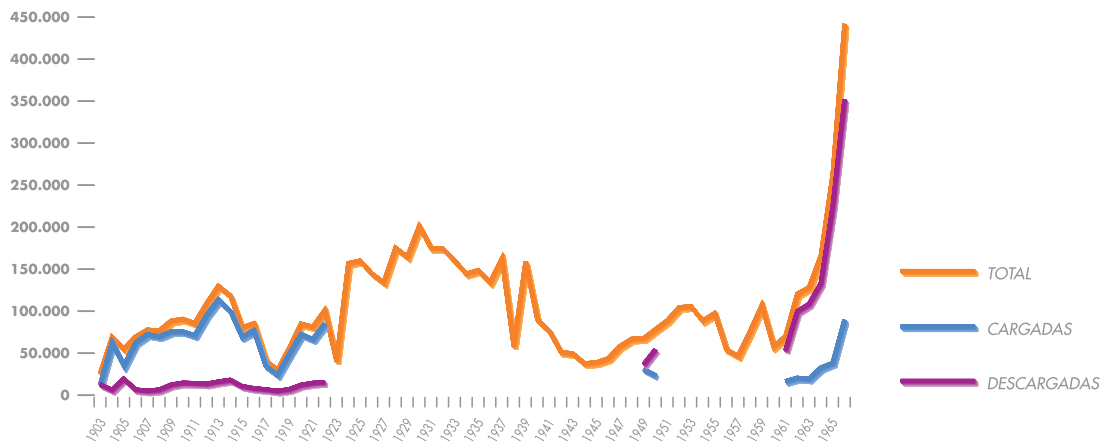
Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1903	12.950	13.200	26.150	1952			104.632
1904	62.700	6.561	69.261	1953			106.115
1905	35.350	19.884	55.234	1954			88.845
1906	62.923	6.860	69.783	1955			97.635
1907	72.586	5.459	78.045	1956	22.523	32.067	54.590
1908	70.189	6.793	76.982	1957			47.000
1909	76.003	12.627	88.630	1958			76.000
1910	75.959	14.967	90.926	1959			107.000
1911	71.395	14.493	85.888	1960			58.000
1912	95.482	13.776	109.258	1961	16.748	53.461	70.209
1913	113.943	16.317	130.260	1962	20.807	99.827	120.634
1914	100.537	18.413	118.950	1963	19.703	108.760	128.463
1915	69.600	11.049	80.649	1964	32.908	133.469	166.377
1916	77.169	8.458	85.627	1965	38.505	224.466	262.971
1917	35.237	7.111	42.348	1966	89.854	352.077	441.931
1918	24.516	5.298	29.814	1967	1.808.349	2.526.356	4.334.705
1919	49.038	7.242	56.280	1968	2.594.837	3.042.815	5.637.652
1920	72.793	12.474	85.267	1969	2.546.341	3.180.730	5.727.071
1921	66.870	14.767	81.637	1970	2.571.615	3.171.832	5.743.447
1922	85.350	15.714	101.064	1971	2.654.275	3.542.884	6.197.159
1923			41.000	1972	3.001.399	3.833.425	6.834.824
1924	128.488	28.686	157.174	1973	2.679.310	4.021.362	6.700.672
1925			160.320	1974	2.644.185	4.465.539	7.109.724
1926			144.937	1975	2.130.847	3.663.764	5.794.611
1927			134.427	1976	2.198.899	4.328.045	6.526.944
1928			175.590	1977	2.220.879	3.562.183	5.783.062
1929			164.939	1978	1.958.066	3.607.521	5.565.587
1930			201.280	1979	1.832.449	3.097.665	4.930.114
1931			175.424	1980	1.734.846	3.709.507	5.444.353
1932			174.864	1981	2.160.504	3.909.344	6.069.848
1933			160.292	1982	2.759.039	3.810.315	6.569.354
1934			144.745	1983	2.836.035	4.048.930	6.884.965
1935	88.459	60.541	149.000	1984	3.152.733	3.951.232	7.103.965
1936			134.652	1985	3.404.780	4.066.367	7.471.147
1937			162.553	1986	3.198.642	4.179.305	7.377.947
1938			58.495	1987	2.923.800	3.845.509	6.769.309
1939			158.749	1988	2.928.528	4.058.489	6.987.017
1940			90.068	1989	2.627.189	3.931.528	6.558.717
1941			76.900	1990	3.156.492	4.688.328	7.844.820
1942			51.534	1991	2.907.208	4.333.526	7.240.734
1943			49.864	1992	2.295.197	4.965.235	7.260.432
1944			38.076	1993	2.228.256	4.664.673	6.892.929
1945			39.123	1994	2.602.846	5.102.893	7.705.739
1946			43.880	1995	2.348.109	5.345.800	7.693.909
1947			58.516	1996	2.485.961	5.673.138	8.159.099
1948			67.206	1997	2.539.399	5.793.529	8.332.928
1949	31.038	36.740	67.778	1998	2.198.982	6.260.847	8.459.829
1950	23.876	54.757	78.633	1999	2.274.727	6.757.788	9.032.515
1951			89.018	2000	2.751.636	7.078.746	9.830.382

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de Castellón, a partir de ahí figuran los de la A.P. de Castellón, compuesta por los puertos de Castellón y Vinaroz.

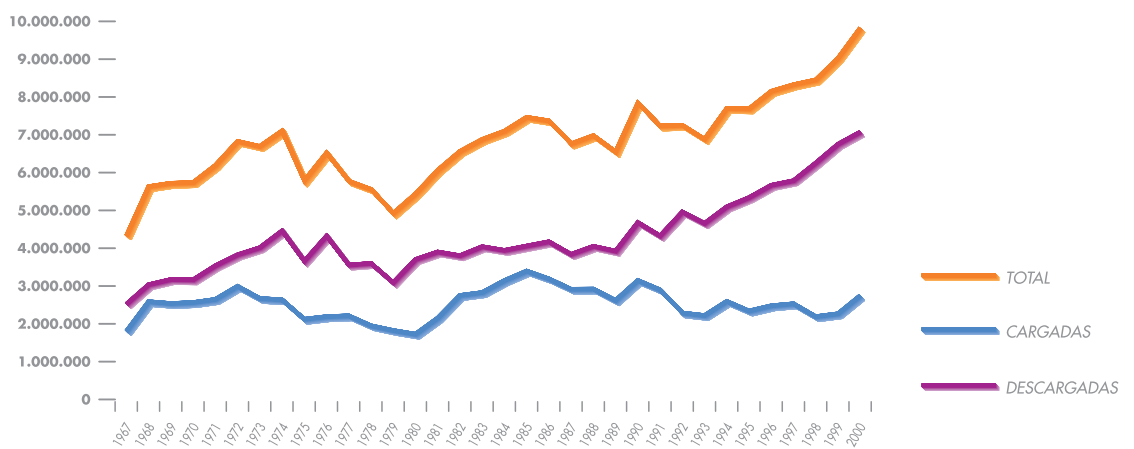
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Castellón (1903-1966)



Fuente: Cuadro I.I.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Castellón (1967-2000)



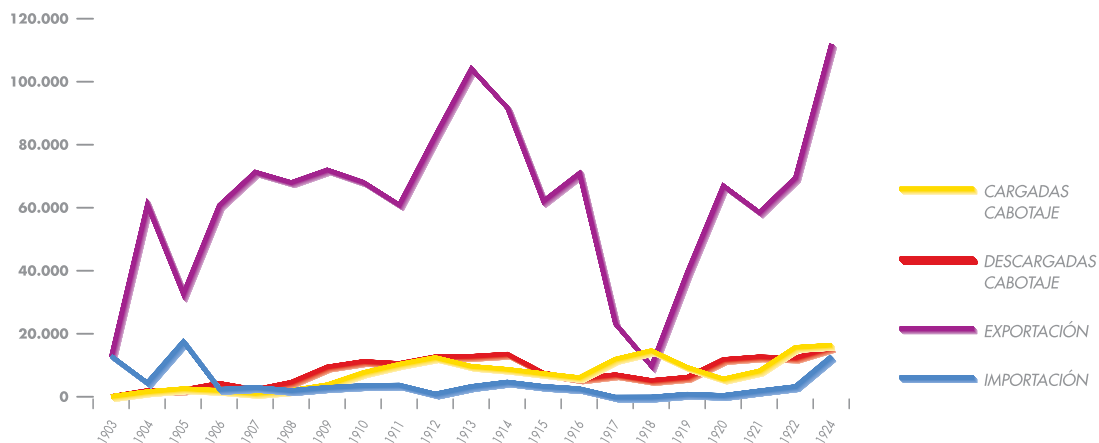
Fuente: Cuadro I.I.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Castellón (1903-1924) Toneladas

Años	Cabotaje			Exterior			Total general
	Cargadas	Descargadas	Total	Exportación	Importación	Total	
1903	200	200	400	12.750	13.000	25.750	26.150
1904	1.700	2.050	3.750	61.000	4.511	65.511	69.261
1905	2.650	2.300	4.950	32.700	17.584	50.284	55.234
1906	2.102	4.384	6.486	60.821	2.476	63.297	69.783
1907	1.173	2.394	3.567	71.413	3.065	74.478	78.045
1908	2.106	4.702	6.808	68.083	2.091	70.174	76.982
1909	3.907	9.566	13.473	72.096	3.061	75.157	88.630
1910	7.757	11.308	19.065	68.202	3.659	71.861	90.926
1911	10.409	10.679	21.088	60.986	3.814	64.800	85.888
1912	12.542	12.793	25.335	82.940	983	83.923	109.258
1913	9.769	12.946	22.715	104.174	3.371	107.545	130.260
1914	8.805	13.632	22.437	91.732	4.781	96.513	118.950
1915	7.453	7.649	15.102	62.147	3.400	65.547	80.649
1916	6.177	5.783	11.960	70.992	2.675	73.667	85.627
1917	12.019	7.111	19.130	23.218	0	23.218	42.348
1918	14.725	5.276	20.001	9.791	22	9.813	29.814
1919	9.420	6.309	15.729	39.618	933	40.551	56.280
1920	5.731	11.935	17.666	67.062	539	67.601	85.267
1921	8.280	12.782	21.062	58.590	1.985	60.575	81.637
1922	15.774	12.383	28.157	69.576	3.331	72.907	101.064
1924	16.489	15.815	32.304	111.999	12.871	124.870	157.174

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: En 1903 se contabilizan solamente dos meses.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Castellón (1903-1924)



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos cargados Puerto de Castellón (1906/1924)
Kilogramos

Productos	1906			1907		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	946.900		946.900	612.000		612.000
Azulejos						
Carga general	1.068.514		1.068.514	338.400		338.400
Minerales y carbón	71.300	610.490	681.790			
Naranjas		60.185.730	60.185.730		70.529.081	70.529.081
Resto mercancías	15.000	25.014	40.014	222.579	883.650	1.106.229
Total	2.101.714	60.821.234	62.922.948	1.172.979	71.412.731	72.585.710

Productos	1908			1909		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	428.000		428.000	284.000		284.000
Azulejos	110.578		110.578	17.000	9.000	26.000
Carga general	1.511.397		1.511.397	3.555.519		3.555.519
Minerales y carbón	56.000	1.142.700	1.198.700	50.500	1.977.000	2.027.500
Naranjas		66.878.387	66.878.387		70.070.280	70.070.280
Resto mercancías		61.542	61.542		40.100	40.100
Total	2.105.975	68.082.629	70.188.604	3.907.019	72.096.380	76.003.399

Productos	1910			1911		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	175.000	248.800	423.800	197.000	16.000	213.000
Azulejos	8.000		8.000			
Carga general	7.487.039		7.487.039	10.118.139		10.118.139
Minerales y carbón	80.500	1.229.800	1.310.300	81.550		81.550
Naranjas		66.643.830	66.643.830		60.423.340	60.423.340
Resto mercancías	6.000	79.960	85.960	12.000	547.061	559.061
Total	7.756.539	68.202.390	75.958.929	10.408.689	60.986.401	71.395.090

Productos	1912			1913		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	224.961	5.500	230.461	181.531		181.531
Azulejos	30.382		30.382	1.123.635	1.446.393	2.570.028
Carga general	12.251.407		12.251.407	8.425.767		8.425.767
Minerales y carbón	34.798	656.893	691.691			
Naranjas		82.248.870	82.248.870		102.616.492	102.616.492
Resto mercancías		28.368	28.368	38.490	111.182	149.672
Total	12.541.548	82.939.631	95.481.179	9.769.423	104.174.067	113.943.490

Productos	1914			1915		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	342.420		342.420	3.928.998		3.928.998
Azulejos	238.166	770.513	1.008.679	428.210	914.992	1.343.202
Carga general	7.441.976		7.441.976	2.501.164		2.501.164
Minerales y carbón	250.000		250.000	54.000	30.000	84.000
Naranjas		90.649.520	90.649.520		60.988.720	60.988.720
Resto mercancías	532.045	312.019	844.064	540.868	212.891	753.759
Total	8.804.607	91.732.052	100.536.659	7.453.240	62.146.603	69.599.843

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.
Nota: Los artículos fabricados no aparecen en las estadísticas hasta 1921.

**Cuadro 2.1. Principales productos cargados Puerto de Castellón (1906/1924)
Kilogramos (Continuación)**

Productos	1916			1917		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	2.517.693	275.640	2.793.333	2.581.755		2.581.755
Azulejos	980.865	205.955	1.186.820	675.971		675.971
Carga general	1.582.477	213.053	1.795.530	3.863.227	361.270	4.224.497
Minerales y carbón	26.205	76.000	102.205	77.000	195.500	272.500
Naranjas	267.000	69.970.951	70.237.951	4.318.400	22.487.120	26.805.520
Resto mercancías	802.325	250.791	1.053.116	502.570	174.565	677.135
Total	6.176.565	70.992.390	77.168.955	12.018.923	23.218.455	35.237.378

Productos	1918			1919		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	2.315.000		2.315.000	5.727.500	370.000	6.097.500
Azulejos	599.900	60.000	659.900	1.224.000	134.500	1.358.500
Carga general	3.439.600	627.000	4.066.600	1.637.000	758.500	2.395.500
Minerales y carbón	40.000		40.000	212.500		212.500
Naranjas	8.146.760	9.008.760	17.155.520	137.000	37.839.410	37.976.410
Resto mercancías	184.220	95.320	279.540	482.400	515.170	997.570
Total	14.725.480	9.791.080	24.516.560	9.420.400	39.617.580	49.037.980

Productos	1920			1921		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	1.827.000		1.827.000	5.550.000		5.550.000
Azulejos	2.002.000	450.000	2.452.000	269.900	3.000	272.900
Carga general	1.634.600	342.840	1.977.440	422.000	33.000	455.000
Minerales y carbón				1.500.500	14.000	1.514.500
Naranjas		65.815.600	65.815.600	19.000	58.295.100	58.314.100
Resto mercancías	267.700	453.770	721.470	518.900	245.290	764.190
Total	5.731.300	67.062.210	72.793.510	8.280.300	58.590.390	66.870.690

Productos	1922			1924		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	12.003.000		12.003.000	12.033.000		12.033.000
Art. fabricados	938.000		938.000	1.051.000		1.051.000
Azulejos	1.791.000	275.000	2.066.000	1.126.000	545.000	1.671.000
Carga general	338.000		338.000	153.000		153.000
Naranjas		69.090.000	69.090.000	2.000	110.764.300	110.766.300
Resto mercancías	704.000	211.171	915.171	2.124.000	690.000	2.814.000
Total	15.774.000	69.576.171	85.350.171	16.489.000	111.999.300	128.488.300

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.
Nota: Los artículos fabricados no aparecen en las estadísticas hasta 1921.

Cuadro 2.2. Principales productos descargados Puerto de Castellón (1906/1924)
Kilogramos

Productos	1906			1907		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos		2.475.102	2.475.102		1.960.194	1.960.194
Carbón	1.972.150		1.972.150	1.281.130	1.105.000	2.386.130
Carga general	427.396		427.396	221.371		221.371
Sal	1.926.000		1.926.000	883.000		883.000
Resto mercancías	58.000	1.040	59.040	8.282		8.282
Total	4.383.546	2.476.142	6.859.688	2.393.783	3.065.194	5.458.977

Productos	1908			1909		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	17.000	1.421.961	1.438.961		1.841.711	1.841.711
Carbón	620.000	668.885	1.288.885	430.000	802.000	1.232.000
Carga general	2.690.554		2.690.554	7.084.567		7.084.567
Sal	1.357.000		1.357.000	1.856.100		1.856.100
Resto mercancías	17.000		17.000	195.000	417.757	612.757
Total	4.701.554	2.090.846	6.792.400	9.565.667	3.061.468	12.627.135

Productos	1910			1911		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos		1.314.025	1.314.025		1.139.602	1.139.602
Carbón		2.017.200	2.017.200	45.250	2.470.315	2.515.565
Carga general	10.073.835		10.073.835	9.408.681		9.408.681
Sal	1.234.200		1.234.200	1.020.000		1.020.000
Resto mercancías		328.053	328.053	250.750	204.031	409.531
Total	11.308.035	3.659.278	14.967.313	10.679.431	3.813.948	14.493.379

Productos	1912			1913		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	10.000		10.000	1.271.070		1.271.070
Carbón	280.135	692.365	972.500	1.555.259	3.362.311	4.917.570
Carga general	9.670.811		9.670.811	7.704.822		7.704.822
Maderas	590.600		590.600	764.205		764.205
Sal	2.131.238		2.131.238	1.519.442		1.519.442
Resto mercancías	110.112	290.451	418.848	131.412	8.290	139.702
Total	12.792.896	982.816	13.793.997	12.946.210	3.370.601	16.316.811

Productos	1914			1915		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	1.534.050		1.534.050			
Carbón	1.804.030	4.781.000	6.585.030	1.922.000	3.397.850	5.319.850
Carga general	6.838.722		6.838.722	2.370.578		2.370.578
Harina				527.600		527.600
Maderas	1.453.160		1.453.160	661.756	2.000	663.756
Sal	1.507.542		1.507.542	652.000		652.000
Resto mercancías	494.827		494.827	1.515.399		1.515.399
Total	13.632.331	4.781.000	18.413.331	7.649.333	3.399.850	11.049.183

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2. Principales productos descargados Puerto de Castellón (1906/1924)
Kilogramos (Continuación)**

Productos	1916			1917		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Carga general	2.229.407		2.229.407	2.613.771		2.613.771
Carbón	44.000	2.674.780	2.718.780	26.940		26.940
Harina	540.500		540.500	1.587.000		1.587.000
Maderas	1.016.938		1.016.938	709.466		709.466
Sal	1.102.810		1.102.810	1.282.500		1.282.500
Resto mercancías	849.506		849.509	891.815		891.815
Total	5.783.161	2.674.780	8.457.944	7.111.492		7.111.492

Productos	1918			1919		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	503.000		503.000	292.500		292.500
Carga general	1.072.200	22.000	1.094.200	1.603.500		1.603.500
Carbón	8.000		8.000	17.000	933.000	950.000
Cemento	1.436.500		1.436.500	339.500		339.500
Harina	109.800		109.800	845.500		845.500
Maderas	724.660		724.660	1.243.000		1.243.000
Sal	1.380.000		1.380.000	1.769.000		1.769.000
Resto mercancías	41.400		41.400	199.000		199.000
Total	5.275.560	22.000	5.297.560	6.309.000	933.000	7.242.000

Productos	1920			1921		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	2.874.500	538.500	3.413.000	2.067.900	250.000	2.317.900
Art. fabricados				494.800		494.800
Art. semifabricados				245.000		245.000
Cales, cementos				682.000	25.000	707.000
Carga general	2.416.450		2.416.450	2.137.100		2.137.100
Carbón	116.500		116.500	289.000	1.272.810	1.561.810
Cemento	1.689.500		1.689.500			
Harina	1.650.900		1.650.900	3.279.300		3.279.300
Maderas	656.000		656.000	1.520.000	237.500	1.757.500
Sal	1.495.000		1.495.000	1.784.000		1.784.000
Resto mercancías	1.036.450		1.036.450	282.800	200.000	482.800
Total	11.935.300	538.500	12.473.800	12.781.900	1.985.310	14.767.210

Productos	1922			1924		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	609.000	713.500	1.322.500	2.323.000	6.521.000	8.844.000
Art. fabricados	2.142.000		2.142.000	2.045.000		2.045.000
Art. semifabricados	1.027.000		1.027.000	2.037.000	206.000	2.243.000
Carga general	364.000		364.000	379.000		379.000
Cales, cementos	2.165.000		2.165.000	4.650.000		4.650.000
Carbón	317.000	2.518.500	2.835.500	232.000	4.140.000	4.372.000
Harina	1.786.000		1.786.000	63.000		63.000
Maderas	1.748.000	99.000	1.847.000	1.128.000	1.950.600	3.078.600
Sal	1.605.000		1.605.000	2.145.000		2.145.000
Resto mercancías	620.000		620.000	813.000	53.000	866.000
Total	12.383.000	3.331.000	15.714.000	15.815.000	12.870.600	28.685.600

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos Puerto de Castellón (1906/1924) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carga general	31	69.328.765	Naranjas	88	1.187.395.651
Carbón	19	41.796.410	Carga general	5	71.164.389
Abonos	13	29.677.615	Algarrobas	4	52.791.698
Sal	12	26.649.832	Resto mercancías	3	36.727.657
Maderas	7	14.504.885	Total	100	1.348.079.395
Cales, cementos	5	10.987.500			
Harina	5	10.389.600			
Art. fabricados	2	4.681.800			
Art. semifabricados	2	3.515.000			
Resto mercancías	4	8.990.413			
Total	100	220.521.820			

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1906/1924)

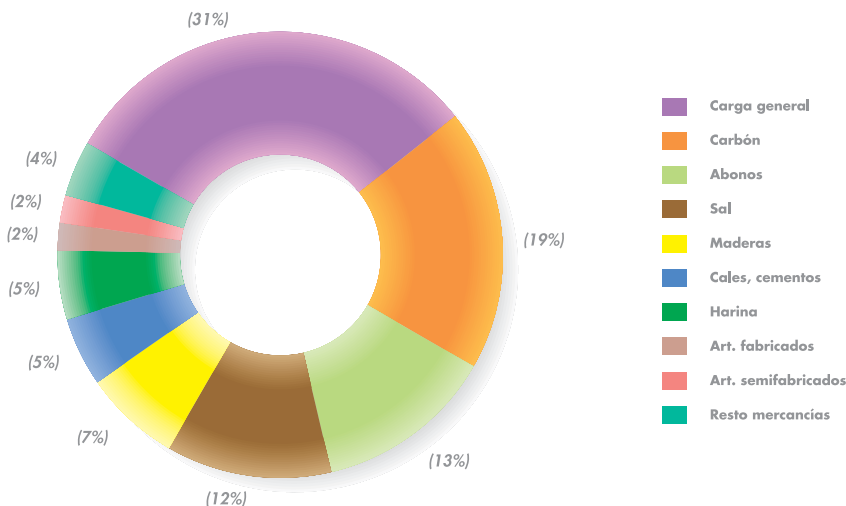
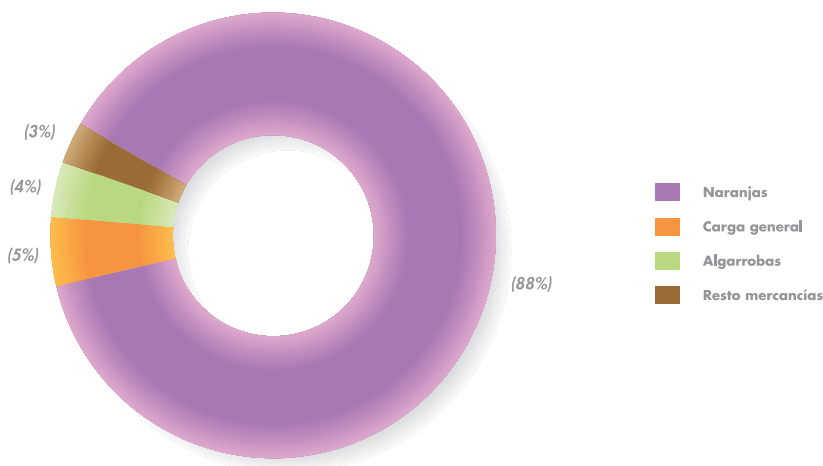


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1906/1924)



Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3. Principales productos cargados Puerto de Castellón (1935/1956) Toneladas

Productos	1935			1949		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	9.354		9.354	1.405		1.405
Azulejos	2.375		2.375	2.471		2.471
Naranjas		74.636	74.636		23.151	23.151
Resto mercancías	1.587	507	2.094	2.233	1.778	4.011
Total	13.316	75.143	88.459	6.109	24.929	31.038

Productos	1950			1956		
	Cabotaje	Exportación	Total	Cabotaje	Exportación	Total
Algarrobas	5.247		5.247			
Azulejos	3.577	2.017	5.594	151	11.454	11.605
Naranjas		10.879	10.879		8.047	8.047
Resto mercancías	2.011	145	2.156	797	2.074	2.871
Total	10.835	13.041	23.876	948	21.575	22.523

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.4. Principales productos descargados Puerto de Castellón (1935/1956) Toneladas

Productos	1935			1949		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	4.915	25.091	30.006	5.539	2.816	8.355
Art. fabricados	1.737		1.737			
Cales, cementos	11.855		11.855	13.515		13.515
Carbón	2.279	1.429	3.708	206	1.456	1.662
Cereales/Forrajes	850		850	2.633		2.633
Madera	249	1.992	2.241	417		417
Pasta cacahuet		2.719	2.719			
Patatas				1.633		1.633
Sal	1.905		1.905	4.760		4.760
Resto mercancías	5.305	215	5.520	3.651	114	3.765
Total	29.095	31.446	60.541	32.354	4.386	36.740

Productos	1950			1956		
	Cabotaje	Importación	Total	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	6.427	11.894	18.321	901	17.232	18.133
Art. fabricados						
Cales, cementos	17.752		17.752	4.890		4.890
Carbón	601		601			
Cereales/Forrajes	8.364		8.364			
Madera	499		499	951	482	1.433
Pasta cacahuet						
Patatas	1.633		1.633			
Sal	4.785		4.785	5.969		5.969
Resto mercancías	2.802		2.802	1.641	1	1.642
Total	42.863	11.894	54.757	14.352	17.715	32.067

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos Puerto de Castellón (1935/1956) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Abonos	41	74.815	Naranjas	70	116.713
Cales, cementos	26	48.012	Azulejos	13	22.045
Sal	9	17.419	Algarrobos	10	16.006
Cereales/Forrajes	6	11.847	Resto mercancías	7	11.132
Carbón	3	5.971	Total	100	165.896
Madera	2	4.590			
Patatas	2	3.266			
Resto mercancías	10	18.185			
Total	100	184.105			

Gráfico 4.1. Principales productos descargados (1935/1956)

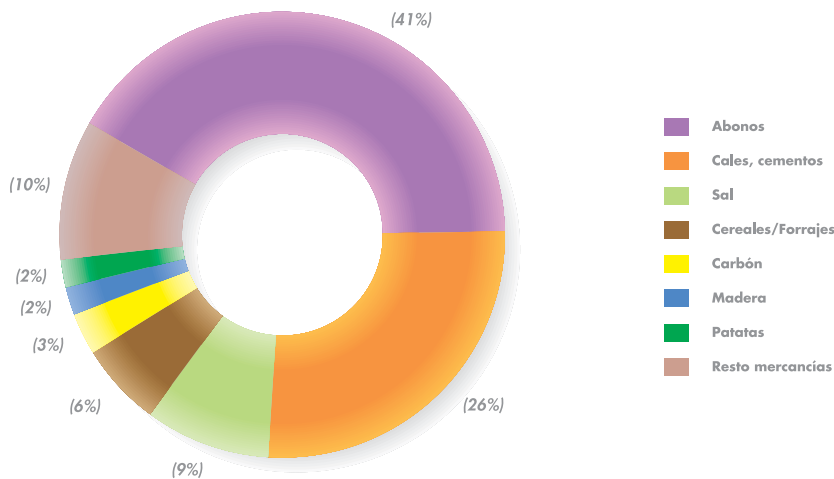
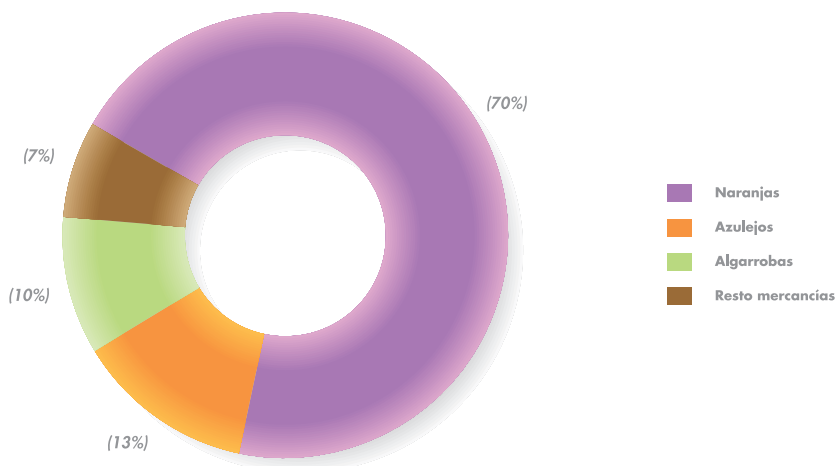


Gráfico 4.2. Principales productos cargados (1935/1956)



Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

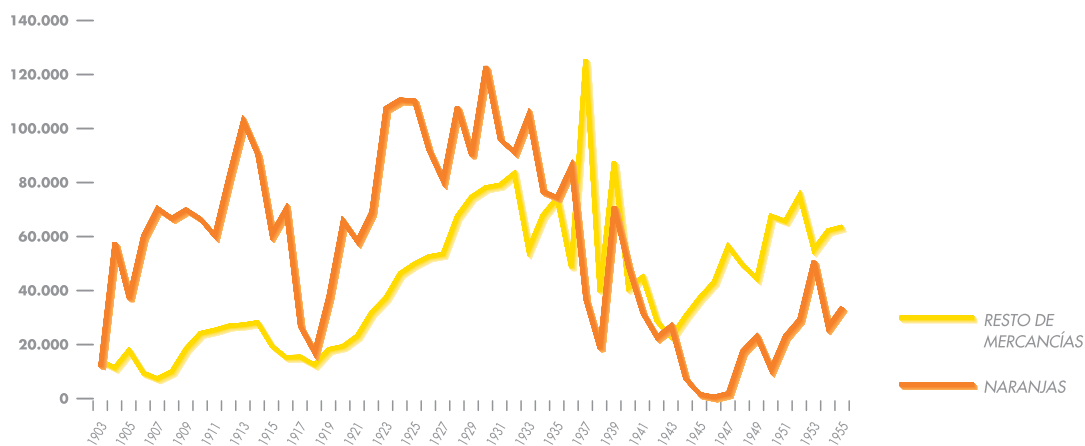
Cuadro 2.5. Tráfico de mercancías: naranjas A.P. de Castellón (1903-1955) Toneladas

Años	Resto mercancías	Naranjas	Total	Porcentaje naranjas/total	Años	Resto mercancías	Naranjas	Total	Porcentaje naranjas/total
1903	14.148	12.002	26.150	46	1930	78.218	123.062	201.280	61
1904	11.516	57.745	69.261	83	1931	79.197	96.227	175.424	55
1905	17.966	37.268	55.234	67	1932	83.445	91.419	174.864	52
1906	9.597	60.186	69.783	86	1933	55.308	104.984	160.292	65
1907	7.516	70.529	78.045	90	1934	67.928	76.817	144.745	53
1908	10.104	66.878	76.982	87	1935	74.364	74.636	149.000	50
1909	18.560	70.070	88.630	79	1936	48.680	85.972	134.652	64
1910	24.283	66.643	90.926	73	1937	125.569	36.984	162.553	23
1911	25.463	60.425	85.888	70	1938	39.771	18.724	58.495	32
1912	27.009	82.249	109.258	75	1939	87.633	71.116	158.749	45
1913	27.444	102.816	130.260	79	1940	41.144	48.924	90.068	54
1914	28.300	90.650	118.950	76	1941	45.095	31.805	76.900	41
1915	19.660	60.989	80.649	76	1942	28.768	22.766	51.534	44
1916	15.389	70.238	85.627	82	1943	22.854	27.010	49.864	54
1917	15.542	26.806	42.348	63	1944	30.540	7.536	38.076	20
1918	12.658	17.156	29.814	58	1945	37.381	1.742	39.123	4
1919	18.304	37.976	56.280	67	1946	43.187	693	43.880	2
1920	19.451	65.816	85.267	77	1947	56.513	2.003	58.516	3
1921	23.323	58.314	81.637	71	1948	49.587	17.619	67.206	26
1922	31.974	69.090	101.064	68	1949	44.627	23.151	67.778	34
1923	37.404	107.596	145.000	74	1950	67.754	10.879	78.633	14
1924	46.408	110.766	157.174	70	1951	65.819	23.199	89.018	26
1925	49.962	110.358	160.320	69	1952	75.284	29.348	104.632	28
1926	52.670	92.267	144.937	64	1953	55.229	50.886	106.115	48
1927	53.598	80.829	134.427	60	1954	62.303	26.542	88.845	30
1928	67.562	108.028	175.590	62	1955	63.702	33.933	97.635	35
1929	74.740	90.199	164.939	55					

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.



Gráfico 5. Tráfico de mercancías: naranjas A.P. de Castellón (1903-1955)



Fuente: Cuadro 2.5.

Tráfico exterior A.P. de Castellón (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	93	8.858	Productos petrolíferos refinados	46	729
Productos petrolíferos refinados	3	248	Cemento y clinker	21	340
Chatarra de hierro	1	113	Productos siderúrgicos	9	139
Otros minerales y residuos metálicos	1	52	Materiales de construcción	8	126
Fosfatos	1	49	Abonos naturales y artificiales	6	100
Resto mercancías	2	192	Resto mercancías	9	150
Total	100	9.512	Total	100	1.584

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

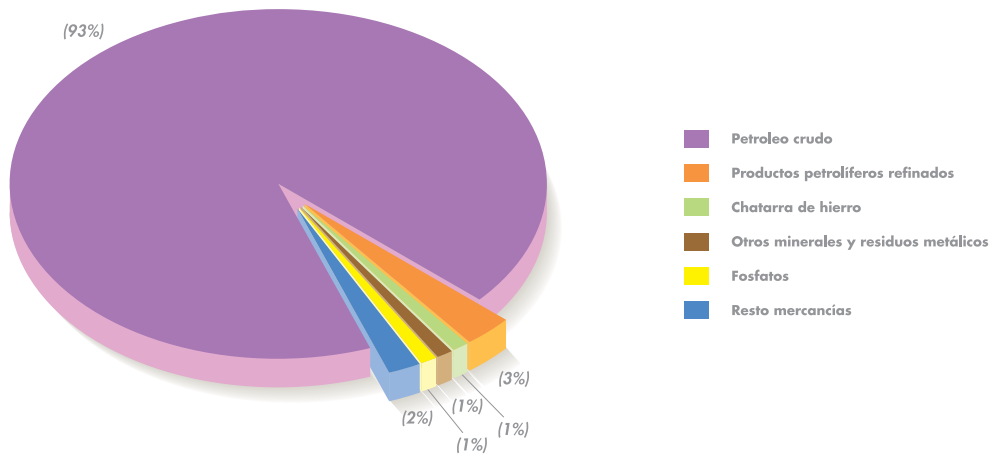
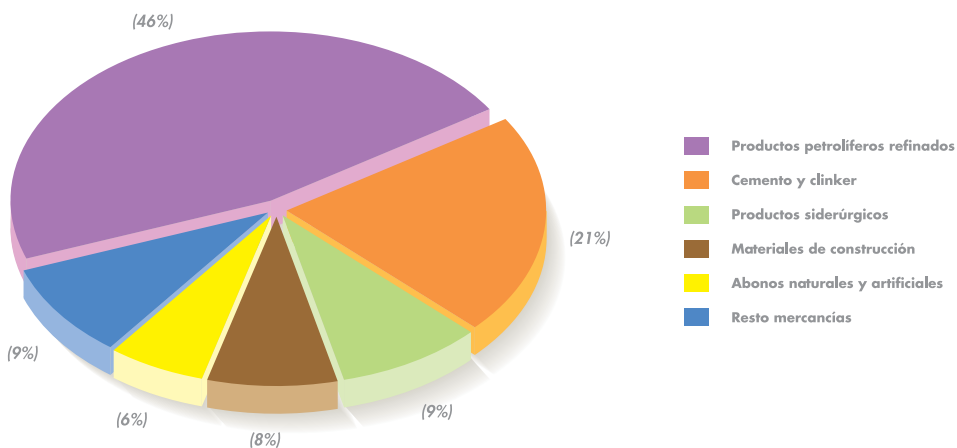


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Castellón (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	92	16.633	Productos petrolíferos refinados	37	2.304
Productos petrolíferos refinados	4	694	Cemento y clinker	24	1.512
Otros minerales y residuos metálicos	2	281	Materiales de construcción	17	1.068
Chatarra de hierro	1	182	Productos siderúrgicos	10	638
Fosfatos	1	146	Abonos naturales y artificiales	3	190
Resto mercancías	1	229	Resto mercancías	8	519
Total	100	18.165	Total	100	6.231

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

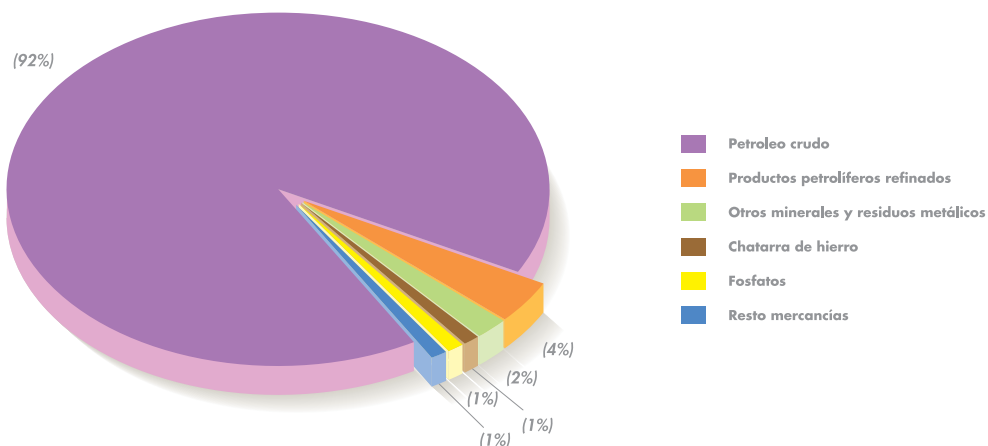
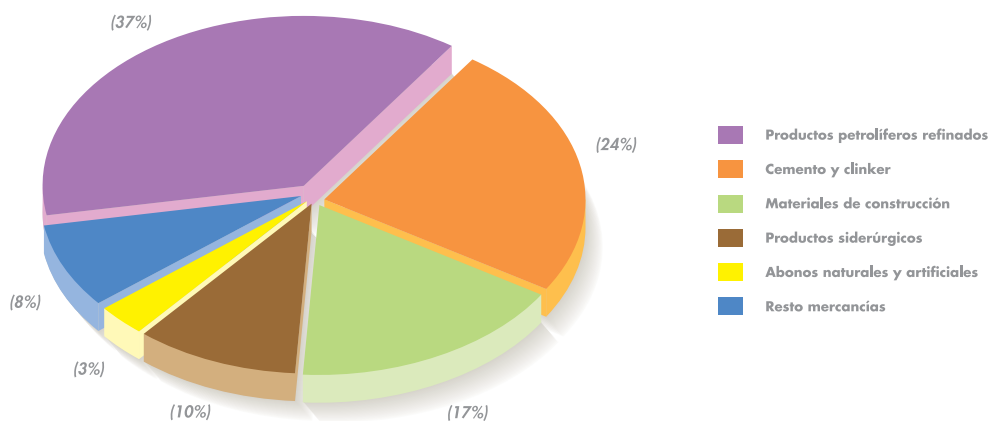


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Castellón (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	87	17.021	Productos petrolíferos refinados	66	2.899
Cemento y clinker	3	590	Materiales de construcción	13	583
Productos químicos	2	446	Abonos naturales y artificiales	10	444
Productos petrolíferos refinados	2	439	Cemento y clinker	2	106
Otros minerales y residuos metálicos	2	391	Productos químicos	2	100
Fosfatos	1	136	Resto mercancías	7	289
Resto mercancías	2	470	Total	100	4.421
Total	100	19.493			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

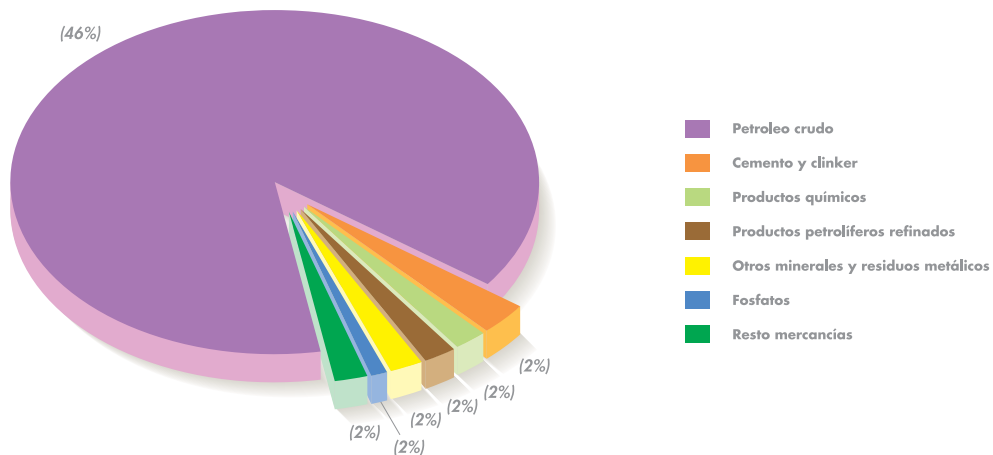
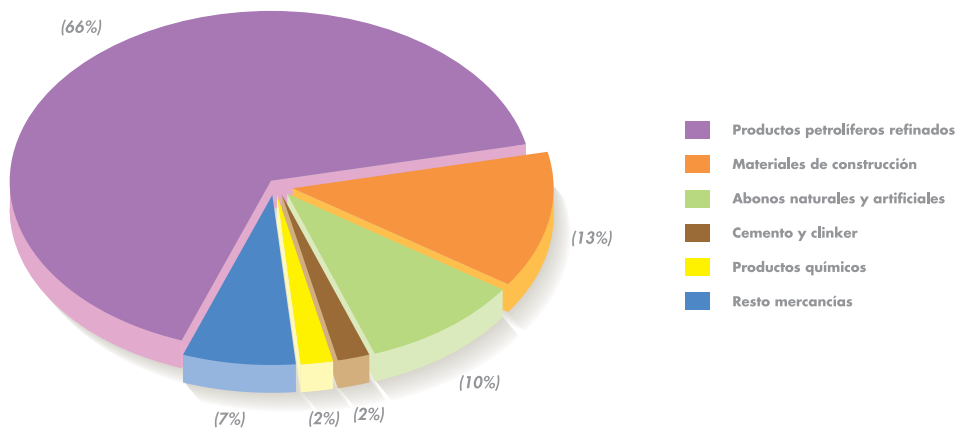


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Castellón (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	89	21.086	Productos petrolíferos refinados	55	3.310
Productos químicos	2	525	Materiales de construcción	18	1.096
Materiales de construcción	2	512	Productos químicos	11	634
Otros minerales y residuos metálicos	2	456	Abonos naturales y artificiales	6	356
Cemento y clinker	2	416	Productos siderúrgicos	2	125
Resto mercancías	3	809	Resto mercancías	7	443
Total	100	23.804	Total	100	5.964

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

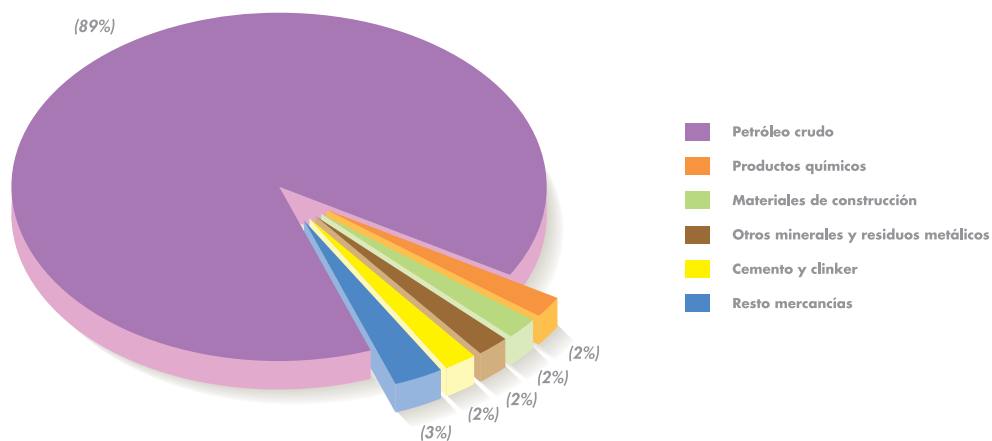
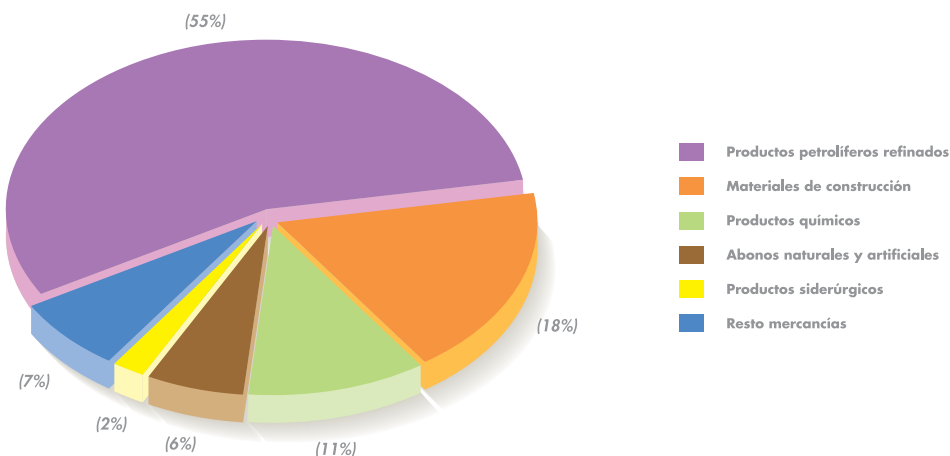


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Castellón (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	77	23.311	Productos petrolíferos refinados	30	1.498
Otros minerales y residuos metálicos	10	3.123	Materiales de construcción	23	1.123
Productos petrolíferos refinados	6	1.951	Productos químicos	19	955
Productos químicos	2	713	Abonos naturales y artificiales	10	514
Abonos naturales y artificiales	2	684	Maderas y corcho	4	191
Fosfatos	1	187	Frutas, hortalizas y legumbres	2	103
Resto mercancías	1	436	Otros minerales y residuos metálicos	2	101
Total	100	30.405	Productos siderúrgicos	2	89
			Papel y pasta	2	84
			Resto mercancías	6	278
			Total	100	4.936

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

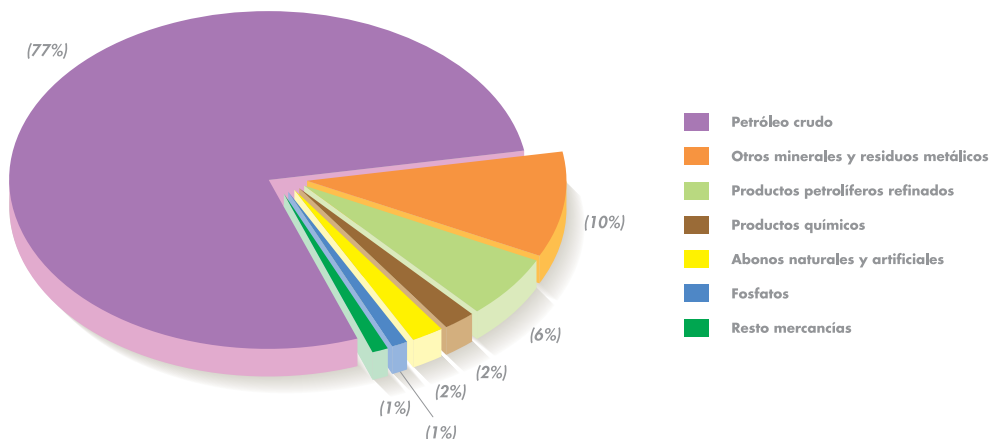
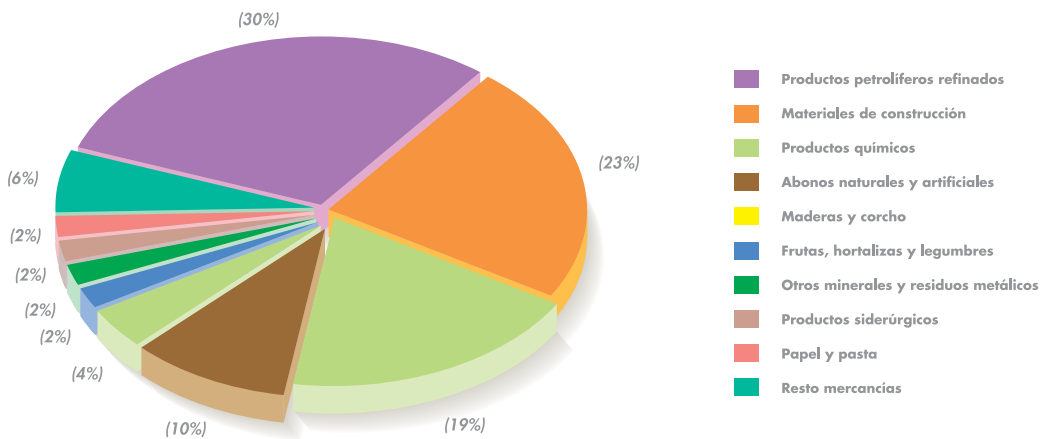


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase Puerto de Castellón (1904-1922)

Años	Número de buques			Años	Número de buques		
	Vapor	Vela	Total		Vapor	Vela	Total
1904	91	56	147	1914	147	34	181
1905	81	49	130	1915	124	27	151
1906	115	38	153	1916	128	73	201
1907	132	22	154	1917	73	163	236
1908	118	23	141	1918	42	238	280
1909	159	19	178	1919	71	179	250
1910	158	13	171	1920	138	101	239
1911	165	16	181	1921	183	74	257
1912	140	23	163	1922	238	64	302
1913	162	18	180				

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

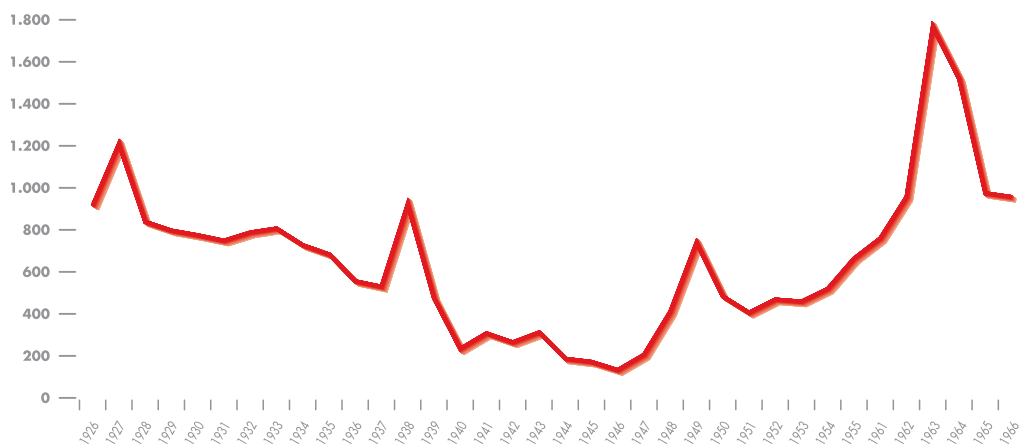
Nota: Los datos de los años 1919 a 1922 se encuentran referidos a dos ejercicios partidos.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Castellón (1904/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1904	147			471	1951	306	124.335	406	291
1905	130			425	1952	294	137.758	469	356
1906	153			456	1953	390	179.014	459	272
1907	154			507	1954	313	162.765	520	284
1908	141			546	1955	284	188.568	664	344
1909	178			498	1961	267	203.000	760	204
1910	171			532	1962	385	368.519	957	313
1911	181			475	1963	347	612.844	1.766	370
1912	163			670	1964	459	697.605	1.520	362
1913	180			724	1965	473	461.353	975	556
1914	181			657	1966	595	569.314	957	743
1915	151			534	1967	773	3.169.071	4.100	5.608
1916	201			426	1968	732	4.206.029	5.746	7.702
1917	236			179	1969	926	4.358.646	4.707	6.185
1918	280			106	1970	978	4.402.485	4.502	5.873
1919	250			225	1971	969	4.675.239	4.825	6.395
1920	239			357	1972	982	4.850.785	4.940	6.960
1921	257			318	1973	1.002	4.868.542	4.859	6.687
1922	302			335	1974	1.041	5.071.147	4.871	6.830
1923	303			479	1975	953	4.258.957	4.469	6.080
1924	363			433	1976	1.065	4.747.935	4.458	6.129
1926	378	345.768	915	383	1977	1.062	4.327.213	4.075	5.445
1927	280	338.443	1.209	480	1978	984	4.293.122	4.363	5.656
1928	374	313.722	839	469	1979	900	3.939.116	4.377	5.478
1929	470	374.406	797	351	1980	858	4.335.147	5.053	6.345
1930	489	378.829	775	412	1981	803	4.489.010	5.590	7.559
1931	438	328.256	749	401	1982	973	5.290.589	5.437	6.752
1932	471	370.964	788	371	1983	974	5.459.683	5.605	7.069
1933	453	365.643	807	354	1984	944	5.786.883	6.130	7.525
1934	464	337.731	728	312	1985	865	5.698.895	6.588	8.637
1935	510	349.017	684	292	1986	774	5.673.241	7.330	9.532
1936	382	212.407	556	352	1987	729	5.131.733	7.039	9.286
1937	198	104.996	530	821	1988	725	5.065.071	6.986	9.637
1938	38	35.048	922	1.539	1989	746	4.968.336	6.660	8.792
1939	276	130.986	475	575	1990	825	5.549.245	6.726	9.509
1940	416	97.406	234	217	1991	697	5.168.943	7.416	10.388
1941	446	137.373	308	172	1992	752	5.500.606	7.315	9.655
1942	279	73.970	265	185	1993	699	5.239.117	7.495	9.861
1943	285	88.995	312	175	1994	763	5.708.784	7.482	10.099
1944	270	50.570	187	141	1995	813	5.929.260	7.293	9.464
1945	163	28.063	172	240	1996	861	6.355.588	7.382	9.476
1946	185	24.674	133	237	1997	912	6.605.562	7.243	9.137
1947	181	37.320	206	323	1998	960	6.869.893	7.156	8.812
1948	161	66.131	411	417	1999	939	6.939.537	7.390	9.619
1949	206	152.212	739	329	2000	1.052	7.970.969	7.577	9.344
1950	240	116.154	484	328					

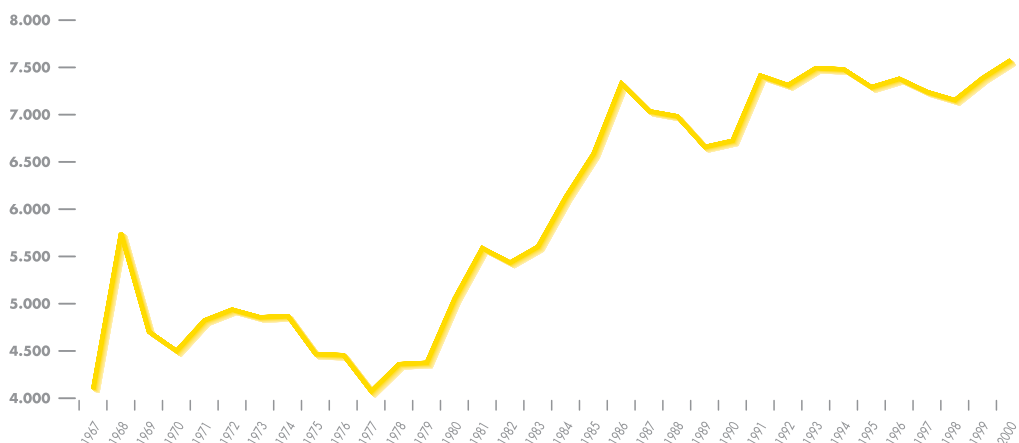
Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia. Nota: Hasta 1955 los datos se refieren al puerto de Castellón, a partir de ahí figuran los de la A. P. de Castellón, compuesta por los puertos de Castellón y Vinaroz.

Gráfico 11A. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Castellón (1926/1966)



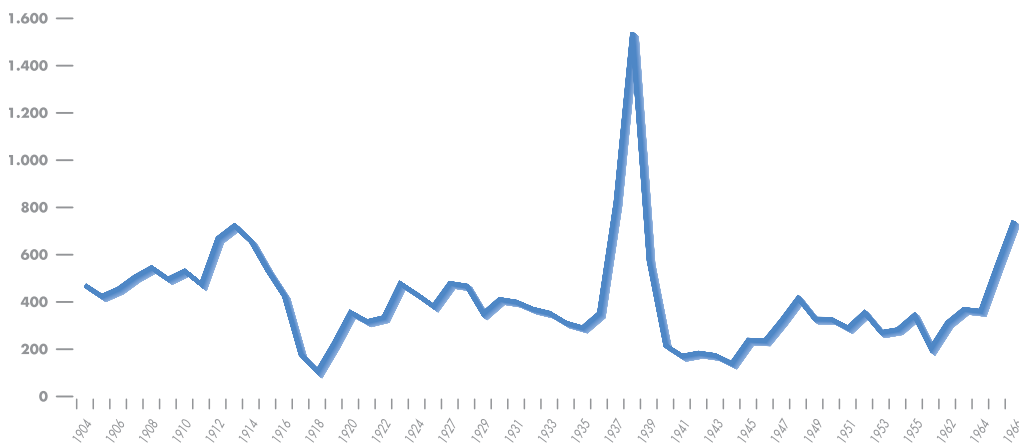
Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 11B. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Castellón (1967-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 12A. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Castellón (1904/1966)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 12B. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Castellón (1967-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pasajeros Puerto de Castellón (1906-1922)

Años	Entrados	Salidos	Total	Años	Entrados	Salidos	Total
1906	433	330	763	1915		5.791	5.791
1907	478	466	944	1916		7.909	7.909
1908	715	15	730	1917		5.042	5.042
1909	1.246	2	1.248	1918		2.829	2.829
1910	1.133	4	1.137	1919		1.228	1.228
1911	1.747		1.747	1920		972	972
1912	3.701	1.042	4.743	1921		227	227
1913		6.217	6.217	1922		798	798
1914		4.775	4.775				

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de Castellón (1940-1955) Kilogramos

Años	Capturas	Valor (miles de pts.)	Años	Capturas	Valor (miles de pts.)
1940	2.785.000		1948	5.210.529	25.146
1941	2.950.328		1949	4.417.310	24.202
1942	4.150.000		1950	3.825.400	22.367
1943	3.125.000		1951	5.568.136	46.198
1944	2.543.209		1952	5.277.811	44.030
1945	3.319.167		1953	7.274.631	57.909
1946	4.724.377		1954	7.980.980	68.429
1947	4.050.021	23.823	1955	6.184.596	72.164

Fuente: PUERTO DE CASTELLÓN y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca Puertos adscritos A.P. de Castellón (1962-2000) Toneladas

Años	Puerto de Castellón				
	Pesca fresca				Valor 1ª venta (miles de pts.)
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total	
1962	0	0	10.416	10.416	81.867
1963	0	0	14.836	14.836	116.262
1964	0	0	10.052	10.052	87.653
1965	141	4	6.066	6.211	80.391
1966	190	2	5.926	6.118	85.065
1967	218	4	6.800	7.022	121.557
1968	179	1	8.232	8.412	178.435
1969	210	0	8.052	8.262	232.154
1970	240	2	10.403	10.645	263.132
1971	271	4	7.295	7.570	225.238
1972	218	3	6.519	6.740	255.781
1973	288	6	5.722	6.016	259.051
1974	278	10	7.427	7.715	291.024
1975	314	7	7.612	7.933	365.243
1976	275	4	7.918	8.197	404.299
1977	344	6	6.821	7.171	472.828
1978	420	5	5.936	6.361	477.106
1979	459	39	7.212	7.710	716.094
1980	450	71	7.096	7.617	864.971
1981	1.513	50	6.990	8.553	971.270
1982	462	64	11.709	12.235	1.367.312
1983	488	97	10.077	10.662	1.236.560
1984	436	60	9.756	10.252	1.376.881
1985	473	45	9.028	9.546	1.570.121
1986	489	36	10.737	11.262	1.689.903
1987	514	92	11.397	12.003	2.103.909
1988	548	97	9.906	10.551	2.196.425
1989	484	117	9.477	10.078	2.189.829
1990	432	115	10.424	10.971	2.145.964
1991	283	122	12.006	12.411	2.469.657
1992	365	86	10.511	10.962	1.892.323
1993	404	85	10.380	10.869	2.185.402
1994	436	80	12.193	12.709	2.347.104
1995	404	91	14.963	15.458	2.753.500
1996	335	124	12.151	12.610	2.524.949
1997	305	65	12.200	12.570	2.366.975
1998	316	58	11.472	11.846	2.444.855
1999	298	72	12.649	13.019	2.603.972
2000	266	51	9.540	9.857	2.051.091

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.2. Pesca Puertos adscritos A.P. de Castellón (1962-2000) Toneladas (Continuación)

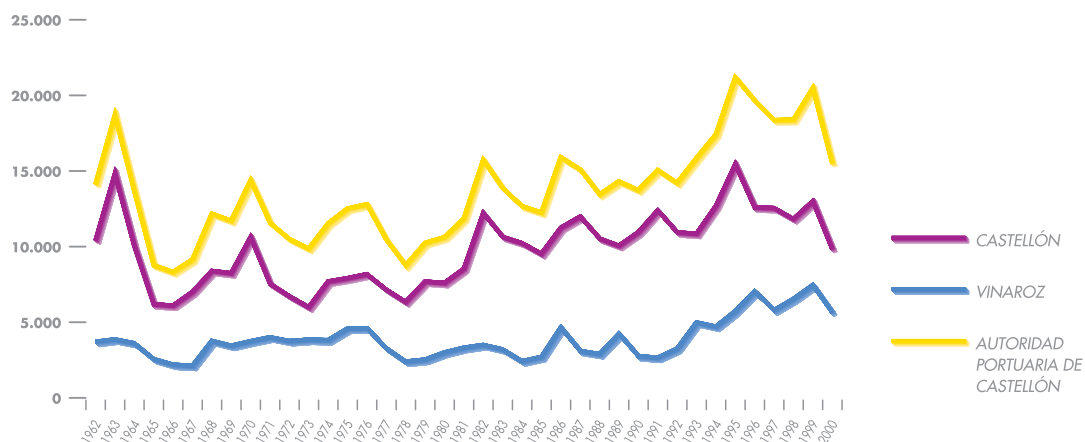
Años	Puerto de Vinaroz					Valor 1ª venta (miles de pts.)
	Pesca fresca				Total	
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total		
1962	96	76	3.556	3.728	35.860	
1963	93	49	3.742	3.884	47.037	
1964	153	62	3.417	3.632	46.423	
1965	171	102	2.313	2.586	47.506	
1966	162	87	1.966	2.215	52.465	
1967	163	96	1.882	2.141	50.234	
1968	122	189	3.474	3.785	88.753	
1969	112	173	3.183	3.468	98.582	
1970	122	188	3.453	3.763	102.543	
1971	130	201	3.694	4.025	113.838	
1972	122	188	3.467	3.777	127.481	
1973	125	193	3.552	3.870	146.699	
1974	110	135	3.591	3.836	158.696	
1975	100	119	4.383	4.602	210.801	
1976	207	180	4.231	4.618	227.270	
1977	187	169	2.946	3.302	221.104	
1978	221	146	2.052	2.419	245.947	
1979	293	184	2.072	2.549	318.913	
1980	217	196	2.611	3.024	386.046	
1981	244	309	2.779	3.332	431.191	
1982	313	401	2.804	3.518	526.872	
1983	268	316	2.640	3.224	636.366	
1984	226	352	1.867	2.445	580.265	
1985	251	332	2.140	2.723	676.368	
1986	251	211	4.210	4.672	934.684	
1987	290	232	2.600	3.122	854.409	
1988	415	258	2.242	2.915	902.639	
1989	280	268	3.712	4.260	1.046.260	
1990	284	241	2.255	2.780	817.716	
1991	212	189	2.272	2.673	785.516	
1992	334	179	2.758	3.271	885.656	
1993	273	165	4.569	5.007	1.138.042	
1994	237	150	4.343	4.730	1.054.900	
1995	170	124	5.457	5.751	1.043.779	
1996	235	126	6.704	7.065	1.406.688	
1997	209	127	5.478	5.814	1.453.698	
1998	224	100	6.238	6.562	1.286.620	
1999	293	165	7.020	7.478	1.462.472	
2000	261	117	5.294	5.672	1.151.957	

Cuadro 5.2. Pesca Puertos adscritos A.P. de Castellón (1962-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Total A.P. de Castellón		
	Pesca fresca	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor tonelada pesetas
1962	14.144	117.727	8.323
1963	18.720	163.299	8.723
1964	13.684	134.076	9.798
1965	8.797	127.897	14.539
1966	8.333	137.530	16.504
1967	9.163	171.791	18.748
1968	12.197	267.188	21.906
1969	11.730	330.736	28.196
1970	14.408	365.675	25.380
1971	11.595	339.076	29.243
1972	10.517	383.262	36.442
1973	9.886	405.750	41.043
1974	11.551	449.720	38.933
1975	12.535	576.044	45.955
1976	12.815	631.569	49.284
1977	10.473	693.932	66.259
1978	8.780	723.053	82.352
1979	10.259	1.035.007	100.888
1980	10.641	1.251.017	117.566
1981	11.885	1.402.461	118.003
1982	15.753	1.894.184	120.243
1983	13.886	1.872.926	134.879
1984	12.697	1.957.146	154.142
1985	12.269	2.246.489	183.103
1986	15.934	2.624.587	164.716
1987	15.125	2.958.318	195.591
1988	13.466	3.099.064	230.140
1989	14.338	3.236.089	225.700
1990	13.751	2.963.680	215.525
1991	15.084	3.255.173	215.803
1992	14.233	2.777.979	195.179
1993	15.876	3.323.444	209.338
1994	17.439	3.402.004	195.080
1995	21.209	3.797.279	179.041
1996	19.675	3.931.637	199.829
1997	18.384	3.820.673	207.826
1998	18.408	3.731.475	202.709
1999	20.497	4.066.444	198.392
2000	15.529	3.203.048	206.262

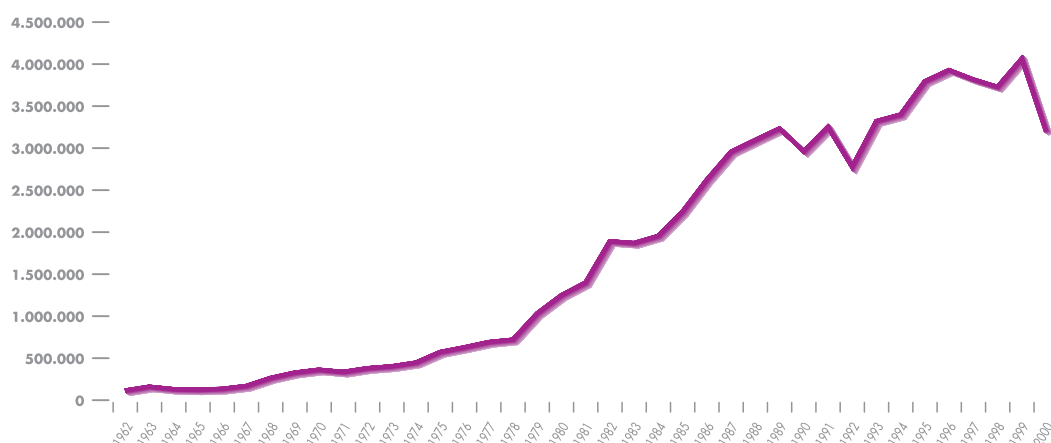
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 13A. Pesca Puertos adscritos A.P. de Castellón (1962-2000)



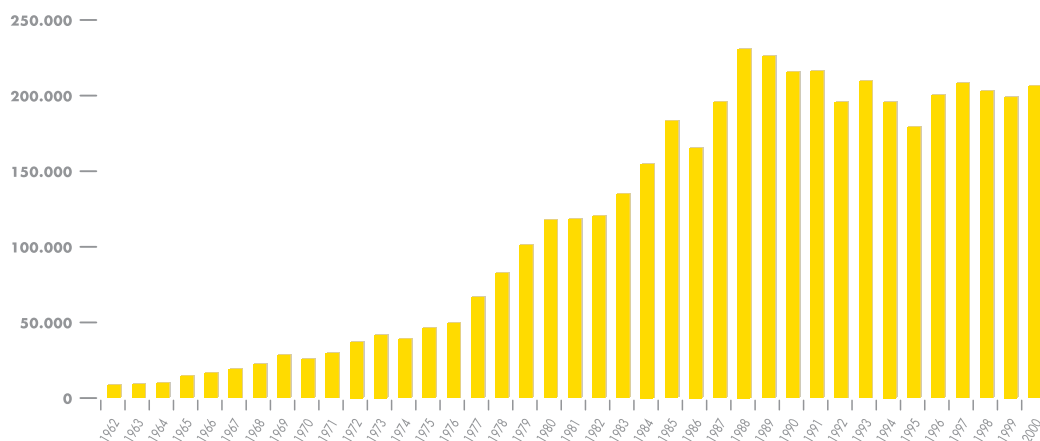
Fuente: Cuadro 5.2.

Gráfico 13B. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Castellón (1962-2000)



Fuente: Cuadro 5.2.

Gráfico 13C. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Castellón (1962-2000)

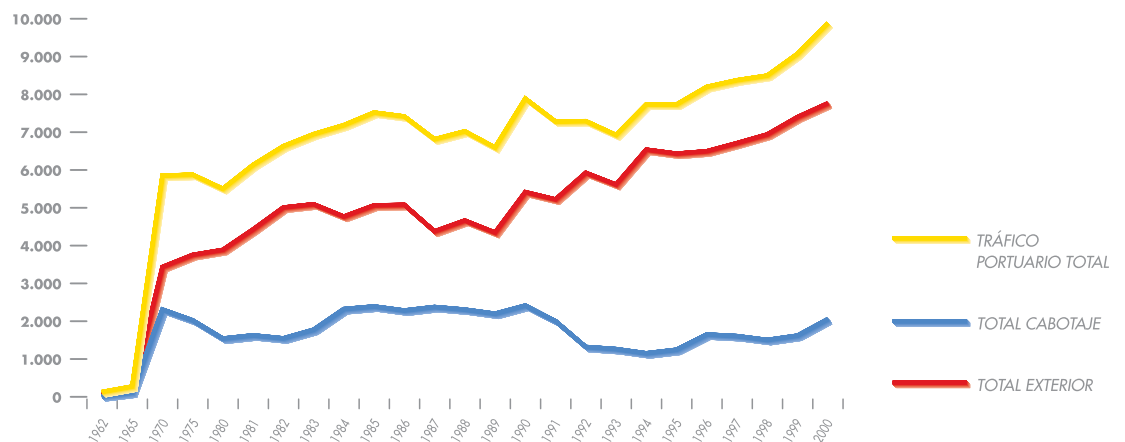


Fuente: Cuadro 5.2.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Castellón (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	135	280	5.857	5.884	5.510	6.141	6.636	6.955	7.193	7.527	7.424	6.820	7.030
Total cabotaje (I)	25	123	2.318	2.033	1.550	1.635	1.555	1.783	2.330	2.399	2.292	2.385	2.316
Total exterior (I)	95	140	3.440	3.761	3.894	4.435	5.015	5.102	4.775	5.071	5.086	4.384	4.671
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	6.603	7.895	7.288	7.300	6.934	7.743	7.739	8.205	8.382	8.504	9.080	9.889	
Total cabotaje (I)	2.207	2.422	2.011	1.328	1.272	1.160	1.254	1.657	1.615	1.513	1.627	2.061	
Total exterior (I)	4.352	5.423	5.229	5.933	5.621	6.546	6.440	6.503	6.718	6.947	7.406	7.769	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

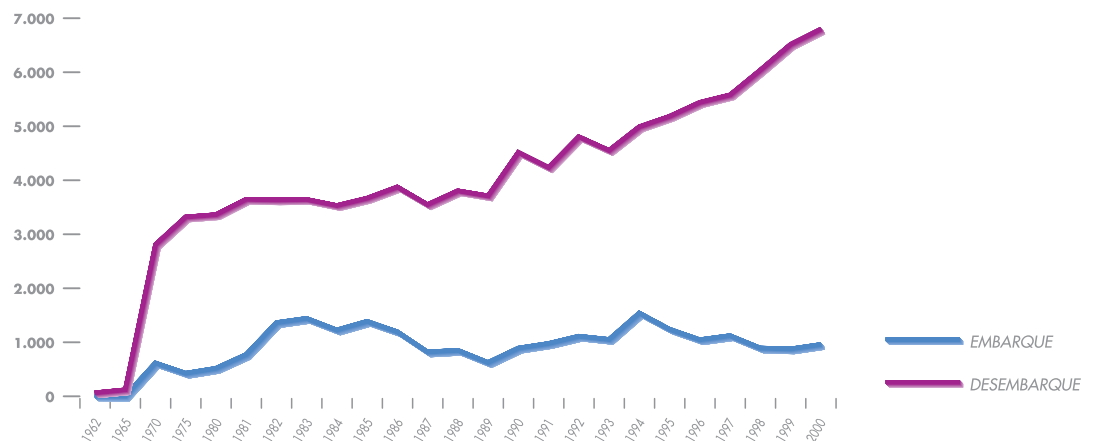


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Castellón (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	14	12	625	434	525	780	1.371	1.450	1.235	1.395	1.202	828	859
Desembarque	72	127	2.815	3.327	3.370	3.655	3.644	3.652	3.539	3.675	3.883	3.556	3.812
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	633	899	985	1.120	1.060	1.549	1.250	1.055	1.130	901	884	966	
Desembarque	3.718	4.524	4.244	4.813	4.560	4.997	5.190	5.448	5.587	6.046	6.521	6.803	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



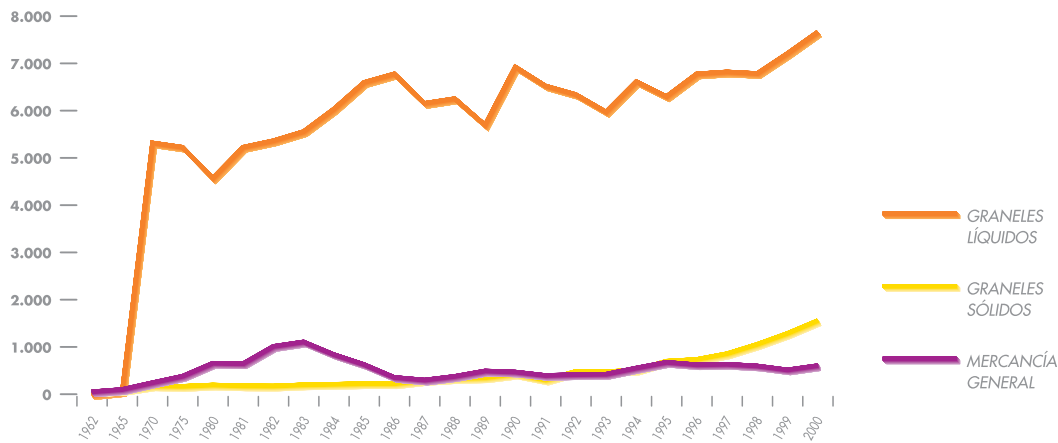
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Castellón (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	0	65	5.325	5.233	4.579	5.233	5.370	5.564	6.040	6.604	6.785	6.162	6.261
Graneles sólidos	62	91	186	174	202	184	180	206	217	231	229	301	341
Mercancía general	59	107	250	388	663	653	1.019	1.114	847	636	363	307	385

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	5.703	6.933	6.530	6.349	5.981	6.623	6.306	6.785	6.827	6.793	7.217	7.670
Graneles sólidos	357	435	307	489	482	521	706	743	864	1.062	1.293	1.563
Mercancía general	499	477	404	423	430	561	682	631	641	605	522	612

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

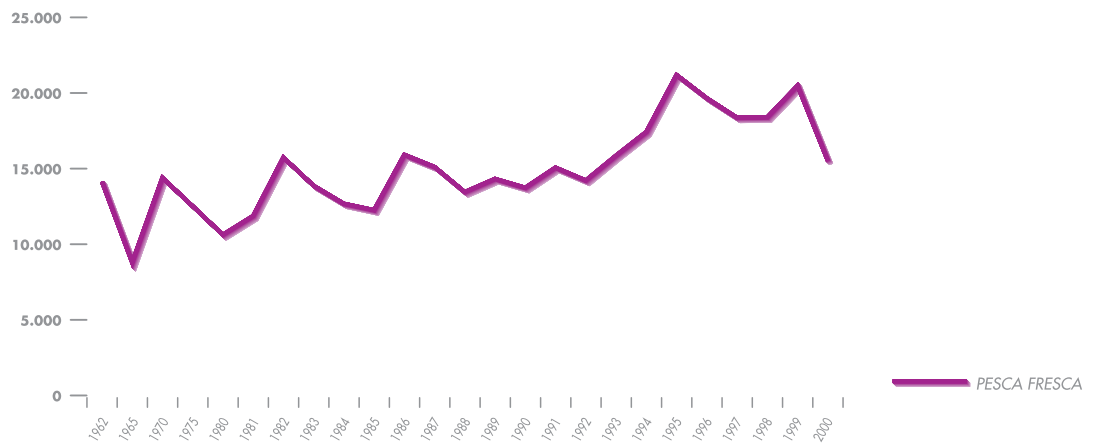


Fuente: Tabla 3.

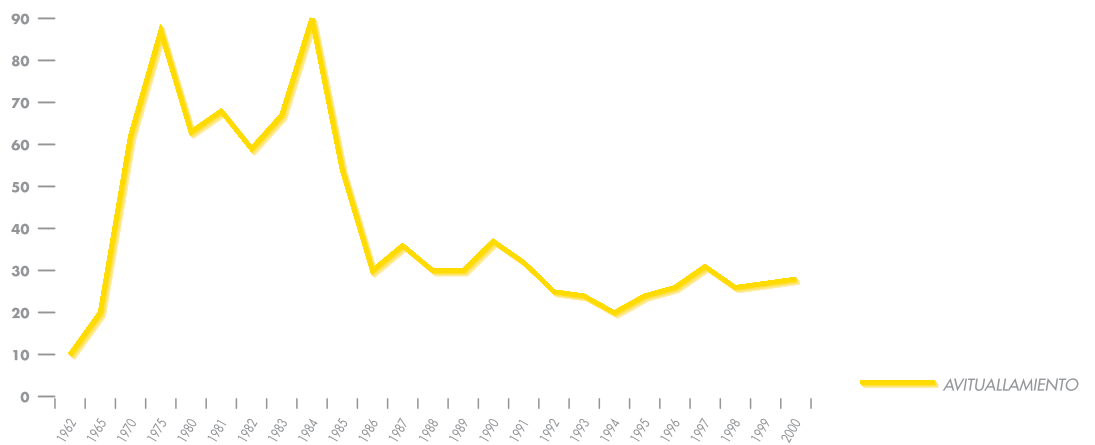
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Castellón (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	14.144	8.797	14.408	12.535	10.641	11.885	15.753	13.886	12.697	12.269	15.934	15.125	13.466
Avituallamiento	10	20	62	87	63	68	59	67	90	54	30	36	30
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	14.338	13.751	15.084	14.233	15.876	17.439	21.209	19.675	18.384	18.408	20.497	15.532	
Avituallamiento	30	37	32	25	24	20	24	26	31	26	27	28	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



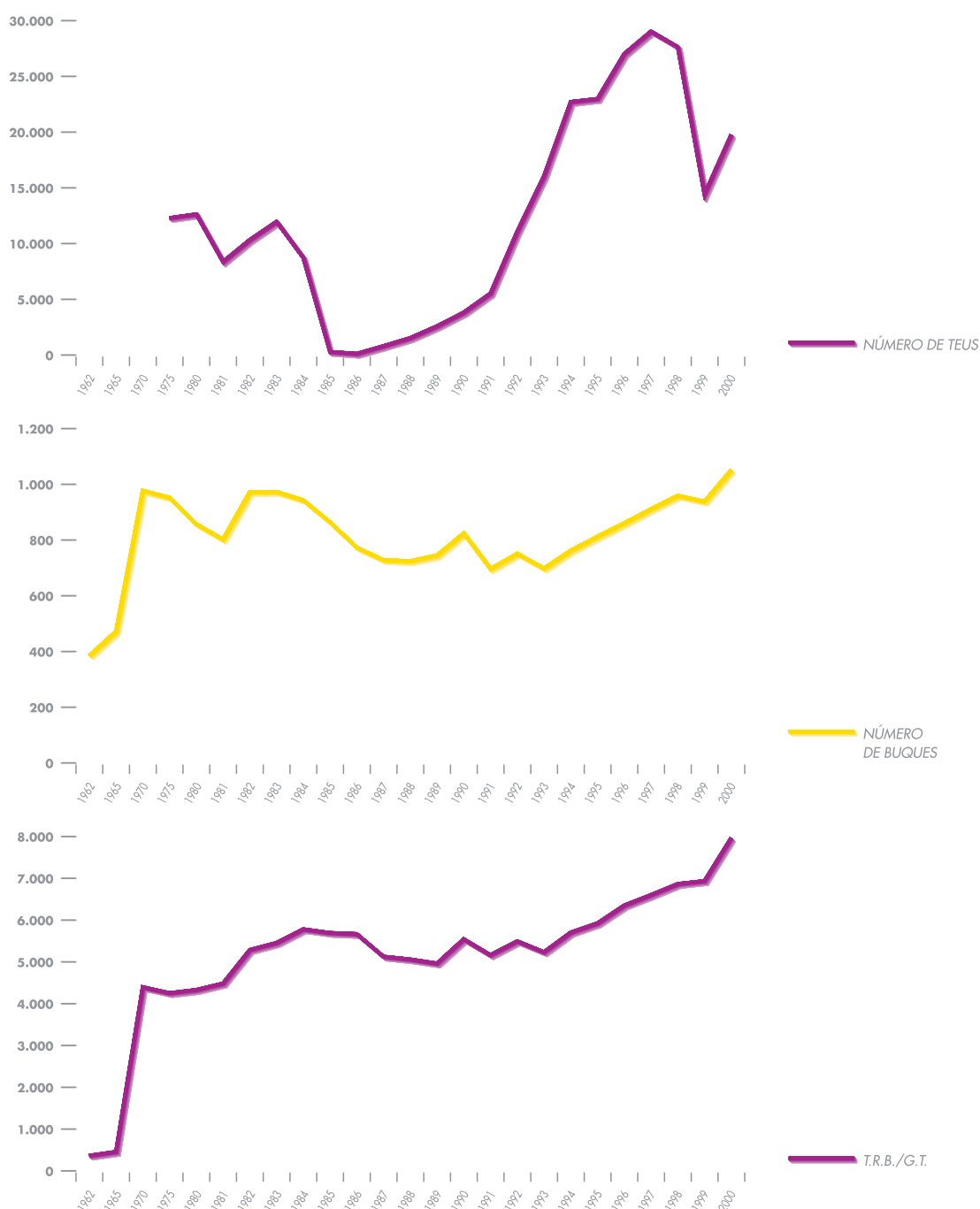
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. de Castellón (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TEUS				12.311	12.648	8.382	10.346	11.979	8.744	309	133	823	1.548
Número de buques	385	473	978	953	858	803	973	974	944	865	774	729	725
T.R.B./G.T. (miles)	369	461	4.402	4.259	4.335	4.489	5.291	5.460	5.787	5.699	5.673	5.132	5.065

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TEUS	2.604	3.835	5.546	11.101	16.084	22.729	23.001	27.036	29.052	27.659	14.432	19.783
Número de buques	746	825	697	752	699	763	813	861	912	960	939	1.052
T.R.B./G.T. (miles)	4.968	5.549	5.169	5.501	5.239	5.709	5.929	6.356	6.606	6.870	6.940	7.971

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



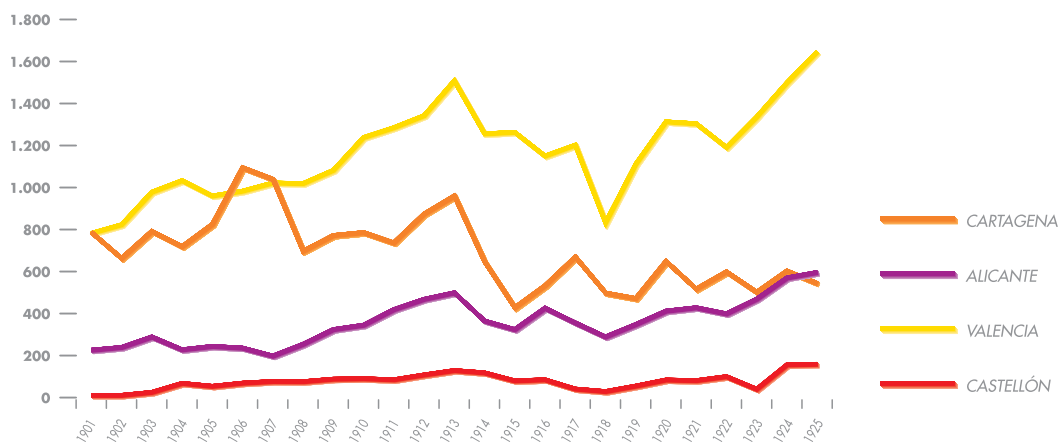
5.5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE

Resumen 5. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Levante (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Cartagena	788	664	793	720	826	1.096	1.041	698	773	787	738	875	961
Alicante	227	240	290	229	245	237	199	255	325	346	420	469	500
Valencia	783	824	979	1.034	961	984	1.023	1.020	1.083	1.239	1.286	1.343	1.509
Castellón	12*	12*	26	69	55	70	78	77	89	91	86	109	130
Total	1.810	1.740	2.088	2.052	2.087	2.386	2.341	2.050	2.270	2.462	2.530	2.797	3.100

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Cartagena	648	429	534	670	499	473	650	518	600	503	604	545	30%
Alicante	366	325	427	357	290	349	413	429	400	470	571	597	16%
Valencia	1.257	1.264	1.151	1.203	833	1.112	1.314	1.305	1.192	1.337	1.500	1.647	51%
Castellón	119	81	86	42	30	56	85	82	101	41	157	160	3%
Total	2.390	2.098	2.197	2.273	1.651	1.990	2.462	2.334	2.293	2.351	2.833	2.949	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.



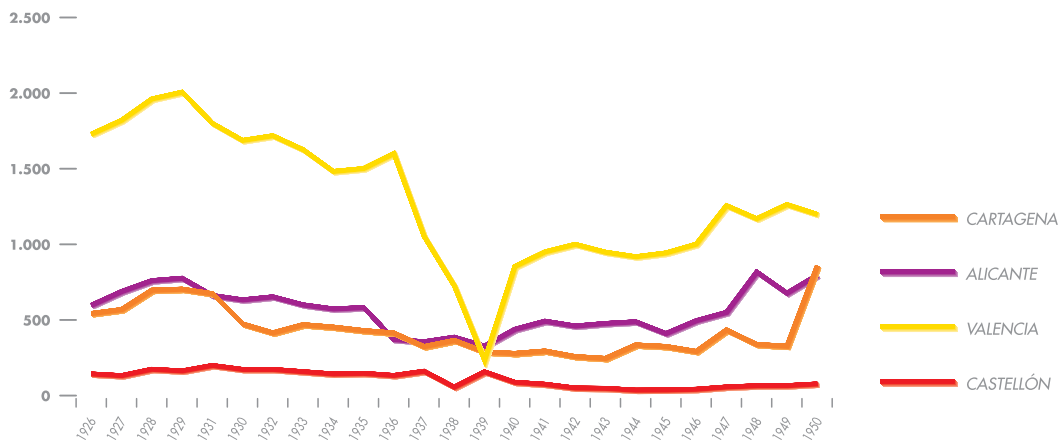
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

5.5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE (Continuación)

Resumen 5. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Levante (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Cartagena	545	571	699	706	676	476	417	471	455	432	416	326	367
Alicante	599	690	762	778	664	635	655	602	575	584	373	358	388
Valencia	1.730	1.822	1.963	2.008	1.802	1.689	1.720	1.628	1.484	1.503	1.602	1.054	726
Castellón	145	134	176	165	201	175	175	160	145	149	135	163	58
Total	3.018	3.217	3.600	3.657	3.343	2.976	2.967	2.862	2.658	2.668	2.526	1.901	1.539

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Cartagena	291	281	297	260	248	337	327	294	436	340	329	859	18%
Alicante	329	440	494	462	479	490	412	497	552	819	679	798	23%
Valencia	234	855	952	1.002	950	920	945	1.003	1.258	1.171	1.265	1.200	54%
Castellón	159	90	77	52	50	38	39	44	59	67	68	79	5%
Total	1.013	1.666	1.820	1.776	1.727	1.786	1.723	1.838	2.304	2.397	2.341	2.936	100%

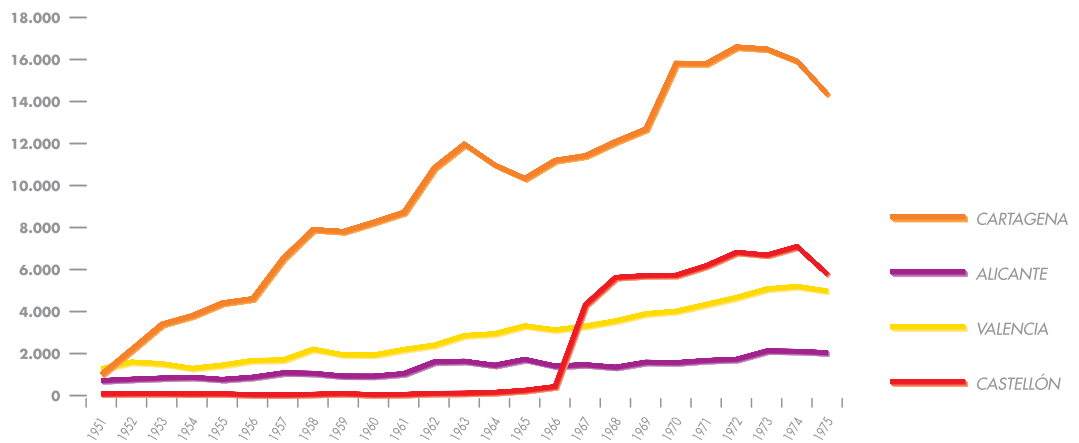


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

5.5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE (Continuación)

Resumen 5. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Levante (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Cartagena	1.017	2.211	3.413	3.819	4.425	4.628	6.538	7.920	7.827	8.269	8.741	10.855	11.987
Alicante	727	794	848	886	783	889	1.094	1.076	942	939	1.061	1.617	1.651
Valencia	1.289	1.611	1.531	1.309	1.463	1.690	1.705	2.223	1.952	1.942	2.208	2.413	2.870
Castellón	89	105	106	89	98	55	47	76	107	58	70	121	128
Total	3.122	4.720	5.898	6.103	6.769	7.262	9.384	11.295	10.828	11.208	12.080	15.006	16.637

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Cartagena	11.000	10.354	11.213	11.435	12.109	12.705	15.838	15.826	16.613	16.515	15.936	14.354	60%
Alicante	1.457	1.739	1.424	1.485	1.365	1.604	1.582	1.687	1.743	2.140	2.122	2.055	8%
Valencia	2.957	3.335	3.142	3.320	3.570	3.910	4.031	4.356	4.685	5.089	5.211	4.990	18%
Castellón	166	263	442	4.335	5.638	5.727	5.743	6.197	6.835	6.701	7.110	5.795	14%
Total	15.580	15.691	16.221	20.575	22.681	23.947	27.195	28.066	29.875	30.446	30.379	27.194	100%



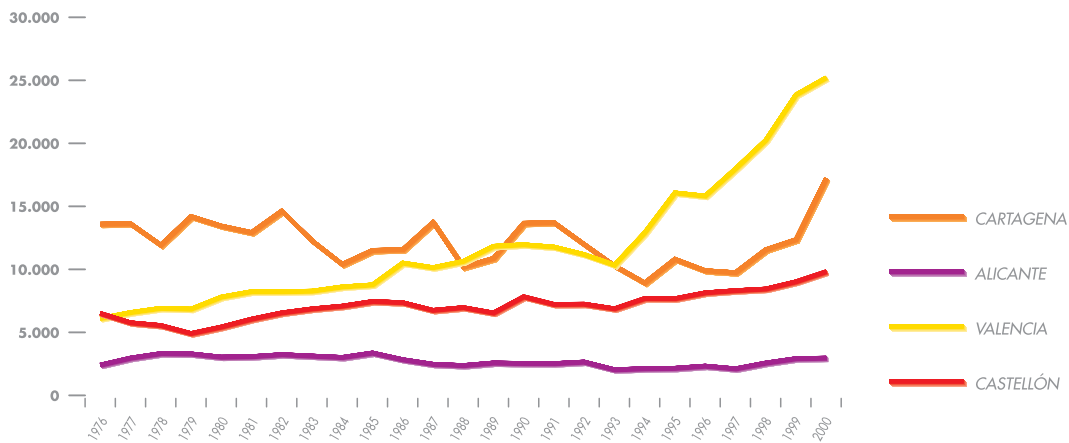
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

5.5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE (Continuación)

Resumen 5. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Levante (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

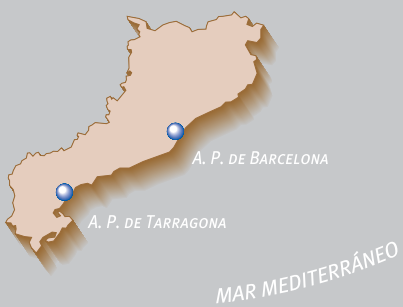
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Cartagena	13.609	13.641	11.949	14.215	13.461	12.946	14.654	12.286	10.419	11.532	11.580	13.747	10.201
Alicante	2.426	2.982	3.340	3.316	3.059	3.099	3.256	3.145	3.035	3.388	2.856	2.492	2.391
Valencia	6.127	6.595	6.933	6.864	7.821	8.250	8.254	8.293	8.630	8.790	10.524	10.157	10.651
Castellón	6.527	5.783	5.566	4.930	5.444	6.070	6.569	6.885	7.104	7.471	7.378	6.769	6.987
Total	28.689	29.001	27.788	29.325	29.785	30.365	32.733	30.609	29.188	31.182	32.339	33.166	30.231

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Cartagena	10.894	13.684	13.729	12.000	10.301	8.947	10.829	9.919	9.761	11.580	12.379	17.232	36%
Alicante	2.595	2.556	2.546	2.671	2.060	2.142	2.175	2.348	2.131	2.589	2.937	2.981	8%
Valencia	11.853	11.976	11.791	11.197	10.360	12.926	16.091	15.837	17.995	20.257	23.864	25.218	35%
Castellón	6.559	7.845	7.241	7.260	6.893	7.706	7.694	8.159	8.333	8.460	9.033	9.830	21%
Total	31.901	36.060	35.307	33.128	29.614	31.720	36.788	36.263	38.219	42.887	48.213	55.262	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Cataluña



A.P. de Tarragona
A.P. de Barcelona



Puerto de Tarragona.



6.1. Autoridad Portuaria de Tarragona

*“Este grande ministro recto y puro,
tan propicio se muestra á Tarragona
que quiere hacer su puerto tan seguro
como el mejor que tiene esta Corona;
en Archímedes busca, un Palinuro
los dos embia como á su persona;
ya los tenemos, y por nuestra Palma
en ellos á Valdés en cuerpo y alma”.*¹

6.1.1. HISTORIA DEL PUERTO DE TARRAGONA

Tarragona como urbe tiene siglos de andadura, fundada en la pendiente de una colina, a orillas del mar Mediterráneo, “... se eleva hasta la altura de ciento veinte metros donde termina el caserío, y existe la magnífica muralla ciclópea en el cimientto y romana después, pasada la cual el terreno forma una depresión ó cuello del que se derivan dos vallecitos en dirección opuesta, que van á parar á las playas contiguas del Francolí y de la Rabasada; y volviendo otra vez el terreno, forma la divisoria de aguas entre los ríos Francolí y Gayá, y un estribo destacado de la cordillera que, limitando la provincia por el N.O., es al propio tiempo la divisoria entre los ríos Segre y Llobregat”.²

La historia “antigua y moderna” de este puerto delimita tres etapas, la relativa a la época anterior a la dominación romana, lo que podemos denominar como la historia del puerto natural; la concerniente al puerto romano; y por último, la que se identifica con el “puerto actual”, desde el principio de su creación hasta el día de hoy. A estas tres etapas habría que añadirle posteriormente grandes capítulos, pues el opúsculo que explica la evolución del puerto de Tarragona en estos términos data de 1883, y desde entonces hasta fechas recientes la transformación experimentada es evidente.³

Las crónicas de la ciudad de Tarragona sitúan sus orígenes en el año 218 a.C., fecha en la que se produjo el desembarco de las tropas de Cneo Escipión en la vecina Ampurias. Las condiciones naturales del entorno –la desembocadura del río Francolí–, favorecería el que los romanos construyeran una potente escollera, que serviría para preservar la cala de los fuertes temporales de Levante, de esta forma se captaría el tráfico marítimo que se canalizaba a través de otras zonas próximas.⁴

La existencia de algún tipo de construcción parece atestiguada por las fuentes antiguas. En un fragmento recogido hacia el año 1000 en el Léxico de Suidas, Polibio dice que los soldados romanos se congregaban en Tarragona, al parecer en un lugar construido a modo de muelle para facilitar el abordaje de las naves.⁵

La crisis social y económica del Bajo Imperio, los conflictos derivados de la reaparición de la piratería en el mediterráneo y la invasión musulmana, contribuyeron al despoblamiento y la posterior decadencia de Tarraco, concretándose estos hechos en el progresivo aterramiento de la antigua dársena, que se fue colmando con los sedimentos del río y de los barrancos cercanos, perdiendo el recinto portuario sus funciones de abrigo.

¹ La poesía completa es de autor anónimo, fue impresa en la ciudad de Tarragona en 1790, con motivo de los festejos celebrados en la ciudad, en el *acto de inaugurar el Puerto moderno*. Ver E. Morera, *El Puerto de Tarragona*, 1910, pp. 81-84.

² S. Bellido, *Antecedentes sobre la Historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona*, Facsímil (1883), Apéndice histórico de la Memoria editada por la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, Junta de Obras Puerto Tarragona, 1986.

³ S. Bellido, *Antecedentes sobre la Historia Antigua...*, mem. cit., 1883, p. 131.

⁴ La etapa romana del puerto de Tarragona puede consultarse en W. Pérez Martín, “Hernández Sanahuja y el Puerto romano de Tarragona”, en *Boletín de la Real Sociedad arqueológica tarraconense*, dedicado a Hernández Sanahuja, Junta de Obras Puerto Tarragona, 1992.

⁵ En W. Pérez Martín, “Hernández Sanahuja y el Puerto...”, op. cit., p. 7.

La intensa vida comercial que discurre por el mediterráneo a partir de los siglos XI y XII, tiene en el puerto de Tarragona un complemento al importante papel que juega dentro de la vida marítima el conjunto de la flota catalana. De este modo, se inicia una nueva etapa de esplendor, en el que las naves tarraconenses serán un referente en la navegación de cabotaje, abasteciendo a todas las rutas de la época. El grueso de las exportaciones lo formaban los aceites, vinos, frutos secos, trigo y algunas manufacturas, importándose principalmente especias, cera, cereales y esclavos, aunque de todos ellos era el maíz el más importante.⁶



Mapa que deja de relieve la importancia del tráfico marítimo entre el Puerto de Ostia en Roma y Tarraco. Trazado por D. Antonio Latre. Museu del Port de Tarragona.

La ciudad correría igual suerte que Cataluña y sufriría un retroceso demográfico y económico durante la segunda mitad del siglo XIV. La construcción del nuevo dique y el conflicto con la comuna del Camp de Tarragona marcarían los próximos tiempos, en los que ha de destacarse el afán de modernidad, dado que el embarcadero no se construiría de madera sino que se realizaría un dique de obra, presuponiendo este evento un avance para la época. El rey Fernando II El Católico promovió la ejecución de las mejoras, que fueron llevadas a cabo por los hermanos navarros D. Pedro y D. Juan Burgueta.

La guerra dels Segadors (1645-50) afectaría seriamente a las instalaciones portuarias, lo que redundaría en un beneficio hacia las zonas colindantes, convirtiéndose Salou en el segundo puerto exportador de Cataluña.⁷

En la segunda mitad del siglo XVIII, coincidiendo con la recuperación económica de la comarca y la activación del comercio colonial americano, el Consistorio de Tarragona reclamó al Rey la reconstrucción del puerto, que se inició con un primer proyecto del capitán de navío D. Juan Ruiz de Apodaca, verificado el 21 de junio de 1790.

En el año 1799 Apodaca fue sustituido por el ingeniero de marina D. Juan Smith, redactor de un nuevo proyecto aprobado en 1801, aunque este no se llevaría a cabo en su totalidad, pero sería el fundamento de las obras de remodelación hasta mediados del siglo XIX.⁸ La Gaceta de Madrid de 6 de Diciembre de aquel mismo año, recogía la dispensa del Rey a la ciudad para la construcción del puerto, por lo que se permitían las rifas que se estimaran convenientes, "... bajo el conocimiento del Corregidor y la dirección de la Junta establecidas en dicha Ciudad para las expresadas obras".⁹

El siglo XVIII representaría un período de considerable crecimiento para la economía catalana, del que no se desvincularía Tarragona, que a través de las instalaciones portuarias colaboraría a la trans-

⁶ Los aspectos inherentes a la historia del puerto de Tarragona pueden verse en J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, Barcelona, Junta de Obras Puerto Tarragona, L'avenc, 1986. Noticia cifrada en p. 49. Un amplio estudio histórico en C. Escoda Múrria, *El Puerto de Tarragona*, Madrid, Autoridad Portuaria, 2002.

⁷ J. Recasens y Comes, *El corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económicos y político social*, Real Academia Arqueológica Tarraconense, Tarragona, 1963, ver cuadro 1. Los datos alusivos al comercio exportador e importador de los puertos cercanos a Tarragona, permiten observar como entre 1784 y 1788 la exportación en el citado recinto era de 110.260 Kg, mientras que en Salou ascendía a 996.543 Kg. El total de tráfico se elevaba en Tarragona a 216.114 Kg, mientras que Salou llegaba a los 1.340.045 Kg.

⁸ J. Adserá Martorell, *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona. (1800-1809)*, Tarragona, Autoridad Portuaria de Tarragona, 1993. En este libro se recoge la obra del entonces director del puerto tarraconense.

⁹ J. Adserá Martorell, *Joan Smith i Sinnot...*, op. cit., p. 44.

formación de la sociedad de aquel tiempo. Los sectores que más fuertemente influirían se encontraban vinculados entre sí, la agricultura de exportación se ligaría al comercio exterior, y progresivamente se observaría un proceso de especialización agrícola de muchas comarcas en frutos secos y vides, de igual modo, se incrementarían las manufacturas textiles y las relacionadas con el metal, tales como hierro, armas y cuchillería, completando los cueros y el papel la lista de productos apreciados comercialmente.

El cabotaje peninsular proveía a Cataluña de trigo y de pesca salada, además de los contactos que proseguían con Cádiz, mediando en los negocios que se mantenían con América, y en cuanto a los mercados extranjeros referir que se traían además de los productos mencionados, legumbres, hierro, acero y los “típicos coloniales”, entre los que pueden citarse azúcar, algodón, tintes y cueros. La exportación se hallaba compuesta por vinos y aguardientes, frutos secos y algunas manufacturas.¹⁰

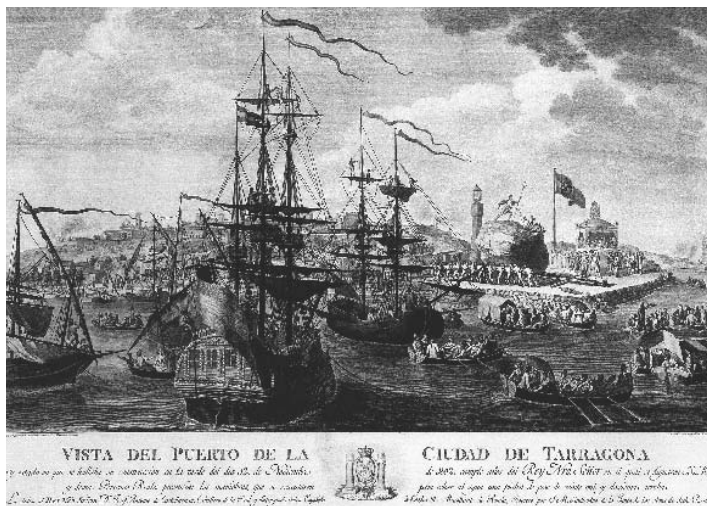
La Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona se constituye en 1771, al objeto de favorecer la importación de géneros del extranjero. El título que reza en la cabecera es elocuente, “... Edicto general comprehensivo de las instrucciones que se han formado por su Exc. y Real Audiencia en Junta de Sanidad, siguiendo las Reales Ordenes comunicadas por la suprema del Reino, para la admisión y práctica de las embarcaciones del país, y extranjeras, en los puertos de Barcelona, Palamós, Mataró, Tarragona, Salou, y en Tortosa los Alfaques, y Fangar, en este Principado de Cataluña”.¹¹

Smith aprovechó lo construido por su antecesor y diseñó un dique de gran longitud, dividido en cuatro tramos, con diversos ángulos de inclinación a efectos del abrigo. Asimismo, preveía un dique

menor que, saliendo de la desembocadura del río Francolí, cerrara el puerto por el Oeste protegiéndolo de los sedimentos del río.¹²

Se acometieron mejoras en las infraestructuras, como el aprovisionamiento de agua o la construcción de una linterna para la orientación nocturna. A partir de estas remodelaciones y de la habilitación del embarque para América, el movimiento vía marítima creció considerablemente.¹³

El comercio y la actividad económica en Tarragona conocerían un fuerte impulso con la creación de la Junta de Comercio y el Tribunal de Comercio en 1835, proceso que no estaría exento de polémica,



Antiguo grabado que recoge la ceremonia simbólica del lanzamiento de la primera piedra, para la conformación del muelle en el Puerto de Tarragona en 1802. Arxiu Central Port de Tarragona.

ya que la pugna entre Barcelona y Tarragona estaría presente, en la medida que ambas eran ciudades potentes a nivel comercial, y deseaban seguir progresando en sus actividades mercantiles, para lo cual habrían de disponer de un puerto adecuado y de unas instituciones que ampararan ese desarrollo.¹⁴

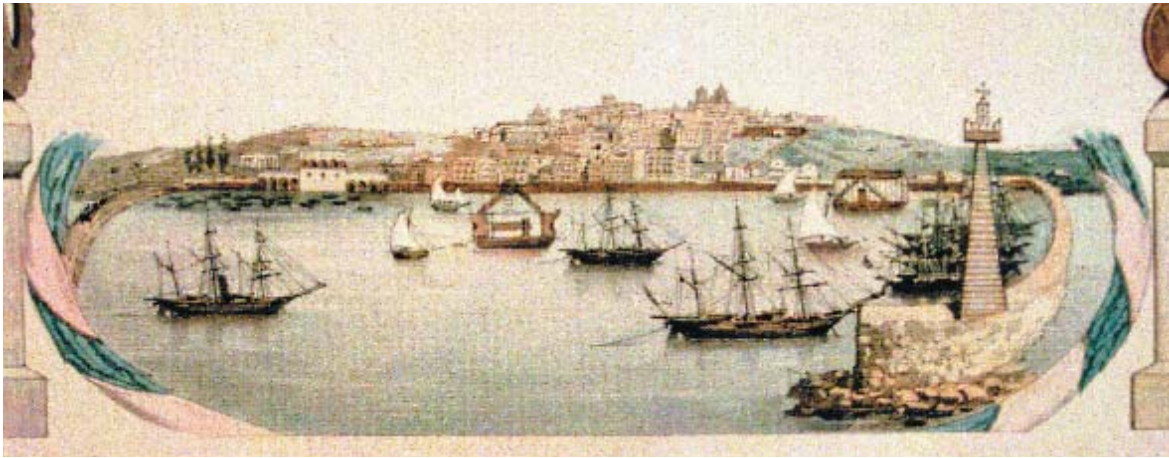
¹⁰ El comercio portuario del siglo XVIII puede verse en las obras que trazan la historia de puerto, significamos especialmente J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit., capítulo 3: “El nacimiento del Puerto moderno”, pp. 61-72. Y en C. Escoda Múrria, *El Puerto de Tarragona*, op. cit., pp. 108-112.

¹¹ J. Adserá Martorell, *La Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona. Año 1771*, Tarragona, Port de Tarragona, 1990.

¹² Ver los detalles del trabajo de Smith, en J. Adserá Martorell, *Joan Smith i Simot...*, op. cit; y en el texto de J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit., pp. 81-89.

¹³ Los primeros años del siglo XIX pueden verse en J. Sánchez Real, *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción. (1802-1829)*, Tarragona, Autoridad Portuaria de Tarragona, 1995. Es de una gran riqueza histórica la relación de documentos que se adjuntan al texto, fiel reflejo de la evolución del puerto desde 1776 a 1829; consultar especialmente pp. 183-312.

¹⁴ La fundación y actividad de la Junta y el Tribunal de comercio puede verse en P.A. Heras y C. Mas, *Los primeros cien años de la Cámara*, Tarragona, C.O.C.I.N.T., pp. 14-26.



Vista de la ciudad y del Puerto de Tarragona en 1871. Foto Joan Farré. Museu d'història de Tarragona.

Además estaba Reus, comunidad de una gran vocación industrial, que en este tiempo lideró el movimiento de abrir un canal de navegación para, potenciando el puerto de Salou, hacer más próspera la localidad.¹⁵

Es digno de tenerse en cuenta el año 1852, por declararse en esta fecha el interés general del puerto de Tarragona. En la segunda mitad del siglo XIX se constituye la Junta de Obras del Puerto, evento que tendría lugar en 1869, quedando integrada por representantes de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, así como del Ayuntamiento y la Diputación;

bajo su dirección se completarían los trabajos iniciados décadas antes, acometiéndose la construcción de nuevos muelles, varias campañas de dragado y una serie de obras interiores y servicios decisivos para el mejor funcionamiento de las instalaciones.¹⁶

El siglo XIX se caracterizará por la construcción sistemática en el puerto, a excepción de períodos concretos como el que abre la Guerra de la Independencia y la crisis de la filoxera o la pérdida de las colonias americanas de Cuba y Filipinas. Se van perfilando las mejoras de las comunicaciones, iniciándose la red de ferrocarriles a partir de 1856, incidiendo positivamente en el contexto general de la vida económica, si bien, en proporción a otros lugares sus tarifas fueron más altas, por lo que en principio tendría un impacto reducido en la actividad marítima.¹⁷

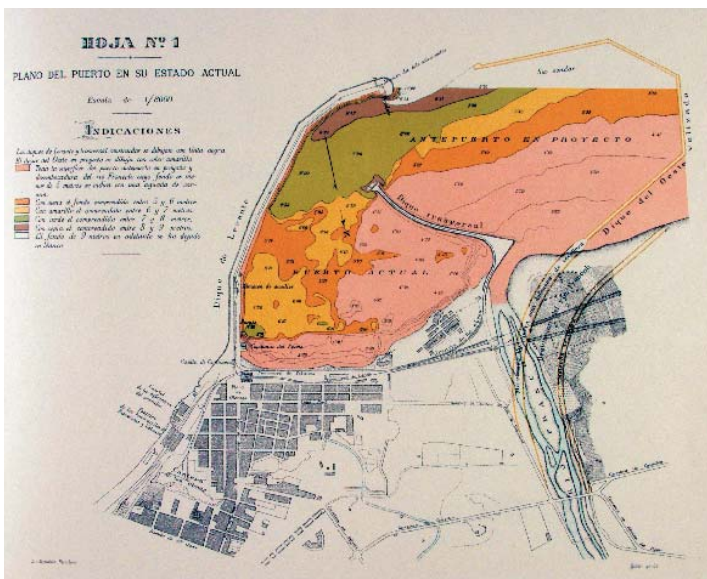


El Puerto de Tarragona en 1875, tiempo en el que la ciudad aún se encuentra poco urbanizada. Foto J. Laurent. Arxiu Central Port de Tarragona.

¹⁵ Una ampliación de toda esta temática puede verse en C.O.C.I.N.R., *Memoria 1886-1986*, Reus, Cambra Oficial de Comerç i Indústria, 1988. Ver Anexo.

¹⁶ Ver J.O.P.T., *Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 á 1871 presenta la Junta de Obras del Puerto de Tarragona*, Tarragona, Imprenta de Puigrubí y Arís, 1871, p. 7.

¹⁷ En las Memorias editadas por las Juntas de Obras se detallan los pormenores de los avances en las infraestructuras, y en las obras dedicadas al puerto como tema central. Se cita a título de ejemplo J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit., capítulo 4: "El Puerto del siglo XIX", pp. 74-104.



Plano del Puerto de Tarragona trazado por D. Saturnino Bellido. Apéndice histórico Memoria 1883, Autoridad Portuaria de Tarragona.

Los productos que principalmente se mueven en el siglo XIX, siguen estando muy vinculados a una agricultura, que se concentra de manera prioritaria en la vid, dado el gran aprecio que tienen los vinos en el exterior, situando las exportaciones en torno al millón de hectolitros entre 1879 y 1883; las avellanas y almendras serán capítulos de relieve aunque con un peso relativo mucho menos determinante.¹⁸

Las oscilaciones en el movimiento portuario pueden interpretarse a través de varios argumentos, como la apertura del ferrocarril a Valencia en 1864, las enfermedades epidémicas de aquellos años o los bajos precios del vino; esta situación cambiará a partir de 1872, tornándose más dinámico el comercio, influido por la Guerra Carlista que al provocar una inseguridad terrestre favorecerá el transporte marítimo.¹⁹

La entrada en la nueva centuria significaría la mejora de las instalaciones, renovando parte del utillaje como grúas, palas descargadoras, etc., permitiendo observar la evolución desde este punto de vista.²⁰

El arancel de 1906 se constituiría en una pieza clave para la recuperación de las fábricas de tejidos de algodón de la zona, en estos años finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se refuerza el sector de industrias químicas con



Documento en el que se recoge una muestra de las 2.400 obligaciones emitidas al portador, para la financiación del Puerto de Tarragona en 1886. Arxiu Central Port de Tarragona.

la aparición de compañías modernas como la Unión Española de Explosivos, Electroquímica de Flix, Sociedad Anónima Cros, incluso aparece en 1904 la primera factoría de cemento en Poble de

¹⁸ Ver P.A. Heras y C. Mas, *Los primeros cien años de la Cámara*, op. cit., Anexo estadístico, pp. 306-307. Y P.A. Heras Caballero, *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*. En *el marco y ámbito históricos de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona*, Tarragona, Port de Tarragona, 1994, pp. 27-32.

¹⁹ Ver noticias en P.A. Heras Caballero, *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*..., op. cit., p. 30.

²⁰ En la Memoria editada en 1910 se recogen una serie de actuaciones en el interior del puerto, que datan de finales del siglo XIX, que afectaban al dique del Oeste, el muelle paralelo al de Costa, obras de dragado y realizaciones varias que lo sitúan en estos momentos en un lugar de interés en el conjunto del sistema portuario español. En J.O.P.T., *Memoria acerca de la aplicación a este Puerto de las prescripciones de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas*, Tarragona, Imprenta F. Sagrañes, 1910, p. 6. Una buena síntesis de este punto se observa en J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit., pp. 114-124.

Lillet, y se constata un impulso del sector energético, que crece por el aumento de aplicaciones prácticas llevadas a efecto.²¹

La prolongación de los diques de Levante y Oeste representará dos de los proyectos que, aunque se perfilan a finales del diecinueve, no se concluirán hasta 1915. Entre 1927 y 1931 se construirá el muelle de Levante, adosado a las dos primeras alineaciones del dique de igual nombre, entre el muelle de Costa y el Paralelo. La trascendencia de las mismas quedaría patente en la prensa de la época, pues supuso la visita del Rey Alfonso XIII el 28 de octubre de 1927, para colocar la primera piedra del ensanche del muelle de Levante.

En este tiempo también es noticia la intervención de las autoridades competentes en la construcción de los puertos de Cambrils, la Ametlla de Mar y Salou, ya que según Real Decreto de junio de 1928, dichos puertos pasaban a ser sus agregados.

La pesca supondría un capítulo de cierto interés, proyectándose sobre la vida ciudadana en un barrio –el Serrallo–, cuya existencia giraría en torno a esa ocupación, adaptándose las instalaciones para tal fin, por lo que en 1942 se concluye el muelle de Pescadores, permitiendo un desarrollo de la actividad.²²

La Guerra Civil dejaría serios desperfectos en los muelles, por ello, la principal atención se centraría en los momentos posteriores, en la reparación de los efectos que habían causado los bombardeos de la aviación y la marina.²³ Además, se atendería a la construcción del “contradique” entre 1942 y 1946, actuación que se llevaría a cabo para impedir que la dársena se llenara de sedimentos, debido a las lluvias que habían desembocado en desastres de grandes proporciones, como la riada del río Franco-lí en octubre de 1930, que dejaría dañado el muelle del Oeste; los retrasos que sufrirían estos trabajos se encontrarían determinados por las restricciones de energía impuestas en la posguerra.²⁴

La consecución del muelle Transversal seguiría un largo proceso, desde que se aprueba el anteproyecto en 1947 hasta que se concluye en 1958, aunque las primeras obras trascendentes se efectuarán a partir de 1960, delimitando sus equipamientos, a la vez que comienzan las obras de almacenaje, con las estaciones de descarga de aceites y de látex.



El muelle Paralelo al de Costa del Puerto de Tarragona en plena actividad de carga y descarga de bocoyes y otras mercancías. 1921. Arxiu Central Port de Tarragona.



Escena comercial en el muelle de Costa en el Puerto de Tarragona en 1930. Arxiu Central Port de Tarragona.

²¹ Para este tiempo pueden consultarse, además de las Memorias editadas por la J.O.P.T, los detalles inherentes a la economía de la localidad, precisamente por la reunión entre los intereses del comercio y la navegación es interesante leer los capítulos II y III en P.A. Heras y C. Mas, *Los primeros cien años de la Cámara*, op. cit., pp. 47-129.

²² La incidencia de la pesca en la ciudad de Tarragona puede verse en C. Escoda Múrria, *El Puerto de Tarragona*, op. cit., capítulo “El Barri Marítim, L’activitat pesquera. Les embarcions”, pp. 143-160.

²³ Las alusiones a la problemática que se deriva de la Guerra Civil puede observarse especialmente en J.O.P.T., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto y de los agregados de Cambrils, Ametlla de Mar y Salou*, Tarragona, 1942.

²⁴ Algunos detalles de las consecuencias de las inundaciones se recogen en J.O.P.T., *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Tarifas. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1930*, Tarragona, 1930.



Vista aérea del Puerto de Tarragona cuando es construido el muelle de Reus en 1957. Arxiu Central Port de Tarragona.



Pantalán de CEPSA y el buque-tanque "Albuera" atracando con la ayuda de un remolcador en 1965. Arxiu Central Port de Tarragona.

El atraque para petróleos en el contradique se empezará a construir en 1966 y se perfilarán las obras del muelle adosado al dique de Levante. En cuanto al muelle Aragón, decir que sus inicios datan de 1969, aunque no será hasta la siguiente década cuando se concluya y se plantee de nuevo su prolongación. El propio dique de Levante junto a la construcción de nuevos contradiques, formarán parte de las obras que tendrán lugar entre 1970 y 1980.²⁵

A partir de la década de los sesenta y setenta los tráficos experimentan un crecimiento notable, vinculados a la implantación de la industria petroquímica, impulsando la transformación de las infraestructuras portuarias en los últimos años, erigiéndose en uno de los elementos más destacados del Sistema Portuario Español. Actualmente, dispone aproximadamente de diez mil metros de longitud de muelles comerciales de servicio y más de dos mil de particulares.

La semblanza portuaria se advierte a través de la relación de sus muelles, tan diversos como sus tráficos, entre los destinados a la mercancía general habría que mencionar muelle Cataluña, muelle Navarra, rampa Ro-Ro Aragón-Lleida, muelle Lleida P.S. y P.N., muelle Lleida Testero, rampa Ro-Ro Lleida-Levante, muelle de Levante, muelle de Costa, rampa Ro-Ro Costa, Ro-Ro muelle Rioja, muelle Castilla P.S., rampa Ro-Ro Castilla, muelle Andalucía y Ro-Ro Norte y Sur Andalucía.

Los más de tres mil metros destinados a graneles sólidos se repartirían entre los muelles Cataluña, Alcudia, Aragón, Reus P.N. y P.S., Reus Testero y Castilla P.O. El tráfico de graneles líquidos dispone de atraques susceptibles de utilizar para este tipo de mercancías, para inflamables nº 1, 2 y 4. También habría que mencionar al muelle Rioja, enfocado al tráfico de fluidos por instalación especial y a los graneles sólidos. Las necesidades relativas a la actividad pesquera son cubiertas por el muelle de Pescadores junto con los pantalanés 1 a 5.

Los muelles de particulares cobran un protagonismo por las características especiales de su tráfico. Dispone de atraques en el puerto de Tarragona: Butano S.A. y BASF en puerto interior, pantalán ASESIA, y el pantalán REPSOL en el puerto exterior. Finalmente, reflejar que las embarcaciones de recreo también gozan de un lugar reservado, completando la amplia oferta de servicios que ofrece el puerto de Tarragona.²⁶

²⁵ Si se quiere completar la información consultar, J. Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit., pp. 136-142. Y J. Margalef Llebaria y Otros, *El Puerto de Tarragona. Su realidad y su futuro*, Tarragona, Ministerio de Obras Públicas, 1990. Especialmente los capítulos 2 y 3, pp. 11-55.

²⁶ Las noticias inherentes a las instalaciones portuarias en la actualidad deben consultarse en la página Web y en las últimas Memorias publicadas.

El cambio de fisonomía que se está produciendo, en base a las actuaciones que se están llevando a cabo, habrán de consolidar esta zona de Cataluña como uno de los centros logísticos más importantes del sur de Europa, desarrollo que contemplará tres premisas básicas: *Centralización, Integración y Automatización*, confiriéndole al puerto la capacidad para mantener la posición que ya detenta, en el contexto del transporte marítimo del mediterráneo y de la Unión Europea.²⁷



Vista parcial del Pantalán de D'Asesa, al fondo el Puerto de Tarragona en 1993. Arxiu Central Port de Tarragona.

Uno de los factores que más determina el crecimiento de la actividad es la localización geográfica marítimo-terrestre del propio recinto portuario. La situación del puerto de Tarragona es única, ya que se encuentra en la zona Norte del Mediterráneo, próximo a enclaves de proyección internacional como son Valencia, Barcelona, Marsella o Génova; de hecho, las condiciones técnicas naturales y las remodelaciones últimas, lo han convertido en uno de los puertos más funcionales del mediterráneo occidental.

6.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁸

Las fuentes documentales originales permiten trazar la trayectoria de crecimiento del puerto de Tarragona sin dificultades, ya que se ha dispuesto de un conjunto de Memorias, proliferas en datos de tráfico y de literatura escrita, que tienen en el tema portuario el eje central; además, se han completado ciertos apartados de la investigación, a través de las valoraciones que pueden extraerse de los registros aportados por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona.

El documento más antiguo que contenga datos comerciales se fecha en 1870; en su cabecera figura la leyenda *Memoria descriptiva para la terminación del año económico de 1870-1871*, y tal como recoge en sus primeras páginas, permite hacer una “reseña de los hechos a los que debe su existencia”, la constitución de la Junta de Obras y los aspectos relativos a su gestión nos aproximan a la realidad de aquellos años. Desde aquí se dispondrá de informes que tratan el estado y progreso de las obras hasta comienzos del siglo XX, sin embargo, debe hacerse hincapié en que no suelen albergar referencias de tráfico, tal como sucederá después. Y para conocer la etapa anterior pueden consultarse *los Libros de Aduanas*, ya que trazan el tráfico marítimo para el período comprendido entre 1790 y 1836.

En el siglo XX se ha trabajado con múltiples Memorias. En concreto, la que se encuentra fechada en 1903, resulta de gran interés al recoger información alusiva a productos y clase de navegación. También se ha dispuesto de la Memoria de 1910, aunque ésta sirve más para situar el contexto histórico del puerto que para valorar su posición comercial, pues los registros que contiene son desde el punto de vista mercantil irrelevantes.

Ha resultado de gran utilidad la publicación editada por la propia Junta de Obras del Puerto de Tarragona, que nos precisa la “*Estadística de 1909 a 1915*” y la “*Estadística de los años 1916 a 1921-22*”; ésta última presenta una introducción enunciando los rasgos principales del tipo de comercio y las causas por las que ha ido variando en esta interesante coyuntura bélica a nivel internacional. A di-

²⁷ Opinión expresada por D. Lluís Badia, “Tarragona: Línea ascendente”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 150-151.

²⁸ El análisis del puerto de Tarragona se ha podido trazar gracias a la colaboración de los responsables del área de Proyección Exterior, especialmente debo reconocer la labor de Dña Coia Escoda Múrria. Además, he de agradecer a los responsables de la C.O.C.I.N tanto de Tarragona como de Reus el interés por favorecer esta investigación.

ferencia de otros puertos, cita la exportación y la importación, el cabotaje de entrada y salida, por productos y meses del año.

Además, en el capítulo concerniente a la navegación señala, "... , los buques de vela y vapor, que han entrado en el Puerto; su clase, nombre, nacionalidad, matrícula, tonelaje de registro, número de viajes y tonelaje total de cada buque en la suma de sus viajes, por orden cronológico de su primer viaje dentro de cada matrícula y clase".²⁹

La Memoria de 1930 contiene los apartados ya citados en las anteriores, un voluminoso capítulo tarifario y una ampliación de los datos estadísticos atendiendo a la "procedencia y destino de las mercancías por puertos", dejando al descubierto el entramado comercial y marítimo de Tarragona.

La década de los años cuarenta es particularmente interesante, pues se trata de una coyuntura complicada, fruto de la crisis post-bélica española que, aunque neutral, vive delicados momentos en el tráfico marítimo al reducirse el volumen de intercambios con Europa, que ha sido uno de sus principales mercados. La 2ª Guerra Mundial tendrá su repercusión, afectando al movimiento de buques, constatándose a niveles estadísticos una menor capacidad informativa de las Memorias en este período, y ya en la referida a 1950 se atenderá tanto al "tráfico de mercancías y pasajeros" como al movimiento de buques, retomando de nuevo el carácter exhaustivo con el que es tratada esta interesante variable.

Antes de comentar los aspectos concernientes al movimiento de buques, hay que señalar que la serie se inicia en 1847 y llega al día de hoy. Tan largo recorrido no puede más que encerrar una visión de conjunto interesantísima, pues desde 1860 la información ofrece continuidad, aunque hay que ser prudentes con las cifras ya que se han descubierto algunas imprecisiones.

Las series describen el movimiento de barcos entrados y salidos del puerto de Tarragona y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) atendiendo a la clase de navegación, vapor y vela, hasta que ésta última desaparece en 1976. Estos datos se presentan "imprecisos", por lo que ciertas publicaciones consultadas ofrecen cifras, en las que a menudo se funden dos conceptos distintos, el de número de buques y el de número de viajes realizados por esos navíos. Citamos algunas de las lagunas numéricas referidas:

1. Se ha trasladado al cuadro 3 la serie tomada directamente de las Memorias desde el momento que tiene continuidad, si bien, reseñamos que entre 1860 a 1880 los datos de buques entrados no son la suma de vapores y veleros de dicho período. Se supone que quizás responda a la circunstancia reflejada a pié de cuadro, cuando dice que: "La diferencia que se nota entre los buques entrados y salidos, corresponde a las barcas de pesca que sé dedican en tiempo determinado al Cabotaje y luego quedan en playa...".³⁰
2. Desde 1881 a 1900 las referencias a número de barcos entrados es coincidente en los libros publicados y en las estadísticas de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto.
3. Entre 1900 y 1930 se alude "al movimiento de buques", y unas veces corresponde a número de buques y otras al número de viajes realizados por esos barcos. De hecho, si analizamos las cifras recopiladas en la propia Memoria de 1916-1922, se aprecia que los datos recogidos en el cuadro resumen no son coincidentes con los expresados año a año.
4. Desde 1940 se ha comprobado que las cifras trasladan el número de buques entrados.

Las valoraciones alusivas a la pesca han completado los registros relativos al tráfico de mercancías y buques, permitiendo analizar plenamente la trayectoria de crecimiento del puerto de Tarragona.

Los fondos documentales de Puertos del Estado han sido consultados para construir las series correspondientes a las últimas décadas, en donde la "homogeneidad estadística" ha facilitado la tarea de observar como se ha producido la consolidación de este enclave.

²⁹ Este mensaje acompaña a los datos en las diferentes Memorias. Señalamos que las propias estadísticas originales figuran con unas cabeceras que hacen valorar con dificultad los datos.

³⁰ Ver las notas que acompañan a los registros numéricos alusivos al *movimiento de buques y mercancías* en las diversas Memorias consultadas.

6.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1870-2000)

La semblanza comercial del puerto de Tarragona, en virtud del tráfico de mercancías, se traslada al cuadro 1.1, abarcando desde 1870 al año 2000, así como el gráfico 1A, que culminará en 1960, que es cuando el crecimiento del puerto de Tarragona se afianza, por lo que se hace necesario trazar las últimas décadas del siglo XX en otro gráfico, el numerado como 1B.

Las valoraciones que pueden hacerse de la situación mercantil española a fines del siglo XIX, no difiere de la que acontece en Cataluña, que iría desde el auge económico a la crisis de la filoxera, repercutiendo especialmente en las zonas donde el arraigo de los vinos es determinante, como es el caso de Tarragona, por ello, se entrará en una etapa donde se verá perjudicado el tráfico del puerto; por otro lado, la apertura del tramo de vía férrea que discurre entre Reus y Tarragona se haría realidad en 1856, lo que significaría la potenciación del puerto de la citada ciudad en detrimento de Salou.

La plaga filoxérica dañaría los niveles de producción de las vides, y al reducir sustancialmente la elaboración de vinos, disminuiría el tránsito de caldos ya fueran comercializados en cabotaje o exterior. Si observamos el cuadro 1.1, puede advertirse que tras la mejora sustancial de los niveles de carga, en los momentos más álgidos del ciclo económico, se entra en un período en el que desciende la exportación a causa de la mencionada filoxera, estos hechos se constatan muy especialmente a partir de 1892. También es apreciable la bajada de la importación en 1897, que en este caso responde a la crisis colonial.

En general, la decadencia del movimiento portuario se percibe entre 1880 y finales del siglo XIX. Los productos más exportados en aquellos momentos eran los agrícolas, tales como vinos, aceites, almendras y avellanas, destinados a Buenos Aires, Cuba, Marsella, Génova y Londres, de esta última plaza venían también las duelas, la pipería, la pesca salada, el maíz, el abono y el carbón que constituía buena parte de las importaciones.³¹

El tramo del cuadro 1.1 correspondiente al siglo XX plasma una serie de etapas, en lo que concierne al volumen total se aprecia una primera, que podríamos cifrar hasta 1920, de cierta uniformidad en el cómputo de mercancías movidas, aunque algunos años se salen de esta tónica, tanto a la baja como acontece en 1907 y 1918, en plena contienda internacional éste último, o al alza en 1905, 1911 y 1913. En estos momentos previos a la 1ª Guerra Mundial las transacciones se incrementan por la subida general del tráfico.

El progreso se deja notar a medida que avanzamos en el tiempo, hasta llegar al inicio de la década de los años setenta, en la que tendrá lugar el despeque definitivo, aunque en esta etapa se producirían períodos críticos como la Guerra Civil, reduciendo a la mínima expresión el tráfico.

El porcentaje de mercancías descargadas sobre el total ha ido variando desde un 59% a comienzos del siglo XX, hasta rondar en la década de los años sesenta el 85% por término medio, salvo coyunturas excepcionales; a partir de ahí, existe una recuperación de los valores relativos al capítulo de mercancías salidas.

Entendemos que lo más trascendente es el incremento del volumen general que se mueve en el puerto de Tarragona en las últimas décadas, que responde en los años setenta a varias causas, como sería la adaptación de la infraestructura portuaria a las condiciones cambiantes del comercio marítimo y a la industrialización del "hinterland", y muy especialmente a la entrada en funcionamiento en 1976 de la refinería Empetrol.

El sentido del tráfico se modificará puesto que en los inicios de la década de los años setenta, estamos ante un puerto eminentemente receptor de mercancías, y tras el proceso descrito de modernización, se consolida un modelo más equilibrado en cuanto al volumen de entradas y salidas, dejando traslucir una evolución muy positiva, cuyas tendencias se visualizan en el gráfico 1B.

³¹ J.Alemany y Otros, *Puerto de Tarragona*, op. cit, pp. 93-94.

6.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1903-1961)

La investigación del comercio desarrollado en el puerto de Tarragona ha gozado de unos registros mercantiles, que permiten detallar las cifras de tráfico exterior y el que se produce con el resto del territorio nacional. El cuadro 1.2 y el gráfico 2 trasladan estos pormenores.

El tráfico exterior es el que prevalece hasta la conclusión de la Guerra Civil, y aunque las oscilaciones son frecuentes, hasta esas fechas se mantiene con unas cifras sujetas a los avatares políticos, dentro y fuera de nuestras fronteras, si bien, salvo años muy concretos la tónica comercial no se resiente en exceso, pues a menudo se compensa la bajada de uno de los capítulos, con el aumento del movimiento en la otra clase de navegación.

La ausencia de datos en el transcurso de la Guerra Civil deja sin referencias esta coyuntura, y cuando vuelve a disponerse del desglose del tráfico, se percibe un cambio en los conceptos, pues ahora las exportaciones no tendrán una presencia destacada, como procede al momento histórico que se vive con la 2ª Guerra Mundial, y hasta el fin del periodo autárquico esta componente no adquiere el dinamismo que le era característico. Y por otro lado, el cabotaje de entrada sube progresivamente de nivel, demostrando que el puerto de Tarragona se ha erigido en estos años en un núcleo fundamentalmente receptor, tanto en su expresión de cabotaje como en el capítulo de las importaciones.

El gráfico 2 traza la evolución del movimiento de mercancías, atendiendo al cabotaje y al exterior para una gran parte del siglo XX, dejando vislumbrar los rasgos del tráfico que ya se han relacionado.

6.1.3.2. Principales productos en cabotaje (1903/1950)

El tratamiento de la información que genéricamente denominamos “principales productos”, se ha efectuado a través de un proceso de elaboración minucioso, basado en los registros que guardan las Memorias. En el caso del estudio del puerto de Tarragona se ha podido detallar el tráfico en cabotaje y exterior, lo que ha facilitado el mejor conocimiento de las bases económicas, sobre las que se ha sustentado el crecimiento de este enclave, que goza de una documentación única, pues dispone de datos desde comienzos del siglo XX, permitiendo conocer el movimiento de mercancías, considerando los puertos hacia donde van o de donde llegan los productos.

Esta riqueza informativa ha necesitado un proceso de síntesis, para lo cual se ha seguido un planteamiento metodológico, concretado en los siguientes términos:

1. El análisis se ha efectuado teniendo en cuenta aquellas partidas que alcanzan el millón de kilogramos.
2. El seguimiento de estos productos se ha realizado tomando referencia numérica del volumen comercializado, aunque en algunos momentos no alcance dicho nivel.
3. La trayectoria comercial del puerto ha podido trazarse siguiendo un proceso de agrupación, pues las estadísticas originales detallan en exceso, y además en algunos años se recogía el dato ya agrupado y en otros casos desagregado. Por ejemplo, la partida “envases”, a veces figura con dicho nombre y otras por “bidones”, “sacos vacíos”, “tonelería” etc., por lo que en este y otros casos afines, se ha procurado constituir un grupo a partir de este presupuesto.

Las agrupaciones efectuadas para este recinto son:

- *Abonos*: recoge la partida que figura con dicha denominación y los “superfosfatos de cal”, ya que algunos años aparece con el nombre genérico y otro con el referido en segundo término.
- *Aceites*: en este grupo es el aceite de oliva el que detenta un peso específico abrumador respecto a los llamados “aceites especiales”. También figuran minerales, vegetales, de coco, linaza, “semillas” y “orujo”.

- *Almendras*: agrupa a dos epígrafes, “en cáscara” y “en grano”. Cuando las partidas se hacen significativas, el mayor peso corresponde a la segunda consideración.
- *Carbones*: el interés en este grupo corresponde al tipo “carbones minerales”, aunque a veces se constata que figuran antracita, “briquetas” o “cok”.
- *Envases*: sintetiza todo lo que puede “contener”. Las principales partidas que originan este grupo corresponderán en su mayor parte a “envases vacíos” y “tonelería” o “pipería”; especialmente esta última.
- *Hierros*: bajo dicha denominación presenta tanto hierros, como “hierro en barras” y “hierro en lingotes”. Los dos primeros son los que poseen un peso relativo mayor respecto del total.
- *Legumbres*: esta partida reconoce en los datos originales a dicha denominación, pero haciendo constar que agrupa a las alubias, arvejas, garbanzos, guisantes, habas secas, lentejas y vezas. A partir de 1940 se plantea desagregadamente, por lo que desde ese momento se han sumado los diferentes componentes.
- *Minerales*: solo se han recogido en esta agrupación los epígrafes que figuren con dicho nombre en su cabecera. Destacamos que en cabotaje el mayor interés se debe a los “minerales de plomo”.
- *Pescados, conservas y salazones*: es una partida muy diversificada, pues en su seno alberga varios productos. Si hablamos de “pescados” sobresalen los atunes y las sardinas; el bacalao está presente de manera irrelevante. Las conservas pueden ser de hortalizas, vegetales, de pescado; siendo muy significativas las vegetales.
- *Sulfatos*: recoge de manera primordial dos apartados que son “sulfato de cal” y “sulfato de cobre”.
- *Vinos, aguardientes, alcoholes, vinagres*: es un grupo compuesto de una gran variedad de mercancías relacionadas, que gozan de una diferenciación entre las entradas y las salidas, en el primer caso serán los “alcoholes” los que aporten un mayor volumen de tráfico, y en el segundo caso, serán los vinos y los aguardientes, por este orden, los que ostenten un mayor relieve.

El detalle de las agrupaciones quedará perfilado en el cuadro 2.1, que muestra el comercio de cabotaje entre 1903 y 1950, distinguiendo entre salidas y entradas para momentos concretos del tiempo; atendiendo al cómputo global en el gráfico 3.1.

Algunas mercancías gozan de interés pero no llegan a alcanzar el millón de kilogramos. En el cabotaje de entrada el llamado “resto de mercancías” albergaría al salvado, que se repite con regularidad; y duelas, esparto, “frutas secas”, “higos secos” y “hojalata”. En 1940 llama la atención el volumen de “traviesas de roble”.

En el cabotaje de salida se advierte el mismo proceso, y cabe citar “duelas” y “cal”, así como “carburo de calcio”. En 1950 entran en este capítulo otros grupos relevantes, como la paja y el petróleo.

Además, trataremos la información estadística anexionando los perfiles del tráfico, que consiste en descubrir los puertos con los que principalmente se contacta.

En el cabotaje de entrada destacar los carbones, ya que las proporciones que mantiene frente al resto son muy superiores, a medida que avanza el estudio en la primera parte del siglo XX, se progresa de un escueto 1% que constatamos en 1903, a constituir desde 1930 más de la mitad del comercio global de entrada, llegando incluso al 74% en 1940.

La sal ha representado otro de los productos que más interés comercial ha dispuesto para la primera parte del siglo XX, aunque desde 1920 su peso relativo disminuye, pues evoluciona a la baja, pasando de un 20% de participación global a sólo un 10% a partir de dicho año. La pirita de hierro y los hierros en general constituyen elementos significativos a partir de 1920.

El azufre adquiere notoriedad en el año cuarenta tanto en las entradas como en las salidas. De igual modo, señalamos los registros correspondientes a los “trigos”, que tienen un peso específico en esta coyuntura. La valoración del siguiente corte temporal que se analiza es 1950, expresa un movimiento comercial que se intensifica, y además de las consideraciones ya enunciadas, debe señalarse el grupo de “gasolinas”, que ocupará un segundo puesto como producto de mayor movimiento.

El detalle de los enclaves que mantienen unas relaciones intensas con el puerto de Tarragona, es un capítulo que deja de manifiesto las connotaciones del tráfico, para aquellas partidas importantes y por lo que respecta a las entradas se mencionan los carbones, que proceden de Avilés, Musel-Gijón, San Esteban de Pravia. Fiel reflejo de las zonas donde existe concentración de industria minera. Señalamos que en 1940 el carbón que entra del puerto de Musel-Gijón se elevaría a un volumen tal, que representó el 50% del tráfico de entrada, y el 68% sobre el total de carbón que abastece por mar a la industria de Tarragona. Otro de los elementos claves es la sal, que procede de San Carlos, de Torrevieja y de San Pedro del Pinatar, por este orden de importancia.

En el caso de las piritas y el azufre es Huelva la procedencia, si hablamos de los hierros serán los puertos que más importancia tengan los de Sagunto, Bilbao y Santander. El grupo de “vinos, aguardientes, alcoholes y vinagres” goza de un gran interés, especialmente en los primeros apuntes proceden sobre todo de Valencia y Andalucía, de mayor significación los aguardientes y los alcoholes.

En el cabotaje de salida tiene un gran peso relativo la ya mencionada agrupación de “vinos, aguardientes, alcoholes y vinagres”, cuyo porcentaje de participación varía considerablemente según el momento de tiempo que consultemos, aunque mantiene la primacía en todo el período analizado, a excepción de 1920, siendo los vinos blancos los que presentan una demanda superior en relación a otros tipos de caldos. La partida fundamental en el grupo lo ostentan “los vinos”, que salen a multitud de puertos, aunque quizás los que gozan de mayor relación comercial sean los de Vigo y Vilagarcía en el Norte y Palma de Mallorca y Barcelona como recintos más próximos, e incluso se mantienen relaciones de tráfico con los puertos canarios, especialmente con las Palmas de Gran Canaria.

En el capítulo de alimentos merecen comentario las harinas y los aceites como elementos participantes del comercio de salida, y en otros productos que no sean alimenticios, quizás sea el cemento una de las mercancías que ocupe un espacio comercial más interesante, sobre todo desde la década de los años veinte.

Los puertos hacia donde van los principales productos, además de los que ya se han nombrado para los vinos, serán Palma de Mallorca y Vigo si consideramos los aceites; y en las harinas los núcleos de Cartagena, Palma, Valencia, aunque debe reconocerse la proyección que ejerce sobre Andalucía, ya que va a constituirse en uno de los destinos preferentes hacia donde va una parte considerable del tráfico.

En el caso del cemento la variedad de puertos a los que llega es muy diversa, los más destacados serán los canarios, como Santa Cruz y Las Palmas; en Andalucía Cádiz y Sevilla y como referentes más próximos geográficamente al de Tarragona están Valencia y Alicante.

En los años críticos de la Guerra Civil mantuvieron una mayor intensidad de tráfico Vigo, Vilagarcía, Las Palmas, Palma, Málaga y Cartagena, siguiendo este orden. Uno de los rasgos que puede derivarse de la consulta de los datos es que el tráfico correspondiente a la fachada mediterránea sea en tránsito.³²

En conclusión, en el período analizado el mayor interés comercial y en cabotaje lo tendrán los carbones. La contemplación del gráfico 3.1 puede ilustrar los productos que han tenido un tráfico más intenso, y además del mencionado grupo, se vislumbra una relación de mercancías que, a gran distancia, define el movimiento más característico en el puerto de Tarragona, entre ellos cabe citar la sal, los “vinos y aguardientes” y las piritas, pues son los que han dispuesto de una mayor presencia.

6.1.3.3. Principales productos en exterior (1903/1950)

La descripción del comercio exterior efectuado en los años que se han escogido en la primera parte del siglo XX, completará los detalles expuestos del movimiento de cabotaje. El tratamiento de los datos requiere matizar el esquema metodológico que se ha seguido.

³² Ver J.O.P.T., *Estadísticas relativas al movimiento de mercancías, destino y procedencia de las mercancías, tarifas, resumen del movimiento de buques y relación de ingresos y gastos durante el año 1940*, Tarragona, Imprenta Francisco Sagrañes, 1941.

1. Se mantiene el criterio base de reunir las partidas agrupadas por afinidades, que superen el millón de kilogramos, y como es habitual se han mostrado igualmente en los momentos que no rebasen esta cifra, para de esta manera efectuarle el seguimiento al producto o grupo de productos.
 2. Las agrupaciones precisadas en el comercio exterior siguen las consideraciones ya expresadas en el cabotaje, de tal modo que comentaremos los grupos que mantengan algún grado de diferenciación, ya sea porque dentro de las partidas el mayor peso en exterior corresponda a otro elemento, o simplemente por la novedad del mismo.
- *Abonos*: recoge los epígrafes que figuran con dicha denominación, y los registros correspondientes en la Memoria de 1930 en la que expresa “clanimida”, “cloruro potasa”, “nitrato de cal y de sosa”, y “superfosfatos de cal”, por lo que a partir de esta fecha se ha confeccionado el grupo teniendo en cuenta estas especificaciones.
 - *Maderas*: es una agrupación que aparece con significación en el exterior, aglutina varias partidas tales como labrada, pasta, “tablones” y “tronco”; siendo las dos últimas consideraciones las más importantes.
 - *Pescados, conservas y salazones*: es un grupo que tiene un gran peso, ahora bien, en exterior se debe fundamentalmente a la partida de “bacalao”.
 - *Sulfatos*: sumará los apartados de “sulfato amónico”, de “potasa” y de “cobre”.
 - *Vinos, aguardientes, alcoholes, vinagres*: es un grupo de gran valor comercial, que se proyecta en el exterior fundamentalmente a través de la partida vínica.

El análisis del comercio desarrollado en régimen de exterior se ha trasladado al cuadro 2.2, delimitándose la tendencia para el período que abarca de 1903 a 1950, distinguiendo entre los grandes capítulos de las exportaciones y las importaciones. Una valoración general puede consignarse en el gráfico 3.2.

En el mercado exterior existen algunos epígrafes que no alcanzan la cota establecida y sin embargo mantienen un movimiento de tráfico considerable. En las importaciones figuran con carácter esporádico ciertas partidas como féculas, “material de ferrocarriles”, “automóviles, carruajes”, asfalto, “maquinaria” y “hojalata”. De igual modo, en las exportaciones aparecen “cloruro de cal”, ajos, “higos secos”, jabón, “uva estrujada”, y con una regularidad tanto en la consignación de la partida como en el volumen de salida al exterior, se encuentran los “plomos” y “minerales”.

Una primera exploración de los datos del cuadro 2.2, obliga a detenernos en las oscilaciones de este tráfico en función de la coyuntura económica. Si atendemos al capítulo de las exportaciones, el rasgo más destacado es el relieve que ostenta el grupo de los vinos, pues hasta la Guerra Civil mantiene un protagonismo indiscutible, rondando en los años veinte y treinta los 120 millones de litros; observándose los perjuicios que causarían las coyunturas bélicas, que resultaron especialmente críticas en este mercado, diezmándolo considerablemente como en el resto de productos, pero en este caso su afectación fue más profunda al detentar un peso muy fuerte.

La tradición de ser el puerto de Tarragona el espacio por donde se les da salida a los productos de la tierra, como las avellanas y almendras, continúan igual que en el pasado, y junto a los aceites constituyen otros capítulos de interés en las exportaciones.

La relación de enclaves que en mayor medida reciben los vinos procedentes del puerto de Tarragona en Francia, van a ser los núcleos de Sète, Port Vendres y Niza. Y en relación al resto del mercado europeo se destaca el puerto de Amberes en Bélgica y en Inglaterra, Londres y Liverpool. En Alemania es el recinto de Hamburgo el que figura en las estadísticas de manera reiterada, y en el capítulo de los aceites y avellanas los mejores clientes van a ser Francia e Inglaterra.

En general, los puertos de mayor movimiento en las exportaciones serán los ya citados países de Europa, Italia y Suiza, y en menor proporción los del Norte continental. América también representa un destino de los productos que se exportan, preferentemente a los Estados Unidos, Canadá y Brasil, entrando por Valparaíso y New York, que figuran frecuentemente como partícipes de un comercio exportador de interés.

El capítulo de las importaciones está fundamentalmente representado por los abonos, azufre, fosfatos y gasolina. También aparecen en las estadísticas como elementos principales el trigo y el maíz junto al carbón, pero con tendencia a disminuir con el transcurso del tiempo. En el caso del carbón el tráfico oscila desde un 45% en 1910 hasta llegar al 6% en 1950. Y en el de los trigos sus volúmenes en 1930 y 1950 son irrelevantes.

De igual modo, significamos las maderas, duelas, envases, que son productos que han servido tradicionalmente para la industria vánica y aceitera, representando un comercio exterior de entrada, que ha ido disminuyendo a la par que las principales mercancías para cuyo transporte se usaba, esto es los vinos y los aceites.

Si estudiamos en profundidad las Memorias puede constatarse que los abonos proceden de Alemania, Francia e Inglaterra. De ésta última también se reciben los carbones. Algunos productos muy típicos del Norte de Europa como las maderas, vendrán a España a través del puerto de Tarragona desde Finlandia y Rusia. Los trigos también van a provenir de este último país. La procedencia de las entradas exteriores de los fosfatos naturales de cal, se hace fundamentalmente de los EE.UU. y de Casablanca, el azufre y las gasolinas llegan de América del Norte.

En conclusión, el tráfico exterior ha sufrido variaciones desde comienzos del siglo XX a la década de los años cincuenta, pues mientras en el comercio de cabotaje el crecimiento es la tónica que se vislumbra, sobre todo a partir de 1920, sin quebrarse en los momentos más críticos como son la Guerra Civil y la 2ª Guerra Mundial, en el capítulo de las exportaciones e importaciones en 1940 y 1950 las cifras dejan traslucir unos valores exigüos.

6.1.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Las componentes del tráfico exterior, tanto en lo que concierne al desembarque como al embarque, permiten averiguar desde 1970 la principal actividad que se lleva a cabo utilizando las instalaciones portuarias de Tarragona. Si atendemos al volumen global, reflejar la información que se desprende de los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2, cuyas cifras expresan el gran dinamismo de las últimas décadas.

En el capítulo de las importaciones se mencionan las referencias más básicas, por un lado y en lo que concierne a productos alimenticios, se relacionan las llamadas mercancías “no elaboradas”. La partida de “cereales y sus harinas” será uno de los grupos más característicos, junto con “piensos y forrajes”, que se le anexiona comercialmente más tarde.

Sin embargo, de forma especial y muy por encima del resto, se advierte como empieza a alcanzar una posición básica desde los inicios de la serie las mercancías relacionadas con el petróleo, por la ya comentada entrada en funcionamiento de la refinería Empetrol, que servirá de “motor” que impulsa otros tráficos, los de aquellos productos relacionados con este elemento, convirtiéndose de esta manera en el símbolo comercial por excelencia del puerto de Tarragona.

Así pues, además del “petróleo crudo” y de los “productos petrolíferos refinados”, se señalan como principales el “carbón y coque de petróleo”, y conforme avanza el tiempo adquieren notoriedad los abonos y los “productos químicos”; pero siempre a gran distancia de las materias generadoras de energía.

Las exportaciones tienen un peso específico muy inferior, el “cemento y clinker” deja de tener interés a partir de 1985, y en cuanto a los grupos que sustentan este interesante capítulo mercantil estarían los “productos petrolíferos refinados” y los “productos químicos”, que en la década de los setenta representan cerca del 50% del total y acaban el siglo XX rondando unos valores que se sitúan en torno al 90%, lo que les hace tener un carácter casi exclusivo como mercancías embarcadas hacia el mercado extranjero.

El recinto portuario ha pasado de ser un puerto genérico en los productos en los que desenvuelve su tráfico, a ser un recinto que concentra una parte de su movimiento en los graneles líquidos, por el considerable volumen que el petróleo representa respecto del cómputo general, la especialización del puerto de Tarragona en “productos petrolíferos y derivados” se encuentra en torno al 50% sobre el total del tráfico.

6.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1860-2000)

El movimiento de buques recogido en el cuadro 3, revela las coyunturas que pueden percibirse a través de este indicador, reflejando tanto el número de buques como la distinción de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), según la clase del buque, por tanto, atendiendo a los vapores y veleros. La evolución del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.) se plasma en el mencionado cuadro 3 y en los gráficos 9 y 10.

El excelente momento comercial que se vive en los primeros años que presenta la serie, con el vino como protagonista indiscutible, redundaría en la adquisición de barcos, lo que impulsaría la constitución de una importante flota propulsada totalmente a vapor. De hecho, se advierte el crecimiento del movimiento de buques y de las T.R.B., que suben ostensiblemente a lo largo de los años que preceden al siglo XX, situación que caminará paralela al descenso de los buques de vela. De igual modo, se constata el alza paulatina del Tamaño Medio de los Buques, reflejando la modernización de la flota que opera en este puerto.

Los registros alusivos al siglo XX muestran, en términos absolutos y tras los vaivenes de la primera década, una recuperación en los años previos a la 1ª Guerra Mundial, llegando a unos niveles muy reducidos de movimiento en esta etapa, recuperándose al concluir el período bélico.

La inestabilidad de los años treinta y cuarenta se deja sentir en todas las variables que puedan analizarse, y aunque no se dispone del número de barcos que atracan en el recinto entre 1934 y 1939, se conoce lo que acontece a partir de la última referencia; en este sentido la caída es extraordinaria, hasta que comienza a producirse la apertura comercial en los años sesenta. En esos momentos se superan los niveles de movimiento que se habían logrado en los años veinte.

La evolución del Tamaño Medio del Buque es un buen indicador para explicar el progreso del puerto, que bajo esta perspectiva permite captar el gran momento de cambio que tiene lugar en torno a los años setenta. Si observamos el cuadro 3, resultan especialmente llamativas las cifras a partir de 1975 y hasta 1983, para tras una estabilización, volver a mostrar una tendencia creciente en la última década, símbolo de esa adaptación temprana del recinto portuario, para hacer factible la navegación y el atraque a los grandes buques. El gráfico 9 trasladará ese gran salto que tiene lugar especialmente desde 1994, gracias al fuerte impacto que genera la modernización de las instalaciones portuarias.

6.1.5. PESCA (1940-1961)

La tradición pesquera ligada a las playas de Tarragona ha sido representativa en siglos pasados, de hecho, el barrio marítimo llamado del *Serrallo* ilustrará esta realidad, desarrollándose en el espacio en el que actualmente se ubica el muelle de Costa.

Al no disponer de datos alusivos en las primeras décadas del siglo XX, tomaremos una referencia de Memoria que permite constatar la presencia de esta actividad marítima, que elevará su participación en el conjunto de la economía de la localidad, animada por la aplicación del vapor a estas embarcaciones, lo que traería consigo el aumento del rendimiento sectorial, siendo de poco más de dos millones de pesetas el valor medio del pescado desembarcado, en los años de la dictadura de Primo de Rivera.³³

Los registros de esta variable son escuetos y sólo ha podido confeccionarse el cuadro 4, a partir de los datos recogidos de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, que desde 1940 y hasta 1961, delimita el volumen total de capturas. La información revela una modesta aportación de esta variable que, con algunas excepciones, se mueve por término medio entre los 2 y 3 millones de Kilogramos, sin embargo, como se verá en epígrafe correspondiente, la modernización de la flota pesquera tendrá especial relevancia a partir de los años sesenta del siglo XX.

³³ Ver apartado de "Pesca" en J.O.P.T., *Memoria descriptiva del Puerto y relativa al estado y progreso del tráfico y de los servicios y obras del mismo durante los años 1928-1931*, Tarragona, Puerto de Tarragona, 1932.

6.1.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El puerto de Tarragona se encuentra próximo a dos grandes núcleos portuarios como son Barcelona y Valencia, especializados en el tráfico de carga general. A pesar de ello, el *hinterland* en km² como canalizador del comercio por carretera y ferrocarril, en términos de isoaccesibilidad, es uno de los más elevados del territorio español, después de los de Sevilla y Valencia.³⁴

Las tablas que se anexionan reflejan la semblanza del tráfico marítimo en las últimas décadas. Si nos referimos al tráfico total de mercancías, plasmado en la tabla 1, es evidente que el gran crecimiento se debe al comercio exterior, en realidad es el que sostiene el progreso global, dejándose traslucir especialmente en la década de los años setenta, para a partir de 1983 tener un alza más moderada, entrando en los últimos años analizados en los más de 23 millones de toneladas movidas, situándose en un lugar privilegiado en el *ranking* nacional.

La clasificación de las mercancías que se mueven en régimen de exterior, atendiendo al embarque y desembarque, es otro elemento que señala una evolución, que puede visualizarse en la tabla 2. En lo que concierne a las exportaciones hay que decir que tienen un peso relativo menor, mientras que en el capítulo importador la trayectoria de crecimiento es notoria, tal como lo demuestra que se halla doblado el número de toneladas movidas en los últimos quince años.

La tabla 3 muestra la tendencia de cada uno de los grandes grupos en los que puede dividirse el tráfico. Es evidente la magnitud que alcanzan los graneles líquidos, los graneles sólidos también dibujan un camino ascendente, aunque las cifras no son tan destacadas como en el caso anterior y en cuanto a los valores de la mercancía general, referir que sus cifras reflejan una escasa relevancia.

Se ha agrupado en la tabla 4 la pesca, avituallamiento y tráfico local, aunque son partidas de escueta significación en el cómputo general, si bien, hay que hacer un inciso en lo referente al capítulo de la pesca, ya que aunque el volumen de capturas se mantiene con leves oscilaciones en las últimas décadas, es un sector que sigue representando una actividad de interés local.³⁵

La tabla 5 es indicativa de las variables buques, Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) y TEUS. En buques y en las T.R.B. se aprecian tendencias estables, la primera se mueve en torno a los 2.500, mientras que la segunda expresa un volumen que se cuantifica en ascenso, sobre todo en el último quinquenio, lo que de algún modo revela la presencia de buques de mayor envergadura. También se constata un incremento en TEUS en los primeros años de la década final del siglo XX.

Las perspectivas de futuro del puerto de Tarragona son buenas, ya que a su excelente dotación técnica y a las consideraciones expuestas anteriormente, ha de unírsele la localización del mercado interior, también en este punto se halla bien situado, pues se encuentra en la proximidad a las grandes zonas de producción de Cataluña y Aragón.³⁶

Sin duda, lo más llamativo de la historia de este enclave es la capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías aplicadas al transporte y a la manipulación de las cargas. Los últimos veinticinco años le han supuesto al puerto de Tarragona alcanzar una posición privilegiada en el conjunto del Sistema Portuario.

La realidad del puerto de Tarragona está especialmente atendida por una serie de proyectos concurrentes, que afectan a múltiples aspectos como la expansión de la industria, la construcción de nuevas infraestructuras, el desarrollo urbanístico de la zona, el turismo, sin olvidarse de los servicios y el comercio. En el plan se contempla las relaciones *Puerto-Ciudad*, que es un capítulo trascendente en la proyección de futuro, con el fin de establecer los fundamentos de crecimiento necesarios en los próximos años, creando las sinergias de todo tipo que favorezcan la promoción singular y conjunta de todos los sectores económicos implicados.³⁷

³⁴ J. Margalef Llebaría y Otros, *El Puerto de Tarragona...*, op. cit., p. 13.

³⁵ C. Escoda Múrria, *El Puerto de Tarragona*, op. cit., pp. 143-160.

³⁶ Entre otras obras puede consultarse J. Margalef Llebaría y Otros, *El Puerto de Tarragona...*, op. cit., muy particularmente el capítulo 2º dedicado a infraestructura interna, pp. 20-41.

³⁷ Ver las directrices fundamentales del *Plan Director del Port de Tarragona, 2000-2014*.

Las directrices diseñadas en el *Plan director del Port de Tarragona*, deben traerse a colación para finalizar este análisis, concebido en un espacio temporal, que en principio abarca desde el comienzo del siglo XXI hasta el año 2014, en el se pretende en líneas generales la atracción de nuevos tráficos, actuando bajo los criterios de “diversificación e internalización”. Además, se persigue el “liderazgo como centro logístico de referencia”, para lo cual se incorporan nuevas inversiones que aseguren la consecución de estos objetivos, consolidando una gran “superestructura”, donde esta zona sea referente para un amplio *foreland* y *hinterland*, utilizando las propias palabras enunciadas en este plan, “..., Un centro logístico capaz de recibir, tratar y distribuir productos por diferentes medios a toda la Unión Europea”.

REGISTRO DE MEMORIAS

1870-1871, 1871-1883, 1883-1884, 1884-1885, 1885-1886, 1886-1887, 1887-1888, 1888-1889, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909-1915, 1910, 1916-1921/22, 1922-1923, 1923-1924, 1924-1925, 1925-1926, 1926, 1923-1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1928-1931, 1932, 1933, 1934, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958-2000 (anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.porttarragona.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.T.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona.

C.O.C.I.R.- Cámara Oficial de Comercio e Industria de Reus.

J.O.P.T.- Junta de Obras del Puerto de Tarragona.

A.P.T.- Autoridad Portuaria de Tarragona.



Infografía del Puerto de Tarragona. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Tarragona (1870-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1870	46.272	90.082	136.354	1922	141.645	153.659	295.304
1871	49.356	77.235	126.591	1923	149.429	249.647	399.076
1872	58.777	71.738	130.515	1924	163.269	221.120	384.389
1873	65.658	60.464	126.122	1925	131.770	231.904	363.674
1874	49.873	71.927	121.800	1926	169.954	225.032	394.986
1875	51.967	61.458	113.425	1927	234.817	336.463	571.280
1876	41.365	68.423	109.788	1928	217.365	349.043	566.408
1877	56.627	57.271	113.898	1929	158.727	389.699	548.426
1878	59.983	65.569	125.552	1930	199.763	370.636	570.399
1879	77.074	67.931	145.005	1931	194.637	404.956	599.593
1880	127.832	65.212	193.044	1932	138.644	447.393	586.037
1881	111.745	67.071	178.816	1933	133.280	376.687	509.967
1882	121.622	107.737	229.359	1934	124.623	430.580	555.203
1883	116.070	66.113	182.183	1935	115.553	443.714	559.267
1884	75.774	101.059	176.833	1936	92.473	238.677	331.150
1885	107.441	90.011	197.452	1937	31.266	100.036	131.302
1886	66.147	101.225	167.372	1938	8.654	54.466	63.120
1887	77.465	137.340	214.805	1939	21.357	160.959	182.316
1888	90.780	107.796	198.576	1940	22.615	282.555	305.170
1889	83.309	97.704	181.013	1941	42.140	277.500	319.640
1890	81.641	114.523	196.164	1942	34.011	248.647	282.658
1891	93.467	112.531	205.998	1943	30.064	252.515	282.579
1892	60.038	73.979	134.017	1944	43.330	271.431	314.761
1893	65.213	97.268	162.481	1945	51.957	319.695	371.652
1894	49.429	109.870	159.299	1946	46.601	345.683	392.284
1895	66.297	85.785	152.082	1947	68.137	365.780	433.917
1896	68.718	97.988	166.706	1948	70.819	401.569	472.388
1897	69.818	58.678	128.496	1949	85.118	371.814	456.932
1898	97.267	41.126	138.393	1950	53.388	430.636	484.024
1899	71.772	77.891	149.663	1951	58.744	421.735	480.479
1900	68.593	99.773	168.366	1952	53.313	512.388	565.701
1901	67.025	78.596	145.621	1953	89.771	524.651	614.422
1902	71.283	84.422	155.705	1954	99.532	580.602	680.134
1903	70.504	73.611	144.115	1955	93.830	627.729	721.559
1904	80.571	142.776	223.347	1956	98.783	719.415	818.198
1905	70.911	189.794	260.705	1957	113.959	814.078	928.037
1906	53.058	144.024	197.082	1958	201.466	893.972	1.095.438
1907	48.677	95.105	143.782	1959	198.315	973.748	1.172.063
1908	67.264	108.975	176.239	1960	172.633	778.175	950.808
1909	72.891	119.944	192.835	1961	163.789	1.004.658	1.168.447
1910	108.801	138.211	247.012	1962	168.808	1.091.078	1.259.886
1911	112.199	141.000	253.199	1963	166.035	1.512.750	1.678.785
1912	51.799	128.150	179.949	1964	187.408	1.482.041	1.669.449
1913	151.130	201.089	352.219	1965	248.811	1.997.989	2.246.800
1914	108.173	164.164	272.337	1966	577.984	2.825.515	3.403.499
1915	94.788	105.776	200.564	1967	968.301	2.991.477	3.959.778
1916	150.908	84.354	235.262	1968	1.037.339	3.482.565	4.519.904
1917	154.317	75.327	229.644	1969	902.559	3.471.066	4.373.625
1918	78.781	82.396	161.177	1970	838.462	3.552.992	4.391.454
1919	195.011	95.679	290.690	1971	837.765	4.149.735	4.987.500
1920	177.413	179.240	356.653	1972	898.444	4.392.299	5.290.743
1921	134.078	118.392	252.470	1973	1.060.926	4.952.760	6.013.686

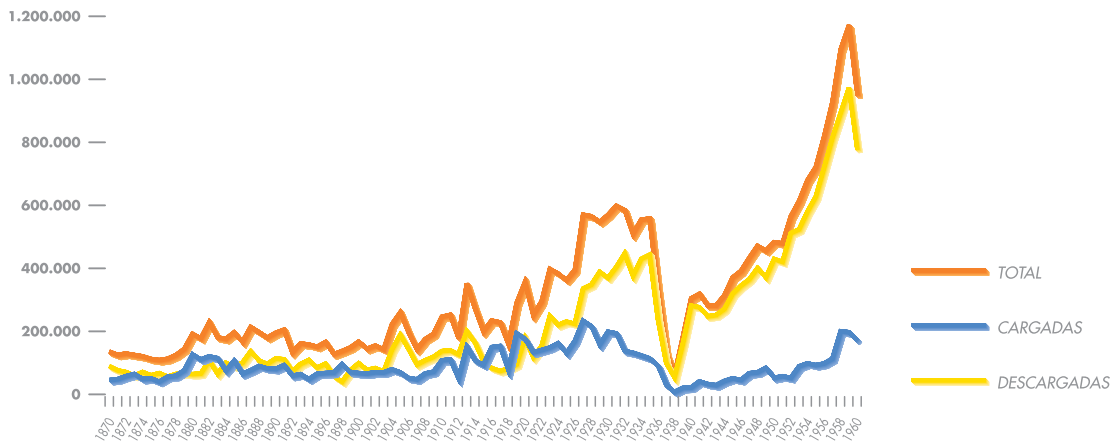
Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Tarragona (1870-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1974	1.115.737	5.485.685	6.601.422	1988	7.138.578	15.108.231	22.246.809
1975	1.553.160	6.555.489	8.108.649	1989	7.606.640	18.408.469	26.015.109
1976	5.454.017	10.416.603	15.870.620	1990	6.814.767	17.429.606	24.244.373
1977	5.307.796	10.765.455	16.073.251	1991	6.129.300	17.597.909	23.727.209
1978	6.054.930	11.484.584	17.539.514	1992	6.142.105	18.456.172	24.598.277
1979	5.259.216	11.405.973	16.665.189	1993	5.983.973	17.610.421	23.594.394
1980	5.209.843	14.248.596	19.458.439	1994	5.749.112	17.811.594	23.560.706
1981	5.804.765	14.304.264	20.109.029	1995	9.228.828	19.246.827	28.475.655
1982	5.950.842	12.813.523	18.764.365	1996	11.761.346	19.030.632	30.791.978
1983	8.949.564	16.231.290	25.180.854	1997	11.228.495	19.566.323	30.794.818
1984	8.123.742	13.172.837	21.296.579	1998	5.330.335	20.211.310	25.541.645
1985	7.574.293	13.466.140	21.040.433	1999	5.102.246	20.017.851	25.120.097
1986	7.391.420	15.437.471	22.828.891	2000	5.557.132	21.785.452	27.342.584
1987	6.683.828	17.197.785	23.881.613				

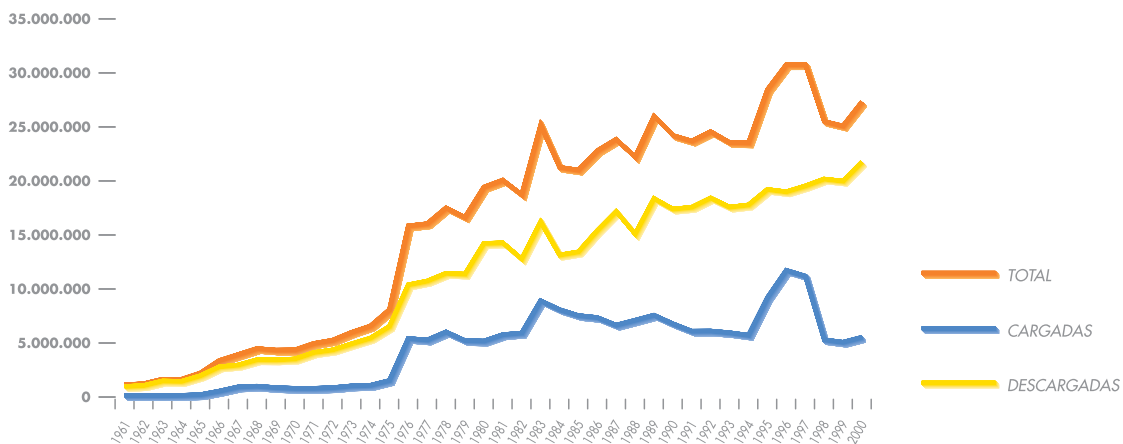
Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. de Tarragona (1870-1960)



Fuente: Cuadro 1.1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Tarragona (1961-2000)

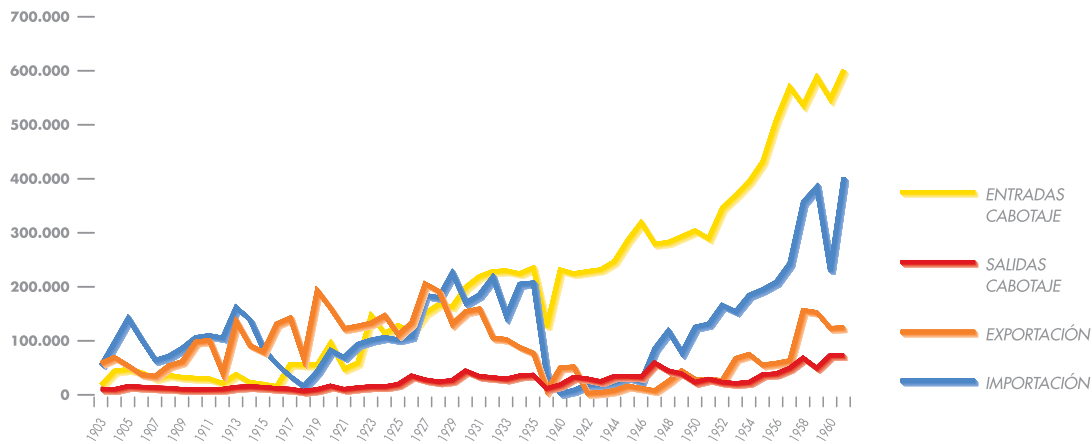


Fuente: Cuadro 1.1.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Tarragona (1903-1961) Toneladas**

Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico
	Salida	Entrada	Total	Exportación	Importación	Total	
1903	11.294	18.710	30.004	59.210	54.901	114.111	144.115
1904	10.617	44.685	55.302	69.954	98.090	168.044	223.346
1905	16.269	47.647	63.916	54.642	142.147	196.789	260.705
1906	14.947	41.927	56.874	38.111	102.097	140.208	197.082
1907	13.595	30.727	44.322	35.082	64.377	99.459	143.781
1908	12.848	36.910	49.758	54.417	72.065	126.482	176.240
1909	10.817	33.062	43.879	62.075	86.882	148.957	192.836
1910	10.368	31.442	41.810	98.433	106.768	205.201	247.011
1911	10.677	30.532	41.209	101.522	110.468	211.990	253.199
1912	11.071	22.102	33.173	40.707	106.048	146.755	179.928
1913	14.753	38.302	53.055	136.378	162.786	299.164	352.219
1914	15.862	23.981	39.843	92.311	140.183	232.494	272.337
1915	14.620	20.460	35.080	80.168	85.316	165.484	200.564
1916	12.368	16.075	28.443	132.001	57.500	189.501	217.944
1917	11.196	56.961	68.157	142.988	35.193	178.181	246.338
1918	7.356	56.032	63.388	67.482	16.552	84.034	147.422
1919	10.409	55.973	66.382	193.584	43.863	237.447	303.829
1920	17.049	96.172	113.221	160.363	83.067	243.430	356.651
1921	10.833	48.347	59.180	123.245	70.044	193.289	252.469
1922	13.798	59.495	73.293	127.847	94.163	222.010	295.303
1923	15.881	147.549	163.430	133.575	102.097	235.672	399.102
1924	15.680	114.083	129.763	147.589	107.037	254.626	384.389
1925	20.036	129.183	149.219	111.734	102.721	214.455	363.674
1926	35.741	116.192	151.933	134.212	108.839	243.051	394.984
1927	28.456	151.500	179.956	206.360	184.962	391.322	571.278
1928	24.634	168.147	192.781	192.730	180.896	373.626	566.407
1929	27.221	163.707	190.928	131.505	225.992	357.497	548.425
1930	44.999	199.763	244.762	154.763	170.873	325.636	570.398
1931	34.920	219.383	254.303	159.717	185.573	345.290	599.593
1932	32.586	229.014	261.600	106.058	218.379	324.437	586.037
1933	29.908	230.417	260.325	103.372	146.270	249.642	509.967
1934	35.841	224.975	260.816	88.781	205.606	294.387	555.203
1935	37.228	235.763	272.991	78.325	207.951	286.276	559.267
1939	12.209	126.505	138.714	9.148	34.454	43.602	182.316
1940	19.057	232.112	251.169	50.442	3.558	54.000	305.169
1941	33.183	224.965	258.148	52.535	8.957	61.492	319.640
1942	30.435	228.828	259.263	3.576	19.819	23.395	282.658
1943	25.191	232.358	257.549	4.873	20.157	25.030	282.579
1944	34.778	247.210	281.988	8.552	24.221	32.773	314.761
1945	34.962	286.532	321.494	16.995	33.163	50.158	371.652
1946	33.644	319.528	353.172	12.957	26.155	39.112	392.284
1947	59.795	279.761	339.556	8.342	86.019	94.361	433.917
1948	45.274	282.799	328.073	25.546	118.770	144.316	472.389
1949	39.471	293.622	333.093	45.377	78.192	123.569	456.662
1950	23.763	304.558	328.321	29.625	126.076	155.701	484.022
1951	29.653	290.005	319.658	29.091	131.731	160.822	480.480
1952	23.879	345.835	369.714	27.434	166.553	193.987	563.701
1953	21.713	370.037	391.750	68.058	154.614	222.672	614.422
1954	23.799	395.501	419.300	75.733	185.101	260.834	680.134
1955	37.821	432.202	470.023	56.009	195.527	251.536	721.559
1956	39.620	509.571	549.191	59.162	209.345	268.507	817.698
1957	49.917	570.418	620.335	64.042	243.660	307.702	928.037
1958	68.846	536.566	605.412	157.026	357.405	514.431	1.119.843
1959	50.139	588.698	638.837	153.224	385.050	538.274	1.177.111
1960	73.448	547.675	621.123	123.823	230.500	354.323	975.446
1961	73.704	601.796	675.500	124.950	402.861	527.811	1.203.311

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Tarragona (1903-1961)

Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos en cabotaje A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos

Productos	1903			1910		
	Salidas	Entradas	Total	Salidas	Entradas	Total
Abonos	1.840	74.050	75.890	12.615	62.470	75.085
Aceites	824.970	428.746	1.253.716	1.750.088	99.229	1.849.317
Acero	1.000	467.036	468.036		499.147	499.147
Algarrobas				26.380		26.380
Almendras	33.396		33.396	35.658	16.220	51.878
Arroz	32.300	875.100	907.400	352.300	473.400	825.700
Asfalto						
Azúcar	14.592	304.517	319.109		68.577	68.577
Azufre	7.500	11.900	19.400	53.650	6.510	60.160
Carbones	275	193.000	193.275	503.160	11.310.450	11.813.610
Cebada, centeno y avena	266.800	24.300	291.100	11.400	385.724	397.124
Cemento	10.000		10.000	934.400	500.000	1.434.400
Cloruro de cal	13.296		13.296	51.200		51.200
Envases	939.710	209.175	1.148.885	334.726	522.198	856.924
Gasolina						
Gas-oil y fuel-oil						
Harinas	3.205.400	18.000	3.223.400	1.260.400	31.040	1.291.440
Hierros	16.439	2.293.106	2.309.545		2.725.151	2.725.151
Leche condensada	224		224	1.250		1.250
Legumbres	1.020	176.706	177.726	11.000	1.370.195	1.381.195
Maderas	138.284	51.315	189.599	13.107	33.405	46.512
Minerales	670.918		670.918	80.639		80.639
Nitrato de sosa						
Patatas				69.111	43.000	112.111
Pescados, conservas y salazones	83.633	1.326.396	1.410.029	206.229	958.809	1.165.038
Pirita de hierro						
Plomo	169.000		169.000	60.000		60.000
Sal	240	4.156.000	4.156.240		7.148.790	7.148.790
Sulfatos	70.000	148.152	218.152	32.220	10.000	42.220
Sosa cáustica	20.190		20.190		308.692	308.692
Tabaco	1.234	408.126	409.360		403.066	403.066
Traviesas						
Trigo		10.500	10.500	4.000	624.600	628.600
Vinos, aguardiente ...	3.348.943	6.392.665	9.741.608	2.486.947	1.901.973	4.388.920
Resto de mercancías	1.422.878	1.141.379	2.564.257	2.077.844	1.939.972	4.017.816
Total	11.294.082	18.710.169	30.004.251	10.368.324	31.442.618	41.810.942

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.1. Principales productos en cabotaje A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos (Continuación)

Productos	1920			1930		
	Salidas	Entradas	Total	Salidas	Entradas	Total
Abonos	175.034	3.360.586	3.535.620		5.000.500	5.000.500
Aceites	1.208.370	1.005.562	2.213.932	3.872.832	1.131.332	5.004.164
Acero					1.632.757	1.632.757
Algarrobas						
Almendras	25.536	42.358	67.894	13.072	455.901	468.973
Arroz	156.716	1.209.018	1.365.734	105.468	20.290	125.758
Asfalto						
Azúcar		2.950	2.950	1.241.574	57.420	1.298.994
Azufre	215.727	52.500	268.227	3.249.905	34.900	3.284.805
Carbones	1.765.466	58.337.949	60.103.415	2.511.084	130.986.870	133.497.954
Cebada, centeno y avena	12.990		12.990	1.330.736	43.090	1.373.826
Cemento	3.638.879		3.638.879	5.281.608	106.000	5.387.608
Cloruro de cal				2.757.857		2.757.857
Envases	649.877	986.215	1.636.092	256.408	1.349.139	1.605.547
Gasolina					325.000	325.000
Gas-oil y fuel-oil						
Harinas	1.000.662		1.000.662	4.516.610	54.351	4.570.961
Hierros	3.001.503	8.876.837	11.878.340	26.855	4.147.659	4.174.514
Leche condensada				30.486	1.449.285	1.479.771
Legumbres		544.462	544.462	38.629	971.486	1.010.115
Maderas	389.981	701.619	1.091.600	144.558	146.705	291.263
Minerales	309.000		309.000	1.821.641	295.000	2.116.641
Nitrato de sosa				4.000		4.000
Patatas	115.551		115.551	2.126		2.126
Pescados, conservas y salazones	445.692	1.526.410	1.972.102	723.280	1.292.397	2.015.677
Pirita de hierro	1.013.130	1.028.100	2.041.230		22.415.633	22.415.633
Plomo	35.023	64.468	99.491	10.498	1.299.566	1.310.064
Sal		9.619.250	9.619.250		11.760.030	11.760.030
Sulfatos	1.980	10.065	12.045	60.000	55.500	115.500
Sosa cáustica	152.945	2.094.280	2.247.225	185.205	1.436.424	1.621.629
Tabaco	5.781	287.705	293.486	99.301	430.120	529.421
Traviesas				77.500	8.303.070	8.380.570
Trigo	183.196	59.647	242.843		14.500	14.500
Vinos, aguardientes	1.711.175	449.986	2.161.161	5.883.839	603.344	6.487.183
Resto de mercancías	835.542	5.912.396	6.747.938	10.754.745	3.944.986	14.699.731
Total	17.049.756	96.172.363	113.222.119	44.999.817	199.763.255	244.763.072

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.1. Principales productos en cabotaje A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos (Continuación)

Productos	1940			1950		
	Salidas	Entradas	Total	Salidas	Entradas	Total
Abonos	2.500	47.100	49.600		7.434.517	7.434.517
Aceites	32.645	146.342	178.987	337.040	1.277.286	1.614.326
Acero		704.564	704.564	13.700	595.385	609.085
Algarrobas				1.501.878	1.329.267	2.831.145
Almendras	56.000	1.832.760	1.888.760	13.448	2.743.349	2.756.797
Arroz	1.500		1.500	7.332	2.148	9.480
Asfalto		204.984	204.984		1.699.711	1.699.711
Azúcar	189.300	364.405	553.705	34.940	179.213	214.153
Azufre	850.948	12.873.280	13.724.228	2.298.596	4.564.490	6.863.086
Carbones	48.550	172.080.730	172.129.280	6.000	202.042.780	202.048.780
Cebada, centeno y avena					1.120.032	1.120.032
Cemento	3.271.805		3.271.805	4.163.960		4.163.960
Cloruro de cal	623.054	12.440	635.494	506.751	16.332	523.083
Envases	125.411	669.231	794.642	386.052	1.442.486	1.828.538
Gasolina		600.972	600.972	244.960	19.461.353	19.706.313
Gas-oil y fuel-oil				2.106.721	7.724.707	9.831.428
Harinas		19.758	19.758	92.079	320.119	412.198
Hierros	30.452	1.697.346	1.727.798	75.028	1.654.886	1.729.914
Leche condensada		34.664	34.664	136	56.766	56.902
Legumbres	1.000	82.300	83.300	1.198	148.967	150.165
Maderas	12.630	362.870	375.500	103.203	1.154.625	1.257.828
Minerales	782.000		782.000	8.000	1.010	9.010
Nitrato de sosa	364.040	25.000	389.040	1.419.100		1.419.100
Patatas		80.000	80.000	7.265	1.226.783	1.234.048
Pescados, conservas y salazones	55.905	412.221	468.126	77.075	377.366	454.441
Pirita de hierro		6.923.180	6.923.180		7.015.080	7.015.080
Plomo		665.386	665.386	10.175	24.429	34.604
Sal		19.836.670	19.836.670		23.698.260	23.698.260
Sulfatos	20.000		20.000	1.255.782	394.226	1.650.008
Sosa cáustica	142.839	1.140.747	1.283.586	303.395	647.526	950.921
Tabaco	44.725	576.536	621.261	469.825	1.581.559	2.051.384
Traviesas		406.380	406.380		4.348.950	4.348.950
Trigo	508.600	6.842.458	7.351.058		6.776.556	6.776.556
Vinos, aguardientes	10.332.198	549.748	10.881.946	5.175.212	236.735	5.411.947
Resto de mercancías	1.561.445	2.920.116	4.481.561	3.144.244	3.261.624	6.405.868
Total	19.057.547	232.112.188	251.169.735	23.763.095	304.558.523	328.321.618

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.2. Principales productos en exterior A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos

Productos	1903			1910		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
Abonos	3.816.647	1.000	3.817.647	5.795.374	29.701	5.825.075
Aceites	1.374	11.508.412	11.509.786	11.857	19.841.640	19.853.497
Algodón				6.015		6.015
Almendras		2.913.774	2.913.774		1.327.806	1.327.806
Arroz		4.500	4.500	152		152
Avellanas		6.661.891	6.661.891		4.645.493	4.645.493
Azufre	2.175.278		2.175.278	3.839.026		3.839.026
Brea de carbón						
Carbón	19.865.056		19.865.056	48.462.915	10.000	48.472.915
Cemento	252.490		252.490	78.045		78.045
Duelas	3.745.794		3.745.794	4.491.176		4.491.176
Envases	4.373.633	14.055	4.387.688	11.016.172	1.332	11.017.504
Fosfato de cal						
Gasolina						
Gas-oil y fuel-oil						
Hierros	133.342		133.342	137.399		137.399
Maderas	2.576.359	25	2.576.384	3.458.633		3.458.633
Patatas	2.121	6.482	8.603	25.170	1.000	26.170
Pescados y conservas	2.177.624	178.756	2.356.380	1.431.828	19.348	1.451.176
Petróleo	596.370		596.370	1.374.824		1.374.824
Regaliz		52.200	52.200		60.000	60.000
Semillas	16.090		16.090	1.530		1.530
Sosa cáustica	232.362	43.062	275.424	113.286		113.286
Sulfatos	359.016		359.016	444.371		444.371
Tártaro y cremor tártaro		84.340	84.340		655.300	655.300
Trigo y maíz	13.170.413		13.170.413	24.140.867		24.140.867
Vinos, aguardientes...	277.429	35.283.882	35.561.311	955	69.171.290	69.172.245
Resto de mercancías	1.129.259	2.457.687	3.586.946	1.938.563	2.670.355	4.608.918
Total	54.900.657	59.210.066	114.110.723	106.768.158	98.433.265	205.201.423

Productos	1920			1930		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
Abonos	4.475.592	35.250	4.510.842	7.431.589		7.431.589
Aceites	112.474	4.408.043	4.520.517	12.750	20.137.198	20.149.948
Algodón	2.450.796		2.450.796			
Almendras		2.371.962	2.371.962		4.746.804	4.746.804
Arroz		3.619.927	3.619.927		902.821	902.821
Avellanas		4.625.835	4.625.835	12.609	6.200.322	6.212.931
Azufre	14.578.373	45.200	14.623.573	12.305.149		12.305.149
Brea de carbón	6.860		6.860	3.848.644		3.848.644
Carbón	4.733.043		4.733.043	28.462.391	3.000	28.465.391
Cemento		302.750	302.750	650.000		650.000
Duelas	8.702.634	35.000	8.737.634	1.632.912		1.632.912
Envases	16.975.265	20.385.805	37.361.070	19.839.178	28.163	19.867.341
Fosfato de cal				33.790.200		33.790.200
Gasolina				27.586.983		27.586.983
Gas-oil y fuel-oil						
Hierros	2.085.945		2.085.945	8.240		8.240
Maderas	5.620.013	374.741	5.994.754	10.261.299		10.261.299
Patatas						
Pescados y conservas	1.044.590	129.297	1.173.887	417.866	1.387.550	1.805.416
Petróleo	2.157.930		2.157.930	116.706		116.706
Regaliz		435.094	435.094		1.695.888	1.695.888
Semillas	2.046.249		2.046.249	127.000		127.000
Sosa cáustica						
Sulfatos				19.710.118	638.203	20.348.321
Tártaro y cremor tártaro		680.530	680.530		1.819.272	1.819.272
Trigo y maíz	12.859.970		12.859.970			
Vinos, aguardientes...	225.515	120.417.898	120.643.413	63.279	113.142.744	113.206.023
Resto de mercancías	4.992.711	2.496.265	7.488.976	4.596.232	4.061.218	8.657.450
Total	83.067.960	160.363.597	243.431.557	170.873.145	154.763.183	325.636.328

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: En 1940 las exportaciones de carbón se refieren a provisiones de buques

Cuadro 2.2. Principales productos en exterior A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos (Continuación)

Productos	1940			1950		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
Abonos	6.784.640		6.784.640	27.549.975		27.549.975
Aceites		132.472	132.472		5.089.984	5.089.984
Algodón						
Almendras	5.000	1.093.303	1.098.303		6.581.719	6.581.719
Arroz						
Avellanas		1.012.190	1.012.190		3.226.676	3.226.676
Azufre				7.519.833		7.519.833
Brea de carbón	2.965.610		2.965.610	7.900.296		7.900.296
Carbón	4.648.700	50.000	4.698.700	7.210.321		7.210.321
Cemento					830.250	830.250
Duelas	880.819		880.819	439.200		439.200
Envases	91.675		91.675	384.404		384.404
Fosfato de cal	4.725.000		4.725.000	33.204.370		33.204.370
Gasolina	10.477.327		10.477.327	12.386.595		12.386.595
Gas-oil y fuel-oil				11.478.342		11.478.342
Hierros						
Maderas					2.879	2.879
Patatas	780.000		780.000	1.023.936		1.023.936
Pescados y conservas		112.842	112.842	150	43.914	44.064
Petróleo				518.320		518.320
Regaliz					663.304	663.304
Semillas						
Sosa cáustica						
Sulfatos				16.432.858		16.432.858
Tártaro y cremor tártaro		367.151	367.151		61.505	61.505
Trigo y maíz	18.435.843		18.435.843			
Vinos, aguardientes...		586.473	586.473		12.409.303	12.409.303
Resto de mercancías	648.221	203.485	851.706	28.347	715.710	744.057
Total	50.442.835	3.557.916	54.000.751	126.076.947	29.625.244	155.702.191

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: En 1940 las exportaciones de carbón se refieren a provisiones de buques

Principales productos A.P. de Tarragona (1903/1950) Kilogramos

Productos	%	Cabotaje	Productos	%	Exterior
Carbones	57	579.786.314	Vinos, aguardientes...	32	351.578.768
Sal	8	76.219.240	Carbón	10	113.445.426
Vinos, aguardientes...	4	39.072.765	Envases	7	73.109.682
Pirita de hierro	4	38.395.123	Fosfato de cal	7	71.719.570
Hierros	2	24.545.262	Trigo y maíz	6	68.607.093
Azufre	2	24.219.906	Aceites	6	61.256.204
Gasolina	2	20.632.285	Abonos	5	55.919.768
Cemento	2	17.906.652	Gasolina	5	50.450.905
Abonos y superfosfato cal	2	16.171.212	Azufre	4	40.462.859
Resto de mercancías	17	172.342.978	Sulfatos	3	37.584.566
Total	100	1.009.291.737	Avellanas	2	26.385.016
			Maderas	2	22.293.949
			Duelas	2	19.927.535
			Almendras	2	19.040.368
			Resto de mercancías	8	86.301.264
			Total	100	1.098.082.973

Gráfico 3.1. Principales productos en cabotaje (1903/1950)

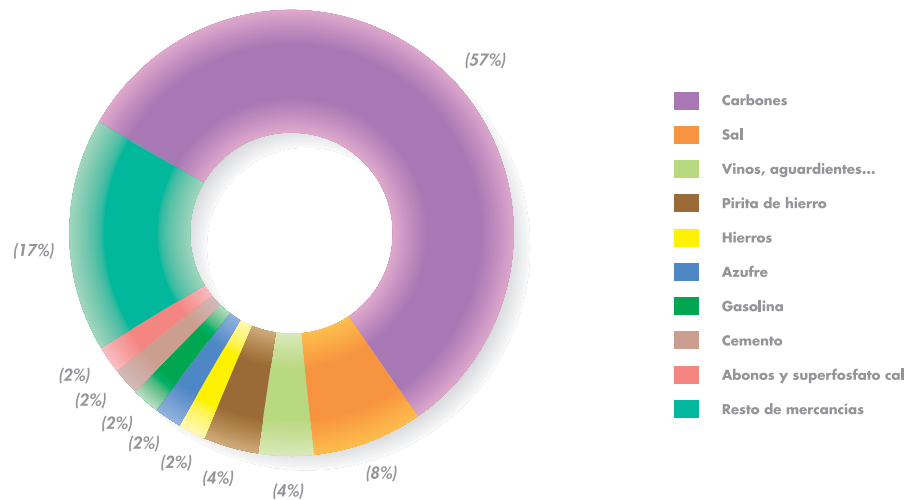
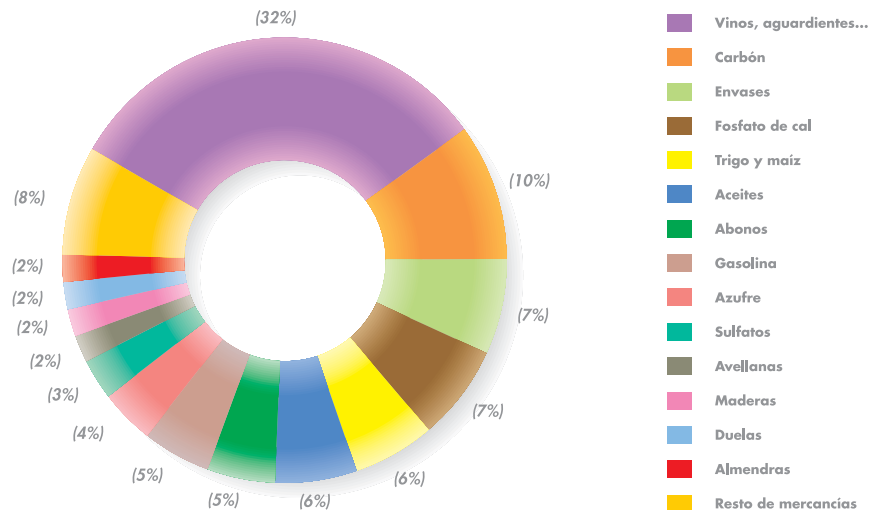


Gráfico 3.2. Principales productos en exterior (1903/1950)



Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Tarragona (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	50	8.720	Productos petrolíferos refinados	36	1.257
Cereales y sus harinas	20	3.552	Cemento y clinker	30	1.040
Habas y harinas de soja	7	1.241	Productos químicos	11	393
Carbón y coque de petróleo	7	1.131	Abonos naturales y artificiales	8	266
Productos petrolíferos refinados	3	544	Cereales y sus harinas	3	116
Resto mercancías	13	2.192	Aceites y grasas	2	70
Total	100	17.380	Resto mercancías	10	359
			Total	100	3.501

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

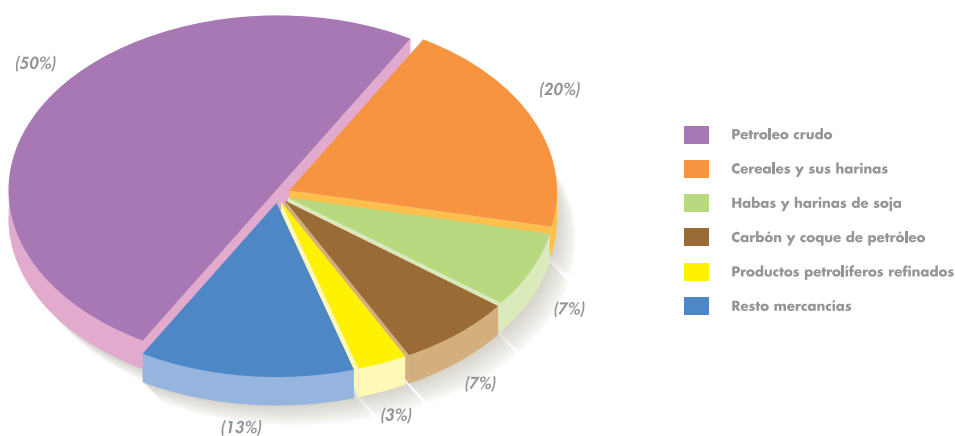
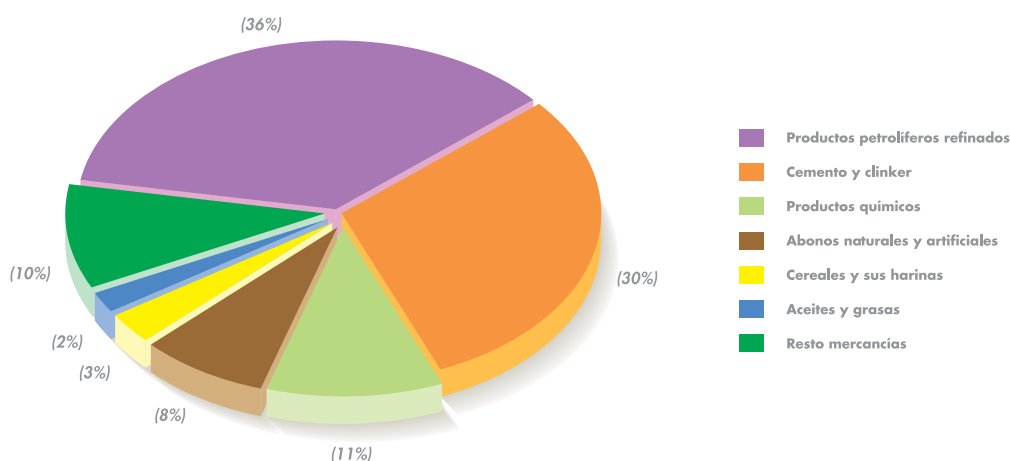


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Tarragona (1981-1985) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	52	30.072	Productos petrolíferos refinados	39	6.509
Cereales y sus harinas	14	7.992	Cemento y clinker	30	4.982
Carbón y coque de petróleo	13	7.391	Productos químicos	17	2.834
Productos petrolíferos refinados	11	6.312	Cereales y sus harinas	2	378
Habas y harinas de soja	4	2.281	Abonos naturales y artificiales	2	349
Resto mercancías	7	3.800	Resto mercancías	9	1.511
Total	100	57.848	Total	100	16.563

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

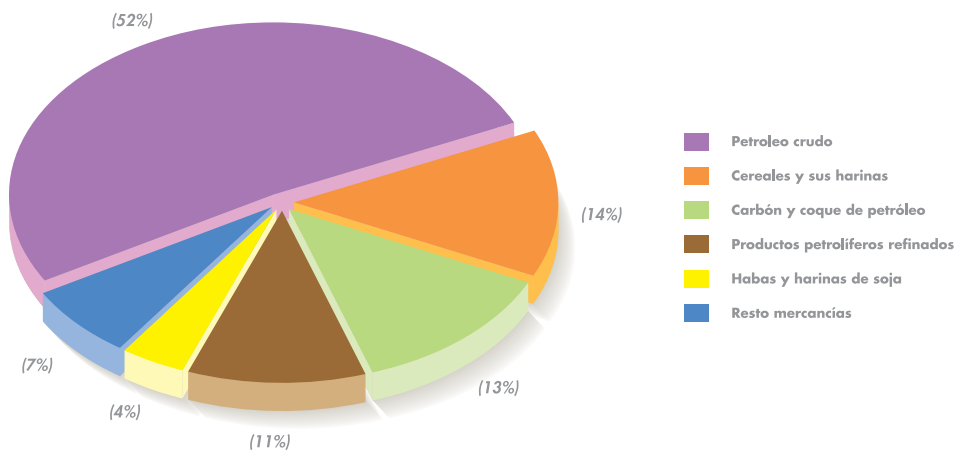
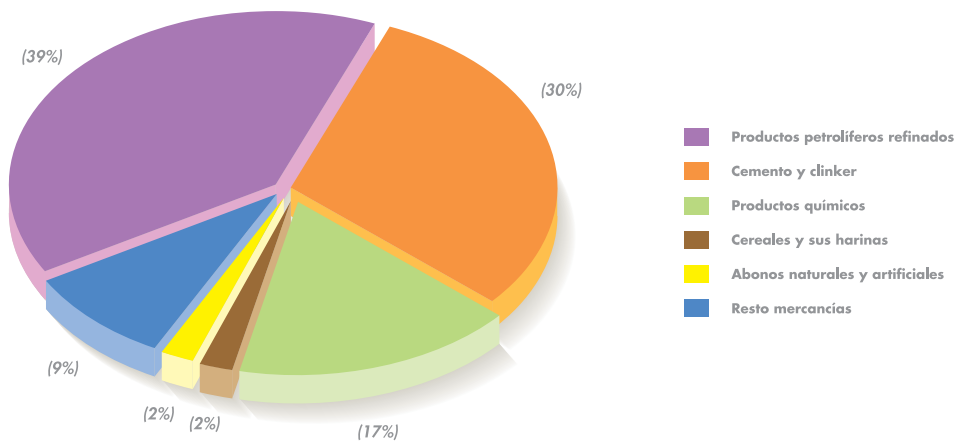


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Tarragona (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	46	30.518	Productos petrolíferos refinados	62	11.418
Productos petrolíferos refinados	18	12.059	Productos químicos	22	4.131
Carbón y coque de petróleo	14	8.997	Cereales y sus harinas	8	1.576
Cereales y sus harinas	7	4.296	Resto mercancías	8	1.421
Habas y harinas de soja	4	2.675	Total	100	18.546
Otros productos alimenticios	3	1.894			
Piensos y forrajes	2	1.465			
Abonos naturales y artificiales	2	1.158			
Resto mercancías	4	2.756			
Total	100	65.818			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

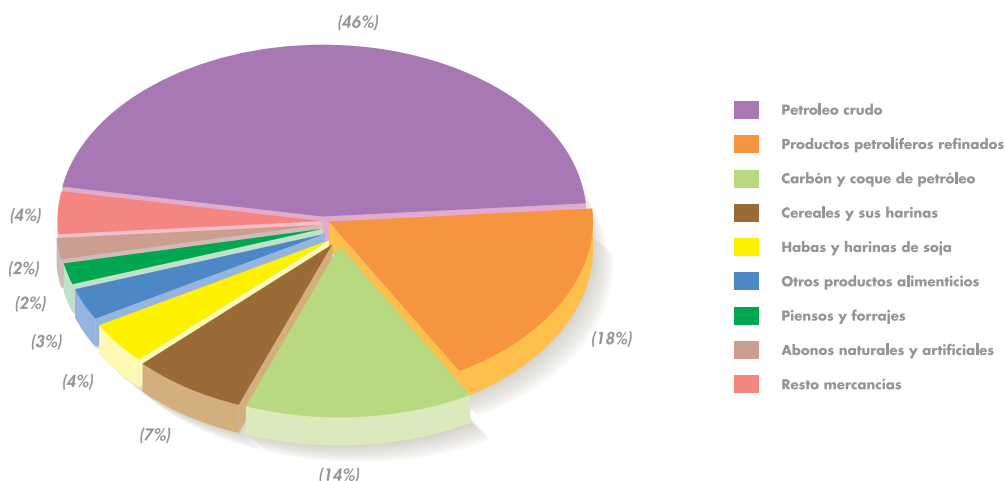
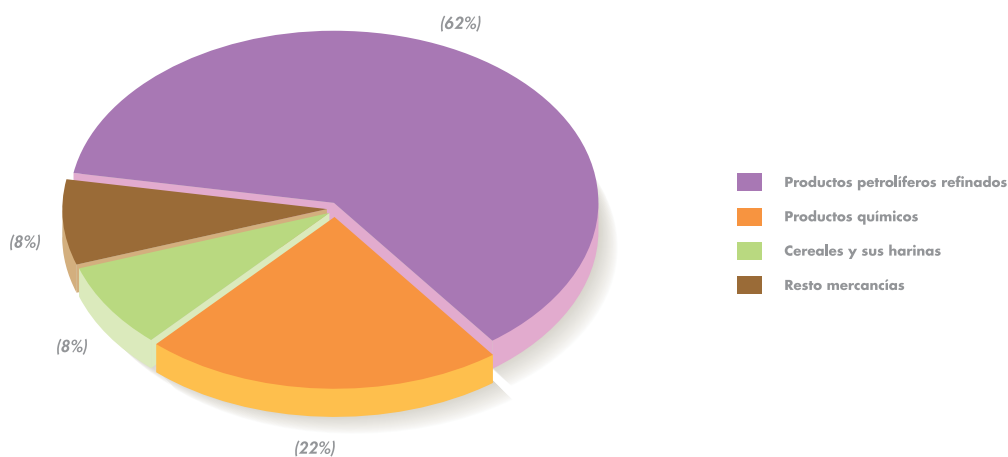


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Tarragona (1991-1995) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	44	35.878	Productos petrolíferos refinados	65	10.829
Carbón y coque de petróleo	14	11.553	Productos químicos	26	4.434
Productos petrolíferos refinados	14	11.259	Cereales y sus harinas	2	390
Piensos y forrajes	10	8.048	Automóviles y sus piezas	2	311
Productos químicos	5	3.978	Piensos y forrajes	1	211
Cereales y sus harinas	5	3.968	Potasas	1	175
Habas y harinas de soja	4	3.109	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	1	116
Resto mercancías	5	4.319	Resto mercancías	2	292
Total	100	82.112	Total	100	16.758

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

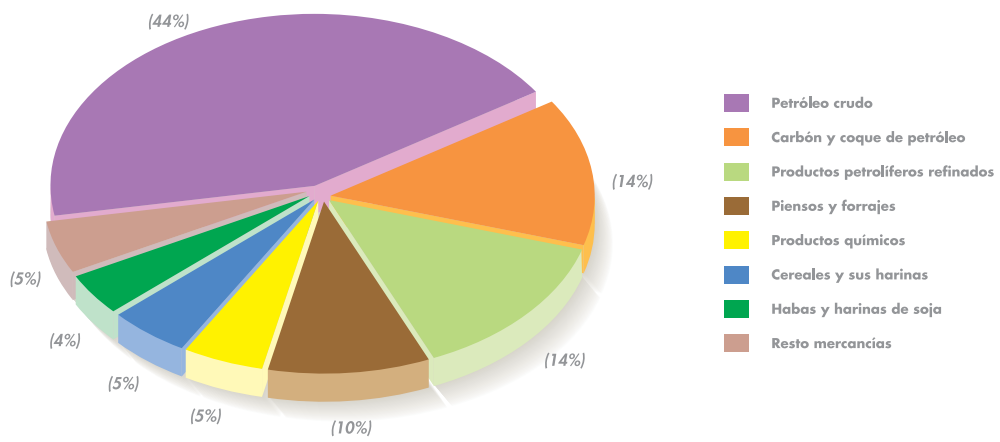
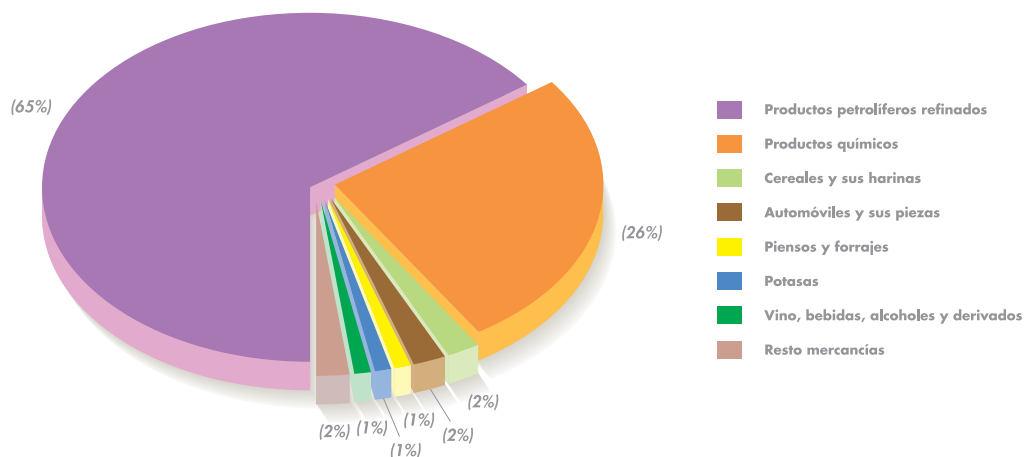


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Tarragona (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	44	35.878	Productos petrolíferos refinados	65	10.829
Carbón y coque de petróleo	14	11.553	Productos químicos	26	4.434
Productos petrolíferos refinados	14	11.259	Cereales y sus harinas	2	390
Piensos y forrajes	10	8.048	Automóviles y sus piezas	2	311
Productos químicos	5	3.978	Resto mercancías	5	794
Cereales y sus harinas	5	3.968	Total	100	16.758
Habas y harinas de soja	4	3.109			
Resto mercancías	5	4.319			
Total	100	82.112			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

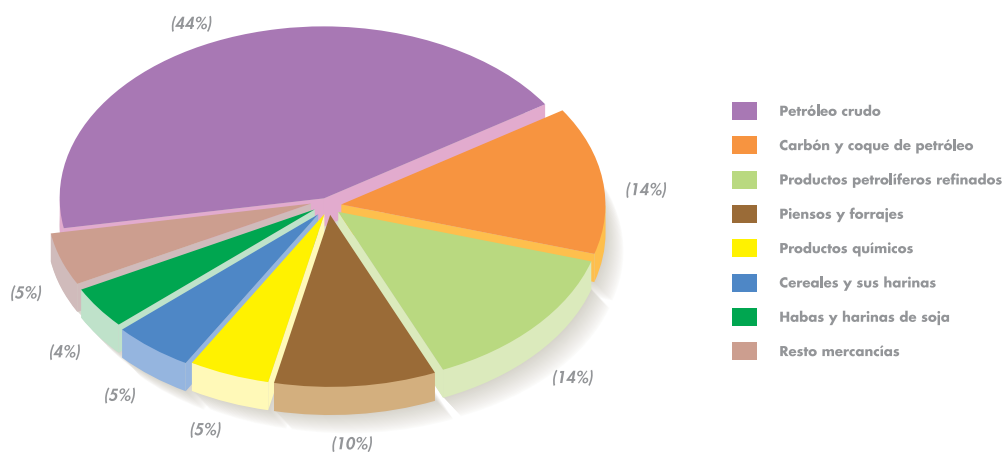
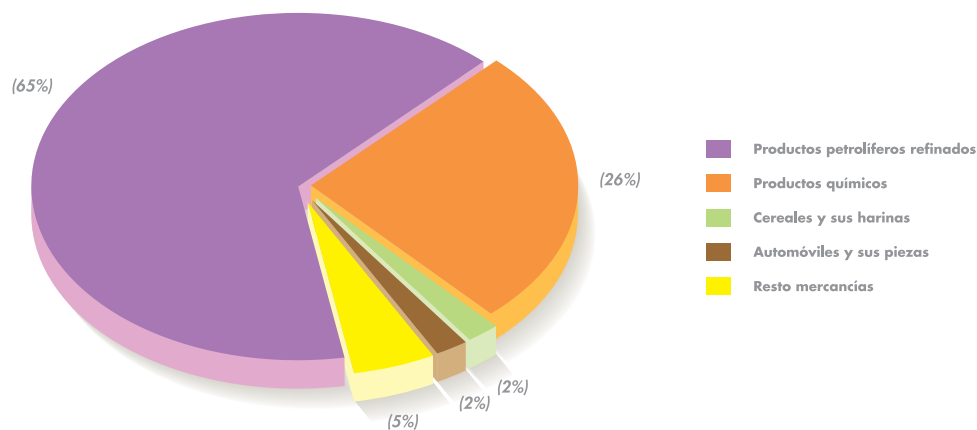


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Cuadro 3. Movimiento de buques y T.R.B. según clase A.P. de Tarragona (1860-2000)

Años	Número de buques	T.R.B.			T.M.B.	C.M.B.
		Vapores	Veleros	Total		
1860	2.934	20.515	111.254	131.769	45	
1861	2.971	34.540	112.421	146.961	49	
1862	2.880	51.056	105.650	156.706	54	
1863	2.957	42.430	112.229	154.659	52	
1864	3.182	54.636	120.577	175.213	55	
1865	2.386	36.953	93.308	130.261	55	
1866	2.240	38.380	89.659	128.039	57	
1867	2.283	40.691	101.215	141.906	62	
1868	2.458	46.819	107.742	154.561	63	
1869	2.230	55.369	104.348	159.717	72	
1870	2.022	54.260	111.940	166.200	82	67
1871	2.182	55.121	106.231	161.352	74	58
1872	2.005	89.300	132.922	222.222	111	65
1873	2.224	111.068	127.240	238.308	107	57
1874	3.174	138.733	153.888	292.621	92	38
1875	2.411	123.728	102.408	226.136	94	47
1876	1.891	104.625	95.331	199.956	106	58
1877	1.776	130.843	89.865	220.708	124	64
1878	1.732	174.627	81.126	255.753	148	72
1879	1.740	204.097	79.194	283.291	163	83
1880	1.963	267.813	92.697	360.510	184	98
1881	1.698	269.752	74.311	344.063	203	105
1882	1.704	314.505	82.186	396.691	233	135
1883	1.485	353.208	70.942	424.150	286	123
1884	1.366	513.870	73.568	587.438	430	129
1885	1.174	333.463	55.297	388.760	331	168
1886	1.194	417.538	45.091	462.629	387	140
1887	1.203	441.978	57.028	499.006	415	179
1888	1.274	403.064	88.792	491.856	386	156
1889	1.160	435.755	21.766	457.521	394	156
1890	1.026	426.571	48.215	474.786	463	191
1891	1.086	465.878	44.689	510.567	470	190
1892	912	388.469	39.049	427.518	469	147
1893	1.118	422.489	47.274	469.763	420	145
1894	1.164	382.110	27.953	410.063	352	137
1895	1.135	459.241	28.978	488.219	430	134
1896	1.086	491.710	29.568	521.278	480	154
1897	1.065	672.057	17.058	689.115	647	121
1898	1.021	567.257	16.690	583.947	572	136
1899	1.023	555.437	30.471	585.908	573	146
1900	886	524.256	13.910	538.166	607	190
1901	987	354.856	15.237	370.093	375	148
1902	975	555.134	14.080	569.214	584	160
1903	948	685.532	13.923	699.455	738	152
1904	962	600.839	13.408	614.247	639	232
1905	981	677.651	16.646	694.297	708	266
1906	908	563.266	15.968	579.234	638	217
1907	840	565.542	13.176	578.718	689	171
1908	899	605.999	11.787	617.786	687	196
1909	972	688.382	10.845	699.227	719	198
1910	978	700.127	10.523	710.650	727	253
1911	1.045	737.597	10.859	748.456	716	242
1912	1.100	747.892	11.990	759.882	691	164
1913	1.138	842.837	11.329	854.166	751	310
1914	903	752.582	8.852	761.434	843	302
1915	723	506.796	8.042	514.838	712	277
1916	884	473.435	11.544	484.979	549	266
1917	1.019	396.410	17.400	413.810	406	225
1918	775	241.507	21.345	262.852	339	208

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Cuadro 3. Movimiento de buques y T.R.B. según clase A.P. de Tarragona (1860-2000) (Cont.)

Años	Número de buques	T.R.B.			T.M.B.	C.M.B.
		Vapores	Veleros	Total		
1919	1.208	493.735	26.390	520.125	431	241
1920	1.397	621.943	36.355	658.298	471	255
1921	1.097	647.401	18.019	665.420	607	230
1922	1.135	752.416	17.288	769.704	678	260
1923	1.096	862.524	13.456	875.980	799	364
1924	1.183	997.750	14.966	1.012.716	856	325
1925	1.147	1.169.867	15.554	1.185.421	1.033	317
1926	1.153	959.664	17.691	977.355	848	343
1927	1.376	1.173.009	16.016	1.189.025	864	415
1928	1.379	1.262.094	14.165	1.276.259	925	411
1929	1.378	1.525.104	14.692	1.539.796	1.117	398
1930	1.392	1.471.044	17.382	1.488.426	1.069	410
1931	1.343	1.522.552	17.691	1.540.243	1.147	446
1932	1.333	1.642.137	16.356	1.658.493	1.244	440
1933	1.307	1.596.193	13.985	1.610.178	1.232	390
1934	1.286	1.556.877	21.461	1.578.338	1.227	432
1939	471	573.069	10.408	583.477	1.239	1.239
1940	475	671.803	13.106	684.909	1.442	1.442
1942	460	504.139	13.233	517.372	1.125	614
1943	471	494.172	16.284	510.456	1.084	600
1944	537	552.423	21.547	573.970	1.069	586
1945	690	660.164	32.847	693.011	1.004	539
1946	819	740.037	37.925	777.962	950	479
1947	745	722.407	39.336	761.743	1.022	582
1948	800	963.109	29.711	992.820	1.241	590
1949	1.033	935.792	50.083	985.875	954	442
1950	1.002	1.049.625	50.657	1.100.282	1.098	483
1951	1.011	1.015.166	60.045	1.075.211	1.064	475
1952	932	1.009.949	40.997	1.050.946	1.128	607
1953	1.170	1.314.647	42.570	1.357.217	1.160	525
1954	1.339	1.613.019	59.299	1.672.318	1.249	508
1955	1.440	1.661.237	64.052	1.725.289	1.198	501
1956	1.416	1.575.368	62.721	1.638.089	1.157	578
1957	1.395	1.704.623	56.570	1.761.193	1.263	665
1958	1.529	1.987.903	55.852	2.043.755	1.337	716
1959	1.574	2.187.961	53.068	2.241.029	1.424	745
1960	1.582	2.098.395	57.865	2.156.260	1.363	601
1961	1.643	2.316.421	71.923	2.388.344	1.454	711
1962	1.696	2.669.508	54.892	2.724.400	1.606	743
1963	1.726	3.026.050	53.946	3.079.996	1.784	973
1964	1.847	2.954.683	56.819	3.011.502	1.630	904
1965	2.214	3.700.865	61.659	3.762.524	1.699	1.015
1966	2.175	4.623.956	66.342	4.690.298	2.156	1.565
1967	2.323	5.065.199	85.097	5.150.296	2.217	1.705
1968	2.597	5.575.078	97.428	5.672.506	2.184	1.740
1969	2.546	5.603.259	71.001	5.674.260	2.229	1.718
1970	2.282	5.261.613	38.765	5.300.378	2.323	1.924
1971	2.471	6.214.968	20.189	6.235.157	2.523	2.018
1972	2.393	6.562.199	19.547	6.581.746	2.750	2.211
1973	2.585	6.784.810	24.588	6.809.398	2.634	2.326
1974	2.366	7.351.600	3.670	7.355.270	3.109	2.790
1975	2.590	9.101.706	170	9.101.876	3.514	3.131
1976	2.668	13.925.561		13.925.561	5.219	5.949
1977	2.272	14.446.844		14.446.844	6.359	7.074
1978	2.211	16.083.209		16.083.209	7.274	7.933
1979	1.879	15.658.846		15.658.846	8.334	8.869
1980	2.403	19.151.950		19.151.950	7.970	8.098
1981	2.308	19.072.631		19.072.631	8.264	8.713
1982	2.325	17.846.199		17.846.199	7.676	8.071

Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

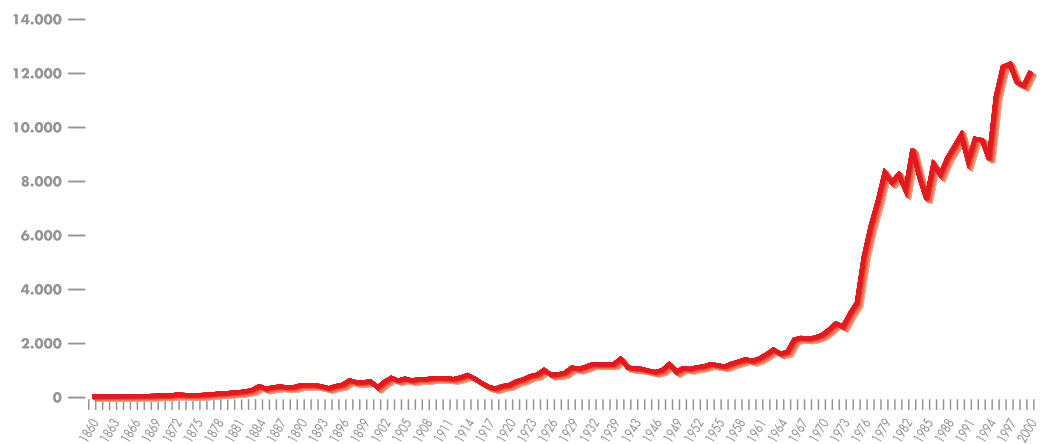
Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Cuadro 3. Movimiento de buques y T.R.B. según clase A.P. de Tarragona (1860-2000) (Cont.)

Años	Número de buques	T.R.B.			T.M.B.	C.M.B.
		Vapores	Veleros	Total		
1983	2.477	22.783.671		22.783.671	9.198	10.166
1984	2.467	20.115.149		20.115.149	8.154	8.633
1985	2.566	18.857.095		18.857.095	7.349	8.200
1986	2.615	22.611.833		22.611.833	8.647	8.730
1987	2.429	20.045.329		20.045.329	8.253	9.832
1988	2.265	20.081.281		20.081.281	8.866	9.822
1989	2.414	22.428.192		22.428.192	9.291	10.777
1990	2.207	21.470.018		21.470.018	9.728	10.985
1991	2.254	19.715.505		19.715.505	8.747	10.527
1992	2.197	21.072.005		21.072.005	9.591	11.196
1993	2.134	20.362.510		20.362.510	9.542	11.056
1994	2.227	19.677.981		19.677.981	8.836	10.580
1995	2.420	26.987.500		26.987.500	11.152	11.767
1996	2.449	30.007.041		30.007.041	12.253	12.573
1997	2.398	29.639.836		29.639.836	12.360	12.842
1998	2.276	26.588.965		26.588.965	11.682	11.222
1999	2.356	27.231.081		27.231.081	11.558	10.662
2000	2.582	31.187.245		31.187.245	12.079	10.590

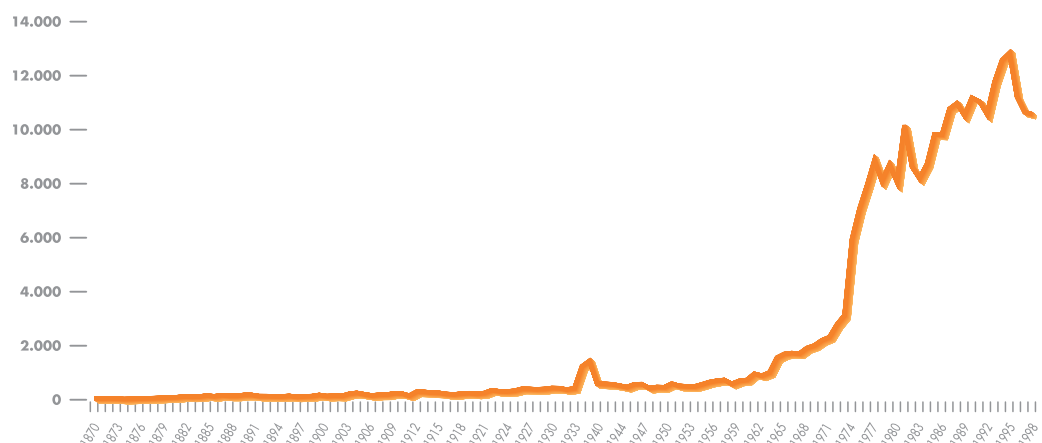
Fuente: PUERTO DE TARRAGONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Tarragona (1860-2000)



Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Tarragona (1870-2000)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4. Pesca fresca A.P. de Tarragona (1940-1961) Kilogramos

Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas	Años	Capturas
1940	2.773.328	1946	2.714.990	1952	2.978.068	1958	3.697.557
1941	3.321.953	1947	2.467.125	1953	3.486.419	1959	2.909.940
1942	1.983.024	1948	2.063.452	1954	4.198.495	1960	2.054.464
1943	2.032.347	1949	1.663.139	1955	2.516.966	1961	2.498.795
1944	2.648.213	1950	2.131.472	1956	2.906.836		
1945	2.914.355	1951	2.371.964	1957	4.034.691		

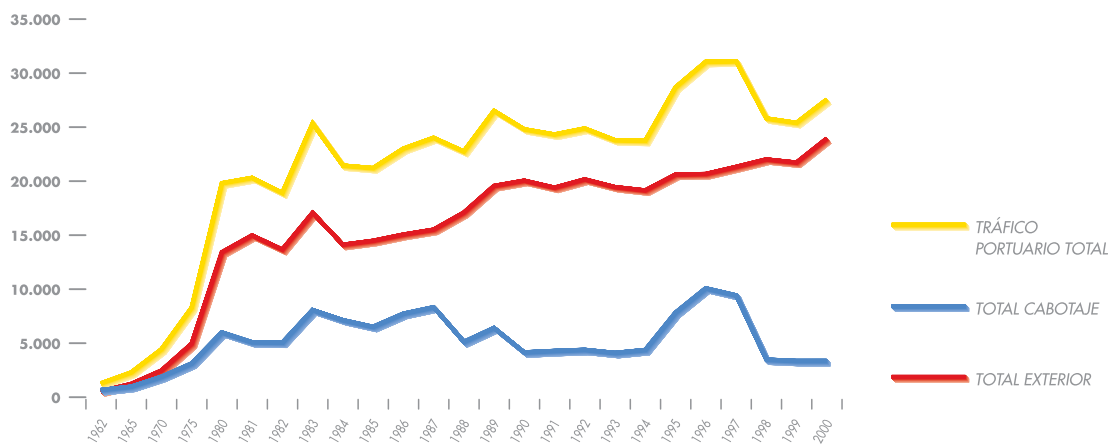
Fuente: PUERTO DE TARRAGONA y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Tarragona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.300	2.309	4.447	8.299	19.832	20.329	18.942	25.353	21.468	21.230	23.028	24.037	22.772
Total cabotaje (I)	688	998	1.909	3.142	6.025	5.112	5.075	8.098	7.161	6.538	7.754	8.351	5.138
Total exterior (I)	571	1.248	2.482	4.966	13.433	14.997	13.690	17.082	14.135	14.502	15.075	15.531	17.109
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	26.533	24.826	24.344	24.901	23.814	23.760	28.705	31.071	31.126	25.831	25.419	27.573	
Total cabotaje (I)	6.436	4.174	4.308	4.411	4.121	4.398	7.848	10.107	9.454	3.506	3.379	3.381	
Total exterior (I)	19.579	20.070	19.419	20.187	19.473	19.163	20.628	20.685	21.341	22.035	21.741	23.961	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

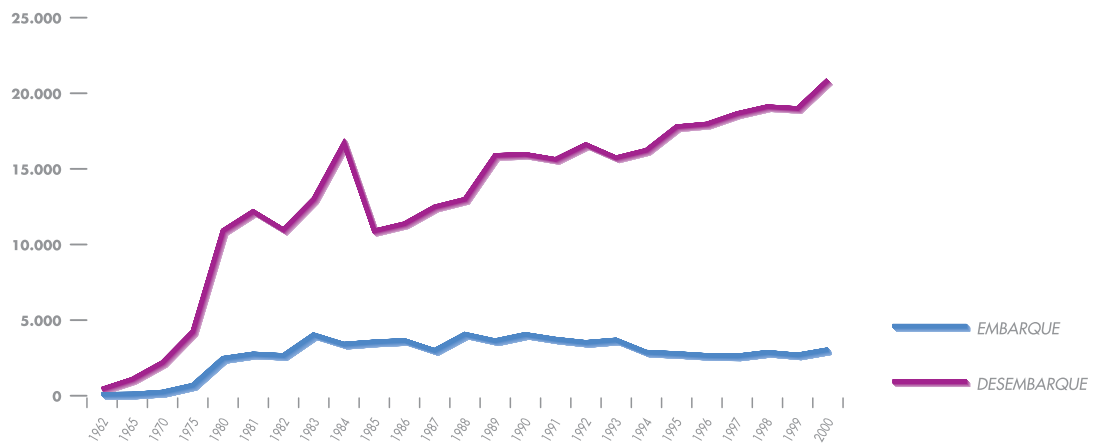


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Tarragona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	115	138	266	716	2.499	2.789	2.689	4.059	3.436	3.586	3.681	3.023	4.097
Desembarque	456	1.110	2.216	4.251	10.934	12.208	11.000	13.024	16.699	10.916	11.394	12.508	13.012
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	3.663	4.082	3.768	3.553	3.715	2.908	2.814	2.692	2.659	2.897	2.723	3.069	
Desembarque	15.916	15.988	15.651	16.634	15.758	16.255	17.814	17.992	18.681	19.138	19.018	20.893	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

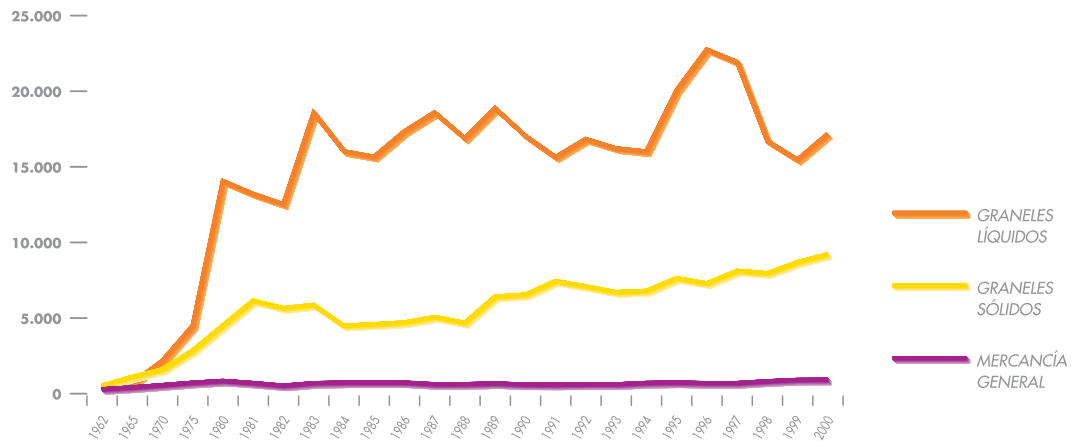


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Tarragona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	409	695	2.192	4.499	14.076	13.225	12.547	18.585	16.042	15.678	17.360	18.612	16.904
Graneles sólidos	544	1.124	1.618	2.870	4.523	6.168	5.672	5.885	4.509	4.608	4.721	5.084	4.699
Mercancía general	307	428	581	739	859	717	545	710	746	755	749	636	644
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	18.892	17.067	15.659	16.855	16.234	16.025	20.074	22.773	21.943	16.728	15.489	17.190	
Graneles sólidos	6.432	6.561	7.463	7.111	6.729	6.812	7.653	7.308	8.137	7.979	8.709	9.235	
Mercancía general	691	616	606	632	632	724	749	711	715	835	925	932	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Tarragona (1962/2000) Miles de toneladas

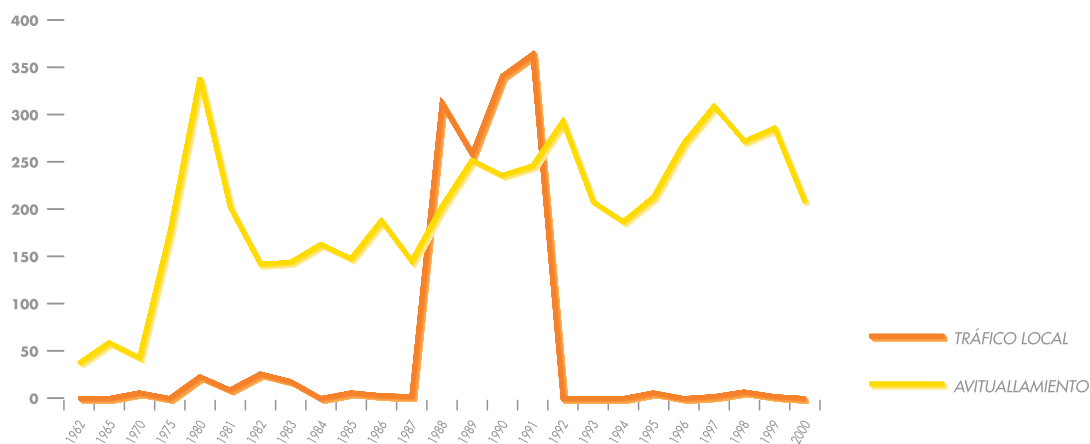
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	2.946	3.374	6.638	14.558	11.136	9.992	9.927	10.416	8.970	9.942	8.528	8.465	10.992
Avituallamiento	37	59	43	175	339	202	142	144	163	148	188	145	203
Tráfico local	0	0	6	0	23	9	26	18	0	6	3	2	312

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	7.467	4.752	7.294	9.732	12.106	12.383	10.148	9.012	9.597	7.546	8.243	7.678
Avituallamiento	252	236	246	293	208	187	213	270	309	272	286	208
Tráfico local	258	341	364	0	0	0	6	0	2	7	2	0

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



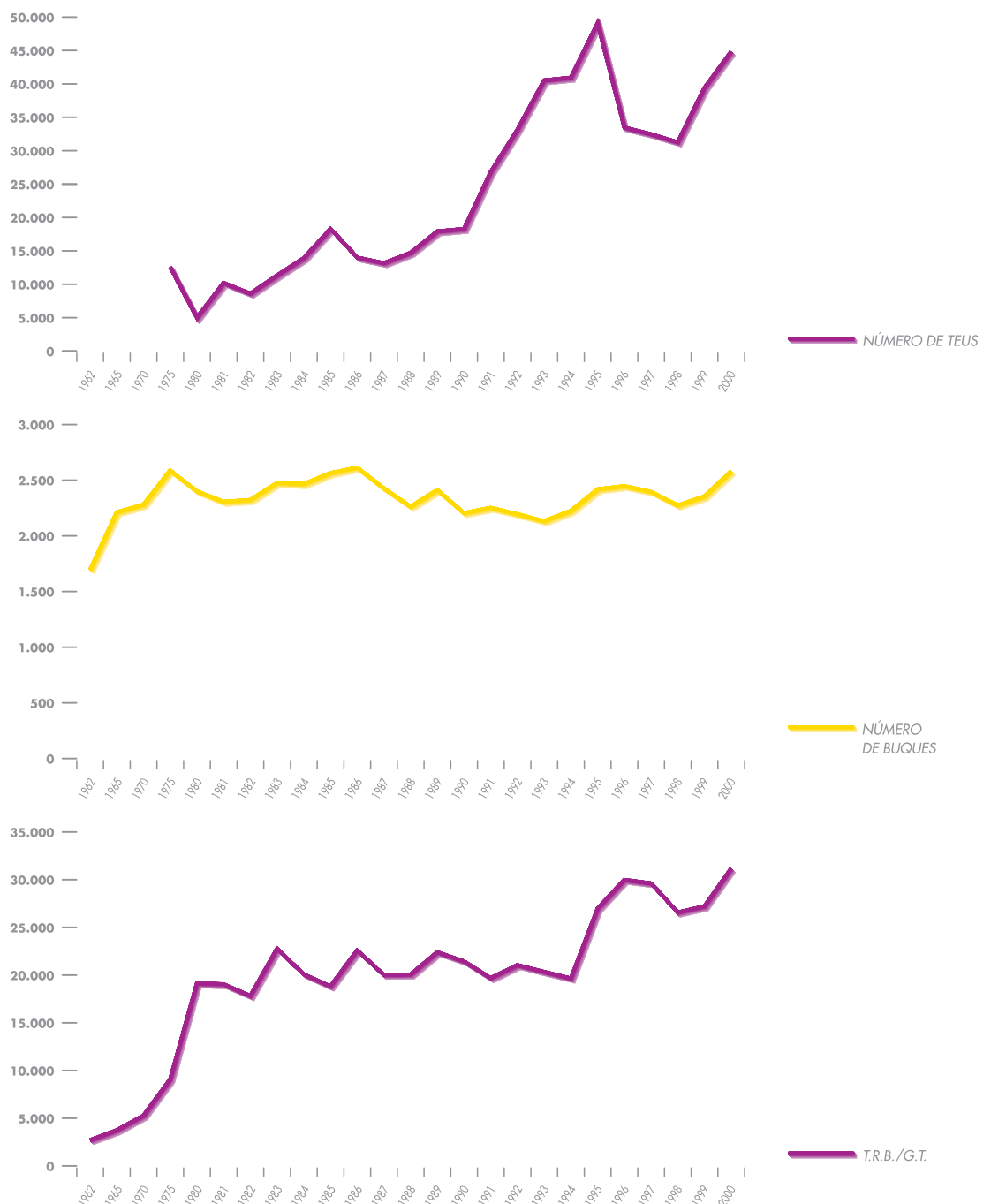
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. Tarragona (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TEUS				12.576	5.021	10.251	8.638	11.356	13.946	18.327	14.043	13.198	14.746
Número de buques	1.696	2.214	2.282	2.590	2.403	2.308	2.325	2.477	2.467	2.566	2.615	2.429	2.265
T.R.B./G.T. (miles)	2.724	3.762	5.300	9.102	19.152	19.073	17.846	22.784	20.115	18.857	22.612	20.045	20.081

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TEUS	17.958	18.327	26.848	33.186	40.563	40.975	49.130	33.515	32.506	31.303	39.423	44.855
Número de buques	2.414	2.207	2.254	2.197	2.134	2.227	2.420	2.449	2.398	2.276	2.356	2.582
T.R.B./G.T. (miles)	22.428	21.470	19.716	21.072	20.363	19.678	26.988	30.007	29.640	26.589	27.231	31.187

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Barcelona.



6.2. Autoridad Portuaria de Barcelona

“...Et Barcilonum amoena sedes ditum;
 Nam pendit Illic tuta portus brachis,
 Uverque semper dulcibus bellus aquis”.¹

6.2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE BARCELONA

La fundación de la ciudad se encuentra relacionada con la leyenda, en la que Hércules bautizará a este paraje con el nombre de Barki-nona, denominación que recibió el espacio donde sería encontrada la novena embarcación, extraviada en el transcurso de una tempestad, por lo que el nacimiento de la urbe se relaciona desde tiempos inmemoriales con el mar.

Las noticias atestiguan que el tráfico marítimo ya se practicaba en el área de Barcelona en los siglos V y IV a.C., si bien, debe destacarse que en aquellos lejanos tiempos, el núcleo urbano y el supuesto puerto se hallaban situados en lugar diferente al existente en la actualidad.

El continuo aporte de los sedimentos que los ríos y torrentes iban depositando en dirección al promontorio de Montjuïc, iría conformando un abrigo natural para las embarcaciones, a Poniente y Levante de la roca, lo que muy probablemente originaría el primer puerto de Barcelona, en el lugar que ofrecía un mejor resguardo contra los vientos, ya que estos representaban uno de los principales peligros de la navegación en la zona; sin embargo, estos elementos que favorecieron la constitución del emplazamiento del primitivo recinto portuario, fueron también la causa de su futura desaparición, ya que la acción continuada de los aportes del Llobregat y las fuertes avenidas estacionales, cercenaron las opciones de disponer de un lugar que sirviera definitivamente al tráfico marítimo. Progresivamente, con el paso de los siglos este enclave iría perdiendo interés, aunque la actividad siguió ejerciéndose durante la Edad Media.²

Así pues, la utilización de la zona próxima a la cara de Poniente de la montaña de Montjuïc, se basó en la existencia en ese tramo de costa de un espacio natural, en cierto modo protegido y suficientemente amplio. Existen vestigios de un puerto ibérico y más tarde romano, aunque con escasa actividad hasta el siglo XI.

El origen de la ciudad de Barcelona y las relaciones que este suceso tiene con el nacimiento del puerto, obligan a reflexionar acerca de la urbe romana; probablemente, *Colonia Iulia Augusta Paterna Faventia Barcino* se constituyera durante la estancia del emperador Augusto en Tarraco. Existen opiniones diferenciadas acerca de la ubicación del puerto, ya que algunos historiadores lo sitúan entre la ciudad y Montjuïc y otros lo ubican en la zona este del núcleo urbano.³

Los productos característicos del comercio de esta época serían el “garum”, las ostras y los vinos destinados a Roma y a otras ciudades importantes. Y en cuanto al comercio de importación se debe referir la cerámica, procedente de la Galia y del Norte de África, y también las piedras de calidad para la construcción, ya que las de uso más corriente provenían de las canteras próximas de Montjuïc. El comercio de cabotaje costero se efectuaba con regularidad, completando así una tradición marítima de gran relieve en dicha etapa.⁴

¹ La traducción que se cita en la Memoria dice: “Y el rico asiento de la amena Barcilonum: porque abre allí los brazos seguro Puerto y aguas riegan continuamente con suavidad el terreno”. Palabras tomadas de la “Ora Marítima” de Avieno, de la cual se afirma que aunque escrita en el siglo IV de la Era cristiana contiene datos de los siglos V o VI a.C. Referencia tomada de J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y de los servicios y asuntos importantes del Puerto, durante los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934*, Barcelona, Industrias C. Cornet, 1935, p. 13.

² J. Alemany, *El Puerto de Barcelona*, Barcelona, Port de Barcelona, 1998, pp. 22-24. Otros textos más antiguos pero interesantes son: L. Almerich, *Barcelona y el mar. Panorama histórico desde el siglo IX al XX*, Barcelona, 1945. Y J. Amich Bert, *Historia del Puerto de Barcelona*, Barcelona, 1945.

³ La propia Memoria alude en esta materia “..., bastante hemos de conceder a las conjeturas...”. Ver J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, pp. 12-23.

⁴ Ver trabajo de P. Izquierdo i Tugas, “Barcino i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d’època antiga a la Laietània”, en J. Roca i Albert (Cord), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d’ Història de Barcelona, 1997.

A lo largo de los siglos XII y XIII Barcelona fue creciendo como verdadera capital marítima de los Estados del Rey de Aragón y como plaza fuerte y llave de todo el N.E. peninsular con las consiguientes ventajas para la ciudad.⁵

Las tres grandes rutas circunscritas al mediterráneo occidental, llegaban a contactar con recintos portuarios como Marsella, Niza o Génova y más al sur con Valencia, Sevilla y algunos puertos del Norte de África, de donde se traían marfil, incienso, esclavos y oro.

A poniente Barcelona contactaría con los núcleos de la Liga Hanseática, variando la cuantía de los intercambios con el paso del tiempo, destacando los centros de Brujas y Londres, y ciertos recintos de la proximidad de ambas. Las mercancías que desembarcaban eran “paños” de la zona de Flandes y metales como hierros, alambres, latón o estaño, algunos de los cuales posteriormente se empleaban en la fabricación de elementos relacionados con la actividad bélica, como armas, corazas, etc.

La ruta más interesante para los mercaderes catalanes sería la de Levante, y por ella viajaban productos exóticos, especialmente especias, que arrojaban grandes beneficios, con un enclave básico para las operaciones mercantiles que era Alejandría, cuyo peso específico iría cambiando según las circunstancias políticas.⁶

El desplazamiento de la hegemonía naval desde el Imperio Bizantino hacia el mediterráneo, favorecería el crecimiento del puerto de Barcelona, creándose la llamada *Universidad de Prohombres de Ribera* en 1257, comisión formada por personas vinculadas al mar, cuya finalidad radicaba en la gestación de una normativa que dirimiera los asuntos complicados relativos a la actividad portuaria, por ello, un año más tarde se aprueban las *Ordenanzas de Ribera de 1258*, documento de gran valor histórico, pues constituye la primera regulación que se conoce sobre el tema marítimo en Barcelona, el cual supondría la base para la regulación jurídica de la navegación catalana, sirviendo de precedente para la creación del Consulado del Mar en 1348.⁷

La ciudad de Barcelona seguía creciendo en el siglo XIV y lo hacía en consonancia con un tráfico mercantil, que cada vez demandaba mejores instalaciones, emplazada entre dos ríos –Besós y Llobregat–, cuyas aportaciones de arenas constituirán siempre el peligro latente de aterramientos. Las construcciones religiosas, mercantiles y productivas de la época atestiguan este pasado portuario, en el que se tienen referencias de las obras de amurallamiento, levantadas para salvaguardar los intereses ciudadanos, muy particularmente los que se derivaban del tráfico marítimo.⁸

El 8 de diciembre de 1438 marca el horizonte de un primer período, tal como se recoge en la llamada “*Reseña histórica del Puerto de Barcelona*”, iniciándose desde esa fecha una segunda etapa, firmándose un Decreto Real rubricado por Alfonso V “El Magnánimo”, suponiendo a partir de ese momento un claro avance en la transformación del puerto. La traducción que se traslada aporta la esencia de este trascendente paso, que transcribimos por el relieve que tienen estas primeras obras y proyectos.

El texto de esta Reseña histórica dice:

“Alfonso, por la gracia de Dios, Rey de Aragón, de Sicilia más acá y más allá del faro, de Valencia, de Hungría, de Jerusalén, de Mallorca, de Cerdeña y de Córcega, conde de Barcelona, duque de Atenas y Neopatria y también conde de Rosellón y de Cerdeña”, después de exponer varias razones de las que se deduce la necesidad que Barcelona tenía de un conveniente fondeadero procurando a la par habilitar un muelle en el mismo, es decir, algo como un rompeolas con muelle adosado, otorga un privilegio, en todos tiempos valedero, por el que cede y da licencia y facultad plenarias a sus amados fieles, Consellers y Consejo de Cien Jurados, y a los prohombres y hombres singulares de su ciu-

⁵ Ver J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, p. 24.

⁶ Consultar especialmente la obra de A. García, *Historia de la marina catalana*, Barcelona, Aedos, 1977.

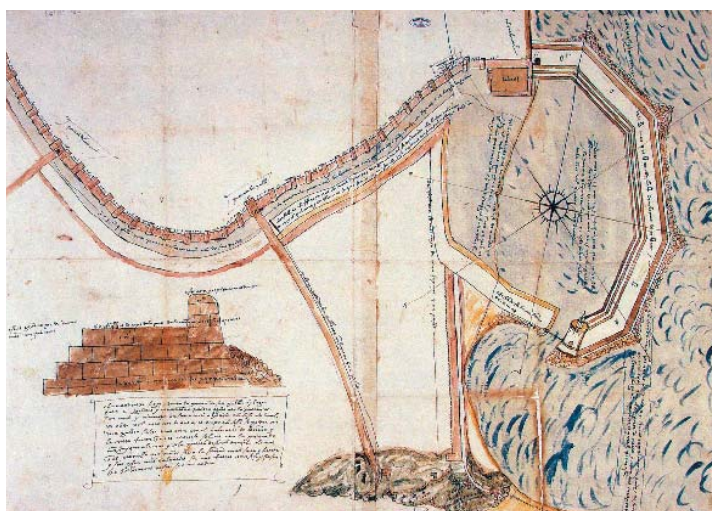
⁷ En relación a las Ordenanzas de Ribera de 1258, destacar que pueden observarse en el anexo de la obra ya citada de J. Alemany, *El Puerto de Barcelona*, op. cit., 290-292. Ver también J.M. Font Rius, *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, 1965.

⁸ J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, pp. 27-29.

dad de Barcelona (dilectis et fidelibus nostris Consiliarii et Concilio Centum Juratorum, ac Probis hominibus et singularibus nostrae Civitatis Barchinonae), a los que entonces lo eran o con el tiempo lo fueran, para que pudiesen y les fuese lícito, en la playa del mar de Barcelona, construir y edificar puerto y muelle (un dique muelle), en el lugar o lugares que bien les pareciese. Autoriza la imposición de un impuesto de *anchorage* administrado por un prohombre elegido por él de una terna”.⁹

Y comienza una época en la que tiene lugar la constante amenaza que el régimen de transporte de los materiales ha tenido en la orilla de esta costa y las repercusiones en el desarrollo de las obras portuarias de la ciudad. Reunido el Consejo de Cien Jurados el 11 de marzo de 1439, notifican los Concelleres ante el mismo el citado privilegio, para que se viese el modo de proceder. En sesión celebrada el 25 de abril de aquel año se resuelve que el muelle se haga en el mar, ordenando que la ciudad no pague nada y que se implante el derecho de anclaje para sufragar los gastos, en virtud de lo cual se alude a la constitución de la llamada *Primera Junta de Obras*.¹⁰

En agosto de 1439 se acuerda que el sistema de construcción sea el de encofrados o encajonados rellenos de piedras, ya que la necesidad de contar con una dársena abrigada, hizo que en la prime-



El Mandrache, primer proyecto conocido de un recinto artificial, para dar abrigo al Puerto de Barcelona, elaborado aproximadamente en 1538. Archivo General de Simancas.

ra mitad del siglo XV se proyectara un dique para proteger los buques de los temporales de Levante. La obra se encargó al ingeniero Stassí Alejandrino, ocupado en las remodelaciones del puerto de Palermo, que llegaría a Barcelona en 1477, planteando la consecución del muelle en un plazo de tres años. Se constituye la llamada *Segunda Junta del Puerto de Barcelona*, compuesta por 49 miembros, conformándose una comisión permanente con un número de 17, a fin de aclarar las directrices a seguir en la continuación del muelle iniciado en 1438.¹¹

Así pues, tras las deliberaciones pertinentes, se acuerda el 20 de septiembre de 1477 el comienzo de las obras del muelle de Santa Cruz o

Muelle Viejo, como más tarde se le llamaría. Avanzarían éstas con gran lentitud, debido sobre todo al auge del nuevo comercio ultramarino centrado en Sevilla y Cádiz, del que Barcelona quedó excluida. La principal cronología de los hechos debe referir, siguiendo las noticias más relevantes que se señalan en la Memoria histórica, que en marzo de 1482 se reúne el Concejo de Cien Jurados, exponiendo los Concelleres, que si la obra del muelle quedaba parada los perjuicios serían de una gran magnitud.¹²

Las deliberaciones acerca de cómo debían de afrontarse las obras portuarias continúan a lo largo del siglo XVI, y aunque el 15 de junio de 1590 se señala que comienzan las de prolongación del dique-muelle, interrumpiendo un largo período de paralización que habría durado 72 años, lo cierto es que en esta nueva etapa persisten las grandes discusiones sobre las actuaciones emprendidas, que

⁹ Tomado de J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, p. 30.

¹⁰ Ver J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, p. 31.

¹¹ La polémica que engendrarán las obras en curso puede verse en J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, pp. 32.42.

¹² Consultar para el siglo XV el texto de R. Conde, *El port i la marina barcelonesa en el segle XV*, Barcelona 1976.

no terminarían hasta 1697, levantándose en la cabeza o morro del dique una linterna, en el mismo lugar en el que después se colocaría la Machina Real.

La industria catalana seguiría una evolución acorde al tráfico comercial, grandes oscilaciones en el siglo XV y una cierta recuperación a lo largo del siglo XVI, que tornaría a finales del mismo en recesión, perpetuándose esta situación hasta la primera mitad del siglo XVII, en la que se experimenta un nuevo crecimiento. En estos siglos la piratería y el corso dañaron el dinamismo mercantil en el Mediterráneo, no quedando excluido de estos perjuicios el puerto catalán.¹³

Muy interesantes son las referencias comerciales que D. Antonio de Capmany trasladará a sus famosas *Memorias Históricas*, entre sus muchas noticias podemos citar textualmente las concernientes a la relación con el “Reyno de Inglaterra”, se dice que... “El espíritu mercantil de los catalanes, que les hacia correr todos los mares y países, condujo sus buques y sus mercaderías a Inglaterra desde el siglo XIII, cuyos puertos estaban entonces abiertos a los navíos del norte y del medio día... Sin embargo, el primer comercio arreglado que la nación británica hizo en el Levante, no pasa de principios del siglo XVI. En los años 1511 y siguiente, y después en 1534, una flota de baxeles de Londres, Southamton y Bristol, se dirigieron a Sicilia, Candía, Chypre, Scio, Trípoli y Baruth, para cuyas escalas llevaban paños, estofas de algodón y becerrillos; y en retorno traxeron a su país especería, sedas, camelotes, vinos, azeytes, algodón en rama y alfombras”.¹⁴

En estos siglos el llamado “comercio de estofas de lana”, se manifiesta como una de las ramas más importantes y sólidas, de un mercadeo que se enfoca hacia la exportación de las manufacturas de lana, aunque también salían al exterior ciertos tejidos como las sedas. En cuanto al coral refiere que otro de los ramos del trato de los catalanes fue “..., la pesca y obrage del coral, cuya industria y negociación estuvo en sus manos por más de tres siglos, esto es, mientras duró la moda y estimación de aquel adorno”.

Y en relación a “la sal y otros productos naturales” señala que se exportaban para los reinos de Nápoles y Sicilia, nutriendo unas salidas, que se procuraban gracias a la provisión que de esta mercancía podía hacerse en los Alfaques, S. Pol y otros parajes de la provincia. Por otra parte, debe suponerse el interés del azafrán, a tenor de las normas que se dictaron en su momento para su comercialización. Se menciona el comercio de piedras de molino y el negocio de “la imprenta”, cuyo arte se difundiría tempranamente en Barcelona, finalmente se alude “al comercio de aprestos navales”, y parece que estos intercambios alusivos a la construcción de bastimentos para los países extranjeros ya se practicaban desde el siglo XIII.¹⁵

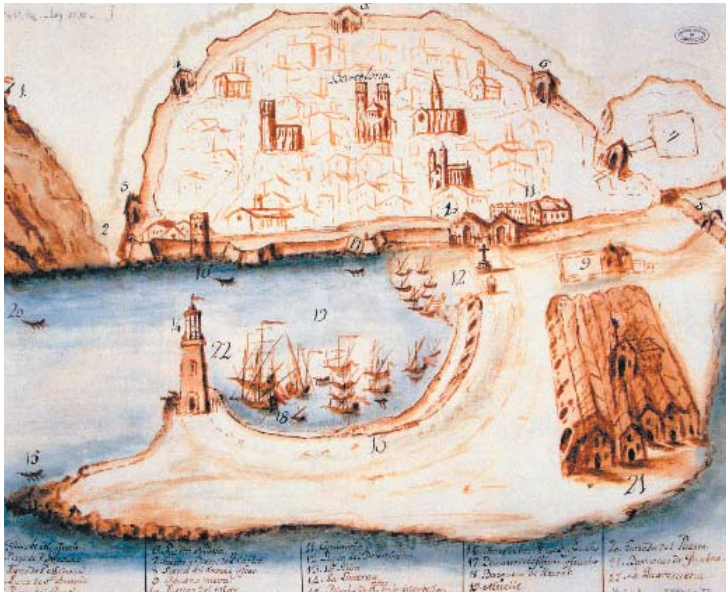
El siglo XVIII se encontraría marcado por la búsqueda de soluciones acerca de los aterramientos, especialmente las temidas aportaciones del Besós, a tal fin se constituiría en 1742 la llamada *Tercera Junta del Puerto*. Es interesante recoger en este tiempo algunas noticias de relieve, como el establecimiento de un puerto franco y la propuesta de construir “extramuros de Barcelona” una lonja denominada “Casa de port Franc”, accediendo a ello el Rey Felipe IV. Las sucesivas prolongaciones del dique eran el medio más importante con el que se contaba entonces para ir luchando contra el avance de las arenas, tal como reza en Memoria, “Siguió el favorable estado de cosas y en 1762 se señala la terminación de los dos brazos de Levante y de Poniente y las sondas indicaban 30 pies de profundidad... En 1772 se terminó el andén del muelle empezado en 1751 construyéndose en su extremo la torre para la Linterna como testificaba la inscripción en el arquitebe de su puerta...”.¹⁶

¹³ Muy interesantes resultan las valoraciones comerciales presentadas en la obra R. Sidney Smith, *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona, Ediciones Península, 1978. Especialmente el capítulo IV: “La vida gremial en las ciudades mediterráneas”, pp. 65-90.

¹⁴ A. de Capmany y de Monpalau, *Memorias Históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la Antigua Ciudad de Barcelona*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, reeditada y revisada en 1961, y publicada en 1779, p. 324.

¹⁵ Se puede profundizar en este tema a través de A. de Capmany y de Monpalau, *Memorias Históricas sobre la Marina, Comercio...*, capítulo VI: “De los ramos del comercio y exportación que hacían los catalanes”, op. cit., pp. 414-444.

¹⁶ J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, p. 44.



El Puerto de Barcelona y su linterna en 1788.
Archivo General de Simancas.

Aún hoy forma parte del paisaje portuario barcelonés la conocida como Torre del Reloj; y sobre la gran playa arenosa formada como consecuencia de la construcción del dique de Levante, se asentará el nuevo barrio de la Barceloneta.

Los temores de que el puerto quedara cegado por las arenas persisten, comunicando el entonces ingeniero militar y director de la Junta, D. Antonio López Lopeña la necesidad de conservar el puerto adecuadamente, ya que ese “enemigo formidable”, las arenas, amenazaban con convertirlo en un estanque, como había sucedido a la otra parte de Montjuic.

Los primeros años del siglo XIX no serían fáciles. En 1802 el brigadier de ingenieros de Marina D. Juan Smith, director de las Obras del Puerto de Tarragona, redactó una Memoria en la que se presentaba un proyecto para el puerto de Barcelona; a finales de ese año el Rey aprobaría su prolongación y mejora, si bien, las guerras que sobrevinieron con Francia imposibilitarían los trabajos, que no se retomarían hasta 1814. Es memorable la aplicación de las nuevas tecnologías, pues en 1828, gracias a la utilización en la limpia del puerto de una máquina a vapor, se dragaría con resultados óptimos, permitiendo la entrada en puerto de la fragata “La Perla” de 40 cañones y buques mercantes de gran porte.¹⁷

La segunda mitad del siglo XIX traerá consigo, además de las innovaciones técnicas que permiten la evolución de la vida marítima, la normativa que ordena la trayectoria de crecimiento de los puertos a través de las Juntas de Obras, y desde luego la aparición de un nuevo cuerpo técnico, los ingenieros de caminos, canales y puertos, que brindan un nuevo impulso al desarrollo de las infraestructuras portuarias.¹⁸

En Barcelona se presentará un proyecto de nuevas obras rubricado por D. José Rafo, aprobando en 1860 un verdadero tratado, que a través de quince capítulos especificará lo que debe conocerse, para solucionar los verdaderos problemas que ensombrecen el crecimiento comercial y portuario de la plaza; en él se incluían un estudio de los vientos, mares y corrientes, así como el problema de los aterramientos, se atiende al proyecto de obras para cerrar el puerto y el establecimiento de muelles, sin olvidar la inclusión de cinco diques secos para carenar los navíos, teniendo presente hasta ese momento una de las grandes carencias en los servicios de Barcelona.

El 20 de julio de 1860 se celebraría la subasta de las obras de este proyecto y se adjudicaron poco después por R.O. de 3 de agosto a la sociedad de “Crédito Mobiliario Barcelonés” para ejecutarlas en seis años. Los trabajos se inician en 1861 aunque sufrirían diversas modificaciones, entre ellas figura la desaparición de los diques secos proyectados, ya que los terrenos destinados a este fin, habían sido ocupados por la compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona.

¹⁷ La coyuntura política puede verse en J. Mercader Riba, *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949.

¹⁸ La industrialización de Cataluña se va haciendo una realidad. El centenario de la empresa “La Maquinista” a mediados del siglo XX, ha permitido conocer una innumerable lista de útiles aplicados a la navegación y herramientas que salieron de sus talleres. Citar a título de ejemplo el puente de Sevilla y los del arsenal de Cartagena. Ver A. Castillo, *La maquinista terrestre y marítima, personaje histórico, (1855-1955)*, Barcelona, Seix Barral Hnos., S.A., 1955.

El ingeniero D. Francisco La Gasca relevaría en el cargo de director del puerto a D. Mauricio Garrán en 1881, personaje trascendente pues a él se debe la construcción del primer dique flotante de España para carenar navíos, siguiendo las tendencias más avanzadas de Europa.¹⁹

A instancias de entidades barcelonesas y en consonancia con el decreto de 14 de noviembre de 1868, que establecía las bases para la realización de las obras públicas, se solicita la constitución de una Junta para terminar los trabajos emprendidos, rogativa que será atendida, autorizando el Estado la creación de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, por decreto de 11 de diciembre de 1868.²⁰

Unas referencias del esfuerzo desarrollado a lo largo de la historia del puerto de Barcelona, se traen a colación como cierre de los logros alcanzados hasta las primeras décadas del siglo XX. Dice así:

“Se ha podido apreciar cuán interesante es, desde muchos puntos de vista, la historia de los abrigos marítimos que Barcelona ha ido ofreciendo a la navegación desde el seguro puerto de la Barceloneta, citados uno y otro por Avieno, hasta el puerto actual, artificial en un todo, empezado a construir en 1477 en una playa sin abrigo alguno natural y en lucha constante contra la invasión de las arenas, enemigo formidable, que no pudo considerarse vencido hasta el año 1874, en el que se logró poseer un espacio abrigado, un puerto con dique y contradique, algunos muelles interiores y medios de limpieza algo poderosos”.²¹

La década de los años sesenta en el siglo XIX supondría un duro revés para el tráfico marítimo, ya que la Guerra de Secesión de los Estados Unidos tendría graves repercusiones en una de las tradicionales exportaciones catalanas, la del algodón; la caída de este comercio desataría una cadena de elementos negativos para el tráfico, las importaciones de combustible se resintieron, y el carbón entrado en el puerto de Barcelona se contrajo en un tercio, si tenemos en cuenta el máximo obtenido en 1863.

La recuperación se dejaría notar a partir de 1870, aunque la navegación de cabotaje comenzaría a disminuir por la competencia ejercida del ferrocarril. Precisamente, esta perniciosa influencia determinará que se busquen soluciones tecnológicas que favorezcan la recuperación del “dinamismo marítimo”, y la navegación a vapor va ocupando un sitio cada vez más amplio.²²



Vista general del recinto de la Exposición Universal celebrada en 1888 en Barcelona, en la que se puede ver la actividad del Puerto. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

¹⁹ El dique elegido pertenecía al tipo de los diseñados por los ingenieros Clark y Stanfield, y fue construido en Barcelona por La Maquinista Terrestre y Marítima, la primera gran empresa metalúrgica de la España contemporánea, fundada en 1855. La importancia de esta empresa y del sector se puede ver en la obra ya citada A. Castillo, *La maquinista terrestre y marítima...*, op. cit.

²⁰ La Junta de Obras del Puerto constituida a finales del siglo XIX es la que realmente se conforma, ya que las referidas anteriormente son el resultado de comisiones que reciben un nombre semejante, y como se expresa en el texto, sirvieron para estudiar la problemática portuaria.

²¹ Texto con el que se cierra la “Reseña histórica” ya citada, en la que sintetiza el esfuerzo por hacer de Barcelona una importante ciudad portuaria, a pesar de no gozar de los beneficios de la naturaleza. Ver J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, p. 55.

²² Un estudio básico para el análisis histórico-económico del puerto barcelonés, puede verse en A. Carreras y Otros, *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992. Esta etapa se analiza en el capítulo II: “El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica”, de A. Carreras y C. Yáñez, pp. 81-157. En el tema de la afectación del ferrocarril al movimiento de mercancía general, es interesante la consulta de P. Pascual, “Ferrocarril i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX”, en *Recerques*, 21, 1988, pp. 125-161.



Goletas norteamericanas de seis palos que solían transportar carbón al Puerto de Barcelona. Autoridad Portuaria de Barcelona.



Panorámica de los barriles apilados en la explanada del muelle de España en el Puerto de Barcelona en 1910, ejerciéndose las labores de estiba al aire libre. Autoridad Portuaria de Barcelona.

El puerto de Barcelona viviría una etapa de expansión gracias a los esfuerzos de los liberales progresistas, que mostraban una mayor sensibilidad hacia la potenciación de la actividad mercantil, de tal modo que con el nuevo arancel de Figuerola se relanzaría el tráfico marítimo, llegando las importaciones a crecer de manera sustancial.

En este clima expansivo de lo portuario se encontraría la ya mencionada constitución de la Junta de Obras, elemento que desde el punto de vista de las infraestructuras colaboraría al engrandecimiento del puerto. Reformas que impulsaron el crecimiento de los tráficos más representativos, con el textil a la cabeza. Las materias primas y el grupo de “hilados y tejidos” representaron un buen porcentaje del movimiento comercial, y los “vinos y aguardientes” irían perdiendo interés relativo en estos últimos años del siglo XIX, afectados como en otras partes de España, por la crisis que el sector vive a consecuencia de la filoxera.

Es interesante referir que el puerto mantenía un tráfico variado, que se nutría de una extensa gama de mercaderías generales, con gran flexibilidad para la aparición y desaparición de nuevos artículos, en la que las dos docenas de mercancías más valiosas, sólo equivalían a poco más de la mitad del valor de todo el comercio marítimo.²³ Entre los productos que configuraran las entradas portuarias se citan, además de los que ya se han mencionado, el abacá, yute, añil, azúcar, cacao, café, sebos, grasas y duelas, ya entonces se aludía a la naturaleza de este tráfico que puede realizarse sin necesidad de instalaciones exclusivas. Y en relación a las salidas se expone su menor significación, señalando los productos que exceden de 5.000 toneladas, que son el barro obrado y loza, la plata en moneda, jabón duro, calzado, abonos de todas clases, maíz, harina de trigo, vino común ó de pasto y corcho en cuadrillos.²⁴

A finales del siglo XIX y principios del XX al hablar del puerto de Barcelona se está considerando un fondeadero, al servicio de un espacio geográfico reducido y limitado a las comarcas industriales de su proximidad, donde priman las importaciones, muy especialmente de materias primas,

²³ Ver A. Carreras y C. Yáñez, “El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica”, en A. Carreras y Otros (Dir), *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*, op. cit., pp. 106-107.

²⁴ J.O.P.B., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1901*, 2ª edición, Barcelona, Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, 1911, pp. 110-112.

productos energéticos y ciertos alimentos, y en el que las salidas son más reducidas, concretándose en algunos productos manufacturados de escaso peso y gran valor, sin dejar de mencionar la función reexpedidora de cantidades que previamente habían entrado del exterior.²⁵

Las Memorias publicadas por la Junta de Obras a menudo valoran los avances que tienen lugar, textualmente en uno de estos documentos se refiere:

“El intento de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante de ampliar la antigua estación que poseía en el muelle de San Beltrán motivó un largo expediente que dio lugar a que puestas de acuerdo finalmente esta Compañía y la Junta de Obras del Puerto, se redactase por la primera, un Proyecto de gran Estación de mercancías y por la última un Proyecto para crear una nueva dársena al pie de la montaña de Montjuich conocida con el nombre de Dársena del Morrot. Las obras que le integraban eran, el ensanche del Contradique del Oeste que quedaba convertido en muelle, el muelle de Costa y un nuevo Contradique con el muelle adosado. La construcción de todas ellas terminó el año 1912. Esta Dársena venía a ocupar parte del espacio abrigado por la nueva prolongación del Dique del Este...”.²⁶

La desaparición de la dictadura de Primo de Rivera traería consigo un período de agitación política, que derivaría en la implantación del régimen republicano en abril de 1931, hecho que incidiría en la sociedad de manera trascendente, pues las Cortes Constituyentes aprueban un año más tarde el Estatuto de Cataluña, en virtud del cual se declara la autonomía dentro del Estado español. Las repercusiones de estos hechos, como bien se sabe, no fueron muy significativas en lo que concierne al ámbito portuario, pues la Guerra Civil y la posterior dictadura franquista cambiarían el curso de estos acontecimientos.

El detalle minucioso de los trabajos realizados en el puerto entre 1912 y 1959, puede abordarse en las Memorias editadas por la Junta de Obras. En estas fechas ya puede hablarse de la configuración definitiva, por lo que respecta a las dársenas situadas más al Norte, cerrándose un largo período calificado como de estancamiento en el desarrollo de las infraestructuras. Es un tiempo donde no se abordan grandes obras de ingeniería, pues la coyuntura bélica a nivel nacional y la década siguiente están dedicadas fundamentalmente a las reparaciones de los desperfectos ocasionados por el conflicto.²⁷

En este período prácticamente no se observan modificaciones sustanciales de las infraestructuras. En realidad, el crecimiento del tráfico que sucede entre los años 1959-65, será el que plantee la



Escena de tráfico en el muelle Bosch i Alsina, Paseo de Colón y vías interiores del Ferrocarril en el Puerto de Barcelona en 1925. Autoridad Portuaria de Barcelona.

²⁵ J. Alemany, *El Puerto de Barcelona*, op. cit., 178-179.

²⁶ J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, pp. 54-55.

²⁷ Ver Memorias de la Junta de Obras de estos años. En concreto, para el período que analiza la posguerra observar J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del Puerto, proyectos, asuntos importantes, etc., durante los años 1935, 1936 (1 semestre), 1939 (11 últimos meses), 1940, 1941 y 1942*, Barcelona, Industrias C. Cornet, 1942. Y J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del Puerto, proyectos, asuntos importantes, etc., durante los años 1947 (último trimestre), 1948, 1949, 1950, 1951 y 1952*, Barcelona, Unión de Fotograbadores Viuda Cornet, 1952. En esta última se hace mención todavía al “Resto de obras que quedaban por realizar referentes a daños de guerra”.



La actividad del Puerto de Barcelona requería de almacenes que facilitarían las operaciones. En la foto se recoge una instantánea del transporte de mercancía por carretilla eléctrica y estibadores en 1925. Autoridad Portuaria de Barcelona.



Fotografía aérea de las instalaciones portuarias de Barcelona en 1935. Autoridad Portuaria de Barcelona.



Vista parcial del Puerto de Barcelona según consta en la portada de la Memoria de 1960. Autoridad Portuaria de Barcelona.

ineludible necesidad de nuevas ampliaciones, que forzosamente tendrían que hacerse en la dirección que históricamente se habían hecho todas hasta el momento, hacia el sur.

La etapa que media entre 1966 y 1978 es de gran crecimiento, en donde los tráficos y la modernización del utillaje se hicieron una constante en la evolución del puerto. De hecho, el *Plan General de Ordenación de 1965* y el *Anteproyecto del Plan General de 1966*, puede decirse que son los dos elementos que han servido de base a las ampliaciones llevadas a cabo en las dos décadas siguientes.

En 1978 se promulgó el Real Decreto que concedía la autonomía al puerto de Barcelona, cuya denominación se mantendría hasta la pro-

mulgación en 1992 de la Ley de Puertos y Marina Mercante, fecha a partir de la cual pasaría a ser la Autoridad Portuaria de Barcelona. Las grandes líneas de actuación se han trazado a partir de la mencionada declaración de autonomía, tomando tres referencias básicas, las de la terminación del Plan de Ordenación de 1965, las de Port Vell y las de la Zona de Actividades Logísticas, configurando una división funcional que se estructura en tres grandes áreas: Port Vell, el puerto comercial y el puerto logístico.²⁸

Las obras de los últimos tiempos se ciñen a la prolongación del dique del Este y del contradique, el muelle Príncipe de España, la dársena Sur, el muelle Álvarez de la Campa y el muelle Sur. Es interesante reflejar que la primera gran terminal de contenedores se instala en el muelle Príncipe de España, de la dársena construida a poniente de Montjuïc. Así pues, la construcción definitiva del puerto interior, cobijado por el mencionado promontorio, quedaría constituida por los muelles Álvarez de la Campa, Lepanto, Evaristo Fernández, Príncipe de España, dársena Sur, dársena Interior e Inflamables. En cualquier caso, destacar que han sido muchas las remodelaciones efectuadas en lo concerniente a grandes obras, sin

²⁸ Los trazos de las últimas décadas se han tomado de diversas Memorias y del capítulo "Veinte años decisivos de consolidación y modernización del Puerto (1978-1997)", en la obra J. Alemany, *El Puerto de Barcelona*, op. cit., 239-279. Y de J. Clavera, "Los últimos treinta años. El significado de la actual plataforma marítima barcelonesa (1961-1990)", en A. Carreras y Otros (Dir), *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*, op. cit, 159-235.



El comienzo de la actividad de la Terminal de Contenedores del muelle Príncipe de España, quedaría recogido en una de las primeras fotografías a color publicada en la Memoria de 1972. Autoridad Portuaria de Barcelona.



Cruceros en el Puerto de Barcelona durante la celebración de los Juegos Olímpicos en 1992. Fotografía Lluís Castellà.

desatender los equipamientos menores, que han mejorado la eficacia del sistema operativo del puerto.

Precisamente, buscando un mejor aprovechamiento de las instalaciones, y dado que algunas de ellas habían quedado obsoletas, se plantea el dar otro uso a una parte de la zona más interior del puerto, alcanzado en los últimos años un espacio único, de gran aceptación para la ciudadanía, donde se vincula la sociedad al “elemento marítimo”, formando parte del ocio y constituyéndose de este modo en un potente foco de atracción turística.

Y en cuanto a la Zona de Actividades Logísticas, referir la constitución de CILSA, siglas que representan a la empresa Centro Intermodal Logístico, S.A., la cual opera desde 1992, con el fin de planificar, comercializar y gestionar el polígono dedicado a potenciar la actividad del puerto, pretendiendo que todo el área del delta del Llobregat, se conforme como una gran plataforma logística de distribución para el sur de Europa.

Hoy en día, la ciudad portuaria de Barcelona dispone de un recinto que goza de las condiciones necesarias para ser entrada y salida de todas las mercancías en tránsito de una amplia zona, absorbiendo el tráfico procedente de Oriente, del Océano Índico, así como de los países del Norte de África o cualquier otro lugar de la cuenca del mediterráneo. “Además de ser punto de enlace obligado para el comercio de dicha carga con América. El Puerto de Barcelona, como ningún otro, tiene todas las características indispensables para ser la Puerta Sur de la Comunidad Económica Europea”.²⁹



La zona de actividades logísticas (ZAL) es un área promovida por el Port Autònom de Barcelona, para potenciar su función como centro de distribución de mercancías para el sur de Europa. Autoridad Portuaria de Barcelona.

²⁹ Ver Port Autònom de Barcelona, *El Puerto de Barcelona, Puerta de Europa*, Autoridad Portuaria, s/f, p. 7.

6.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³⁰

La disposición de Memorias ha favorecido el estudio de la historia del puerto de Barcelona. Se han utilizado las editadas por la Junta de Obras del Puerto, desde la primera publicación que se conserva, que data del año económico 1871-1872, y aunque no consta referencia numérica de los tráficos, si que se percibe en sus páginas el camino que emprende manifestando que "..., tampoco es despreciable el servicio que la Junta ha prestado y presta al servicio público y á los intereses de la Nación". ³¹

A partir de este momento las Memorias se editan cada año económico, hasta llegar a la década de los ochenta del siglo XIX, en la que abarcan un periodo mayor, en ellas ya encontramos abundante información comercial, que facilita el conocimiento exhaustivo de la evolución del puerto.

El minucioso detalle informativo se puede apreciar desde finales del siglo XIX, pero donde mejor se constata la magnitud de los contenidos y el detalle comercial que nos interesa, es en los documentos publicados en el siglo XX. A título de referencia, manifestar que rondan las cuatrocientas o quinientas páginas, revelando la transformación del puerto en base a distintas orientaciones, así como datos mercantiles suficientes para poder trazar su historia económica.

Los ciclos que se dejan sentir con sus alzas y bajas ligadas a las coyunturas políticas, como la dictadura de Primo de Rivera, la proclamación de la 2ª República y la Guerra Civil son etapas que marcan una cierta paralización del entorno económico y la actividad portuaria se resiente. Se debe mencionar que el documento que explicita los acontecimientos desde 1930 a 1934, deja traslucir una interesante "*Reseña histórica*", con pretensión de esclarecer el pasado del puerto de Barcelona desde los tiempos más remotos.

Precisamente, la que le sigue en el tiempo puntualiza que, la necesidad de dejar en blanco los datos alusivos al segundo semestre de 1936 y los años correspondientes a 1937 y 1938, es por imposibilidad de encontrar cifras fiables, y alude a la anterior manifestando que, "..., en la "Memoria" última que publicamos conseguimos incluir, a costa de enorme trabajo de búsqueda de datos, una numerosa colección de planos, estados, gráficos y otras referencias estadísticas, algunas con datos completos desde el año 1898". ³²

La labor ejercida desde el *Centro de Documentación* debe referirse, concretándose en la disposición de las noticias necesarias para este estudio. De igual modo, significamos el interés del *Catálogo de Imágenes*, dejando traslucir el esfuerzo que se ha realizado en los últimos años, para clasificar de manera adecuada la gran cantidad de imágenes que se conservan; sin duda, este patrimonio cultural ha colaborado a hacer la investigación más fructífera.

Las series del tráfico de mercancías que se han elaborado, con los perfiles que atienden a su cómputo general así como la clase de navegación, se complementará con la relación de principales productos, y el resto de variables como son los buques y los pasajeros se adjuntarán en el propio anexo estadístico.

El esclarecimiento del pasado histórico pasa por analizar las últimas décadas del siglo XX, en cuyo caso y para este tiempo se han utilizando los fondos disponibles del Ente Público Puertos del Estado.

6.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1896-2000)

El tráfico de mercancías queda recogido en el cuadro 1.1 y en el gráfico 1. Una primera observación de los datos revela el acusado predominio de las mercancías desembarcadas respecto a las em-

³⁰ Queremos agradecer el interés tomado por la A.P. de Barcelona, por ayudar a descubrir las claves comerciales de este puerto. Especialmente, destaco la dedicación al estudio de D. Javier Aznar Colet, investigador y asesor del Centro de Documentación Marítima. Debe significarse también la gran sensibilidad de los responsables de documentación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la ciudad de Barcelona.

³¹ J.O.P.B., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año económico de 1871 á 1872*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramírez y Cia., 1872, p. 6.

³² J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del Puerto, proyectos...*, mem. cit., 1942. p. 6.

barcadas, por tanto, el puerto goza de un carácter eminentemente importador; circunstancia que se origina de forma primordial en los primeros años del siglo XX por el carbón.³³

Las entradas de esta materia prima descenderían progresivamente por el elevado coste, sobre todo, hay que considerar que la falta de mercancías para que pudieran existir los fletes de retorno, hacía que los buques salidos en lastre, y sin la mencionada opción, tuvieran un alto precio; por otro lado, habría que resaltar que el desequilibrio existente entre las entradas y salidas, originaría un aumento de la navegación de salida en lastre, de forma especial por cabotaje, pues los buques que descargaban en Barcelona buscaban carga en algún otro puerto, por lo que acababan integrándose en el circuito del cabotaje, y esa estructura comercial vino a facilitar fletes económicos para las exportaciones, con repercusiones especialmente en los productos agrarios y mineros del litoral mediterráneo español.³⁴

Si utilizamos las propias palabras recogidas de Memoria, para valorar el declive que sucede en los años cuarenta, se ha de destacar que en lo que atañe al tráfico mercantil se observan variaciones de importancia...

“..., las cuales obedecen por una parte a la situación anómala en que se hallaba nuestra Ciudad con motivo de las perturbaciones habidas durante nuestra pasada guerra, y por otra al conflicto internacional, que ha creado grandes dificultades, ya que puede decirse que el tráfico portuario ha quedado reducido, desgraciadamente, a una mitad del que correspondía antes de la guerra a un año normal”.³⁵

El estancamiento comercial que ocasiona el período bélico tardará veinte años en recuperarse, momento que coincide con el fin de la autarquía, observándose un crecimiento sostenido en el tráfico, tal como puede comprobarse en el gráfico 1.

En los años siguientes el carbón sigue siendo la principal referencia, seguido de los petróleos, cementos y potasas, estos dos últimos elementos representan los únicos productos de carga de cierto interés. Por último, en las últimas décadas, el carbón como fuente principal de energía se va sustituyendo por los productos petrolíferos refinados y últimamente será el gas natural el principal referente.

A lo largo del siglo XX la transformación comercial se ha ido consolidando, los tiempos en los que la composición del movimiento principal se apoyaba en artículos de gran volumen y poco precio, han dado paso a la especialización en la carga general. Y ese aumento tan sustancial que tiene lugar en los últimos tiempos, debido tanto a la mercancía manipulada convencionalmente, como a la transportada en contenedores, se traduce en volúmenes de tráfico que superan los 20 millones de toneladas a partir de 1994, alcanzando en el año 2000 una cifra que ya ronda los 30 millones de toneladas, representando una continuidad en lo que se refiere a los grandes capítulos comerciales, pues las entradas son proporcionalmente más interesantes que las mercancías cargadas, aunque en términos de mayor equilibrio que la relación existente a principios o a mediados del siglo XX.

6.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1896-1952)

El cuadro 1.2 y el gráfico 2 han especificado para la primera mitad del siglo XX los tráficos de mercancías por cabotaje y altura. El mayor interés de las entradas, ha supuesto que las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto trasladen con detalle este capítulo, y sólo para algunos años se hayan encontrado referencias estadísticas en las salidas de mercancías.

³³ Las estadísticas publicadas del movimiento de mercancías hasta 1906 no incluyen el cabotaje en el capítulo de las descargadas, la consulta de los datos originales ha propiciado esta corrección.

³⁴ Ver más detalles en A. Carreras y C. Yáñez, “El puerto en la era industrial: una síntesis histórica”, en A. Carreras y Otros (Dir), *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*, op. cit., pp. 111-114.

³⁵ J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del Puerto, proyectos...*, mem. cit., 1942, pp. 159-160.

Las mermas producidas por el comercio de ultramar figuran en los documentos consultados como causa de la bajada de las exportaciones, si bien, se apunta que...

“..., es de esperar, no obstante, que el establecimiento de relaciones mercantiles con nuevos mercados que en breve habrán de proporcionarnos las ricas y florecientes repúblicas sudamericanas, restañen las heridas aún mal cicatrizadas de nuestro comercio y le abran una nueva era de prosperidad y desarrollo”.³⁶

En las entradas será el tráfico de altura el que supere al de cabotaje hasta la década de los años treinta. A partir de ahí, tras unos años en los que existe igualdad, se decanta a favor del cabotaje; dejando sentir sus efectos las conflagraciones bélicas, tanto interna como mundial. En lo que respecta a las salidas y a excepción de 1919, es el cabotaje el que prevalece, puesto que estamos en un puerto que nutre principalmente al entorno Balear.

No se ha podido constatar con rigor de donde procedían las importaciones, que de manera tan significativa pesan en el monto total del tráfico, aunque existen datos para algunos años de finales del siglo XIX y parte de los momentos previos a la 1ª Guerra Mundial, que permiten definir a grandes rasgos los mercados exteriores que tienen una gran presencia.

Las indicaciones que trasladan algunas Memorias señalan a ciertos países, cuyas relaciones variarán según el año que se consulte. Si nos referimos a los cereales, trigo y maíz, estos proceden fundamentalmente de Australia, Rusia, Argentina, Islas Jónicas y Grecia. En cuanto a las maderas es Rusia uno de los puntos de donde principalmente provienen estas mercancías, también lo hacen del Norte de Europa. Y en relación a los algodones, aquí la primacía es fundamental, pues casi en su totalidad viene de los Estados Unidos. Los carbones, de procedencia tanto nacional como extranjera, tienen en Inglaterra uno de los principales proveedores.³⁷

6.2.3.2. Principales productos (1898-2000)

El puerto de Barcelona ha dispuesto de noticias para poder precisar en mayor medida el movimiento de mercancías. El detalle de los principales productos embarcados y desembarcados se valorará a partir de las cifras contempladas en el cuadro 2.1, abarcando desde 1898 hasta 1957, y en el cuadro 2.2 se recogerán estos conceptos para el período 1960-2000. A lo largo del siglo XX se observa la preeminencia de ciertos elementos, cuya trayectoria se plasma en los gráficos 3A a 3D y 4.

Los datos que alberga el cuadro 2.1 delimitan el mayor interés del capítulo de las mercancías desembarcadas, las estadísticas consultadas aportarán cifras, para cada uno de los productos que disponen de un peso relativo alto en relación al total, si bien, la regla tiene una excepción en el caso de las potasas, cuyas exportaciones impulsaron el desarrollo de las instalaciones en el puerto, dejando constancia de los valores que representa su tráfico.

Es evidente que la polarización en las entradas corresponde al carbón; y las demás que destacan son el trigo, maíz, madera y algodón, estando ésta última mercancía muy ligada a la industria textil de la zona. Los gráficos 3A a 3C dejan vislumbrar la evolución de los elementos que conforman el tráfico principal, constatando las fuertes oscilaciones de los productos agrarios. El gráfico 3D recoge las potasas, ya que éstas son el único referente en cuanto a salidas de mercancías, siendo las entidades que explotan la cuenca potásica en este tiempo en Cataluña, la sociedad “Minas de Potasa de Suria, S.A”, la “Unión Española de Explosivos” y las “Potasas Ibéricas, S.A.”.

³⁶ J.O.P.B., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona...*, mem. cit., 1911, p. 107.

³⁷ Existen referencias de países de los que proceden las importaciones para los años de finales del siglo XIX y primeros del siglo XX, si bien, algunas imprecisiones constatadas han abocado a utilizarlos con prudencia. Ver Memorias años diversos 1896 a 1913.

Las Memorias expresan detalles y valoraciones del aumento o disminución del tráfico, en ese sentido y en relación al trigo, especifica que los registros están tomados de la Dirección General de Comercio. Los documentos dedican algunos párrafos a explicar las causas que modifican el volumen de transacciones, normalmente afectadas por las coyunturas económicas y las circunstancias políticas, que favorecen o frenan mediante normas el comercio llevado a cabo a finales del siglo XIX y primeros del XX. Por otro lado, y en cuanto a la drástica disminución de los años de la República, se alude a un R.D. de 19 de mayo de 1930, en el que "... , quedó prohibida la importación de trigo, o sea aquél que afecta al comercio exterior; por tanto, a partir de dicha fecha, todo el que aparece importado es por consecuencia de un permiso especial para cada caso".³⁸

El textil en Cataluña es desde los inicios de la revolución industrial, un sector que ha servido para impulsar el tráfico de algodones, por ello, a menudo se comentan en Memoria las alzas y bajas en el movimiento de esta mercancía. A título de ejemplo referir el siguiente texto:

"Es de esperar que las cifras medias de importación que vamos obteniendo cada año se vayan manteniendo con aumentos, resultantes de la modernización de las fábricas, a pesar de la importante producción nacional, que es de esperar también siga en aumento, aprovechando el agro español, cada vez más productivo por las constantes transformaciones y mejora de nuestras obras hidráulicas".³⁹

Y en el comercio de maderas influyen varias cuestiones, que se mencionan en los siguientes términos:

"Las nuevas industrias de transformación de madera en elementos de construcción, que permite el aprovechamiento de residuos destinados al fuego, la Ordenación Ministerial de las talas de los bosques y las sustituciones del hormigón de muchos elementos de la construcción son factores todos de gran interés...".⁴⁰

Un apunte relativo a los carbones, entrada principal del puerto de Barcelona, explica a grandes rasgos la evolución económica de la sociedad. Manifiesta en torno a la mediación del siglo XX el siguiente texto: "Este crecimiento, lento pero progresivo, indica la ampliación del consumo de carbón en la industria sometida a la influencia de nuestro puerto, si se tiene en cuenta la gran transformación de calderas y hornos que se alimentan con fuel o gas oil, tanto en las industrias particulares como en la estatal".⁴¹

El cuadro 2.2 muestra los principales productos movidos en las cuatro últimas décadas del siglo XX, tiempo en el que el carbón dejará de ser la base del tráfico. En el gráfico 4 se ha recogido cada una de las partidas de mayor relieve comercial, si bien, los que adquieren una cierta notoriedad son el gas natural y los productos petrolíferos, así como el cemento, que es el único elemento de salida.

Es ilustrativo reflejar como a comienzos del siglo XX el carbón llegó a representar en algunos años casi el 50% del total de mercancías movidas, sin embargo, en los últimos cuarenta años se ha quedado en un 2%, lo que evidencia el trascendente cambio en las fuentes energéticas básicas para el desarrollo industrial.

Y en general, puede decirse que son productos que tienen un movimiento en el puerto, que oscila en función de las necesidades del mercado, de hecho, puede constatarse que el cemento, por citar a uno de ellos, fue en la década de los ochenta el principal capítulo de las salidas, mientras que se inician los noventa con importaciones para atender la demanda que genera la actividad constructora.

³⁸ J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios...*, mem. cit., 1952, p. 96.

³⁹ El texto se ha tomado de J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios...*, mem. cit., 1952, p. 105. La dinámica comercial del algodón y las instalaciones portuarias que necesita para su almacenamiento, puede consultarse en J.O.P.B., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona...*, mem. cit., 1911, pp. 258-270.

⁴⁰ J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios...*, mem. cit., 1952, p. 107.

⁴¹ J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios...*, mem. cit., 1952, p. 103.

6.2.3.3. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

En los gráficos 5.1 y 5.2 a 9.1 y 9.2 se traslada el tráfico exterior de mercancías en las décadas finales del siglo XX, expresando los rasgos de las exportaciones e importaciones. Si atendemos a las entradas del exterior, se observa que manifiestan un claro predominio de los apartados relacionados con las fuentes de energía, distinguiendo en este capítulo dos períodos, uno hasta la década de los años noventa, donde son los “productos petrolíferos refinados” los más importantes, y otro, a partir de ahí, en la que el gas natural ha pasado a ocupar esa posición de privilegio. En esa etapa los “cereales y sus harinas”, así como las “habas y harinas de soja” completan los productos relevantes en las importaciones.

En cuanto a las exportaciones es el “cemento y clinker” el que presenta los porcentajes más significativos, si bien, con un comportamiento que tiende a la baja, ya que en los últimos años sólo alcanza la tercera parte de lo que representaba en la década de los años setenta. Los “productos siderúrgicos”, “potasas” y “productos químicos” figuran entre las mercancías más representativas que salen al exterior vía marítima.

El apartado de “automóviles y sus piezas” procedentes de la zona franca para exportación, aparece computado en el período 1986-1990, y lo hace con un 2%, registrando a la conclusión de este estudio unos valores situados entre el 5% y el 7%, lo que pone de manifiesto que estamos reconociendo el factor tonelaje y no lo que aporta este tráfico, en cuyo caso habría que tener en cuenta el valor añadido que incorpora esta tipología, en relación al interés de las otras mercancías que se mueven en el puerto de Barcelona.

6.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1898-2000)

El movimiento de buques se especifica en los cuadros 3.1 y 3.2 y en los gráficos 10 y 11. En el primero de ellos, cuadro 3.1, se distingue la evolución del tráfico atendiendo a los buques por clase y servicio al que está destinado. En conjunto, se aprecia una tendencia a la baja en el período analizado y una disminución del número de buques mercantes, que afecta particularmente a la navegación a vapor, ya que el transporte a vela se mantiene en unos niveles semejantes a lo largo del tiempo, incluso podría decirse que se acrecienta en algunos momentos, proceso que coincide con la finalización de la 2ª Guerra Mundial.

El cuadro 3.2 informa del movimiento de buques para todo el siglo XX, así como las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.). La observación de los datos permite inferir tres etapas en relación al indicador numérico, la primera de ellas comprendería desde finales del siglo XIX hasta 1914, es un tiempo en el que existe una actividad regular y sostenida. La segunda etapa abarcaría desde el inicio de la 1ª Guerra Mundial hasta 1960, en ella se asiste a fluctuaciones de gran intensidad y diríamos que sin un incremento notorio, ya que a finales de los años cincuenta se está en cifras similares a las del inicio de este período; contribuyendo a ello y de manera decisiva las dos conflagraciones mundiales y la propia Guerra Civil.

Argumentos que refrendan esta casuística los encontramos en las propias Memorias, cuando reflejan que al final de la década de los años veinte hay un gran movimiento de buques, y en lo concerniente a 1929 alude...

“..., en el número de buques corresponde el máximo al año 1929 con 5.501, debiendo tener presente que dicho año hay que considerarlo como excepcional, ya que cabe recordar que está incurso en los años de la Exposición Universal de Barcelona”.⁴²

⁴² J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del Puerto, proyectos...*, mem. cit., 1942, p. 160.

La tercera etapa dejará al descubierto, desde 1960 hasta la finalización del siglo XX, un ligero ascenso en el número de buques, aunque debido al incremento del tamaño de los barcos, no recoge con precisión la positiva evolución de la actividad marítima.

Las variables T.M.B. y C.M.B. presentan una tendencia alcista, en relación al T.M.B. señalar que lo hace de forma especial a principios de los setenta y a mediados de los años noventa, épocas que son coincidentes con la transformación de las infraestructuras y los cambios en las estructuras de los barcos. La C.M.B. no sigue un camino paralelo al T.M.B., pues no crecen en la misma proporción, y es que no puede obviarse que se trata de un puerto donde predominan las entradas de mercancías y aunque esta situación ha mejorado en los últimos años respecto de la primera mitad del siglo XX, se sigue manteniendo un volumen de entradas por encima de las salidas, repercutiendo en los niveles de carga media, al no aprovechar los barcos su capacidad al máximo con mercancías destinadas al embarque.

Los gráficos 10 y 11 reflejarán la trayectoria de los indicadores ya comentados, visualizándose los incrementos de principios de los años setenta, así como el registrado en el último quinquenio del siglo XX.

6.2.5. PASAJEROS (1898-2000)

El movimiento de pasajeros se recoge en el cuadro 4, mostrando una tendencia al alza, que se agudiza en la década de los años veinte, en especial en el año 1929, por la Exposición Universal de Barcelona, para a partir de ese momento asistir a dos décadas con unas oscilaciones acordes con los hechos que acontecen.

Ahora bien, los documentos publicados por la Junta de Obras del Puerto aluden a las circunstancias, por las que en la época de la República Española se percibe un acusado descenso, que se observa a partir de 1931 y responde a los efectos de la crisis comercial a nivel mundial y a la supresión sucesiva por disposiciones del gobierno, de las líneas que mantenía la Compañía Trasatlántica a Filipinas, Fernando Poo y Nueva York-Cuba. Si bien, para esos años previos a la Guerra Civil la Memoria traslada el aumento progresivo de los buques que traen turistas, pasando de 27 en 1930 a 58 en 1934, y de algo más de 7.000 pasajeros a cerca de 27.000 que refiere para ese último año.⁴³

A partir de los años cincuenta se inicia una progresión, que se mantiene hasta llegar a los años ochenta en el que de nuevo el indicador se estabiliza, situación que permanece hasta mitad de la década de los noventa, en la que vuelve a elevarse el volumen de pasajeros en los últimos años.

En el puerto de Barcelona prima el tráfico que se efectúa con las Islas Baleares, que representa más del 50% del total del movimiento de pasajeros. En este caso, la consolidación de los ferries es una de las causas primordiales que benefician el crecimiento del tráfico. En la navegación comunitaria, el ferry que une la plaza con Génova supone en pasajeros aproximadamente un 6% del total y el resto está constituido básicamente por el tránsito.

En conclusión, debe quedar patente que en los últimos años la evolución del movimiento de pasajeros es realmente determinante, superando la cota del millón de viajeros al final del siglo XX.

6.2.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen de las variables más significativas contempladas para las últimas décadas se ha trasladado a las tablas 1 a 6. El tráfico general y su desglose por cabotaje y exterior se expresa en la tabla 1, apreciándose un cierto superávit del tráfico exterior sobre el cabotaje desde la mitad de los años setenta, que se hace mucho más ostensible en los últimos registros analizados. En concreto, en el año

⁴³ J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras...*, mem. cit., 1935, pp. 98-99.

2000 el exterior representa el 81% del total, lo que pone de manifiesto la importancia del comercio internacional en este enclave, siendo el tráfico de cabotaje esencialmente el realizado con las Islas Baleares, como ya se ha mencionado, experimentando una recuperación en los últimos años.

La tabla 2 alberga el tráfico exterior según el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas, percibiéndose que salvo los primeros años de la década de los años ochenta en los que hubo cierta igualdad, ha existido un predominio de las importaciones respecto a las exportaciones, consecuencia de que las entradas son principalmente productos energéticos y materias primas, mientras que las salidas son productos manufacturados que tienen menor tonelaje, lo que de ningún modo equivale a decir que su valor sea inferior.

El volumen de mercancías movidas según su presentación se muestra en la tabla 3. Se advierte que, salvo alguna excepción puntual, hasta la década de los años noventa son los graneles líquidos el referente; y a medida que el tráfico de contenedores se va consolidando, la mercancía general pasa a ser un componente principal del tráfico, este matiz se aprecia con claridad desde 1994, llegando en el año 2000 a representar casi un 60% del total.

En el capítulo de la carga general convencional, destaca en el tráfico de cabotaje el sector de la alimentación y los automóviles, mientras que en el exterior tienen relieve el acero, los automóviles turísticos y “efectos personales”. Es significativo que el sector automovilístico haya experimentado en el último año un incremento del 14,07% respecto del anterior, con unos valores en términos de unidades, que le hacen liderar este tipo de tráfico en el mediterráneo. Respecto a los graneles líquidos, es la sosa cáustica la que mantiene una evolución positiva y en los graneles sólidos se aprecia una tendencia a la baja, influida por la fuerte demanda interior del cemento. También se perciben cambios en la tipología de transporte que utilizan ciertas mercancías que, como en el caso del maíz, se decantan ahora por el terrestre.⁴⁴

La tabla 4 recoge la pesca fresca y el avituallamiento, sus cifras refieren un movimiento que no requiere de ningún comentario específico; sin embargo, la información que se traslada en la tabla 5, donde se contempla el capítulo del tráfico de contenedores, sí que precisa de algunas puntualizaciones. En general, los indicadores experimentan un crecimiento a lo largo del periodo analizado, ya sean en lo referente al número de contenedores como a los TEUS; a lo largo de la década de los años noventa el índice de contenerización se sitúa de una forma estable por encima del 70%, dato que refleja un valor alto si tenemos en cuenta que esas tres cuartas partes de mercancías, que se mueven utilizando este procedimiento de transporte, no incluyen los automóviles y este elemento es una parte destacada del volumen movido por procedimientos convencionales, lo cual otorga más fuerza al índice de contenerización obtenido.

La situación que se ha expuesto es el resultado de la favorable influencia que ejerce el *hinterland* del puerto, en el que existe una fuerte demanda de bienes de consumo, además de constatar que la transformación de mercancías es de elevado valor añadido, percibiéndose el equilibrio existente entre contenedores embarcados y desembarcados, en especial para al año 2000, con registros del 39,14% y 39,60% respectivamente.

La tabla 6 pone de manifiesto una evolución significativa de los datos ya comentados en otros epígrafes. Se hace mención expresa de los pasajeros, cuyas cifras no recogen el relevante papel que juegan los que en crucero turístico tocan el puerto de Barcelona en “tránsito”, ya que si este dato no es muy elevado a comienzos de la década de los años noventa, a finales de la misma sobrepasa el medio millón, cifra nada despreciable, confirmándose su posición de líder de este mercado en el mediterráneo occidental.

En general, las variables analizadas aportan una semblanza portuaria en la que, como se apunta en una de sus últimas Memorias publicadas, la especialización por productos y el peso de Cataluña en el conjunto del comercio marítimo del Estado, son los principales factores que dibujan la configuración y representatividad del *hinterland* portuario. La ampliación de sus instalaciones facilitará los

⁴⁴ Noticias recogidas de Memorias años diversos.

grandes objetivos previstos, en la que el puerto de Barcelona debe constituir en el siglo XXI, un espacio marítimo de gran relieve a nivel mundial, que responda a sus necesidades de transporte, distribución y servicios logísticos.

REGISTRO DE MEMORIAS

1871-1872, 1872-1873, 1873-1874, 1874-1875, 1875-1876, 1877-1878, 1878-1879, 1879-1880, 1880-1881, 1881-1886, 1886-1889, 1889-1893, 1893-1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907-1910, 1911-1915, 1916-1917, 1918-1919, 1920-1922, 1923-1924, 1924-1926, 1926-1929, 1930-1934, 1935-1942, 1943-1947, 1948-1952, 1953-1958, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINAS DE INTERNET

Puerto de Barcelona: <http://www.apb.es>

Museo Marítimo de Barcelona: <http://www.diba.es/mmaritim>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.B.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

J.O.P.B.- Junta de Obras del Puerto de Barcelona.

A.P.B.- Autoridad Portuaria de Barcelona.



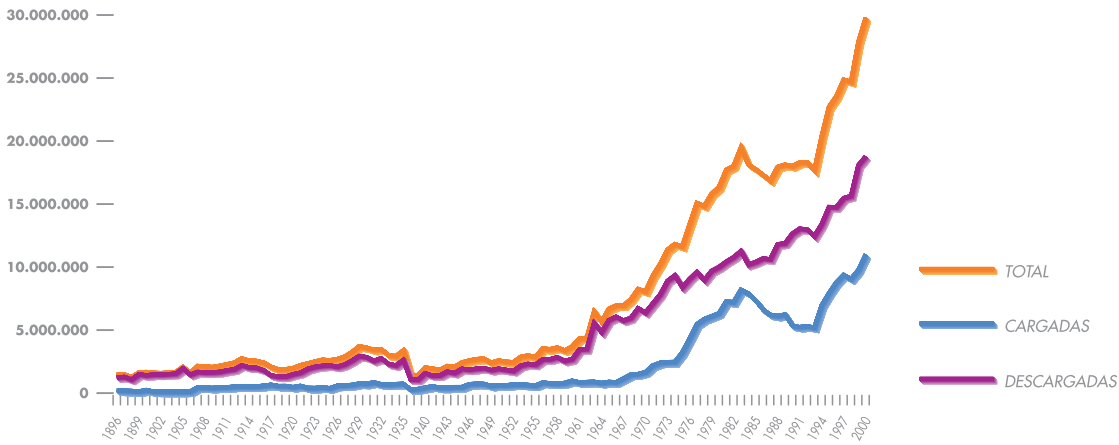
Infografía del Puerto de Barcelona. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Barcelona (1896-2000) Toneladas

Años	Descargadas	Cargadas	Total	Años	Descargadas	Cargadas	Total
1896	1.249.283	225.598	1.474.881	1950	1.953.064	651.781	2.604.845
1897	1.302.629	201.063	1.503.692	1951	1.864.403	639.212	2.503.615
1898	1.094.953	188.652	1.283.605	1952	1.776.094	692.999	2.469.093
1899	1.508.253	146.625	1.654.878	1953	2.189.901	698.070	2.887.971
1900	1.429.081	264.382	1.693.463	1954	2.335.828	667.361	3.003.189
1901	1.488.160	139.544	1.627.704	1955	2.271.277	612.670	2.883.947
1902	1.481.854	124.213	1.606.067	1956	2.698.860	854.700	3.553.560
1903	1.517.155	120.298	1.637.453	1957	2.703.496	799.444	3.502.940
1904	1.558.478	125.140	1.683.618	1958	2.861.181	770.298	3.631.479
1905	1.979.979	121.576	2.101.555	1959	2.576.418	824.240	3.400.658
1906	1.479.754	146.210	1.625.964	1960	2.709.435	1.002.191	3.711.626
1907	1.696.766	474.793	2.171.559	1961	3.477.648	869.838	4.347.486
1908	1.658.958	463.965	2.122.923	1962	3.512.543	895.452	4.407.995
1909	1.661.222	424.778	2.086.000	1963	5.573.031	916.094	6.489.125
1910	1.703.006	478.535	2.181.541	1964	4.847.071	817.658	5.664.729
1911	1.822.957	480.885	2.303.842	1965	5.798.912	907.869	6.706.781
1912	1.903.577	530.815	2.434.392	1966	6.081.199	878.840	6.960.039
1913	2.231.096	547.730	2.778.826	1967	5.779.976	1.182.014	6.961.990
1914	2.061.062	533.943	2.595.005	1968	5.979.085	1.486.701	7.465.786
1915	2.029.406	543.067	2.572.473	1969	6.749.435	1.528.461	8.277.896
1916	1.829.749	605.678	2.435.427	1970	6.403.670	1.680.266	8.083.936
1917	1.426.817	680.824	2.107.641	1971	7.127.021	2.208.359	9.335.380
1918	1.321.971	577.750	1.899.721	1972	7.841.130	2.423.265	10.264.395
1919	1.326.406	582.597	1.909.003	1973	8.914.553	2.476.996	11.391.549
1920	1.510.088	492.877	2.002.965	1974	9.352.930	2.489.132	11.842.062
1921	1.638.209	592.387	2.230.596	1975	8.414.097	3.236.825	11.650.922
1922	1.940.563	431.687	2.372.250	1976	9.072.332	4.326.363	13.398.695
1923	2.105.073	422.151	2.527.224	1977	9.627.430	5.476.807	15.104.237
1924	2.184.255	479.632	2.663.887	1978	8.973.128	5.890.540	14.863.668
1925	2.215.768	407.366	2.623.134	1979	9.712.561	6.112.862	15.825.423
1926	2.110.606	599.479	2.710.085	1980	10.016.527	6.347.889	16.364.416
1927	2.280.874	627.921	2.908.795	1981	10.442.068	7.288.440	17.730.508
1928	2.590.894	667.845	3.258.739	1982	10.796.561	7.234.038	18.030.599
1929	2.962.015	774.400	3.736.415	1983	11.282.353	8.215.077	19.497.430
1930	2.869.314	754.760	3.624.074	1984	10.214.587	7.939.503	18.154.090
1931	2.576.599	872.817	3.449.416	1985	10.413.528	7.372.394	17.785.922
1932	2.786.520	722.568	3.509.088	1986	10.693.077	6.649.030	17.342.107
1933	2.334.930	690.539	3.025.469	1987	10.638.951	6.235.345	16.874.296
1934	2.215.732	733.750	2.949.482	1988	11.827.092	6.135.934	17.963.026
1935	2.641.150	755.023	3.396.173	1989	11.895.486	6.248.201	18.143.687
1936	1.096.298	312.761	1.409.059	1990	12.662.302	5.367.437	18.029.739
1939	1.080.045	341.453	1.421.498	1991	13.058.970	5.253.777	18.312.747
1940	1.594.694	457.169	2.051.863	1992	13.008.247	5.329.678	18.337.925
1941	1.402.589	557.304	1.959.893	1993	12.466.158	5.216.234	17.682.392
1942	1.423.356	444.551	1.867.907	1994	13.415.462	6.974.383	20.389.845
1943	1.726.721	441.754	2.168.475	1995	14.782.498	7.949.063	22.731.561
1944	1.612.538	495.881	2.108.419	1996	14.769.027	8.802.359	23.571.386
1945	1.948.772	497.281	2.446.053	1997	15.489.368	9.397.958	24.887.326
1946	1.879.217	725.460	2.604.677	1998	15.652.182	9.072.938	24.725.120
1947	1.955.272	761.197	2.716.469	1999	18.093.418	9.783.309	27.876.727
1948	2.003.508	747.097	2.750.605	2000	18.789.646	11.015.246	29.804.892
1949	1.842.094	585.620	2.427.714				

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Barcelona (1896-2000)



Fuente: Cuadro I.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Barcelona (1896-1952) Toneladas

Años	Cabotaje entrada	Altura (importación)	Total	Cabotaje salida	Altura (exportación)	Total	Total general
1896	240.000	1.009.283	1.249.283			225.598	1.474.881
1897	267.347	1.035.282	1.302.629			201.063	1.503.692
1898	331.587	763.366	1.094.953			188.652	1.283.605
1899	334.079	1.174.174	1.508.253			146.625	1.654.878
1900	333.784	1.095.297	1.429.081			264.382	1.693.463
1901	360.573	1.127.587	1.488.160			139.544	1.627.704
1902	360.797	1.121.057	1.481.854			124.213	1.606.067
1903	336.065	1.181.090	1.517.155			120.298	1.637.453
1904	331.406	1.227.072	1.558.478			125.140	1.683.618
1905	359.307	1.620.672	1.979.979			121.576	2.101.555
1906	114.851	1.364.903	1.479.754			146.210	1.625.964
1907	516.672	1.180.094	1.696.766	335.702	139.091	474.793	2.171.559
1908	544.949	1.114.009	1.658.958	317.653	146.312	463.965	2.122.923
1909	484.325	1.176.897	1.661.222	272.623	152.155	424.778	2.086.000
1910	524.123	1.178.883	1.703.006	316.273	162.262	478.535	2.181.541
1911	598.837	1.224.120	1.822.957	309.688	171.197	480.885	2.303.842
1912	642.291	1.261.286	1.903.577	328.306	202.509	530.815	2.434.392
1913	597.019	1.634.077	2.231.096	333.793	213.937	547.730	2.778.826
1914	494.568	1.566.494	2.061.062	370.376	163.567	533.943	2.595.005
1915	680.476	1.348.930	2.029.406	367.407	175.660	543.067	2.572.473
1916	605.882	1.223.867	1.829.749	348.971	256.707	605.678	2.435.427
1917	929.126	497.691	1.426.817	365.956	314.868	680.824	2.107.641
1918	996.511	325.460	1.321.971	316.933	260.817	577.750	1.899.721
1919	524.658	801.748	1.326.406	237.909	344.688	582.597	1.909.003
1920	698.085	812.002	1.510.088	265.300	227.577	492.877	2.002.965
1921	548.580	1.089.629	1.638.209	456.128	136.259	592.387	2.230.596
1922	678.302	1.262.261	1.940.563	331.411	100.276	431.687	2.372.250
1923	675.415	1.239.658	2.105.073	298.767	123.384	422.151	2.527.224
1924	945.846	1.238.409	2.184.255	346.502	133.130	479.632	2.663.887
1925	984.695	1.231.073	2.215.768	268.142	139.224	407.366	2.623.134
1926	1.062.534	1.048.073	2.110.606	413.320	186.159	599.479	2.710.085

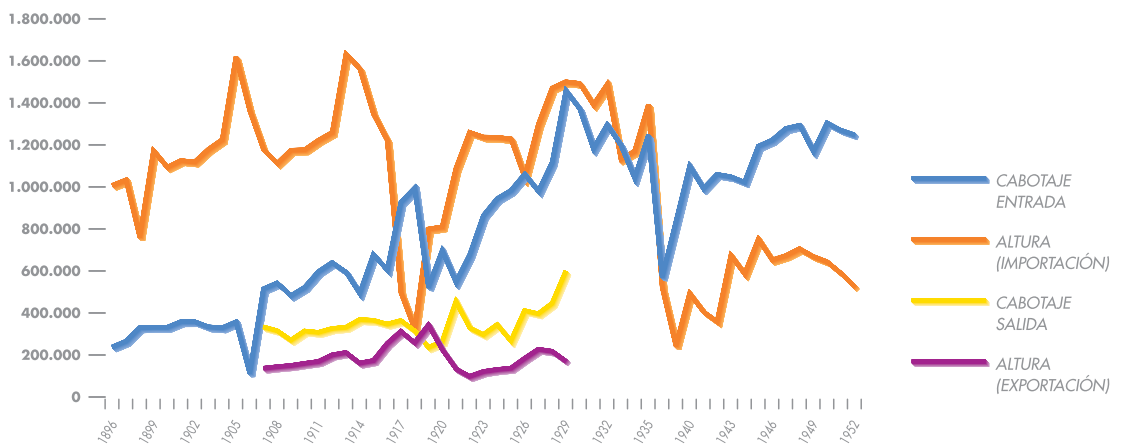
Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Barcelona (1896-1952) Toneladas (Continuación)

Años	Cabotaje entrada	Altura (importación)	Total	Cabotaje salida	Altura (exportación)	Total	Total general
1927	980.876	1.299.998	2.280.874	398.483	229.438	627.921	2.908.795
1928	1.118.449	1.472.445	2.590.894	447.801	220.044	667.845	3.258.739
1929	1.459.212	1.502.803	2.962.015	601.422	172.978	774.400	3.736.415
1930	1.374.155	1.495.159	2.869.314			754.760	3.624.074
1931	1.183.846	1.392.753	2.576.599			872.817	3.449.416
1932	1.297.288	1.489.232	2.786.520			722.568	3.509.088
1933	1.199.924	1.135.006	2.334.930			690.539	3.025.469
1934	1.043.688	1.172.044	2.215.732			733.750	2.949.482
1935	1.247.778	1.393.372	2.641.150			755.023	3.396.173
1936	571.903	524.395	1.096.298			312.761	1.409.059
1939	835.013	245.032	1.080.045			341.453	1.421.498
1940	1.100.327	494.367	1.594.694			457.169	2.051.863
1941	994.187	408.402	1.402.589			557.304	1.959.893
1942	1.062.032	361.324	1.423.356			444.551	1.867.907
1943	1.050.925	675.796	1.726.721			441.754	2.168.475
1944	1.024.841	587.697	1.612.538			495.881	2.108.419
1945	1.195.825	752.947	1.948.772			497.281	2.446.053
1946	1.224.818	654.399	1.879.217			725.460	2.604.677
1947	1.280.315	674.957	1.955.272			761.197	2.716.469
1948	1.295.423	708.085	2.003.508			747.097	2.750.605
1949	1.170.615	671.479	1.842.094			585.620	2.427.714
1950	1.306.806	646.258	1.953.064			651.781	2.604.845
1951	1.272.381	592.022	1.864.403			639.212	2.503.615
1952	1.250.244	525.850	1.776.094			692.999	2.469.093

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Barcelona (1896-1952)



Fuente: Cuadro 1.2.

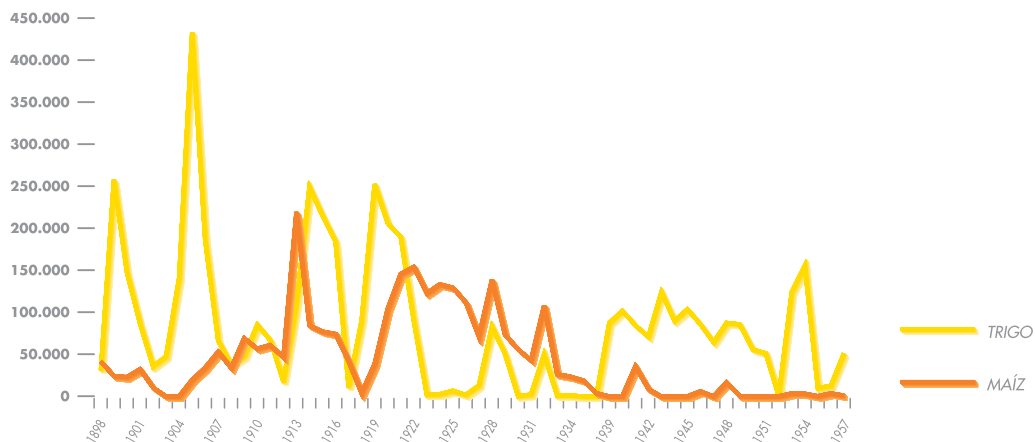
Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Barcelona (1898-1957) Toneladas

Años	Descargados							Cargados
	Trigo	Maíz	Madera	Algodón	Carbón mineral			Potasas
					Nacional (Cabotaje)	Extranjero (Exterior)	Total	
1898	31.134	41.581	57.135	61.321	122.320	387.407	509.727	
1899	257.568	24.023	75.609	83.220	120.127	487.442	607.569	
1900	147.395	22.996	111.227	62.740	75.713	473.810	549.523	
1901	86.737	32.262	116.110	73.931	48.260	558.108	606.368	
1902	35.754	10.563	66.725	81.581	104.141	586.556	690.697	
1903	47.489	144	88.843	76.266	46.180	657.730	703.910	
1904	140.509	64	86.280	67.664	64.408	619.495	683.903	
1905	432.941	19.533	50.719	73.492	71.795	638.857	710.652	
1906	185.985	34.137	62.991	82.960	167.638	718.284	885.922	
1907	66.140	53.020	98.021	88.790	271.147	621.398	892.545	
1908	37.662	33.702	74.770	92.827	218.288	532.505	750.793	
1909	47.717	69.372	88.467	66.884	194.929	707.783	902.712	
1910	85.309	56.792	90.807	69.789	278.427	565.111	843.538	
1911	66.773	61.104	109.756	87.587	357.254	604.444	961.698	
1912	17.576	46.386	72.836	89.148	288.150	744.804	1.032.954	
1913	109.852	219.275	52.735	89.043	300.450	899.565	1.200.015	
1914	249.003	84.679	73.201	81.299	201.812	867.914	1.069.726	
1915	215.000	77.176	54.040	126.277	399.171	652.688	1.051.859	
1916	184.253	74.305	64.733	100.492	359.511	516.608	876.119	
1917	11.218	41.834	34.402	96.078	507.004	186.099	693.103	
1918	89.938	3.730	16.528	56.690	551.981	80.061	632.042	
1919	252.365	38.518	45.906	72.468	314.977	216.375	531.352	
1920	206.297	104.029	91.413	70.908	552.454	98.160	650.614	
1921	189.670	145.632	57.991	79.921	362.663	297.488	660.151	
1922	90.140	154.046	81.598	78.240	440.259	473.419	913.678	
1923	2.122	122.586	109.020	81.254	528.141	282.796	810.937	
1924	2.576	133.439	116.884	78.697	600.658	375.181	975.839	
1925	6.787	129.456	117.904	84.002	631.284	404.990	1.036.274	
1926	1.805	111.440	150.470	81.316	737.287	193.921	931.208	
1927	12.943	71.142	97.303	90.395	575.925	566.990	1.142.915	
1928	83.102	138.706	140.540	71.202	735.389	411.957	1.147.346	
1929	50.408	73.163	98.782	72.069	906.970	408.465	1.315.435	
1930	397	56.180	119.637	97.850	814.364	355.792	1.170.156	19.630
1931	2.155	43.085	78.862	91.625	719.990	362.232	1.082.222	24.352
1932	49.861	107.844	85.083	102.742	826.560	308.783	1.135.343	64.755
1933	1.098	26.428	70.903	97.317	703.282	302.202	1.005.484	213.414
1934	1.146	23.670	92.281	90.110	665.051	362.668	1.027.719	254.588
1935	0	19.000	147.973	99.041	743.460	349.327	1.092.787	259.739
1936	0	3.842	10.923	52.401	302.991	136.848	439.839	97.123
1939	87.273	0	908	10.708	485.276	0	485.276	144.417
1940	101.806	0	14.844	67.574	544.480	36.471	580.951	146.369
1941	84.715	35.480	17.405	49.421	421.075	18.769	439.844	161.569
1942	71.025	8.895	10.206	54.152	467.551	32.180	499.731	134.868
1943	123.958	0	15.124	79.835	438.381	48.574	486.955	46.773
1944	89.941	0	966	83.816	452.134	19.870	472.004	72.159
1945	103.681	119	10.575	115.184	647.372	3.020	650.392	125.808
1946	85.510	6.073	15.102	70.904	693.588	6.096	699.684	156.377
1947	64.338	0	15.924	57.185	593.470	27.845	621.315	186.749
1948	87.532	16.877	20.886	64.925	677.869	67.529	745.398	201.835
1949	85.804	431	31.766	69.473	791.309	77.644	868.953	274.905
1950	56.038	0	43.081	74.337	657.523	72.658	730.181	230.351
1951	51.303	0	43.774	66.493	628.083	30.604	658.687	280.932
1952	410	65	35.067	88.892	734.947	50.911	785.858	221.604
1953	124.386	3.554	82.403	75.862	623.611	59.467	683.078	250.949
1954	155.521	3.272	74.474	68.093	689.923	52.378	742.301	287.854
1955	9.797	281	63.302	87.245	642.259	18.670	660.929	262.061
1956	12.628	3.621	53.521	54.769	752.400	2.834	755.234	236.588
1957	51.066	1.053	53.344	49.157	735.707	7.750	743.457	316.636

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

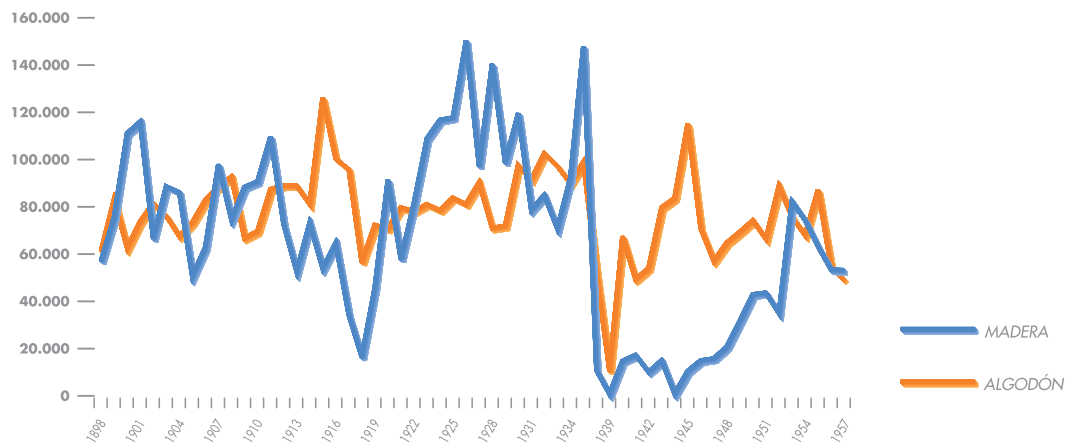
Nota: Los datos del trigo, maíz, madera y algodón se refieren únicamente al comercio exterior.

Gráfico 3A. Trigo y maíz descargados A.P. de Barcelona (1898-1957)



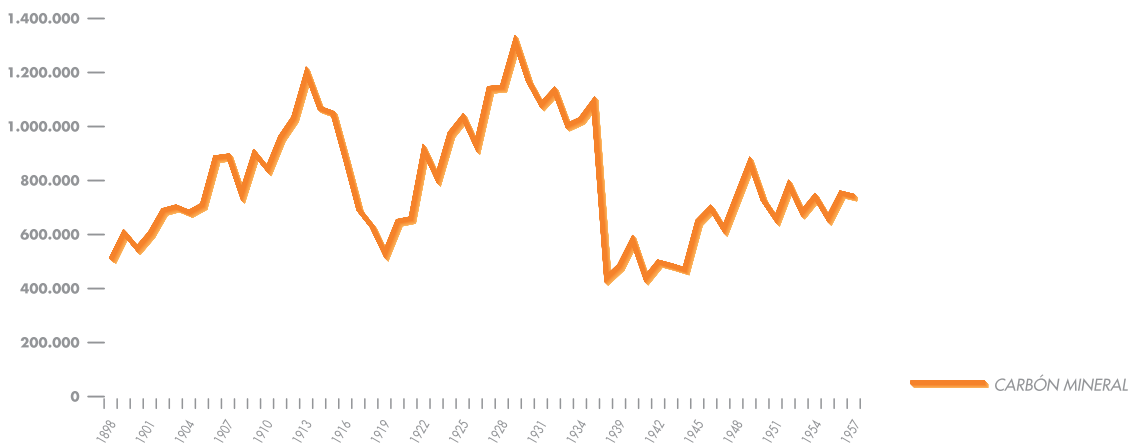
Fuente: Cuadro 2.1.

Gráfico 3B. Madera y algodón descargados A.P. de Barcelona (1898-1957)

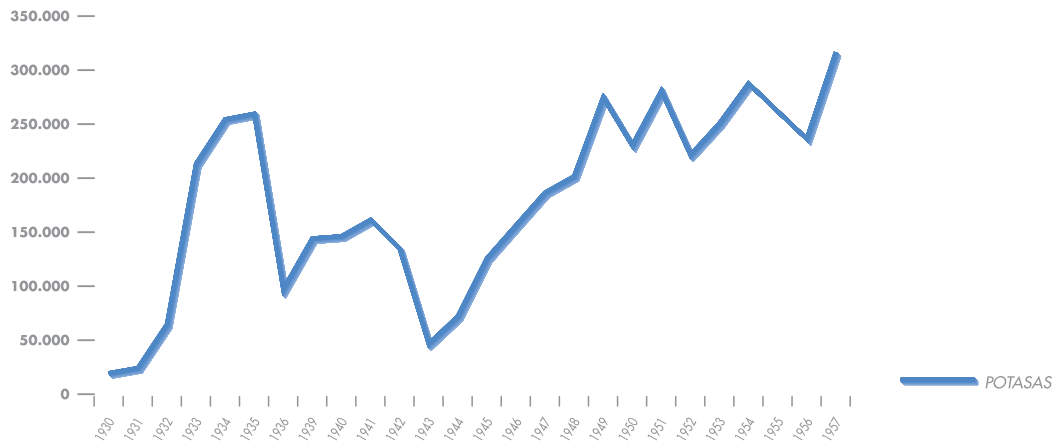


Fuente: Cuadro 2.1.

Gráfico 3C. Carbón mineral descargado A.P. de Barcelona (1898-1957)



Fuente: Cuadro 2.1.

Gráfico 3D. Potasas cargadas A.P. de Barcelona (1898-1957)

Fuente: Cuadro 2.1.

Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Barcelona (1960-2000) Miles de toneladas

Años	Descargados							Cargados
	Gas natural	Gasolina	Gas-Oil	Fuel-Oil	Habas de soja	Maíz	Carbón	Cemento
1960				864		80	443	
1961				928		384	556	57
1962		291	159	583		91	640	
1963		375	163	754		253	778	207
1964		406	209	796		328	624	203
1965		362	235	1.076		371	696	221
1966		364	272	1.247		467	540	34
1967		375	344	1.427		519	384	6
1968		400	373	1.358		492	382	226
1969	71	457	385	1.481		325	350	115
1970	89	534	466	1.359		363	161	361
1971	326	539	545	1.654		389	97	515
1972	642	630	517	1.633		518		588
1973	816	724	601	1.902		505		628
1974	889	710	737	1.857		610	178	574
1975	971	733	610	1.271		615	175	1.326
1976	1.275	848	714	1.451		632	226	1.869
1977	1.173	842	851	1.258		676	246	2.565
1978	1.195	831	833	1.342		749	122	3.071
1979	1.385	947	951	1.446	168	677	127	2.731
1980	1.491	868	858	1.432	851	763	107	2.798
1981	1.761	977	874	1.096	934	878	404	3.454
1982	1.866	904	830	773	1.281	953	602	3.064
1983	1.845	860	960	909	1.132	802	459	3.679
1984	1.617	915	925	701	1.020	929	448	2.999
1985	1.871	868	1.048	722	677	897	388	2.557
1986	1.911	1.001	1.079	633	1.050	211	545	2.178
1987	1.897	1.036	1.192	769	1.090	187	344	1.554
1988	2.336	1.118	1.176	641	825	549	551	1.400
1989	2.391	1.404	1.417	637	960	205	521	1.563

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2. Principales productos A.P. de Barcelona (1960-2000)
Miles de toneladas (Continuación)**

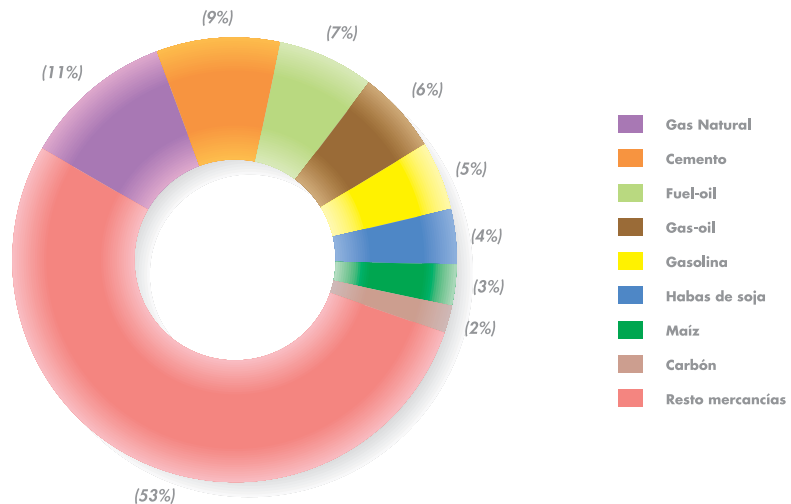
Años	Descargados							Cargados
	Gas natural	Gasolina	Gas-Oil	Fuel-Oil	Habas de soja	Maíz	Carbón	Cemento
1990	2.999	1.375	1.108	573	1.147	464	369	1.174
1991	3.430	1.136	969	665	1.173	367	416	1.194
1992	3.528	999	946	604	967	359	306	844
1993	3.370	869	1.275	675	957	606	266	943
1994	3.615	869	1.537	643	899	197	300	1.535
1995	4.138	581	1.363	682	1.292	485	273	2.105
1996	4.271	719	1.459	626	965	221	339	2.596
1997	4.346	575	1.380	405	1.272	273	330	2.337
1998	3.329	718	1.600	315	1.560	54	230	1.760
1999	3.868	749	2.188	334	1.469	295	151	1.198
2000	3.968	1.136	2.217	209	1.308	138	105	947

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Principales productos A.P. de Barcelona
(1960-2000) Miles de toneladas**

Productos	%	Miles de toneladas
Gas Natural	11	68.680
Cemento	9	57.176
Fuel-oil	7	39.731
Gas-oil	6	35.366
Gasolina	5	30.045
Habas de soja	4	22.997
Maíz	3	18.877
Carbón	2	14.179
Resto mercancías	53	319.938
Total	100	606.989

Gráfico 4. Principales productos (1960-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Barcelona (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	29	3.728	Cemento y clinker	47	3.414
Cereales y sus harinas	16	2.055	Productos siderúrgicos	12	887
Habas y harinas de soja	7	898	Potasas	5	339
Chatarra de hierro	4	510	Papel y pasta	3	202
Maderas y corcho	3	402	Aceites y grasas	2	165
Productos siderúrgicos	3	370	Piritas y piritas calcinadas	2	144
Carbón y coque de petróleo	3	361	Maquinaria y repuestos	2	140
Papel y pasta	2	251	Automóviles y sus piezas	2	124
Otros minerales y residuos metálicos	2	244	Productos químicos	2	111
Productos químicos	2	207	Resto mercancías	24	1.715
Resto mercancías	30	3.866	Total	100	7.241
Total	100	12.892			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

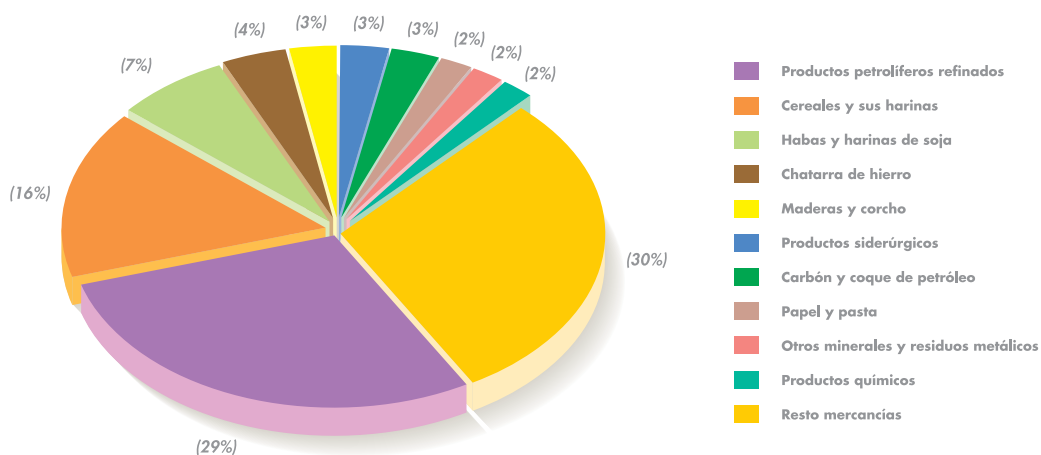
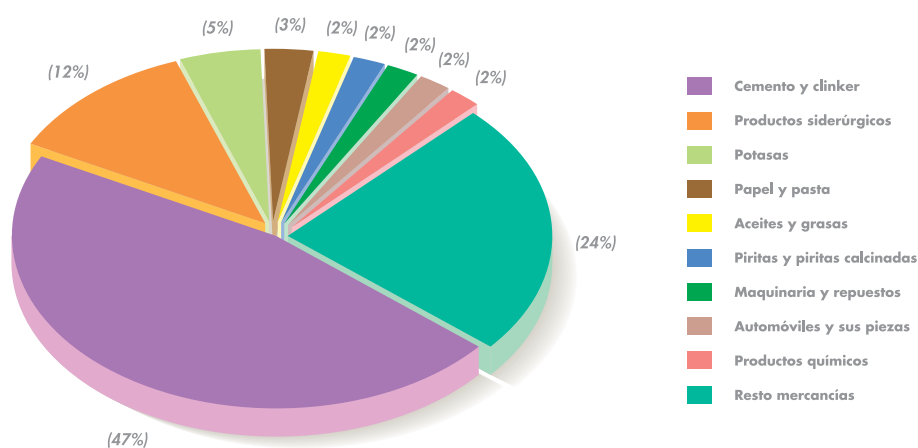


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Barcelona (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	30	9.877	Cemento y clinker	48	14.203
Cereales y sus harinas	16	5.199	Productos siderúrgicos	12	3.623
Habas y harinas de soja	15	5.136	Potasas	7	2.086
Carbón y coque de petróleo	7	2.273	Productos químicos	4	1.095
Chatarra de hierro	6	2.135	Habas y harinas de soja	4	1.063
Productos químicos	4	1.268	Aceites y grasas	3	762
Fosfatos	3	1.054	Resto mercancías	22	6.507
Otros minerales y residuos metálicos	2	672	Total	100	29.339
Resto mercancías	17	5.704			
Total	100	33.318			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

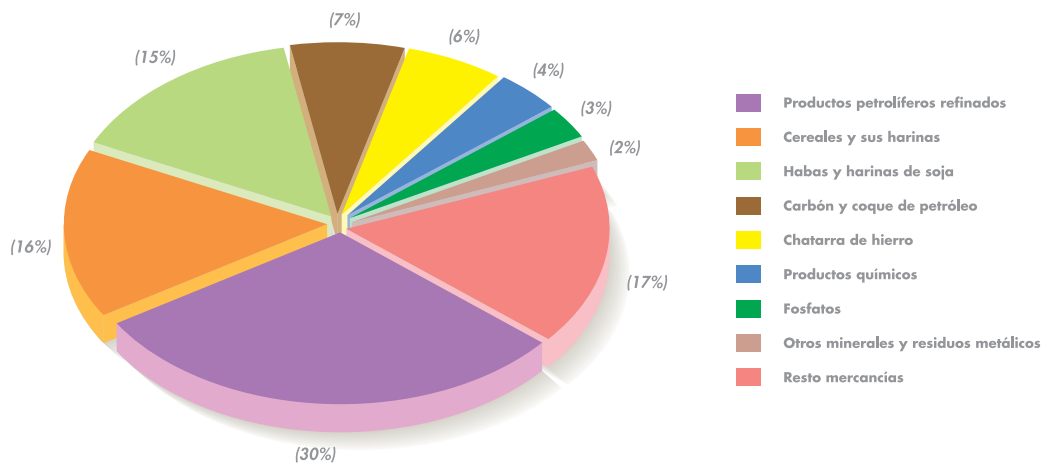
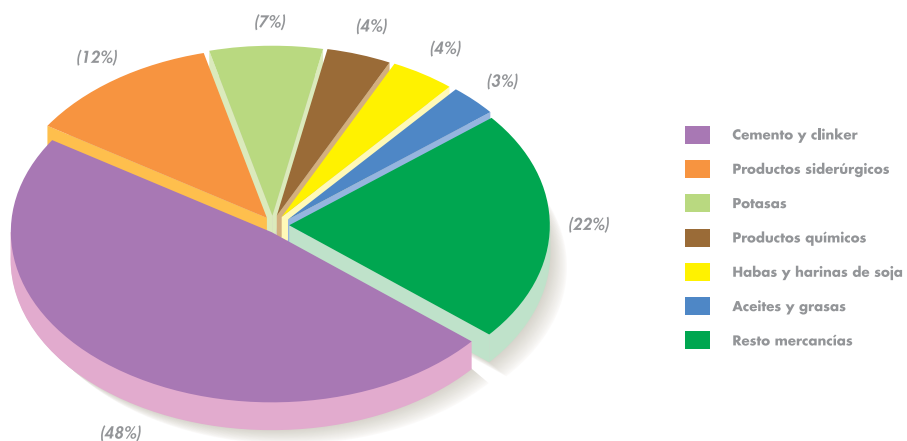


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Barcelona (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	29	10.900	Cemento y clinker	23	4.159
Habas y harinas de soja	14	5.364	Potasas	14	2.506
Gas natural	8	2.999	Productos químicos	10	1.842
Carbón y coque de petróleo	6	2.334	Productos siderúrgicos	8	1.508
Productos químicos	6	2.263	Aceites y grasas	4	730
Cereales y sus harinas	6	2.250	Papel y pasta	2	455
Fosfatos	3	1.069	Materiales de construcción	2	431
Productos siderúrgicos	3	959	Maquinaria y repuestos	2	400
Resto mercancías	26	9.997	Automóviles y sus piezas	2	354
Total	100	38.135	Otros productos alimenticios	2	304
			Resto mercancías	31	5.630
			Total	100	18.319

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

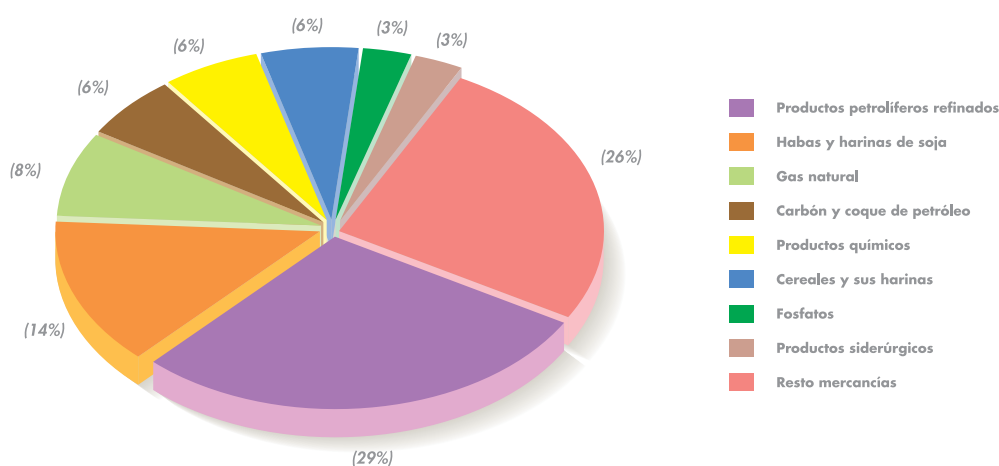
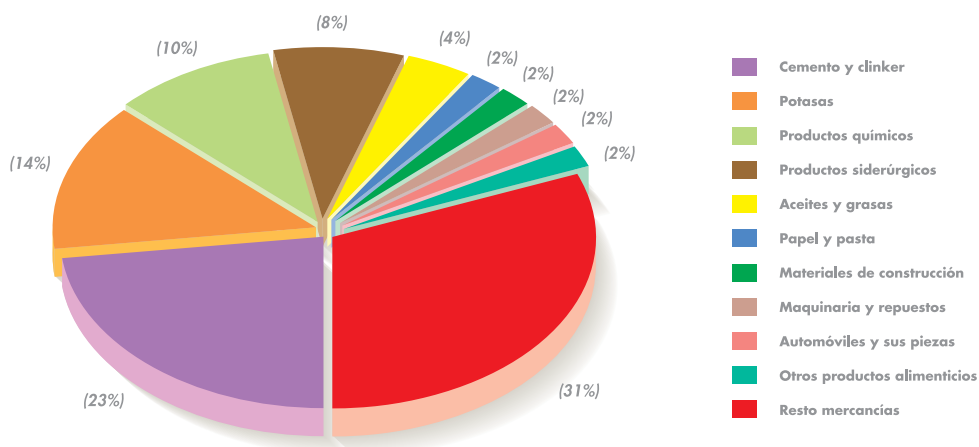


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Barcelona (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Gas natural	33	18.022	Cemento y clinker	15	2.893
Productos petrolíferos refinados	13	7.061	Productos químicos	13	2.516
Habas y harinas de soja	10	5.273	Potasas	8	1.498
Productos químicos	6	3.037	Materiales de construcción	7	1.470
Cereales y sus harinas	3	1.848	Productos siderúrgicos	6	1.271
Cemento y clinker	3	1.612	Automóviles y sus piezas	5	1.010
Productos siderúrgicos	3	1.586	Papel y pasta	5	905
Carbón y coque de petróleo	3	1.520	Maquinaria y repuestos	4	736
Aceites y grasas	3	1.385	Aceites y grasas	3	605
Resto mercancías	24	13.320	Resto mercancías	35	6.995
Total	100	54.664	Total	100	19.899

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

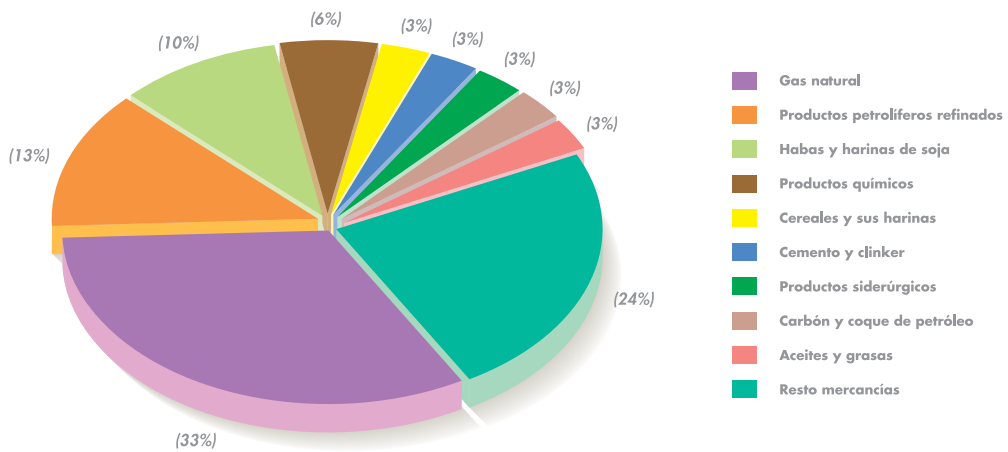
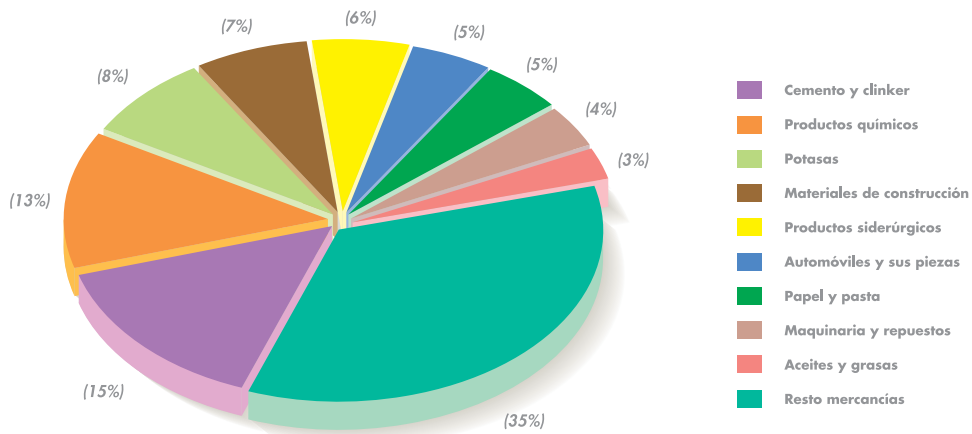


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Barcelona (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Gas natural	27	19.436	Cemento y clinker	16	5.320
Productos petrolíferos refinados	15	10.715	Productos químicos	14	4.832
Habas y harinas de soja	9	6.576	Automóviles y sus piezas	7	2.379
Productos químicos	6	4.534	Materiales de construcción	5	1.768
Productos siderúrgicos	5	3.512	Papel y pasta	5	1.733
Cereales y sus harinas	3	1.975	Maquinaria y repuestos	5	1.699
Resto mercancías	36	25.999	Potasas	4	1.252
Total	100	72.747	Aceites y grasas	3	1.017
			Vino, bebidas, alcoholes y derivados	3	907
			Otros productos alimenticios	3	890
			Resto mercancías	35	11.620
			Total	100	33.417

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

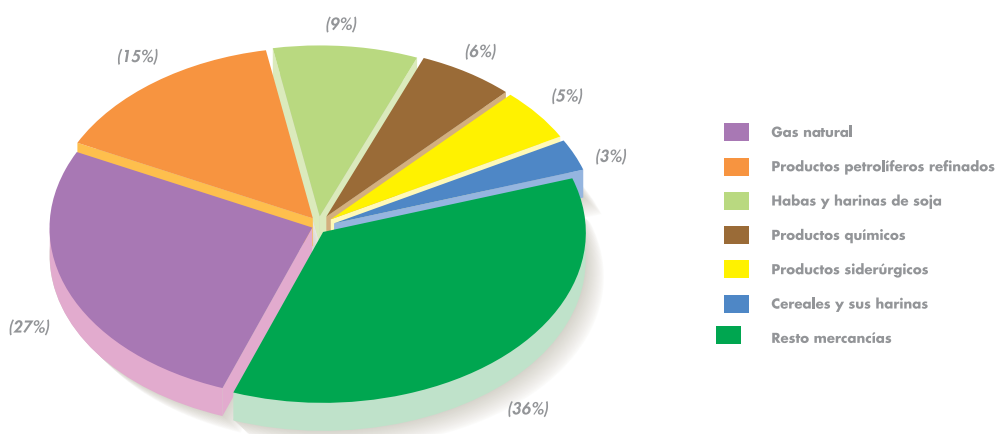
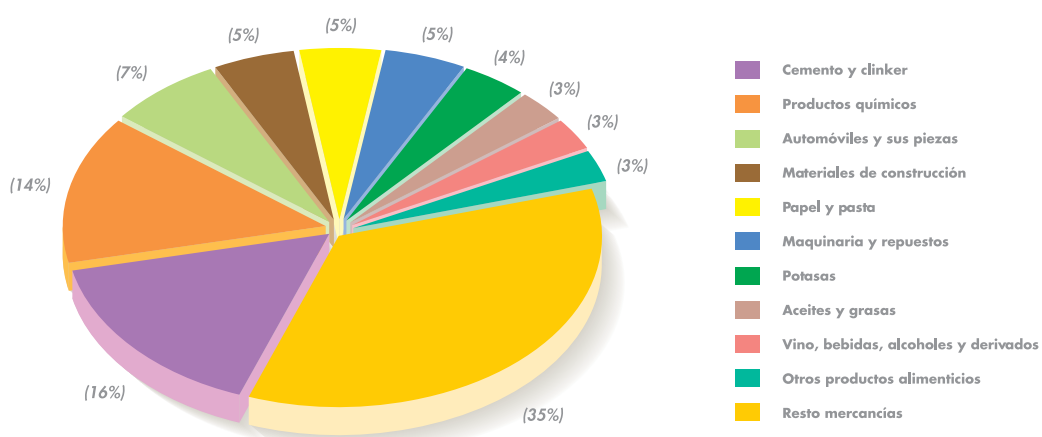


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y servicio A.P. de Barcelona (1930-1952)

Años	Clase		Servicio		Total
	Vapor	Vela	Guerra	Mercantes	
1930	4.100	1.091	58	5.133	5.191
1931	3.478	1.140	25	4.593	4.618
1932	3.531	1.303	3	4.831	4.834
1933	3.580	1.448	26	5.002	5.028
1934	3.400	1.578	5	4.973	4.978
1935	3.419	1.715		5.134	5.134
1936	1.460	734		2.194	2.194
1939	1.185	1.051		2.236	2.236
1940	1.315	1.355		2.670	2.670
1941	1.174	1.904		3.078	3.078
1942	1.315	1.731		3.046	3.046
1943	1.322	1.369		2.691	2.691
1944	1.382	1.262		2.644	2.644
1945	1.457	1.447		2.904	2.904
1946	1.697	1.815		3.512	3.512
1947	1.920	1.659	11	3.568	3.579
1948	2.184	1.514	11	3.687	3.698
1949	2.247	1.397	10	3.634	3.644
1950	2.293	1.510	11	3.792	3.803
1951	2.146	1.497	31	3.612	3.643
1952	2.515	1.430	39	3.906	3.945

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Barcelona (1898-2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1898	3.729	3.029.565	812	344	1920	4.040	3.828.040	948	496
1899	3.710	2.646.753	713	446	1921	3.989	3.263.433	818	559
1900	3.793	2.648.757	698	446	1922	4.250	3.744.822	881	558
1901	3.982	2.902.688	729	409	1923	4.129	3.618.820	876	612
1902	4.026	2.987.754	742	399	1924	4.529	4.574.286	1.010	588
1903	3.918	3.002.099	766	418	1925	4.841	4.611.863	953	542
1904	3.722	2.956.335	794	452	1926	4.768	4.776.252	1.002	568
1905	3.794	3.248.423	856	554	1927	4.960	5.069.292	1.022	586
1906	3.804	3.219.153	846	427	1928	5.293	5.736.788	1.084	616
1907	3.677	4.173.718	1.135	591	1929	5.501	7.033.421	1.279	679
1908	3.663	3.470.069	947	580	1930	5.191	6.887.279	1.327	698
1909	3.942	3.874.621	983	529	1931	4.618	6.829.329	1.479	747
1910	3.723	3.110.038	835	586	1932	4.834	7.006.159	1.449	726
1911	3.883	3.622.600	933	593	1933	5.028	7.531.309	1.498	602
1912	3.917	3.743.866	956	621	1934	4.978	6.958.706	1.398	593
1913	4.117	4.320.529	1.049	675	1935	5.134	7.122.344	1.387	662
1914	3.765	3.476.844	923	689	1936	2.194	3.018.627	1.376	642
1915	3.587	3.298.918	920	717	1939	2.236	2.642.002	1.182	636
1916	3.620	3.008.490	831	673	1940	2.670	2.255.146	845	768
1917	4.586	3.809.468	831	460	1941	3.078	1.832.154	595	637
1918	4.436	2.600.760	586	428	1942	3.046	1.767.671	580	613
1919	4.036	3.102.209	769	473	1943	2.691	1.910.419	710	806

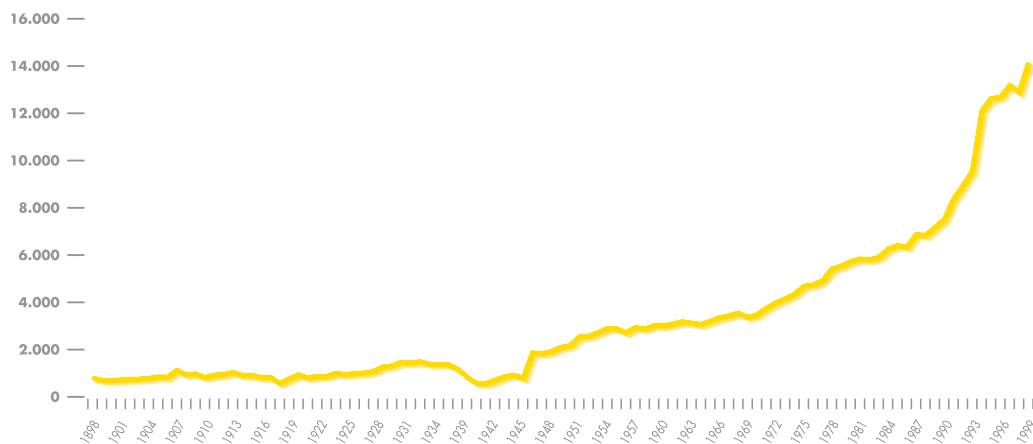
Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1946 el número de buques incluye los de guerra, pero no sus T.R.B.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Barcelona (1898-2000) (Continuación)

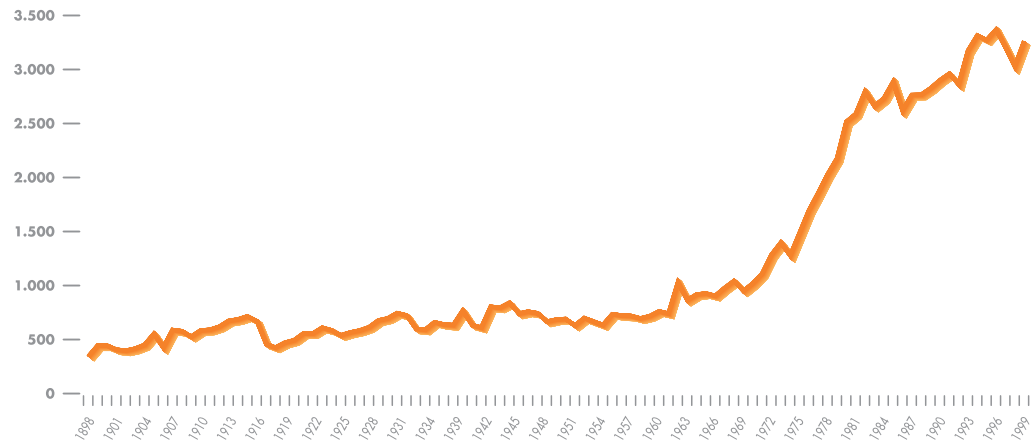
Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1944	2.644	2.292.310	867	797	1973	8.857	35.318.815	3.988	1.286
1945	2.904	2.712.446	934	842	1974	8.471	35.309.540	4.168	1.398
1946	3.512	2.813.189	801	742	1975	9.110	39.644.856	4.352	1.279
1947	3.568	6.684.661	1.874	761	1976	9.011	42.308.253	4.695	1.487
1948	3.687	6.777.670	1.838	746	1977	8.905	42.282.679	4.748	1.696
1949	3.634	7.007.548	1.928	668	1978	7.996	39.443.157	4.933	1.859
1950	3.792	7.979.516	2.104	687	1979	7.794	42.300.633	5.427	2.030
1951	3.612	7.869.528	2.179	693	1980	7.518	41.720.595	5.549	2.177
1952	3.906	9.949.895	2.547	632	1981	7.043	40.389.676	5.735	2.517
1953	4.121	10.632.834	2.580	701	1982	6.965	40.731.584	5.848	2.589
1954	4.489	12.259.648	2.731	669	1983	6.971	40.493.071	5.809	2.797
1955	4.530	13.151.943	2.903	637	1984	6.818	40.312.739	5.913	2.663
1956	4.820	13.943.523	2.893	737	1985	6.509	40.797.616	6.268	2.733
1957	4.834	13.179.008	2.726	725	1986	6.009	38.557.956	6.417	2.886
1958	5.037	14.846.740	2.948	721	1987	6.439	40.871.076	6.347	2.621
1959	4.869	14.064.350	2.889	698	1988	6.495	44.683.228	6.880	2.766
1960	5.159	15.589.654	3.022	719	1989	6.555	44.843.929	6.841	2.768
1961	5.700	17.179.138	3.014	763	1990	6.378	45.777.367	7.177	2.827
1962	5.932	18.353.100	3.094	743	1991	6.311	47.391.789	7.509	2.902
1963	6.308	20.139.474	3.193	1.029	1992	6.191	51.929.256	8.388	2.962
1964	6.539	20.493.717	3.134	866	1993	6.176	55.269.071	8.949	2.863
1965	7.295	22.470.761	3.080	919	1994	6.421	61.403.041	9.563	3.175
1966	7.491	24.045.211	3.210	929	1995	6.854	82.883.280	12.093	3.317
1967	7.677	25.808.758	3.362	907	1996	7.200	91.021.921	12.642	3.274
1968	7.621	26.260.069	3.446	980	1997	7.385	93.684.119	12.686	3.370
1969	7.932	28.202.822	3.556	1.044	1998	7.712	101.713.506	13.189	3.206
1970	8.496	28.693.801	3.377	951	1999	9.204	118.696.988	12.896	3.029
1971	9.143	31.833.059	3.482	1.021	2000	9.138	129.158.426	14.134	3.262
1972	9.235	34.799.947	3.768	1.111					

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
 Nota: Hasta 1946 el número de buques incluye los de guerra, pero no sus T.R.B.

Gráfico 10. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Barcelona (1898-2000)

Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 11. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Barcelona (1898-2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Barcelona (1898-2000)

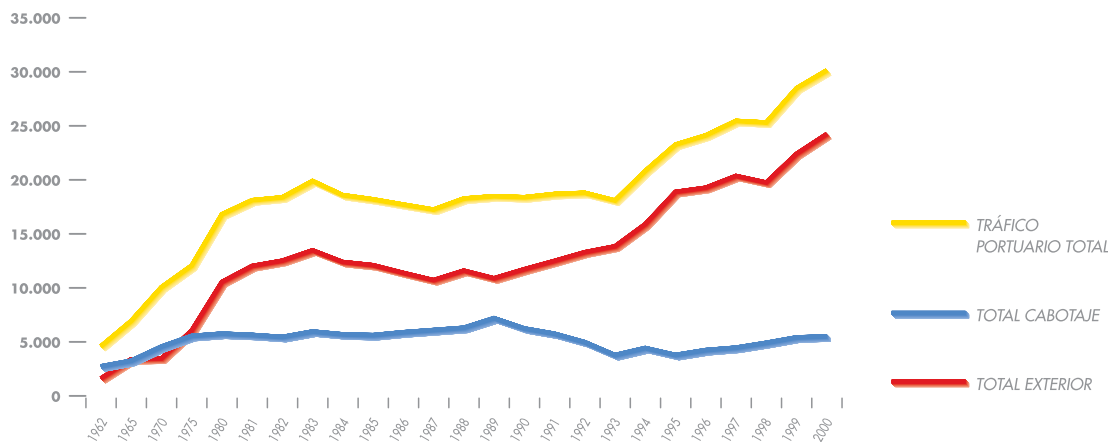
Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1898	53.309	1924	174.299	1952	258.415	1978	1.014.385
1899	48.831	1925	169.043	1953	308.080	1979	926.831
1900	44.192	1926	168.214	1954	254.000	1980	876.026
1901	45.012	1927	171.354	1955	316.015	1981	755.330
1902	45.111	1928	179.296	1956	311.736	1982	696.357
1903	46.008	1929	241.162	1957	315.688	1983	728.733
1904	47.136	1930	204.670	1958	346.789	1984	764.178
1905	47.696	1931	180.787	1959	369.252	1985	707.816
1906	45.377	1932	188.403	1960	336.603	1986	741.623
1907	56.673	1933	189.712	1961	432.064	1987	757.604
1908	52.445	1934	164.308	1962	421.352	1988	739.835
1909	61.074	1935	150.186	1963	475.457	1989	698.016
1910	63.503	1936	56.997	1964	435.897	1990	665.505
1911	79.354	1939	72.546	1965	440.664	1991	628.167
1912	79.106	1940	96.038	1966	478.988	1992	602.699
1913	90.323	1941	114.644	1967	442.148	1993	475.644
1914	76.808	1942	116.644	1968	518.154	1994	554.164
1915	87.902	1943	70.186	1969	563.765	1995	519.139
1916	65.847	1944	71.820	1970	607.494	1996	553.001
1917	44.454	1945	86.650	1971	611.227	1997	637.838
1918	62.998	1946	77.605	1972	712.609	1998	824.815
1919	86.974	1947	177.028	1973	793.716	1999	1.084.414
1920	103.689	1948	175.834	1974	803.782	2000	1.139.084
1921	94.239	1949	170.206	1975	828.347		
1922	105.874	1950	235.945	1976	886.146		
1923	131.488	1951	247.344	1977	957.664		

Fuente: PUERTO DE BARCELONA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Barcelona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	4.619	6.964	10.087	12.085	16.839	18.145	18.411	19.926	18.618	18.229	17.745	17.277	18.301
Total cabotaje (I)	2.767	3.284	4.590	5.582	5.795	5.678	5.486	5.992	5.730	5.657	5.925	6.129	6.338
Total exterior (I)	1.641	3.422	3.494	6.069	10.569	12.053	12.545	13.505	12.424	12.129	11.417	10.745	11.625
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	18.519	18.421	18.723	18.830	18.119	20.856	23.293	24.148	25.489	25.339	28.509	30.160	
Total cabotaje (I)	7.229	6.276	5.789	5.009	3.811	4.464	3.820	4.274	4.497	4.945	5.445	5.541	
Total exterior (I)	10.915	11.753	12.524	13.329	13.872	15.925	18.912	19.298	20.390	19.780	22.432	24.264	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

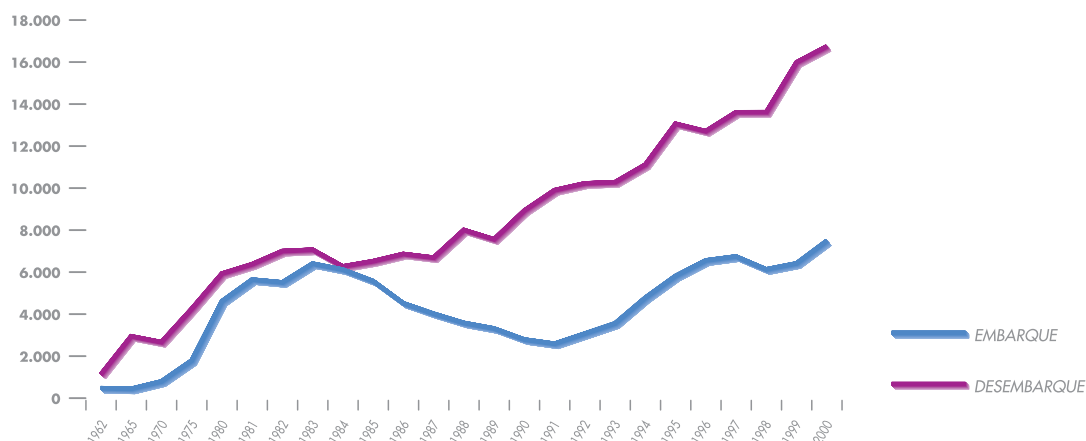


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Barcelona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	493	460	811	1.804	4.626	5.661	5.527	6.422	6.137	5.592	4.536	4.039	3.600
Desembarque	1.147	2.962	2.683	4.265	5.944	6.392	7.018	7.083	6.288	6.537	6.881	6.706	8.024
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	3.335	2.809	2.607	3.089	3.575	4.796	5.832	6.573	6.762	6.148	6.431	7.503	
Desembarque	7.579	8.945	9.917	10.241	10.296	11.130	13.080	12.725	13.628	13.632	16.001	16.761	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



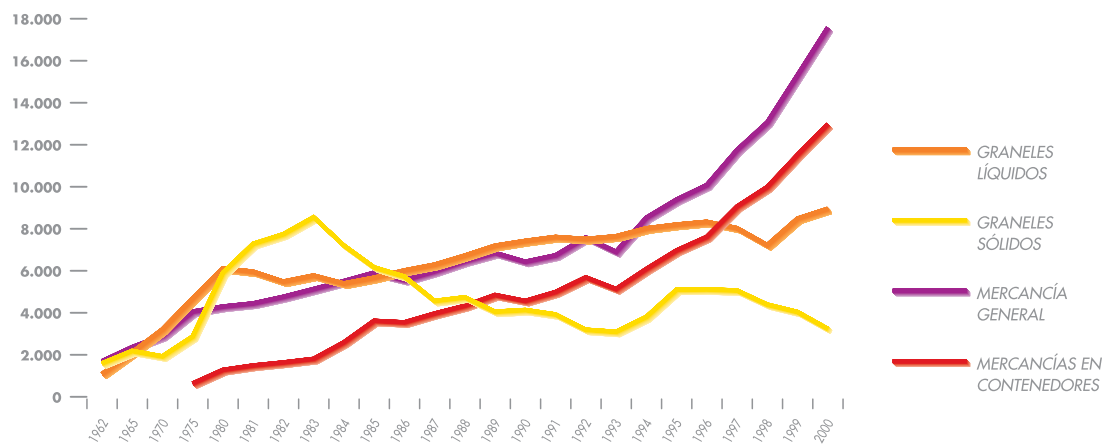
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Barcelona (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	1.097	2.130	3.224	4.697	6.135	5.973	5.501	5.790	5.411	5.685	6.031	6.307	6.739
Graneles sólidos	1.604	2.198	1.940	2.883	5.918	7.297	7.755	8.562	7.219	6.178	5.740	4.578	4.752
Mercancía general	1.707	2.379	2.920	4.072	4.312	4.460	4.775	5.145	5.524	5.923	5.571	5.988	6.472
Mercancías en contenedores				645	1.294	1.505	1.649	1.820	2.605	3.632	3.558	3.978	4.345

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	7.210	7.438	7.626	7.528	7.658	8.035	8.215	8.347	8.045	7.238	8.500	8.966
Graneles sólidos	4.068	4.148	3.937	3.209	3.108	3.816	5.115	5.130	5.077	4.407	4.054	3.254
Mercancía general	6.865	6.444	6.749	7.601	6.915	8.538	9.401	10.094	11.765	13.080	15.324	17.585
Mercancías en contenedores	4.862	4.577	5.001	5.701	5.144	6.097	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

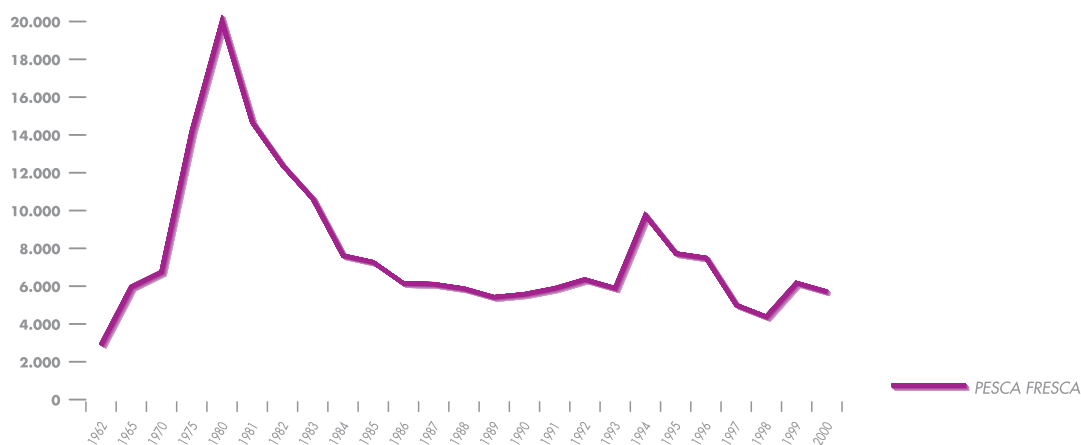


Fuente: Tabla 3.

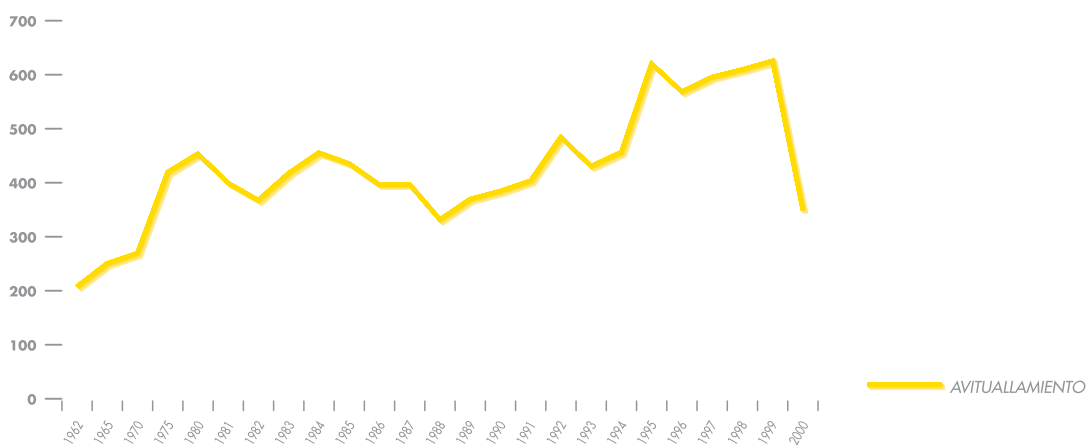
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Barcelona (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	2.902	5.970	6.761	14.190	19.998	14.668	12.404	10.634	7.635	7.284	6.165	6.123	5.886
Avituallamiento	208	251	270	420	454	400	368	418	456	436	397	397	332
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	5.432	5.588	5.896	6.366	5.907	9.751	7.746	7.509	5.019	4.396	6.183	5.726	
Avituallamiento	370	385	404	485	431	457	621	569	596	610	626	350	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

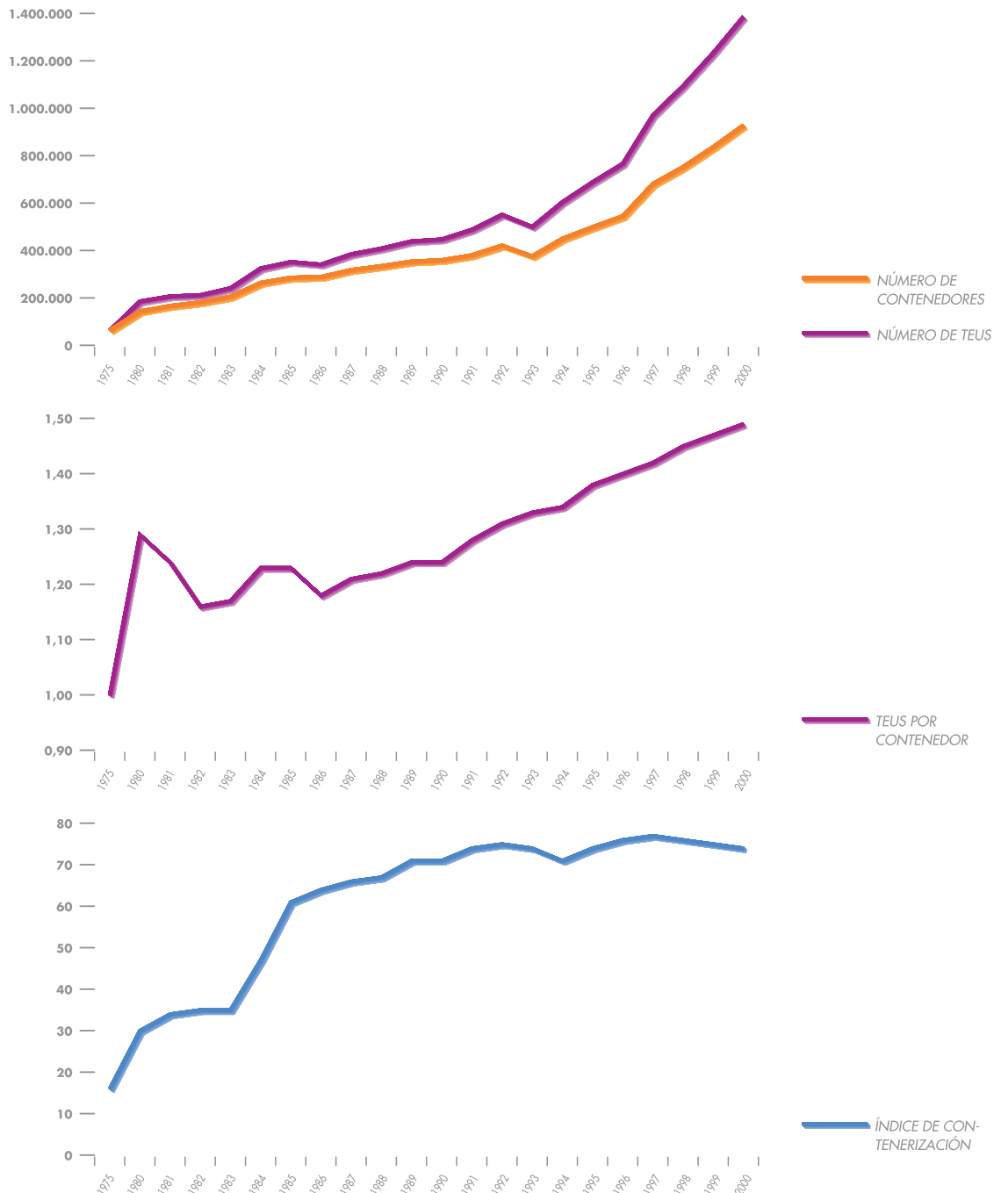


Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Barcelona (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	63.921	144.887	167.568	182.962	206.695	265.019	286.688	289.812	319.142	335.378	354.937
Nº de TEUS	63.921	186.470	207.748	212.701	242.113	325.592	352.799	341.870	385.318	409.542	439.969
TEUS por contenedor	1,00	1,29	1,24	1,16	1,17	1,23	1,23	1,18	1,21	1,22	1,24
Índice de contenerización	16	30	34	35	35	47	61	64	66	67	71
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	360.436	381.519	422.413	377.226	451.271	500.027	546.209	682.292	753.723	838.004	929.604
Nº de TEUS	447.920	488.917	552.309	501.146	605.356	689.324	767.236	971.921	1.095.113	1.234.987	1.387.570
TEUS por contenedor	1,24	1,28	1,31	1,33	1,34	1,38	1,40	1,42	1,45	1,47	1,49
Índice de contenerización	71	74	75	74	71	74	76	77	76	75	74

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



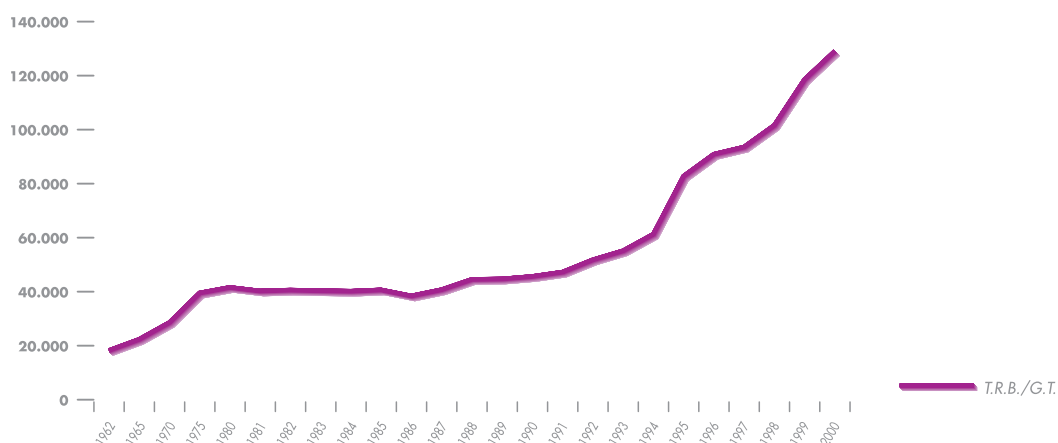
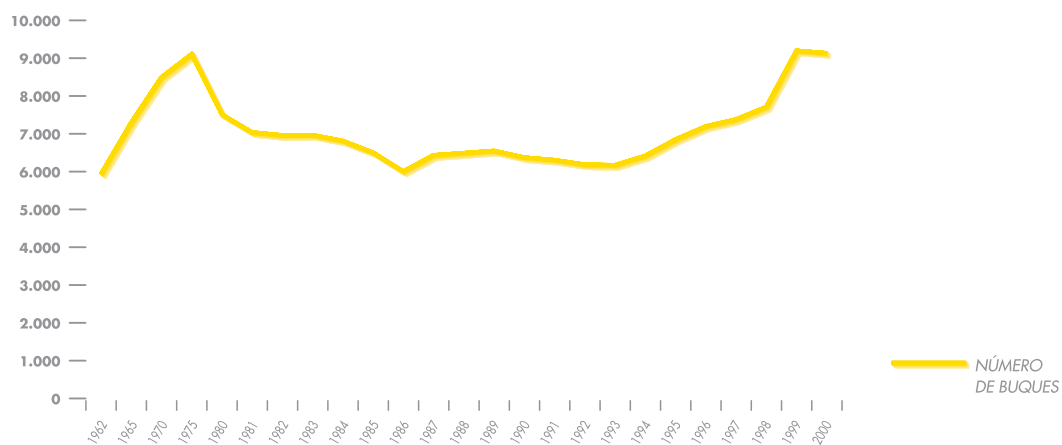
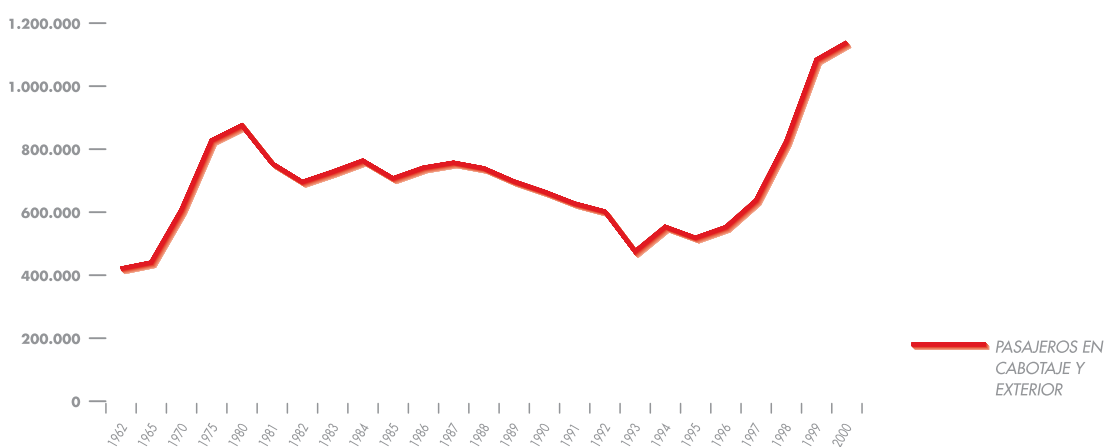
Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. Barcelona (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	421.352	440.664	607.494	828.347	876.026	755.330	696.357	728.733	764.178	707.816	741.623	757.604	739.835
Número de buques	5.932	7.295	8.496	9.110	7.518	7.043	6.965	6.971	6.818	6.509	6.009	6.439	6.495
T.R.B./G.T. (miles)	18.353	22.471	28.694	39.645	41.721	40.390	40.732	40.493	40.313	40.798	38.558	40.871	44.683

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	698.016	665.505	628.167	602.699	475.644	554.164	519.139	553.001	637.838	824.815	1.084.414	1.139.084
Número de buques	6.555	6.378	6.311	6.191	6.176	6.421	6.854	7.200	7.385	7.712	9.204	9.138
T.R.B./G.T. (miles)	44.844	45.777	47.392	51.929	55.269	61.403	82.883	91.022	93.684	101.714	118.697	129.158

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



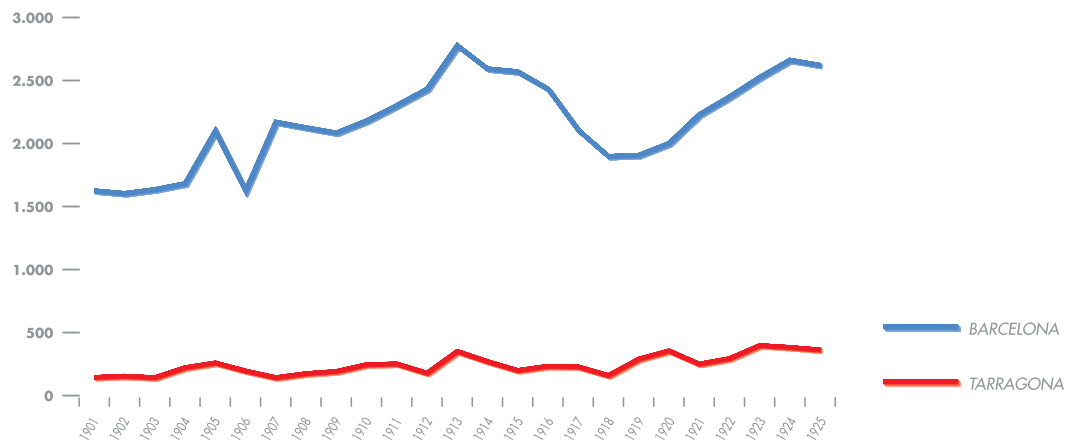
Fuente: Tabla 6.

6.3. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA

Resumen 6. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Cataluña (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Tarragona	146	156	144	223	261	197	144	176	193	247	253	180	352
Barcelona	1.627	1.606	1.637	1.684	2.101	1.626	2.172	2.128	2.086	2.182	2.304	2.434	2.779
Total	1.773	1.762	1.781	1.907	2.362	1.823	2.315	2.304	2.279	2.429	2.557	2.614	3.131

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Tarragona	272	201	235	230	161	291	357	252	295	399	384	364	10%
Barcelona	2.595	2.572	2.435	2.108	1.900	1.909	2.003	2.231	2.372	2.527	2.664	2.623	90%
Total	2.867	2.773	2.671	2.337	2.061	2.200	2.360	2.483	2.668	2.926	3.048	2.987	100%



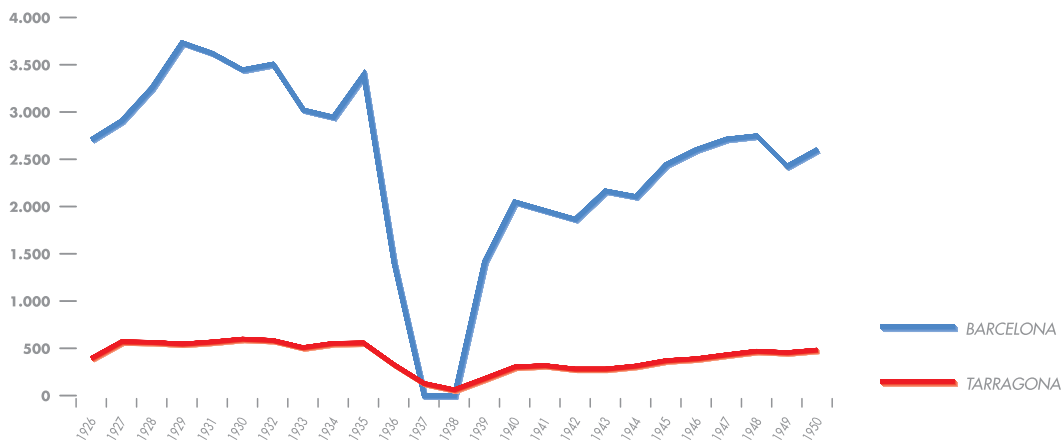
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

6.3. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA (Continuación)

Resumen 6. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Cataluña (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Tarragona	395	571	566	548	570	600	586	510	555	559	331	131	63
Barcelona	2.710	2.909	3.259	3.736	3.624	3.449	3.509	3.025	2.949	3.396	1.409	0	0
Total	3.105	3.480	3.825	4.285	4.194	4.049	4.095	3.535	3.505	3.955	1.740	131	63

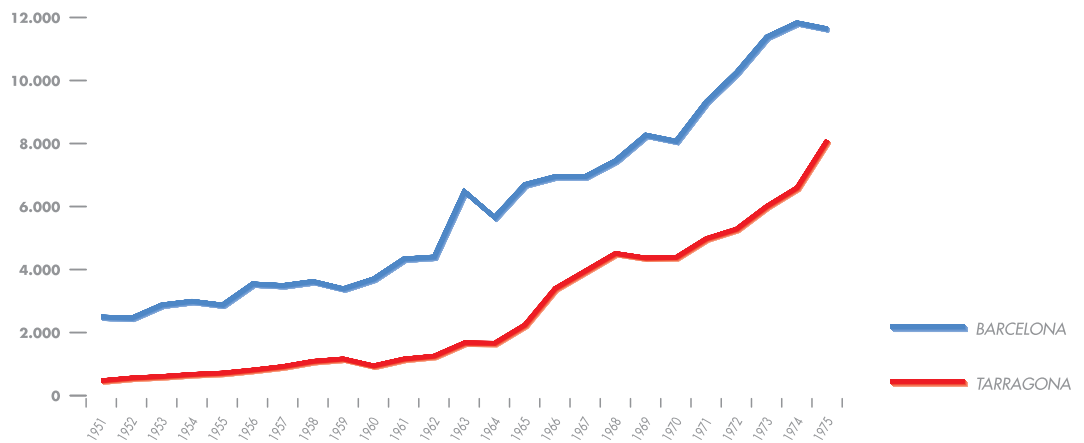
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Tarragona	182	305	320	283	283	315	372	392	434	472	457	484	14%
Barcelona	1.421	2.052	1.960	1.868	2.168	2.108	2.446	2.605	2.716	2.751	2.428	2.605	86%
Total	1.604	2.357	2.280	2.151	2.451	2.423	2.818	2.997	3.150	3.223	2.885	3.089	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

6.3. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA (Continuación)

Resumen 6. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Cataluña (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Tarragona	480	566	614	680	722	818	928	1.095	1.172	951	1.168	1.260	1.679
Barcelona	2.504	2.469	2.888	3.003	2.884	3.554	3.503	3.631	3.401	3.712	4.347	4.408	6.489
Total	2.984	3.035	3.502	3.683	3.606	4.372	4.431	4.727	4.573	4.662	5.516	5.668	8.168
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Tarragona	1.669	2.247	3.403	3.960	4.520	4.374	4.391	4.988	5.291	6.014	6.601	8.109	31%
Barcelona	5.665	6.707	6.960	6.962	7.466	8.278	8.084	9.335	10.264	11.392	11.842	11.651	69%
Total	7.334	8.954	10.364	10.922	11.986	12.652	12.475	14.323	15.555	17.405	18.443	19.760	100%



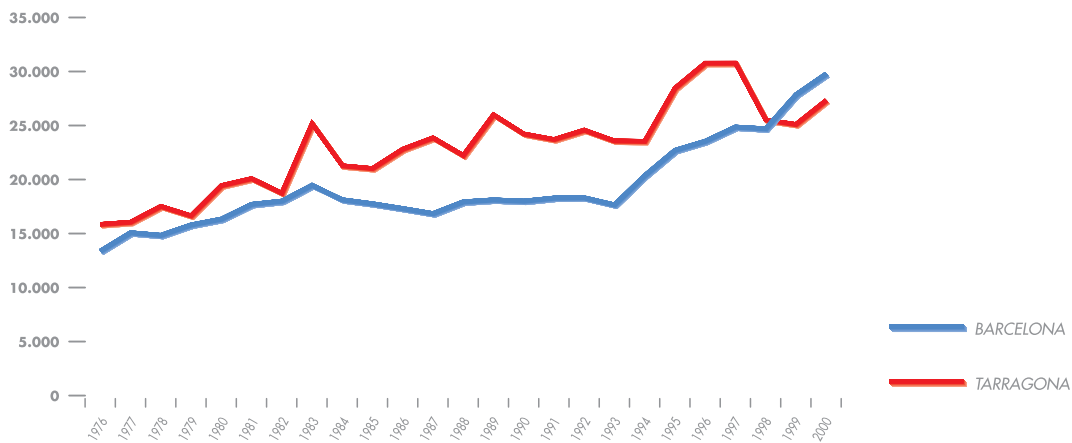
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

6.3. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA (Continuación)

Resumen 6. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Cataluña (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

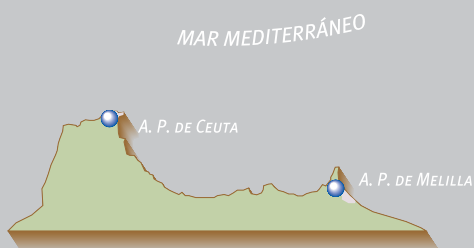
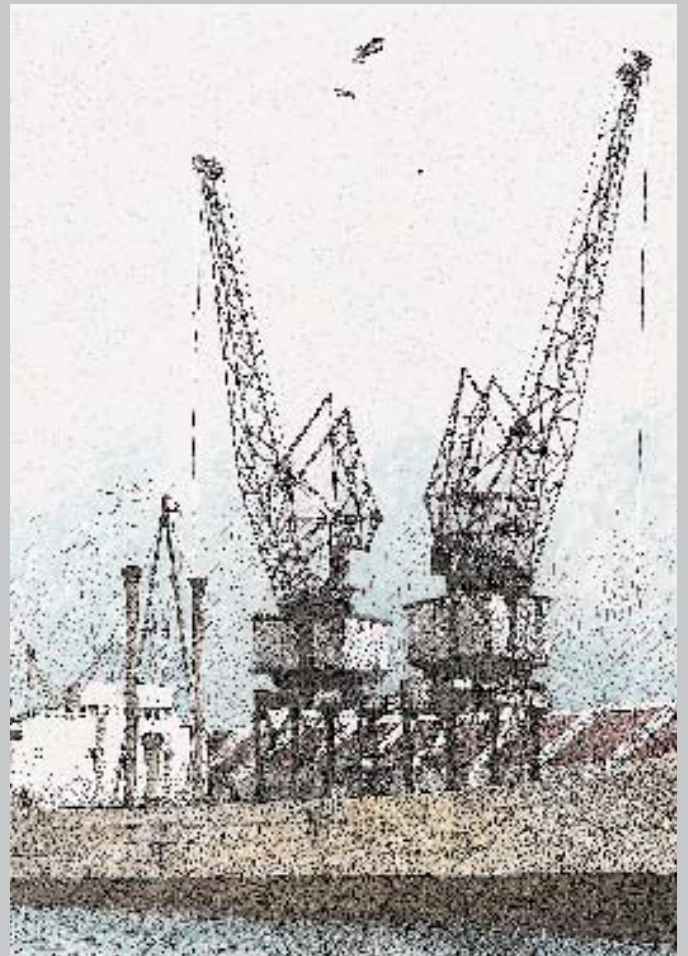
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tarragona	15.871	16.073	17.540	16.665	19.458	20.109	18.764	25.181	21.297	21.040	22.829	23.882	22.247
Barcelona	13.399	15.104	14.864	15.825	16.364	17.731	18.031	19.497	18.154	17.786	17.342	16.874	17.963
Total	29.269	31.177	32.403	32.491	35.823	37.840	36.795	44.678	39.451	38.826	40.171	40.756	40.210

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Tarragona	26.015	24.244	23.727	24.598	23.594	23.561	28.476	30.792	30.795	25.542	25.120	27.343	54%
Barcelona	18.144	18.030	18.313	18.338	17.682	20.390	22.732	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805	46%
Total	44.159	42.274	42.040	42.936	41.277	43.951	51.207	54.363	55.682	50.267	52.997	57.147	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Norte de África



A.P. de Ceuta
A.P. de Melilla



Puerto de Ceuta.



7.1. Autoridad Portuaria de Ceuta

“... Su posición en Marruecos, y el hecho de ser frecuentado por el turismo internacional y por buques de todas las nacionalidades, aconseja como fin superior, que el puerto de Ceuta sea digno exponente del prestigio español”.¹

7.1.1. HISTORIA DEL PUERTO DE CEUTA

Los asentamientos ubicados en la costa del Norte de África en las proximidades del Estrecho, representan un espacio donde confluyen dos mares que aproximan dos continentes. La ciudad de Ceuta se ha visto influenciada durante siglos por esta estratégica situación, en la que el puerto es un elemento clave.²

Las aportaciones de aquellos pueblos que comerciaban desde antiguo, tratando de descubrir nuevos territorios, establecieron relaciones mercantiles, utilizando el recinto portuario como núcleo desde el que hacer escala, para continuar las rutas y proseguir la navegación.

La referencia geográfica de los siete cerros visualizada desde el horizonte, supondría para los navegantes fenicios, púnicos y griegos la señal que marcaba el “fin del Mediterráneo”. Los fenicios en sus viajes buscaban Gadir, punto de arribada donde se cargaban y descargaban mercancías muy apreciadas, aunque sería la llegada de los griegos quienes le dieron una denominación a este paso estratégico del Estrecho de Gibraltar, –Eptadelfos–, en recuerdo de los siete montes visibles desde el mar cuando se avanza hacia el Estrecho.³

Márquez de Prado en sus escritos reconoce que Avila y Calpe fueron los nombres de las famosas columnas de Hércules, y se dice que estuvo situada en el pináculo del monte Hacho en Ceuta, y en el monte de Gibraltar en el sitio que ocupa la del vigía. Definía a Ceuta como plaza marítima de primer orden, emplazada en el Istmo que forma el cabo o promontorio llamado en la antigüedad “Avila” hoy Almina. Es el extremo oriental meridional que da principio al Fretto Hercúleo, ahora Estrecho de Gibraltar, frente al monte llamado antiguamente “Calpe”, al que se conoce actualmente por monte y plaza de Gibraltar.⁴

En tiempos romanos la singularidad ya comentada de las siete colinas, calificaría este peculiar territorio como Septem Frates, de donde deriva el nombre de Septa o Ceuta. En la época del Imperio la ciudad fue capital de la Mauritania Tingitana y tras la desintegración del mundo clásico, pasaría por periodos sucesivos de dominación bizantina, visigoda y árabe. Quizás uno de los hechos que más marcaría al desarrollo de Ceuta en aquellos años, sería el levantamiento beréber contra los árabes, que asoló la ciudad dejándola despoblada, hasta que se recupera de nuevo alcanzando gran esplendor.⁵

A partir de aquí, el asentamiento adquiere un gran relieve, como punto comercial en el que productos tan apreciados como el oro, el marfil y los esclavos africanos se convierten en los elementos

¹ J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo I, 1860-1941, p. 56. Estas palabras están pronunciadas a finales de la década de los años treinta del siglo XX.

² El conocimiento de la ciudad puede hacerse a través de multitud de publicaciones que aclaran ese pasado histórico, en el que el puerto ha jugado una baza principal. Entre ellas ver A. Baeza Herrazti, *Ceuta 1900*, Caja de Ahorros de Ceuta, 1989. También hay noticias interesantes en M. Tello Amondareyn, *Ceuta Llave Principal del Estrecho*, 1896, reproducción Editorial Algazara, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994.

³ Una acertada recopilación de los acontecimientos que han jalonado las principales etapas de la historia de Ceuta puede verse en C. Posac Mon, *Aproximación a la historia de Ceuta*, Actas I Congreso Internacional Estrecho de Gibraltar, UNED, 1988, pp. 3-37. Otros autores que han tratado el tema son J. Mascareñas, *Historia de la Ciudad de Ceuta*, Lisboa, 1918. M. Criado Hoyo y M. L. Ortega, *Apuntes para la Historia de Ceuta*, Madrid-Ceuta, 1925. Es muy completa la obra publicada recientemente de J. Márquez de Prado, *Recuerdos de África, Historia de Ceuta*, Valencia, Librerías “París-Valencia S. L.” 1859, reproducción Facsímil Madrid, 2000.

⁴ J. Márquez de Prado, *Recuerdos de Africa...*, op. cit., p. 1.

⁵ Un resumen de las principales noticias relativas a estos siglos puede verse en C. Posac Mon, “Aproximación a la historia de Ceuta”, op. cit., pp. 12-20.

más exportados, acompañados de otras manufacturas casi desconocidas en Europa, como el papel de trapos, soporte barato de la escritura, que se impondrá rotundamente con la aparición de la imprenta.

Uno de los personajes más ilustres y oriundo de la ciudad ceutí sería Idrisi, de gran prestigio como geógrafo del siglo XII, consejero del Rey normando de Sicilia, Roger II, a cuyo mérito se debe una extensa obra, que deja al descubierto las favorables condiciones naturales del puerto de su ciudad natal, protegido de cualquier viento.⁶

En el siglo XII los almohades abrieron las puertas comerciales a otros enclaves europeos como Génova y Pisa, a través de sendos tratados de paz, de tal modo que, en el siglo XIII, Ceuta se erigiría en uno de los ámbitos más codiciados en aquel momento por genoveses, portugueses, castellanos y aragoneses.⁷ Una fecha de gran interés sería 1415, pues es cuando el rey de Portugal João I incorpora la disputada plaza de Ceuta al mundo cristiano.⁸

La proyección ciudadana y marítima se deja vislumbrar en el auge que toma la localidad al ser transformada en base naval, desde la que se emprenderán muchas de las exploraciones portuguesas, como las de Bartolomé Días en busca de una ruta oriental hacia las Indias. En otro orden, debe señalarse la importancia que adquiere su moneda, pues “el ceutí” gozaría de gran difusión, siendo utilizada por los primeros navegantes para el comercio del Nuevo Mundo, incluido el propio Cristóbal Colón.⁹

El Tratado de Tordesillas al que se llega en 1494, terció en la rivalidad ibérica por los mundos ultramarinos y el Magreb; con la mediación del papa español Alejandro VI se repartieron dos zonas de influencia africana, asignándose a los portugueses el reino de Fez –desde Ceuta hacia el Oeste–, mientras que quedaba bajo control español el reino de Tremecén, muy próximo a la ciudad. Todas estas noticias van dejando al descubierto la historia de Ceuta, señalando su condición de ser plaza de gran relieve militar.

La influencia española se dejará sentir en el momento en el que las ciudades portuguesas del litoral magrebí pasan a ser gobernadas por Felipe II, cuando asume en 1580 la Corona de Portugal, de tal modo que en 1640 Portugal se separa de España y Ceuta va a permanecer fiel a su soberano Felipe III, –Felipe IV para los españoles–, situación que se consolidará definitivamente por el Tratado de Lisboa de 1688.¹⁰

El interés defensivo de la ciudad obligaría a su fortificación, y a menudo las obras llevadas a efecto se ceñían a este capítulo. En el siglo XVII se refieren como espacios donde se desarrolla la actividad marítima, los antiguos puertos o refugios naturales del Salchal, Ribera Sur y Cisternas, y debe mencionarse que hasta 1670, el único puerto artificial de Ceuta fue el del foso marítimo o Albarcar. De este tiempo data la construcción de una dársena en el foso Almina, si bien, todo su “entramado marítimo” se vería marcado por las luchas con los pueblos vecinos, por lo que acabará abandonándose el Albarcar, utilizándose sólo el foso de Almina, las atarazanas y el arsenal de San Amaro.¹¹

El comercio de esta zona se enmarcaba en dos actividades muy concretas: el arranque del coral y la pesca. Su abundancia permitiría, al igual que en otros puntos del mediterráneo, desarrollar una industria de salazones con fuerte demanda en Valencia y Cataluña.

⁶ La relación de trabajos para los primeros siglos puede verse en T. Vargas-Machuca García, *Estudios históricos sobre Ceuta (siglos V al XI)*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1974.

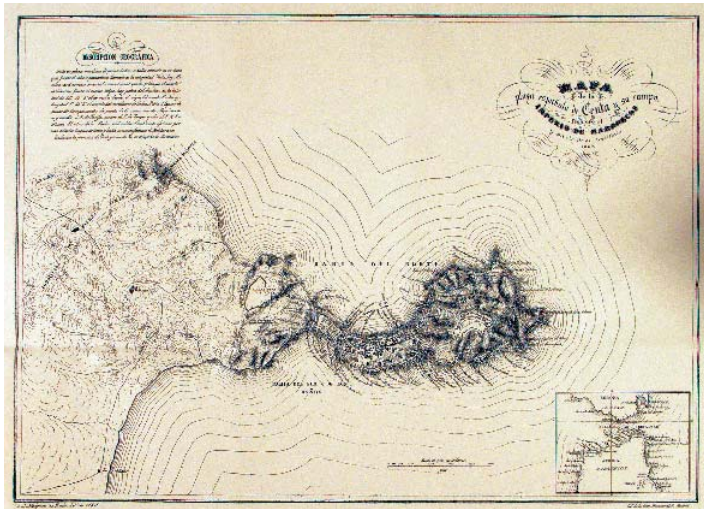
⁷ Un estudio monográfico acerca de la historia de Ceuta en el siglo XIII es C. Mosquera Merino, *La señoría de Ceuta en el siglo XIII: (historia política y económica)*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994.

⁸ J. Márquez de Prado, *Recuerdos de África...*, op. cit., capítulo III, “Causas que impulsaron a la Majestad del Sr. D. Juan I de este nombre y X de los Reyes de Portugal a pensar y disponer los medios para conquistar la fuerte plaza de Ceuta”, pp. 15-34.

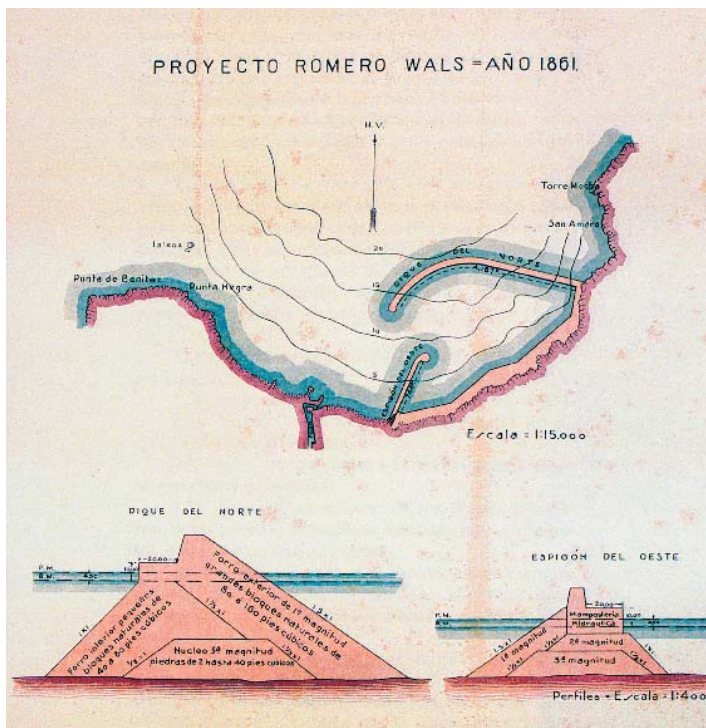
⁹ Ver C. Gonzalbes Gravioto, *Ceuta en los portulanos medievales: siglos XIII, XIV y XV*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1997.

¹⁰ J. Márquez de Prado, *Recuerdos de África...*, op. cit., capítulo VI, “Dominación Española”, pp. 121-223.

¹¹ Datos recogidos por A.P.C., “Autoridad Portuaria de Ceuta. Apuntes sobre su historia”, 2001, p.1. Este período histórico de gran interés en aspectos militares puede verse en J. Montes Ramos, *El sitio de Ceuta 1694/1727: (el ejército de Carlos II y Felipe V)*, Madrid, Aguilar, D.L., 1999. Y en lo concerniente a la historia general, en estudios no citados hasta ahora, son ilustrativos la edición de un manuscrito original del siglo XVIII de A. Correa de Franca, *Historia de la mui noble y fidelísima ciudad de Ceuta*, edición de C. Camino y D. Morillo, Ceuta, Ciudad Autónoma de Ceuta, D.L., 1999. Y A. Carmona Portillo, *Historia de una ciudad fronteriza: Ceuta en la Edad Moderna*, Málaga, Sarriá D.L., 1997.



Mapa de la Plaza española de Ceuta y su campo, delineado por D. J. Marqués de Prado en 1848, figurando como fecha 1859. *Historia de Ceuta.*



Proyecto de Romero Wals fechado en 1861, directrices que marcarían la evolución del Puerto de Ceuta a fines del siglo XIX. Autoridad Portuaria de Ceuta.

La trayectoria de crecimiento del puerto de Ceuta, siempre se ha visto salpicada de su propia evolución como ciudad en litigio con Marruecos, de hecho, hasta 1726, las instalaciones marítimas debieron replegarse hacia Levante, para sustraerse de la acción de la artillería del ejército marroquí; por lo que el puerto del Albaricón fue abandonado, y el foso seco de la Almina se convirtió en el principal del lugar; complementándose con las pequeñas enseadas y muelles de San Amaro y Cisternas en la costa Norte y Sachal, Sardina y Rivera en el sur, que funcionaban como auxiliares y alternativos al primero, ampliándose sus muelles y ofreciendo sus servicios con almacenes, fraguas, taller de calafates, oficinas del interventor, cantina y cuerpo de guardia de los soldados marinos de la Compañía de Mar, encargados del mantenimiento de los barcos y del control y seguridad del puerto y de su tráfico marítimo.¹²

El relevante papel que jugó en el siglo XIX, hizo que sus modestas instalaciones permanecieran durante toda la centuria bajo administración militar. Hasta 1860 no se había pensado hacer de Ceuta un puerto de relieve, pero la guerra del sesenta puso de manifiesto la necesidad de disponer de un abrigo para la escuadra de guerra. Por ello, la R. O. de 23 de noviembre de 1860 dispondría que el teniente coronel de ingenieros redactara un "Proyecto de las obras necesarias para la mejora y abrigo del puerto de Ceuta", planteamiento que atendía al interés militar, aunque... "..., pudiera servir de refugio para el

comercio de tránsito que alcanzaría importancia si llegaba a abrirse el Canal de Suez".¹³

El último cuarto del siglo XIX seguiría viéndose afectado por la ya mencionada función de defensa de los intereses nacionales y las obras que se proyectan tienen en este objetivo su razón de ser. La comisión

¹² A.P.C., "Autoridad Portuaria de Ceuta. Apuntes sobre su historia", op. cit., p.2.

¹³ Recopilación de datos enviados J.O.P.C., "Datos históricos del Puerto de Ceuta", Tomo I, (1860-1941), s/p. Referencias originales J.O.P.C., *Memoria*, Imprenta Moderna, 1942, Capítulo II, "Evolución del Puerto de Ceuta".

de jefes militares redactaría las premisas básicas, considerando que el puerto habría de albergar al menos cuatro acorazados y de ocho a doce cruceros. Romero Walls trazaría las líneas a seguir, desarrollándose los trabajos con gran lentitud, pues fue un proceso que se inicia en 1884 y no culminará hasta 1897, fecha en la que la Junta Consultiva de Guerra, a la vista de la insuficiencia del proyecto, designó una Comisión para adecuarlo a “una concepción más amplia”.¹⁴

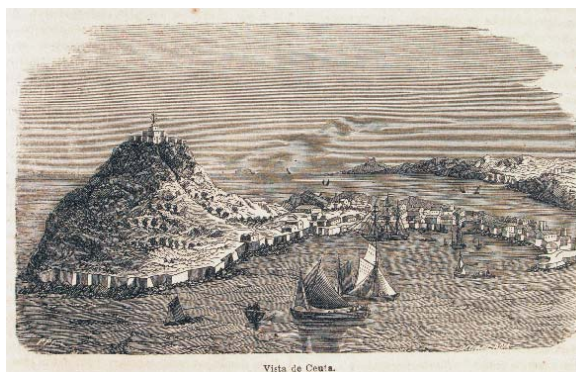
Una valoración acerca de la política internacional a mediados del siglo XIX, deja al descubierto los rasgos de Ceuta como enclave portuario singular:

“Situada la ciudad en el extremo (sic) norte del continente Africano, abocada sobre el Estrecho de Gibraltar, formando una grande ensenada, y ligada por la naturaleza al imperio de Marruecos, no debe dudarse un momento del interés con que la poseerían cualquiera de las naciones potentes y dominadoras de los mares. Dos son las que especialmente tienen su mirada fija sobre la antigua población de la fabulosa Calpe; la Inglaterra y la Mauritania, hoy imperio de Marruecos”.¹⁵

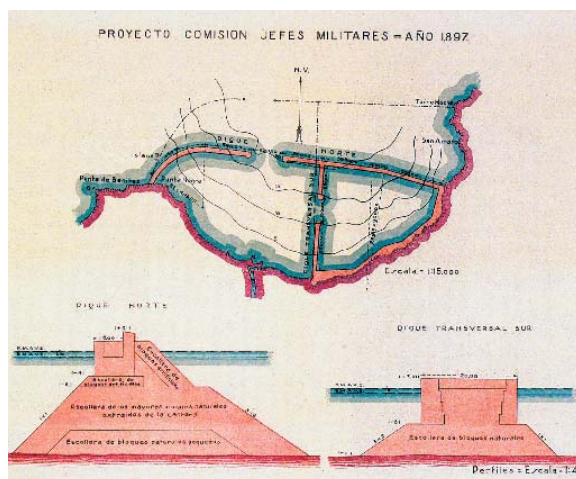
Los comienzos del siglo XX fueron favorables y estuvieron marcados por la visita de S. M. Alfonso XIII, al que se le entregaría un manuscrito en el que se pedía la inmediata construcción del puerto y que el Estado sufragara los gastos con la intervención del Ayuntamiento, para lo cual se solicitaba que los impuestos que se estimaran convenientes de cobrar, hicieran de este enclave un recinto competitivo.¹⁶

La R. O. de 20 de septiembre de 1904 atendería la petición de constitución de la Junta de Obras del Puerto, abordando el proceso de remodelación siendo el primer director el ingeniero D. José E. Rosende Martínez, quien posteriormente sería también alcalde de Ceuta. El primer proyecto se presentaría en 1906, bajo el título de “*Proyecto de obras indispensables para asegurar el fondeadero de la rada*”, el cual recogía y perfeccionaba la orientación marcada por el Sr. Martínez y Ruiz de Azúa en 1904; sería aprobado en 1907, con un presupuesto elevado para la época, al ascender a 17.838.817 pesetas, si bien, sus inicios no comenzaron hasta 1909.¹⁷

La conciencia de que eran necesarias unas infraestructuras portuarias no era nueva, pues ya con la guerra de África de 1860, se pondrían de manifiesto las carencias existentes “de tipo militar y defensivo”. La constitución de la Junta relanzaría la idea de construir un puerto, que cada vez más ha de hacer



Grabado antiguo de la plaza de Ceuta. *Crónica General de España*. Rubio, Grillo y Vitturi. Madrid. 1869.



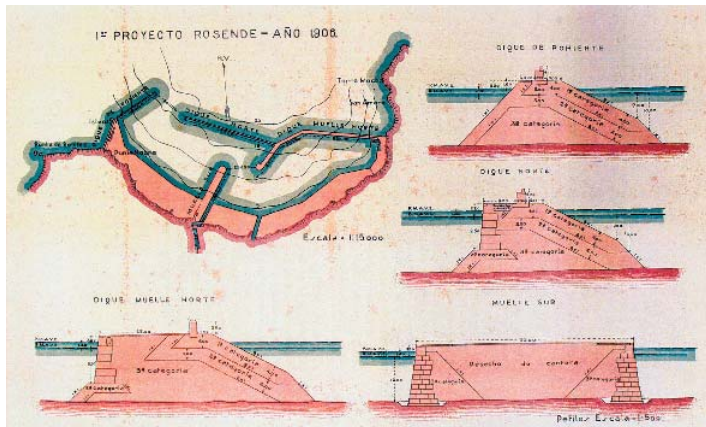
Proyecto diseñado por la Comisión de Jefes Militares, que en 1897 perfilan la orientación del Puerto de Ceuta, donde priman los intereses castrenses. Autoridad Portuaria de Ceuta.

¹⁴ J. García Cosío, *Puerto de Ceuta. Su Ayer, 1920-1945*, Junta del Puerto de Ceuta, 1988, s/p.

¹⁵ J. Márquez de Prado, *Recuerdos de Africa...*, op. cit., p. 225.

¹⁶ J. García Cosío, *Puerto de Ceuta. Su Ayer, 1920-1945*, op. cit., s/p.

¹⁷ Ver planos y croquis de estos primeros proyectos en J.O.P.C., *Memoria...*, mem. cit., 1942, capítulo II: “Evolución del Puerto de Ceuta”, s/p.



Proyecto redactado en 1906 por D. José Rosende, buscando llevar a cabo las obras que necesita el Puerto de Ceuta para asegurar el fondeadero de la rada. Autoridad Portuaria de Ceuta.



Inauguración del muelle de Alfonso XIII en el Puerto de Ceuta en mayo de 1928. Autoridad Portuaria de Ceuta.

frente a un tráfico de cabotaje con la Península, por ello y teniendo en cuenta esa realidad, se justifican las diversas variaciones que se proyectan, como la del ingeniero Bielza en 1924 y Rosende en 1928. En estos años se construyeron muelles, almacenes y servicios, lo que provocó el aumento del tráfico de mercancías, sobre todo en el avituallamiento a buques, debido a la instalación de almacenes de combustibles, inaugurándose en 1928 un nuevo muelle.

Las dificultades políticas del momento retrasarían algunas de las obras previstas, pues el propio presupuesto no sería aprobado hasta 1932, a pesar de que habían sido concebidas un lustro antes, superaba los 52 millones de pesetas, y acabaron añadiéndole otros 5 millones más en 1938. La recepción única y definitiva tuvo lugar en febrero de 1942.

La finalización de la Guerra Europea y el crecimiento de la economía marroquí redundarían en beneficios para la economía de la ciudad y, en el caso concreto del puerto, en un aumento sustancial del suministro de

agua a buques, que a partir de los años cuarenta y cincuenta se realizaría sin limitaciones. Por otra parte, tendría lugar una masiva entrada de mercancías destinadas a la zona de los Protectorados Francés y Español.

La relación de obras principales que se llevan a efecto desde 1861 hasta la conclusión de la Guerra Civil, dejará traslucir los capítulos más importantes que se destinaron al proceso de transformación del puerto, en el que cada uno de los proyectos enunciados tuvieron unas partidas presupuestarias muy altas, todas ellas justificadas por la consideración que suscitaba en las autoridades competentes. Trasladamos estas valoraciones por su interés:

“El cometido del puerto de Ceuta en el porvenir, puede sin optimismo, a la vista de los datos antecedentes resumirse así:

1. Puerto de entrada al continente Africano.
2. Puerto terminal de grandes líneas trasatlánticas y como consecuencia, centro de distribución de mercancías entre puertos españoles y de otras naciones de Europa, en cabotaje y gran cabotaje.
3. Centro comercial de primer orden, con posibilidad para el establecimiento de industrias de transformación de productos.
4. Puerto de abastecimiento de buques de todas clases.
5. Puerto de entrada y salida de turismo.
6. Puerto pesquero de relativa importancia”.¹⁸

¹⁸ J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo I, mem. cit., 1906-1941, p. 56.

El auge portuario se verá reforzado por las concesiones otorgadas en la zona de servicio, entre las que merece la pena señalar la de “Ybarrola S.A.”, dedicada al tráfico de combustibles líquidos y también al de carbones, la de la Compañía General de Carbones, cuyo nombre indica su género de actividad, y la de la fábrica de hielo de los Sr. Weil y Compañía.¹⁹

En la década que abarca desde 1940 a 1950 puede apreciarse una exhaustiva relación de proyectos que marcaron la transformación del puerto, en los tiempos en los que la economía mundial se estabilizaba, matizándose que...

“..., al efectuarse la recepción única y definitiva, con fecha de 17 de febrero de 1942 y redactarse el “*Proyecto reformado con carácter de liquidación de las obras del Puerto de Ceuta*”, en 1 de mayo siguiente, recepción y liquidación que merecieron ser aprobadas por la Superioridad, con fecha de 25 de marzo de 1942 y 10 de febrero de 1944 respectivamente”.²⁰

La etapa posbélica se caracterizará por la terminación de los trabajos de cerramiento y de formación de la dársena y del antepuerto, ya que en las obras construidas y liquidadas, incluían tanto el dique muelle de Poniente como el de Levante o el muelle de España, restando solo por efectuar pequeñas obras, a excepción de las de pavimentación y tendido de vías férreas que sí se consideraban trascendentes.²¹

La evolución de las instalaciones puede verse en las Memorias, relacionando el incremento del tráfico comercial que se define en los siguientes términos:

“Es de esperar que en años sucesivos continúen en alza las actividades del puerto, confiando en que contribuya muy mucho a que el arribo de embarcaciones al puerto sea mayor de año en año, el que pueda suministrarse agua sin limitaciones a las embarcaciones que la soliciten, una vez que sea inaugurado el servicio; el de Ceuta será, ya en el próximo año, de los pocos puertos del Mediterráneo que puedan aprovisionar al mismo tiempo de gas-oil, fuel-oil, diesel-oil, gasolina, carbón, hielo y agua”.²²

El núcleo principal donde se desarrolla el tráfico será el puerto de Ceuta, si bien, no debe olvidarse que los años sesenta se inician con un descenso del movimiento debido a múltiples factores, que en las Memorias lo justifican por el cierre del Canal de Suez durante 1967, las perturbaciones políticas y sociales en los países árabes, el abaratamiento de los productos petrolíferos en los puertos del sur de Italia, y sobre todo, la inseguridad de los suministros de agua durante los meses del verano, ya que los manantiales de Uad-el Jolot no bastaban para satisfacer los posibles pedidos durante la canícula.²³



El atraque de la popular “Paloma” en el Puerto de Ceuta hacia 1935. Autoridad Portuaria de Ceuta.

¹⁹ J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo I, mem. cit., 1860-1941, s/p.

²⁰ Los detalles de todas estas obras y fotografías alusivas a las instalaciones portuarias pueden verse en J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo II, 1942-1952, p. 51.

²¹ Los perfiles de las obras y sus registros fotográficos se pueden contemplar en J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo II, mem. cit., 1942-1952, pp. 51-77.

²² J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo II, mem. cit., 1942-1952, p. 91.

²³ A.P.C., “Breve Reseña Histórica”, en *Puerto de Ceuta*, Memoria 1997, pp. 123-134.



El Puerto de Ceuta visto desde tierra en los años sesenta del siglo XX. Autoridad Portuaria de Ceuta.

Si evaluamos ahora una de las actividades más características del puerto, –los avituallamientos–, debe mencionarse la estrecha relación que guarda con el movimiento que generan ciertas industrias básicas como son la pesca y las conservas, por lo que los períodos de prosperidad y decadencia de estos sectores, acabarán repercutiendo en la actividad portuaria, siendo determinante en este sentido la independencia de Marruecos.

En la década de los años setenta comienza un período de recuperación, no obstante, se aprecian altibajos fruto de las oscilaciones que se producen en la entrada de

barcos, que a su vez se relacionan con el escaso tráfico de mercancías, así como por la merma del servicio de “avituallamiento”, ya que los buques empiezan a gozar de mayor autonomía y son menores las necesidades de repostar en cortas distancias.

La etapa que abarca los momentos previos a la entrada de España en la C.E.E., se encontraría marcada por la situación de que Ceuta se hallaba fuera del ámbito del monopolio de CAMPSA, de tal modo, que las compañías petrolíferas establecidas ofertaban fuel-oil y gas-oil en unas condiciones muy favorables en cuanto a precio. De hecho, la competencia de Ceuta se establecía a nivel nacional con los puertos canarios y con Augusta, Malta y El Pireo en lo que es la franja del mediterráneo.

Una valoración estrictamente económica de los datos de tráfico, obliga a referir el movimiento relativo a los avituallamientos y a los ajustes de precio de fracción del dólar, en lo que es el suministro por gabarra de grandes buques, con cantidades superiores a las 1.000 Tm de fuel-oil; si a esto se le añade el alto valor del dólar, ya en el marco internacional, se está considerando una casuística muy particular, que redundaría en que las tarifas de Ceuta fuesen comparativamente muy bajas, con ello se está precisando que el tráfico de suministro en el puerto estaba hipertrofiado artificialmente.²⁴

El ingreso en la C.E.E. traería consigo la liberalización del mercado de los combustibles en España, entrando la competencia internacional en el suministro al tráfico en el Estrecho de Gibraltar y los puertos españoles del mediterráneo sur occidental. En esta situación, los enclaves que poseen refinerías próximas encuentran ventajas, ya que pueden ahorrar el precio del transporte y Ceuta al carecer de esta premisa, sufrirá una caída del tráfico. Además, con la supresión en el mercado del “*bunkering*” y una vez estabilizado el mismo, el movimiento de suministro acentúa su aleatoriedad, presentando como única ventaja su situación estratégica.

El futuro del puerto de Ceuta pasa inexorablemente por una evidencia, la existencia de todo un continente al que puede servir, aprovechando precisamente esa condición de nacionalidad española y europea en África, sin dejar de mencionar otras circunstancias que impulsan sus tráficos, tales como las ventajas fiscales que posee y sus costes, que son comparativamente más económicos que otros del entorno peninsular.

La separación geográfica de la Ciudad Autónoma es un punto que lo diferencia del resto de puertos del Sistema Portuario Español, y la inexistencia de unos contactos comerciales adecuados con Marruecos por la frontera del Tarajal, aíslan de algún modo a esta parte del territorio, haciendo del

²⁴ A.P.C., “Breve Reseña Histórica”, en *Puerto de Ceuta*, mem. cit., 1997, p.131.



Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Ceuta en el año 2000. Autoridad Portuaria de Ceuta.

puerto un núcleo vital en las comunicaciones, que al carecer de medios de transporte alternativos al marítimo, lo predisponen a cumplir una función primordial en el contexto económico del Norte de África.²⁵

7.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ²⁶

Ceuta se halla vinculada muy especialmente con el papel que ha jugado su condición de plaza de interés militar, por ello, abundan más los trabajos que analizan los conflictos que han ido marcando las diferentes etapas de su historia, a estudios rigurosos que describan los pormenores de sus transacciones mercantiles, de tal modo, que el puerto desde el punto de vista comercial pasa a segundo término, situación lógica si tenemos en cuenta el gran protagonismo que ha suscitado su estratégica situación en el Norte de África.

La investigación se ha llevado a efecto utilizando los documentos impresos y originales que se han dispuesto, y muy particularmente los que se presentan bajo el nombre de “*Datos históricos del Puerto de Ceuta*”, conformando tres tomos en los que pueden contemplarse los rasgos elementales de su evolución a lo largo del siglo XX, con detalles fotográficos y planos, que permiten observar la trayectoria de crecimiento del puerto, incluso remontándonos a los proyectos que se fraguaron en el siglo XIX.

Los datos comerciales se ciñen fundamentalmente a los años en los que se constituye la Junta de Obras, presentando un desglose de mercancías que deja al descubierto además de las cargas y descargas, las que corresponden al movimiento en régimen de cabotaje y las que se refieren al comercio exterior. En el capítulo de los buques los registros arrancan de 1922, pues como bien aclaran las Memorias, con anterioridad a esta fecha no se llevaban por la Junta de Obras cifras alusivas a la navegación.

La especial consideración que tienen en este enclave “los suministros a buques”, obliga a recogerlos desde el momento en el que se tiene constancia, año 1935, y en el caso de principales productos sólo se tienen en cuenta a partir de los años cincuenta, que es la única década de la primera parte del siglo XX para la que se han dispuesto de noticias. Los pasajeros es un tráfico esencial en Ceuta, registros que sirven para elaborar una serie desde el inicio de la Guerra Civil.

²⁵ J. I. Castillo Manzano y Otros, *El Puerto de Ceuta. Una pieza clave en la economía de la Ciudad Autónoma*, Madrid, Civitas, S. L., 2000, pp. 113-114.

²⁶ La historia del puerto de Ceuta ha podido trazarse gracias a la colaboración de la Autoridad Portuaria y muy especialmente debido a la inestimable ayuda de D. Justino Lara Ostio. En este caso debido a su vocación historiadora, ha remitido documentos y datos recopilados de otras fuentes, que han esclarecido el pasado portuario singularmente.

La incidencia que tiene el tráfico de pasajeros, los automóviles y el avituallamiento ha aconsejado incluirlos en sus epígrafes correspondientes, pues representan una interesante parcela de su contexto económico.

La evolución del puerto de Ceuta desde 1960 se ha trazado a partir de los registros del archivo de Puertos del Estado y de las publicaciones editadas, entre las que destaca el texto, *“El Puerto de Ceuta”*, que valora el impacto económico de la industria portuaria en la economía ceutí en los últimos tiempos.

7.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1906-2000)

El movimiento de mercancías en el siglo XX se ha trasladado en el cuadro 1.1 y gráfico 1. Los datos dejan al descubierto los rasgos básicos de un tráfico determinado por su ubicación geográfica, donde el predominio corresponde a las mercancías descargadas, y en las que existe un marcado acento en lo que es el abastecimiento a la ciudad.

La singularidad de Ceuta, separada geográficamente por el mar Mediterráneo y en la proximidad territorial de Marruecos, ha influido en el desarrollo del puerto, de tal modo que cuando ha crecido la economía marroquí, ha tenido una repercusión palpable en el incremento de productos que entran al puerto con destino a Marruecos, y anteriormente a las zonas de los Protectorados Francés y Español.

En la década de los años ochenta se observan fluctuaciones relacionadas directamente con el transporte de agua potable para el suministro ciudadano, que varía lógicamente dependiendo de la pluviometría anual. Y ya en los noventa, salvo por el descenso computado en los dos últimos años, se percibe que ha existido un excelente comportamiento del movimiento de mercancía general.

El crecimiento vegetativo de la población provocará un aumento de su capacidad de consumo, intensificando las relaciones mercantiles con Marruecos y dinamizando la actividad marítima, sobre todo gracias al mencionado capítulo de la mercancía general, aunque la recesión económica que sufre la flota mundial, incidirá negativamente en el número de buques que tocan el puerto de Ceuta, sin olvidarnos que durante estos años tendría lugar la Guerra del Golfo, y ello también afectaría al paso de buques por el Estrecho de Gibraltar y al movimiento portuario.

El mercado que representa la vecindad marroquí está evolucionando, lo que presumiblemente hará aumentar el poder adquisitivo de su población al adquirir una nueva cultura de consumo. Hoy en día, todavía la zona Norte de Marruecos es de las más deprimidas, por lo que puede convertirse en un importante *hinterland* de cara al futuro, teniendo en cuenta su proximidad a Ceuta.²⁷

7.1.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1906-1949) y principales productos (1953-1957)

El análisis del tráfico de mercancías puede matizarse para un amplio período del siglo XX, pues se dispone de información desde 1906 hasta 1957, situación que permite elaborar el cuadro 1.2 y los gráficos 2A y 2B, atendiendo al movimiento de mercancías en cabotaje y exterior. Unos registros alusivos a la década de los años cincuenta, dejan trazar una corta pero interesante serie de principales productos, trasladando la realidad mercantil de la plaza en esos años.

El cuadro 1.2 deja constancia del progreso comercial en términos de volumen de toneladas movidas y se perciben los ciclos económicos marcados por los conflictos bélicos, que trastocan ampliamente los porcentajes que definen un tráfico, que es fundamentalmente exterior.

Las cifras que originan a su vez los gráficos 2A y 2B dejan traslucir esta semblanza comercial, que abunda en las consideraciones que ya conocemos, en esa función básica de “abastecimientos” que cumple el puerto en la sociedad; quizás ésta sea la causa que explica como en los períodos bélicos, cuando desciende

²⁷ Ver Memorias últimos años y el texto J. I. Castillo Manzano y Otros, *El Puerto de Ceuta...*, op. cit.

uno de los componentes del tráfico se equilibra con otro capítulo, de tal modo que el computo general se resiente en una proporción que no es relevante. En el tráfico exterior la bajada de las importaciones en el transcurso de la 1ª Guerra Mundial parece que se nivele con la moderada alza del cabotaje de entrada, y en el período de la Guerra Civil ocurre algo parecido, aunque en esta etapa sí tiene mayores repercusiones.

La singularidad del puerto marcado por su ubicación y su alejamiento del territorio nacional, ha justificado el interés de la plaza a nivel comercial, por lo que el Ministerio de Hacienda se ocuparía de facilitar una normativa que regulara esta especial situación, determinando que todas las mercancías que se depositasen dentro de la zona de “resguardo aduanero”, que coinciden con la de servicio del puerto, quedasen exentas del pago del impuesto de transporte, “..., en tanto no salgan de dicha zona, con destino al consumo de la ciudad de Ceuta exclusivamente”.²⁸

Los mencionados beneficios repercutirían en el tráfico, aunque los condicionantes del entorno siempre han abocado al recinto portuario a un cúmulo de prestaciones, que en este tiempo lo separan de las líneas de actuación de otros enclaves. En cualquier caso, como bien señalan las crónicas históricas, las cifras que ilustran la realidad comercial de los años cincuenta, permitirán hacer un análisis para este período del tiempo. Así pues, el cuadro 2.1 servirá para dejar constancia del tráfico de mercancías de principales productos, por entradas y salidas entre 1953 y 1957.

Las cifras ponen de manifiesto que las mercancías descargadas suponen casi el 90% del tráfico total y como, dentro de éstas, son los combustibles y el carbón los que polarizan alrededor del 80% del movimiento comercial; esta situación supone afirmar que alrededor del 75% del total de mercancías que se mueven, tanto en el capítulo de las entradas como de las salidas, se refieren a los citados productos energéticos básicos.

Los gráficos 3.1 y 3.2 recogen el perfil del tráfico y permiten visualizar porcentualmente el desglose de los principales productos movidos en este periodo de tiempo, caracterizados por la ya mencionada función primordial de servir como base de suministros y sobre todo, como estación de tránsito para los pasajeros que atraviesan el Estrecho de Gibraltar.

7.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El movimiento de mercancías en régimen de exterior en los últimos treinta años se ha recogido en los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2.

En el puerto de Ceuta resulta especialmente significativo que tanto en las importaciones como en las exportaciones, son los productos petrolíferos refinados los que acaparan la totalidad del tráfico, salvo la excepción que supone en la primera década analizada, en la que figura una partida con el nombre de “automóviles y sus piezas”, que responde a un trasbordo de vehículos de la marca SEAT, que se realizó desde Ceuta con destino a los países del Este de Europa. Esta situación no hace sino reflejar lo que es el tráfico de mercancías en este puerto, ya que el resto de productos movidos tienen un carácter meramente testimonial y está compuesto básicamente, como ya se ha comentado, por productos alimenticios necesarios para el abastecimiento de la ciudad.

7.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1922/2000)

La evolución que han tenido los indicadores relacionados con el movimiento de buques, serán mostrados en el cuadro 3 para el período que media entre 1922 y el año 2000.

En lo concerniente al número de buques se aprecia una tónica ascendente, que se mantiene hasta la crisis que se deriva de la Guerra Civil, observándose en estos años el descenso del cómputo general de barcos. Las Memorias aportan en esta coyuntura el tipo de buques que tocan puerto, re-

²⁸ Ver J. Ochoa Benjumea, “El Puerto de Ceuta”, en *Los Puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo impresor, 1945, pp. 94-95.

presentando los de guerra por encima del 45% del total que lo utilizaron, mientras que los vapores sólo llegarán a alcanzar aproximadamente el 41% y los veleros entre un 11 y un 13% respectivamente. No deja de ser significativa esta cuestión, que deja constancia del carácter militar del recinto en esa coyuntura histórica, ya que resulta revelador que casi la mitad de los buques sean navíos de guerra.²⁹

Por tanto, con la excepción de finales de los años treinta y principios de los cuarenta, en la que estamos tratando de un período “bélico”, se ha experimentado una subida gradual con el paso del tiempo y ha tenido un estancamiento a mediados de la década de los años ochenta y noventa; situación que, entre otras causas, puede haber tenido su origen en la incorporación de España a la Unión Europea, que a su vez ha traído consigo la liberalización del mercado de los combustibles, lo que afectó fuertemente al tráfico de avituallamiento.

El gráfico 9 traslada estas consideraciones, percibiéndose como desciende acusadamente el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) en el período 1986-1995 y, sin embargo, no lo hace la Carga Media del Buque (C.M.B.), gráfico 10, puesto que la bajada en el número de grandes buques que utilizan el puerto de Ceuta, no tiene porqué afectar a dicha carga que, no obstante, ha registrado un descenso considerable a finales del siglo XX.

En cuanto a las banderas de los buques que arriban a Ceuta es evidente el predominio de los barcos españoles, que superan el 80% del total, siendo principalmente su tráfico de cabotaje, mientras que en los que ondea bandera extranjera el tráfico que predomina es el exterior. Se ha podido constatar como ha ido cambiando la nacionalidad de los buques, ya que en los años cincuenta eran más relevantes los de bandera alemana, italiana, inglesa y holandesa, y en los últimos tiempos han pasado a ser los que más utilizan este puerto los que tienen bandera de Panamá, Chipre, Malta, Antigua y Barbuda y las Bahamas.³⁰

7.1.5. PASAJEROS (1935/2000) Y AUTOMÓVILES (1973-2000)

El movimiento de pasajeros se ciñe al período 1935-2000, recogiendo en el cuadro 4.1, y en lo concerniente a los automóviles que cruzan el Estrecho se plasma en el cuadro 4.2 y en el gráfico 11 para el último cuarto del siglo XX.

Las características básicas del tráfico de pasajeros y las singularidades que afectan a ese tránsito de autos en régimen de pasaje, que tocan o parten del puerto de Ceuta, son cuestiones que cobran un especial relieve en este recinto portuario. El tráfico de pasajeros experimentará un cambio trascendente a partir de 1952, cuando se implanta el servicio de transbordadores entre Ceuta y Algeciras, lo que explica el progresivo incremento del número de viajeros desde esa fecha.

Uno de los rasgos que mejor define este movimiento de pasajeros es ser básicamente de cabotaje, ya que el exterior supone solo alrededor del 0,1% del total, lo que le convierte en inapreciable. Es un tráfico que mayoritariamente se mantiene con el puerto de Algeciras, ya que el otro puerto que presenta algún movimiento es Málaga, si bien, en los últimos años alcanza menos del 1% del total, por lo que el tránsito de pasajeros que tiene lugar entre Ceuta y Algeciras, descubre el movimiento migratorio existente entre el Norte de África y Europa.

Las posibles fluctuaciones en los datos son reflejo de la mayor o menor utilización de este transporte entre Algeciras y Ceuta, especialmente en época estival, ya que los que visitan la ciudad con carácter turístico es bastante estable.

El tráfico de automóviles está muy ligado al de pasajeros, por lo que las oscilaciones en ambos van estrechamente unidas, constatándose como el descenso que tiene lugar en los primeros años de la década de los años noventa en el tránsito de autos, es consecuencia del desvío de tráfico de pasajeros hacia Tánger, y no será hasta 1996 cuando de nuevo se inicie una recuperación en el movimiento de pasajeros, lo que traerá aparejado el de automóviles, contribuyendo notablemente a este proceso la aparición de dos nuevas empresas navieras Buquebus y Euroferry.

²⁹ Ver J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo II, mem. cit., 1942-1952, pp. 86-92.

³⁰ Ver Memorias de los últimos años.

El tráfico de pasajeros y vehículos está influenciado de manera primordial por tres componentes, por un lado, debe tenerse en cuenta a la propia población residente en la ciudad que genera un tráfico cautivo; por otro lado, el pasaje originado por el turismo diario, y finalmente, debe considerarse el movimiento de los trabajadores magrebíes residentes en países europeos, siendo éste último de acentuado carácter estacional, el que marca la trascendencia de estos tráficos del Norte de África con Europa, donde el puerto de Ceuta juega un papel fundamental.³¹

7.1.6. PESCA (1942-1957)

El cuadro 5 aporta unas escuetas referencias acerca del volumen de capturas de pesca y su valor. Destacamos que el alza en el volumen no es proporcional a los valores que alcanza en pesetas, sobre todo en la década de los años cincuenta, ya que mientras las capturas han crecido del orden del 90%, el valor lo ha hecho en un 300% aproximadamente.

Traemos a colación unas impresiones de este sector en los años cincuenta, que es cuando se presenta una corta serie de datos, por aclarar las cifras que se adjuntan y aventurar el gran problema que sigue estando vigente en la pesca española y que se refiere particularmente a las relaciones que se mantienen con Marruecos:

“En el puerto de Ceuta, dentro de las actividades que le son peculiares, no ocupa la industria pesquera un lugar muy destacado, aunque no quiera decirse que carezca de interés su desarrollo, siendo presumible, sin embargo, que disminuya su importancia, ya que las restricciones impuestas para la exportación de pescado a Marruecos son cada vez mayores. Cabe, no obstante indicar, que se desarrolla en la Zona de Soberanía una modalidad de la industria que adquiere cada vez mayor importancia, es decir, la de la conserva de ciertas especies ictiológicas, atún y melva principalmente, para la que se encuentran establecidas distintas fábricas que se dedican, con preferencia a la exportación, a Italia y diversos países de América de modo muy principal, debiendo hacer constar, sin embargo, que este desarrollo escasamente repercute en el puerto, ya que las fábricas disponen fuera de la zona portuaria de espigones para el atraque de los barcos de su flota y casi ninguna clase de pesca a conservar pasa por la lonja de contratación”.³²

7.1.7. AVITUALLAMIENTO (1935-2000)

El puerto de Ceuta es un recinto en el que los avituallamientos gozan de una especial significación, por ello, se ha dejado constancia numérica desde que se conocen las cifras correspondientes a estos tráficos. En el cuadro 6.1 se reflejarán los suministros más importantes realizados a los buques, desde mitad de los años treinta a finales de los cincuenta. Señalamos que tras el auge de los años cuarenta, en los que el carbón es elemento esencial, éste va dando paso a los combustibles líquidos, muy especialmente al fuel-oil.

Asimismo, hay que destacar el progresivo aumento del suministro de hielo y el de agua, siendo éste uno de los hechos que más contribuyen a relanzar este puerto tras la 2ª Guerra Mundial.

El gráfico 12 expresa la evolución de esta variable en el período ya analizado, completando la información en el cuadro 6.2, que se adjunta para dejar expresada la relevancia de los productos petrolíferos, sobre todo en los primeros años de la década de los años ochenta.

³¹ Una ampliación de la descripción de los principales tráficos puede recogerse de J. I. Castillo Manzano y Otros, *El Puerto de Ceuta...*, op. cit., pp. 41-47.

³² Ver J.O.P.C., “Datos históricos del Puerto de Ceuta”, Tomo III, 1953-1957, p. 134.

7.1.8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El análisis histórico del puerto de Ceuta concluye atendiendo a las tendencias que se observan, en las variables más significativas en las últimas décadas del siglo XX.

En la tabla 1 se recoge el tráfico total y además el que se efectúa en régimen de cabotaje y exterior, se aprecia como éste presenta un comportamiento uniforme, dentro de unos niveles bajos, y es el tráfico de cabotaje el que sintetiza el movimiento desde mediados de los años setenta, observándose unas fluctuaciones en los años venideros, que responden al abastecimiento de agua a la ciudad, que está condicionado por la ya mencionada pluviometría anual.

La particularidad del tráfico exterior y su correspondiente desglose por embarques y desembarques se plasma en la tabla 2. La singularidad de la plaza de Ceuta define el que sea un puerto donde las mercancías que entran son las que predominan. La estructura económica de este territorio cuenta con unos sectores productivos primario y secundario casi inexistentes, de ahí que el papel abastecedor del puerto resulte primordial. A nivel de datos reconocer que las mercancías embarcadas son considerablemente inferiores a las desembarcadas, a título de ejemplo en el año 2000 solo representan alrededor del 10% del total.

El tráfico de mercancías según su presentación se expresa en la tabla 3. Es un puerto donde los graneles líquidos constituyen un referente, los sólidos son prácticamente inexistentes y el capítulo de la mercancía general se mantiene en un nivel uniforme, y aunque son básicas en este enclave, en los últimos años han tenido un ligero descenso; se ciñen fundamentalmente a los productos alimenticios y también a los materiales de construcción, entre los que se citan el cemento, la arena y la grava.

La tabla 4 aporta el volumen de pesca fresca que, a pesar de su escaso peso relativo, es la parte más relevante del sector primario, su declive ha estado motivado por el endurecimiento de los límites de las aguas jurisdiccionales, el envejecimiento progresivo de la flota y el auge que ha experimentado la Lonja pesquera de Algeciras.

La modalidad de la almadraba referida a la pesca de atunes y melvas es la que muestra el descenso más fuerte, debido a que prácticamente ha desaparecido por los cambios en los flujos migratorios de los túnidos. La bajada en el valor está influenciado por la entrada de pescado fresco procedente de Marruecos, donde los precios son mucho más bajos. Y en cuanto al avituallamiento, que ya se ha definido en su apartado, reconocer que en más de un 90% alude a los combustibles líquidos y el agua, y en muy pequeña proporción al hielo.

Los datos relativos al movimiento de pasajeros, buques y Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) se recogen en la tabla 5. El tráfico de pasajeros manifiesta un alza progresiva, desde la entrada en circulación de los transbordadores entre Algeciras y Ceuta en los años cincuenta, hasta la década de los años ochenta en los que numéricamente se alcanza una cierta estabilización. El número de buques y las T.R.B. dejan traslucir la transformación experimentada en el tamaño de los buques a mediados de los años setenta y, de nuevo, muy especialmente en los últimos cinco años.

El llamado “búnker” en el puerto de Ceuta es una actividad que tiene una larga tradición, como suministrador de combustible para la navegación del mediterráneo, que sigue manteniendo a pesar de la competencia que ejercen otros puertos del Estrecho. La especial significación que posee como espacio de entrada a África, le predispone a prestar una atención prioritaria al tráfico de pasajeros y de vehículos, que regularmente utilizan el puerto como vía de comunicación, por ello, disponen de unas infraestructuras para atender a estas demandas acordes a las más modernas tecnologías.

El impulso que el sector turístico está teniendo en Ceuta es otro factor a considerar, con la lógica proyección que puede tener en las instalaciones portuarias, ya que hoy en día el tráfico de cruceros en el mar Mediterráneo es una realidad, y el puerto está dispuesto a emprender las actuaciones que sean necesarias, para hacer frente a otro sector que puede dinamizar el conjunto de la economía ceutí.³³

³³ J. F. Torrado López, “Ceuta: previsiones superadas”, en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002, pp. 104-105.

REGISTRO DE MEMORIAS

1904-1941, 1942-1952, 1953-1957, 1958-2000 (Anuales).

PÁGINA DE INTERNET

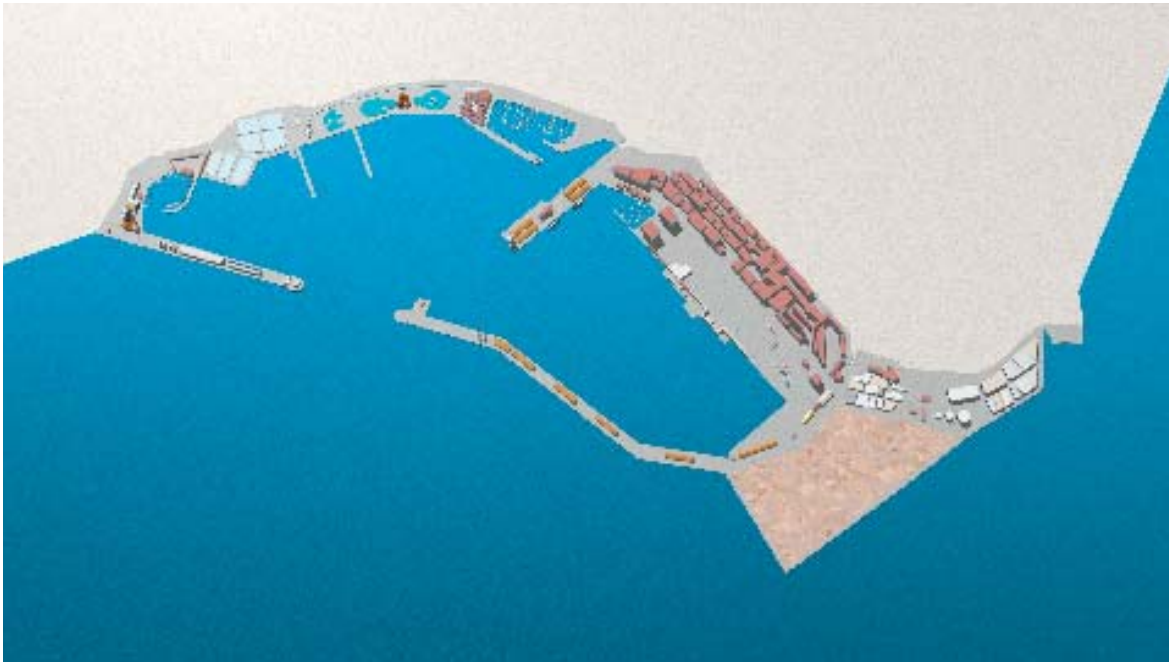
<http://www.puertodeceuta.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.C.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Ceuta.

J.O.P.C.- Junta de Obras del Puerto de Ceuta.

A.P.C.- Autoridad Portuaria de Ceuta.

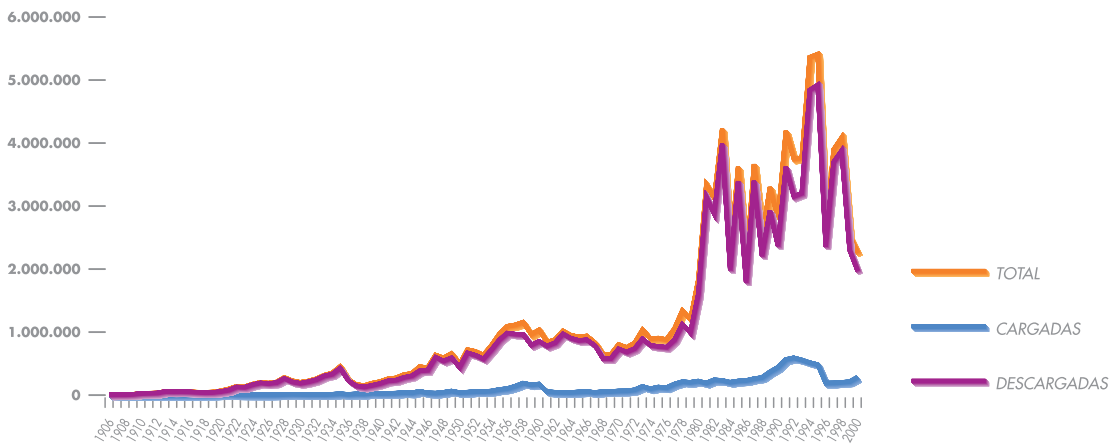


Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Ceuta (1906-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1906	1.665	9.229	10.895	1954	69.677	720.935	790.612
1907	1.783	11.689	13.473	1955	94.201	879.001	973.202
1908	1.778	11.689	13.467	1956	108.148	988.959	1.097.107
1909	1.069	16.953	18.022	1957	146.109	972.645	1.118.754
1910	1.445	30.661	32.105	1958	195.270	966.419	1.161.689
1911	1.295	33.815	35.110	1959	169.741	797.438	967.179
1912	1.007	37.661	38.668	1960	181.024	857.894	1.038.918
1913	1.722	60.786	62.508	1961	60.149	784.184	844.333
1914	2.355	58.328	60.684	1962	51.132	832.919	884.051
1915	1.485	59.819	61.304	1963	48.384	975.510	1.023.894
1916	3.371	56.479	59.850	1964	47.942	908.375	956.317
1917	2.535	49.629	52.164	1965	55.644	872.241	927.885
1918	3.649	44.992	48.641	1966	61.189	882.379	943.568
1919	7.265	47.035	54.300	1967	48.082	792.885	840.967
1920	12.113	60.377	72.490	1968	59.281	586.207	645.488
1921	19.569	82.530	102.100	1969	62.969	584.552	647.521
1922	10.908	132.961	143.870	1970	70.555	738.075	808.630
1923	9.355	128.237	137.592	1971	72.172	688.459	760.631
1924	8.855	169.953	178.809	1972	88.840	741.990	830.830
1925	8.746	198.055	206.800	1973	142.600	897.047	1.039.647
1926	8.125	187.483	195.609	1974	106.441	793.977	900.418
1927	9.957	201.771	211.728	1975	133.298	776.653	909.951
1928	15.774	269.325	285.099	1976	122.039	764.765	886.804
1929	19.281	214.517	233.798	1977	179.763	876.616	1.056.379
1930	16.620	191.829	208.449	1978	217.518	1.127.480	1.344.998
1931	13.119	215.249	228.369	1979	208.264	992.603	1.200.867
1932	14.756	248.392	263.148	1980	228.057	1.605.588	1.833.645
1933	12.908	307.604	320.513	1981	196.568	3.144.656	3.341.224
1934	18.757	336.001	354.758	1982	247.239	2.881.278	3.128.517
1935	26.987	430.449	457.437	1983	239.041	3.989.877	4.228.918
1936	17.235	236.333	253.569	1984	209.322	1.992.178	2.201.500
1937	24.226	152.837	177.063	1985	228.723	3.395.835	3.624.558
1938	21.604	133.219	154.823	1986	235.948	1.796.257	2.032.205
1939	35.804	158.000	193.805	1987	265.228	3.400.413	3.665.641
1940	31.548	187.008	218.557	1988	283.500	2.214.339	2.497.839
1941	32.588	229.811	262.399	1989	372.479	2.927.657	3.300.136
1942	36.555	240.912	277.467	1990	445.412	2.372.712	2.818.124
1943	44.583	284.179	328.762	1991	569.523	3.622.882	4.192.405
1944	39.949	309.322	349.271	1992	596.878	3.157.646	3.754.524
1945	66.344	390.362	456.706	1993	563.979	3.206.801	3.770.780
1946	41.239	398.926	440.165	1994	521.252	4.843.618	5.364.870
1947	36.624	604.472	641.095	1995	489.795	4.924.272	5.414.067
1948	49.332	546.270	595.602	1996	196.440	2.364.599	2.561.039
1949	69.748	595.349	665.097	1997	198.189	3.699.848	3.898.037
1950	46.618	441.949	488.567	1998	207.132	3.878.640	4.085.772
1951	51.962	675.017	726.979	1999	217.171	2.306.187	2.523.358
1952	61.427	637.910	699.337	2000	287.112	1.978.849	2.265.961
1953	61.316	578.990	640.306				

Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Ceuta (1906-2000)



Fuente: Cuadro I.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Ceuta (1906-1949) Kilogramos

Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico
	Entrada	Salida	Total	Importación	Exportación	Total	
1906	2.866.783	846.913	3.713.696	6.362.603	818.342	7.180.945	10.894.641
1907	3.844.472	887.349	4.731.821	7.845.013	895.817	8.740.830	13.472.651
1908	4.262.189	838.759	5.100.948	7.427.209	938.825	8.366.034	13.466.982
1909	4.994.239	425.114	5.419.353	11.958.712	644.005	12.602.717	18.022.070
1910	13.509.554	1.062.169	14.571.723	17.151.263	382.374	17.533.637	32.105.360
1911	20.375.767	989.361	21.365.128	13.439.127	305.423	13.744.550	35.109.678
1912	18.064.843	835.229	18.900.072	19.596.389	171.718	19.768.107	38.668.179
1913	25.521.602	1.075.822	26.597.424	35.264.416	646.312	35.910.728	62.508.152
1914	33.534.473	1.442.696	34.977.169	24.793.803	912.555	25.706.358	60.683.527
1915	44.307.882	689.513	44.997.395	15.511.031	795.935	16.306.966	61.304.361
1916	46.087.656	1.338.942	47.426.598	10.391.162	2.032.149	12.423.311	59.849.909
1917	46.842.239	990.447	47.832.686	2.787.073	1.544.697	4.331.770	52.164.456
1918	42.926.466	2.916.992	45.843.458	2.065.845	731.875	2.797.720	48.641.178
1919	42.536.272	5.268.987	47.805.259	4.499.182	1.995.868	6.495.050	54.300.309
1920	48.533.641	8.356.187	56.889.828	11.843.465	3.756.408	15.599.873	72.489.701
1921	55.494.579	15.287.811	70.782.390	27.035.638	4.281.521	31.317.159	102.099.549
1922	54.928.668	7.382.626	62.311.294	78.032.346	3.525.868	81.558.214	143.869.508
1923	39.302.747	5.500.120	44.802.867	88.934.672	3.854.432	92.789.104	137.591.971
1924	68.947.240	3.781.985	72.729.225	101.006.145	5.073.323	106.079.468	178.808.693
1925	75.402.967	5.157.726	80.560.693	122.651.669	3.588.046	126.239.715	206.800.408
1926	71.300.593	4.139.655	75.440.248	116.182.715	3.985.747	120.168.462	195.608.710
1927	65.617.405	2.432.767	68.050.172	136.153.172	7.524.671	143.677.843	211.728.015
1928	77.927.870	3.235.083	81.162.953	191.397.304	12.538.470	203.935.774	285.098.727
1929	63.415.943	4.742.664	68.158.607	151.100.829	14.538.470	165.639.299	233.797.906
1930	69.425.623	5.577.854	75.003.477	122.403.591	11.042.384	133.445.975	208.449.452
1931	56.393.472	5.433.414	61.826.886	158.855.806	7.685.817	166.541.623	228.368.509
1932	44.103.211	5.839.134	49.942.345	204.288.667	8.917.313	213.205.980	263.148.325
1933	44.746.667	5.358.835	50.105.502	262.857.653	7.549.402	270.407.055	320.512.557
1934	44.366.023	12.888.013	57.254.036	291.634.586	5.869.220	297.503.806	354.757.842
1935	44.803.167	22.366.589	67.169.756	385.645.988	4.620.778	390.266.766	457.436.522
1936	40.031.199	15.090.656	55.121.855	196.302.241	2.144.720	198.446.961	253.568.816
1937	78.493.730	16.873.821	95.367.551	74.343.645	7.352.128	81.695.773	177.063.324

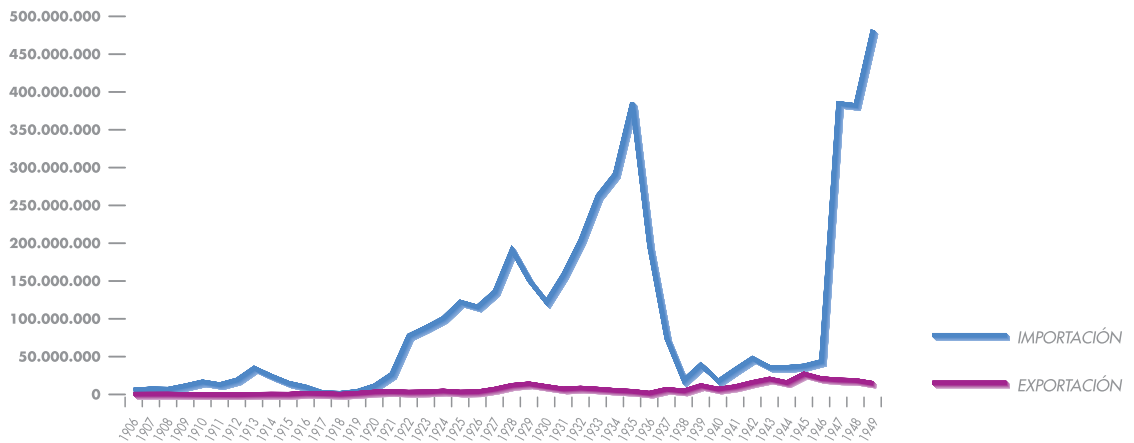
Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Ceuta (1906-1949) Kilogramos (Continuación)**

Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico
	Entrada	Salida	Total	Importación	Exportación	Total	
1938	114.364.637	16.526.587	130.891.224	18.854.136	5.077.387	23.931.523	154.822.747
1939	118.306.998	23.590.659	141.897.657	39.693.258	12.213.738	51.906.996	193.804.653
1940	169.116.387	24.007.851	193.124.238	17.892.012	7.540.631	25.432.643	218.556.881
1941	196.397.214	21.839.467	218.236.681	33.413.938	10.748.661	44.162.599	262.399.280
1942	192.617.803	20.183.280	212.801.083	48.294.126	16.371.528	64.665.654	277.466.737
1943	247.802.317	23.610.405	271.412.722	36.376.470	20.972.414	57.348.884	328.761.606
1944	273.065.616	23.834.812	296.900.428	36.256.244	16.114.297	52.370.541	349.270.969
1945	352.205.390	38.775.519	390.980.909	38.157.108	27.568.238	65.725.346	456.706.255
1946	354.922.519	19.703.855	374.626.374	44.003.447	21.534.861	65.538.308	440.164.682
1947	219.125.816	16.892.349	236.018.165	385.346.125	19.731.207	405.077.332	641.095.497
1948	163.640.941	30.355.938	193.996.879	382.628.888	18.975.912	401.604.800	595.601.679
1949	113.225.751	54.511.044	167.736.795	482.123.518	15.237.293	497.360.811	665.097.606

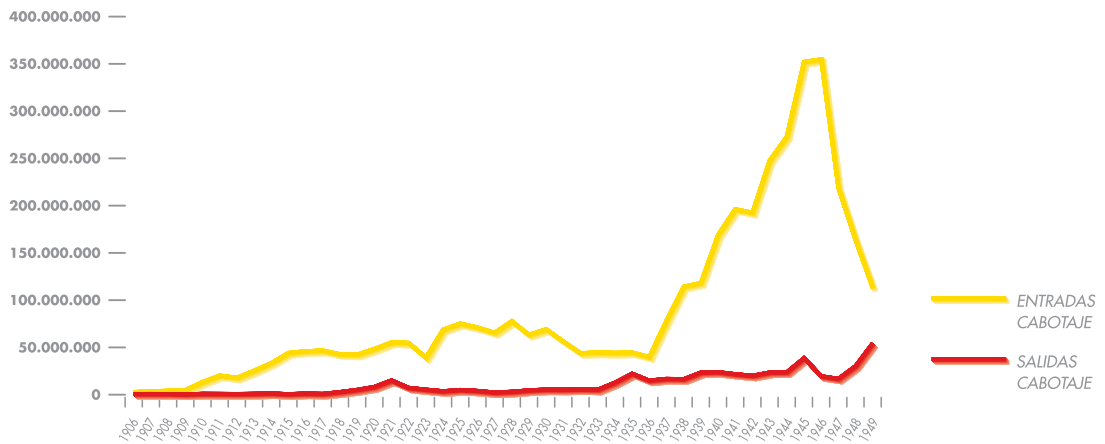
Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2A. Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1906-1949)



Fuente: Cuadro 1.2.

Gráfico 2B. Tráfico de cabotaje A.P. de Ceuta (1906-1949)



Fuente: Cuadro 1.2.

Cuadro 2.1. Principales productos A.P. de Ceuta (1953-1957) Toneladas

Productos	1953		1954		1955	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Aceite	6.681		6.174		6.730	
Automóviles	14.116	13.498	7.157	7.359	8.294	8.247
Azúcar	5.153		12.280	1.667	7.965	4.607
Carbón	98.252	2.748	95.995	3.807	37.410	1.700
Cemento	17.643		9.138		1.613	8.648
Corcho		1.921		8.813		15.148
Crin vegetal		1.515		3.350		2.812
Frutas	3.780		3.722	1.876	3.980	1.512
Fuel-oil	268.354		363.644		543.129	
Gasolina	9.321		9.491		10.206	
Gasoil	63.561	1.145	99.685	1.851	119.616	2.582
Harina	23.278		23.490	3.927	21.051	3.969
Mineral		3.451		1.791	6.537	8.556
Patatas	10.388		10.703		11.019	
Sal	5.358		6.091		7.128	
Traviesas		15.281		12.756		8.687
Trigo	2.860		3.445		6.325	
Vinos	5.272		4.964		6.002	
Resto mercancías	44.973	21.757	64.956	22.480	81.996	27.733
Total	578.990	61.316	720.935	69.677	879.001	94.201

Productos	1956		1957	
	Descargados	Cargados	Descargados	Cargados
Aceite	10.406		9.843	
Automóviles	8.441	8.444	9.278	9.478
Azúcar	13.209	1.328	15.017	
Carbón	33.935		23.005	
Cemento		23.432		39.330
Corcho		26.940		27.909
Crin vegetal		3.834		8.138
Frutas	3.428	1.938	3.388	4.516
Fuel-oil	626.239		594.563	
Gasolina	9.349		11.731	
Gasoil	135.377		154.358	10.890
Harina	23.331		22.762	
Mineral		3.910		4.109
Patatas	13.409		11.160	
Sal	7.738		7.618	
Traviesas		6.691		3.295
Trigo	4.574		10.094	
Vinos	6.154		6.233	
Resto mercancías	93.369	31.631	93.595	38.444
Total	988.959	108.148	972.645	146.109

Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos A.P. de Ceuta (1953-1957) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Fuel-oil	58	2.395.929	Corcho	17	80.731
Gasoil	14	572.597	Cemento	15	71.410
Carbón	7	288.597	Automóviles	10	47.026
Harina	3	113.912	Traviesas	10	46.710
Resto	19	769.495	Mineral	5	21.817
Total	100	4.140.530	Crin vegetal	4	19.649
			Gasoil	3	16.468
			Frutas	2	9.842
			Carbón	2	8.255
			Harina	2	7.896
			Azúcar	2	7.602
			Resto	30	142.045
			Total	100	479.451

Gráfico 3.1. Principales productos descargados (1953-1957)

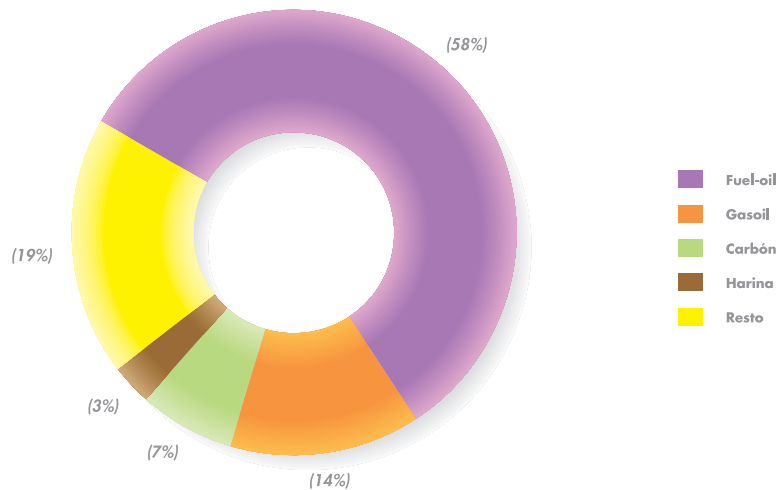
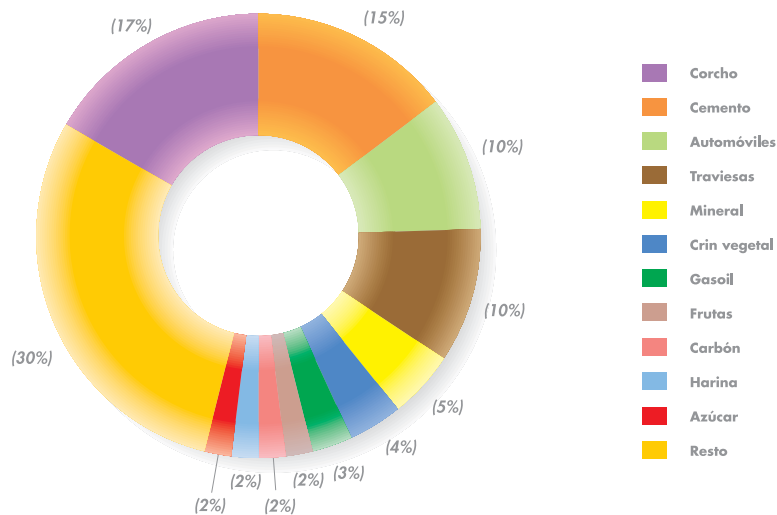


Gráfico 3.2. Principales productos cargados (1953-1957)



Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	91	1.084	Automóviles y sus piezas	41	9
Otros productos alimenticios	1	12	Resto mercancías	59	13
Automóviles y sus piezas	1	10	Total	100	22
Vino, Bebidas, alcoholes y derivados	1	6			
Resto mercancías	6	74			
Total	100	1.186			

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

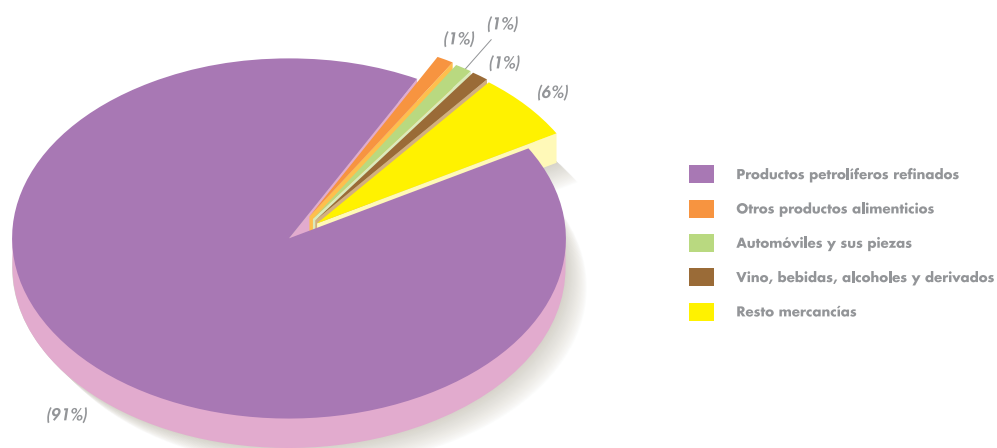
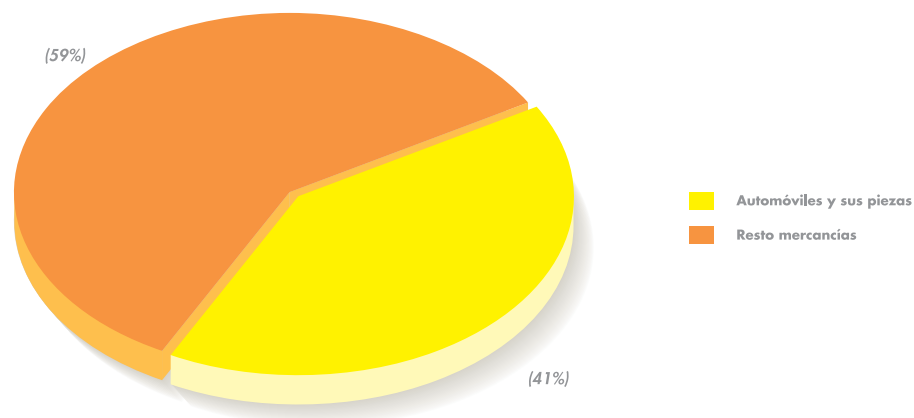


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	96	2.464	Productos petrolíferos refinados	99	82
Otros productos alimenticios	1	27	Resto mercancías	1	1
Resto mercancías	3	68	Total	100	83
Total	100	2.559			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

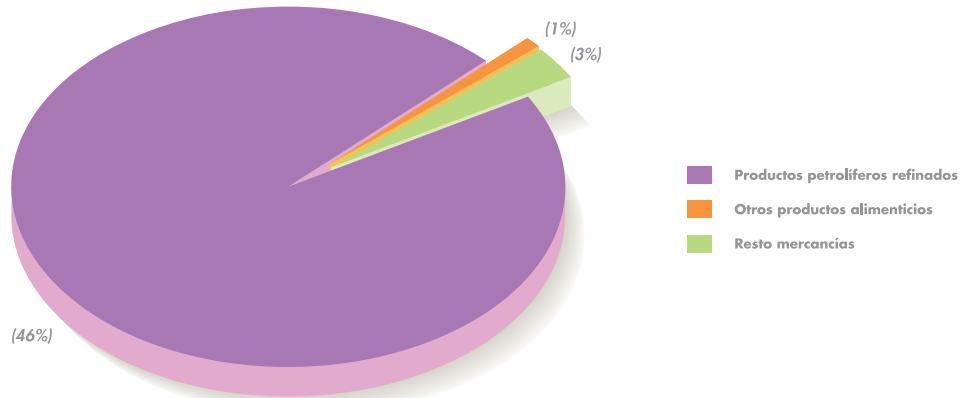
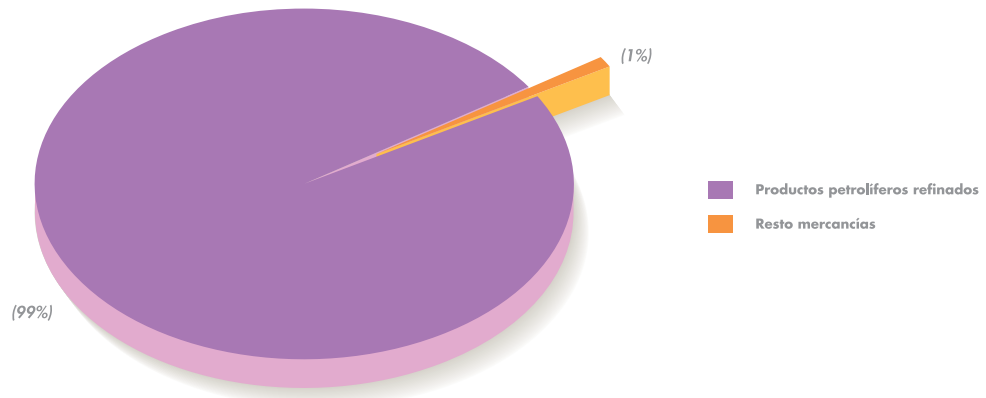


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	89	1.612	Productos petrolíferos refinados	89	180
Otros productos alimenticios	2	29	Productos químicos	3	7
Maquinaria y repuestos	1	22	Resto mercancías	8	16
Automóviles y sus piezas	1	20	Total	100	203
Vino, Bebidas, alcoholes y derivados	1	17			
Resto mercancías	6	111			
Total	100	1.811			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

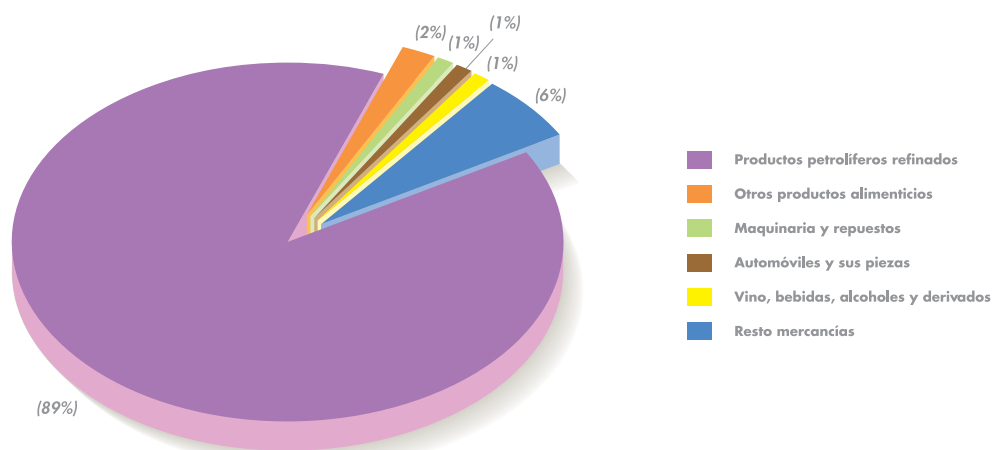
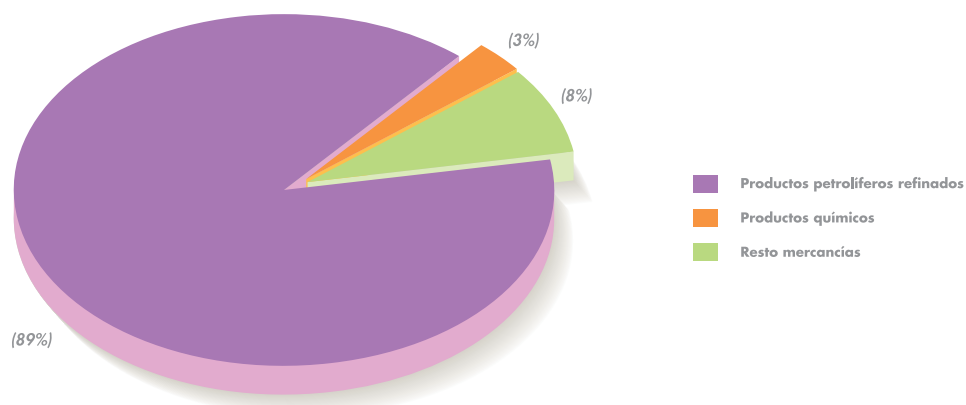


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	85	1.824	Productos petrolíferos refinados	97	914
Otros productos alimenticios	2	40	Resto mercancías	3	31
Maquinaria y repuestos	2	33	Total	100	945
Vino, Bebidas, alcoholes y derivados	1	28			
Automóviles y sus piezas	1	25			
Cereales y sus harinas	1	16			
Frutas, hortalizas y legumbres	1	15			
Resto mercancías	8	167			
Total	100	2.148			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

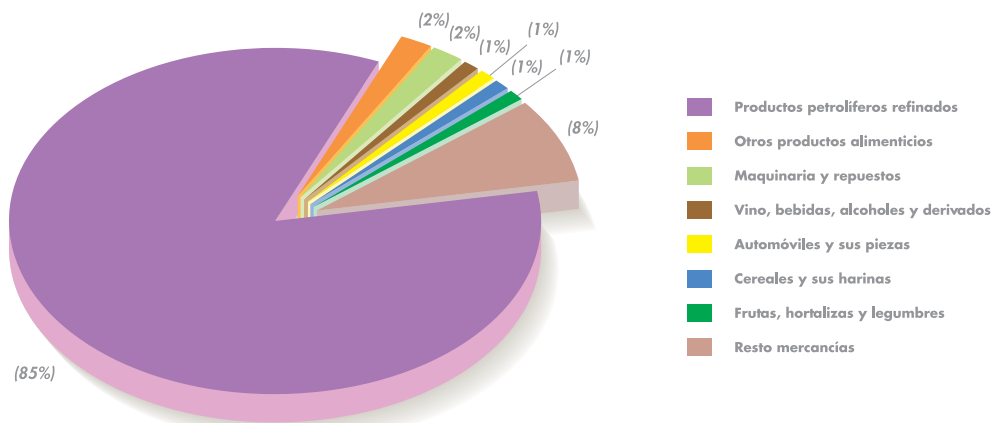
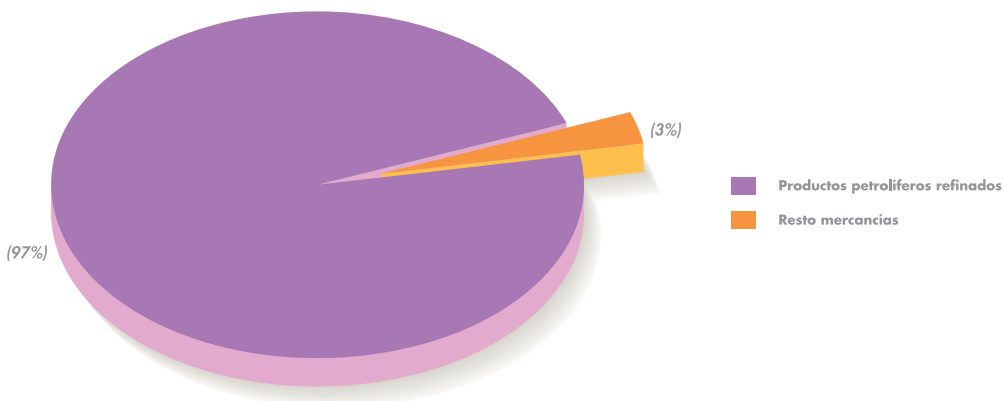


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Ceuta (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	94	1.387	Productos petrolíferos refinados	91	70
Otros productos alimenticios	2	24	Resto mercancías	9	7
Vino, Bebidas, alcoholes y derivados	1	19	Total	100	77
Resto mercancías	3	38			
Total	100	1.468			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

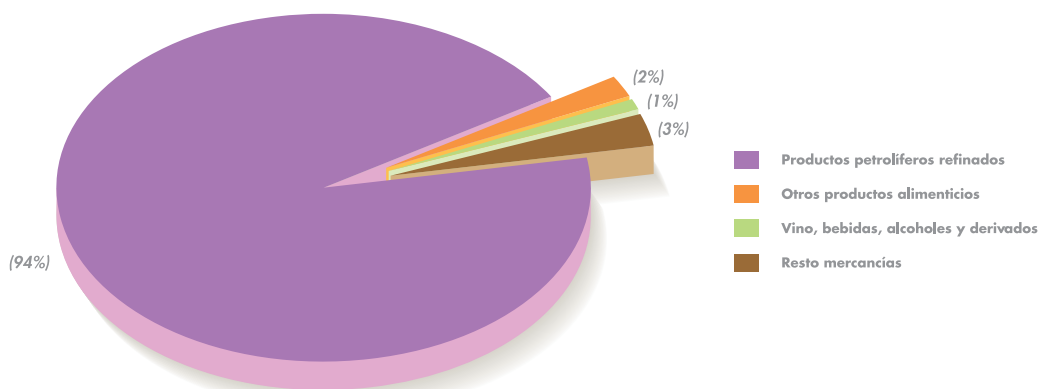
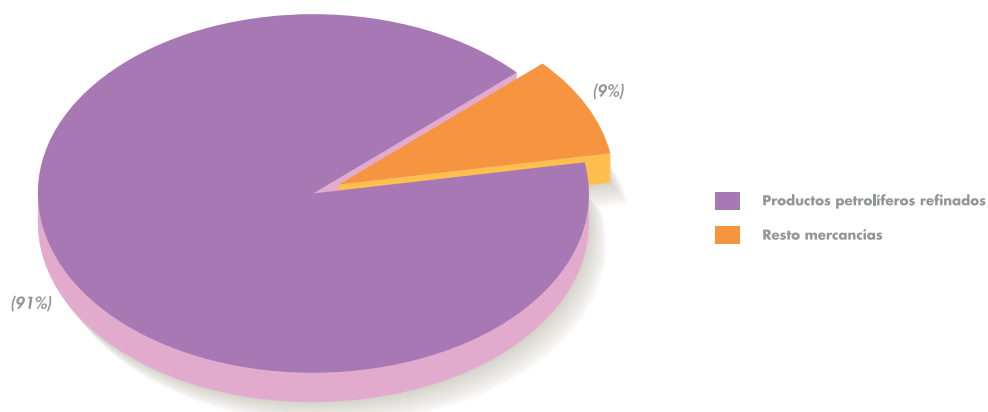


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)

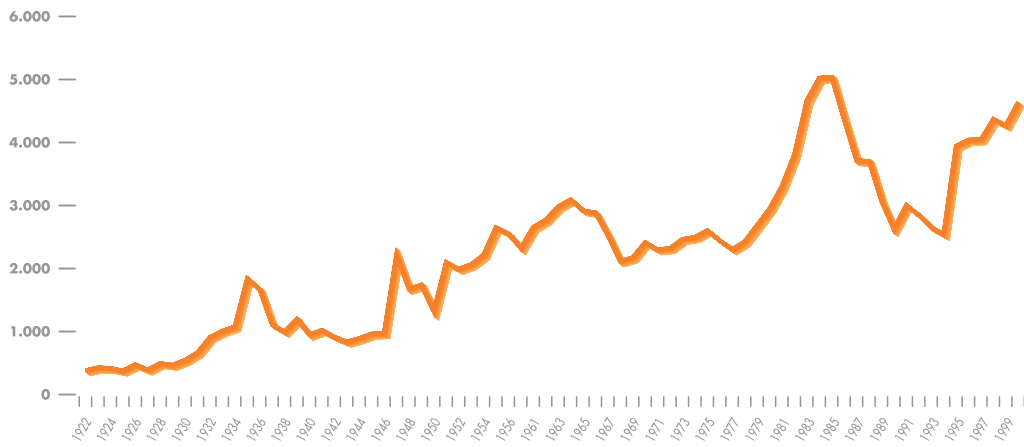


Cuadro 3. Movimiento de buques A.P. de Ceuta (1922/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1922	1.293	495.483	383	111	1963	6.324	18.880.231	2.985	162
1923	2.079	892.023	429	66	1964	6.163	19.067.023	3.094	155
1924	2.585	1.085.082	420	69	1965	6.331	18.493.360	2.921	147
1925	2.879	1.091.095	379	72	1966	6.461	18.657.419	2.888	146
1926	2.864	1.365.057	477	68	1967	6.469	16.337.718	2.526	130
1927	2.595	1.027.805	396	82	1968	5.739	12.152.091	2.117	112
1928	2.667	1.326.563	497	107	1969	5.461	11.874.950	2.175	119
1929	2.578	1.211.726	470	91	1970	6.058	14.636.285	2.416	133
1930	2.405	1.318.927	548	87	1971	6.205	14.286.270	2.302	123
1931	2.643	1.766.909	669	86	1972	7.008	16.277.032	2.323	119
1932	2.779	2.527.868	910	95	1973	8.443	20.830.340	2.467	123
1933	2.950	2.980.298	1.010	109	1974	7.908	19.769.415	2.500	114
1934	3.148	3.400.225	1.080	113	1975	7.297	18.999.620	2.604	125
1935	3.466	6.379.891	1.841	132	1976	8.394	20.517.290	2.444	106
1936	1.876	3.127.502	1.667	135	1977	9.242	21.314.929	2.306	114
1937	1.923	2.139.152	1.112	92	1978	9.639	23.396.302	2.427	140
1938	1.733	1.728.007	997	89	1979	8.828	23.731.100	2.688	136
1939	1.867	2.234.934	1.197	104	1980	9.266	27.333.259	2.950	198
1940	2.014	1.914.172	950	109	1981	9.468	31.327.641	3.309	353
1941	1.933	1.978.976	1.024	136	1982	9.253	35.262.594	3.811	338
1942	2.021	1.855.266	918	137	1983	9.400	43.880.980	4.668	450
1943	2.347	1.963.416	837	140	1984	9.313	46.805.166	5.026	236
1944	2.279	2.035.376	893	153	1985	8.976	45.216.044	5.037	404
1945	2.382	2.298.094	965	192	1986	7.232	31.557.032	4.364	281
1946	2.571	2.498.576	972	171	1987	7.415	27.543.393	3.715	494
1947	3.129	6.929.544	2.215	205	1988	6.436	23.850.867	3.706	388
1948	3.192	5.364.759	1.681	187	1989	8.387	25.785.336	3.074	393
1949	3.552	6.184.803	1.741	187	1990	11.018	28.939.666	2.627	256
1950	3.500	4.624.878	1.321	140	1991	8.763	26.329.670	3.005	478
1951	4.081	8.568.699	2.100	178	1992	7.794	22.205.827	2.849	482
1952	4.160	8.295.125	1.994	168	1993	8.203	21.774.527	2.654	460
1953	4.277	8.838.110	2.066	150	1994	8.087	20.583.547	2.545	663
1954	5.255	11.639.572	2.215	150	1995	7.440	29.341.753	3.944	728
1955	5.656	15.003.092	2.653	172	1996	10.614	42.914.279	4.043	241
1956	6.175	15.783.233	2.556	178	1997	11.386	46.090.694	4.048	342
1957	6.806	15.813.361	2.323	164	1998	11.804	51.605.209	4.372	346
1961	5.734	15.235.000	2.657	147	1999	12.644	54.029.927	4.273	200
1962	5.904	16.363.600	2.772	150	2000	11.533	53.483.579	4.637	196

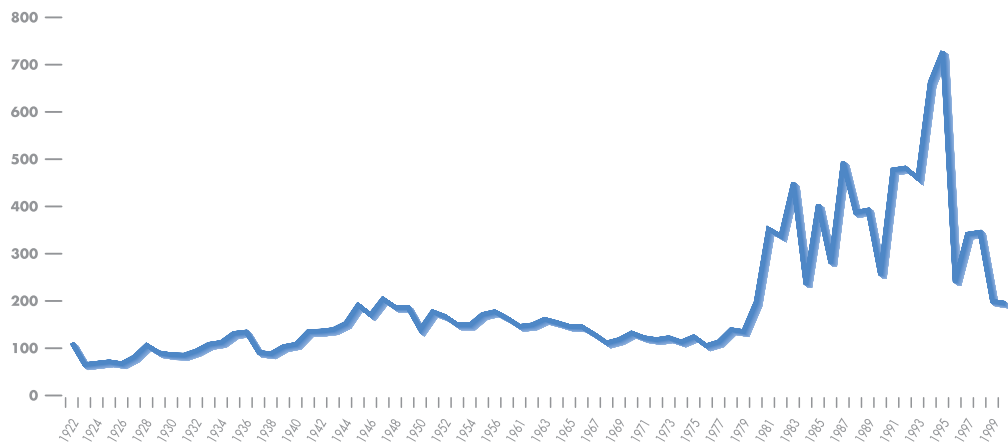
Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Ceuta (1922/2000)



Fuente: Cuadro 3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Ceuta (1922/2000)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4.1. Pasajeros A.P. de Ceuta (1935/2000)

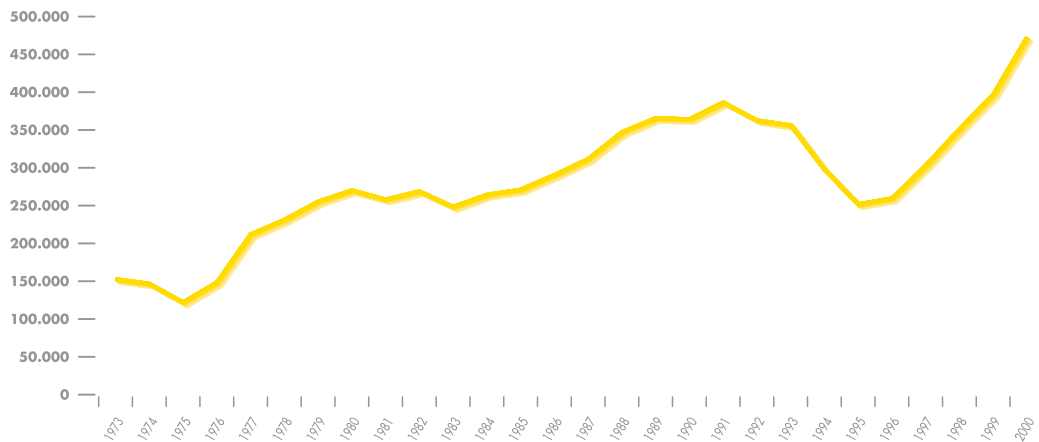
Años	Entrados	Salidos	Total	Años	Entrados	Salidos	Total
1935	45.452	47.408	92.860	1970	470.444	435.456	905.900
1937	13.702	15.004	28.706	1971	566.573	524.422	1.090.995
1938	17.649	17.093	34.742	1972	751.655	696.376	1.448.031
1939	27.528	25.558	53.086	1973	925.815	858.254	1.784.069
1940	25.107	24.344	49.451	1974	1.015.950	927.208	1.943.158
1941	40.209	41.887	82.096	1975	930.942	867.309	1.798.251
1942	51.328	51.728	103.056	1976	1.174.687	1.094.599	2.269.286
1943	60.115	67.052	127.167	1977	1.295.839	1.262.685	2.558.524
1944	78.505	77.676	156.181	1978	1.352.132	1.307.867	2.659.999
1945	77.658	75.001	152.659	1979	1.407.562	1.400.444	2.808.006
1946	66.687	65.114	131.801	1980	1.470.201	1.386.293	2.856.494
1947	64.431	63.257	127.688	1981	1.329.110	1.263.984	2.593.094
1948	72.339	65.014	137.353	1982	1.316.751	1.252.642	2.569.393
1949	61.404	59.716	121.120	1983	1.350.730	1.295.172	2.645.902
1950	64.428	63.002	127.430	1984	1.195.747	1.108.736	2.304.483
1951	68.321	65.888	134.209	1985	1.197.629	1.073.989	2.271.618
1952	82.683	81.674	164.357	1986	1.243.414	1.099.805	2.343.219
1953	101.135	96.087	197.222	1987	1.360.215	1.185.199	2.545.414
1954	77.282	78.672	155.954	1988	1.526.576	1.369.002	2.895.578
1955	88.685	89.703	178.388	1989	1.539.346	1.373.445	2.912.791
1956	88.655	95.267	183.922	1990	1.439.503	1.257.169	2.696.672
1957	115.730	127.028	242.758	1991	1.386.560	1.171.430	2.557.990
1961	135.909	155.128	291.037	1992	1.302.588	1.094.994	2.397.582
1962	132.724	142.438	275.162	1993	1.216.217	1.062.005	2.278.222
1963	151.754	160.115	311.869	1994	1.122.843	1.008.128	2.130.971
1964	177.684	180.039	357.723	1995	1.017.252	980.082	1.997.334
1965	207.140	213.928	421.068	1996	1.025.243	1.002.209	2.027.452
1966	252.331	255.340	507.671	1997	1.077.283	1.043.876	2.121.159
1967	264.738	256.632	521.370	1998	1.147.357	1.110.707	2.258.064
1968	318.403	309.099	627.502	1999	1.189.710	1.192.522	2.382.232
1969	388.641	362.607	751.248	2000	1.229.231	1.269.165	2.498.396

Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Automóviles en régimen de pasaje A.P. de Ceuta (1973-2000)

Años	Número	Años	Número	Años	Número	Años	Número
1973	152.847	1980	270.413	1987	311.769	1994	297.675
1974	146.788	1981	258.151	1988	347.295	1995	251.906
1975	122.086	1982	268.993	1989	365.843	1996	259.658
1976	148.644	1983	248.437	1990	364.316	1997	303.026
1977	212.047	1984	264.480	1991	386.649	1998	351.318
1978	231.376	1985	271.239	1992	362.946	1999	396.929
1979	255.379	1986	290.617	1993	356.385	2000	472.704

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 11. Automóviles en régimen de pasaje A.P. de Ceuta (1973-2000)

Fuente: Cuadro 4.2.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Ceuta (1942-1957) Toneladas

Años	Capturas	Valor 1ª venta (pesetas)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (pesetas)
1942	5.486	8.990.582	1950	3.358	10.081.000
1943	4.777	7.794.000	1951	3.537	10.659.167
1944	4.440	6.686.000	1952	4.121	15.261.384
1945	2.494	4.165.000	1953	3.257	10.537.082
1946	4.138	9.950.000	1954	3.754	15.538.149
1947	3.268	8.874.000	1955	4.785	19.804.431
1948	3.769	10.800.000	1956	5.100	20.426.449
1949	3.556	10.055.000	1957	6.491	31.344.453

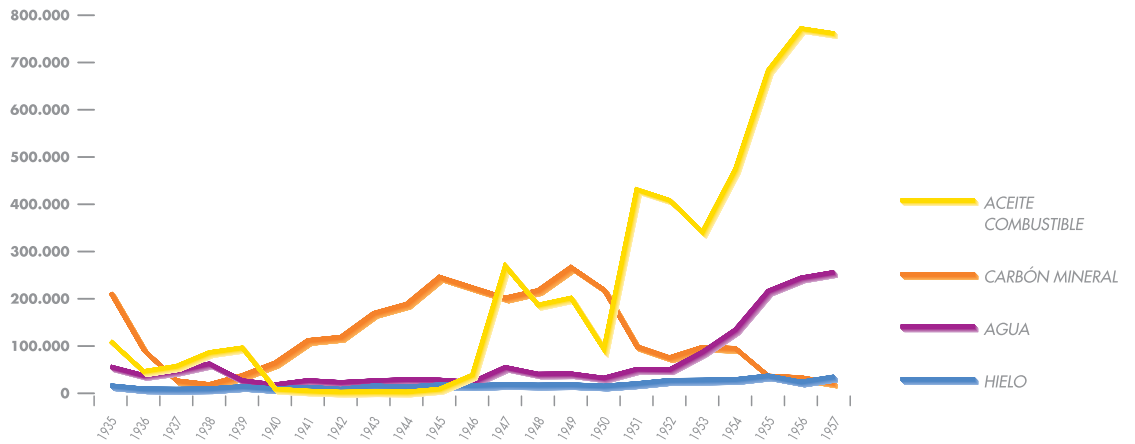
Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 6.1. Avituallamiento A.P. de Ceuta (1935-1957) Toneladas

Años	Carbón mineral	Aceite combustible	Agua	Hielo	Total
1935	212.866	110.517	56.703	16.855	396.941
1936	92.558	46.799	38.548	10.181	188.086
1937	27.458	57.776	48.139	9.620	142.993
1938	19.353	86.927	63.173	10.329	179.782
1939	38.426	96.766	27.630	15.149	177.971
1940	65.031	9.613	18.973	10.411	104.028
1941	112.628	5.507	27.930	13.776	159.841
1942	119.496	3.241	23.853	9.514	156.104
1943	169.954	4.090	27.405	16.647	218.096
1944	189.367	3.457	29.912	14.151	236.887
1945	246.671	9.312	28.970	18.849	303.802
1946	224.372	39.007	24.435	16.991	304.805
1947	202.391	269.828	55.744	19.454	547.417
1948	218.229	187.323	41.423	18.260	465.235
1949	267.393	202.170	42.144	19.049	530.756
1950	219.880	93.862	32.934	16.166	362.842
1951	99.727	431.694	51.604	21.329	604.354
1952	76.175	409.019	50.649	28.238	564.081
1953	98.252	341.773	87.677	28.820	556.522
1954	95.995	474.375	134.938	29.947	735.255
1955	37.410	683.670	216.908	37.678	975.666
1956	33.933	772.414	244.934	24.647	1.075.928
1957	22.308	761.813	256.717	35.542	1.076.380

Fuente: PUERTO DE CEUTA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 12. Avituallamiento A.P. de Ceuta (1935-1957)



Fuente: Cuadro 6.1.

Cuadro 6.2. Avituallamiento A.P. de Ceuta (1961-2000) Toneladas

Años	Productos petrolíferos	Resto	Total	Años	Productos petrolíferos	Resto	Total
1961	626.500	160.782	787.282	1981	549.837	60.661	610.498
1962	627.603	198.183	825.786	1982	843.136	79.938	923.074
1963	780.720	241.286	1.022.006	1983	1.055.613	94.801	1.150.414
1964	756.503	245.244	1.001.747	1984	1.196.216	85.386	1.281.602
1965	734.717	208.726	943.443	1985	1.091.338	67.315	1.158.653
1966	676.846	212.104	888.950	1986	698.224	66.052	764.276
1967	638.144	176.945	815.089	1987	575.780	71.894	647.674
1968	442.130	126.191	568.321	1988	570.850	63.740	634.590
1969	416.412	127.709	544.121	1989	568.272	72.616	640.888
1970	535.574	171.104	706.678	1990	682.632	87.883	770.515
1971	450.012	146.993	597.005	1991	558.038	81.663	639.701
1972	528.313	132.118	660.431	1992	623.061	61.227	684.288
1973	650.044	138.997	789.041	1993	690.045	71.078	761.123
1974	512.069	132.732	644.801	1994	599.008	72.645	671.653
1975	482.338	137.960	620.298	1995	520.215	48.586	568.801
1976	525.098	132.821	657.919	1996	498.138	34.909	533.047
1977	528.245	155.406	683.651	1997	574.752	34.947	609.699
1978	677.572	156.337	833.909	1998	520.648	35.772	556.420
1979	586.684	124.139	710.823	1999	472.686	59.714	532.400
1980	547.974	120.846	668.820	2000	539.764	90.048	629.812

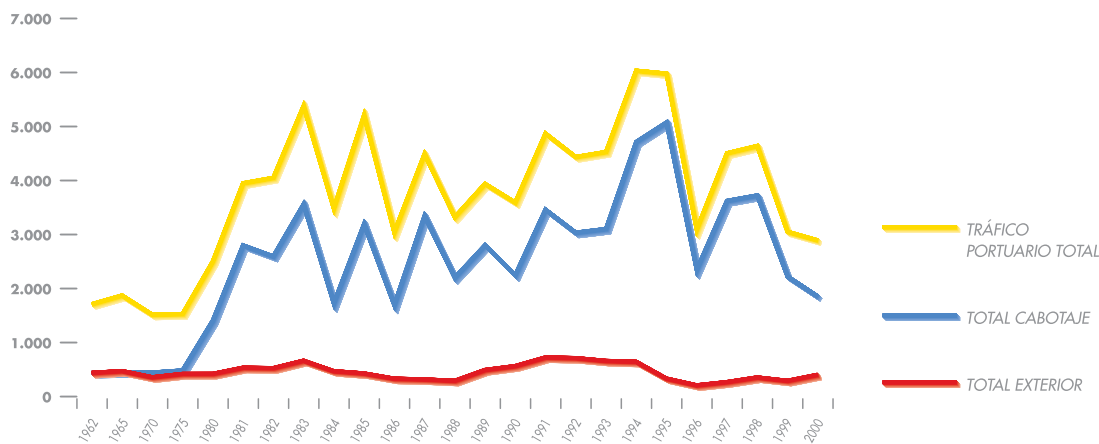
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Ceuta (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.714	1.875	1.519	1.532	2.504	3.953	4.053	5.381	3.484	5.209	3.043	4.492	3.324
Total cabotaje (I)	443	452	448	487	1.409	2.803	2.598	3.561	1.728	3.193	1.697	3.345	2.203
Total exterior (I)	442	476	361	423	424	538	530	668	474	432	335	321	295

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	3.942	3.596	4.873	4.439	4.532	6.037	5.983	3.094	4.508	4.643	3.056	2.896
Total cabotaje (I)	2.804	2.251	3.464	3.038	3.106	4.717	5.077	2.349	3.626	3.727	2.228	1.859
Total exterior (I)	496	568	728	716	664	647	337	212	272	358	295	407

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



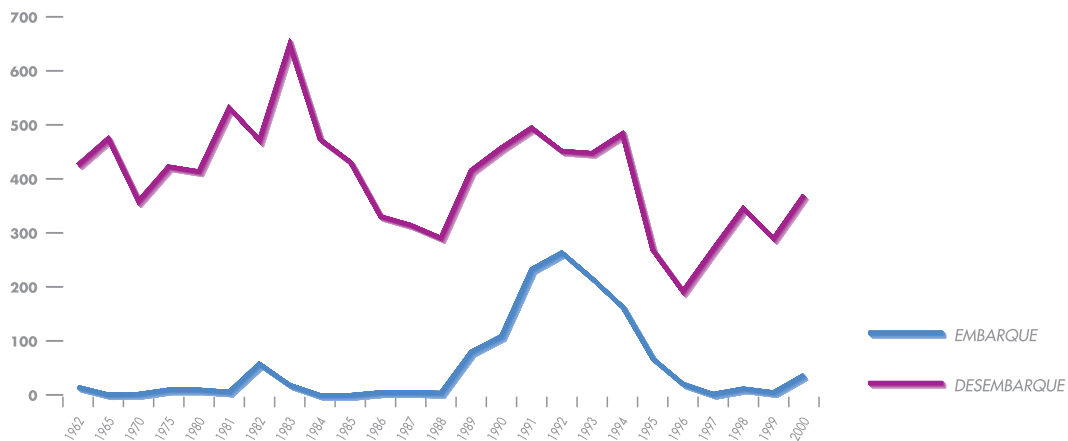
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Ceuta (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	15	1	2	10	10	6	58	19	0	0	5	5	4
Desembarque	426	475	359	423	414	532	472	649	474	432	331	315	291

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	80	109	233	264	216	164	68	21	2	12	5	37
Desembarque	416	458	495	452	448	484	269	192	270	346	290	370

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

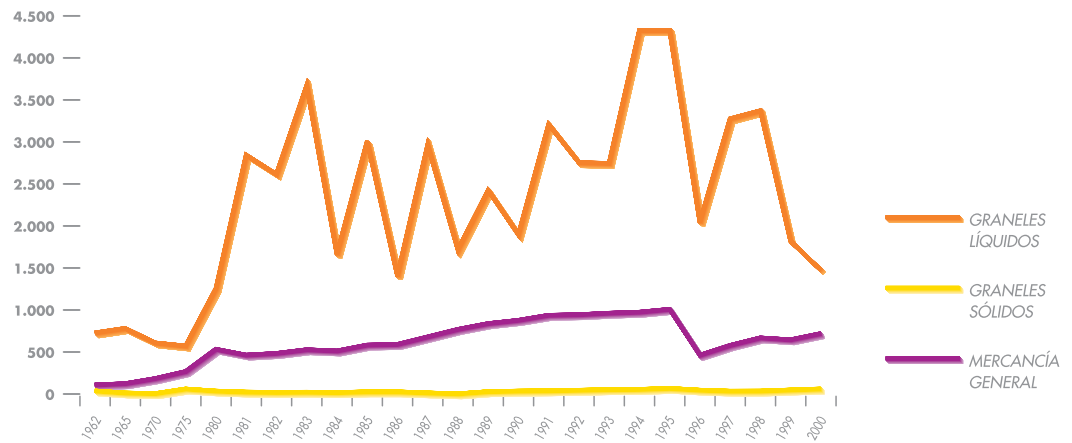


Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Ceuta (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	731	785	612	575	1.258	2.848	2.619	3.672	1.665	3.009	1.409	2.966	1.719
Graneles sólidos	41	16	9	64	39	27	23	26	21	30	30	17	6
Mercancía general	112	127	188	271	537	467	487	531	516	586	594	683	773
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	2.426	1.898	3.210	2.757	2.749	4.328	4.331	2.046	3.279	3.375	1.822	1.479	
Graneles sólidos	32	39	42	49	56	59	71	50	38	39	52	64	
Mercancía general	842	881	941	948	966	978	1.012	465	582	672	649	723	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



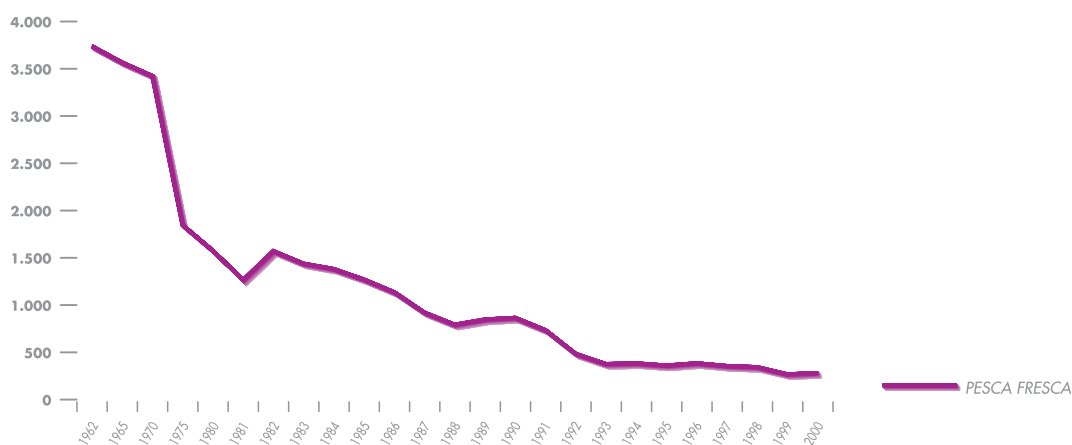
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Ceuta (1962/2000) Miles de toneladas

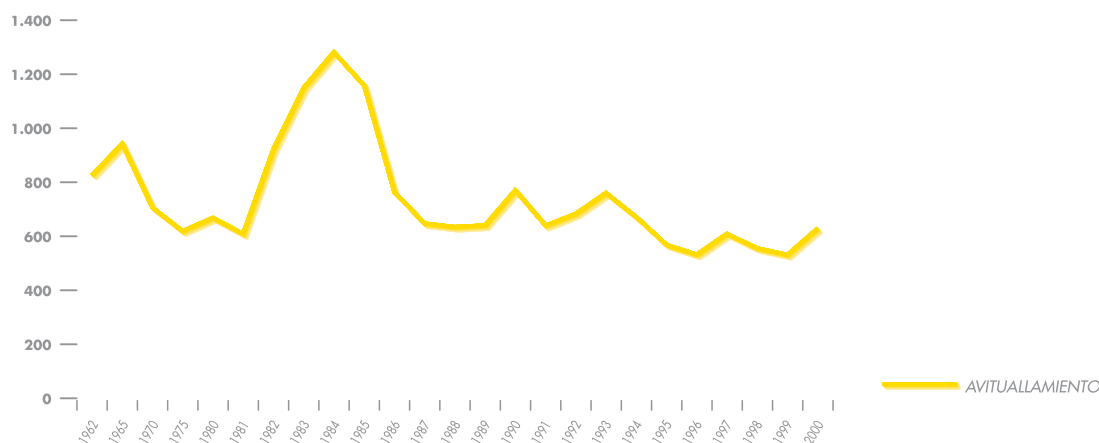
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	3.741	3.568	3.426	1.848	1.578	1.266	1.573	1.440	1.383	1.272	1.138	922	794
Avituallamiento	826	943	707	620	669	610	923	1.150	1.282	1.159	764	648	635

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	849	867	737	486	378	385	362	386	357	345	269	283
Avituallamiento	641	771	640	684	761	672	569	533	610	556	532	630

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



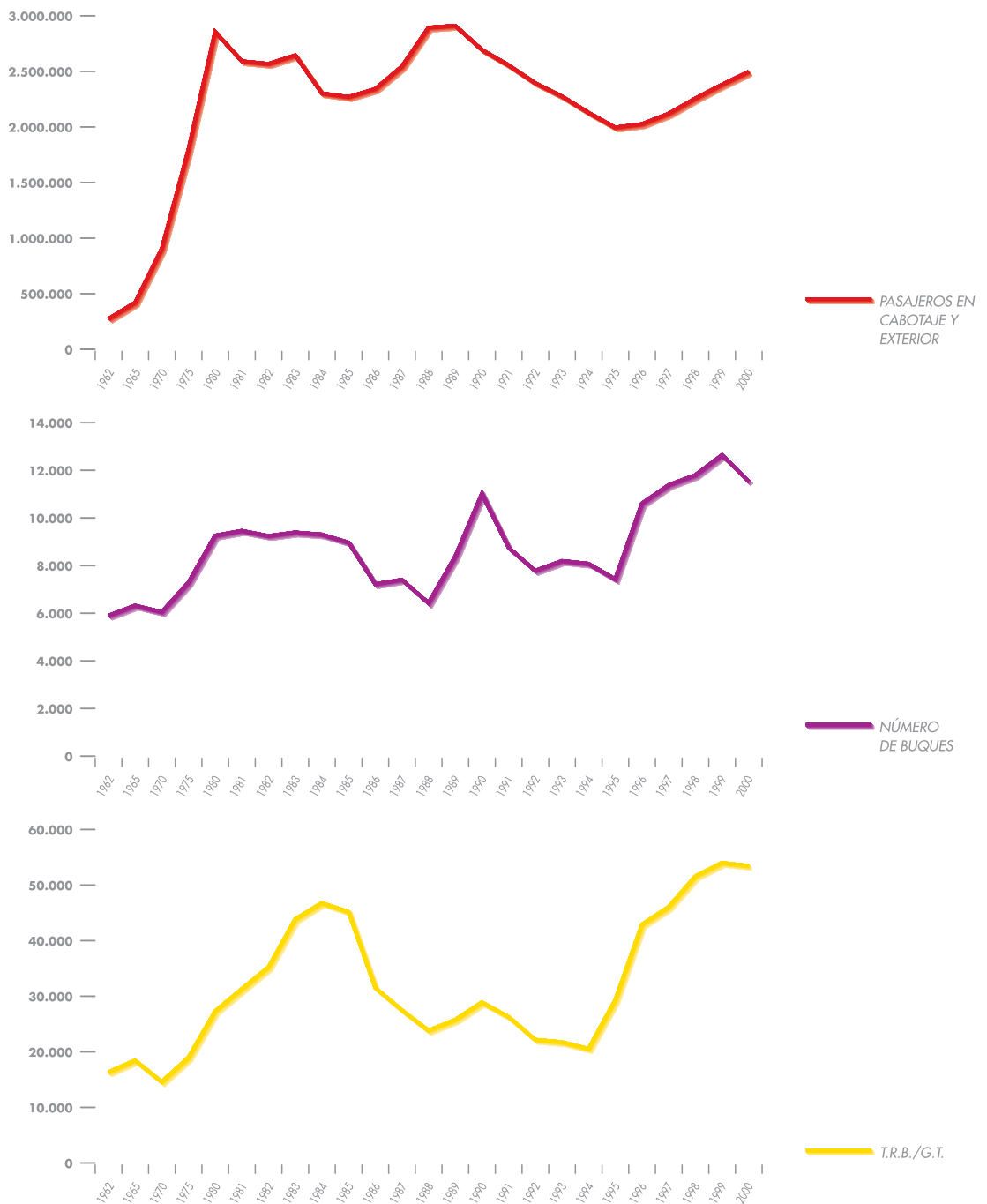
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. Ceuta (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	275.162	421.068	905.900	1.798.251	2.856.494	2.593.094	2.569.393	2.645.902	2.304.483	2.271.618	2.343.219	2.545.414	2.895.578
Número de buques	5.904	6.331	6.058	7.297	9.266	9.468	9.253	9.400	9.313	8.976	7.232	7.415	6.436
T.R.B./G.T. (miles)	16.364	18.493	14.636	19.000	27.333	31.328	35.263	43.881	46.805	45.216	31.557	27.543	23.851

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	2.912.791	2.696.672	2.557.990	2.397.582	2.278.222	2.130.971	1.997.334	2.027.452	2.121.159	2.258.064	2.382.232	2.498.396
Número de buques	8.387	11.018	8.763	7.794	8.203	8.087	7.440	10.614	11.386	11.804	12.644	11.533
T.R.B./G.T. (miles)	25.785	28.940	26.330	22.206	21.775	20.584	29.342	42.914	46.091	51.605	54.030	53.484

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 5.



Puerto de Melilla.



7.2. Autoridad Portuaria de Melilla

“El porvenir de Melilla no está completamente decidido... Las necesidades militares a las que debe satisfacer este puerto, son de índole tan variable que no se puede contar de una manera real y positiva con ellas para determinar la capacidad y necesidades del puerto... Declarado este puerto de tráfico especial minero, las características del mismo, han de ser también especiales para esta clase de tráfico.”¹

7.2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE MELILLA

La ciudad y el puerto de Melilla representan un capítulo singular de la historia de España. Fundada hacia finales del siglo VII a.C., recibiría el nombre de Rusadir y teniendo en cuenta que entonces el mar se adentraba más en la ciudad, formaría un fondeadero seguro bajo la protección de la roca de la Ciudad Vieja y de las alturas del Parque de Lobera y la Cuesta de Ataque Seco.

Las noticias más antiguas atestiguan el importante comercio de hierro y oro de sus ricas minas y de las perlas que pescaban en la rada y en la Laguna o Mar Chica, antiguo puerto fenicio, según afirman algunos escritores franceses en obras referentes a Marruecos.²

En la Memoria presentada a concurso en los Juegos Florales de Melilla del año 1900, D. Cándido Lobero Gilera expresa la necesidad de tener en cuenta todos los factores que inciden en la proyección de un puerto, por tanto, en este caso deberán de conjugarse el factor comercial y los principios políticos, concretados en los intereses relativos a la defensa nacional, por lo que este análisis buscará la semblanza mercantil de la ciudad, sin dejar de lado las trascendentes cuestiones que a otros niveles han marcado la trayectoria del puerto.

Las primeras Memorias editadas por la Junta relatan que el período de dominación romana la urbe fue muy populosa; estas referencias se hallan documentadas en el conocido Itinerario de Antonino, que recogía a modo de “guía de viajes” los lugares por los que discurrían los caminos del “Mundo Romano”. Los testimonios de época sitúan en dichos itinerarios a Rusadir, pues se habla de los principales accidentes geográficos que le son próximos, como son El Muluia Lumen, –Río Mulaya–, Ad Tres Insulas, –Islas Chafarinas–, Oppidem et Portus Rusadir, –Ciudad y Puerto de Melilla–, y el Promontorium Rusdor, –Cabo de las Tres Forcas–.³

En la antigüedad la actividad comercial siempre estuvo lastrada por las avenidas del Río de Oro, ya que hasta mediados del siglo XIX en el que es desviado el cauce, su régimen torrencial provocaba el cegamiento del puerto antiguo, de hecho, hoy en día necesita ser dragado periódicamente, a fin de que se encuentre en las condiciones idóneas.

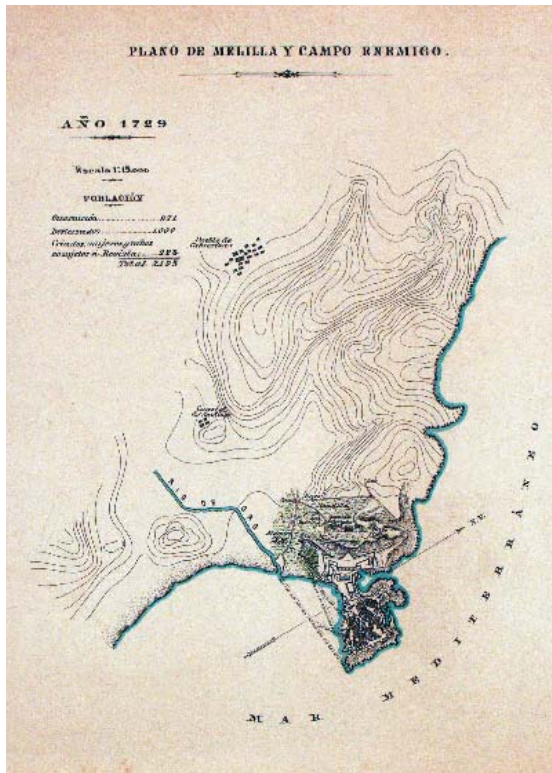
La información que se alberga del puerto de Melilla en las etapas de las dominaciones visigodas, bizantinas o árabes no dejan rastro fiable acerca de la bondad del recinto, incluso las crónicas señalan que el propio Cristóbal Colón informó de manera desfavorable acerca de la seguridad del puerto.

Posteriormente, a partir del desembarco de D. Pedro de Estopiñan, se conocen muchos más detalles de los muelles y espigones que se fueron habilitando en la Marina de la Ciudad. En los primeros años de la reconquista se utilizaba como desembarcadero la playa existente al pie de la cuesta de la

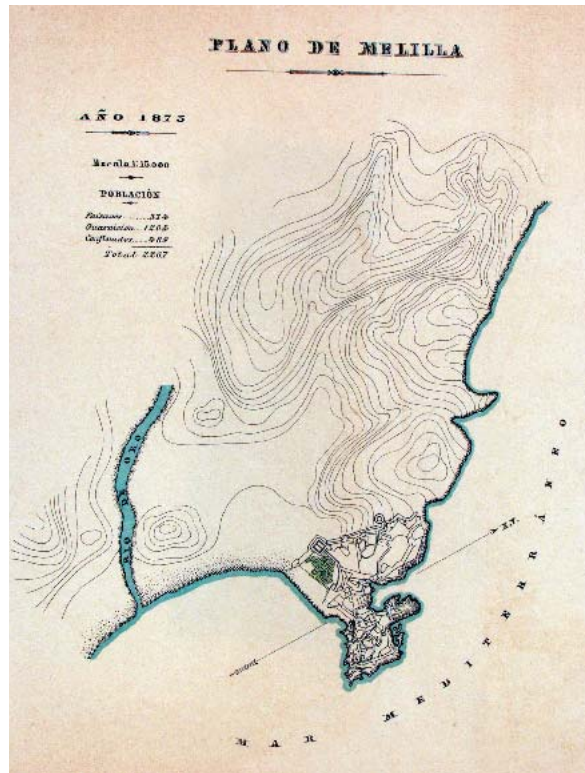
¹ Las consideraciones expuestas conforman algunos de los capítulos que más han marcado la trayectoria de crecimiento de este puerto, por ello sirven para abrir las notas de su historia. J.F.M., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas*, Relación del movimiento comercial e ingresos y gastos, Melilla, 1924, p. 20.

² Ver J.O.P.M., *Memoria referente a la situación de las obras y estudios encomendados a la Dirección Facultativa de la Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas*, Melilla, Tipografía “El telegrama del Rif”, 1906, p. 5.

³ Referencia tomada por el Cronista Oficial de Melilla, correspondiente de la Real Academia de la Historia, F. Mir Berlanga, *Memoria del Puerto de Melilla, Recopilación histórica*, Melilla, 1986, p. 2.



Plano de Melilla y “Campo Enemigo” en 1729, con expresión de la población bajo orientación militar. Memoria 1906, Autoridad Portuaria de Melilla.



Plano de Melilla en 1875. Memoria 1906, Autoridad Portuaria de Melilla.

Alcazaba, a cuyo resguardo fondeaban las embarcaciones, si bien, con el avance de las arenas y el retroceso del mar, este fondeadero acabaría inutilizándose.⁴

Los rasgos que han caracterizado al puerto de Melilla, se relacionan con el interés comercial de la plaza, en la medida que se vincula al abastecimiento de la ciudad como enclave militar. En la época del reinado de Fernando VI, en la que se hacía patente el dominio de los españoles de toda la comarca, se mantenían con los moros amistosas relaciones, aunque como destacan... “...”, pero conteniéndolos a gran distancia de nuestra fortificaciones”.

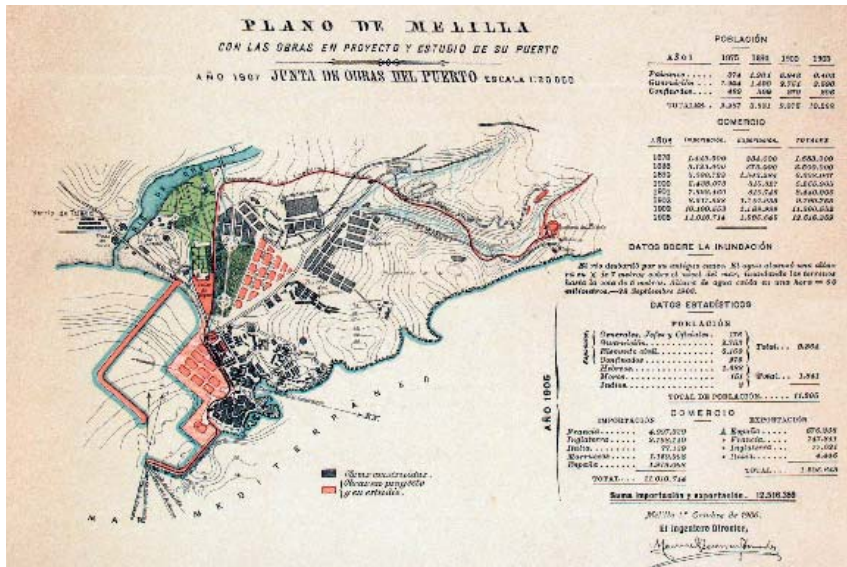
Y continúa relatando que...

“Labraban los españoles los campos hasta allá de las alturas de Frajana y sus ganados pacían a largas distancias de los fuertes exteriores. Existían entonces en Melilla, formando compañías de voluntarios, valiosos elementos constituidos por hijos del país, que por sus brillantes hechos de armas se habían conquistado el aprecio del Gobierno y el respeto de los moros”.⁵

En 1725 se habilitaría un pequeño varadero al pié del Torreón de San Juan, pero a menudo, las inclemencias del tiempo deterioraban las instalaciones que se encontraban en situación de precariedad. En el siglo XVIII se suceden los estudios para dotar a Melilla de un puerto, pero la mayor parte de los proyectos no se llevaron a cabo, persistiendo el problema principal de los aterramientos de su dársena, por lo que ya en 1827 se limpiarán sus fondos con los escasos recursos que se disponían.

⁴ El conocimiento de los cuatro primeros siglos de la vida de la ciudad puede verse en la obra de G. de Morales, “*Datos para la Historia de Melilla*” (1497-1907), Melilla-1909, Edición Facsimil, estudio preliminar V. Moga Romero, UNED, 1992.

⁵ Ver J.O.P.M., *Memoria referente a la situación de las obras y estudios encomendados...*, mem. cit., 1906, p. 6.



Plano de Melilla en 1906, con interesante información económica relativa a su tráfico y detalle de principales países. Memoria 1906, Autoridad Portuaria de Melilla.

El primer proyecto redactado “en toda regla” se presentará en 1835, por el comandante de ingenieros D. José Herrera García. La ubicación pretendida para el puerto era la llamada Ensenada de los Galápagos, y aunque su construcción era muy económica, resultaba insuficiente para las embarcaciones de cierto calado, y sobre todo, era inoperante para los días en los que azotaba el levante, lo que de alguna manera acabaría determinando la desestimación de esta propuesta. A partir de este momento se proyectarán obras en 1855, 1869 y 1893, pero ninguna de ellas llegaría a culminarse.⁶

El desabastecimiento de la ciudad era algo frecuente y sumía a la población en dificultades, por lo que desde el Gobierno se planteará con carácter prioritario la construcción de un puerto seguro para Melilla, que acabe con los problemas que se derivan de los temporales. Y dado que la plaza era un enclave civil y un núcleo militar, se dispone por R. O. de 4 de febrero de 1902, la constitución de una comisión mixta de ingenieros civiles y militares, a fin de que se redacte un proyecto en el que se contemplen las necesidades de comunicación vía marítima, sobre todo, teniendo en cuenta que en ese mismo año, por Ley de 17 de mayo, el puerto de Melilla es declarado de interés general.

A tal efecto, se recoge la imperiosa necesidad de disponer de un recinto, destacándose en un texto de época lo siguiente:

“Es urgentísima la construcción del puerto; el carecer de él fue un enorme entorpecimiento en la campaña de 1893 y hubiese podido producir un conflicto de incalculables consecuencias si aquella hubiera comenzado y avanzado las tropas, necesitando mayores cantidades de material, armamento, víveres y municiones: hoy ocurriría lo propio si las circunstancias nos llevaran a un rompimiento con los fronterizos y aparte de eso que no debemos perder de vista jamás, el movimiento mercantil de Melilla lo requiere”.⁷

El 18 de diciembre de 1902 se creó la Junta de Obras del Puerto de Melilla. En un principio estaría presidida por el Gobernador Militar, y el 1 de marzo de 1904 era nombrado director D. Manuel Becerra, al que se le encargaría la redacción del primer proyecto moderno del puerto.

⁶ Muy esclarecedor resulta la consulta del II Tomo de la obra ya mencionada G. de Morales, “*Datos para la Historia de Melilla*”..., op. cit. Particularmente el Apéndice X, titulado “Puerto. Faros”, pues dibuja el recorrido que a nivel de instalaciones principales puede observarse en el puerto, presentando un resumen claro y argumentado de los pasos que se van fraguando, pp. 547-552.

⁷ G. de Morales, “*Datos para la Historia de Melilla*”..., op. cit., p. 550.

El Real Decreto relativo a las facultades que competen á las Juntas de los puertos españoles en la costa africana señala en su artículo primero, que además de las disposiciones vigentes que se conceden a las Junta de Obras de los puertos en la Península, deberán proceder de igual forma, y seguir los procedimientos habituales para efectuar aquellas obras que redunden en beneficio del puerto, "... como son las de abastecimiento de aguas potables, construcción de almacenes ó depósitos, líneas férreas, tranvías, carreteras y caminos, con derecho á su explotación, bien sea directamente, bien entregándolas, una vez terminadas, á entidades ó Sociedades constituidas por españoles".⁸

En la historia de Melilla hay algunos momentos que pueden ser calificados de efemérides; para el puerto y la ciudad sería una fecha para el recuerdo el 2 de mayo de 1904, ya que ese día arribaría a la dársena melillense el yate real "Giralda", a bordo del cual se encontraba el Rey Alfonso XIII, acompañado de los Ministros de la Guerra y de Marina, escoltado por el crucero "Cardenal Cisneros". Después de presidir una recepción, en la que fue cumplimentado por comisiones civiles y militares, el Rey inauguró las obras para la construcción del futuro puerto, trabajos que arrancaban del espigón de la Florentina.⁹

La descripción de la situación general y su relación con el comercio se efectuará en los siguientes términos:

"Empezó a decaer esta colonia por falta de protección é interés de los Gobiernos, llegando á la situación que se encontraba esta plaza hasta poco antes de la guerra de 1893, volviendo desde esta época otra vez á tomar el desarrollo creciente que puede comprobarse por los datos que se consignan en los planos que se acompañan a esta Memoria... Observase al estudiar esta estadística que desde 1903 el creciente comercio de Melilla no ha experimentado el aumento progresivo que corresponde al incremento observado en la población é industria, circunstancia debida al estado de guerra entablado hace cuatro años entre el pretendiente Muley Mohamed, que domina las kábilas próximas á Melilla, y el Sultán de Marruecos".¹⁰

La trayectoria comercial de Melilla siempre se vio influenciada por el contexto, destacamos que a menudo se encontraría sujeta a hostilidades con los pueblos vecinos, y además el progreso de estos incidiría en la pérdida de ese papel como centro redistribuidor a las ciudades del entorno. Una interesante valoración puede deducirse de las conferencias pronunciadas acerca de los puertos españoles, en la década de los años cuarenta en el siglo XX, en la que se mencionan algunos rasgos comerciales que nos parecen interesantes:

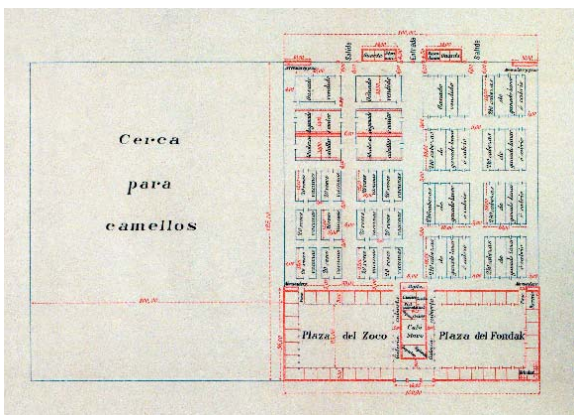


La construcción del Puerto de Melilla mediante el empleo de bloques artificiales es la escena que contempla la foto. Autoridad Portuaria de Melilla.

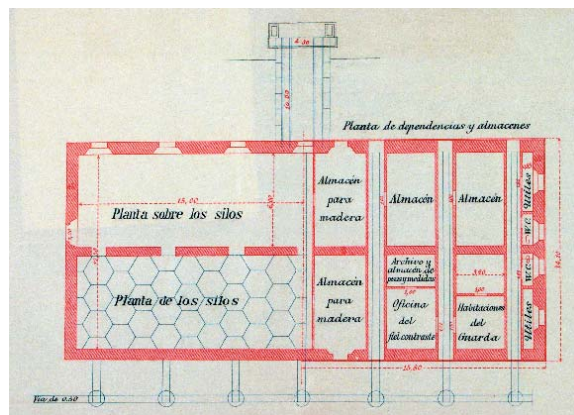
⁸ J.O.P.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras encomendadas á la Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas años 1907 y 1908*, Melilla, Imprenta de "El telegrama del Rif", 1909, p. 73.

⁹ J.O.P.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Melilla y cuenta de ingresos y gastos durante el año 1904*, Melilla, Imprenta de "El telegrama del Rif", 1905, pp. 5-6.

¹⁰ Ver J.O.P.M., *Memoria referente á la situación de las obras y estudios encomendados...*, mem. cit., 1906, p. 6.

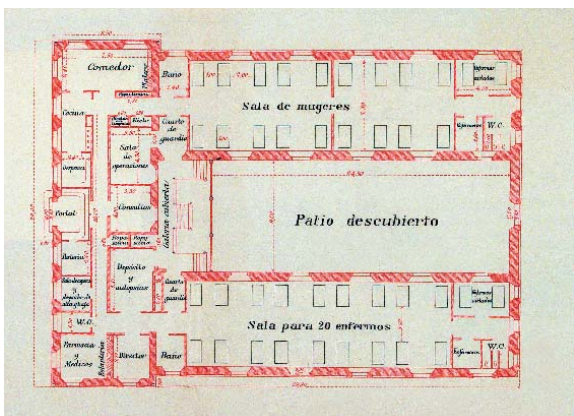


Planta del Zoco con fondak, espacio habilitado en el Puerto de Melilla para el ganado. Memoria 1907-1908, Autoridad Portuaria de Melilla.



Planta del Almacén de cereales del Puerto de Melilla, habilitado para el depósito de “granos”. Memoria 1907-1908, Autoridad Portuaria de Melilla.

“De la misma manera que las posibilidades del puerto de Ceuta no se han podido aprovechar por la limitación de nuestra Zona de Protectorado al Oeste, ocurre lo mismo al este con el puerto de Melilla, que es la entrada natural hasta Taza, y de hecho ya lo fue hasta 1902, pues hasta esa época los traficantes hebreos e indígenas venían desde muy al interior para aprovisionarse de los artículos de su corriente consumo, como té, azúcar, tejidos, etc. Posteriormente, en 1910, la creación de los mercados francos oranenses empezó por desviar un comercio, hoy ya imposible por la habilitación de otros puertos y el tendido de magnificas líneas de ferrocarriles por los franceses”.¹¹



Planta de la enfermería “indígena” del Puerto de Melilla, conformando las peculiares instalaciones de una plaza fuera del contexto geográfico peninsular. Memoria 1907-1908, Autoridad Portuaria de Melilla.

El 13 de febrero de 1905 se aprobó el proyecto definitivo del puerto, con un importe de 3.543.246,8 pesetas y un plazo de ejecución de aproximadamente tres años, encargando su construcción a la Compañía Trasatlántica, aunque después de una prórroga de 2 años, debido a los retrasos ocurridos por la guerra de 1909, le fue finalmente rescindida la contrata, continuando los trabajos la propia Administración.

El interés por dotar a esta estratégica zona de núcleos portuarios se manifiesta en algunos de los pasajes de las Memorias. En concreto, en 1906, son redactadas por el Ministro de Fomento D. Manuel García Prieto, las bases para la adjudicación en concurso público de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas. En su exposición de motivos se pone de relieve lo

siguiente: “Hace tiempo que el Gobierno dedica su atención al desarrollo de las obras de nuestros puertos en la costa norte de África y procura su más breve ejecución, que tanto han de contribuir á la

¹¹ Consultar J. Ochoa Benjumea, “Los Puertos de Marruecos y posesiones Españolas de África del Norte”, en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946, p. 308.

mejora del tráfico del comercio de España en Marruecos”. También expresa las dificultades que hubieron de vencerse, pues... “..., no habiéndose presentado licitadores en las dos subastas consecutivas realizadas para la construcción de los dos citados puertos, se hace necesario mejorar las condiciones de adjudicación de las obras y acudir á un público concurso para conseguirla”.¹²

La Junta de Fomento de Melilla se constituye por Orden de 16 de diciembre de 1910, y lo hará en sustitución de la Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas, ampliándose sus cometidos, aunque la guerra de 1909 supuso el retraso de los trabajos y mejoras en el puerto, cuyo ritmo también se vería alterado por la violencia de los temporales de levante, algunos especialmente significativos, como el de marzo de 1914, que destruyó una gran parte del dique en construcción.

Y estos problemas que han marcado en gran medida la evolución portuaria, influyeron en el calendario de las obras, pues a lo largo del siglo XX, cuando el oleaje fue destruyendo parte de las instalaciones, hubo que atender en primer lugar y con carácter de urgencia al arreglo de estos desperfectos; por ello, en el año 1916 se terminaron de reparar los daños causados por estos imponderables, reforzándose el dique N. E. en cuyo final se construyó un morro, redactándose el proyecto de la primera Alineación del Dique Nordeste de 783 m de longitud, con un presupuesto de 10.406.993,65 pesetas.¹³

El paisaje portuario se concretará, definiendo su semblanza más característica a partir de la construcción del cargadero de mineral, pues la Compañía Española de Minas del Rif, que desde primeros del siglo XX venía explotando las minas de hierro situadas en el Uixan, exportaba este material por el puerto de Melilla, y

lo hacía a un ritmo necesariamente lento, por carecer de instalaciones adecuadas; ésta sería la razón por la que dicha entidad solicitara una autorización para la edificación de un embarcadero de mineral, cuyas obras comienzan en noviembre de 1917, aunque no serían terminadas hasta finales de 1925, debido a los retrasos provocados por el levantamiento general de las kábilas del año 1921.

La necesaria armonización de intereses mercantiles y militares se pone de manifiesto a colación del proyecto del cargadero de minerales, planteándose en 1910 e informándose desfavorablemente por el Ramo de Guerra y por la Junta de Arbitrios, si bien, con motivo de la visita de S.M. el Rey a Melilla, se consideraría que la construcción del puerto debía contemplar a su vez este servicio, proyectando una obra que reuniera las condiciones necesarias para su funcionamiento, sin menoscabo de las funciones de guerra que el puerto debía ejercer.¹⁴

La imagen de este cargadero se ha asociado desde entonces a Melilla, influyendo en gran medida en su tráfico, representando una de las mejores instalaciones de su época y de las primeras en realizarse en hormigón armado; hoy en día se ha reconvertido, tras un ambicioso proyecto de remodelación, en una zona de servicios aneja al puerto.

Por otra parte, debe citarse entre las actuaciones más importantes llevadas a cabo en las primeras décadas del siglo XX, la redacción de un *Plan General*, esbozado en 1919 por el ingeniero director



Desembarco de su majestad el Rey Alfonso XIII en el muelle construido por la Junta de Obras del Puerto de Melilla. Memoria 1911, Autoridad Portuaria de Melilla.

¹² Ver J.O.P.M., *Memoria referente á la situación de las obras y estudios encomendados...*, mem. cit., 1906, pp. 75-78.

¹³ F. Mir Berlanga, *Memoria del Puerto de Melilla...*, mem. cit., 1986, pp. 11-14.

¹⁴ Ver J.O.P.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras encomendadas a la Junta de Fomento de Melilla año 1911*, Melilla, Imprenta de “El telegrama del Rif”, 1911, pp. 9-10.

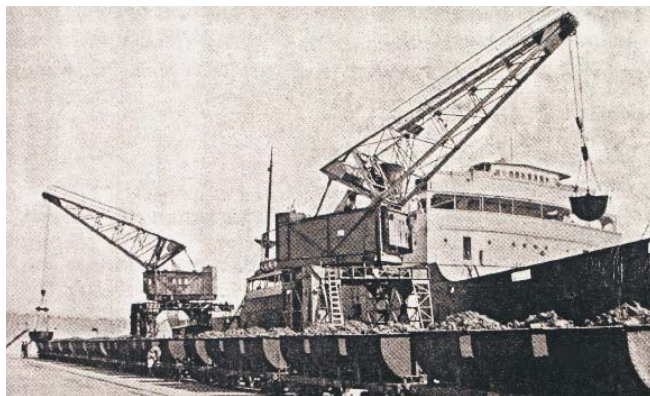
D. Alvaro Bielza Romero, en el que se apuntaba por primera vez la idea de la construcción de un dique Sur, que debería arrancar de la orilla izquierda del Río de Oro, para evitar los aterramientos en las dársenas comerciales. Este proyecto no llegó nunca a realizarse, siendo modificado en 1936 mediante un proyecto reformado, que mantenía la concepción original y que tampoco fue ejecutado.

La filosofía que inspirará las remodelaciones que se van fraguando en la década que precede a la Guerra Civil, se deja sentir en las crónicas que se explicitan en Memoria, ahora ya con un concepto donde no sólo priman los intereses militares, expresando:

“Además, el puerto de Melilla no puede considerarse en absoluto como un puerto mediterráneo por su proximidad al estrecho de Gibraltar y ser muy frecuente el tráfico de él con los puertos del Norte de Europa y de Inglaterra. Conviene no limitar la capacidad de los barcos que vienen destinados a la carga de mineral, pues el tráfico de este producto, tan valioso en esta región, puede extenderse hasta los mercados del Norte de América y ello justifica el que se haya construido en nuestro puerto el cargadero de minerales más importante de Europa.

Por otra parte el Canal de Suéz va a ser dragado a 13 metros de profundidad y no es una utopía aspirar a que el puerto de Melilla por su calidad de puerto franco pudiera serlo de depósito en el que se acumulasen durante los buenos tiempos las mercancías procedentes de los puertos del Norte que en el invierno se hallan bloqueados por los hielos para desde aquí irradiar a los distintos puertos del Mediterráneo”.¹⁵

Una nueva modificación tendría lugar en 1939 y el encargado de proyectarla sería el ingeniero director D. Gabriel Roca García, en este caso se contemplaba el llevar el dique Sur a su emplazamiento actual. Las reformas fueron esbozadas por su sucesor al frente del puerto D. José Ochoa, que continuó los trabajos hasta que las obras se suspendieron definitivamente en octubre de 1942, al comprobarse por un estudio de D. Ramón Iribarren, que la construcción de este dique contribuía al aterramiento de la dársena.¹⁶



Nuevas grúas eléctricas destinadas al cargadero de minerales en el Puerto de Melilla. Memoria 1942-1950, Autoridad Portuaria de Melilla.

Las principales calificaciones que se producen a nivel normativo servirán para precisar este análisis. Así pues, además de la consideración de puerto de interés general que ya comentamos, situación que alcanzará de nuevo por R. D. Ley de 24 de febrero de 1928, el puerto

es declarado de tráfico minero, por R. O. de 20 de julio de 1924, y puerto franco unos años más tarde, en concreto, lo será por R. D. Ley de 11 de junio de 1929.

La calificación de puerto pesquero se fraguará por orden de 30 de abril de 1929 y por O.M. de 16 de febrero de 1935. Finalmente, reseñar como medida significativa de la primera parte del siglo XX, la que delimita la utilidad pública del puerto para la zona de protectorado de España en Marruecos, “... por *Dahir* de 25-*Rabia* 2º-1357, correspondiente al 24 de junio de 1938”.¹⁷

¹⁵ J.F.M., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de los Puertos de Melilla...*, mem. cit., 1924, p. 28.

¹⁶ J. Ochoa y Benjumea, *Los Puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo impresor, 1945, p. 98.

¹⁷ G. de Benito, *Memoria del Puerto de Melilla, 1942-1950*, Melilla, Junta de Obras y Servicios de los Puertos de Melilla y Chafarinas, Dirección Facultativa, 1951, p. 17.

Ya se ha comentado la incidencia de los fuertes temporales acaecidos en sus costas; uno de estos sucesos tendría lugar en 1925, repercutiendo en la evolución técnica de su rada, por ello, los bloques que inicialmente estaban previstos de 40 Tm, se vieron reforzados y aumentaron de peso hasta llegar a las 80 Tm, de este modo nacería la concepción actual del dique de abrigo. El progreso de las instalaciones en este tiempo, permite hablar de los muelles adosados que se incorporan, aumentando sus calados sucesivamente, de 6 a 8,50 y a 9 metros.



Vista del muelle comercial del Puerto de Melilla a finales del siglo XX. Autoridad Portuaria de Melilla.

La relación de obras principales que se proyectan en la década de los años cuarenta es amplia. Significamos la que se fecha en 1950, toda vez que es nombrado D. Gabriel de Benito Angulo, que es quien se ocupa de redactar este plan de obras, cuyo objetivo era la prolongación del dique Nordeste, a fin de alcanzar los calados suficientes. El elevado presupuesto de este proyecto era consecuencia del convencimiento de que, sin la mencionada prolongación, el puerto no tendría nunca la protección deseable, como se había podido comprobar en el durísimo temporal de diciembre de 1949.¹⁸

En este recorrido histórico debe destacarse la incidencia que tendría sobre la actividad comercial la independencia de Marruecos. Así pues, tras la ceremonia de despedida celebrada en Nador en 1961, las últimas tropas españolas que guarnecían el Monte Gurugú, se repliegan sobre la ciudad y el sistema de frontera se endurece progresivamente; disminuyendo de manera ostensible el tráfico.

El gobierno marroquí expropiará los yacimientos de mineral "El Uixan", aunque habrá de utilizar el ferrocarril y el cargadero de minerales del puerto de Melilla; por este motivo, la compañía española se transforma, convirtiéndose en arrendadora de servicios bajo el nombre de "Embarques y Transportes del Rif. S. A."

La recuperación del movimiento comercial se torna complicada, aunque se sigue interviniendo en el puerto para mejorar sus instalaciones, en dicho sentido debe mencionarse la conclusión de la distribución de agua a los muelles, actuación llevada a cabo en 1968, acometiéndose proyectos de gran interés como la urbanización de los accesos al recinto portuario, así como la estación marítima; pero el inicio de la construcción del puerto marroquí de Beni Enzar, terminaría por sesgar una parte sustancial del comercio desarrollado vía marítima, al encontrarse la dársena marroquí a escasa distancia, aproximadamente de unos ochocientos metros de la línea fronteriza con España.

En los siguientes años se actuaría potenciando uno de los tráficos principales, el de viajeros, forjándose algunos proyectos como la "*Reforma y Ampliación de la Estación Marítima*", y la "*Adquisición de una Pasarela para Viajeros*", a fin de facilitar el embarque y desembarque de estos pasajeros.

Hoy en día se han flexibilizado las relaciones puerto-ciudad, sin perder el horizonte que marca el "*Proyecto Melilla Puerto XXI*", que se define como *un proyecto de ciudad en terrenos portuarios*. En líneas generales, supone tener presente el puerto deportivo, el edificio de oficinas y la zona comercial del cargadero de mineral, así como el parque público en los terrenos de la actual concesión administrativa de ENDESA, y el complejo turístico en la explanada de San Lorenzo. Las actuaciones deben verse encaminadas a aprovechar esa condición de ser último enclave de la Unión Europea en África, valorando las posibilidades que trae consigo su estratégica situación.¹⁹

¹⁸ Una mayor información de este capítulo puede verse en las Memorias publicadas, y especialmente de manera sintética y en lo que corresponde a la década de los años cuarenta en G. de Benito, *Memoria del Puerto de Melilla...*, mem. cit., 1951, capítulo IV, "La Función Técnica", pp. 57-97.

¹⁹ Las noticias de estos últimos años y la orientación a seguir en los venideros pueden verse en las Memorias publicadas recientemente.

7.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ²⁰

El puerto de Melilla en su trayectoria de crecimiento ha conjugado los ya mencionados intereses militares con los comerciales, es un elemento del Sistema Portuario en el que resulta especialmente interesante la disposición de Memorias que aclaren los detalles de su evolución.

La constitución de la Junta de Obras a principios del siglo XX, marca los inicios en los que se tiene constancia del tráfico marítimo. La primera Memoria está fechada en 1905, cumpliendo la función normativa que obligaba la redacción de documentos, que relacionaran los hechos más significativos.

La Memoria fechada en 1906 recopila brevemente los sucesos más relevantes de la “*prehistoria de este puerto*”, y a partir de ahí, comienza la sucesiva redacción de estos informes, que solo se ve interrumpida entre 1925 y hasta 1942, según valoración de Mir Berlanga, “...”, tal vez, por la inestabilidad en el cargo de los Ingenieros Directores, pues fueron 9 los que en un período de 17 años, ocuparon sucesivamente la Dirección Facultativa del puerto de Melilla”.²¹

Ahora bien, tras la conclusión de la Guerra Civil es nombrado director D. José Ochoa Benjumea, quien decide reanudar la publicación, supliendo los años de carencia con la edición de una Memoria comprensiva de esos largos años de “silencio oficial”, por tanto, abarcando la etapa de 1925 a 1942. Los registros contemplados en esta Memoria son completados en la siguiente, para los años 1942-1950, reflejando una continuidad en el trazado de los distintos tráficos estudiados.

Las Memorias editadas por la Junta de Obras son excelentes para la investigación, pues además de plasmar las actuaciones que se llevan a cabo, incluido el detalle de los proyectos que no culminan, disponen de cifras alusivas al movimiento de mercancías, buques y pasajeros, así como valoraciones que permiten interpretar adecuadamente los datos; por otro lado, el anexo de planos y fotografías amplían la información y el conocimiento de la trayectoria de crecimiento del puerto de Melilla.

El recorrido por la historia del recinto desde 1960 se ha efectuado a través de Puertos del Estado, aportando los registros necesarios para analizar las últimas décadas y, como es lógico, estas cifras se han interpretado con la ayuda de todo el material publicado recientemente.

7.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1905/2000)

Se ha recogido en el cuadro 1.1 y en el gráfico 1 el movimiento de mercancías que tiene lugar en el puerto melillense desde 1905 hasta final del siglo XX. Los datos muestran la existencia de unos ciclos en el volumen total de tráfico, dejando al descubierto, con la salvedad de la década de los años cincuenta, que parte corresponde a las cargadas y cual a las descargadas. En los primeros apuntes será la mercancía cargada la que va adquiriendo de forma progresiva una mayor importancia, situación que perdura hasta finales de la década de los setenta, para a partir de ahí, volver a ser un enclave con un carácter eminentemente receptor de mercancía.

Las causas más significativas que explican la bajada desde 1977 son varias, entre ellas se menciona la entrada en funcionamiento del puerto de Nador, y aunque se encuentra en esos momentos en vías de ejecución, lo cierto es que desde el principio acoge un tráfico que era tradicional de Melilla, el de naranjas marroquíes, exportaciones que se redujeron progresivamente. A la entrada en servicio de dicho recinto competidor, debe unírsele el impacto que trae la desaparición de la Compañía Española de Minas del Rif, así como el inicio en 1975 de la construcción del puerto de Beni Enzar en la región oriental de Marruecos, que también perjudicará el tráfico desarrollado a través del puerto de Melilla.²²

²⁰ El análisis del puerto de Melilla ha gozado de unas condiciones excelentes para su estudio, ya que los responsables y en especial D. José Manuel Noguero Abián nos ha provisto de un material único, por lo que le estamos sinceramente agradecidos.

²¹ F. Mir Berlanga, *Memoria del Puerto de Melilla...*, mem. cit., 1986, p. 20. Valoración que a su vez toma del propio preámbulo de la Memoria J. Ochoa y Benjumea, *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Melilla*, J.F.M., *Puertos de Melilla y Chafarinas, 1925-1941*, Melilla, Gráfica El Cisne, 1942, pp. 3-4.

²² F. Mir Berlanga, *Memoria del Puerto de Melilla...*, mem. cit., 1986, p. 35.

En el gráfico 1 se observa la máxima actividad comercial de recinto portuario, en los años que dura la Guerra Civil y también a finales de los años cincuenta.

El cuadro 1.2 y los gráficos 2A y 2B matizan para algunos años el tráfico de mercancías, detallándolo por cabotaje y exterior. Es una serie no muy extensa que comprende de forma ininterrumpida desde 1905 a 1920, completándose para el período 1937-1941, pues desde la conclusión de la 1ª Guerra Mundial y hasta el inicio de la Guerra Civil no se precisan noticias. Una valoración de estos primeros tiempos se traslada en Memoria, cuando expresa...

“El resultado de la estadística detallada de importación, exportación y navegación del año 1905 y primer semestre de 1906, no acusa exactamente la importancia comercial del puerto de Melilla, debido, como ya se ha comentado, al continuo estado de guerra después de 4 años entre estas kábilas adictas al Protediente y las fuerzas imperiales acampadas al otro lado del Muluya”.²³

Los primeros años analizados predominan ligeramente las entradas en régimen de cabotaje para, de forma progresiva, ser las salidas al exterior las que vayan alcanzando el mayor protagonismo, constatando que estos hechos tienen lugar a medida que fueron incrementándose las exportaciones de mineral, realizadas por la Compañía Española de Minas del Rif, y de forma especial, a partir de 1926, con la entrada en funcionamiento del cargadero de minerales, que tuvo una influencia decisiva en el tráfico de este enclave portuario y en los ingresos de la Junta del Puerto, determinando el progreso de la propia ciudad.

En cuanto a la coyuntura que sucede a la Guerra Civil, se deja constancia en Memoria y se alude en los siguientes términos:

“Obsérvese, como a la disminución del gran cabotaje iniciada ya en el año 37 y profundamente acusada en el 40, como consecuencia de la guerra mundial, corresponde una compensación del cabotaje de los buques nacionales, resultando un total tonelaje en buques que se mantienen casi en el quinquenio... Se mantiene sensiblemente la misma cifra de importación en cabotaje y, por el contrario aumenta ligeramente la importación en gran cabotaje que dio un bajón el año 1938 para recuperar y aun superar la cifra correspondiente a 1937. En el resumen de ambas navegaciones, la importación se mantiene en el quinquenio y se reduce considerablemente la exportación”.²⁴

7.2.3.1. Principales productos y áreas de comercio (1905-1910/1920)

Las informaciones extraídas de las Memorias consultadas se trasladan al cuadro 2.1 y gráficos 3.1 y 3.2, en ambos se plasman las entradas de productos más significativos en régimen de cabotaje y exterior, para el período 1905-1910, si bien, no se presentan las mercancías que salen del puerto, al mostrar unas exiguas cifras de tráfico. El haber podido conocer el mercado extranjero supone contemplar en los gráficos 4.1 y 4.2 el ámbito geográfico con el que principalmente se mantienen relaciones mercantiles, la disposición del dato alusivo a España permite valorar adecuadamente los destinos y procedencias, con esa sustancial diferencia que se advierte entre las cifras globales de productos descargados y cargados a nivel general.

En 1920 se ha estudiado con carácter exhaustivo el tráfico, lo que origina el cuadro 2.2.1 y 2.2.2 y los gráficos 5.1 y 5.2, y 6.1 y 6.2, que sirven igualmente para perfilar los detalles de mercancías y de naciones, incluida España, a través de las cuales se abastece a la ciudad. Algunos tráficos

²³ J.O.P.M., *Memoria referente a la situación de las obras y estudios encomendados...*, mem. cit., 1906, p. 8.

²⁴ J.F.M., *Puertos de Melilla y Chafarinas...*, mem. cit., 1942, p. 75.

característicos como son los minerales y el ganado se han recogido de manera diferenciada del resto, en concreto en los cuadros 2.3, 2.4 y 2.5.

Las fuentes utilizadas para el análisis de la primera década del siglo XX, obliga a realizar una serie de precisiones a fin de interpretar adecuadamente la información.

1. Se han considerado las partidas que superen el medio millón de kilogramos, que es la cota que estimamos conveniente para dejar de relieve el movimiento de mercancías más representativo.
2. Si en uno de los años no se llega al volumen de tráfico establecido, se deja constancia para poder hacer el seguimiento al producto.
3. Se han elaborado grupos de productos, para analizar más efectivamente el comercio y se han sumado los datos correspondientes a los dos trimestres del año 1907, único que se presenta de manera fraccionada.

Los grupos que se han conformado son:

- *Aceites*: agrupación que goza de peso específico por la partida de “aceite de oliva”, aunque también figuran los de “linaza”.
- *Envases pipería y sacos vacíos*: que dispone de epígrafes que se relacionan con la capacidad para contener otros elementos, sobre todo destacan la partida envases, pipería, “sacos vacíos” y “botellas vacías”.
- *Maderas y leña*: alberga esencialmente dos partidas la “madera fina” y sobre todo “madera de pino”, el resto es residual.
- *Pescados y conservas*: además de los epígrafes que se definen en el título del grupo se recoge el bacalao. El interés de las partidas que lo integra varía sustancialmente según el año. Debe significarse también que a veces el monto de este grupo queda disminuido al no recoger las exportaciones, pues es uno de los pocos elementos que figura en el tráfico exterior de salida.
- *Tejas, ladrillos y loza*: es una agrupación que presenta los materiales relacionados con la construcción, el mayor interés lo ostentan las “losetas” y “ladrillos”, aunque también contemplan otras como azulejos, baldosas, etc.
- *Vinos y bebidas*: el conjunto de vinos es el elemento más determinante, sobre todo sobresalen los “vinos comunes”, y en relación a las otras bebidas destacan “aguas minerales”, alcohol, vinagre, vermouth, coñac, ron, etc.

El cuadro 2.1 presenta las agrupaciones que se han especificado, los datos evidencian que los productos alimenticios básicos y los materiales para construcción, son las referencias más interesantes de las entradas de mercancías. Se hace mención de la incidencia comercial que tienen las harinas y el azúcar, los “hierros y aceros”, los “carbones” y el yeso, pues son partidas que van adquiriendo notoriedad a medida que avanza la primera década del siglo XX. En el cabotaje de entrada citamos a los tres grupos que presentan un mayor volumen “maderas y leña”, “tejas, ladrillos y loza” y “vinos y bebidas”.

Y aunque la exportación es muy minoritaria, circunstancia que determina su ausencia del cuadro 2.1, hay varios productos que se incluyen dentro de este capítulo, como son los “pescados” y algunos elementos relacionados con los tejidos, como las “pieles sin curtir” y la lana.

Los gráficos 4.1 y 4.2 reflejan el tráfico de mercancías para los años 1907-1910, referido ahora a las áreas de comercio más significativas. Destacar el porcentaje que representa Francia en estos momentos, tanto en las importaciones como en las exportaciones, ya que junto al movimiento que se mantiene con la península, computan entre ambas el 88% en las salidas y el 74% de entradas; ostentando el mayor volumen de entrada exterior Francia, con un 38% sobre el total.

El estudio exhaustivo del movimiento comercial para el año 1920, facilita el seguimiento a los principales productos en la siguiente década. El cuadro 2.2.1 y 2.2.2 y los gráficos 5.1 y 5.2 así como 6.1 y 6.2 esbozarán matices diferentes del tráfico, pues mientras que los cuadros expresan el volumen que alcanzan cada uno de los elementos que entran o salen del puerto de Melilla, los gráficos 5.1 y

5.2 muestran de manera conjunta y porcentual los valores del tráfico principal y ya los gráficos 6.1 y 6.2 aluden a los países que abastecen a la ciudad, reconociendo aquellas naciones que reciben con carácter prioritario un cierto volumen de tráfico, y de nuevo la consideración del dato alusivo a España completa las valoraciones efectuadas.

La metodología a seguir se mantiene conforme a los criterios especificados en la etapa anterior y se ciñe ahora a la presentación de algunas agrupaciones que tienen una semblanza diferente, aunque ahora se parte de productos que sobrepasen el millón de kilogramos de movimiento. Así pues, sólo expresaremos los grupos nuevos y las diferencias que se encuentren.²⁵

Las agrupaciones que figuran en la relación de productos para el corte temporal de 1920, requieren ser precisadas en los siguientes términos:

- *Aceites*: en este grupo se incluye ahora la partida específica de “aceites y grasas”.
- *Carbones*: es una agrupación que define las partes que la componen, que son los “carbones minerales” y los “carbones vegetales”, siendo más significativo el primero de ellos.
- *Pescados y conservas*: recoge un conjunto de referencias alusivas a su titular, pero en el año que analizamos el gran peso se debe a una partida que figura con la denominación de “pescado fresco ó salado”.
- *Productos petrolíferos*: es un grupo que recoge la gasolina y el petróleo.

Vamos a proceder a realizar algunos comentarios acerca del tráfico en 1920, si observamos el cuadro 2.2.1 y 2.2.2 se aprecia que el mayor interés radica en éste último, que es el que traslada las mercancías cargadas, con un producto que polariza prácticamente la totalidad del comercio exterior, que es el “mineral de hierro”, alcanzando el 96% de este tráfico, siendo Inglaterra el país que lo recibe mayoritariamente.

Y mientras que en las mercancías cargadas y sobre todo en las exportaciones, la concentración comercial es la característica que mejor lo define, en las mercancías descargadas es la diversidad la que básicamente lo califica. No puede olvidarse que la situación de la plaza, aboca a recepcionar productos de primera necesidad para alimentar la población, figurando el capítulo de las importaciones con una semblanza escasamente relevante, si lo comparamos con el interés que goza el cabotaje de entrada. La Península proveerá a la plaza de Melilla de cebada, harinas, patatas y paja para el ganado, elemento éste que tiene un cierto peso en la economía de la localidad.

Hemos dejado de manifiesto la singularidad que han tenido a lo largo del tiempo los minerales, por ello, tal como ya apuntábamos se le ha dado tratamiento diferenciado. En los cuadros 2.3 y 2.4 se mostrará el movimiento en dos períodos de tiempo; por un lado, analizaremos los años que median entre 1914 y 1920, en el que se atiende a la clase de mineral, y en el cuadro 2.4, comprensivo de la etapa 1942-1950, se distinguirá un matiz nuevo, su destino ya sea nacional o extranjero.

Las cifras permiten observar una continuidad en lo que es uno de los minerales más característicos de la cantera de la zona, el “hierro”, y en el segundo, el rasgo más sobresaliente es poder definir que se trata de un tráfico en el que prevalecen los destinos al extranjero. Las noticias que se recogen en el cuadro 2.3 y que se perfilan en las Memorias, informan en relación al hierro, que el embarque de minerales se hace principalmente a través de la Compañía Española Minas del Rif, aunque también figuran la Compañía del Norte Africano, Alicantina, Haschaonan y la Compañía Setolazar, en la calamina y el plomo es la Compañía del Norte Africano la que canaliza los embarques.²⁶

El cuadro 2.5 y el gráfico 7 expresan para el tiempo indicado el movimiento de cabezas de ganado. Es un tráfico que tiene una presencia en los puertos del Norte de África y en el caso de Melilla

²⁵ Se hace constar en 1920 el grupo de “Tejas, ladrillos y loza”, a pesar de no alcanzar el millón de kilogramos, pero al faltar una cantidad escueta se ha preferido dejar constancia de ese movimiento en un puerto de estas características.

²⁶ Ver series originales de las Memorias consultadas.

comporta unas cifras de movimiento irregular, pues mientras en algunos años sobrepasan las diez mil cabezas, en otros, la tónica se mantiene alrededor de las cinco mil, siendo un comercio de entrada, a excepción de 1920, en el que desaparece la que es la especie principal y es el ganado vacuno, cuyo movimiento copa la mayor parte de los datos que se han reunido, ciñéndose muy especialmente al capítulo importador. Otras especies que también figuran en las estadísticas son lanar, cerda, mular, caballar, cabrío y asnal.²⁷

7.2.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 8.1 y 8.2 a 12.1 y 12.2 trasladarán los productos más relevantes del tráfico exterior, con su especificación de entradas y salidas en las tres últimas décadas del siglo XX.

El apartado de las importaciones en el período contemplado muestra un predominio de productos alimenticios, dentro de los cuales destacan los “cereales y sus harinas”, “vinos, bebidas, alcoholes y derivados”, “frutas, hortalizas y legumbres”. En definitiva, en todo momento se está en presencia de un tráfico que tiene como objetivo el abastecimiento de productos básicos para el consumo.

En las exportaciones el proceso es diferente, y mientras que en la década de los años setenta prevalece el trascendente capítulo del mineral de hierro, alcanzando el 95% del total, a partir de los años ochenta y noventa se va a experimentar una evolución, no sólo a nivel cuantitativo, sino también desde el punto de vista del “término”, pues ahora figuran en las estadísticas como “otros minerales y residuos metálicos”, circunstancia que se constata en los gráficos referidos a la década de los años ochenta, para desaparecer como registro en los momentos en los que el monto principal lo toma el denominado “resto de mercancías”, aunque debe señalarse la partida de “frutas, hortalizas y legumbres”, pues es el único grupo que goza de un interés en el mencionado apartado.

En general, debe precisarse que el tráfico exterior tiene un escaso interés y cumple esa ya aludida función de nutrir a la sociedad de aquellos productos básicos que necesita y el contexto propio no les provee.

7.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1905/2000)

El movimiento concerniente a los buques se ha reflejado en los cuadros 3.1, 3.2 y 3.3; en el primero de ellos se atiende a la evolución del buque según clase y bandera desde 1905, con la salvedad del período 1925-1936 y de la década de los años cuarenta. El cuadro 3.2 complementa el detalle informativo y traslada las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) según la tipología indicada y ya el cuadro 3.3 muestra los valores alusivos al movimiento de buques a lo largo del siglo XX. Los gráficos 13 y 14 orientan acerca de la trayectoria de crecimiento, en base a los indicadores de Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y Carga Media del Buque (C.M.B.).

En el cuadro 3.1 se ha recopilado para el período 1905-1950, con la salvedad de años ya comentada, el movimiento de buques distinguiendo por vapores y veleros y atendiendo a la cualidad de si son nacionales o extranjeros. Unas notas a pie de cuadro en los primeros registros que se aportan, revelan algunos rasgos de este tráfico, por un lado, señalan que los vapores nacionales son correos contratados por el Estado para este servicio y transportes militares entre Málaga, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón, en relación a los vapores extranjeros comenta “... que son en su mayoría francesa y proceden de Marsella, Orán, Gibraltar y Tetuán, importando productos de dicha nación los que proceden de los primeros puertos é ingleses y marroquíes los que proceden de los dos últimos”. Continúa valorando el movimiento de buques y puntualiza que los buques de vela españoles son de la matrícula de Torreveja (Alicante) “... y traen cargamento de sal, madera, patatas, algunos coloniales

²⁷ Noticias recogidas de las Memorias de los años referidos.

y materiales para construcción y los de vela extranjeros entraron en lastre, cargando hierro y bronce viejo, enagenado (sic) por el Parque de artillería de esta Plaza".²⁸

Debe hacerse hincapié en dos cuestiones, por un lado, que desde comienzos del siglo XX el número de vapores es ya significativamente superior a los veleros, a excepción de la coyuntura 1915-1924, período de tiempo que encuentra su justificación en la 1ª Guerra Mundial y en las consecuencias que se derivan en los años posteriores; por otro lado, mencionar que salvo los primeros años contemplados, en los que existe cierta igualdad en las cifras, el número de buques nacionales supera de forma amplia a los extranjeros.

El cuadro 3.2 muestra las Toneladas de Registro Bruto distinguiendo principalmente por tipos de buques. Una valoración de los datos deja de relieve que la diferencia que existía en cuanto al número no se proyecta en esta variable, lo que pone de manifiesto como los buques de nacionalidad extranjera tienen un tamaño mayor que los nacionales. Sirva como referente el dato alusivo a 1950, tanto el matiz que se aporta en el cuadro 3.1 como en el cuadro 3.2, apreciándose que en lo concerniente al número de buques nacionales es unas siete veces superior a los de nacionalidad extranjera, sin embargo, en relación a las T.R.B. sólo es el doble.

El cuadro 3.3 es el que trasmite la información de la mayor parte del siglo XX, destacar que en los años cincuenta se estabilizará el movimiento de buques y tendrá lugar la independencia de Marruecos, constatándose que desde 1956 este hecho condicionará su posterior evolución, apreciándose en el gráfico un descenso progresivo en las cargas de los buques, alcanzando su punto culminante en los inicios de los años ochenta, situación a la que también contribuye el incremento en el T.M.B.

La Carga Media del Buque observada en el gráfico 14 se muestra algo distorsionada, debido al salto que tiene lugar desde los inicios de los años veinte hasta finales de los treinta, tiempo que por las circunstancias históricas del momento no reflejan la realidad de una actividad normal, luego ya se advierte una progresión consecuente con los otros indicadores y el proceso de crecimiento general del puerto de Melilla, que a través de la orientación del T.M.B. puede visualizarse en el gráfico 13.

7.2.5. PASAJEROS (1907/2000)

El movimiento de pasajeros se plasma en el cuadro 4. Los datos originales manifiestan lagunas que se perciben hasta 1962, si bien, desde 1907 a 1924 la minuciosidad informativa es evidente y sus cifras manifiestan continuidad.

Lo primero que podemos resaltar es que se está ante un tráfico que adquiere notoriedad desde la década de los años sesenta, y se circunscribe al pasaje de cabotaje; está referido principalmente al que se mantiene a través de las líneas regulares existentes entre el puerto de Melilla y los puertos de Almería y Málaga, adquiriendo una gran expansión en la época estival, mostrando el tránsito migratorio que regularmente se realiza por los que utilizan este puerto para acceder a Marruecos.

El movimiento computado presenta uniformidad en cuanto al número desde mediados de los años setenta, con la salvedad del lustro 1991-1995, lo que evidencia la regularidad existente en este tráfico, tendencia que ha visto interrumpir su crecimiento por la entrada en funcionamiento de la línea de pasajeros Almería-Nador.

7.2.6. PESCA (1941-1992)

El tráfico de pesca fresca se ha reflejado en el cuadro 5 y en el gráfico 15, circunscrito al período que media entre 1941 y 1992. Antes de pasar a comentar las cifras se han tomado algunas noticias de las Memorias, para situarlo adecuadamente en el marco general del movimiento portuario. Así

²⁸ J.O.P.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Melilla...*, mem. cit., 1905, p. 23.

pues, es un hecho a destacar el gran crecimiento que tiene lugar en los primeros años analizados, aunque se parte de una coyuntura anómala por los acontecimientos políticos.

El Decreto de 27 de noviembre de 1934 y la Orden de la Dirección General de Puertos, fechada a 16 de febrero de 1935, establecería la clasificación general de los puertos pesqueros, correspondiendo al de Melilla la categoría de *Puerto Pesquero de 1ª clase*, lo cual dejaría de relieve ese interés por la mencionada actividad.²⁹

Los datos señalan la realidad de un tráfico que ha sufrido un paulatino descenso; en concreto, desde la década de los ochenta se inicia un proceso de declive, que finalmente culmina con la desaparición de la actividad en los primeros años de la década de los noventa.

Las razones que han ido favoreciendo el ocaso del sector, que en otras coyunturas mostraron un movimiento bastante estable, evidenciarán las tensas relaciones con Marruecos, problemática de una gran complejidad que excede de este somero análisis, por lo que sólo limitaremos nuestras apreciaciones a expresar la interconexión existente entre el declive del sector pesquero en Melilla y las dificultosas relaciones que se mantienen con Marruecos, afectando a más de un país de la Unión Europea entre los que se encuentra España.

7.2.7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El resumen del tráfico de las variables más significativas en las cuatro últimas décadas se presentará en un conjunto de tablas, la primera de ellas, tabla 1, indica tanto el tráfico portuario total como el que se efectúa en régimen de cabotaje y exterior. Se percibe la importancia creciente del tráfico de cabotaje sobre el exterior desde los años ochenta, puesto que en los últimos tiempos se ha incrementado el porcentaje de mercancía que entra de la Península.

El tráfico exterior tiene su reflejo en la tabla 2, apreciándose la escasa relevancia que tiene esta modalidad en todo el período analizado, a excepción del embarque de mineral de hierro, hasta los inicios de la década de los setenta.

La tabla 3 contempla las mercancías movidas según su presentación, constatándose el relieve que detentan hasta 1970 los graneles sólidos, particularmente el mencionado “mineral de hierro”, y como a partir de ahí experimenta una caída global, que paulatinamente va recuperando el movimiento de mercancía general, constituido básicamente por productos alimenticios y materiales de construcción.

La pesca fresca y el avituallamiento se recogen en la tabla 4. En relación a las capturas volver a referir su inexistencia en la actualidad, y del avituallamiento comentar que es lógico el progresivo descenso que se manifiesta desde la década de los ochenta.

Los pasajeros, buques y Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) se trasladan a la tabla 5. Respecto de los pasajeros, hacer hincapié en la tendencia alcista de finales de los ochenta y principios de los noventa, que se vería truncada por la entrada en funcionamiento de la línea marítima Almería-Nador, lo que hace que sea una variable estable en los últimos tiempos, si obviamos los años referidos.

En relación a los buques hacer constar el avance que tiene lugar en los años noventa en lo que se refiere al indicador numérico, a pesar del estancamiento que se percibe en el período 1998-2000, situación que coincide en esos momentos con el incremento en las T.R.B., lo que revela que si el número ha descendido, no ha ocurrido así con la capacidad, lo que implica un aumento sustancial en el tamaño de los buques en estos últimos años.

El futuro del puerto de Melilla pasa por considerar sus opciones de expansión en todos los tráficos y servicios que se prestan, sin perder de vista las nuevas tecnologías del transporte, que harán posible el crecimiento de la actividad portuaria en ese punto estratégico que es el Norte de África.

²⁹ J.F.M., Puertos de Melilla y Chafarinas..., mem. cit., 1942, pp. 69-71.

REGISTRO DE MEMORIAS

1905, 1906, 1907-1908, 1909, 1910, 1911, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920-1921, 1924, 1924-1925, 1925-1942, 1942-1950, 1958-2000 (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.puertomelilla.com>

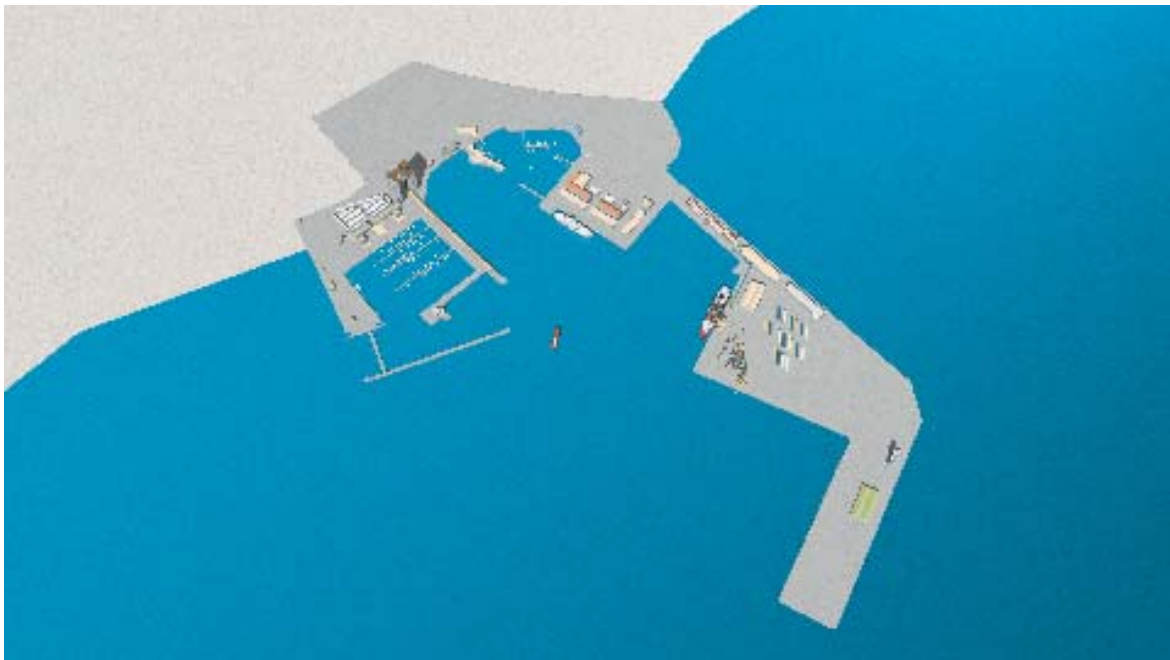
ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.M.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Melilla.

J.O.P.M.- Junta de Obras del Puerto de Melilla.

A.P.M.- Autoridad Portuaria de Melilla.

J.F.M.- Junta de Fomento de Melilla.



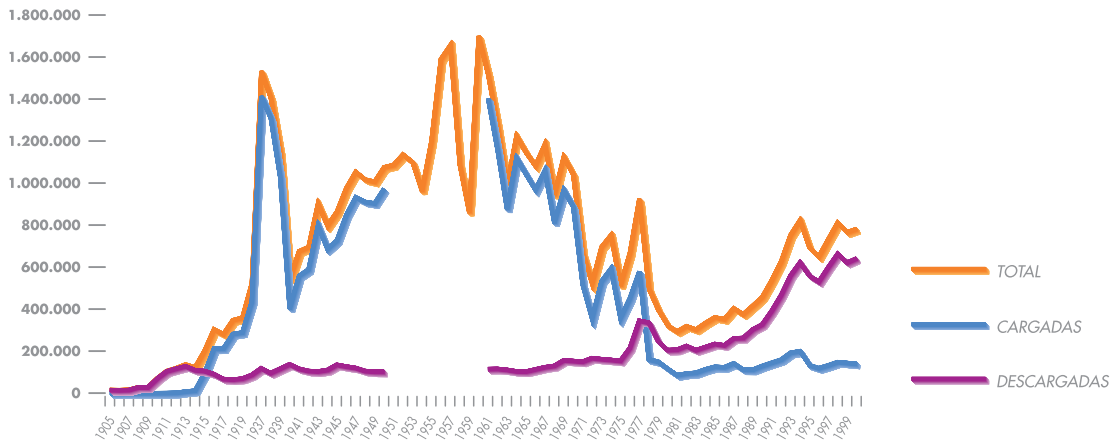
Infografía del Puerto de Melilla. Año 2004

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Melilla (1905/2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1905	460	15.711	16.171	1961	1.402.426	115.645	1.518.071
1906	768	14.665	15.432	1962	1.157.185	116.534	1.273.719
1907	1.147	15.801	16.948	1963	876.708	112.210	988.918
1908	590	28.346	28.935	1964	1.118.824	104.893	1.223.717
1909	781	27.945	28.726	1965	1.042.942	103.620	1.146.562
1910	1.140	70.439	71.579	1966	968.646	113.991	1.082.637
1911	1.525	104.531	106.056	1967	1.059.858	124.336	1.184.194
1912	2.558	117.362	119.920	1968	812.270	130.660	942.930
1913	8.600	128.810	137.410	1969	966.850	157.176	1.124.026
1914	12.870	110.525	123.395	1970	887.664	154.263	1.041.927
1915	95.956	106.244	202.200	1971	517.215	150.698	667.913
1916	212.530	91.982	304.512	1972	355.277	167.838	523.115
1917	213.438	68.418	281.856	1973	533.046	163.033	696.079
1918	282.509	65.645	348.154	1974	592.861	159.387	752.248
1919	289.519	70.194	359.714	1975	358.092	154.715	512.807
1920	435.529	87.667	523.197	1976	452.183	215.499	667.682
1937	1.413.605	119.594	1.533.200	1977	579.147	345.785	924.932
1938	1.310.449	96.493	1.406.942	1978	161.624	336.821	498.445
1939	1.028.095	117.259	1.145.355	1979	151.022	246.217	397.239
1940	402.504	138.254	540.757	1980	117.661	206.112	323.773
1941	558.682	117.312	675.994	1981	86.675	207.847	294.522
1942	589.486	106.644	696.130	1982	94.228	225.512	319.740
1943	797.200	104.272	901.472	1983	98.004	205.635	303.639
1944	686.756	111.190	797.946	1984	114.471	220.361	334.832
1945	727.369	136.208	863.577	1985	126.454	235.233	361.687
1946	848.846	127.845	976.691	1986	124.241	228.833	353.074
1947	933.353	120.934	1.054.287	1987	142.925	261.844	404.769
1948	911.435	106.546	1.017.981	1988	112.890	263.821	376.711
1949	904.374	103.064	1.007.438	1989	112.450	304.046	416.496
1950	973.515	102.632	1.076.147	1990	130.109	327.450	457.559
1951			1.087.000	1991	145.262	391.773	537.035
1952			1.137.000	1992	159.955	466.817	626.772
1953			1.101.000	1993	192.848	560.319	753.167
1954			963.000	1994	200.820	622.453	823.273
1955			1.199.000	1995	134.279	559.316	693.595
1956			1.590.000	1996	119.844	531.434	651.278
1957			1.656.000	1997	133.267	600.240	733.507
1958			1.088.000	1998	148.865	664.438	813.303
1959			861.000	1999	144.705	622.162	766.867
1960			1.700.000	2000	140.487	642.132	782.619

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Melilla (1905/2000)



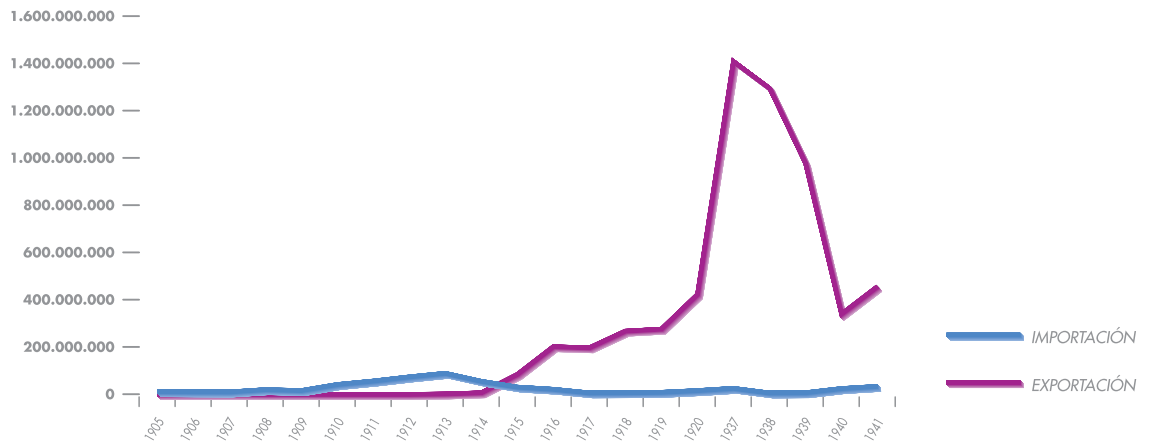
Fuente: Cuadro 1.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. de Melilla (1905/1941) Kilogramos

Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico
	Entradas	Salidas	Total	Importación	Exportación	Total	
1905	3.545.485	229.965	3.775.450	12.165.814	229.850	12.395.664	16.171.114
1906	3.341.984	194.040	3.536.024	11.322.617	573.813	11.896.430	15.432.454
1907	4.845.243	365.040	5.210.283	10.955.266	781.960	11.737.226	16.947.509
1908	7.545.140	247.490	7.792.630	20.800.745	342.080	21.142.825	28.935.455
1909	11.076.330	318.700	11.395.030	16.868.870	461.940	17.330.810	28.725.840
1910	27.932.230	580.370	28.512.600	42.506.740	559.810	43.066.550	71.579.150
1911	47.327.664	1.003.480	48.331.144	57.203.044	521.361	57.724.405	106.055.549
1912	42.628.910	1.994.563	44.623.473	74.733.480	563.490	75.296.970	119.920.443
1913	38.723.642	6.102.670	44.826.312	90.086.039	2.497.589	92.583.628	137.409.940
1914	54.379.018	5.378.936	59.757.954	56.145.989	7.491.173	63.637.162	123.395.116
1915	74.637.708	10.872.936	85.510.644	31.606.300	85.083.307	116.689.607	202.200.251
1916	69.597.377	10.097.169	79.694.546	22.384.961	202.432.702	224.817.663	304.512.209
1917	61.282.215	15.754.559	77.036.774	7.135.624	197.683.402	204.819.026	281.855.800
1918	57.912.575	14.126.564	72.039.139	7.732.042	268.382.675	276.114.717	348.153.856
1919	60.631.945	12.727.171	73.359.116	9.562.403	276.792.032	286.354.435	359.713.551
1920	70.838.685	12.579.387	83.418.072	16.828.623	422.950.037	439.778.660	523.196.732
1937	93.256.453	3.499.414	96.755.867	26.337.970	1.410.105.693	1.436.443.663	1.533.199.530
1938	89.752.004	13.728.621	103.480.625	6.741.064	1.296.720.650	1.303.461.714	1.406.942.339
1939	109.671.315	49.933.820	159.605.135	7.587.896	978.161.624	985.749.520	1.145.354.655
1940	112.872.665	62.354.766	175.227.431	25.381.081	340.148.797	365.529.878	540.757.309
1941	82.728.941	102.184.956	184.913.897	34.583.202	456.497.035	491.080.237	675.994.134

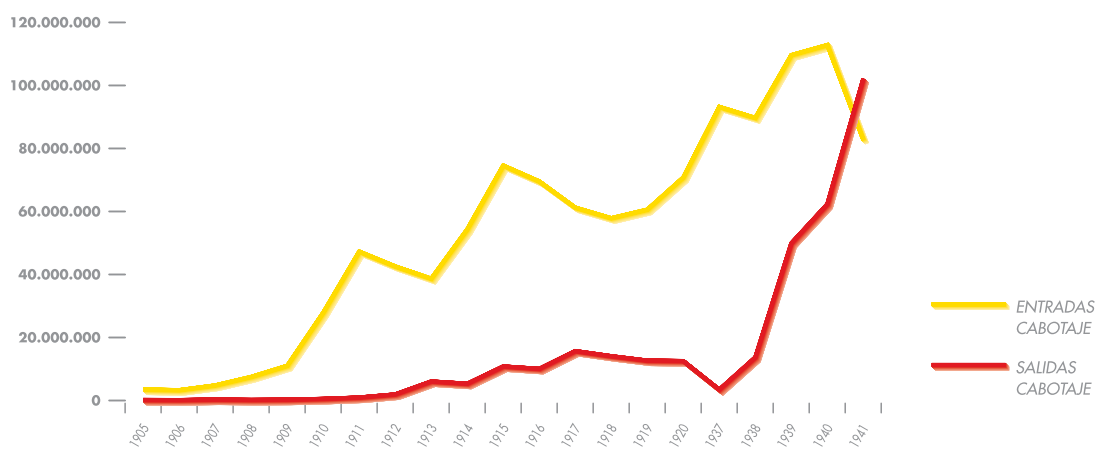
Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 2A. Tráfico exterior A.P. de Melilla (1905/1941)



Fuente: Cuadro I.2.

Gráfico 2B. Tráfico de cabotaje A.P. de Melilla (1905/1941)



Fuente: Cuadro I.2.

Cuadro 2.1. Principales productos descargados A.P. de Melilla (1905-1910) Kilogramos

Productos	1905			1906		
	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico
Aceites	3.905	368.050	371.955	168.640	131.810	300.450
Azúcar	2.715.310	100	2.715.410	2.560.070		2.560.070
Carbones	119.880	531.820	651.700	154.170	451.990	606.160
Cebada	226.870	19.450	246.320	58.740	55.000	113.740
Cemento	255.300	21.700	277.000	777.520	11.750	789.270
Envases: pipería y sacos vacíos		551.300	551.300	11.450	230	11.680
Frutas	2.100		2.100	5.060	184.150	189.210
Garbanzos	43.620		43.620	36.420	2.000	38.420
Habas	119.410		119.410	87.900	1.500	89.400
Harinas	4.342.780	9.000	4.351.780	3.644.700	200	3.644.900
Hierros y aceros	29.735	53.847	83.582	36.745	62.244	98.989
Jabón	218.230	360	218.590	281.930	50	281.980
Maderas y leña	22.729	638.622	661.351	9.721	364.866	374.587
Maíz	858.150	10.800	868.950	107.860		107.860
Paja	47.100	3.060	50.160	85.740	1.200	86.940
Patatas	352.780	181.900	534.680	371.390	301.370	672.760
Pescados y conservas	2.030	22.018	24.048	18.321	32.250	50.571
Sal			0		556.000	556.000
Sémola	557.090		557.090	487.330		487.330
Tejas, ladrillos y loza	186.010	24.550	210.560	156.784	12.820	169.604
Tejidos	720.060	69.820	789.880	446.485	42.650	489.135
Vino y bebidas	91.585	307.880	399.465	138.390	386.260	524.650
Yeso	481.000	49.000	530.000	545.550	10.400	555.950
Resto mercancías	770.140	682.208	1.452.348	1.131.701	733.244	1.864.945
Total	12.165.814	3.545.485	15.711.299	11.322.617	3.341.984	14.664.601

Productos	1907			1908		
	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico
Aceites	36.750	115.900	152.650	36.320	237.220	273.540
Azúcar	2.660.520		2.660.520	2.986.864		2.986.864
Carbones	446.840	415.130	861.970	1.329.430	746.600	2.076.030
Cebada	123.500	6.700	130.200	868.090	80.800	948.890
Cemento	840.440	12.680	853.120	804.600	473.400	1.278.000
Envases: pipería y sacos vacíos	1.500	1.440	2.940	28.480	1.990	30.470
Frutas	1.000	332.625	333.625	600	270.176	270.776
Garbanzos	65.740	5.750	71.490	286.287	11.410	297.697
Habas	125.190	2.900	128.090	253.750	17.800	271.550
Harinas	2.177.030	1.520	2.178.550	2.244.200	400	2.244.600
Hierros y aceros	222.850	216.220	439.070	3.806.780	414.010	4.220.790
Jabón	221.000	500	221.500	315.500	1.000	316.500
Maderas y leña	541.500	942.085	996.235	649.200	1.385.940	2.035.140
Maíz	30.000	100	30.100	68.080	1.950	70.030
Paja	8.960	7.670	16.630	883.181	21.430	904.611
Patatas	380.880	310.140	691.020	571.150	362.230	933.380
Pescados y conservas	27.690	36.590	64.280	57.820	42.460	100.280
Sal		480.230	480.230	17.500	889.500	907.000
Sémola	476.900		476.900	306.200		306.200
Tejas, ladrillos y loza	443.870	310.600	754.470	692.310	752.140	1.444.450
Tejidos	423.259	89.920	513.179	746.830	87.800	834.630
Vino y bebidas	160.540	319.340	479.880	179.810	584.943	764.753
Yeso	482.750	322.440	805.190	1.594.660	2.580	1.597.240
Resto mercancías	1.543.907	914.763	2.458.670	2.073.103	1.159.361	3.232.464
Total	10.955.266	4.845.243	15.800.509	20.800.745	7.545.140	28.345.885

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El cabotaje de salida y las exportaciones mantienen unos niveles irrelevantes de comercio.

**Cuadro 2.1. Principales productos descargados A.P. de Melilla (1905-1910)
Kilogramos (Continuación)**

Productos	1909			1910		
	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico	Importación	Cabotaje entrada	Total tráfico
Aceites	14.850	349.370	364.220	59.860	539.250	599.110
Azúcar	2.259.640		2.259.640	3.691.140	1.690	3.692.830
Carbones	1.183.930	854.190	2.038.120	3.237.350	1.263.690	4.501.040
Cebada	848.380	15.270	863.650	1.697.200	307.070	2.004.270
Cemento	847.800	61.800	909.600	2.789.550	2.379.760	5.169.310
Envases: pipería y sacos vacíos	10.170	6.510	16.680	14.730	7.930	22.660
Frutas	24.760	1.274.680	1.299.440	10.210	1.476.760	1.486.970
Garbanzos	130.050	53.510	183.560	369.440	332.810	702.250
Habas	264.300	11.180	275.480	640.370	16.570	656.940
Harinas	2.815.890	1.270	2.817.160	6.289.050	28.260	6.317.310
Hierros y aceros	713.600	198.495	912.095	1.822.400	664.290	2.486.690
Jabón	322.440	2.200	324.640	612.550	1.720	614.270
Maderas y leña	764.640	1.876.325	2.640.965	7.440.480	3.902.330	11.342.810
Maíz	2.450	17.880	20.330	95.700	33.030	128.730
Paja	70.550	4.790	75.340	1.532.700	207.830	1.740.530
Patatas	2.022.920	1.143.000	3.165.920	3.112.200	2.217.820	5.330.020
Pescados y conservas	259.840	366.190	626.030	215.480	208.820	424.300
Sal		420.900	420.900	28.490	867.650	896.140
Sémola	72.100		72.100	290.300		290.300
Tejas, ladrillos y loza	414.640	147.240	561.880	1.599.170	5.839.860	7.439.030
Tejidos	382.130	123.000	505.130	711.430	264.970	976.400
Vino y bebidas	446.980	2.049.010	2.495.990	497.640	2.541.380	3.039.020
Yeso	1.055.650	105.310	1.160.960	2.555.650	1.292.240	3.847.890
Resto mercancías	1.941.160	1.994.210	3.935.370	3.193.650	3.536.500	6.730.150
Total	16.868.870	11.076.330	27.945.200	42.506.740	27.932.230	70.438.970

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El cabotaje de salida y las exportaciones mantienen unos niveles irrelevantes de comercio.

Principales productos descargados A.P. de Melilla (1905-1910) Kilogramos

Productos	%	Importación	Productos	%	Cabotaje entrada
Harinas	19	21.513.650	Maderas y leña	16	9.110.168
Azúcar	15	16.873.544	Tejas, ladrillos y loza	12	7.087.210
Maderas y leña	8	8.940.920	Vino y bebidas	11	6.188.813
Patatas	6	6.811.320	Patatas	8	4.516.460
Yeso	6	6.715.260	Carbón	7	4.263.420
Hierros y aceros	6	6.632.110	Frutas	6	3.538.391
Carbón	6	6.471.600	Sal	6	3.214.280
Cemento	6	6.315.210	Cemento	5	2.961.090
Cebada	3	3.822.780	Yeso	3	1.781.970
Tejas, ladrillos y loza	3	3.492.784	Aceites	3	1.741.600
Tejidos	3	3.430.194	Hierros y aceros	3	1.609.106
Paja	2	2.628.231	Resto mercancías	21	12.273.904
Sémola	2	2.189.920	Total	100	58.286.412
Jabón	2	1.971.650			
Resto mercancías	15	16.810.879			
Total	100	114.620.052			

Gráfico 3.1. Principales productos importados (1905-1910)

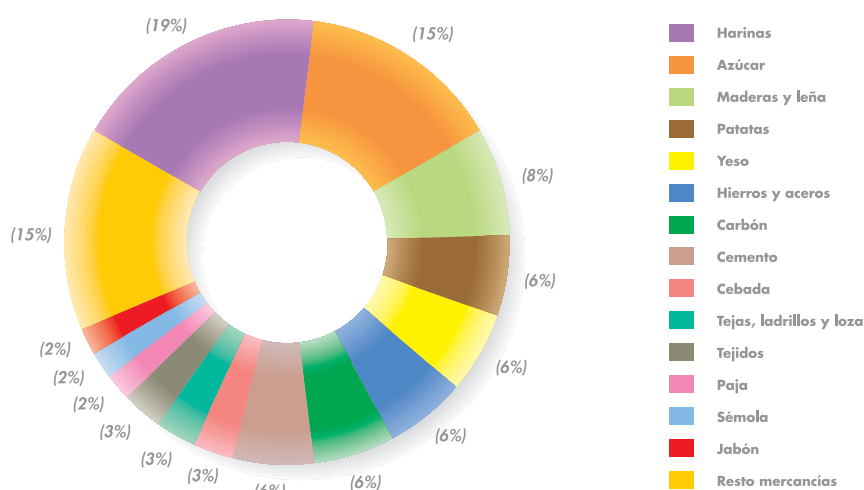
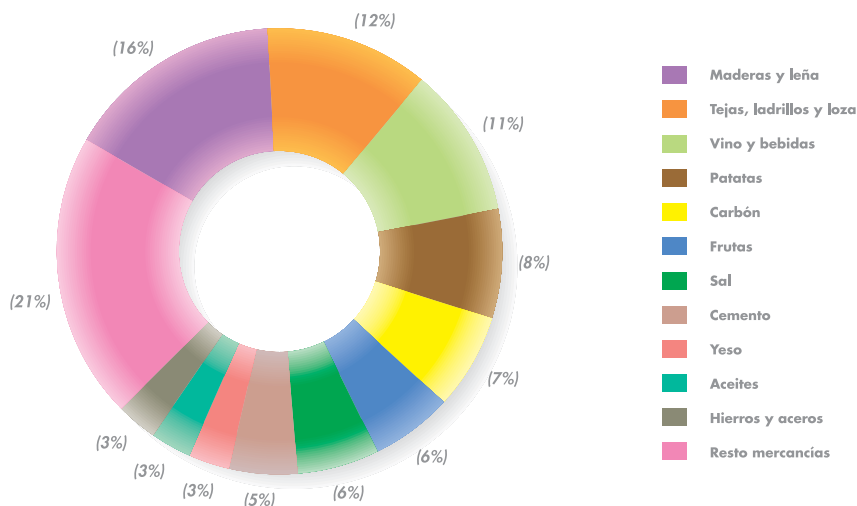


Gráfico 3.2. Principales productos en cabotaje de entrada (1905-1910)



Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales áreas de comercio A.P. de Melilla (1907-1910) Kilogramos

Países	%	Productos descargados	Países	%	Productos cargados
Francia	38	53.989.001	Francia	47	1.716.479
España	36	51.398.943	España	41	1.511.600
Inglaterra	9	12.677.096	Italia	8	281.372
Marruecos	7	10.211.820	Inglaterra	4	144.740
Suecia	5	6.995.600	Marruecos	0,1	3.199
Alemania	3	3.809.707	Total	100	3.657.390
Rusia	2	2.562.985			
Portugal	1	725.500			
Italia	0,1	159.910			
Total	100	142.530.562			

Gráfico 4.1. Principales áreas de comercio: productos descargados por países y Península (1907-1910)

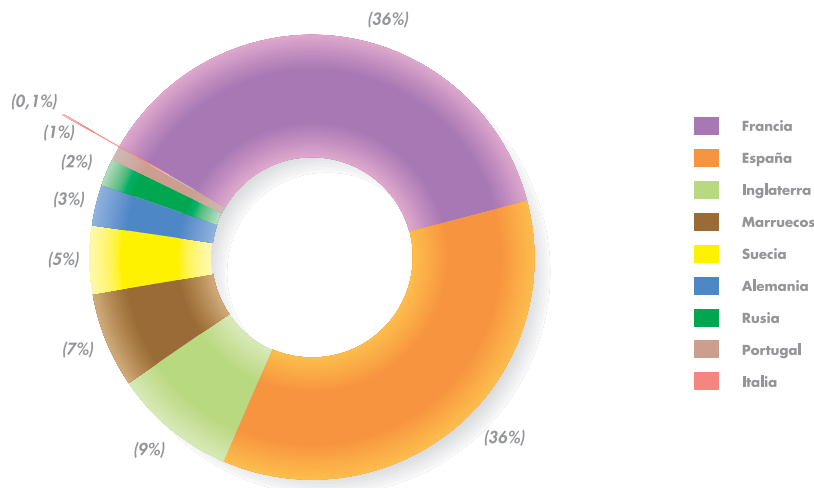
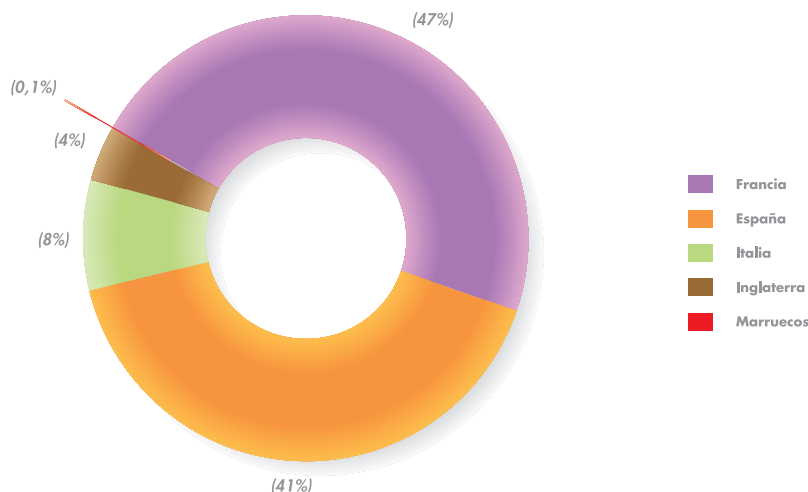


Gráfico 4.2. Principales áreas de comercio: productos cargados por países y Península (1907-1910)



Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2.1. Principales productos descargados A.P. de Melilla (1920) Kilogramos

Descargados						
Productos	Cabotaje entrada	Importación				Total descargados
	España	Francia	Inglaterra	Marruecos	Otros países	
Aceites	1.770.443	6.220	30.351		71.873	1.878.887
Arroz	1.946.128					1.946.128
Alubias	814.948	75.000	15.804			905.752
Azúcar	1.797.603	1.133.582	230.245	69.265	109.359	3.340.054
Carbón	1.700.589	528.140	2.669.660	968.394	29.395	5.896.178
Cebada	16.588.680			111.000	1.650.000	18.349.680
Cemento	3.909.072					3.909.072
Frutas	1.631.992			1.800		1.633.792
Garbanzos	888.290		23.000	20.000		931.290
Habas	362.618		49.940	1.302.118		1.714.676
Harinas	9.438.690	163.740	635.581			10.238.011
Hierros y aceros	880.452	8.313	53.719		18.292	960.776
Jabon	180.828	6.997	570.333			758.158
Maderas y leña	1.142.344	1.063	163.250	1.075	11.000	1.318.732
Maíz	3.184.476		189.750	490.000		3.864.226
Material ferrocarril	1.990.079		1.143.320		82.580	3.215.979
Paja	6.260.443	239.945		1.800		6.502.188
Pescados y conservas	424.436	7.652	78.774		8.551	519.413
Patatas	4.087.397			4.500	1.000	4.092.897
Productos petrolíferos	241.011	69.250	307.710		797.459	1.415.430
Sal	1.950.700					1.950.700
Tejidos	206.916	40.419	271.624	240		519.199
Tejas, ladrillos y loza	400.064	79.796	3.913		1.169	484.942
Vinos y bebidas	3.799.015	50.883	92.635	2.000	16.576	3.961.109
Resto mercancías	5.241.471	607.255	1.267.656	197.740	45.717	7.359.839
Total	70.838.685	3.018.255	7.797.265	3.169.932	2.842.971	87.667.108

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Cuadro 2.2.2. Principales productos cargados A.P. de Melilla (1920) Kilogramos

Cargados						
Productos	Cabotaje salida	Exportación				Total cargados
	España	Francia	Inglaterra	Italia	Otros países	
Carbones	571.107		50.000			621.107
Cemento	435.066				96.546	531.612
Envases	1.160.423	750				1.161.173
Esparto	1.186.636				322.500	1.509.136
Maderas y leña	2.455.051	851.732	260	640.000	40	3.947.083
Mineral hierro	1.000	4.993.800	361.901.795		53.358.550	420.255.145
Mineral plomo	671.433					671.433
Pescados y conservas	3.046.557	1.233	11.950	137.379	1.395	3.198.514
Resto mercancías	3.052.114	62.638	24.996		494.473	3.634.221
Total	12.579.387	5.910.153	361.989.001	777.379	54.273.504	435.529.424

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia

Principales productos A.P. de Melilla (1920) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Cebada	21	18.349.680	Mineral hierro	96	420.255.145
Harinas	12	10.238.011	Maderas y leña	1	3.947.083
Paja	7	6.502.188	Pescados y conservas	1	3.198.514
Carbón	7	5.896.178	Resto mercancías	2	8.128.682
Patatas	5	4.092.897	Total	100	435.529.424
Vinos y bebidas	5	3.961.109			
Cemento	4	3.909.072			
Maíz	4	3.864.226			
Azúcar	4	3.340.054			
Material ferrocarril	4	3.215.979			
Sal	2	1.950.700			
Arroz	2	1.946.128			
Aceites	2	1.878.887			
Habas	2	1.714.676			
Frutas	2	1.633.792			
Productos petrolíferos	2	1.415.430			
Maderas y leña	2	1.318.732			
Resto mercancías	14	12.439.369			
Total	100	87.667.108			

Gráfico 5.1. Principales productos descargados (1920)

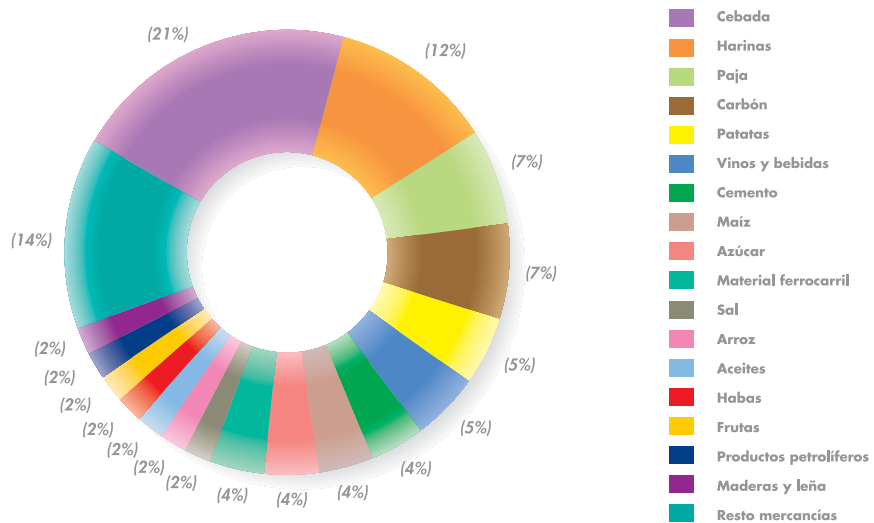
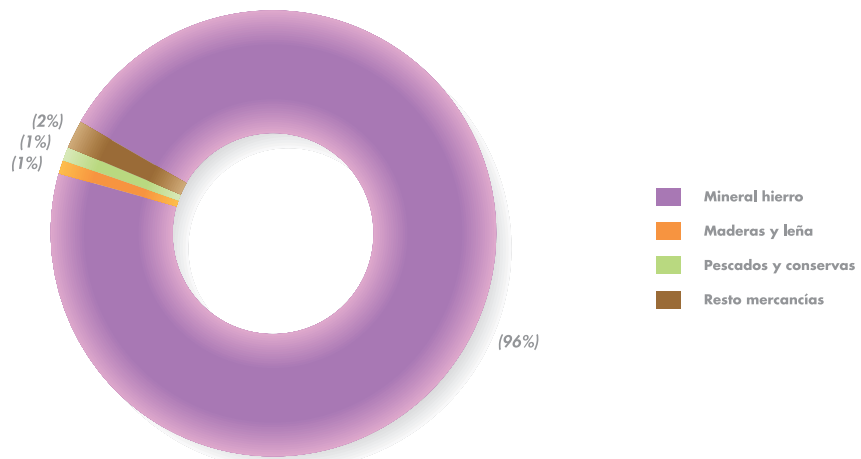


Gráfico 5.2. Principales productos cargados (1920)



Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales áreas de comercio A.P. de Melilla (1920) Kilogramos

Países	%	Productos descargados	Países	%	Productos cargados
España	81	70.838.685	Inglaterra	83	361.989.001
Inglaterra	9	7.797.265	España	3	12.579.387
Marruecos	4	3.169.932	Francia	1	5.910.153
Francia	3	3.018.255	Italia	0,2	777.379
Otros países	3	2.842.971	Otros países	12	54.273.504
Total	100	87.667.108	Total	100	435.529.424

Gráfico 6.1. Principales áreas de comercio: productos descargados por países y península (1920)

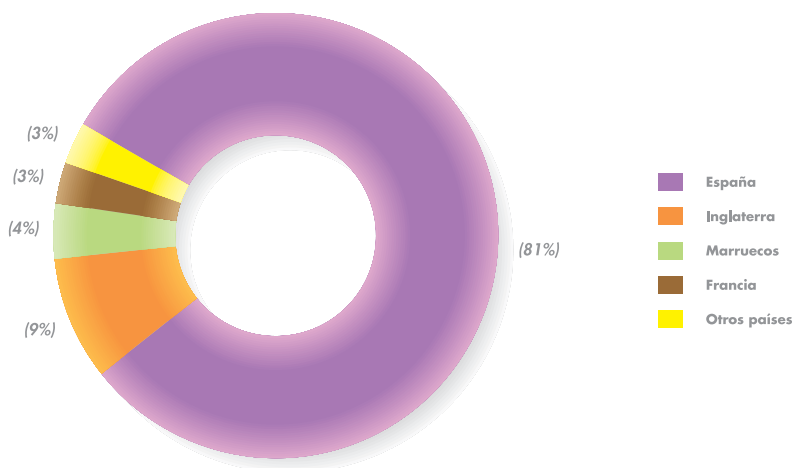
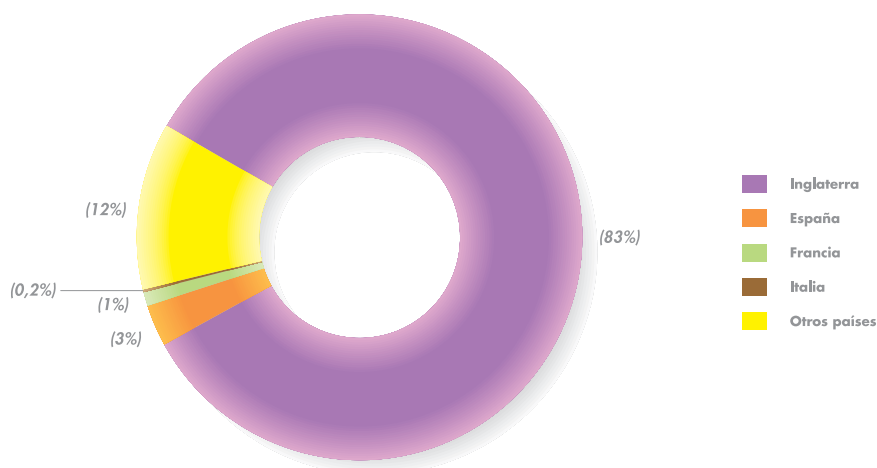


Gráfico 6.2. Principales áreas de comercio: productos cargados por países y península (1920)



Cuadro 2.3. Movimiento de minerales A.P. de Melilla (1914-1920) Toneladas

Años	Hierro	Calamina	Plomo	Total	Años	Hierro	Calamina	Plomo	Total
1914	6.100			6.100	1918	268.832	1.179	2.076	272.087
1915	82.850	707	4.431	87.988	1919	273.825		1.214	275.039
1916	199.800	1.915	2.240	203.955	1920	421.865		671	422.536
1917	199.331		1.083	200.414					

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.4. Movimiento de minerales A.P. de Melilla (1942-1950) Toneladas

Años	Destinos		Total	Años	Destinos		Total
	España	Extranjero			España	Extranjero	
1942	115.740	455.663	571.403	1947	147.975	754.581	902.556
1943	92.232	688.910	781.142	1948	152.255	735.295	887.550
1944	109.930	564.291	674.221	1949	233.770	655.728	889.498
1945	75.930	630.443	706.373	1950	232.475	720.293	952.768
1946	114.765	700.771	815.536				

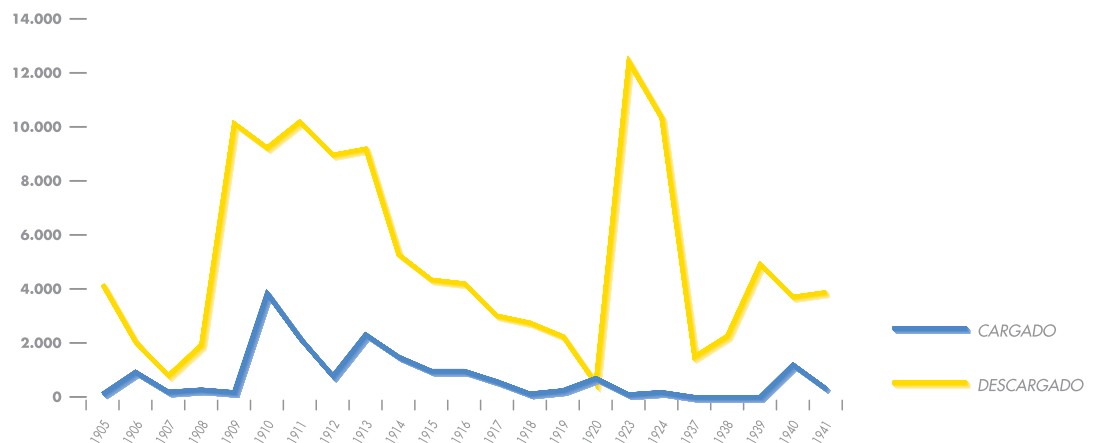
Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.5. Tráfico de ganado A.P. de Melilla (1905/1941) Cabezas

Años	Descargado	Cargado	Total	Años	Descargado	Cargado	Total
1905	4.161	114	4.275	1917	3.011	578	3.589
1906	2.039	930	2.969	1918	2.751	125	2.876
1907	796	193	989	1919	2.248	248	2.496
1908	1.929	275	2.204	1920	498	700	1.198
1909	10.134	177	10.311	1923	12.415	97	12.512
1910	9.232	3.836	13.068	1924	10.340	181	10.521
1911	10.200	2.178	12.378	1937	1.493	0	1.493
1912	8.967	777	9.744	1938	2.261	0	2.261
1913	9.193	2.317	11.510	1939	4.916	0	4.916
1914	5.282	1.493	6.775	1940	3.708	1.200	4.908
1915	4.344	967	5.311	1941	3.880	317	4.197
1916	4.205	967	5.172				

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 7. Tráfico de ganado A.P. de Melilla (1905/1941)



Fuente: Cuadro 2.5.

Tráfico exterior A.P. de Melilla (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	18	10	Mineral de hierro	95	1.144
Otros productos alimenticios	11	6	Frutas, hortalizas y legumbres	2	25
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	5	3	Cereales y sus harinas	1	7
Frutas, hortalizas y legumbres	5	3	Resto mercancías	2	23
Resto mercancías	61	34	Total	100	1.199
Total	100	56			

Gráfico 8.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

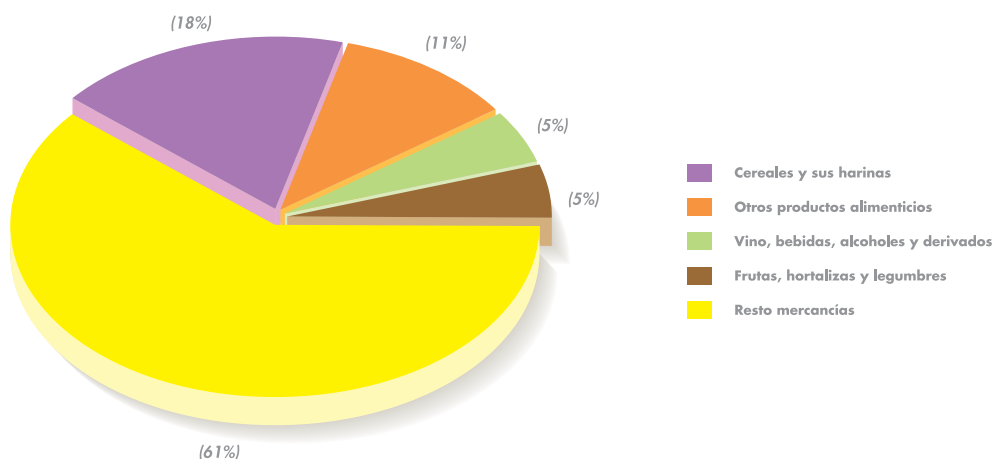
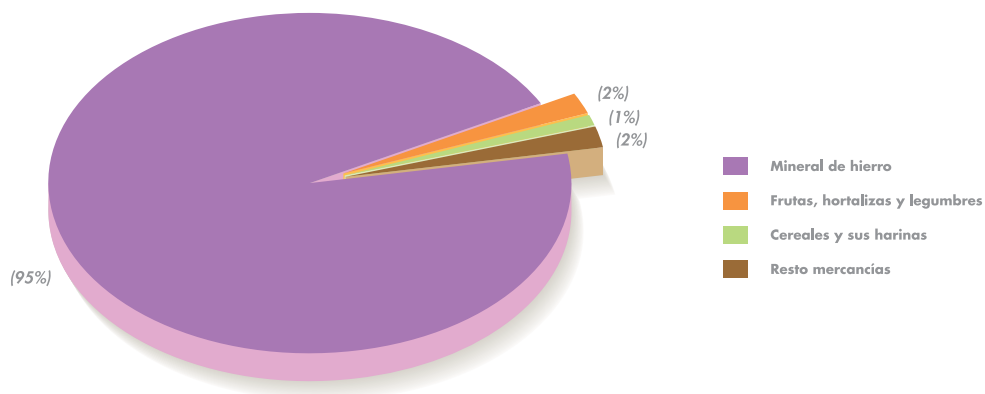


Gráfico 8.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Melilla (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	26	10	Otros minerales y residuos metálicos	71	15
Otros productos alimenticios	21	8	Cereales y sus harinas	10	2
Cereales y sus harinas	5	2	Resto mercancías	19	4
Resto mercancías	49	19	Total	100	21
Total	100	39			

Gráfico 9.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

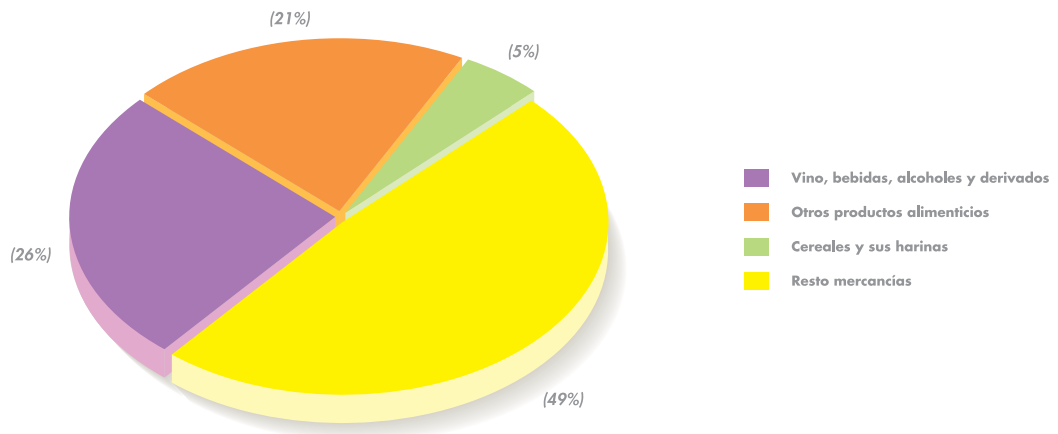
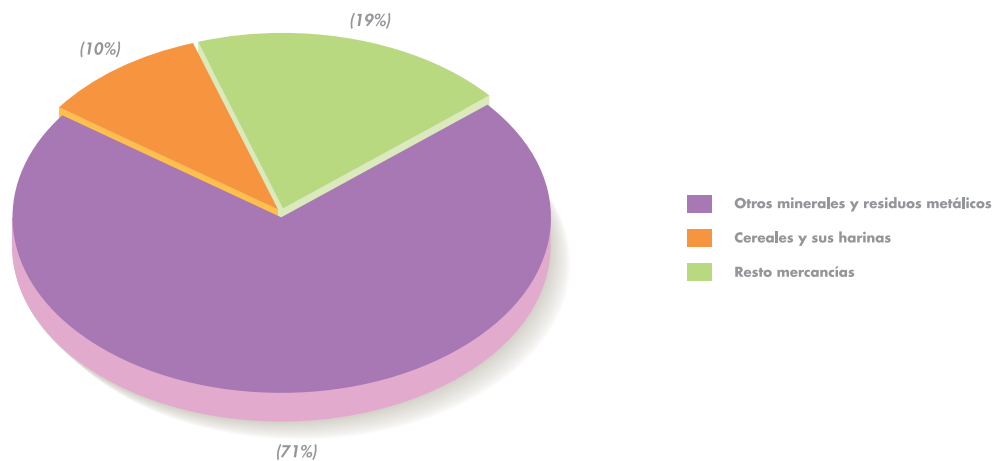


Gráfico 9.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Melilla (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Otros productos alimenticios	14	20	Otros minerales y residuos metálicos	53	32
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	14	20	Resto mercancías	47	28
Frutas, hortalizas y legumbres	1	1	Total	100	60
Resto mercancías	72	103			
Total	100	144			

Gráfico 10.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

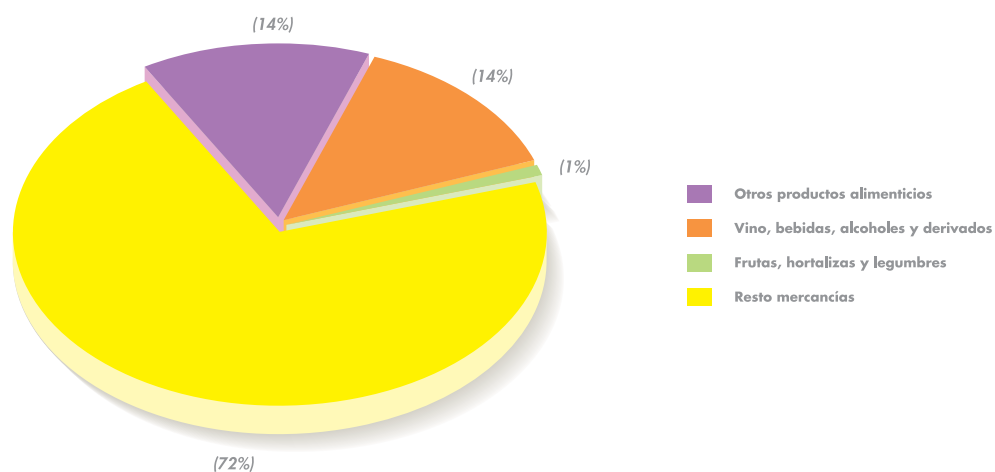
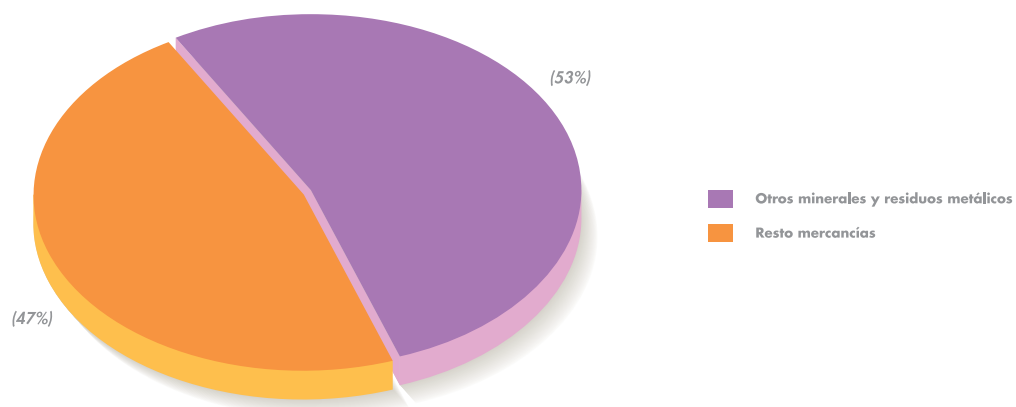


Gráfico 10.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Melilla (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	13	37	Frutas, hortalizas y legumbres	1	1
Otros productos alimenticios	7	20	Otros productos alimenticios	1	1
Frutas, hortalizas y legumbres	6	16	Resto mercancías	98	78
Maquinaria y repuestos	5	15	Total	100	80
Conservas	3	9			
Tabaco, cacao y café	3	8			
Resto mercancías	63	177			
Total	100	282			

Gráfico 11.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

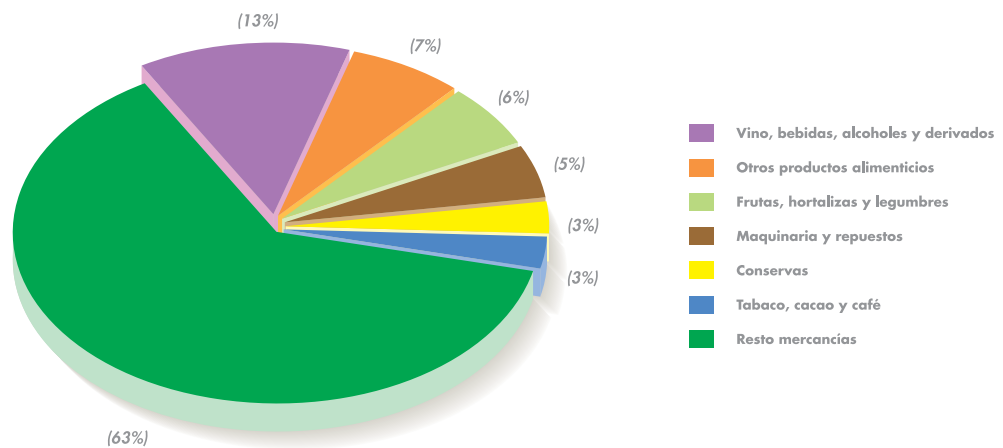
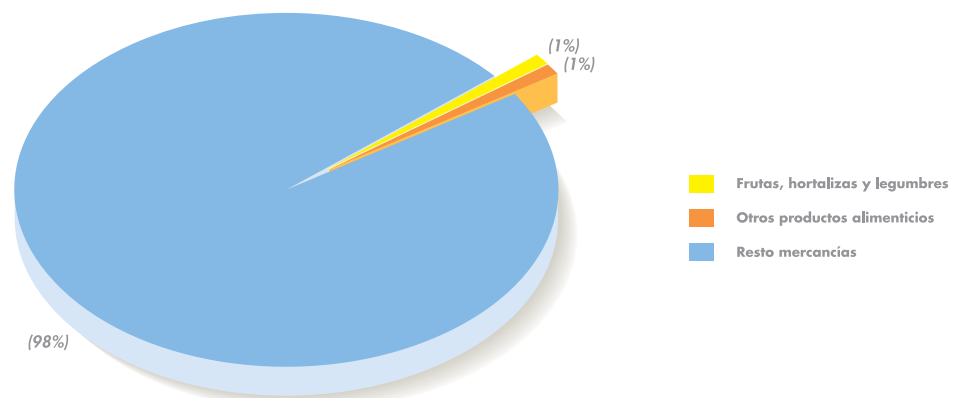


Gráfico 11.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Tráfico exterior A.P. de Melilla (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	16	50	Frutas, hortalizas y legumbres	24	7
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	14	45	Resto mercancías	76	22
Maquinaria y repuestos	9	27	Total	100	29
Frutas, hortalizas y legumbres	8	25			
Tabaco, cacao y café	5	15			
Productos petrolíferos refinados	3	10			
Otros minerales y residuos metálicos	3	10			
Otros productos alimenticios	3	9			
Resto mercancías	39	121			
Total	100	312			

Gráfico 12.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

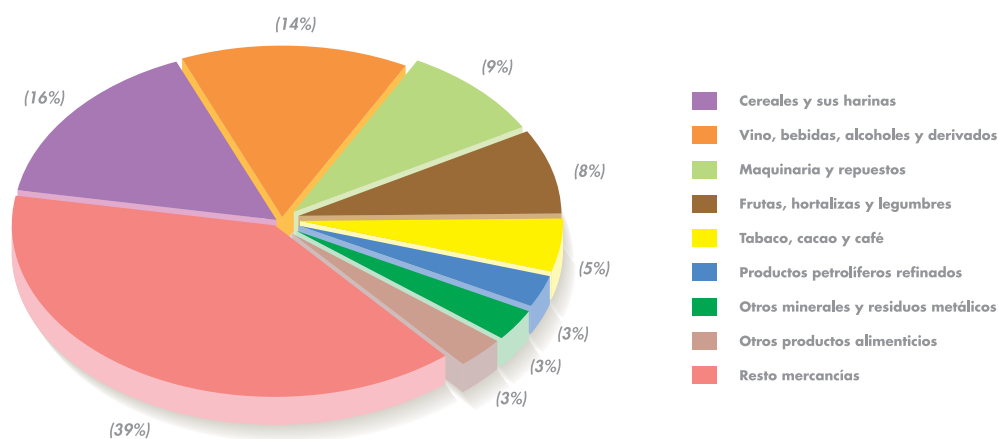
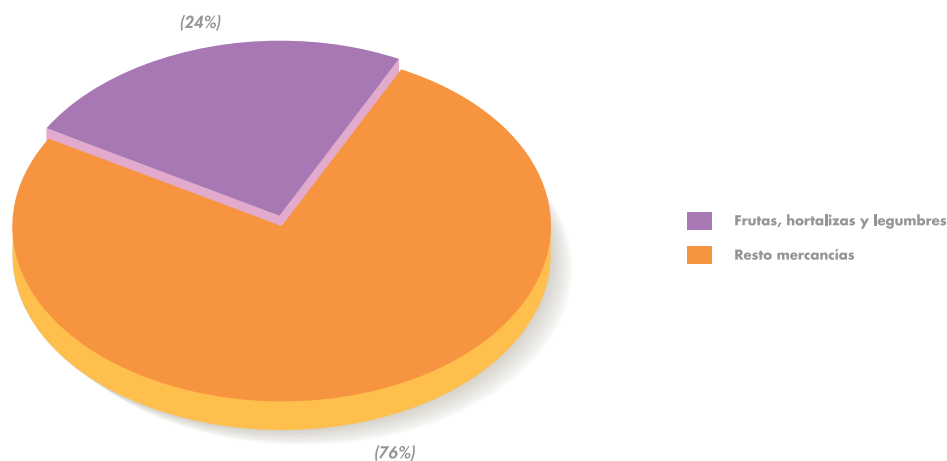


Gráfico 12.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y bandera
A.P. de Melilla (1905/1950)**

Años	Número de buques								
	Nacionales			Extranjeros			Total por banderas		
	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total
1905	139	32	171	285		285	424	32	456
1906	215	68	283	314	1	315	529	69	598
1907	197	62	259	240	7	247	437	69	506
1908	212	64	276	233	7	240	445	71	516
1909	462	95	557	271	3	274	733	98	831
1911	969	129	1.098	305	4	309	1.274	133	1.407
1912	910	124	1.034	333	1	334	1.243	125	1.368
1913	1.020	102	1.122	268	4	272	1.288	106	1.394
1914	924	84	1.008	340	4	344	1.264	88	1.352
1915	832	203	1.035	290	4	294	1.122	207	1.329
1916	784	304	1.088	228		228	1.012	304	1.316
1917	609	285	894	167	3	170	776	288	1.064
1918	466	414	880	157	1	158	623	415	1.038
1919	495	487	982	158	9	167	653	496	1.149
1920	619	530	1.149	200	5	205	819	535	1.354
1923	448	132	580	254	16	270	702	148	850
1924	502	229	731	168	5	173	670	234	904
1937	336	24	360	327	30	357	663	54	717
1938	371	29	400	274	13	287	645	42	687
1939	503	54	557	190	2	192	693	56	749
1940	589	102	691	75		75	664	102	766
1941	506	94	600	90		90	596	94	690
1942			608			75			683
1943			644			87			731
1944			669			75			744
1945			728			85			813
1946			737			92			829
1947			744			125			869
1948			692			105			797
1949			752			107			859
1950			796			112			908

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 3.2. Tonelaje de registro bruto (T.R.B.) según clase y bandera
A.P. de Melilla (1907/1950)**

Años	Tonelaje de registro bruto (T.R.B.)								
	Nacionales			Extranjeros			Total T.R.B. por banderas		
	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total	Vapores	Veleros	Total
1907	95.184	1.857	97.041	134.177	197	134.374	229.361	2.054	231.415
1908	101.054	2.442	103.496	162.335	1.025	163.360	263.389	3.467	266.856
1909	333.954	2.764	336.718	177.535	437	177.972	511.489	3.201	514.690
1911	577.809	4.710	582.519	191.726	153	191.879	769.535	4.863	774.398
1912	534.053	5.574	539.627	220.140	2	220.142	754.193	5.576	759.769
1913	621.161	4.307	625.468	211.916	626	212.542	833.077	4.933	838.010
1914	621.698	3.840	625.538	187.166	672	187.838	808.864	4.512	813.376
1915	536.292	10.818	547.110	86.349	1.266	87.615	622.641	12.084	634.725
1916	445.474	12.886	458.360	119.075		119.075	564.549	12.886	577.435
1917	361.629	9.257	370.886	126.201	72	126.273	487.830	9.329	497.159
1918	236.619	13.568	250.187	147.578	1.062	148.640	384.197	14.630	398.827
1919	201.450	24.939	226.389	133.513	1.694	135.207	334.963	26.633	361.596
1920	269.642	28.798	298.440	243.811	780	244.591	513.453	29.578	543.031
1923	329.842	5.349	335.191	211.535	948	212.483	541.377	6.297	547.674
1924	335.397	10.851	346.248	175.782	534	176.316	511.179	11.385	522.564
1937	185.183	2.716	187.899	575.167	1.360	576.527	760.350	4.076	764.426
1938	212.840	2.866	215.706	555.458	769	556.227	768.298	3.635	771.933
1939	393.032	6.886	399.918	458.778	72	458.850	851.810	6.958	858.768
1940	490.463	8.731	499.194	136.690		136.690	627.153	8.731	635.884
1941	455.816	6.762	462.578	186.622		186.622	642.438	6.762	649.200
1942			535.778			208.214			743.992
1943			715.386			474.905			1.190.291
1944			754.404			414.853			1.169.257
1945			784.381			254.210			1.038.591
1946			775.986			297.624			1.073.610
1947			898.123			324.549			1.222.672
1948			873.029			456.498			1.329.527
1949			922.718			380.271			1.302.989
1950			955.426			478.502			1.433.928

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

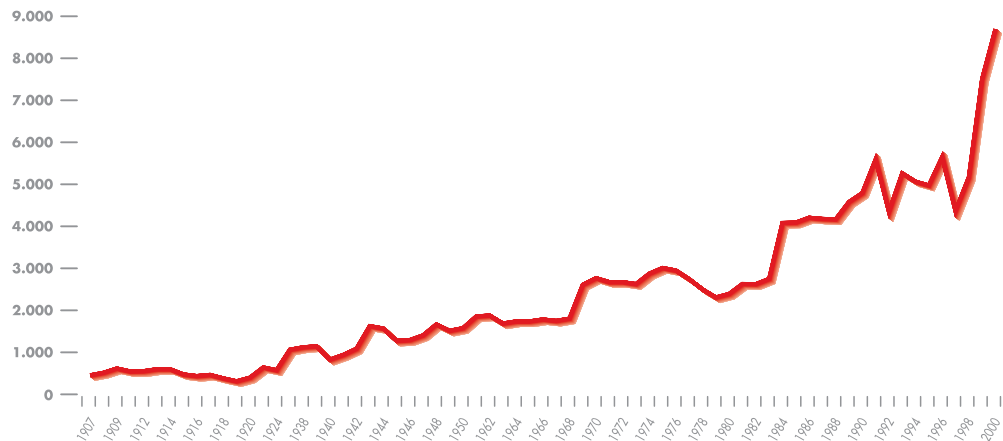
Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Melilla (1905/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1905	456			35	1966	1.236	2.208.986	1.787	876
1906	598			26	1967	1.261	2.208.782	1.752	939
1907	506	231.415	457	33	1968	1.268	2.289.407	1.806	744
1908	516	266.856	517	56	1969	1.371	3.578.433	2.610	820
1909	831	514.690	619	35	1970	1.276	3.534.734	2.770	817
1911	1.407	774.398	550	75	1971	1.210	3.236.555	2.675	552
1912	1.368	759.769	555	88	1972	1.168	3.123.985	2.675	448
1913	1.394	838.010	601	99	1973	1.155	3.035.474	2.628	603
1914	1.352	813.376	602	91	1974	1.155	3.321.514	2.876	651
1915	1.329	634.725	478	152	1975	1.062	3.199.058	3.012	483
1916	1.316	577.435	439	231	1976	1.155	3.408.021	2.951	578
1917	1.064	497.159	467	265	1977	1.223	3.356.211	2.744	756
1918	1.038	398.827	384	335	1978	1.250	3.125.261	2.500	399
1919	1.149	361.596	315	313	1979	1.272	2.938.491	2.310	312
1920	1.354	543.031	401	386	1980	1.159	2.775.194	2.394	279
1923	850	547.674	644		1981	1.128	2.968.245	2.631	261
1924	904	522.564	578		1982	1.093	2.870.673	2.626	293
1937	717	764.426	1.066	2.138	1983	1.054	2.900.044	2.751	288
1938	687	771.933	1.124	2.048	1984	833	3.401.249	4.083	402
1939	749	858.768	1.147	1.529	1985	834	3.411.726	4.091	434
1940	766	635.884	830	706	1986	752	3.164.433	4.208	470
1941	690	649.200	941	980	1987	809	3.381.392	4.180	500
1942	683	743.992	1.089	1.019	1988	826	3.443.864	4.169	456
1943	731	1.190.291	1.628	1.233	1989	819	3.753.014	4.582	509
1944	744	1.169.257	1.572	1.073	1990	855	4.098.512	4.794	535
1945	813	1.038.591	1.277	1.062	1991	715	3.997.296	5.591	751
1946	829	1.073.610	1.295	1.178	1992	954	4.147.819	4.348	657
1947	869	1.222.672	1.407	1.213	1993	1.112	5.853.919	5.264	677
1948	797	1.329.527	1.668	1.277	1994	1.166	5.906.893	5.066	706
1949	859	1.302.989	1.517	1.173	1995	1.171	5.827.261	4.976	592
1950	908	1.433.928	1.579	1.185	1996	1.186	6.701.268	5.650	549
1961	1.212	2.252.500	1.858	1.253	1997	1.261	5.505.648	4.366	582
1962	1.157	2.174.900	1.880	1.101	1998	1.174	6.067.265	5.168	693
1963	1.142	1.930.340	1.690	866	1999	1.138	8.544.830	7.509	674
1964	1.246	2.168.397	1.740	982	2000	1.042	9.057.712	8.693	770
1965	1.263	2.197.030	1.740	908					

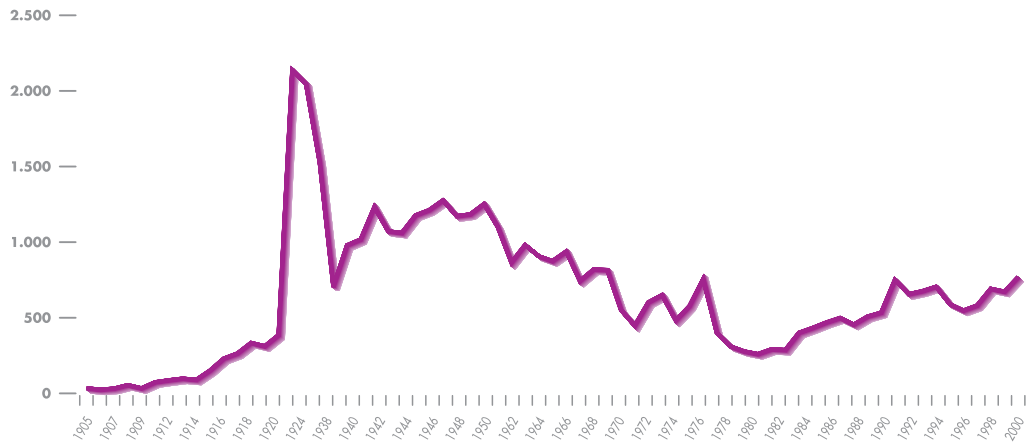
Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: A partir del año 1995 se reflejan las G.T.

Gráfico 13. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Melilla (1907/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 14. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Melilla (1905/2000)

Fuente: Cuadro 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Melilla (1907/2000)

Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1907	110	69	179	13.785	16.604	30.389	13.895	16.673	30.568
1908	13	11	24	17.589	17.545	35.134	17.602	17.556	35.158
1909	2.830	886	3.716	5.256	12.645	17.901	8.086	13.531	21.617
1911	22.497	23.898	46.395	13.216	16.963	30.179	35.713	40.861	76.574
1912	26.317	24.935	51.252	8.703	8.962	17.665	35.020	33.897	68.917
1913	25.875	24.408	50.283	17.289	17.152	34.441	43.164	41.560	84.724
1914	23.630	21.182	44.812	14.546	10.371	24.917	38.176	31.553	69.729
1915	31.542	30.710	62.252	9.292	9.418	18.710	40.834	40.128	80.962
1916	35.548	30.468	66.016	8.601	7.322	15.923	44.149	37.790	81.939
1917	21.836	24.205	46.041	5.321	3.727	9.048	27.157	27.932	55.089
1918	22.003	23.677	45.680	1.140	3.368	4.508	23.143	27.045	50.188
1919	20.743	17.738	38.481	8.341	7.485	15.826	29.084	25.223	54.307
1920	18.584	17.251	35.835	8.382	4.122	12.504	26.966	21.373	48.339
1923	36.850	33.232	70.082	2.631	1.902	4.533	39.481	35.134	74.615
1924	26.815	26.848	53.663	2.320	1.782	4.102	29.135	28.630	57.765
1942							29.040	30.957	59.997
1943							45.237	47.889	93.126
1944							55.971	55.283	111.254
1945							59.511	59.480	118.991
1946							47.200	48.004	95.204
1947							68.408	70.159	138.567
1948							58.673	62.754	121.427
1949							57.586	55.548	113.134
1950							48.261	51.287	99.548
1962	59.079	67.031	126.110	320	90	410	59.399	67.121	126.520
1963	70.621	73.502	144.123	160	72	232	70.781	73.574	144.355
1964	79.902	88.283	168.185	137	26	163	80.039	88.309	168.348
1965	84.504	101.221	185.725	11	150	161	84.515	101.371	185.886
1966	89.661	113.922	203.583	39	19	58	89.700	113.941	203.641
1967	92.560	105.109	197.669	47	9	56	92.607	105.118	197.725
1968	105.367	110.862	216.229	28	29	57	105.395	110.891	216.286
1969	128.932	128.175	257.107	69	34	103	129.001	128.209	257.210

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Melilla (1907/2000) (Continuación)

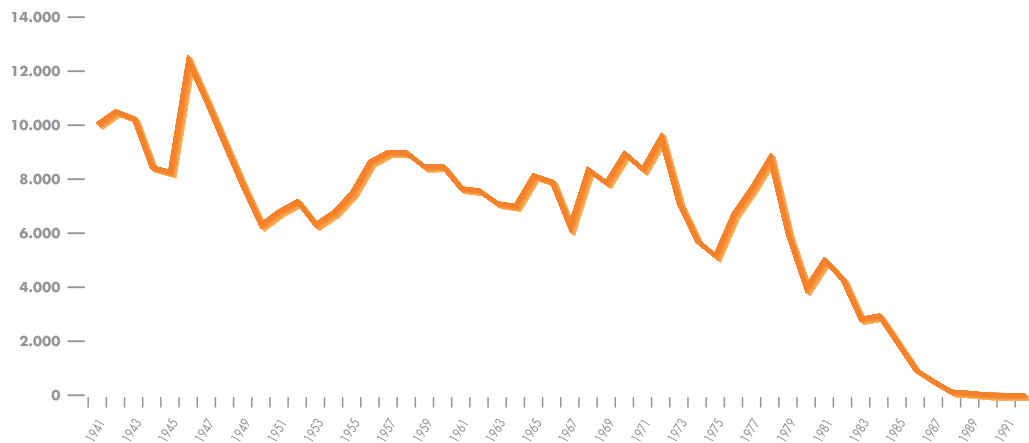
Años	Cabotaje			Exterior			Total tráfico		
	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total	Entrados	Salidos	Total
1970	148.665	145.689	294.354	65	30	95	148.730	145.719	294.449
1971	151.878	141.378	293.256	10	5	15	151.888	141.383	293.271
1972	158.324	159.263	317.587	0		0	158.324	159.263	317.587
1973	158.443	151.172	309.615	0		0	158.443	151.172	309.615
1974	154.735	152.514	307.249	1	1	2	154.736	152.515	307.251
1975	140.801	135.605	276.406				140.801	135.605	276.406
1976	141.775	142.423	284.198				141.775	142.423	284.198
1977	155.285	151.979	307.264				155.285	151.979	307.264
1978	154.587	154.880	309.467				154.587	154.880	309.467
1979	148.173	149.163	297.336				148.173	149.163	297.336
1980	153.820	153.153	306.973				153.820	153.153	306.973
1981	151.082	152.150	303.232				151.082	152.150	303.232
1982	155.533	157.513	313.046				155.533	157.513	313.046
1983	163.564	165.111	328.675				163.564	165.111	328.675
1984	175.271	181.439	356.710				175.271	181.439	356.710
1985	169.810	180.783	350.593				169.810	180.783	350.593
1986	175.675	174.758	350.433				175.675	174.758	350.433
1987	175.476	175.998	351.474				175.476	175.998	351.474
1988	177.667	176.943	354.610				177.667	176.943	354.610
1989	201.430	191.294	392.724				201.430	191.294	392.724
1990	218.580	205.392	423.972				218.580	205.392	423.972
1991	229.053	207.892	436.945				229.053	207.892	436.945
1992	249.140	226.952	476.092				249.140	226.952	476.092
1993	286.815	255.980	542.795				286.815	255.980	542.795
1994	269.298	247.879	517.177				269.298	247.879	517.177
1995	225.427	219.508	444.935				225.427	219.508	444.935
1996	206.675	208.736	415.411				206.675	208.736	415.411
1997	169.038	152.386	321.424				169.038	152.386	321.424
1998	192.296	175.736	368.032				192.296	175.736	368.032
1999	179.930	163.974	343.904				179.930	163.974	343.904
2000	183.139	165.870	349.009				183.139	165.870	349.009

Fuente: PUERTO DE MELILLA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Melilla (1941-1992) Toneladas

Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)
1941	10.040	9.605	1967	6.240	93.023
1942	10.514	11.790	1968	8.358	97.994
1943	10.258	10.921	1969	7.876	91.631
1944	8.445	9.047	1970	8.952	111.429
1945	8.268	8.610	1971	8.373	110.455
1946	12.374	19.964	1972	9.546	128.373
1947	10.876	21.479	1973	7.104	138.191
1948	9.295	17.514	1974	5.715	96.586
1949	7.747	9.102	1975	5.165	104.504
1950	6.309	16.336	1976	6.706	159.969
1951	6.811	19.727	1977	7.679	226.222
1952	7.179	17.903	1978	8.788	296.734
1953	6.321	18.989	1979	5.955	243.257
1954	6.775	20.447	1980	3.970	272.110
1955	7.488	25.381	1981	5.007	274.952
1956	8.652	33.822	1982	4.291	263.251
1957	9.009	25.426	1983	2.824	229.733
1958	8.984	31.583	1984	2.949	276.751
1959	8.461	36.601	1985	1.958	298.142
1960	8.479	34.731	1986	956	185.392
1961	7.664	41.353	1987	522	142.134
1962	7.585	46.321	1988	135	49.407
1963	7.108	62.175	1989	87	36.180
1964	7.014	87.619	1990	24	11.575
1965	8.139	113.522	1991	12	2.688
1966	7.914	97.504	1992	7	3.674

Fuente: PUERTO DE MELILLA e I.N.E. Memorias años diversos. Elaboración propia.

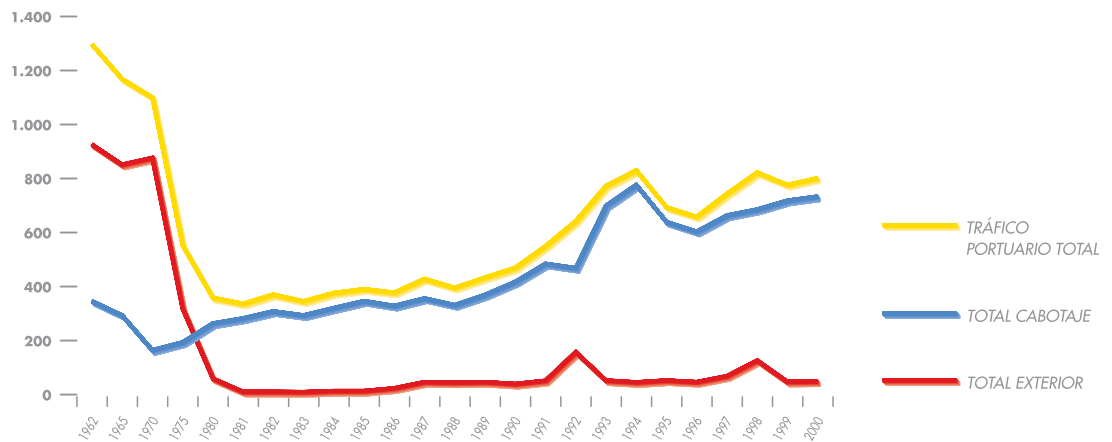
Gráfico 15. Pesca fresca A.P. de Melilla (1941-1992)

Fuente: Cuadro 5.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Melilla (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	1.298	1.169	1.101	553	359	337	371	346	377	391	378	429	396
Total cabotaje (I)	347	294	165	194	264	283	309	294	321	347	329	357	332
Total exterior (I)	927	852	877	319	60	11	11	10	14	14	24	47	45
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	434	470	550	643	773	831	694	659	744	823	777	802	
Total cabotaje (I)	370	418	485	469	700	777	640	604	664	686	719	734	
Total exterior (I)	47	40	52	158	53	46	53	47	69	127	48	49	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

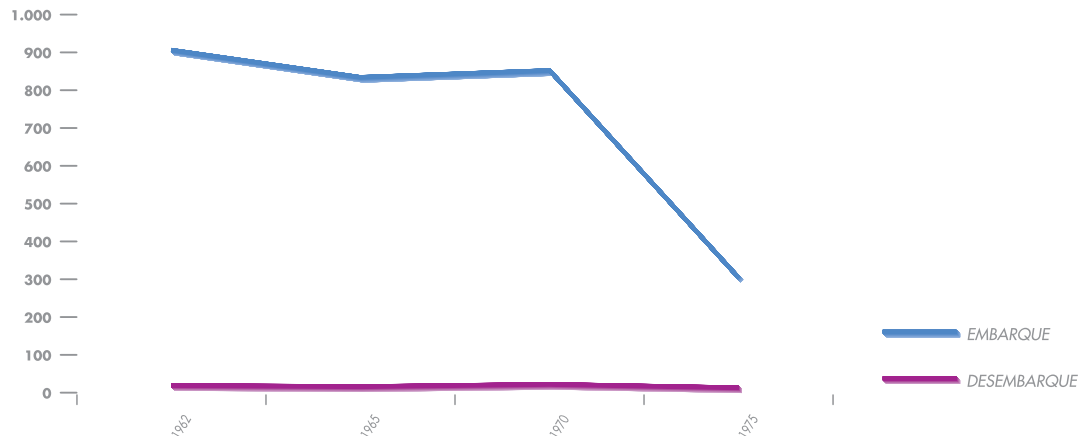


Fuente: Tabla 1.

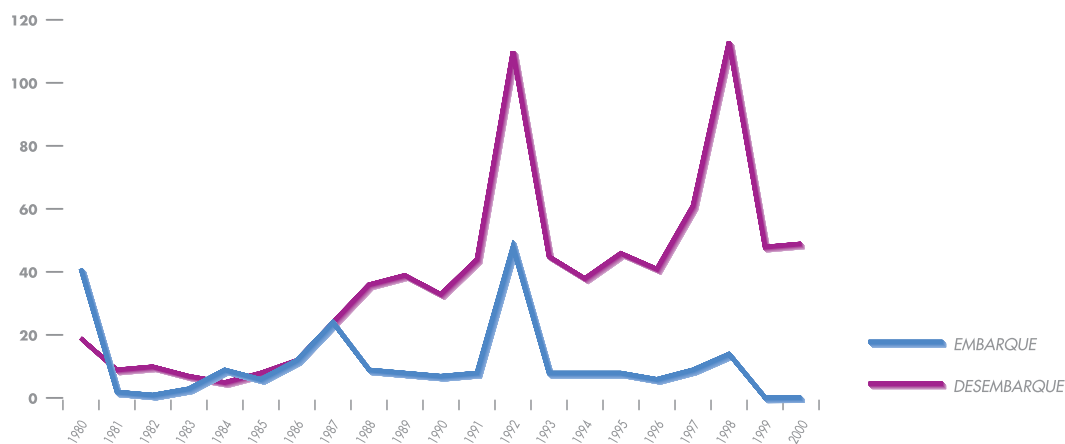
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Melilla (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	907	835	853	305	41	2	1	3	9	6	12	24	9
Desembarque	20	17	23	14	19	9	10	7	5	8	12	24	36
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	8	7	8	48	8	8	8	6	9	14	0,14	0,20	
Desembarque	39	33	44	110	45	38	46	41	61	113	48	49	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 2.

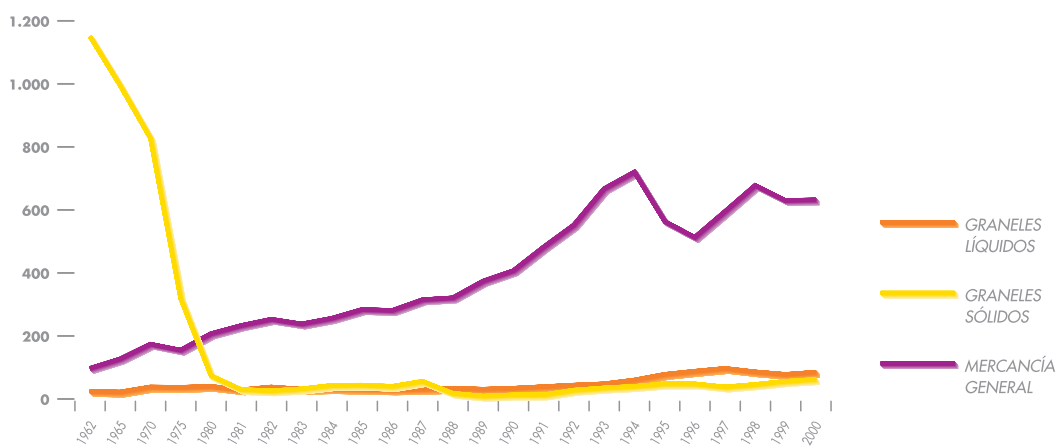


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Melilla (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	25	23	39	38	41	30	39	32	34	32	30	32	35
Graneles sólidos	1.151	995	828	319	75	31	27	33	44	45	41	57	19
Mercancía general	98	128	175	156	208	234	254	239	257	285	282	316	322
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	32	35	40	45	49	61	79	89	98	87	79	86	
Graneles sólidos	10	14	14	29	36	41	49	49	39	47	57	63	
Mercancía general	375	408	483	553	668	721	565	514	596	679	631	633	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

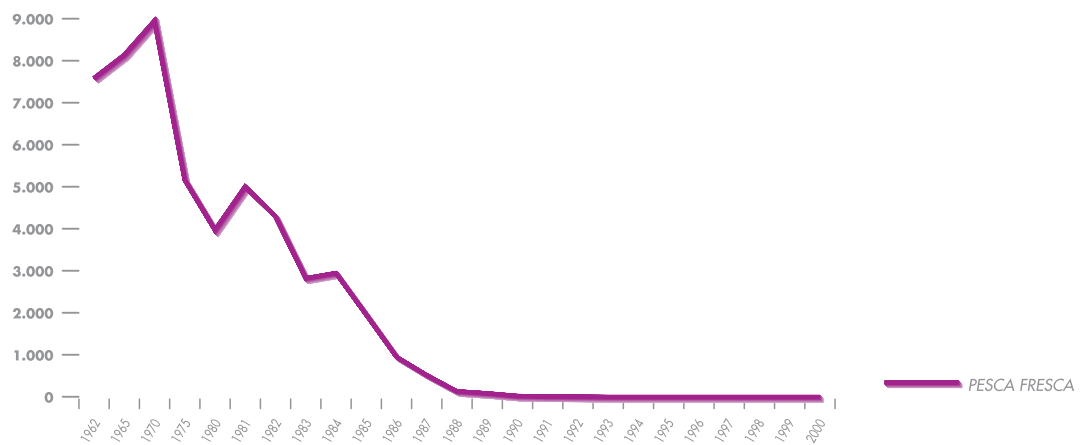


Fuente: Tabla 3.

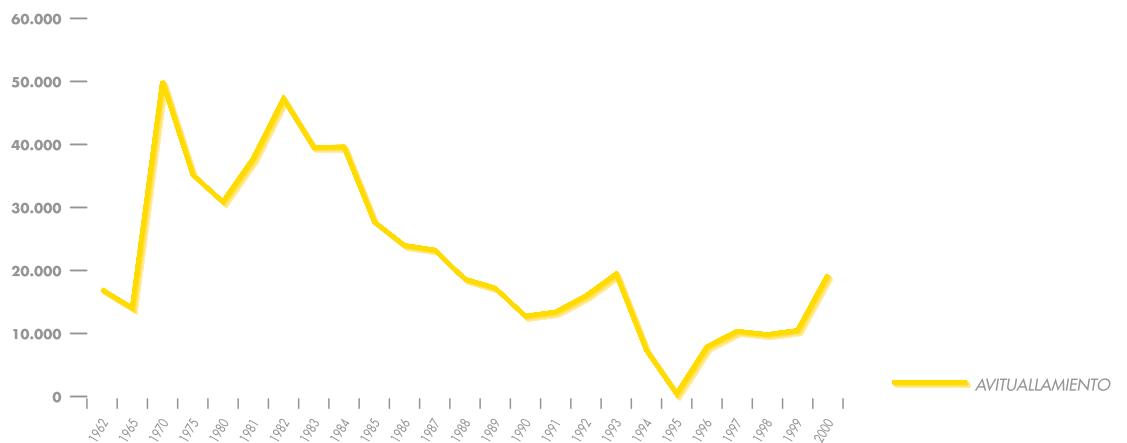
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Melilla (1962/2000) Toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca	7.585	8.139	8.952	5.165	3.970	5.007	4.291	2.824	2.949	1.958	956	522	135
Avituallamiento	17.007	14.087	50.022	35.251	30.923	37.780	47.287	39.576	39.643	27.782	24.026	23.285	18.670
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca	87	24	12	7	0	0	0	0	0	0	0	0	
Avituallamiento	17.258	12.790	13.444	15.993	19.485	7.370	449	7.913	10.398	9.870	10.519	19.315	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



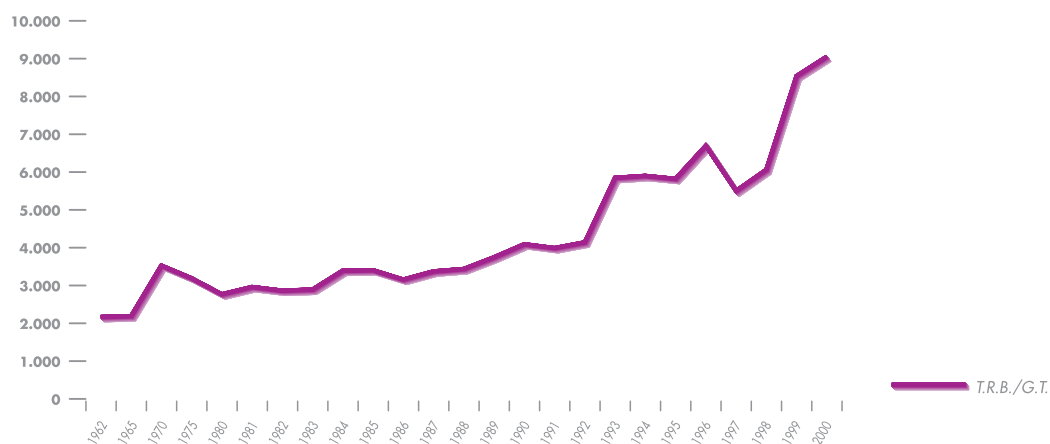
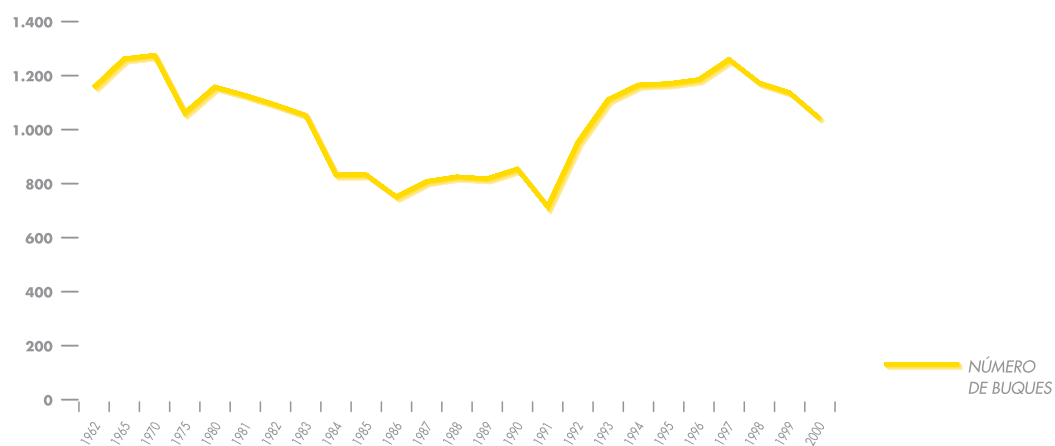
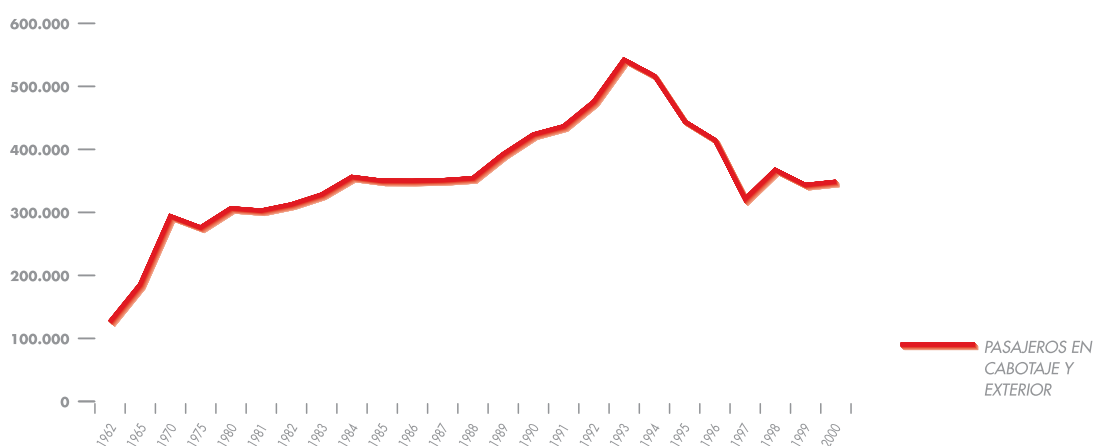
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Otros datos A.P. Melilla (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	126.520	185.886	294.449	276.406	306.973	303.232	313.046	328.675	356.710	350.593	350.433	351.474	354.610
Número de buques	1.157	1.263	1.276	1.062	1.159	1.128	1.093	1.054	833	834	752	809	826
T.R.B./G.T. (miles)	2.175	2.197	3.535	3.199	2.775	2.968	2.871	2.900	3.401	3.412	3.164	3.381	3.444

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	392.724	423.972	436.945	476.092	542.795	517.177	444.935	415.411	321.424	368.032	343.904	349.009
Número de buques	819	855	715	954	1.112	1.166	1.171	1.186	1.261	1.174	1.138	1.042
T.R.B./G.T. (miles)	3.753	4.099	3.997	4.148	5.854	5.907	5.827	6.701	5.506	6.067	8.545	9.058

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



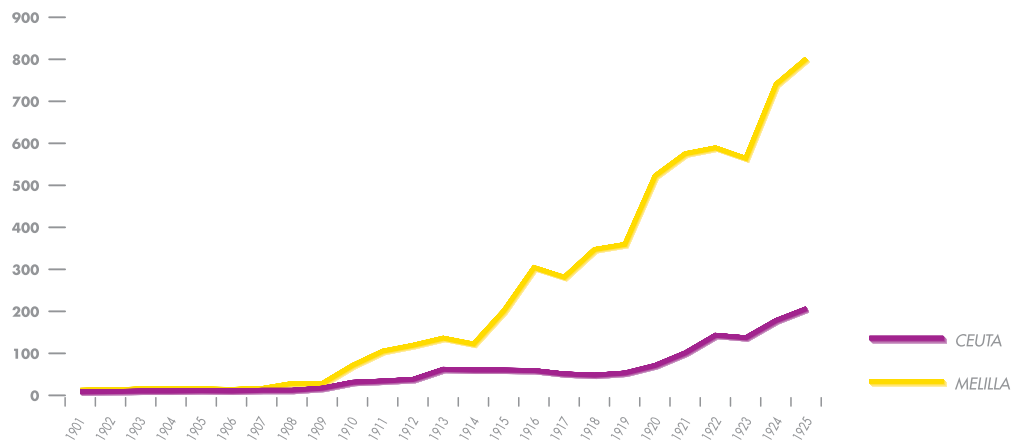
7.3. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA

Resumen 7. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte de África (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Ceuta	9*	10*	11*	11*	12*	11	13	13	18	32	35	39	63
Melilla	13*	14*	16*	16*	16	15	17	29	29	72	106	120	137
Total	22	24	27	27	28	26	30	42	47	104	141	159	200

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Ceuta	61	61	60	52	49	54	72	102	144	138	179	207	27%
Melilla	123	202	305	282	348	360	523	576*	590*	565*	741*	802*	81%
Total	184	264	364	334	397	414	596	678	734	703	920	1.009	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

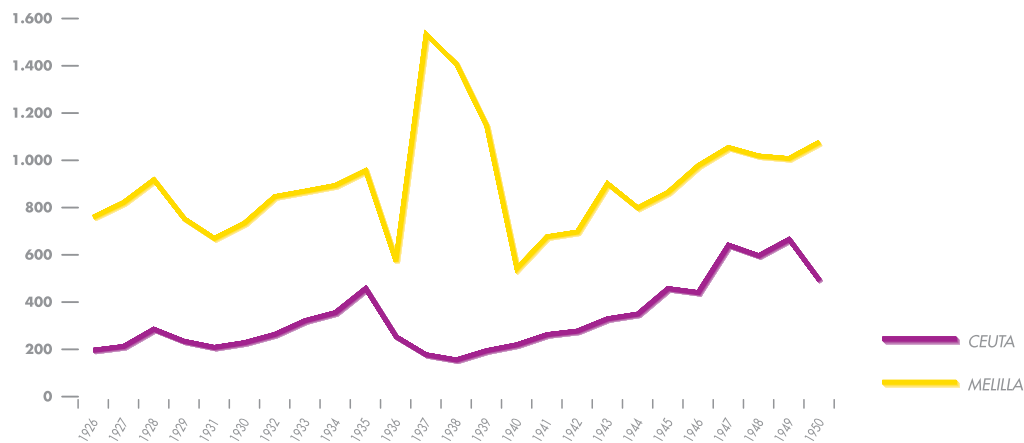
7.3. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA (Continuación)

Resumen 7. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte de África (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Ceuta	196	212	285	234	208	228	263	321	355	457	254	177	155
Melilla	759*	821*	917*	753*	669*	734*	846*	869*	893*	956*	574*	1.533	1.407
Total	955	1.033	1.202	987	877	962	1.109	1.190	1.248	1.413	828	1.710	1.562

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Ceuta	194	219	262	277	329	349	457	440	641	596	665	492	27%
Melilla	1.145	541	676	696	901	798	864	977	1.054	1.018	1.007	1.076	73%
Total	1.339	759	938	974	1.230	1.147	1.320	1.417	1.695	1.614	1.673	1.568	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.

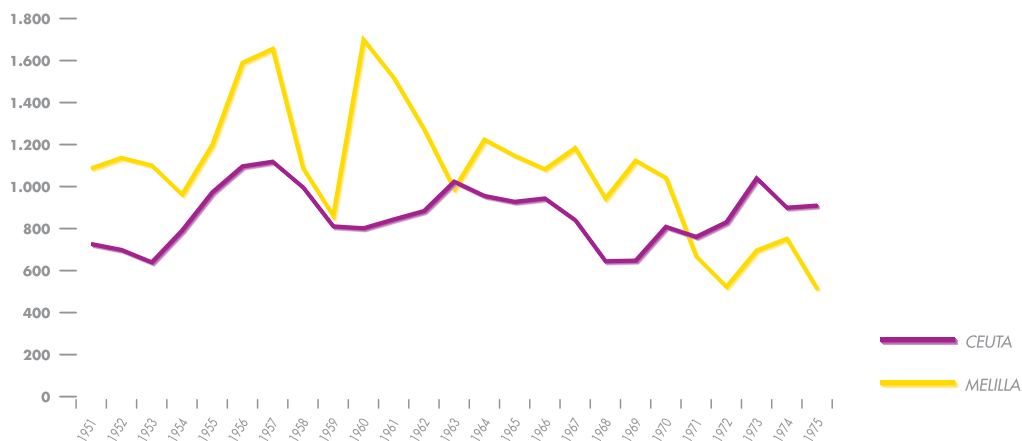


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

7.3. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA (Continuación)

Resumen 7. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte de África (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Ceuta	727	699	640	791	973	1.097	1.119	997	811	802	844	884	1.024
Melilla	1.087	1.137	1.101	963	1.199	1.590	1.656	1.088	861	1.700	1.518	1.274	989
Total	1.814	1.836	1.741	1.754	2.172	2.687	2.775	2.085	1.672	2.502	2.362	2.158	2.013

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Ceuta	956	928	944	841	645	648	809	761	831	1.040	900	910	44%
Melilla	1.224	1.147	1.083	1.184	943	1.124	1.042	668	523	696	752	513	56%
Total	2.180	2.074	2.026	2.025	1.588	1.772	1.851	1.429	1.354	1.736	1.653	1.423	100%



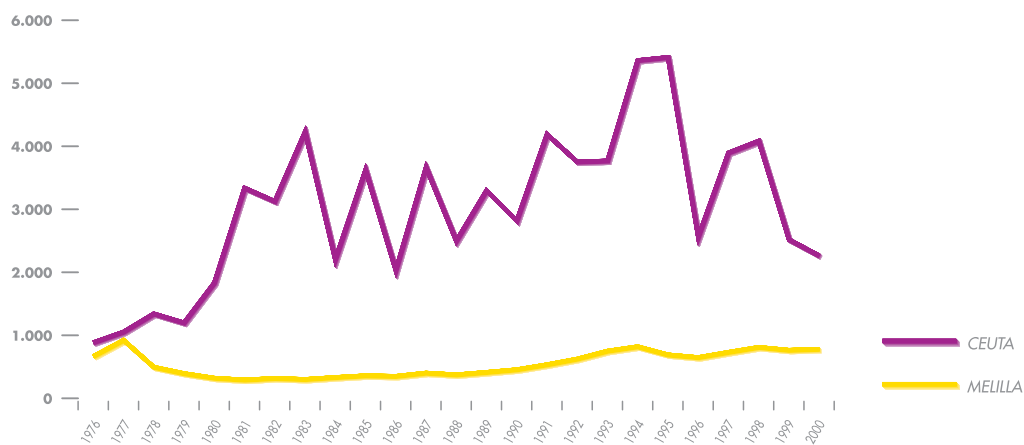
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

7.3. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA (Continuación)

Resumen 7. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte de África (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

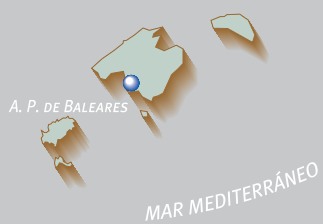
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Ceuta	887	1.056	1.345	1.201	1.834	3.341	3.129	4.229	2.202	3.625	2.032	3.666	2.498
Melilla	668	925	498	397	324	295	320	304	335	362	353	405	377
Total	1.554	1.981	1.843	1.598	2.157	3.636	3.448	4.533	2.536	3.986	2.385	4.070	2.875

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Ceuta	3.300	2.818	4.192	3.755	3.771	5.365	5.414	2.561	3.898	4.086	2.523	2.266	85%
Melilla	416	458	537	627	753	823	694	651	734	813	767	783	15%
Total	3.717	3.276	4.729	4.381	4.524	6.188	6.108	3.212	4.632	4.899	3.290	3.049	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Balears



A.P. de Balears



Puerto de Palma de Mallorca.



Puerto de Alcudia (Isla de Mallorca).



Puerto de Ibiza (Isla de Ibiza).



Puerto de Cala Sabina (Isla de Formentera).



Puerto de Mahón (Isla de Menorca).



8.1. Autoridad Portuaria de Baleares

“Se puede afirmar que desde la dominación púnica hubo en Palma abrigo marítimo para las naves que surcaban el Mediterráneo Occidental. Este abrigo tomó mayor importancia durante la dominación civilizadora de Roma y se consolidó en los tiempos de la hegemonía árabe”.¹

8.1.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS BALEARES

El conjunto Balear y los puertos próximos de la Península tuvieron en el mar una vía de relación e intercambio, sin menoscabo de un comercio exterior que se mantiene a lo largo de los siglos, siendo el tráfico de pasajeros la salida y entrada natural de las Islas.

El origen de los puertos Baleares hay que buscarlo en el pasado, en todos ellos hay vestigios de civilizaciones pre-romanas y en torno a su actividad mercantil crecieron destacados centros urbanos, ya que desde tiempos históricos los núcleos portuarios gozaron de las condiciones idóneas para el arribo de buques.

Los fenicios y por extensión los púnicos, no solo aportaron la base de la primera gran cultura marítima de las Baleares, sino que además impulsaron un gran desarrollo económico basado primordialmente en el mercadeo. La diversidad de mercancías que fueron comercializadas procedentes de numerosos puertos del mediterráneo se puede constatar si se analizan, entre otros, los fondos del Museo Arqueológico de Ibiza y Formentera.²

Los puertos constituían principalmente núcleos de transbordo aprovechando su situación estratégica, dada la relativa escasez de recursos naturales para exportar, e iniciándose ya dentro de nuestra Era un sistema urbano-portuario que se ha mantenido hasta la actualidad.³

Las Baleares conocerían durante la Baja Edad Media un crecimiento muy destacado del comercio exterior, pues la situación de las Islas en las rutas Este-Oeste y Norte-Sur de la parte más occidental del mediterráneo, les confería un papel de primer orden en los intercambios. Entre los puertos más significados de este circuito estarían Génova, Niza, Marsella, Aigües Mortes, Montpellier, Cotlliure, Sant Feliu de Guixols y Barcelona, así como Valencia, Sevilla, Cádiz, Túnez, Bugia, Argel, Orán, Alcoll y el Sultanato de Temclén en las costas meridionales, ciudades que constituían los puntos de mayor contacto junto al puerto de Palma.⁴

La población se concentraba principalmente en Mallorca y su tráfico marítimo también era más intenso, si bien, debe tenerse en cuenta a Ibiza como núcleo donde la sal representaba un claro exponente mercantil, así como Menorca que exportaba fundamentalmente productos ganaderos y ciertas manufacturas de escasa calidad. En la época de máximo esplendor las relaciones se extendieron hasta el mediterráneo oriental, el atlántico sur europeo y algunos puertos del mar del Norte.

Las mercancías entradas se correspondían básicamente con productos agrícolas, pues la producción interior era insuficiente para alimentar a la población, por lo que se traía trigo, arroz, fruta y vino de Sicilia, Cerdeña y Valencia. También existía un comercio de especias, esclavos y algodón que llegaba de Oriente.⁵

¹ Referencia tomada de J.O.P.P., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios de las obras durante el período 1941-1955*, Palma, Vich, 1956, p. 10.

² B. Costa y J. Hernández, *Eivissa i Formentera, de la prehistòria a l'època il·lànica, Guia para la visita del Museu arqueològic*, Ibiza, Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera, 1995.

³ Es básica para el estudio de los puertos Baleares la consulta de la obra de J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina*, Barcelona, A.P.B., 2001, p. 29.

⁴ J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., p. 35.

⁵ Para ampliar este tema ver M.A. Casanova Camps, *Història de les Illes Balears*, Colección Els treballs i els dies, Mallorca, Editorial Moll, 1998.

Los siglos XVI y XVII suponen una época de transición, en la que se tiende hacia una inserción más profunda del comercio internacional, que en Mallorca e Ibiza no se concretará hasta la segunda mitad del mil ochocientos, y para Menorca comportará alternancia de periodos críticos y otros de mayor esplendor. Debe mencionarse la influencia que tendrá la dominación inglesa, ratificada por el Tratado de Utrech, que situaron a la Isla y de manera especial al puerto de Mahón, en el centro de atención de las grandes potencias navales.⁶



Detalle del Retablo de San Jorge, obra de Pere Niçard a fines del siglo XV. Visión idealizada de la ciudad y del Puerto de Palma de Mallorca. Museu Diocesà de Palma de Mallorca.

La intensificación de las actividades marítimas durante el siglo XVIII abriría los núcleos urbanos al mar, ésta situación se dejaría traslucir con claridad en Ibiza y Mahón, y en cuanto a la tipología de productos de mayor tráfico, reconocer que presentaba continuidad con los periodos anteriores; por el puerto de Palma de Mallorca se exportaban principalmente aceites y alcaparras, almendras y otros productos agrarios, los tejidos de lana, lino y cáñamo constituían la exportación principal y los cereales representaban las entradas más importantes.⁷

La organización portuaria ha supuesto en Baleares una sistemática compleja, en la que ha prevalecido el puerto de Palma, protagonismo que ya detentaba desde un punto de vista urbano. En 1872 entraría en el modelo de gestión de "Organismos Autónomos", al crearse la "Junta de Obras del Puerto", si bien, cambiaría varias veces de nombre. A partir de 1928 se denominaría "Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca", y la Ley de 20 de Junio de 1968 le conferiría el de "Junta del Puerto de Palma de Mallorca", por Real Decreto de 9 de marzo de 1990 pasaría definitivamente a nombrarse como "Junta de los Puertos del Estado de Baleares". En este caso los puertos del Estado procedentes del extinguido Grupo de Puertos de Baleares y no transferidos serían: Palma y Alcudia en la Isla de Mallorca, Mahón en Menorca, Ibiza en la capital de la Isla del mismo nombre y Cala Sabina en Formentera.⁸

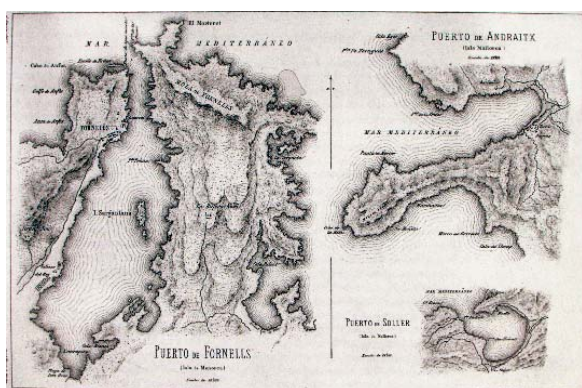
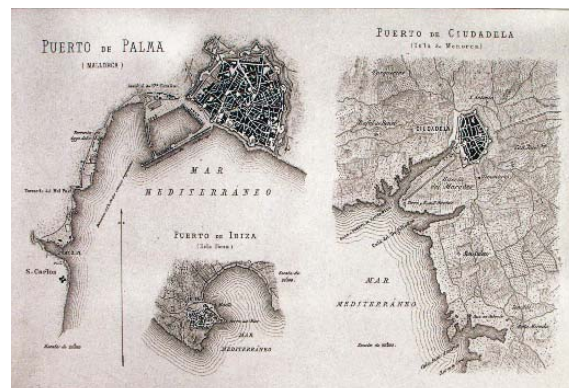
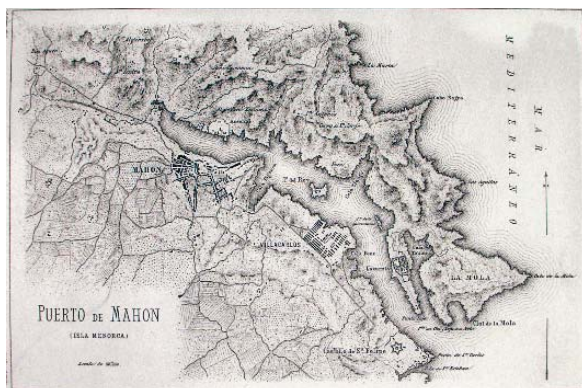
Además, debe conocerse que las Comisiones Administrativas de Mahón y de Ibiza, creadas por R.D. de 22 julio de 1928, agrupaban en el caso de Mahón a los puertos de Alcudia, Pollensa, Capdepera, Portocristo, Portopetro, Portocolom, Cabrera y Fornells. Y en el caso de Ibiza a los de Andratx, Sóller, San Antonio de Portmany y la Sabina. Esta organización duró escasos meses, pues antes de acabar el año los recintos se repartirían en tres grupos, los de Mallorca y Cabrera, que pasaban a depender de la dirección del puerto de Palma; la Comisión Administrativa de Mahón, que incluía el de Fornells y la Comisión Administrativa de Ibiza, que gestionaba San Antonio de Portmany y La Sabina.

Una nueva etapa se abriría con la creación de la Comisión Administrativa de Puertos del Estado en 1939, quedando ahora divididos en los Grupos de Puertos de Mallorca, Menorca e Ibiza y Formentera. De este modo, se llega en 1956 a una sistemática en la que prevalece el criterio "unitario", volviéndose a reunir los puertos en una única entidad, y tras un breve paréntesis de dos años, en los que se retornaría al criterio de agrupación en tres grupos, se tiende en 1963 a la constitución de una organización provincial de todos los puertos Baleares, excepto el de Palma, en el denominado Grupo

⁶ J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 61-63.

⁷ El tráfico del siglo XVIII se encuentra analizado en C. Manera i Erbina, "Mercats i mercaderies en el comerç del segle XVIII", en *Drassana, Revista del Museu Marítim*, n° 3, Barcelona, 1995.

⁸ VV.AA, *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears. "SANOSTRA"*, Palma de Mallorca, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1996, p. 180.



El Puerto de Mahón, de Palma de Mallorca (con proyecto de ampliación), Ibiza y Ciudadela, Fornells, Andratx y Soller en el Atlas de Puertos de la Memoria de Obras Públicas de 1864, 1865 y 1866. Biblioteca Nacional de Madrid.

de Puertos de Baleares, quedando integrado en la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos - GAGP-, situación que se mantendría con algunos cambios, hasta la ya comentada reforma auspiciada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992.⁹

Las singularidades expresadas de los enclaves más significativos de Baleares, con una visión comercial y desde una perspectiva global, deja paso a un análisis más detallado desde el momento en el que se constituyen las Juntas de Obras, sin obviar los rasgos que definen la trayectoria de crecimiento de cada uno de los puertos que hoy conforman la Autoridad Portuaria de Baleares.

8.1.1.1. Puerto de Palma de Mallorca

Las excavaciones realizadas en las inmediaciones de la ensenada conocida como Porto Pi, han dejado al descubierto ciertos hallazgos de una gran utilidad para conocer sus transacciones mercantiles. Así pues, las ánforas encontradas permiten constatar el transporte de vinos de origen griego y de la Isla de Rodas, los cuales desembarcaban en dicha dársena. Parece que este comercio tenía lugar en los albores del siglo IV a.C.¹⁰

El tráfico marítimo se desarrollaba en Palma en dos parajes del actual puerto, la ya mencionada rada de Porto Pi, y en la Cala, hoy aterrada, que se extendía desde el Paseo del Borne hasta donde se alza el Palacio de Justicia y el Gran Hotel; existiendo referencias del actual muelle Viejo en ciertas órdenes del rey Jaime I allá por el año 1273.¹¹

⁹ Más información acerca de esta cuestión en la obra de J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 193-195.

¹⁰ J.O.P.B., *Memoria extraordinaria. I centenario de la Junta y VI centenario del Puerto comercial de Palma de Mallorca. 1872-1972*, Palma de Mallorca, Imprenta Isla, 1972, s/p.

¹¹ La historia del puerto de Palma puede consultarse en F. Sevillano Colom y J. Pou Muntaner, *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Excma. diputación provincial de Baleares, 1974.

La importancia de Porto Pi llega a su punto más álgido en el siglo XIV, durante el reinado de Sancho I. Parece que incluso su amplitud fuera mayor que la que se conoce actualmente. Durante los siglos XV y XVI aumentaría la tradición marinera de la Isla de Palma, de lo cual da fe la existencia de la Escuela de Cartografía de Mallorca y la Escuela de Náutica de Sagres, "... dando gloriosos hombres de mar, como Jafuda Cresques, Valseca, Jaime Ferrer, Barceló, etc.". ¹²

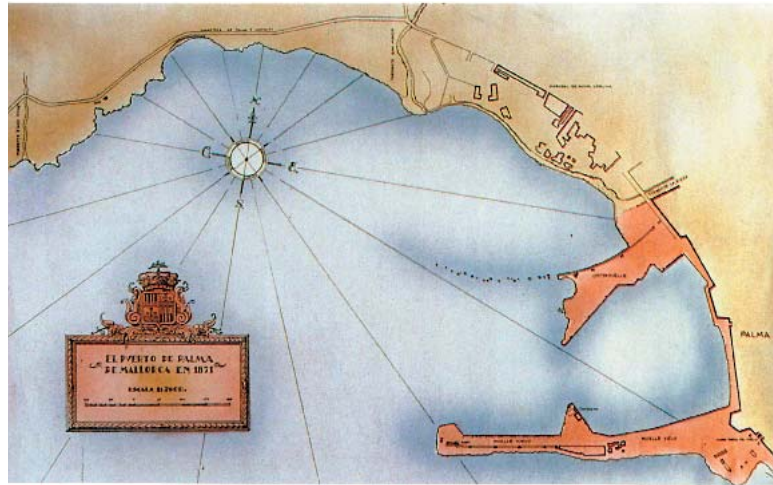
A finales del siglo XV hay noticias acerca de la reconstrucción del muelle Viejo y la fortificación de su morro, obras que con algunas modificaciones perduraron hasta el siglo XVIII, siendo habitual la práctica del barqueo en aquellos tiempos, al carecer el puerto de atraques para buques de cierto porte. ¹³

En Palma se establecerá la primera línea regular de transporte marítimo, el llamado Correo de Mallorca, que desde el año 1718 enlazaba a este puerto con Barcelona, con una frecuencia variable, pues a veces lo hacía cada quince días y otras se realizaba mensualmente. ¹⁴

A finales del siglo XVIII, el desarrollo de la marinería y el incremento del comercio marítimo suscitarían en algunas instituciones el entusiasmo por mejorar las instalaciones portuarias, así es como la Sociedad Amigos del País y la Junta de Comercio se propone prolongar el muelle 500 varas más, iniciándose las obras en 1809. ¹⁵

La navegación a vapor se abriría paso y en 1855 se fundaría la Empresa Mallorquina de Vapores, que continuaría mejorando las comunicaciones de las Islas con la Península y con ciudades del entorno como Barcelona, Ibiza y Valencia. A partir de aquí y en décadas sucesivas se crearían navieras para explotar estos puntos e impulsar los movimientos con América y Europa, de este modo se estaban fraguando los antecedentes de un tráfico intenso de pasajeros, que tendría lugar en el siglo XX con la conocida empresa Trasmediterránea, que ya funcionaba en 1916 en las Islas Baleares. ¹⁶

El puerto de Palma sería declarado de interés general por la Reina Isabel II, mediante Real Decreto de 17 de diciembre de 1851. No obstante, su capacidad era insuficiente para atender las necesidades



Plano del Puerto de Palma al constituirse la Junta de Obras del Puerto en 1872, levantado un año antes en base al Proyecto de D. Emilio Pou y Bonet. Autoridad Portuaria de Baleares.



Plafón de cerámica de la Capilla de San Telmo, representando el jabeque del Correo de Mallorca en la segunda mitad del siglo XVIII. Museu Maritim Barcelona.

¹² J.O.P.P., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios...*, mem. cit., 1956, p. 13.

¹³ J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 71-76.

¹⁴ J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., p. 96.

¹⁵ Noticia tomada de J.O.P.P., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios...*, mem. cit., 1956, p. 13.

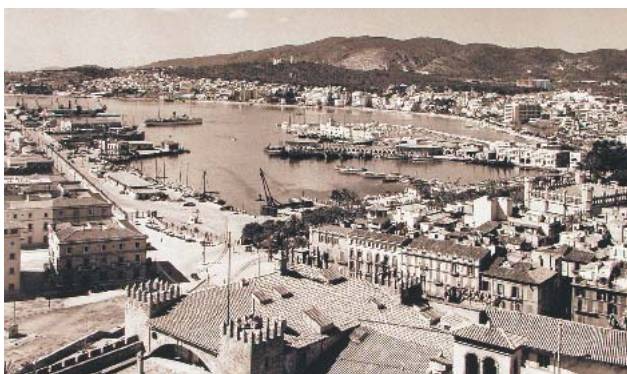
¹⁶ J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 135-141.



Tráfico de mercancía general en el espigón de la Consigna del Puerto de Palma de Mallorca en torno a 1910. Autoridad Portuaria de Baleares.



El paseo peatonal del Puerto de Palma de Mallorca, la Riba en 1918, permitía la contemplación de las actividades portuarias sin interferir en las operaciones de manipulación de las mercancías. Autoridad Portuaria de Baleares.



Vista General del Puerto desde la ciudad de Palma en el año 1956. Foto Planas Montanyà.

de su tráfico, por lo que se van gestando los sucesivos proyectos que ampliarían sus instalaciones, culminando con la aprobación del que había sido presentado por el primer director de la recién constituida Junta de Obras del Puerto, el ingeniero de caminos D. Emilio Pou y Bonet, quien redactaría las reformas que habrían de llevarse a cabo, si bien, pasarían tres años desde que se aprueba por Real Orden de 2 de Marzo de 1871 hasta que empiezan las obras. A partir de aquel momento se suceden las mejoras, que ininterrumpidamente van configurando el moderno puerto de Palma.¹⁷

Entre 1906 y 1911 se construiría un espigón de forma rectangular, que se prolongaría en 1954. Y entre 1919 y 1921 se ampliaría el espigón exterior, mientras que el muelle adosado al último trozo del dique de abrigo, sería objeto de mejoras en los años cincuenta. El nuevo morro del dique comercial daría comienzo su construcción en enero de 1955, pero será en los años setenta cuando se actúe sobre la zona de manipulación de mercancías de los muelles comerciales.¹⁸

Además, referenciamos otras fechas significativas como 1944, ya que en ese año comienza a funcionar la Lonja para contratación del pescado, aunque sus obras habían comenzado en 1936. Debe destacarse la constitución de la factoría “Astilleros de Mallorca”, tras haberse unido “Astilleros Palma”, “Astilleros Ballester” y “Astilleros de la Naviera Mallorquina”. El Club Náutico se inauguraría en 1948.

El dique del Oeste, San Carlos y los muelles de Poniente se hacen realidad tras la Guerra Civil, pues el primitivo puerto de Porto Pi no podía atender las demandas de su tráfico. Han sido muchas las reformas llevadas a cabo desde entonces; en última instancia, citar la repercusión que tendría la inauguración en 1961 de la estación marítima destinada a los trasatlánticos, por el

¹⁷ Las principales obras ejecutadas hasta la década de los setenta del siglo XX, vienen recogidas en la Memoria Extraordinaria, ilustrando los hechos más significativos, J.O.P.B. *Memoria extraordinaria. I centenario de la Junta...*, mem. extr. cit., 1972, s/p.

¹⁸ La mayor parte de los planos y otros elementos que dejan traslucir la evolución del puerto mallorquín se aprecian en la obra R. Soler Gayá, *Curiosidades del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Gráficas Son Spanyolet, 2ª edic., 1998, capítulo 1º, pp.1-31.



Escenas de tráfico en el Puerto de Palma de Mallorca, donde la mercancía contenerizada, los graneles sólidos y líquidos son imprescindibles para el desarrollo económico de las Islas Baleares. Autoridad Portuaria de Baleares.

entonces Ministro de Obras Públicas; con ello se abriría la puerta a un turismo, que ya entonces se presuponía de gran interés para la economía de las Baleares.

Las reformas más recientes se abordarán tras la celebración del centenario de la constitución de la Junta de Obras del Puerto, culminando con la gran expansión de las superficies de los muelles comerciales. A partir de aquí se presta gran atención a las terminales de pasajeros. Este breve repaso de actuaciones sobre el entorno marítimo de Palma debe mencionar la intervención de CAMPSA, pues emprendería la construcción del nuevo terminal de descarga de combustibles, en la tercera alineación del dique del Oeste, así como otras obras complementarias.¹⁹

La gran tradición en la costa sur de la Isla de Mallorca la tiene el puerto de Palma, discurre entre dos grandes dársenas, la de Levante que data del siglo XIV y la de Poniente o Porto Pi, cuya rada se utilizaba ya antes de la dominación romana.²⁰

El Paseo Marítimo que sirve de enlace entre los distintos muelles, es una obra que habilita un espacio de gran interés turístico y mercantil, pues concentra una parte interesante del comercio Balear, configurándose en unos terrenos ganados íntegramente al mar. El sabor marinero de sus alrededores se mantiene, gracias a las magníficas construcciones que dan fe de ese pasado, como La Lonja, de estilo gótico catalán que data de 1420, y el Consulado del Mar, hoy sede del Gobierno Balear y hasta el siglo XVIII del Tribunal que administraba justicia en conflictos derivados del comercio marítimo.²¹

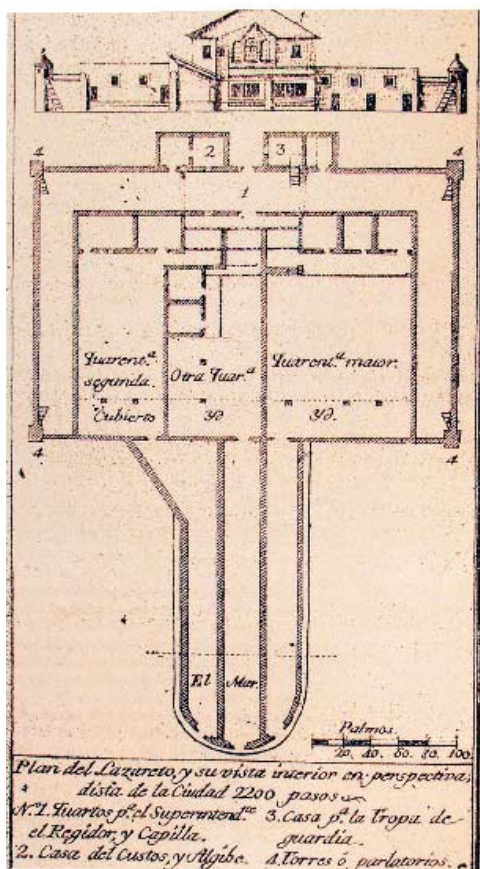
En el puerto de Palma hay un lugar reservado para las embarcaciones de recreo, acogiendo más de 3.000 puntos de amarre, vial que recoge igualmente la pequeña terminal de tráfico local, donde atracan las embarcaciones que realizan excursiones por la costa y los islotes próximos.

En los muelles adosados al dique de Levante están situadas las terminales Ro-Ro y Lo-Lo, que absorben la mayor parte del tráfico de mercancías, hacia levante está el antiguo surgidero y puerto pesquero del Portitxol, reconvertido hoy a puerto de recreo.

¹⁹ Otras informaciones se recogen en el texto VV.AA., *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 186-196.

²⁰ Los cambios sucedidos en el recinto y alrededores a través de los testimonios fotográficos, se pueden ver en A.P.B., *El Port de Palma un temps. (El ayer del Puerto de Palma)*, Palma de Mallorca, Gráficas Son Spanyolet, 1996.

²¹ Las publicaciones acerca de este puerto Balear recogen todo tipo de valoraciones, pero si se quieren observar a través de piezas históricas puede consultarse R. Soler Gayá, *Curiosidades del Puerto de Palma de Mallorca*, op. cit., 1998, capítulo 2º, pp. 43-59. Una gran belleza se percibe en los correspondientes a los Faros y sobre todo la colección de azulejos con la fauna y flora marina de las Islas Baleares que decoran los bancos-pretil del puerto; ver en pp. 71-117.



Plano del Lazareto de Alcudia en 1785.
 Autoridad Portuaria de Baleares.

portuaria, por lo que cabe pensar que las operaciones se realizaban también mediante barqueo, como correspondía a ciudades escasamente pobladas. Las noticias sobre sus instalaciones datan del siglo XVIII, citándose el *Proyecto de Cuarentena* que aparece en el plano de la ciudad de 1785, y la lápida de casilla de navegantes que data de 1786, y aún hoy se puede apreciar en el arranque del antiguo dique.

El núcleo portuario en estas fechas es interesante bajo la perspectiva mercantil, al ser frecuentado por embarcaciones italianas que se ocupaban de la pesca del coral. Se tiene constancia de la existencia en 1746 de hasta 56 falúas napolitanas que se dedicaban a estos menesteres; en 1781 se refiere que 14 barcos de la misma nacionalidad faenaban por el litoral de Alcudia y Pollensa para la pesca del mencionado coral.²³

La entrada en vigor del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, permitiría al puerto de Alcudia pasar a depender del Ministerio de Fomento, de este modo la Administración comienza a considerar las mejoras de sus instalaciones con el anteproyecto de D. Emilio Bou en 1864, pero los inconvenientes que presentaba la ejecución de las obras son puestos de manifiesto y finalmente impiden su ejecución.

El puerto sería declarado de interés general de 2º orden por Ley de 19 de marzo de 1885, y se van plasmando las ideas acerca del proceso de mejora que necesitaba este enclave marítimo, que pasan por el rubricado por D. Antonio Sastre en 1928, cuyo planteamiento básico era similar al de

En los muelles de Poniente se concentran cuatro de las cinco estaciones marítimas y una parte del tráfico de mercancías, representando el punto de atraque de los buques de cruceros turísticos. El dique del Oeste es una de las actuaciones más emblemáticas de su historia, sirviendo para la oportuna descarga de cementos y combustibles.

El muelle de Ribera de San Carlos, junto al dique del Oeste y los muelles de Poniente configuran la dársena de Porto Pi, es una terminal múltiple donde coexisten el tráfico de graneles sólidos con el de carga general, aquí se encuentra la base naval militar; junto a ella está el faro de Porto Pi, de cuya torre hay ya referencia escrita en el año 1300, si bien, anteriormente a su uso como faro, formaba la línea de cierre de la antigua rada con su gemela torre de Paraires.

La reciente prolongación de los muelles de Poniente y las distintas actuaciones previstas en "*El plan de inversiones*", que se ciñen al dique del Oeste, muelle de Ribera de San Carlos y Paseo Marítimo, configuran la zona de servicios, en la que algo más de la mitad de su superficie terrestre está dedicada a terminales comerciales.

8.1.1.2. Puerto de Alcudia²²

Los romanos utilizaron el puerto de Alcudia, la antigua *Pollentia*, capital de la Isla de Mallorca durante el Imperio. No queda vestigio alguno de infraestructura

²² Además de las consideraciones expresadas para el conjunto de puertos Baleares, en las que pueden existir referencias expresas a este recinto, se detallan aspectos concretos del puerto de Alcudia en las obras ya citadas de: VV.AA., *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 198-204. Y en J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 153-154.

²³ Los datos están tomados de VV.AA., *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balear*, op. cit., p. 198.

Pou, hasta llegar al *"Proyecto Modificado de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcudia"*, redactado por D. Antonio Dicenta en 1933, que tendría dificultades para culminar con éxito, pues tuvo que ser interrumpido a consecuencia de la Guerra Civil.

El director del Grupo de Puertos, D. Gabriel Roca García, propondría en 1941 la redacción de las líneas de actuación para mejorar el puerto de Alcudia, contemplándose las necesidades y carencias del momento, incluyendo las militares, pues en su suelo se hallaba instalado el llamado PUAS –"Polígono de Utilización de Armas Submarinas"–.

La coyuntura económica general no permitirá que estos planes concluyeran a corto plazo, introduciéndose en 1949 mejoras sustanciales, que derivarían en que las obras previstas del nuevo dique no se inauguraran hasta 1954.

En los siguientes años se realizarán discretas obras de mejora. El gran crecimiento del tráfico de carbón y la mercancía general, al final de la década de los años ochenta, obligaría a una sustancial prolongación del muelle de Ribera, cuya segunda fase ya se ha completado.

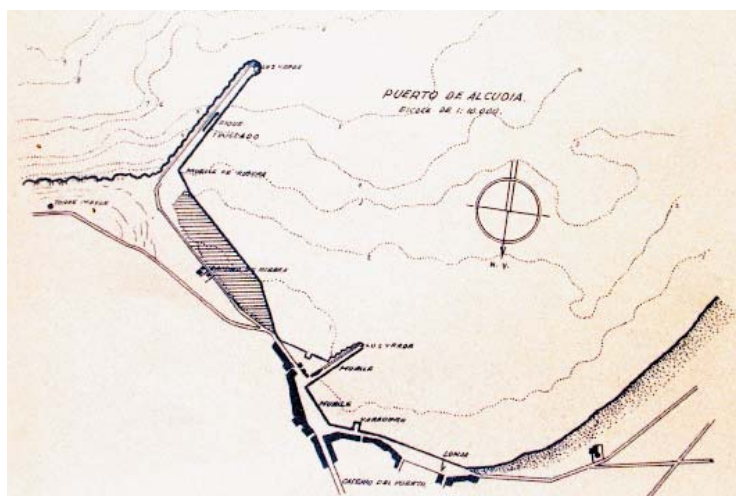
El puerto de Alcudia presenta dos zonas claramente diferenciadas, la dársena comercial y la de embarcaciones menores, en la que se encuentra ubicado el muelle pesquero y un puerto deportivo. La dársena comercial está formada por el muelle de Ribera, que se ha prolongado con dos nuevos atraques para los transbordadores que prestan servicio, ya sean comerciales, ya impliquen un tráfico de pasajeros entre la Isla y Menorca, así como con otros puertos de la Península. Se trata de un puerto energético por excelencia, en sus instalaciones se realiza la descarga de carbón procedente de Sudáfrica para la producción de energía eléctrica, así como la de gas butano y propano.

Las actuaciones anunciadas se han visto completadas con la recuperación civil del PUAS, habilitándose explanadas y edificios en 1995 y 1996 para servicios de embarcaciones menores y de la propia Administración Portuaria. Es importante destacar que los nuevos terrenos ganados al mar por el puerto deportivo Alcudiamar y la incorporación de los terrenos de las tomas de la antigua central térmica de GESA, significan una ampliación del 50% de la superficie portuaria respecto a 1986.

8.1.1.3. Puerto de Mahón²⁴

El puerto de Mahón es uno de los enclaves que, por su propia disposición natural, ha sido utilizado desde hace siglos para el tráfico marítimo. Se halla situado en la costa oriental de la Isla de Menorca.²⁵

En Mahón han dejado sus huellas los fenicios, griegos y rodios, focios y cartagineses, estos últimos tuvieron una larga influencia en la localidad. También estaría bajo la dominación de Bizancio y los musulmanes. Desde la conquista cristiana el puerto de Mahón adquiriría mayor notoriedad, pro-



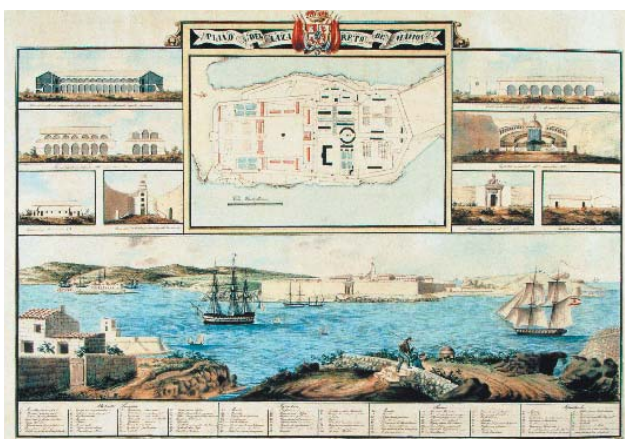
Proyecto del muelle de Ribera en el Puerto de Alcudia en 1959.
Autoridad Portuaria de Baleares.

²⁴ El caso concreto del puerto de Mahón puede verse en VV.AA., *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 204-213. Y en J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, capítulo VII "El Puerto de Mahón", op. cit., pp. 103-117.

²⁵ Si se quiere una visión de conjunto del puerto de Mahón a lo largo de la historia debe consultarse R. Soler Gayá, *Planos Históricos del Puerto de Mahón*, Palma, Junta de los Puertos del Estado de Baleares, 1992.



Plano donde se escenifica de manera conjunta el interés de Mahón y la plaza de Gibraltar. 1756. Museu de Menorca.



Vista y Plano del Lazareto del Puerto de Mahón a mediados del siglo XIX. Colección Hernández Mora.

poniéndose por el rey Alfonso III el Liberal, que desembarcó en el puerto en 1287, el reforzar las murallas de la ciudad a fin de protegerla para su defensa.

Carlos V conquistaría Túnez, que era una de las bases donde operaba el propio corsario Barba Roja, y éste lanzaría una sangrienta ofensiva sobre la Isla, circunstancia que daría lugar a la idea de fortificación de la boca del puerto, impulsada por el príncipe Felipe en 1554 y bajo la intervención del prestigioso ingeniero italiano D. Juan Bautista Calví.

Los acontecimientos bélicos que han ido sucediendo a lo largo de los siglos, la han predispuerto a convertirse en base de

las flotas de guerra, ya que su configuración natural ofrecía excelente abrigo a las naves, por ello, en el siglo XVIII, se procede a la construcción de instalaciones relacionadas con la defensa, favoreciendo el desarrollo mercantil de los tráficós inherentes a la armada.

Puerto Mahón estuvo bajo bandera francesa de 1756 a 1763; fue español en dos etapas, de 1700 a 1708 y de 1782 a 1798, y permaneció bajo soberanía inglesa en tres periodos distintos, de 1708 a 1756, de 1763 a 1782 y de 1798 hasta 1802. El atractivo de este espacio radicaba en la posibilidad de que pudieran repararse los barcos y alojar a las tripulaciones en algún lugar del mediterráneo. Mahón reunía unas condiciones excelentes para ello, lo que justificaba la pretensión de dominar la Isla, estos hechos explican las fortificaciones y enclaves militares que aún hoy se pueden visitar.

La cría de mariscos representará desde el punto de vista comercial el inicio de una actividad de relieve económico; al parecer sería un ciudadelano quien estableciera el primer vivero de langostas, que junto a la cría de escopiñas configuraron un sector próspero; sobre todo en lo concerniente a esta última especie, ya que la primera caerá en declive paulatinamente con el paso de los años.

En el siglo XIX Mahón desempeñará un papel relevante en el tráfico de cereales, procedentes de los puertos orientales del mar Mediterráneo y del mar Negro, que luego se reexpedirían a ciertos puertos de la Península Ibérica.

Los muelles comerciales del Puerto de Mahón antes de la construcción del muelle de Levante y sus almacenes en torno a 1940. Autoridad Portuaria de Baleares.



En la cronología de este recinto significamos el 30 de enero de 1852, momento en el que es declarado de interés general de segundo orden, así como el 6 de julio de 1882, fecha en la que se promulgaría la Ley que lo declararía de interés general, esta vez de primer orden.

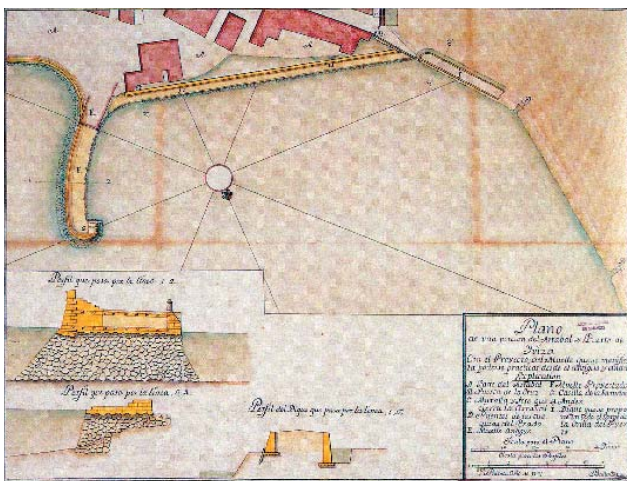
A comienzos del siglo XX ya se preveían actuaciones tendentes a mejorar las instalaciones, para poder albergar en su dársena amarraderos para grandes buques. En dicho sentido se redactaría un proyecto en 1931, por el que fuera director de Grupo de Puertos de Menorca D. Juan Seguí.

La nueva organización del Grupo de Puertos se inicia en 1958 por D. Rafael Soler, con actuaciones puntuales que responden a la intensificación de la vida marítima. Ahora bien, el incremento del tráfico y la variación del tipo de operaciones que se llevan a cabo Roll-On/Roll-Of, al desaparecer las antiguas motonaves, convierte en obsoletas las instalaciones, iniciándose en 1972 las actuaciones pertinentes para prolongar de nuevo el muelle comercial.

La propia trayectoria del puerto hace que en 1987 se plantee una solución drástica, que implicará el abandono de los muelles al uso y la construcción de otros nuevos, acción que culminará en 1990, por un lado, afectando a dos tramos en los muelles de Levante y de Poniente, entre el pantalán frente a la plana de Cala Figuera y la alineación del muelle de Levante, y por otro, entre el muelle del General y la Cuesta de la Alameda en S'Hort Nou. Prácticamente, la totalidad del tráfico mercantil tendrá lugar en esta última década en los muelles Norte del Cos Nou, quedando los muelles Sur para usos turísticos y de ocio, así como para el desenvolvimiento de la actividad pesquera.

El paisaje portuario de Mahón ha ido cambiando a lo largo del tiempo, ya que el puerto comercial se desarrolló inicialmente en el paraje de Baixamar, sobre muelles de Ribera reconstruidos y prolongados a lo largo del Moll de Llevant y de Ponent, estando hoy destinados al tráfico de pasajeros, en ellos hacen escala cruceros de diverso porte, disponiendo ambos muelles de equipamientos para su aprovechamiento náutico-deportivo. En este espacio hay un lugar reservado para los barcos de recreo, de una gran capacidad, pues ronda el millar de puntos de atraque, en el que pueden alojarse embarcaciones en los puestos existentes hasta Sa Colàrsega.

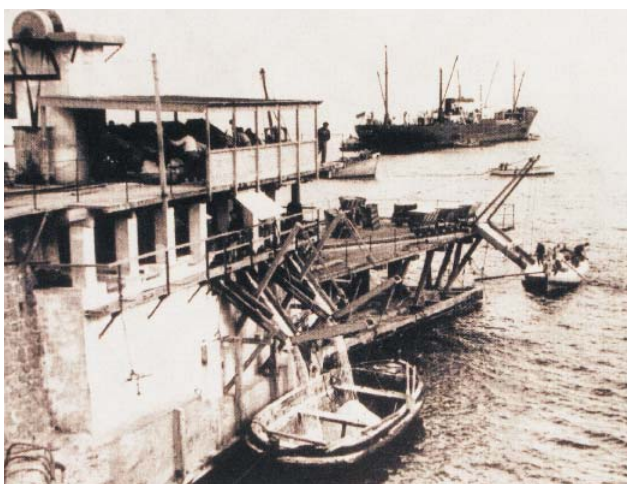
El tráfico mercantil se ha desplazado a la ribera Noroeste, en el moll del Cos Nou, con tres atraques Ro-Ro y otro multiuso. Todo ello conectado adecuadamente con la red viaria. En el centro del puerto se encuentra la Isla del Rey, aprovechada hasta hace unas décadas como hospital militar. Cerca de ella está la Isla del Lazareto o Cuarentena, con un establecimiento sanitario que ocupaba 12 hectáreas y cuya construcción se remonta a 1793. Hoy tiene una infraestructura para el desembarco clasificado de mercancías y pasajeros.



Proyecto de muelle en el Puerto de Ibiza. J. Ballester, 1752. Archivo General de Simancas.



El Puerto de Ibiza una vez acabadas las obras de los muelles comerciales en base al Proyecto Pou en 1917. Autoridad Portuaria de Baleares.



Cargadero de sal en ses Salines de Ibiza en la década de los años cincuenta en el siglo XX. Fototeca Raimar (Ibiza).

8.1.1.4. Puerto de Ibiza²⁶

En el conjunto de las Baleares, quizás sea el puerto de Ibiza el que tuviera en la antigüedad una mayor trascendencia. Los cartagineses fundaron la colonia púnica de Ibiza en el año 650 a.C., convirtiendo el puerto en una importante base naval de su armada. Los romanos hicieron de ella una ciudad confederada y continuaron la floreciente actividad comercial que ya tenía bajo la dominación cartaginesa.

Los productos más característicos serían los higos secos, la púrpura, la sal y artículos manufacturados de tipo cerámico, especialmente se mencionan las ánforas, pues era creencia que la arcilla de la Isla ahuyentaba a las serpientes.

No se tienen muchas noticias acerca de la importancia de Ibiza como ciudad en la época del Bajo Imperio y de la Alta Edad Media, pero debía contar con una población significativa pues tenía obispo, incluso se sabe que a fines del siglo VI aún continuaba como sede episcopal, aunque no hay referencia acerca de cómo era su puerto.

Probablemente, desde finales del siglo XV o principios del XVI, existía un pequeño muelle delante del astillero, del que queda constancia gráfica en el plano de D. Juan Bautista Calvi en 1555. La falta de rastros de obras marítimas durará hasta 1616, que es cuando aparece en el plano que acompaña a la Carta de D. Juan Ponce.

En el siglo XVIII ya se conoce la existencia de edificios para fines portuarios y similares, y un muelle en el paraje del Arrabal. Los problemas de dragado marcarán la trayectoria comercial de este puerto, afectando a su capacidad por los efectos de los aportes sedimentarios de las rieras y los torrentes y también debido a la liberación de los lastres, que las embarcaciones habían realizado de manera incontrolada durante mucho tiempo.

El año 1880 resulta clave ya que se redactan hasta once proyectos de reforma

²⁶ Las referencias del puerto de Ibiza pueden verse en VV.AA, *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 213-220. Y en J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 226-230.

El tráfico de pasajeros en el contramuelle del Puerto de Ibiza a mediados del siglo XX. Fototeca Ibiza.



de las instalaciones portuarias, que cambiarán el paisaje marítimo ibicenco en los próximos treinta años. Realmente, el proyecto de D. Emilio Pou dará al puerto de Ibiza un aspecto, que en su zona Sur no ha sufrido modificaciones sustanciales en casi un siglo.

Las primeras décadas del siglo XX supusieron mejoras, fundamentalmente enfocadas al mantenimiento, si bien, en los años cincuenta tendrán lugar ciertas obras, impulsadas por las nuevas necesidades, que se originan por el aumento de eslora de los buques, por lo que se volverá a presentar con carácter de urgencia la exigencia de calados más profundos.

Entre los años sesenta y setenta se hace necesario disponer de unas superficies preparadas y adecuadas al tráfico de combustible. Y será en 1976 cuando se proceda a dejar operativas las instalaciones construidas por CAMPSA, para efectuar las operaciones de descarga.

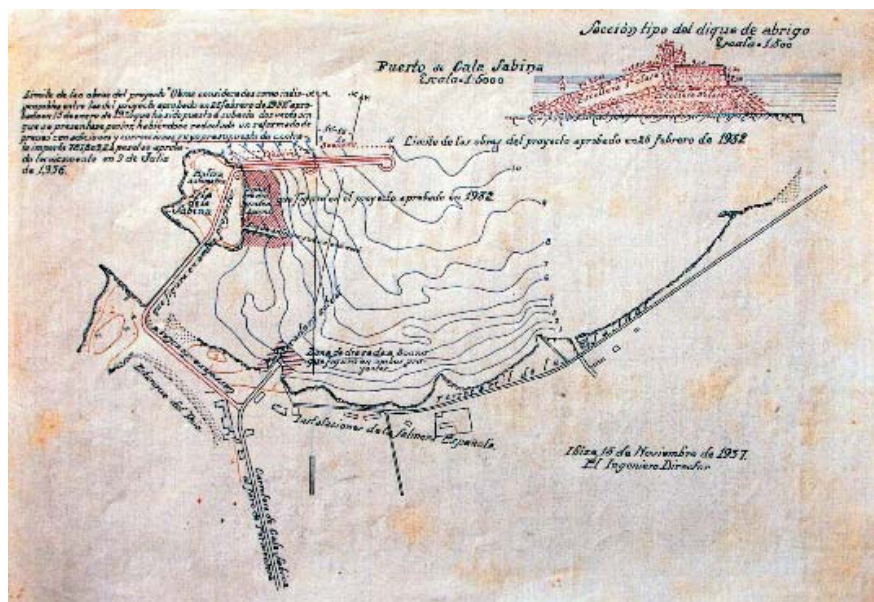
D. Fernando Moscardó sería el artífice de los proyectos que producirían un saldo positivo en la transformación del recinto portuario. El nuevo dragado permitiría algo muy beneficioso para la proyección turística de la Isla de Ibiza, ya que ahora podrían ser utilizados por los nuevos transbordadores tanto de carga pura como mixtos de pasaje y carga.

Entre 1983 y 1985 se construye el muelle de Ribera de Poniente y unos años más tarde se aborda la terminación de los muelles comerciales, eliminándose el tráfico mercantil en los muelles Sur, urbanizando todo el conjunto del muelle de la Consigna. Y entre 1994 y 1995 se construyen los duques de alba, para atraque de cruceros a lo largo del dique.

El puerto de Ibiza se ha desarrollado desde los actuales muelles Sur, a lo largo de la Bahía. El dique exterior protege desde principios del siglo XX los muelles de la Consigna, contramuelle e interior, dedicados hoy al tráfico de pasajeros. En el muelle interior se encuentran las instalaciones para la náutica de recreo.

Hay que reflejar la importancia que tiene el tráfico de pasajeros con Formentera, para ello cuenta con el muelle de Ribera de Poniente, el cual acoge también instalaciones para embarcaciones deportivas. El sector Sur del puerto con la estación marítima y con las actuaciones urbanísticas de Sa Bomba y Plaza Garijo, queda integrado física y funcionalmente en el conjunto histórico de la ciudad, respondiendo a la demanda ciudadana de ver sus recintos portuarios unidos a las zonas de ocio urbanas.

El tráfico mercantil se realiza en los muelles comerciales situados en la zona Norte. Disponen de dos atraques Ro-Ro, dos convencionales, otro para la descarga de combustible que conectan directamente con la vía de circunvalación. En la ribera Norte se encuentra también el muelle Pesquero y dos dársenas deportivas que ofrecen en torno a los 600 y 400 puestos de amarre respectivamente.



Propuestas de mejoras para el Puerto de la Sabina en 1937. Autoridad Puertos de Baleares.

8.1.1.5. Puerto de Cala Sabina²⁷

La Sabina ha sido históricamente el puerto más importante de la Isla de Formentera. Los yacimientos talaióticos inducen a pensar que esta pequeña Isla disponía ya en la época prehistórica de puntos de conexión con el exterior. El paraje de La Sabina gozaba de un cierto abrigo de los temporales y pronto se convirtió en núcleo mercantil para el comercio de la sal.

La creación de la Salinera Española S.A. en 1898 supondría un momento trascendente, ya que traería consigo que se desamortizara el estanque del Peix, y que el nuevo propietario iniciara la construcción de las primeras grandes infraestructuras, que consistían en dos diques que permitían un mayor abrigo del área de fondeo, y las entradas y salidas de mercancías y personas en unas condiciones sustancialmente mejoradas.

Las obras que se llevan a efecto serán entregadas al Ayuntamiento una vez concluidas, originándose de esta forma una situación poco común, puesto que no pasarían a manos del Estado hasta 1928, haciéndose entonces cargo de su gestión. En este mismo tiempo está fechado el proyecto de D. Alvaro Piernas, que propondría varias soluciones para mejorar el conjunto portuario. El dique de abrigo saliendo del islote de La Sabina será la propuesta que finalmente se concreta. Realmente, la configuración actual del puerto nace de prolongaciones sucesivas del primitivo dique de escollera realizadas en los últimos treinta años.

Así pues, el puerto de Cala Sabina es de todos los que componen el grupo de puertos de Baleares, el de tamaño más reducido. Desde sus orígenes el núcleo ha estado muy vinculado al ya comentado comercio de la producción de sal, fuente de riqueza de la Isla durante siglos.

La configuración del recinto se compone básicamente de dos dársenas. Al amparo de su dique de abrigo se ubica el muelle para el tráfico de mercancías y pasajeros, que adquiere en la época estival importantes proporciones, ya que la Isla sólo está comunicada por vía marítima. El fondo es una dársena deportiva, y junto a ella existe la otra, abrigada por el contradique, destinada a usos pesqueros y deportivos con servicio de varadero.

Las nuevas ampliaciones realizadas en la última década del siglo XX, ordenan este puerto en tres grandes dársenas y terminales especializadas, la zona turística en la parte más interior, con algo

²⁷ El puerto de Cala Sabina puede conocerse detalladamente en VV.AA, *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 220-225. Y en J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., pp. 233-238.

más de 200 amarres; el tráfico comercial y de pasajeros que tiene lugar en el muelle histórico, hoy notablemente ampliado y las actividades pesqueras que se desarrollan en la nueva dársena.

El progreso marítimo de Baleares guarda relación con la evolución de otros puertos del área mediterránea, sus condiciones naturales han permitido el desarrollo de funciones comerciales, militares o administrativas. Históricamente han estado vinculados al poder central a través de peculiares instituciones de este contexto, entre las que se citan los Consulados del Mar y Colegios de la Mercadería.

El tráfico de mercancías que abastecen las Islas, el movimiento de pasajeros, la pesca, incluso la navegación de recreo, son pilares sobre los que se asienta su crecimiento, aunque existen también otras actividades a considerar, que sin las infraestructuras adecuadas difícilmente habrían podido evolucionar, quizás deba señalarse los astilleros de construcción y de reparaciones navales, sin dejar de referir las ya mencionadas funciones militares.

Hoy en día como antaño los puertos de Baleares constituyen una vía de abastecimiento a las Islas, pero además han llegado a convertirse en destino turístico, impulsando el desarrollo de algunos tráficos como el de cruceros, lo que unido a la flota de recreo, le otorga un papel en el conjunto del Sistema Portuario que le es propio, gracias a la suave climatología o la belleza del entorno las Islas Baleares se han convertido en puntos privilegiados del turismo nacional y extranjero, permitiendo los puertos el adecuado desarrollo de los sectores más dinámicos de su economía.

8.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES²⁸

Las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca, disponen de datos de los diferentes tráficos desde la 2.^a década del siglo XX.

La evolución de cada uno de los núcleos portuarios se traza en base a las informaciones que tienen en el puerto su atención prioritaria, entre los libros publicados se menciona el que recientemente ha visto la luz, "*Los grandes Puertos de las Baleares*", si bien, algunos trabajos no tan amplios, pero si muy próximos al estudio que se pretende han facilitado la labor investigadora, entre los que citamos las referencias tomadas de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca, cifras que han ayudado a esclarecer las lagunas que presentaban las Memorias editadas por la Junta de Obras.

Las fuentes originales permiten construir series continuas desde 1925, en lo que concierne al movimiento de mercancías, buques y pasajeros, por tanto, gran parte del siglo XX ha gozado de datos que reconocen la trayectoria comercial del conjunto Balear. Las Memorias de finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta ofrecen detallado el tráfico que tiene lugar en el puerto de Palma de Mallorca, por lo que se ha construido una serie de principales productos para 1950, que es uno de los años más representativos.

Las valoraciones del tráfico se llevan a efecto, destacando que hasta 1961 las cifras reflejan sólo al puerto de Palma de Mallorca, y a partir de ese año figuran además los de Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina, que son los que conforman la actual Autoridad Portuaria.

Las décadas finales del siglo XX serán perfiladas atendiendo a la trayectoria de las principales magnitudes analizadas, para ello se han utilizado los fondos documentales de Puertos del Estado, dejando al descubierto el peso específico que cada uno de los recintos portuarios tiene en el conjunto de puertos Baleares y el grado de especialización que poseen en los últimos años.

²⁸ El capítulo de los agradecimientos es esencial en el caso de la Autoridad Portuaria de Baleares, pues la colaboración de Dña Teresa Alonso ha sido básica para poder llevar a cabo la labor investigadora. De igual modo, queremos hacer extensivo este mensaje a los responsables de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca.

8.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1913/2000)

En el último tercio del siglo XIX, entre 1870 y 1890, se observa una etapa de dinamismo económico, por un lado las transacciones internacionales sobre la base de la producción agraria se hacen una realidad, y las conexiones con el entorno peninsular, muy particularmente con Barcelona, adquieren un paulatino interés.²⁹

Ya se apuntaba en el capítulo de las fuentes utilizadas, la disposición de unos registros que dejan trazar algunos rasgos del comercio desarrollado en los principales recintos portuarios entre 1854 y 1873, cuestión que es tratada en el cuadro 2.1. En cuanto al tonelaje que se mueve, se percibe que utilizan los muelles de Palma en más del 50%, respecto al volumen total de operaciones que se llevan a cabo en las Baleares, siendo Palma e Ibiza los puertos que más destacan sobre el resto. Y respecto al valor del comercio es sin duda Palma el que ostenta una posición más relevante, superando ampliamente a los demás, llegando a alcanzar siempre los 40 millones de pesetas de aquel tiempo.³⁰

Las Islas Baleares han gozado de una situación estratégica en el mediterráneo. En el cuadro 1 se ha plasmado el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas en el siglo XX, cifras que han permitido la elaboración del gráfico 1A, comprensivo del tráfico de mercancías en Palma de Mallorca hasta los años sesenta, y el gráfico 1B, que recoge el total que se mueve en los puertos que componen hoy en día la Autoridad Portuaria, desde los años sesenta hasta el 2000.

La primera parte del siglo XX se caracteriza por el predominio de la mercancía desembarcada, circunstancia que entra dentro de la lógica en un puerto isleño, y lo hace en unos valores que rondan alrededor del 65% respecto al total, proceso que se acrecienta cuando la serie muestra el tráfico global en los puertos Baleares.

El origen del aumento en el tráfico puede tener relación con la dependencia que manifiestan más acusadamente los puertos ubicados en Islas más pequeñas, de ahí que en conjunto, el porcentaje que representan las mercancías desembarcadas supere el 80% respecto del total de mercancías movidas.

Los valores alcanzados en los años 1995-96-97 resultan especialmente significativos, debido a la intensa subida que experimenta el suministro de agua potable que procede de Tarragona, desvirtuando la serie para los años citados, tal como se refleja en el gráfico 1B.

8.1.3.1. Principales productos: valoraciones (1860-1950) y estudio detallado en 1950

El titular ya sugiere lo que va a plantearse en este epígrafe, por un lado, se considerarán las características del comercio principal, que se ha desarrollado a través del puerto de Palma, para el período que media entre 1860 y 1950 y después se concretará un estudio detallado para esa última referencia, que nos acercará a la realidad comercial del puerto.

La relación de productos que han tenido en la economía mallorquina una proyección exterior se vincula principalmente a la agricultura, su estructura puede conocerse a partir del último tercio del siglo XIX, citándose a los vinos, algarrobas y almendras entre los que han gozado de interés mercantil, y por otro lado, considerando las mercancías manufacturadas entre las que sobresale la industria del calzado, preferentemente relacionada con una tipología, las alpargatas.

²⁹ P. Manera, "El comercio por el Puerto de Mallorca", en A. Guimera y D. Romero (Edit), *Puerto y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, CEHOPU, Puertos del Estado, 1996, p. 334.

³⁰ VV.AA, *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., pp. 178-179.

A través de los boletines editados por la Cámara de Comercio y algunos trabajos monográficos, pueden conocerse las singularidades del tráfico marítimo, permitiendo completar las noticias extraídas de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto.³¹

En lo concerniente al capítulo de los vinos reflejar la gran demanda que tendrán en el exterior, sobre todo debido a la enfermedad de las vides, la temida filoxera, que al diezmar la producción de vinos en algunos países del extranjero, muy particularmente nos referimos a los caldos franceses, favorecerán coyunturalmente el crecimiento de este sector, y el movimiento que se lleva a efecto a través del puerto. Entre 1873 y 1893 la mayor parte de los cargamentos vinícolas se envían a Sette, Niza y Marsella, llegando a alcanzar en algunos años de la última década enunciada los 15 millones de litros. La recuperación de las vides en Francia traería consigo una readaptación sectorial, que afectaría profundamente a la economía local y al transporte marítimo, comportamiento similar al que seguirían otras regiones vinícolas en España.

Por otro lado, la relevancia exterior de las almendras y almendrones, así como otros productos agrícolas como los higos secos, las pulpas de frutas, naranjas y alcaparras, dejan al descubierto la semblanza mercantil de la Isla, que se ciñe sobre todo al llamado almendrón, que en las últimas décadas del siglo XIX se envía a los mercados de Inglaterra, Alemania, Bélgica, Holanda, Suecia, Suiza, a los Estados Unidos, pero sobre todo a Francia. La disminución de los intercambios debido a la 1ª Guerra Mundial supondrá una merma transitoria, pues en la coyuntura que antecede a la Guerra Civil, las exportaciones de almendra y almendrones por el puerto de Palma sobrepasan los 4 millones de Kg.

La industria mallorquina del calzado es conocida dentro y fuera del territorio nacional, parece que incluso se utilizaran otros puertos de la Península para su posterior comercialización en el exterior, por ello, a finales del siglo XIX ya se constata la presencia de esta manufactura y de los tejidos de lana en una porción considerable de años, su porcentaje de participación sobre el total de salidas del puerto de Palma, se sitúan entre el 40% y algo más del 60% entre 1884 y 1908.

La incidencia de la 1ª Guerra Mundial en las entradas se dejaría sentir en aquellos productos que provenían de los países en conflicto, sobre todo en lo concerniente al capítulo metalúrgico. Cuando a nivel internacional se vuelve a la normalidad, la producción fabril ha de sufrir un giro, si bien, el período que media entre la conclusión del conflicto bélico y el inicio de la Guerra Civil, en el amplio grupo de los productos agrarios, apenas si se percibe caída y el almendrón, las conservas, las pulpas de frutas siguen saliendo al exterior, copando Francia una parte sustancial de este mercado extranjero, Inglaterra se constituiría en destino preferente de las salidas del grupo genérico de “alimentos” y Alemania en el principal cliente de “calzados y curtidos”.

En cuanto a las importaciones que llegan a las Islas Baleares, entre 1923 y 1936, destacar que serán las naciones que principalmente reciben productos de Palma de Mallorca, las que a su vez nutran a ésta de los elementos necesarios para el desarrollo de la economía local, por ello, los productos “energéticos” generarán un movimiento significativo. Francia surtirá cerca de un 60% del total del grupo de “materiales de construcción” y algo más de “maderas” y “material ferroviario”. Inglaterra se especializará en los envíos de carbones, polarizando el 93% de las importaciones de este producto y Alemania compartirá con Inglaterra su papel de abastecedores de “hierros y aceros”, primando el primero con algo más del 50% del total, sobre el segundo que participa aproximadamente de un 21%. Por tanto, puede concluirse que, en este tiempo, la estructura comercial de Mallorca se basa en unas exportaciones de ciertos productos agrícolas y las mencionadas manufacturas, y la adquisición de “elementos industriales” que facilitan el desarrollo económico de las Islas.

El comercio marítimo de Palma sufrirá grandes vaivenes, como corresponde al tiempo histórico que sucede a la Guerra Civil y la 2ª Guerra Mundial, aunque el tráfico en cabotaje mantiene su tono, evitando que descienda fuertemente el movimiento total de mercancías. Ahora bien, los periodos crí-

³¹ Las valoraciones se realizan en base a los datos recopilados a través de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca, y al interesante trabajo de P. Manera, “El comercio por el Puerto de Mallorca”, op. cit., pp. 333-357.

ticos que traerían consigo las guerras, determinarán la contracción de las entradas de los materiales de construcción, la hulla y el carbón, así como los abonos que necesita la agricultura para alcanzar los rendimientos adecuados y que no llegan de otros puntos de la Península, la disminución del tráfico también se dejará sentir en el apartado de los cereales.

La hulla y el carbón representaron las mercancías que nutrían una parte de las entradas provenientes del exterior, pues las necesidades del transporte ferroviario y la capacidad de ser un combustible sustituto de otras fuentes energéticas como la electricidad y los hidrocarburos, le harían registrar los mencionados niveles de aprecio en las importaciones que llegaban a las Islas Baleares.

En cuanto a los productos agroalimentarios que habían sido referentes de las exportaciones de Palma, seguirán en esta coyuntura un camino consecuente al momento, y ahora se constituyen en mercancías de primera necesidad para la población insular, por lo que sus destinos se reorientan transitoriamente hacia el mercado interior.

El estudio detallado del comercio que ha tenido lugar a través del puerto de Palma de Mallorca puede concretarse ampliamente para 1950, momento en el que no se constatan singularidades que le impidan ofrecer una orientación genérica como se pretende.

Antes de entrar a valorar la referencia cifrada a mitad del siglo XX, pueden recogerse las notas a pie de página de las Memorias utilizadas para el análisis del movimiento de mercancías y como se observa confirmamos la información expuesta, acerca de la semblanza general del tráfico marítimo, aunque se amplían las especificaciones referidas. En estas primeras décadas del siglo XX las entradas de mayor movimiento corresponden a las “harinas y cereales”, hortalizas, carbones, abonos, maderas, “coloniales y artículos fabricados”, y en el caso de las salidas almendrón, “legumbres y hortalizas”, “pulpa de albaricoque”, “ganado de cerda”, “madera aserrada en tablillas”, “embutidos” y “artículos fabricados”.³²

En cuanto a las fuentes utilizadas mencionar que la Memoria de 1950 ofrece pistas fidedignas de los rasgos comerciales del puerto mallorquín, y el desglose es tan importante que se ha establecido una mecánica de trabajo que se explicita a continuación:

1. Se han consignado las partidas que sumadas en las entradas y en las salidas para el cabotaje o el exterior computen el millón de kilogramos.
2. Los grupos conformados se especificarán a continuación, y todos aquellos que figuren en plural sin precisar, es porque se trata de una agrupación que se traslada tal como se recoge en las estadísticas originales.

Las partidas que se presentan de manera conjunta son:

- *Aceites*: la mayor representatividad corresponde al aceite de oliva, pero también se refiere a los aceites de “pescado”, “para motores”, de “semillas” y de “soja”.
- *Asfaltos*: recoge dos componentes, “natural” y en “baldosas y polvo”, si bien, es el primer caso el que otorga identidad al grupo.
- *Carbones*: partida que identifica al conjunto de carbones, aunque en realidad muestra al carbón mineral, tanto en las entradas como en las salidas.
- *Cebollas, arvejonas y habichuelas*: con un peso repartido entre todos los componentes en las entradas, y con un relieve sustancial del último elemento en las salidas, ya que prácticamente conforma el grupo.
- *Desperdicios*: que son de todo tipo y muy particularmente “de goma”.
- *Envases*: es un grupo donde se concentran todos los elementos que sirven para “contener”, por tanto, se incluyen los envases como genérico y la paquetería, aludiendo a términos muy variados como bidones, bocoyes, botellas, “cajas de cartón, de lata, de madera” etc., el peso más determinante se debe tanto en entradas como en salidas a las “botellas vacías” y a los “bocoyes vacíos”.

³² Ver Memorias años diversos.

- *Frutas*: en el que se recoge las frutas que se presentan bajo este genérico, referidas tanto a las almibaradas, como a las frescas y verdes.
- *Ganados*: la agrupación alberga una nutrida representación, destacando “asnar, caballo y mular”, de “cerda” y “vacuno”. Pero el más relevante es el “lanar y cabrío”.
- *Harinas*: aunque se acumulan varias en este grupo, el peso lo detenta la harina de trigo.
- *Hierros*: recoge tanto la partida que figura bajo esta denominación, como las que aparecen bajo el registro de hierro fundido en lingotes, piezas, en chapas, laminado, obrado. Siendo el laminado el más representativo.
- *Maderas y cortezas*: gozan de mayor interés comercial las maderas y dentro de estas tiene una representación sustancial la “madera de pino”.
- *Papel de varias clases y cartones*: con una mayor presencia de las diferentes clases de papel. Son significativas dentro del grupo los epígrafes “papel viejo” y “papel para empaquetar”, también “papel en bovinas y hojas para imprimir”, y el resto como “papel y sobres para escribir”, “papel estampado” ó “papel fino”, tienen un peso relativo menor.
- *Pescados, conservas y salazones*: en el que la partida “bacalao” es un elemento destacado, al igual que las conservas de pescado y de carne.
- *Sosas*: especialmente la agrupación responde a la partida que se presenta bajo dicha denominación.
- *Tejidos*: este grupo se nutre particularmente de la partida “tejidos de todas clases”.
- *Tierras*: conformado por los epígrafes en cuya denominación figura de entrada la mencionada palabra.
- *Tejas, ladrillos, loza y baldosas*: es un grupo de productos relacionados con la actividad constructora, entre los que se cuenta “adoquines”, “azulejos y mosaicos”, “baldosas y el barro obrado”, los ladrillos de todo tipo, la “loza”, incluida la “loza sanitaria” y “tejas”, gozando todos de una significación.
- *Vinos, aguardientes y licores*: es un apartado donde se recogen toda clase de bebidas, menos el té y el café. Son particularmente importantes dentro del grupo los vinos comunes, a gran distancia de la representación de las otras partidas como licores, vinagres, cervezas, que le siguen en interés, o las “aguas minerales”, “coñac y brandy”, y el alcohol que son menos significativas.

El análisis se cuantifica en el cuadro 2.2 y en los gráficos 2A.1 y 2A.2, si bien, en el denominado “resto de mercancías” hay algunas partidas, que no llegan a alcanzar la cota marcada del millón de kilogramos, pero que superan el medio millón de kilos. En el cabotaje de entrada gozan de esa significación el “cloruro de amoníaco, cal, magnesio y potasa”, curtidos, “equipajes y muebles usados”, los “espartos”, “extracto tintóreo”, otras maquinarias, pinturas, suelas y el tabaco elaborado.

En las salidas las partidas que deben mencionarse serán “chatarra de hierro”, garbanzos, lubricantes, “muebles de madera”, las semillas que no se expresan con grupo diferenciado y los “trapos viejos”.

Si entramos a valorar las cifras que se anexionan en el cuadro 2.2, puede constatar el mayor movimiento de entradas, circunstancia que se encuentra en consonancia a la consideración de Isla que se está observando. Por otro lado, la diversificación de productos es un elemento a tener en cuenta, viéndose además que muchas partidas gozan de interés tanto en las entradas como en las salidas.

En el cabotaje de entrada es el carbón el producto de mayor relieve, procede de las principales cuencas mineras, casi 24 millones de Kg parten del puerto de Gijón y el resto de Avilés y Ceuta. La pirita de hierro es otro producto que entra a Palma en una proporción destacada y viene de Huelva. Y en cuanto el cemento, su procedencia es prácticamente en exclusiva de Barcelona, las maderas y cortezas son abastecidas por los puertos próximos de Barcelona y Valencia. En el caso de los cereales, y particularmente el trigo, las cifras superan los 8 millones de Kg y evidencian las necesidades que tienen las Islas de nutrientes, que no se dan en el agro Balear en la proporción que demanda la sociedad, de igual modo, en la industria es evidente que el crecimiento económico va fraguándose, gracias a las

entradas de los recursos energéticos, suponiendo el tráfico portuario una vía fundamental para el desarrollo de las Islas.

En cuanto a los grupos más relevantes en las salidas por cabotajes, además de los carbones, que se envían sobre todo a Barcelona y Alicante, tienen un gran relieve los abonos, y aquí la diversidad de puertos a los que salen estos productos es variado, destacando los más de 10 millones de Kg que se envían a San Carlos de la Rápita, y los que salen a Tarragona y Barcelona, ambas en torno a los casi 7 millones de Kg, y además nutre, entre otros, a los puertos de Alicante, Ibiza y Sevilla. En el importante capítulo de los envases, éstos últimos ligados a la actividad vinícola de las ciudades del entorno, salen y se envían principalmente a Barcelona, y en una proporción menor a Valencia, Tarragona, Alicante y Málaga.

La consulta de las Memorias que ofrecen datos desglosados de tráfico muestran las fuertes relaciones existentes entre el puerto de Palma y los peninsulares de su proximidad, sobre todo Barcelona, que es el que mantiene un contacto comercial más significativo, siguiéndole en interés el puerto de Valencia.

En cuanto al tráfico exterior, cuadro 2.3, se pueden hacer algunas puntualizaciones, entre ellas sobresale la enorme concentración que tiene tanto el capítulo de las exportaciones como el de las importaciones. En las salidas al exterior son dos productos los que acaparan la mayor parte del comercio exportador, las “escorias” que van íntegramente a Holanda y las “patatas”, que demanda Inglaterra, quien por otra parte también recibe una sustancial parte de las almendras que salen por el puerto de Palma. Los abonos, que es el otro capítulo que sobresale especialmente, van a Noruega y a Gibraltar.

En cuanto a las importaciones referir que doblan en cantidad a las exportaciones, y también se encuentran muy concentradas en unos pocos productos, el que más interés goza es el de “abonos”, que se reparten tres puertos africanos Casablanca, Sfax y Túnez. El carbón va a Europa, especialmente a Francia e Inglaterra.

Los gráficos 2B.1 y 2B.2 resumen las apreciaciones que ya se han especificado, agrupando el tráfico exterior en base a las afinidades de productos.

8.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 3.1 y 3.2 a 7.1 y 7.2 trasladan los datos del tráfico exterior de los últimos treinta años, para el conjunto de recintos portuarios que componen esta Autoridad Portuaria. Hay que hacer una precisión de entrada, y es que se está ante un conjunto de puertos que operan fundamentalmente en cabotaje con Barcelona, Valencia y Tarragona, ya que no es habitual la utilización de las instalaciones portuarias para el avituallamiento del tráfico marítimo de carácter intercontinental, como puede ocurrir en el caso de los puertos Canarios.

En el capítulo de los productos descargados se constata que hasta la mitad de la década de los años ochenta, el grupo de mercancía importada se refiere a los “cereales y sus harinas”, y el resto de agrupaciones está a considerable distancia en cuanto a volumen de tráfico. En la segunda mitad de los ochenta y en los años noventa se produce un cambio importante, pues el carbón y después los “productos petrolíferos refinados” son los que polarizan el volumen de mercancías desembarcadas del exterior, que particularmente tienen lugar en el puerto de Alcudia para el abastecimiento de la Central Térmica.

Las exportaciones se caracterizan por una mayor dispersión en los años analizados. En la década de los años setenta el referente principal son las “frutas, hortalizas y legumbres”, para ir perdiendo peso específico en beneficio de la sal común, “cemento y clinker” y del “papel y pasta”.

8.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1925/2000)

Unos rasgos que anteceden al siglo XX permiten delimitar la relevancia del tráfico de buques en los principales puertos Baleares, atendiendo de nuevo al cuadro 2.1, en el apartado que correspon-

de a buques. Si tenemos en cuenta el conjunto de puertos en España, que ascendían a un total de 128 en aquellas fechas, el puerto de Palma ostentaría un puesto que oscilaría a lo largo de la cronología indicada entre el 12 y el 14, mientras que Ibiza ocuparía una posición que iría desde la 43 a la 31 a medida que avanzan los años.³³

El movimiento de buques en base a los datos aportados por las Memorias editadas por las Juntas de Obras del Puerto, se ha trasladado a los cuadros 3.1 y 3.2 y gráficos 8 y 9. En el cuadro 3.1 se presentará la información para el período 1925-1955, referida al total de buques considerando si el buque se impulsa a vapor o a vela, esta última mantendrá una presencia en las Baleares, precisamente en atención a los desplazamientos entre las Islas, determinando que a mitad de la década de los años cincuenta todavía tenga tanta trascendencia como el vapor.

Los datos dejan al descubierto tres fases diferenciadas, la primera entre 1925 y la Guerra Civil, en la que se percibe el incremento de la navegación a vapor en detrimento de la de vela, una segunda, que podríamos enmarcar entre 1936 y 1946, en la que se refleja la crisis que se deriva tanto de la Guerra Civil como de la 2ª Guerra Mundial, apreciándose una recuperación de la navegación a vela, que consideramos en consonancia con el momento, ya que la escasez de combustible trae consigo esa subida. Y una tercera, en la que con algunas oscilaciones sigue creciendo ésta última, hasta ponerse en un nivel similar a la de vapor, ahora bien, aquí los motivos que explican esta situación responden más a las propias condiciones geográficas del entorno, en el que se advierte la gran cantidad de desplazamientos marítimos que pueden cubrirse con este tipo de navegación en distancias muy cortas. También podría aducirse un incremento de la náutica de recreo, situación que se intensifica a medida que nos acercamos a los tiempos actuales.

El cuadro 3.2 muestra las variables indicativas de la transformación del conjunto de puertos Baleares en el capítulo de los buques, desde el año 1925 hasta el 2000, visión que puede complementarse con la que ofrecen los gráficos 8 y 9, representativos de la evolución del Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y de la Carga Media del Buque (C.M.B.).

Si atendemos al monto global se aprecia una tendencia alcista sin grandes oscilaciones, pero debe precisarse que cuando se crece sustancialmente el número de buques, es porque el tráfico entre los puertos de Ibiza y Formentera, que habitualmente se considera como tráfico local, se les califica como tráfico de cabotaje, lo que les permite figurar en la estadística, distorsionando la información que ofrece la serie en dos etapas, de 1968 a 1982 y de 1991 a 1994.

La situación descrita no tiene igual reflejo en las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) y en las toneladas movidas, puesto que estos valores van en consonancia con los buques que transportan mercancía. Aquí, habría que incidir en el sólido crecimiento que tiene lugar a partir de la década de los años sesenta, consecuencia de la apertura de la economía española al exterior. Destacando que el ascenso en las toneladas de los años 1995-96-97, tal como ya se ha mencionado, se debe al fuerte incremento que tiene el desembarco de agua en ese tiempo.

8.1.5. PASAJEROS (1925/2000)

El movimiento de pasajeros en el período 1925-2000 se presenta en el cuadro 4. Hay que matizar dos cuestiones, por un lado, que hasta 1972 los datos sólo se refieren al puerto de Palma de Mallorca, y por otro lado, que de 1973 a 1982 y entre 1991 y 1994 el cómputo de pasajeros que se han movido entre los puertos de Ibiza y Cala Sabina se considera como tráfico local, pero en esos años figuran como tráfico de cabotaje y tienen presencia en la serie.

El aumento del movimiento de pasajeros es progresivo con la salvedad de los años centrales de la Guerra Civil, entre 1936 y 1938, llegando incluso a recuperar los niveles de tráfico a partir de 1943.

³³ VV.AA, *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, op. cit., p. 178.

La singularidad del conjunto portuario analizado y la preponderancia de su condición isleña imprimen carácter a este tráfico, situación que pone de relieve el interés que reviste en los puertos Baleares el movimiento de pasajeros, pues las vías marítimas constituyen uno de los medios básicos de comunicación. Por otra parte, no puede olvidarse que representa una zona con una proyección turística de una gran relevancia en el conjunto de la economía española, lo que obviamente contribuye al desarrollo de las instalaciones portuarias destinadas al uso de transportes de pasajeros.

El tráfico de cruceros se ha convertido en uno de los principales objetivos de una buena parte de los puertos del mediterráneo, y ante esta situación, los recintos de Baleares ofrecen infraestructuras acordes con el sector más destacado de la zona, que es el turístico. Los atraques pueden realizarse por grandes buques de pasajeros, al disponer de calados adecuados y situados a distancia peatonal de los paseos marítimos.

8.1.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

El movimiento de las variables más significativas de los puertos de Baleares se ha recogido en las tablas 1 a 6. Si abordamos la información existente en la tabla 1, que alude tanto al conjunto del tráfico como a su desglose entre cabotaje y exterior, se percibe con claridad que en ellos hablar de tráfico marítimo es hacerlo del tráfico de cabotaje, puesto que éste último supera el 95% del total.

En la tabla 2 se expresa el tráfico exterior atendiendo al volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas. En todo el período analizado, como corresponde habitualmente a un conjunto de Islas, las importaciones superan a las exportaciones. Y el gran salto que refleja el gráfico entre 1986 y 1996 deja de manifiesto una subida, que siendo sustancial, no deja de ser en términos relativos de escasa significación, pues como se ha referido el tráfico exterior no representa más que un 5% del total.

El tráfico de mercancías según su presentación se muestra en la tabla 3. Lo primero que destaca es la preponderancia de la mercancía general, gracias a la diversidad de productos que se mueven desde la Península, supliendo las carencias que albergan las Islas, de ahí, que se observe una cierta falta de especialización en el tráfico.

El sector industrial se encuentra a cierta distancia del sector servicios, donde el turismo es el núcleo principal. Se menciona la distorsión expresada en el gráfico y en el capítulo correspondiente a los graneles líquidos, originada por el ya comentado incremento del abastecimiento de agua.

La tabla 4 aporta el volumen de pesca fresca y el avituallamiento; la primera se comporta de forma estable en el tiempo, podríamos decir que oscila alrededor de los tres millones de kilogramos, lo que pone de manifiesto la escasa tradición que tiene en el conjunto de puertos Baleares, siendo Palma el referente, pues acapara alrededor del 80% de este tráfico; y en los avituallamientos referir que, además de no significar una partida sustancialmente importante, se aprecia una tendencia a la baja en los últimos veinte años.

En la tabla 5 se especifican las variables indicativas del tráfico de mercancías en contenedores. Los valores correspondientes a contenedores, número de TEUS y TEUS por contenedor ascienden, sin embargo, el índice de contenerización sufre un ligero descenso y una posterior estabilización, tras la subida experimentada en los años setenta y principios de los ochenta. Lo que se produce en esta variable es un traspaso de mercancía de unidades contenerizadas a unidades rodadas, incrementándose el tráfico Roll-On, que se ofrece como mejor solución a los trayectos con distancias relativamente modestas, como son las comprendidas entre las 120 y 150 millas náuticas, que a menudo recorren las mercancías transportadas en los puertos ya expresados.

La tabla 6 traslada el tráfico de pasajeros, tanto en cabotaje como exterior, así como el número de buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). Las alteraciones expresadas en la tendencia de pasajeros y buques han sido justificadas en sus epígrafes correspondientes. Y en relación a las T.R.B. matizar que la estabilidad que se advierte hasta los primeros años de la década de los noventa, a pesar

del aumento de las toneladas, supone un mejor aprovechamiento de la capacidad de carga de los buques, sin embargo, a partir de 1993-94 se constata un aumento de esta variable, debido a su mayor tamaño de los buques, que habían llegado a su punto álgido en cuanto al aprovechamiento de su capacidad, de ahí el incremento de las T.R.B. en estos últimos años.

8.1.7. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE BALEARES (1989-2000)

El análisis de los núcleos portuarios que conforman la A.P. de Baleares, se concluye a partir del detalle estadístico correspondiente a los apartados que expresan los distintos tráficos efectuados en los puertos de Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina, para el período comprendido entre 1989 y el año 2000.

Los datos revelan que salvo excepciones puntuales, el puerto de Palma marca la pauta en el conjunto de las Islas Baleares, en el apartado de las mercancías atendiendo a su forma de presentación, destacan las mercancías en general y graneles líquidos, así como la mercancía contenerizada. En el capítulo de los graneles sólidos es Alcudia quién polariza los movimientos marítimos.

En el número de buques es el puerto de Palma el que recoge más de la mitad del tráfico, excepción de aquellos años 1991-1994, en los que ya reflejamos que se computaba entre Ibiza y Cala Sabina un movimiento que es considerado como tráfico local, y que en ese tiempo figura como “cabotaje”, por tanto incluyéndose dentro de las estadísticas. A continuación de Palma estaría Ibiza y en un escalón inferior Alcudia, siendo el resto de carácter residual, y reflejando primordialmente el tráfico entre Islas.

Una síntesis de las valoraciones efectuadas concluyen en señalar la significación del puerto de Palma de Mallorca en el conjunto de las Islas Baleares. En el capítulo de buques y pasajeros Ibiza se encuentra alrededor del 25%, y en lo concerniente al volumen total de mercancías Alcudia recoge un 25%; en los demás casos las cifras muestran unas proporciones escasamente significativas.

Los puertos de Baleares tienen una historia de muchos siglos, de milenios, “... continúan siendo hegemónicos, casi imprescindibles, en el tráfico comercial de mercancías, cuestión básica para la economía de unas islas que importan buena parte de los productos elaborados, las materias primas y la energía que consumen”.³⁴

REGISTRO DE MEMORIAS

1919-1920/1924-1925, 1935, 1941, 1941-1955, 1950, 1951, 1952, 1953, 1956, 1958-2000, (Anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.portsdebalears.com>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.P.M.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca.

J.O.P.P.- Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca.

A.P.B.- Autoridad Portuaria de Baleares.

³⁴ Opinión vertida a modo de conclusión por F. Triay Llopis en J. Alemany, *Los grandes Puertos de las Baleares...*, op. cit., p. 264.



Infografía del Puerto de Palma de Mallorca. Año 2004

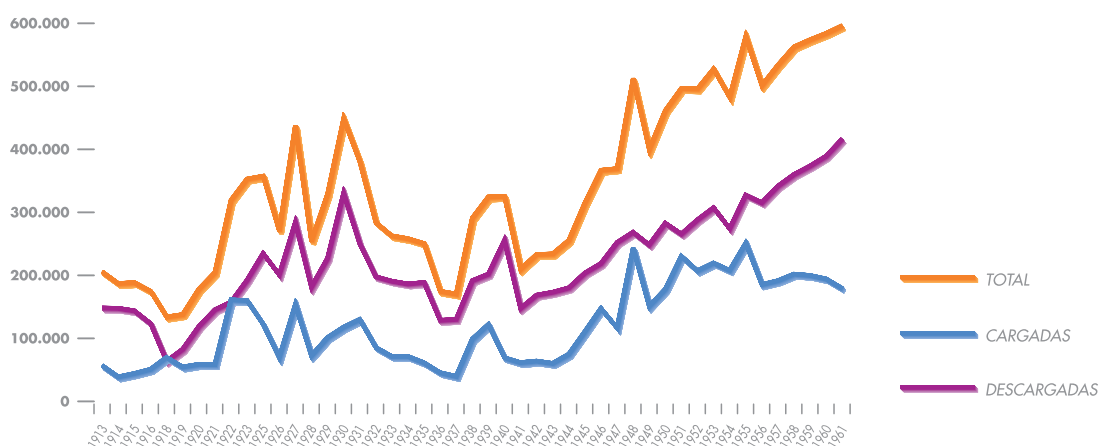
Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. de Baleares (1913/2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1913	57.420	148.731	206.151	1958	202.500	360.500	563.000
1914	39.416	148.211	187.627	1959	200.396	373.969	574.365
1915	44.758	144.269	189.027	1960	194.863	389.631	584.494
1916	51.353	124.227	175.580	1961	179.819	416.894	596.713
1918	70.356	64.088	134.444	1962	245.405	582.910	828.315
1919	55.112	83.221	138.333	1963	267.428	1.107.155	1.374.583
1920	59.315	119.119	178.434	1964	287.166	1.077.293	1.364.459
1921	59.027	145.820	204.847	1965	308.215	1.158.853	1.467.068
1922	161.682	157.919	319.601	1966	379.258	1.399.524	1.778.782
1923	160.544	192.765	353.309	1967	379.788	1.379.748	1.759.536
1925	122.721	235.180	357.901	1968	295.961	1.752.250	2.048.211
1926	69.958	201.343	271.301	1969	304.113	1.928.068	2.232.181
1927	153.903	284.272	438.175	1970	325.525	2.215.881	2.541.406
1928	72.823	181.814	254.637	1971	383.070	2.348.312	2.731.382
1929	101.673	227.344	329.017	1972	416.724	2.610.242	3.026.966
1930	118.190	330.592	448.782	1973	422.664	2.943.811	3.366.475
1931	130.536	250.921	381.457	1974	473.481	2.656.152	3.129.633
1932	86.267	198.366	284.633	1975	621.208	2.421.397	3.042.605
1933	71.965	191.309	263.274	1976	708.644	2.495.706	3.204.350
1934	71.961	186.859	258.820	1977	896.936	2.836.319	3.733.255
1935	61.936	189.189	251.125	1978	878.540	2.942.690	3.821.230
1936	46.151	129.174	175.325	1979	834.059	3.124.327	3.958.386
1937	40.264	130.675	170.939	1980	879.135	3.046.333	3.925.468
1938	99.253	191.990	291.243	1981	861.354	3.072.832	3.934.186
1939	122.482	202.402	324.884	1982	870.241	3.372.263	4.242.504
1940	69.861	255.937	325.798	1983	945.552	3.512.779	4.458.331
1941	62.100	148.032	210.132	1984	849.524	3.438.222	4.287.746
1942	64.531	169.124	233.655	1985	865.988	3.466.425	4.332.413
1943	60.835	173.705	234.540	1986	986.438	3.782.162	4.768.600
1944	75.365	180.613	255.978	1987	982.267	4.354.963	5.337.230
1945	111.227	204.093	315.320	1988	1.209.237	4.964.511	6.173.748
1946	148.058	219.251	367.309	1989	1.229.826	5.381.202	6.611.028
1947	117.301	252.539	369.840	1990	1.154.695	4.967.462	6.122.157
1948	243.803	268.928	512.731	1991	1.230.166	5.035.770	6.265.936
1949	151.274	248.921	400.195	1992	995.966	4.665.968	5.661.934
1950	178.551	283.348	461.899	1993	941.671	4.737.104	5.678.775
1951	231.018	266.092	497.110	1994	1.173.810	5.197.371	6.371.181
1952	207.783	288.601	496.384	1995	1.267.047	9.330.282	10.597.329
1953	220.108	307.809	527.917	1996	1.292.800	12.119.619	13.412.419
1954	208.496	274.527	483.023	1997	1.372.208	12.381.072	13.753.280
1955	251.493	327.976	579.469	1998	1.421.876	6.549.482	7.971.358
1956	185.829	315.750	501.579	1999	1.636.753	7.706.966	9.343.719
1957	192.000	342.000	534.000	2000	1.756.624	8.473.730	10.230.354

Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA y C.O.C.I.N.P. Memorias años diversos. Elaboración propia.

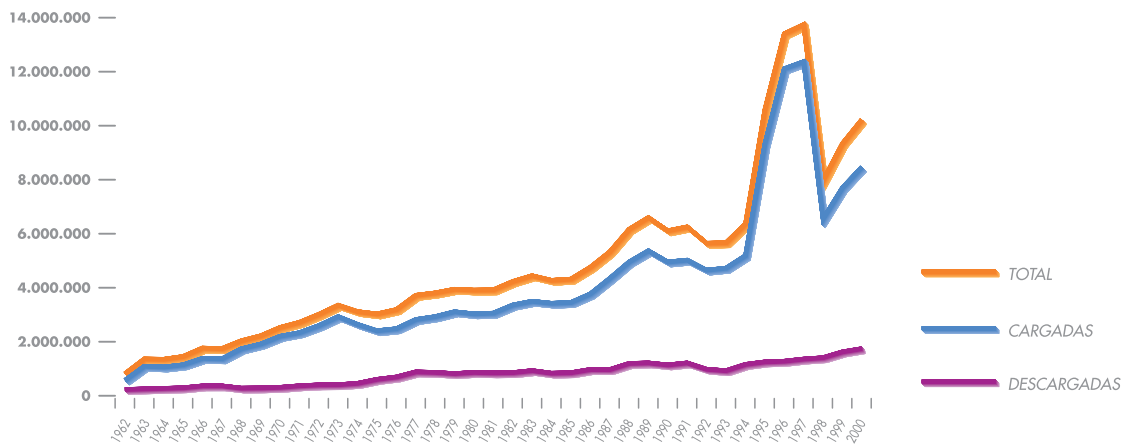
Nota: Hasta 1961 los datos aluden al puerto de Palma de Mallorca. A partir de 1962 se refieren a los puertos que integran actualmente la A.P. y que son Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1A. Tráfico de mercancías Puerto de Palma de Mallorca (1913/1961)



Fuente: Cuadro 1.

Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. de Baleares (1962-2000)



Fuente: Cuadro 1.

Cuadro 2.1. Tráfico de los Puertos de Baleares (1854-1873)

Puertos	Nº de buques entrados y salidos			Tráfico de mercancías (toneladas)		
	1854 a 1864	1864 a 1869	1869 a 1873	1854 a 1864	1864 a 1869	1869 a 1873
Alcudia	334	530	1.394	20.153	31.821	40.847
Andraitx	515	472	570	13.792	11.331	18.376
Ciudadela	238	249	308	5.689	5.964	10.032
Ibiza	774	1.013	1.101	34.420	54.529	87.651
Mahón	580	616	540	37.158	39.050	53.233
Palma	2.313	2.081	2.422	143.470	163.015	265.385
Porto Colom	s.d.	s.d.	s.d.	5.340	6.479	4.294
Sóller	498	481	318	18.716	21.094	17.325

Puertos	Valores comerciales (pesetas)		
	1854 a 1864	1864 a 1869	1869 a 1873
Alcudia	462.613	530.818	568.737
Andraitx	4.102.556	3.655.097	3.662.524
Ciudadela	855.364	1.198.689	961.301
Ibiza	2.964.684	3.720.025	2.116.192
Mahón	6.562.347	9.543.112	8.423.807
Palma	40.070.283	43.263.785	48.710.958
Porto Colom	533.224	226.825	500.082
Sóller	784.116	988.003	615.690

Fuente: VVAA., 150 años de Obras Públicas en las Islas Baleares, Palma de Mallorca, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1996.

Cuadro 2.2. Principales productos en cabotaje A.P. de Baleares (1950) Kilogramos

Productos	Cabotaje		Total tráfico
	Salidas	Entradas	
Abonos	34.895.896	6.638.284	41.534.180
Aceites	569.739	3.231.248	3.800.987
Algarrobas	9.534.092	196.960	9.731.052
Almendras	3.284.188	409.603	3.693.791
Arroz	85.400	2.708.213	2.793.613
Asfalto	75.748	1.570.565	1.646.313
Automóviles	1.906.188	2.302.560	4.208.748
Azúcar	100.957	3.148.209	3.249.166
Calzados	3.005.263	376.457	3.381.720
Carbones	20.812.380	44.762.055	65.574.435
Cebollas, arvejones y habichuelas	5.212.559	1.324.227	6.536.786

Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2. Principales productos en cabotaje A.P. de Baleares (1950)
Kilogramos (Continuación)**

Productos	Cabotaje		Total tráfico
	Salidas	Entradas	
Cemento	236.421	15.321.187	15.557.608
Centeno	34.000	1.050.301	1.084.301
Cok	1.381.790	124.825	1.506.615
Cueros al pelo	242.068	1.021.272	1.263.340
Desperdicios	1.954.686	516.762	2.471.448
Embutidos	1.382.203	12.160	1.394.363
Envases	10.395.891	4.700.507	15.096.398
Ferretería "no expresada"	408.841	1.986.907	2.395.748
Forrajes	492.799	3.715.535	4.208.334
Frutas	212.084	1.158.439	1.370.523
Ganados	217.572	1.175.658	1.393.230
Gasolina	3.157.819	282.361	3.440.180
Harinas	1.868.370	3.403.126	5.271.496
Hierros	299.668	3.292.289	3.591.957
Higos	2.564.875	15.514	2.580.389
Leche condensada	3.364.260	43.322	3.407.582
Maderas y cortezas	7.415.850	10.735.100	18.150.950
Minerales de hierro	1.250.300	9.680	1.259.980
Naranjas	21.041	2.032.338	2.053.379
Papel de varias clases y cartón	1.429.668	3.803.994	5.233.662
Patatas	971.126	4.447.319	5.418.445
Pescados, conservas y salazones	228.649	1.846.803	2.075.452
Piedras para molinos	1.058.757	10.847	1.069.604
Pirita de hierro		18.835.760	18.835.760
Plátanos	850	1.513.474	1.514.324
Productos químicos no expresados	491.811	971.604	1.463.415
Sal		2.566.052	2.566.052
Sosas	80.500	2.600.294	2.680.794
Tejas, ladrillos, loza y baldosas		1.750.594	1.750.594
Tejidos	1.260.974	905.664	2.166.638
Tierras	58.698	3.443.257	3.501.955
Tomates	14.298	1.466.521	1.480.819
Trigo	10.450	10.893.352	10.903.802
Vinos, aguardiente, alcoholes y vinagres	761.117	8.843.079	9.604.196
Yeso	1.046.228	158.789	1.205.017
Resto de mercancías	16.546.017	22.963.964	39.509.981
Total	140.342.091	204.287.031	344.629.122

Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3. Principales productos en exterior A.P. de Baleares (1950) Kilogramos

Productos	Exterior		Total tráfico
	Exportación	Importación	
Abonos	5.700.000	42.968.900	48.668.900
Almendras	3.310.183		3.310.183
Carbón mineral		18.566.781	18.566.781
Desperdicios de goma		2.108.542	2.108.542
Escorias	13.910.000		13.910.000
Frutas secas	1.350.181		1.350.181
Patatas	13.533.468	15.396.953	28.930.421
Resto de mercancías	405.102	19.886	424.988
Total	38.208.934	79.061.062	117.269.996

Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en cabotaje A.P. de Baleares (1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Carbones	22	44.762.055	Abonos	25	34.895.896
Pirita de hierro	9	18.835.760	Carbones	15	20.812.380
Cemento	7	15.321.187	Envases	7	10.395.891
Trigo	5	10.893.352	Algarrobas	7	9.534.092
Maderas y cortezas	5	10.735.100	Maderas y cortezas	5	7.415.850
Vinos, aguardiente, alcoholes y vinagres	4	8.843.079	Cebollas, arvejonos y habichuelas	4	5.212.559
Abonos	3	6.638.284	Leche condensada	2	3.364.260
Resto de mercancías	43	88.258.214	Almendras	2	3.284.188
Total	100	204.287.031	Gasolina	2	3.157.819
			Calzados	2	3.005.263
			Higos	2	2.564.875
			Resto de mercancías	26	36.699.018
			Total	100	140.342.091

Gráfico 2A.1. Principales productos descargados en cabotaje (1950)

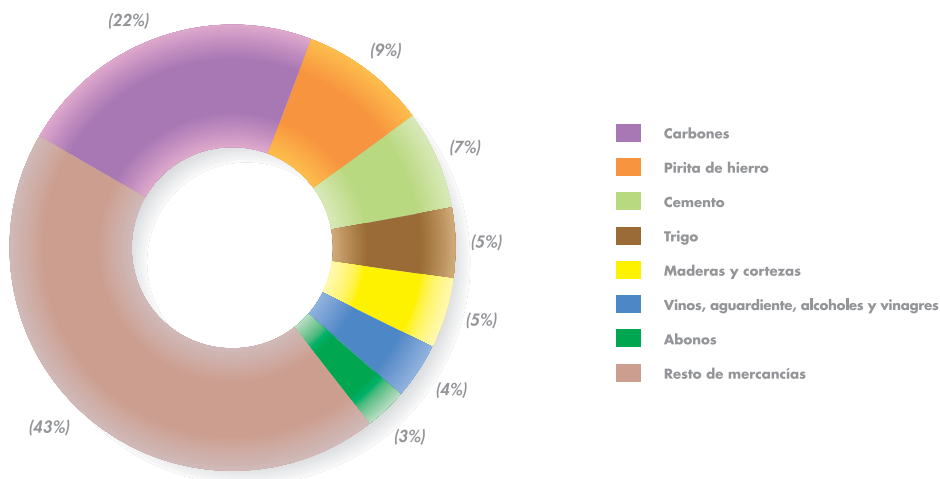
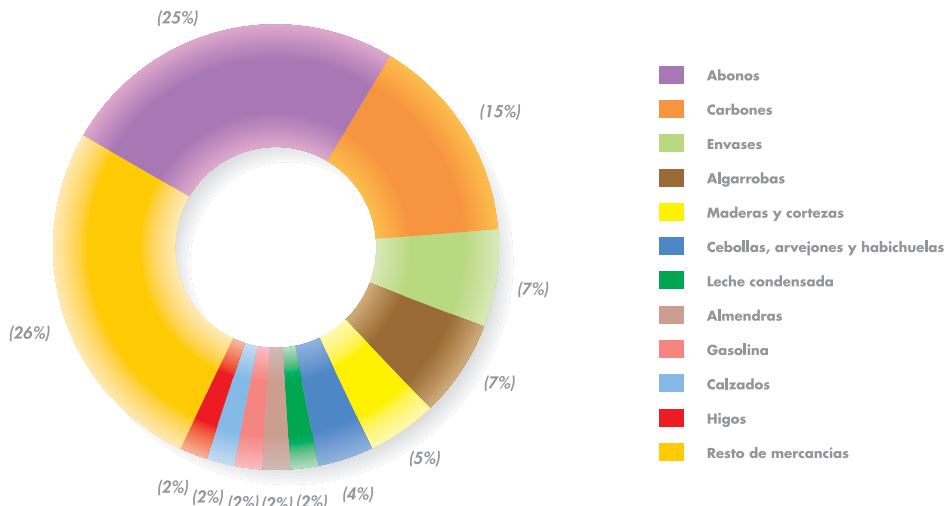


Gráfico 2A.2. Principales productos cargados en cabotaje (1950)



Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos en exterior A.P. de Baleares (1950) Kilogramos

Productos	%	Exportados	Productos	%	Importados
Escorias	36	13.910.000	Abonos	54	42.968.900
Patatas	35	13.533.468	Carbón mineral	23	18.566.781
Abonos	15	5.700.000	Patatas	19	15.396.953
Almendras	9	3.310.183	Desperdicios de goma	3	2.108.542
Frutas secas	4	1.350.181	Resto de mercancías	0,03	19.886
Resto de mercancías	1	405.102	Total	100	79.061.062
Total	100	38.208.934			

Gráfico 2B.1 Principales productos exportados (1950)

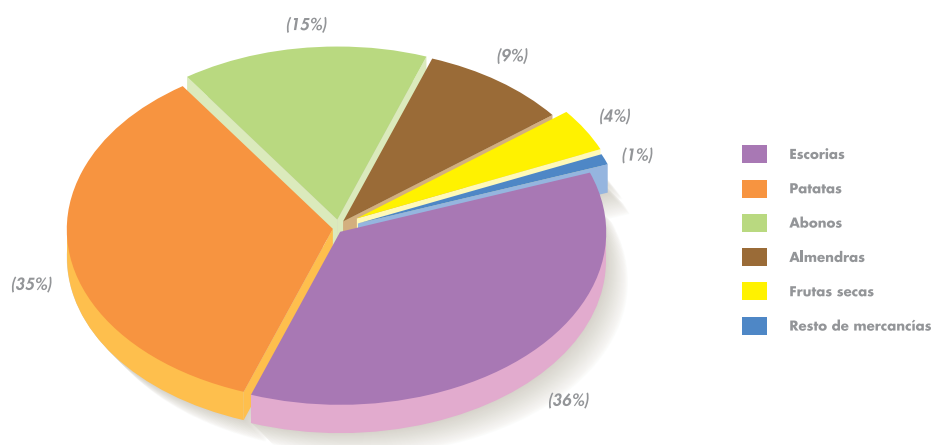
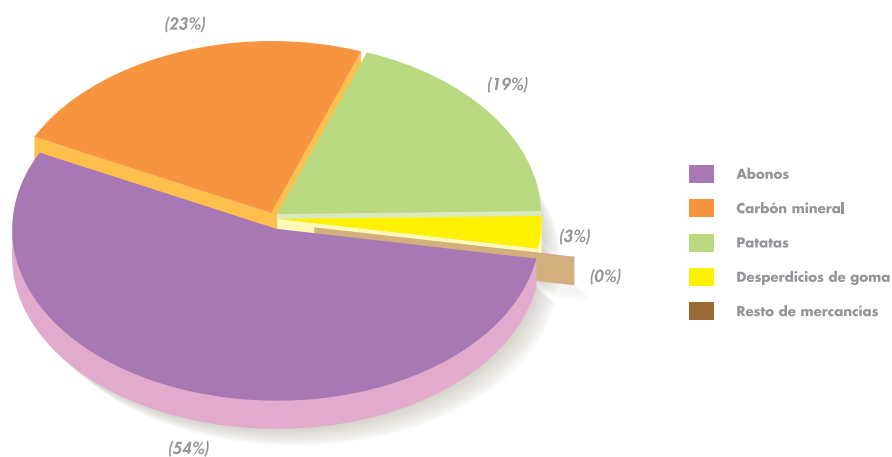


Gráfico 2B.2. Principales productos importados (1950)



Tráfico exterior A.P. de Baleares (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	53	144	Frutas, hortalizas y legumbres	79	48
Maderas y corcho	15	41	Papel y pasta	8	5
Productos petrolíferos refinados	6	17	Maderas y corcho	7	4
Abonos naturales y artificiales	6	15	Resto mercancías	7	4
Resto mercancías	20	54	Total	100	61
Total	100	271			

Gráfico 3.1. Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

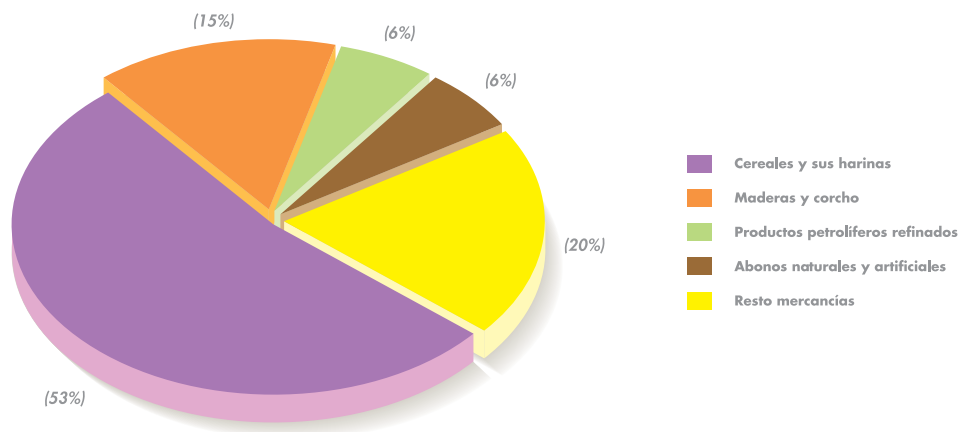
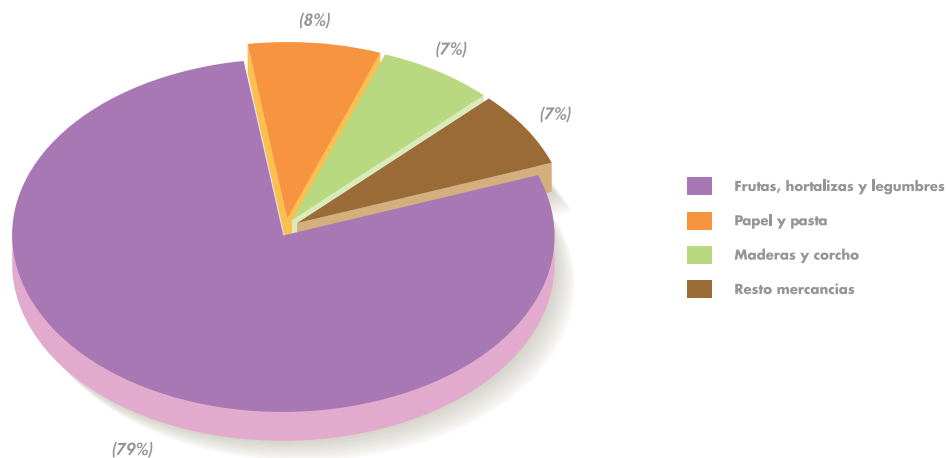


Gráfico 3.2. Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Baleares (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Cereales y sus harinas	82	503	Papel y pasta	24	21
Maderas y corcho	11	69	Frutas, hortalizas y legumbres	23	20
Productos siderúrgicos	1	4	Cereales y sus harinas	20	17
Resto mercancías	6	37	Productos siderúrgicos	2	2
Total	100	613	Resto mercancías	30	26
			Total	100	86

Gráfico 4.1. Tráfico exterior importación (1981-1985)

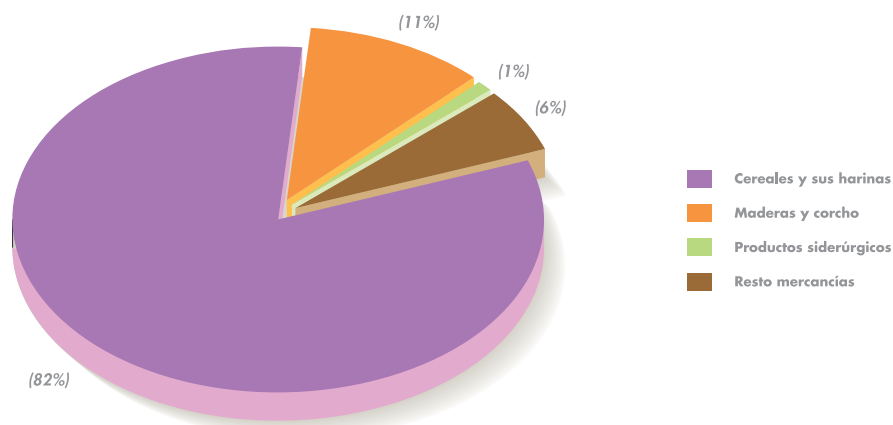
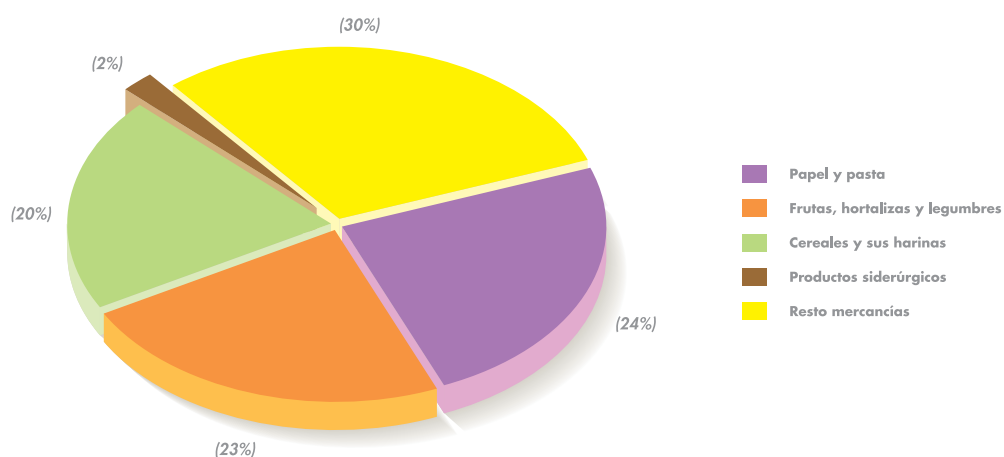


Gráfico 4.2. Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Baleares (1986-1990) Miles de toneladas					
Importación			Exportación		
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	65	1.483	Sal común	38	65
Cereales y sus harinas	12	284	Otros productos alimenticios	12	21
Maderas y corcho	7	164	Cereales y sus harinas	5	8
Productos petrolíferos refinados	4	90	Papel y pasta	3	5
Habas y harinas de soja	3	77	Habas y harinas de soja	2	3
Cemento y clinker	3	73	Resto mercancías	40	67
Resto mercancías	5	103	Total	100	169
Total	100	2.274			

Gráfico 5.1. Tráfico exterior importación (1986-1990)

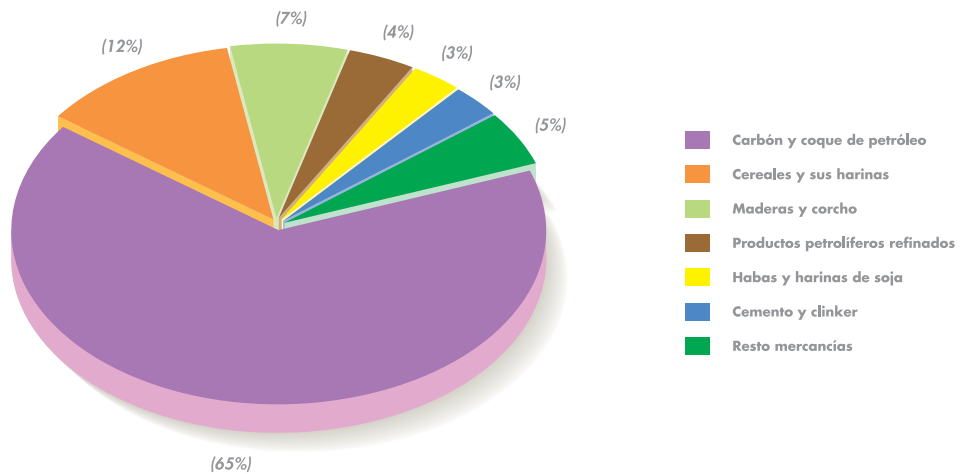
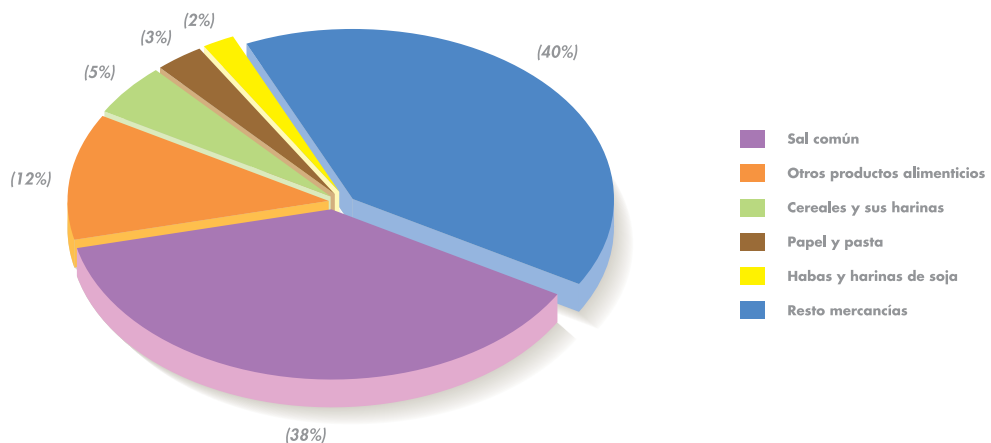


Gráfico 5.2. Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Baleares (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Carbón y coque de petróleo	75	3.587	Cemento y clinker	48	129
Cereales y sus harinas	9	440	Sal común	34	92
Productos petrolíferos refinados	3	155	Frutas, hortalizas y legumbres	6	15
Cemento y clinker	2	112	Otros productos alimenticios	5	13
Maderas y corcho	2	92	Carbón y coque de petróleo	1	2
Habas y harinas de soja	2	88	Resto mercancías	7	18
Resto mercancías	6	299	Total	100	269
Total	100	4.773			

Gráfico 6.1. Tráfico exterior importación (1991-1995)

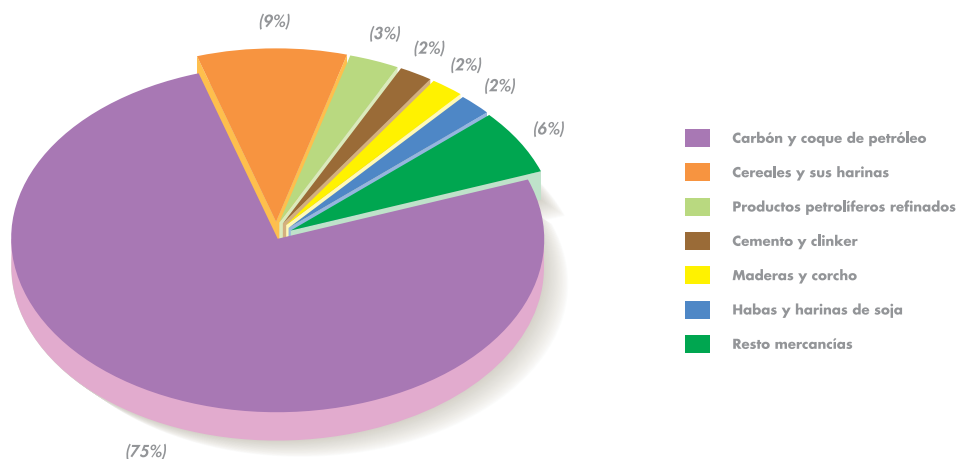
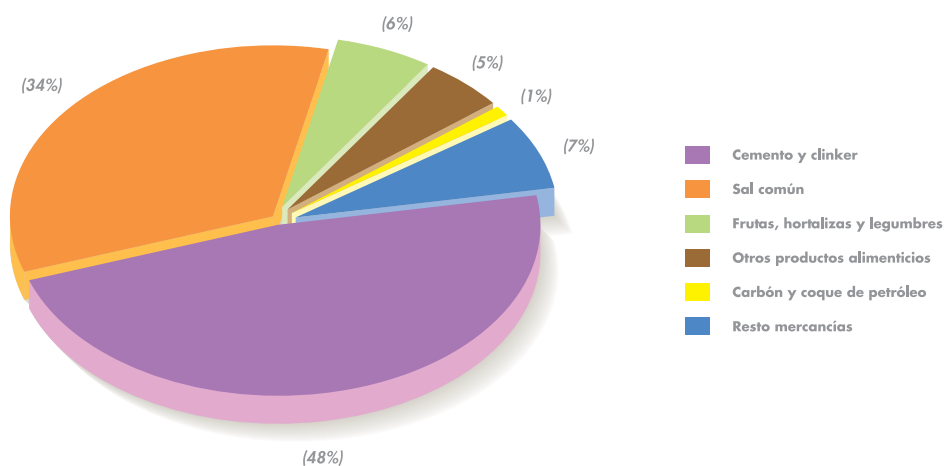


Gráfico 6.2. Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Baleares (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	37	765	Sal común	43	160
Cereales y sus harinas	29	593	Cemento y clinker	38	140
Cemento y clinker	12	243	Papel y pasta	9	33
Maderas y corcho	9	187	Maquinaria y repuestos	4	14
Piensos y forrajes	4	74	Piensos y forrajes	1	5
Productos siderúrgicos	2	39	Resto mercancías	5	20
Maquinaria y repuestos	2	36	Total	100	372
Abonos naturales y artificiales	2	32			
Resto mercancías	4	81			
Total	100	2.050			

Gráfico 7.1. Tráfico exterior importación (1996-2000)

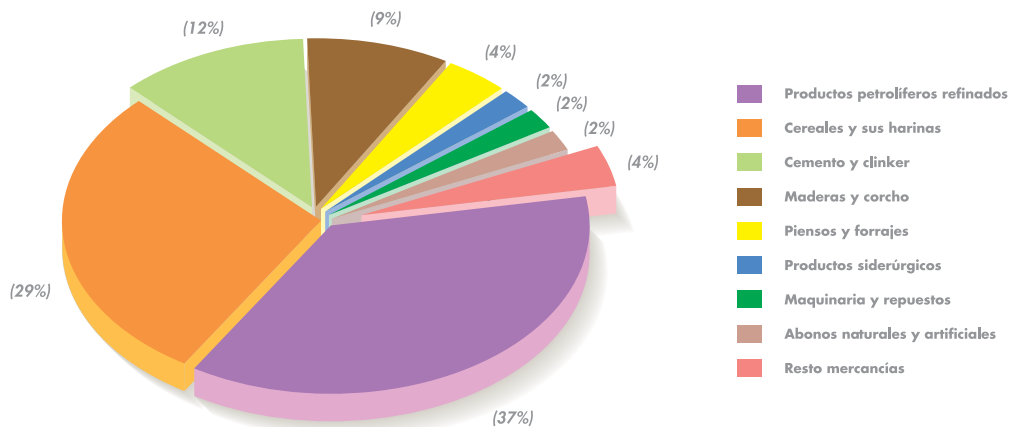
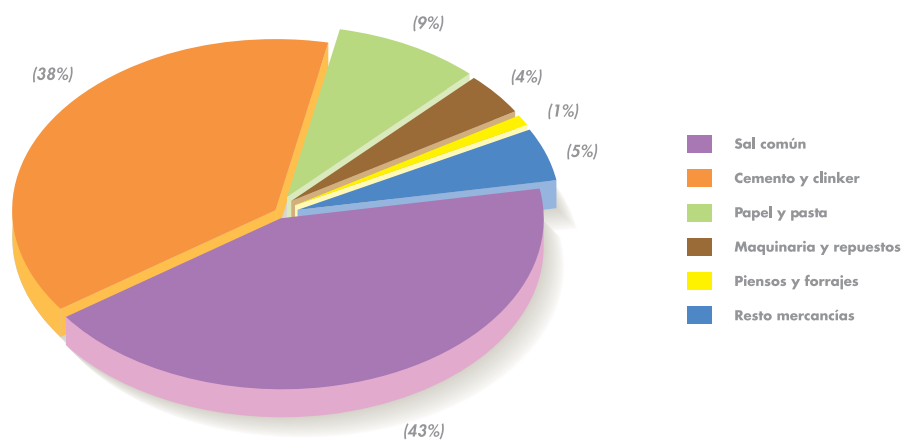


Gráfico 7.2. Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase A.P. de Baleares (1925-1955)

Años	Vela	Vapor	Total buques	Años	Vela	Vapor	Total buques
1925			2.160	1941	309	486	795
1926	719	734	1.453	1942	468	579	1.047
1927	718	924	1.642	1943	538	602	1.140
1928	531	781	1.312	1944	478	523	1.001
1929	558	1.189	1.747	1945	573	541	1.114
1930	443	1.201	1.644	1946	645	583	1.228
1931	455	1.077	1.532	1947	700	670	1.370
1932	546	1.034	1.580	1948	807	773	1.580
1933	739	1.233	1.972	1949	951	852	1.803
1934	809	1.338	2.147	1950	942	1.017	1.959
1935	645	1.224	1.869	1951	874	957	1.831
1936	383	747	1.130	1952	934	1.008	1.942
1937	139	365	504	1953	1.001	1.128	2.129
1938	137	395	532	1954	1.219	1.217	2.436
1939	435	594	1.029	1955	1.356	1.174	2.530
1940	543	537	1.080				

Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Baleares (1925/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1925	2.160	730.447	338	166	1952	1.942	2.771.804	1.427	256
1926	1.453	827.126	569	187	1953	2.129	3.074.940	1.444	248
1927	1.642	958.324	584	267	1954	2.436	3.413.489	1.401	198
1928	1.312	959.203	731	194	1955	2.530	4.281.408	1.692	229
1929	1.747	1.287.042	737	188	1961	3.224	5.759.500	1.786	185
1930	1.644	1.599.383	973	273	1962	6.070	8.234.992	1.357	136
1931	1.532	1.848.170	1.206	249	1963	5.060	9.179.719	1.814	272
1932	1.580	2.072.567	1.312	180	1964	5.428	10.175.016	1.875	251
1933	1.972	3.213.115	1.629	134	1965	6.227	11.198.184	1.798	236
1934	2.147	3.421.572	1.594	121	1966	6.602	12.407.624	1.879	269
1935	1.869	3.228.277	1.727	134	1967	8.602	14.591.312	1.696	205
1936	1.130	2.230.559	1.974	155	1968	11.859	15.197.322	1.282	173
1937	504	483.065	958	339	1969	12.692	17.276.029	1.361	176
1938	532	405.965	763	547	1970	13.685	18.035.414	1.318	186
1939	1.029	854.454	830	316	1971	15.672	19.042.610	1.215	174
1940	1.080	641.334	594	302	1972	15.944	20.069.683	1.259	190
1941	795	998.920	1.257	264	1973	14.630	19.834.508	1.356	230
1942	1.047	1.048.821	1.002	223	1974	13.644	19.172.568	1.405	229
1943	1.140	1.278.209	1.121	206	1975	15.491	20.320.542	1.312	196
1944	1.001	936.328	935	256	1976	16.566	26.880.158	1.623	193
1945	1.114	1.207.226	1.084	283	1977	13.990	23.430.348	1.675	267
1946	1.228	903.519	736	299	1978	13.122	23.344.284	1.779	291
1947	1.370	986.661	720	270	1979	13.536	26.783.544	1.979	292
1948	1.580	1.325.289	839	325	1980	14.709	26.677.092	1.814	267
1949	1.803	1.931.778	1.071	222	1981	13.088	25.240.177	1.928	301
1950	1.959	2.524.519	1.289	236	1982	11.657	24.872.382	2.134	364
1951	1.831	2.498.819	1.365	271	1983	6.463	22.815.379	3.530	690

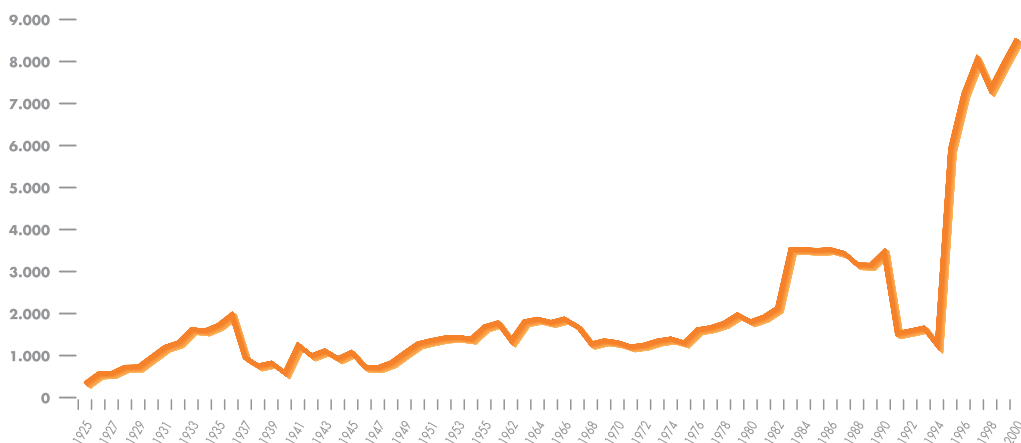
Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. de Baleares (1925/2000) (Continuación)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1984	5.694	20.096.147	3.529	753	1993	16.137	26.847.153	1.664	352
1985	5.758	20.226.818	3.513	752	1994	23.711	29.797.391	1.257	269
1986	5.744	20.275.674	3.530	830	1995	7.331	43.406.809	5.921	1.446
1987	6.168	21.251.376	3.445	865	1996	7.348	53.152.982	7.234	1.825
1988	7.066	22.402.316	3.170	874	1997	7.891	63.511.094	8.049	1.743
1989	7.144	22.564.690	3.159	925	1998	8.064	59.223.155	7.344	989
1990	6.707	23.265.784	3.469	913	1999	9.884	78.638.321	7.956	945
1991	16.914	25.943.164	1.534	370	2000	9.421	80.426.973	8.537	1.086
1992	15.114	24.127.990	1.596	375					

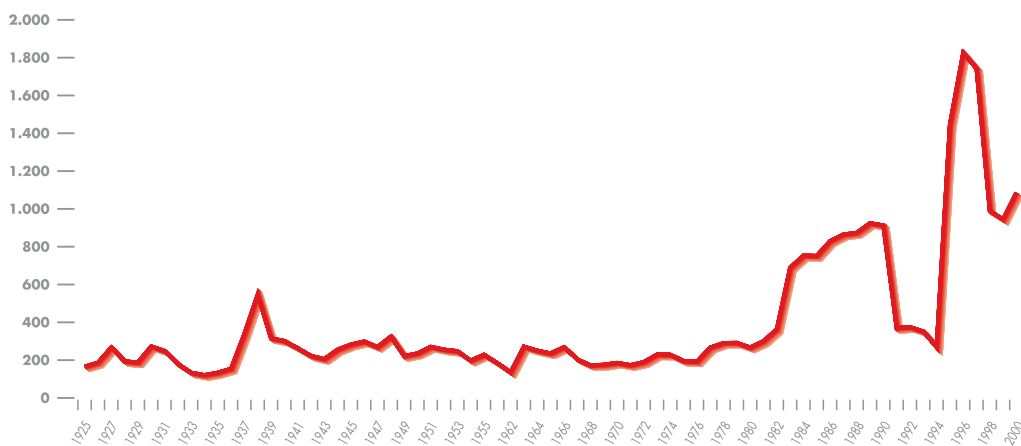
Fuente: PUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 8. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Baleares (1925/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 9. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Baleares (1925/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Baleares (1925/2000)

Años	Entrados	Salidos	Total	Años	Entrados	Salidos	Total
1925	32.727	38.906	71.633	1966	301.749	291.646	593.395
1926	31.526	35.762	67.288	1967	302.534	275.382	577.916
1927	39.277	35.917	75.194	1968	307.386	292.017	599.403
1928	38.338	39.357	77.695	1969	324.185	305.416	629.601
1929	42.613	47.487	90.100	1970	357.420	334.694	692.114
1930	52.128	46.393	98.521	1971	381.979	358.194	740.173
1931	49.553	49.254	98.807	1972	417.176	404.024	821.200
1932	65.786	71.820	137.606	1973	1.037.215	1.013.113	2.050.328
1933	92.313	97.119	189.432	1974	924.685	944.973	1.869.658
1934	93.860	94.891	188.751	1975	1.057.251	1.066.971	2.124.222
1935	74.112	72.117	146.229	1976	1.206.227	1.202.512	2.408.739
1936	32.145	29.623	61.768	1977	1.136.748	1.120.072	2.256.820
1937	1.852	1.053	2.905	1978	1.177.065	1.174.498	2.351.563
1938	5.562	3.534	9.096	1979	1.189.016	1.128.507	2.317.523
1939	43.142	42.739	85.881	1980	1.210.548	1.144.995	2.355.543
1940	51.004	47.753	98.757	1981	1.061.116	1.007.926	2.069.042
1941	42.821	37.725	80.546	1982	941.716	887.157	1.828.873
1942	59.390	53.926	113.316	1983	642.333	603.123	1.245.456
1943	65.156	56.955	122.111	1984	636.929	574.370	1.211.299
1944	73.811	66.332	140.143	1985	579.062	541.782	1.120.844
1945	78.392	73.987	152.379	1986	634.256	596.185	1.230.441
1946	83.812	79.610	163.422	1987	633.267	591.873	1.225.140
1947	87.594	86.725	174.319	1988	683.872	631.903	1.315.775
1948	90.872	102.213	193.085	1989	621.826	575.775	1.197.601
1949	82.536	98.916	181.452	1990	592.797	549.529	1.142.326
1950	122.780	128.537	251.317	1991	1.122.432	1.107.921	2.230.353
1951	137.283	143.363	280.646	1992	1.018.269	962.898	1.981.167
1952	150.460	147.588	298.048	1993	1.053.313	1.052.824	2.106.137
1953	169.978	167.543	337.521	1994	1.295.247	1.247.817	2.543.064
1954	157.411	155.567	312.978	1995	460.769	396.306	857.075
1955	183.069	183.749	366.818	1996	448.848	393.062	841.910
1961	234.139	213.954	448.093	1997	479.137	427.763	906.900
1962	237.927	221.914	459.841	1998	575.013	539.741	1.114.754
1963	247.368	233.437	480.805	1999	669.003	631.132	1.300.135
1964	263.546	254.581	518.127	2000	713.052	668.328	1.381.380
1965	509.063	17.792	526.855				

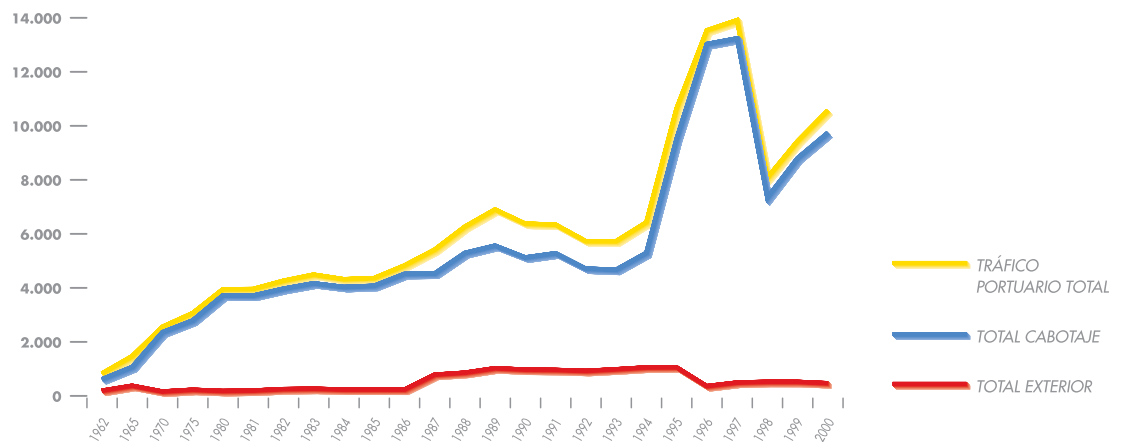
Fuente: PUERTOS DE BALEARES. Memorias años diversos. Elaboración propia.
Nota: Hasta 1972 los datos reflejados se refieren al puerto de Palma de Mallorca.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Baleares (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	838	1.479	2.567	3.074	3.957	3.968	4.273	4.501	4.331	4.371	4.836	5.422	6.275
Total cabotaje (I)	625	1.080	2.367	2.803	3.732	3.725	3.980	4.181	4.044	4.088	4.527	4.541	5.304
Total exterior (I)	204	387	174	239	193	210	262	277	245	244	242	796	870

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	6.912	6.389	6.353	5.741	5.736	6.433	10.650	13.544	13.921	8.083	9.441	10.574
Total cabotaje (I)	5.575	5.138	5.293	4.725	4.682	5.305	9.528	13.040	13.249	7.348	8.812	9.751
Total exterior (I)	1.036	984	973	937	997	1.066	1.070	373	505	533	531	480

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.



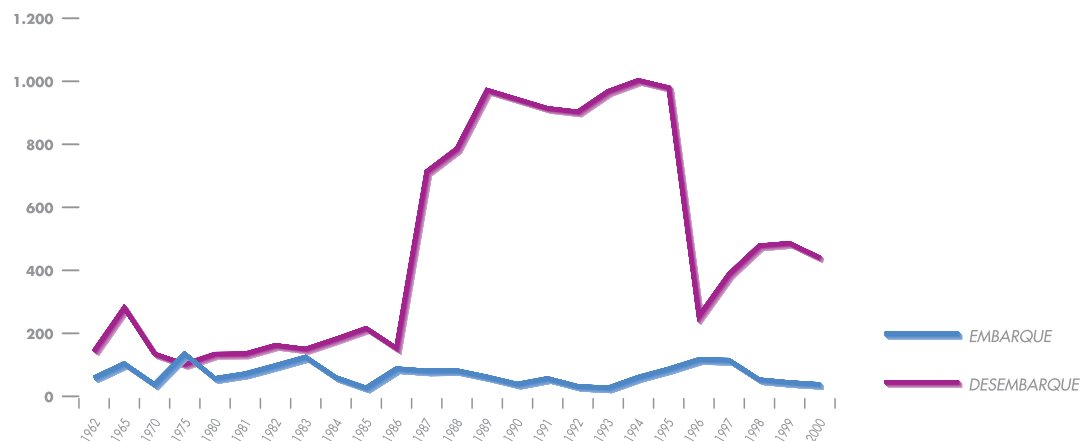
Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Baleares (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	60	105	39	136	58	73	99	126	61	28	89	82	83
Desembarque	144	282	136	103	135	136	163	151	183	217	154	714	787

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	63	40	58	33	28	62	88	118	116	54	45	39
Desembarque	973	944	915	904	969	1.004	981	255	389	479	487	441

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



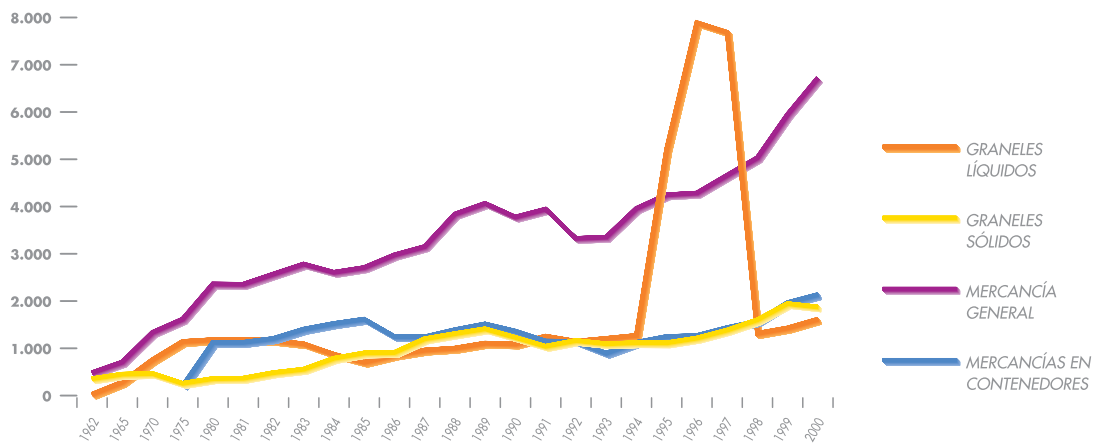
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Baleares (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	33	291	764	1.152	1.190	1.197	1.173	1.103	882	713	866	970	1.011
Graneles sólidos	364	460	475	266	367	375	492	565	796	909	919	1.208	1.317
Mercancía general	490	715	1.342	1.624	2.368	2.362	2.578	2.790	2.615	2.715	2.983	3.159	3.846
Mercancías en contenedores				210	1.132	1.133	1.215	1.412	1.532	1.624	1.257	1.249	1.400

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	1.117	1.099	1.265	1.157	1.217	1.280	5.219	7.898	7.694	1.324	1.437	1.622
Graneles sólidos	1.420	1.239	1.050	1.172	1.104	1.126	1.123	1.223	1.392	1.610	1.953	1.882
Mercancía general	4.074	3.784	3.951	3.333	3.359	3.965	4.256	4.292	4.667	5.038	5.954	6.726
Mercancías en contenedores	1.523	1.371	1.160	1.154	904	1.133	1.256	1.277	1.444	1.579	1.973	2.143

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

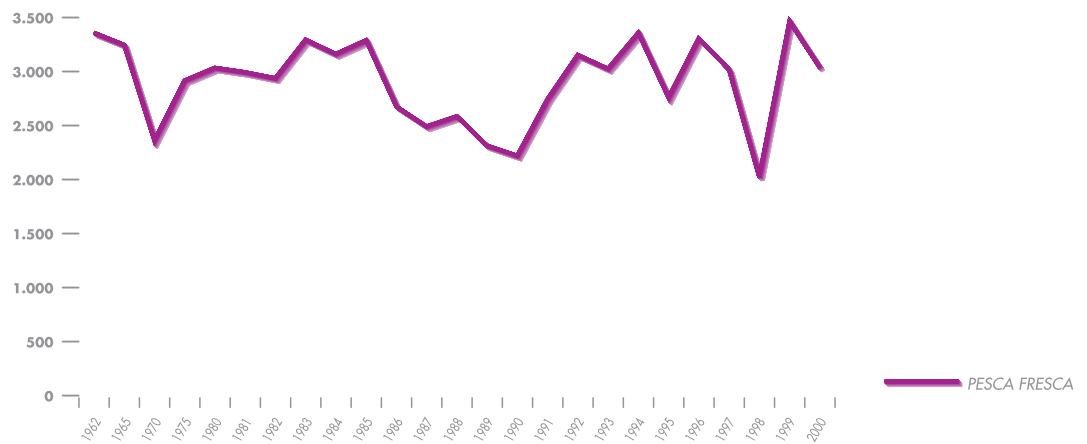


Fuente: Tabla 3.

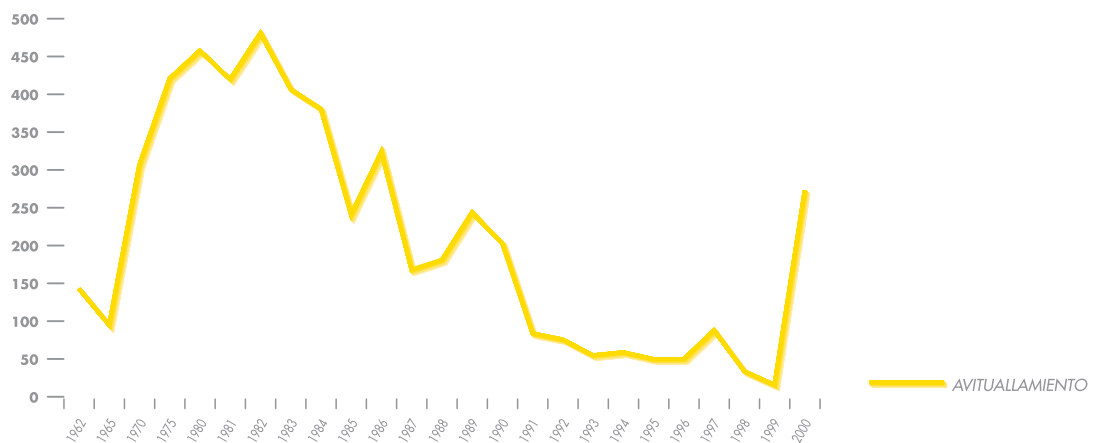
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Baleares (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	3.361	3.248	2.363	2.918	3.036	2.995	2.939	3.296	3.164	3.291	2.678	2.493	2.587
Avituallamiento	143	95	307	421	458	420	481	407	381	241	324	168	181
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Pesca fresca (toneladas)	2.316	2.222	2.746	3.155	3.027	3.359	2.760	3.308	3.019	2.025	3.466	3.038	
Avituallamiento	244	203	84	76	55	59	50	50	88	34	16	273	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Baleares (1973/2000)

	1973	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	9.019	44.301	84.787	87.639	82.077	89.073	107.972	134.351	135.595	143.157	151.505	168.330
Nº de TEUS	9.019	44.301	118.222	106.883	102.449	104.280	118.149	145.261	145.725	175.991	165.594	183.920
TEUS por contenedor	1,00	1,00	1,39	1,22	1,25	1,17	1,09	1,08	1,07	1,23	1,09	1,09
Índice de contenerización	9	13	48	48	47	51	59	60	42	40	36	37

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	155.277	157.797	127.243	90.616	121.824	133.064	126.491	139.457	159.425	187.175	187.818
Nº de TEUS	171.486	175.077	152.418	107.120	150.356	170.492	164.683	187.827	225.059	272.398	282.451
TEUS por contenedor	1,10	1,11	1,20	1,18	1,23	1,28	1,30	1,35	1,41	1,46	1,50
Índice de contenerización	36	29	35	27	29	30	30	31	31	33	32

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

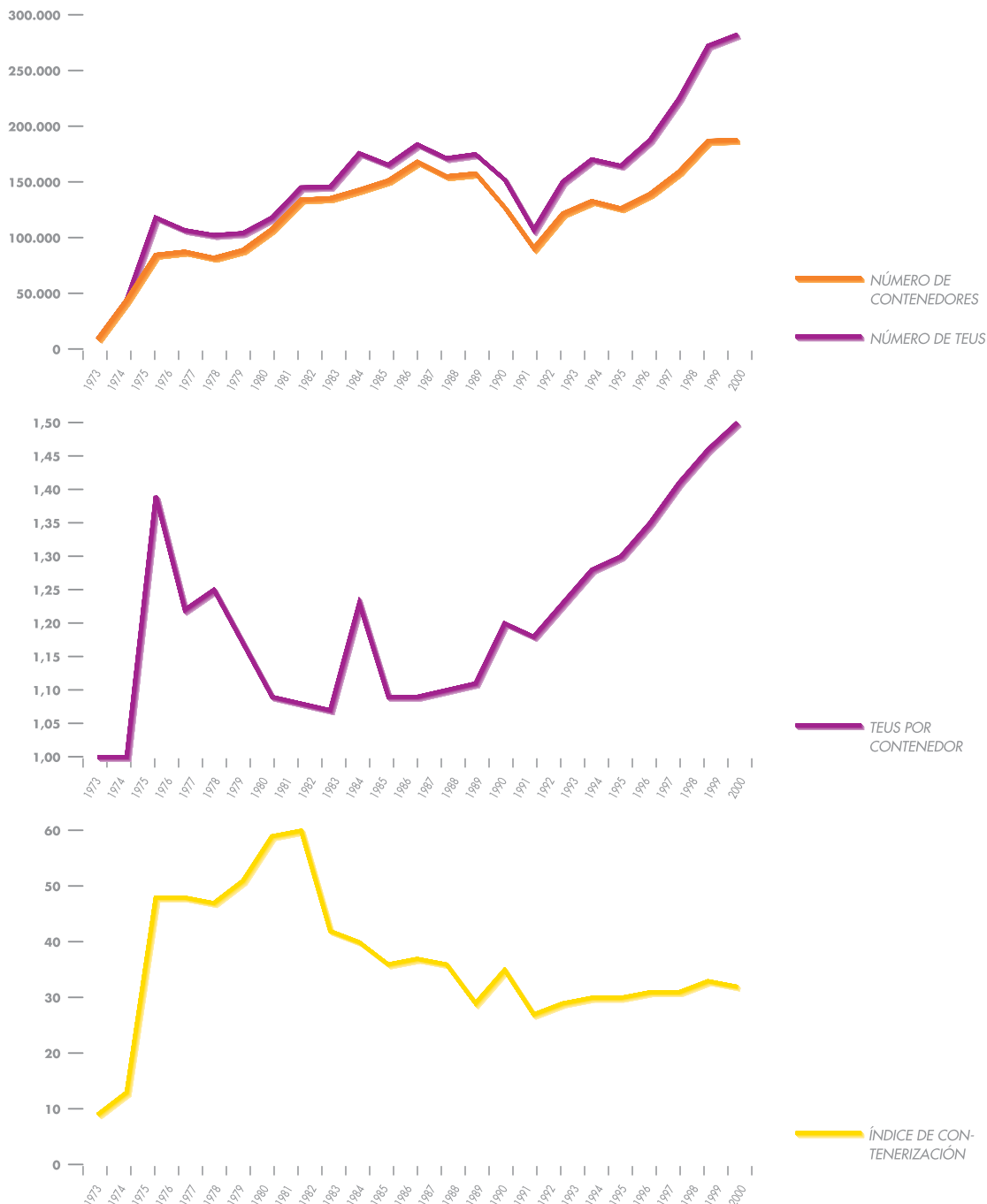
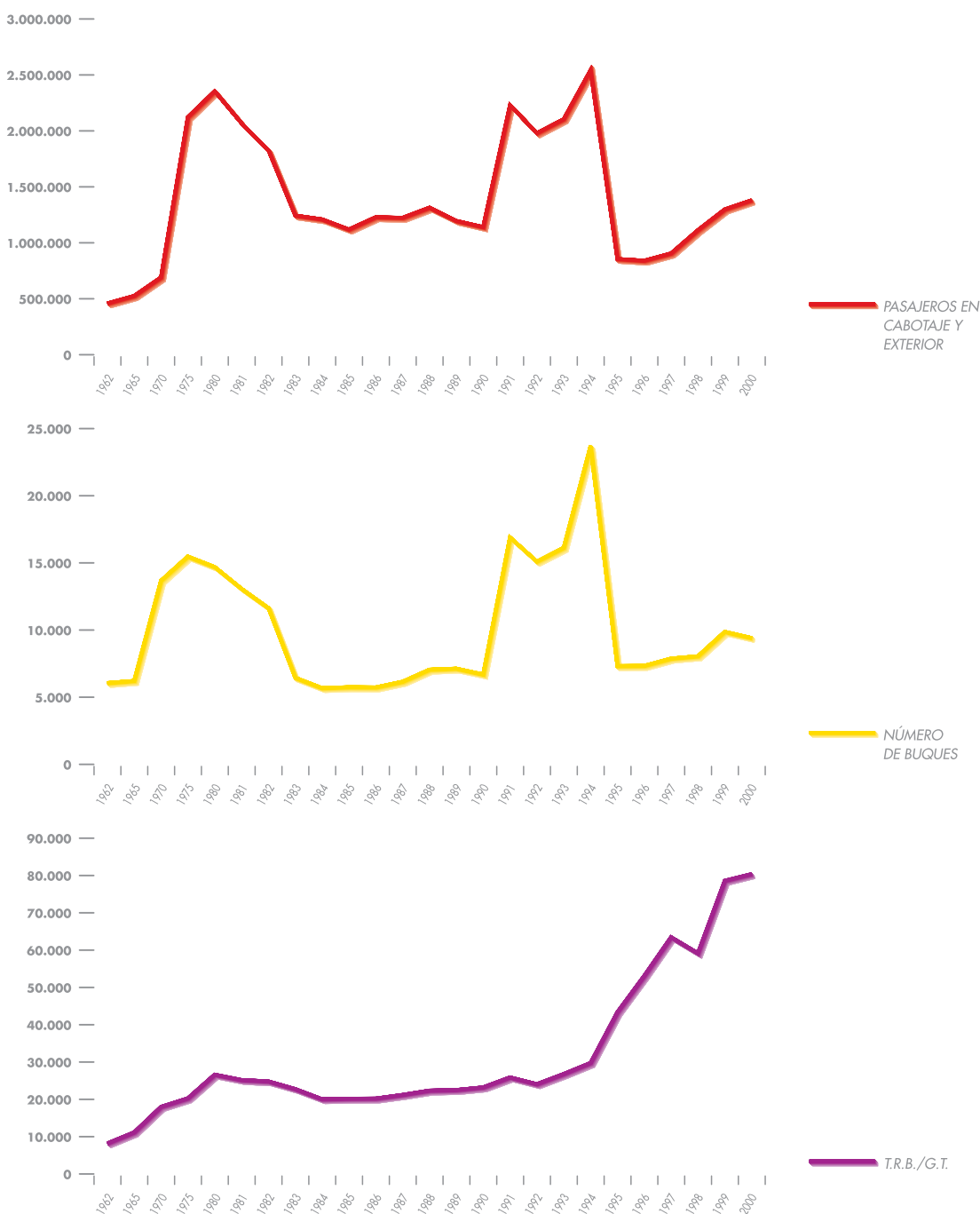


Tabla 6. Otros datos A.P. Baleares (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	459.841	526.855	692.114	2.124.222	2.355.543	2.069.042	1.828.873	1.245.456	1.211.299	1.120.844	1.230.441	1.225.140	1.315.775
Número de buques	6.070	6.227	13.685	15.491	14.709	13.088	11.657	6.463	5.694	5.758	5.744	6.168	7.066
T.R.B./G.T. (miles)	8.235	11.198	18.035	20.321	26.677	25.240	24.872	22.815	20.096	20.227	20.276	21.251	22.402

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	1.197.601	1.142.326	2.230.353	1.981.167	2.106.137	2.543.064	857.075	841.910	906.900	1.114.754	1.300.135	1.381.380
Número de buques	7.144	6.707	16.914	15.114	16.137	23.711	7.331	7.348	7.891	8.064	9.884	9.421
T.R.B./G.T. (miles)	22.565	23.266	25.943	24.128	26.847	29.797	43.407	53.153	63.511	59.223	78.638	80.427

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. de Baleares (1989-2000) Toneladas

	1989				
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza-Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.472	750	825	2.097	7.144
G.T. (miles)	14.028	895	3.114	4.528	22.565
Pasajeros (cab.+ext.)	760.577	14.651	135.241	287.132	1.197.601
TEUS	129.111	18.377	31.684	4.748	183.920
Mercan. en contene.	1.025.038	184.908	270.480	42.883	1.523.309
Graneles líquidos	793.852	73.129	64.657	185.348	1.116.986
Graneles sólidos	280.927	890.434	118.604	130.426	1.420.391
Mercancía general	2.709.030	208.793	578.359	577.469	4.073.651
Tráfico local	0	0	0	55.099	55.099
Avituallamiento	219.809	8.322	5.226	10.433	243.790
Pesca	1.566	122	261	367	2.316
Total mercancías	4.005.184	1.180.800	767.107	959.142	6.912.233

	1990				
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza-Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.351	664	787	1.905	6.707
G.T. (miles)	14.647	864	3.038	4.717	23.266
Pasajeros (cab.+ext.)	713.150	11.013	143.249	274.914	1.142.326
TEUS	123.070	18.158	24.459	5.799	171.486
Mercan. en contene.	954.523	166.024	196.508	53.713	1.370.768
Graneles líquidos	808.369	65.278	58.413	166.879	1.098.939
Graneles sólidos	233.099	835.909	86.016	84.335	1.239.359
Mercancía general	2.575.562	199.301	479.878	529.118	3.783.859
Tráfico local	0	0	0	61.274	61.274
Avituallamiento	179.076	6.277	4.424	13.182	202.959
Pesca	1.543	160	155	364	2.222
Total mercancías	3.797.649	1.106.925	628.886	855.152	6.388.612

	1991				
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza-Cala Sabina	Total
Nº de buques	2.932	562	710	12.710	16.914
G.T. (miles)	13.963	899	2.978	8.103	25.943
Pasajeros (cab.+ext.)	616.561	0	138.863	1.474.929	2.230.353
TEUS	114.122	17.242	32.503	11.210	175.077
Mercan. en contene.	748.691	164.139	157.727	89.767	1.160.324
Graneles líquidos	837.941	83.941	85.556	257.642	1.265.080
Graneles sólidos	220.657	694.912	53.115	80.841	1.049.525
Mercancía general	2.427.476	198.890	476.996	847.969	3.951.331
Tráfico local	0	0	0	0	0
Avituallamiento	52.821	12.181	10.996	7.961	83.959
Pesca	1.833	221	123	568	2.745
Total mercancías	3.540.728	990.145	626.786	1.194.981	6.352.640

	1992				
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza-Cala Sabina	Total
Nº de buques	2.652	496	608	11.358	15.114
G.T. (miles)	12.919	801	2.968	7.440	24.128
Pasajeros (cab.+ext.)	616.561	0	128.846	1.236.120	1.981.527
TEUS	99.411	18.697	20.841	13.469	152.418
Mercan. en contene.	727.233	187.073	147.221	92.493	1.154.020
Graneles líquidos	766.354	76.770	78.247	235.631	1.157.002
Graneles sólidos	246.365	775.875	59.303	90.260	1.171.803
Mercancía general	2.047.687	167.773	402.368	715.301	3.333.129
Tráfico local	0	0	0	0	0
Avituallamiento	48.522	10.922	9.849	6.984	76.277
Pesca	2.161	296	138	560	3.155
Total mercancías	3.111.089	1.031.636	549.905	1.048.736	5.741.366

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. de Baleares (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1993					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	2.708	1.288	618	6.212	5.311	16.137
G.T. (miles)	14.205	1.907	3.060	6.303	1.372	26.847
Pasajeros (cab.+ext.)	576.450	53.385	139.223	671.093	660.986	2.101.137
TEUS	65.041	19.204	12.585	10.290	0	107.120
Mercan. en contene.	516.017	216.582	107.654	63.751	0	904.004
Graneles líquidos	812.907	77.296	125.506	200.783	0	1.216.492
Graneles sólidos	214.310	803.500	40.833	44.986	0	1.103.629
Mercancía general	2.142.508	441.104	356.505	360.626	57.911	3.358.654
Tráfico local	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	31.025	8.249	9.125	5.157	993	54.549
Pesca	2.024	295	148	441	119	3.027
Total mercancías	3.202.774	1.330.444	532.117	611.993	59.023	5.736.351

	1994					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.174	1.288	663	10.252	8.334	23.711
G.T. (miles)	15.418	1.907	3.483	7.005	1.984	29.797
Pasajeros (cab.+ext.)	558.419	48.140	108.371	995.320	832.814	2.543.064
TEUS	89.907	26.338	19.777	14.334	0	150.356
Mercan. en contene.	646.803	242.552	151.741	92.178	0	1.133.274
Graneles líquidos	899.904	84.151	112.755	183.138	0	1.279.948
Graneles sólidos	173.880	836.687	49.393	63.425	2.750	1.126.135
Mercancía general	2.408.492	583.416	392.389	520.545	60.256	3.965.098
Tráfico local	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	34.810	8.987	6.808	6.785	1.142	58.532
Pesca	2.549	247	148	328	88	3.360
Total mercancías	3.519.635	1.513.488	561.493	774.221	64.236	6.433.073

	1995					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.398	1.782	674	1.429	48	7.331
G.T. (miles)	23.555	10.529	4.672	4.597	54	43.407
Pasajeros (cab.+ext.)	534.152	60.119	104.708	155.112	2.984	857.075
TEUS	99.931	33.983	24.926	11.652	0	170.492
Mercan. en contene.	746.833	243.971	178.942	86.364	0	1.256.110
Graneles líquidos	4.833.307	67.721	125.412	192.268	0	5.218.708
Graneles sólidos	215.425	789.009	42.677	75.713	0	1.122.824
Mercancía general	2.502.306	765.621	425.760	558.774	3.336	4.255.797
Tráfico local	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	29.546	8.653	7.147	4.343	227	49.916
Pesca	1.899	178	90	479	114	2.760
Total mercancías	7.582.483	1.631.182	601.086	831.577	3.677	10.650.005

	1996					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.551	1.620	630	1.500	47	7.348
G.T. (miles)	32.618	5.298	5.206	9.866	165	53.153
Pasajeros (cab.+ext.)	496.354	48.828	110.249	182.031	4.448	841.910
TEUS	97.231	32.533	20.840	14.079	0	164.683
Mercan. en contene.	736.837	284.995	166.665	88.349	0	1.276.846
Graneles líquidos	7.507.076	81.086	117.233	192.698	0	7.898.093
Graneles sólidos	247.777	839.578	46.230	89.210	0	1.222.795
Mercancía general	2.498.444	855.672	439.268	492.532	5.615	4.291.531
Tráfico local	0	0	0	78.153	0	78.153
Avituallamiento	27.713	8.932	8.123	5.217	312	50.297
Pesca	2.549	155	155	342	107	3.308
Total mercancías	10.283.559	1.785.423	611.009	858.152	6.034	13.544.177

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. de Baleares (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1997					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	3.953	1.212	656	2.038	33	7.892
G.T. (miles)	38.313	4.067	5.922	15.079	130	63.511
Pasajeros (cab.+ext.)	545.744	29.765	103.915	225.925	1.551	906.900
TEUS	116.863	32.909	23.042	15.013	0	187.827
Mercan. en contene.	943.434	243.835	185.043	72.094	0	1.444.406
Graneles líquidos	7.251.685	128.363	110.730	203.193	0	7.693.971
Graneles sólidos	291.462	968.882	48.915	82.984	0	1.392.243
Mercancía general	2.913.883	647.046	475.165	626.042	4.930	4.667.066
Tráfico local	0	0	0	77.420	0	77.420
Avituallamiento	76.125	2.080	3.578	4.963	749	87.495
Pesca	2.366	168	57	299	128	3.018
Total mercancías	10.535.521	1.746.539	638.445	994.901	5.807	13.921.213

	1998					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	4.015	1.176	729	2.136	8	8.064
G.T. (miles)	34.641	4.698	6.297	13.579	8	59.223
Pasajeros (cab.+ext.)	676.740	37.599	114.081	286.334	0	1.114.754
TEUS	136.999	42.235	28.945	16.880	0	225.059
Mercan. en contene.	958.516	322.919	205.498	92.056	0	1.578.989
Graneles líquidos	909.807	99.898	93.598	220.367	0	1.323.670
Graneles sólidos	258.063	1.190.940	67.614	93.583	0	1.610.200
Mercancía general	3.031.788	811.601	529.747	664.352	0	5.037.488
Tráfico local	0	0	0	75.295	0	75.295
Avituallamiento	24.088	1.903	3.713	3.872	512	34.088
Pesca	1.575	73	25	245	107	2.025
Total mercancías	4.225.321	2.104.415	694.697	1.057.714	619	8.082.766

	1999					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	5.269	1.260	835	2.509	11	9.884
G.T. (miles)	47.760	5.600	7.872	17.347	59	78.638
Pasajeros (cab.+ext.)	801.043	43.596	124.400	331.096	0	1.300.135
TEUS	157.552	58.137	39.526	17.183	0	272.398
Mercan. en contene.	1.149.646	457.319	260.098	105.633	0	1.972.696
Graneles líquidos	962.402	115.468	113.162	246.288	0	1.437.320
Graneles sólidos	332.662	1.408.766	87.969	123.292	0	1.952.689
Mercancía general	3.661.276	980.011	627.878	684.545	0	5.953.710
Tráfico local	0	0	0	77.145	0	77.145
Avituallamiento	6.139	1.989	3.223	4.306	776	16.433
Pesca	2.719	219	70	315	143	3.466
Total mercancías	4.965.198	2.506.453	832.302	1.135.891	919	9.440.763

	2000					
	Palma de Mallorca	Alcudia	Mahón	Ibiza	Cala Sabina	Total
Nº de buques	5.008	1.244	853	2.300	16	9.421
G.T. (miles)	49.676	5.623	7.972	17.097	59	80.427
Pasajeros (cab.+ext.)	831.354	42.189	139.603	368.234	0	1.381.380
TEUS	153.969	61.864	43.123	23.495	0	282.451
Mercan. en contene.	1.190.743	499.287	292.166	160.792	0	2.142.988
Graneles líquidos	1.113.440	109.899	129.515	269.541	0	1.622.395
Graneles sólidos	273.893	1.391.775	87.095	129.414	0	1.882.177
Mercancía general	4.109.678	1.058.627	676.204	881.273	0	6.725.782
Tráfico local	0	0	0	68.317	0	68.317
Avituallamiento	235.339	11.992	10.712	13.904	776	272.723
Pesca	2.284	185	69	356	144	3.038
Total mercancías	5.734.634	2.572.478	903.595	1.362.805	920	10.574.432

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

8.2. FACHADA MARÍTIMA BALEARES

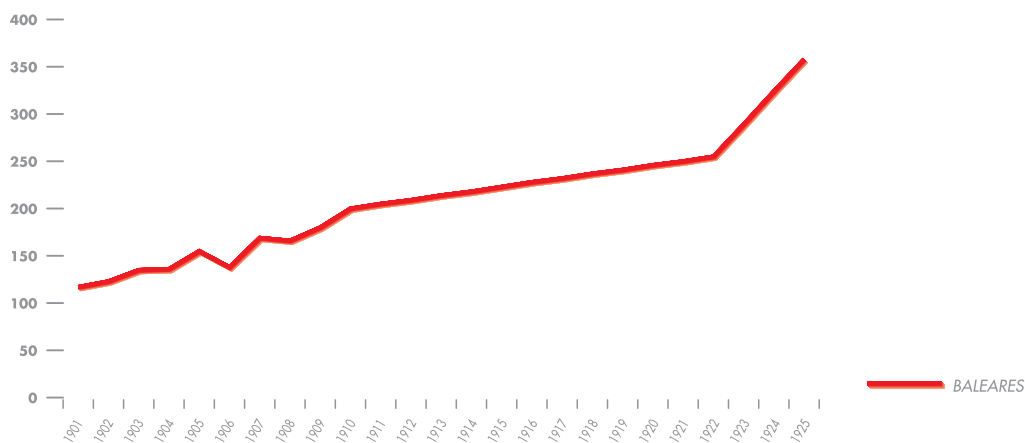
Resumen 8. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Baleares (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Baleares	117*	123*	135*	136*	155*	138*	169*	166*	180*	200	205*	209*	214*
Total	117	123	135	136	155	138	169	166	180	200	205	209	214

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Baleares	218*	223*	228*	232*	237*	241*	246*	250*	255	289*	324*	358	100%
Total	218	223	228	232	237	241	246	250	255	289	324	358	100%

* Datos estimados por Puertos del Estado.

1128



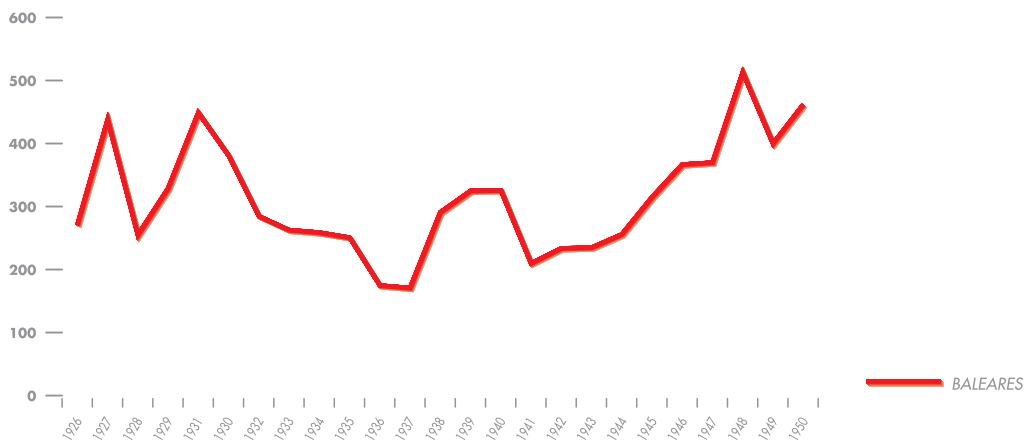
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

8.2. FACHADA MARÍTIMA BALEARES (Continuación)

Resumen 8. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Baleares (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Baleares	271	438	255	329	449	381	285	263	259	251	175	171	291
Total	271	438	255	329	449	381	285	263	259	251	175	171	291

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Baleares	325	326	210	234	235	256	315	367	370	513	400	462	100%
Total	325	326	210	234	235	256	315	367	370	513	400	462	100%

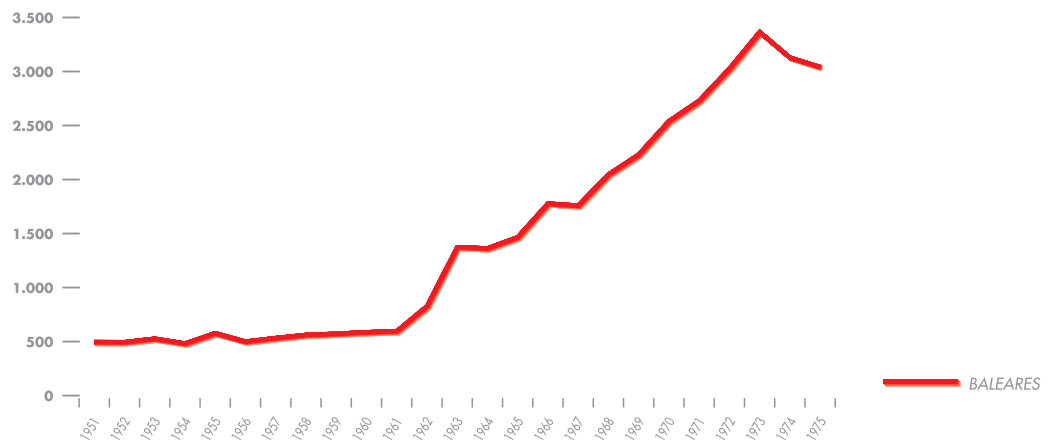


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

8.2. FACHADA MARÍTIMA BALEARES (Continuación)

Resumen 8. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Baleares (1951-1975) Miles de toneladas (Continuación)													
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Baleares	497	496	528	483	579	501	534	563	574	588	597	828	1.375
Total	497	496	528	483	579	501	534	563	574	588	597	828	1.375
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Baleares	1.364	1.467	1.779	1.760	2.048	2.232	2.541	2.731	3.027	3.366	3.130	3.043	100%
Total	1.364	1.467	1.779	1.760	2.048	2.232	2.541	2.731	3.027	3.366	3.130	3.043	100%

1130



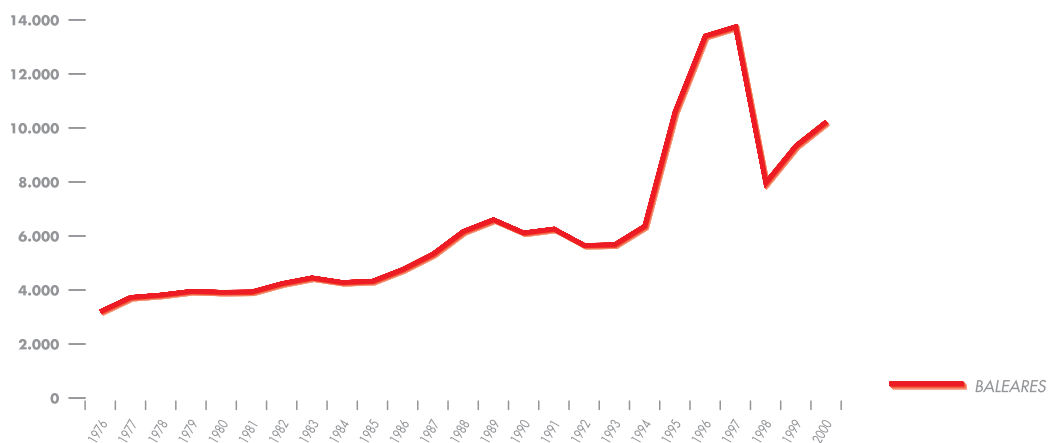
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

8.2. FACHADA MARÍTIMA BALEARES (Continuación)

Resumen 8. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Baleares (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)

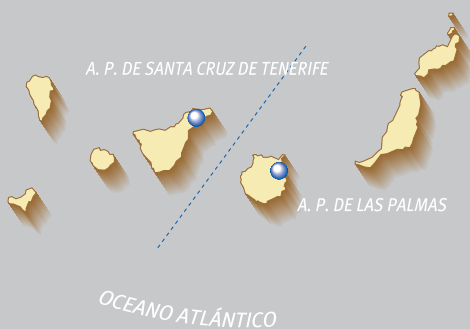
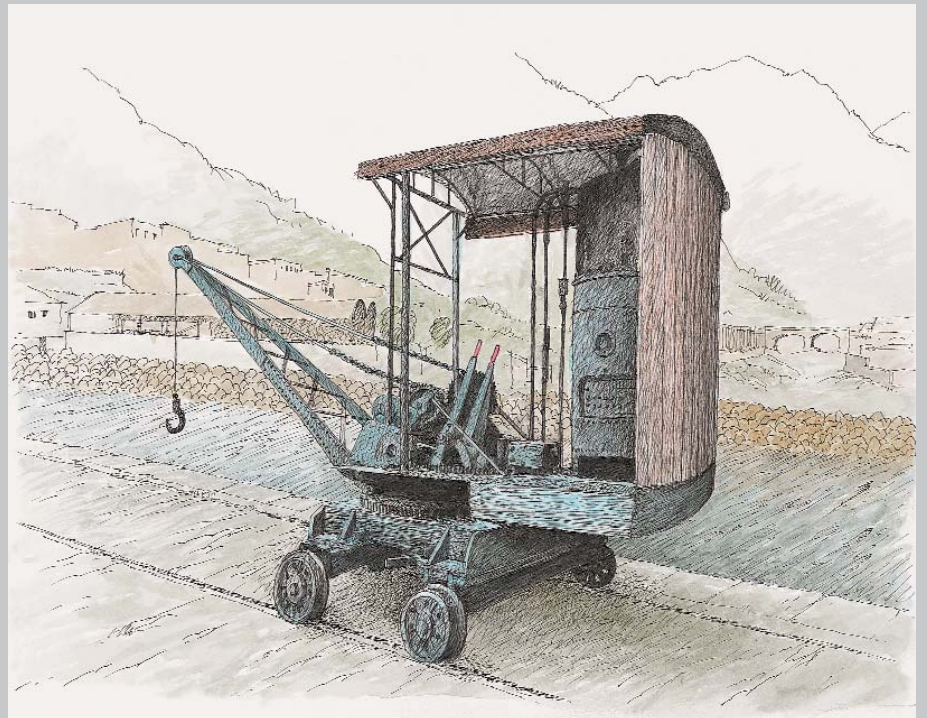
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Baleares	3.204	3.733	3.821	3.958	3.925	3.934	4.243	4.458	4.288	4.332	4.769	5.337	6.174
Total	3.204	3.733	3.821	3.958	3.925	3.934	4.243	4.458	4.288	4.332	4.769	5.337	6.174

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Baleares	6.611	6.122	6.266	5.662	5.679	6.371	10.597	13.412	13.753	7.971	9.344	10.230	100%
Total	6.611	6.122	6.266	5.662	5.679	6.371	10.597	13.412	13.753	7.971	9.344	10.230	100%



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Fachada Marítima Canarias



A.P. de Las Palmas
A.P. de Sta. Cruz de Tenerife



Puerto de Las Palmas (Isla de Gran Canaria).



Puerto de Arrecife (Isla de Lanzarote).



Puerto Rosario (Isla de Fuerteventura).



9.1. Autoridad Portuaria de Las Palmas

“Era una bahía de buen fondeadero, protegida por la costa y la península de las Isletas contra los tiempos y mares reinantes del Noroeste, en la que los barcos de vela solían refugiarse contra los temporales, y que guarda celosa en su historia el relato emocionante de haberle servido de cobijo a las naves de Colón en su magna empresa”.¹

9.1.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE LAS PALMAS

Los puertos de Las Palmas han dispuesto de unas condiciones naturales que han marcado su historia marítima, pues el tráfico comercial data de antiguo, ya que la propia subsistencia de sus moradores, le abocaba al desarrollo del mercadeo como fórmula para el progreso de la sociedad.

La estratégica situación de la Isla favorecería las incursiones extranjeras, que lógicamente arribaban por mar, por ello, se construiría un castillo, que recibiría el nombre de la Luz, concebido estructuralmente por D. Alonso Fajardo, tercer gobernador de la Isla en 1499. A tal efecto, se refiere que sería el único que poseía el Estado en el interior de la dársena, pues los demás habían sido ocupados por particulares o por entidades extranjeras, comerciales en su mayor parte. La fortaleza sería la primera que se levantara en Canarias después de la conquista castellana, y hasta la proximidad del siglo XX, contribuiría a veces con acierto y otras sin brillantez a frenar los ataques de corsarios franceses e ingleses.²

La Bahía de Las Palmas serviría para que el navegante Cristóbal Colón acondicionara y reparara dos de sus tres carabelas, La Pinta y La Niña, en su primer viaje a América en 1492. La conmemoración de esta efemérides tendría su eco en la prensa, publicándose en “El Liberal” el 15 de octubre de 1892, una amplia crónica en la que se refiere la noticia, expresando “el regocijo” de todas las naciones por la trascendencia que para el mundo tuvo el descubrimiento, señalando la importancia de que fuera el “puerto de Las Isletas”, el que sirviera de abrigo... “..., a la escuadra expedicionaria en el derrotero que siguió Colón en busca de un nuevo mundo desconocido”.³

A pesar de haber participado en este acontecimiento único, desde el punto de vista de las infraestructuras no significó posteriormente nada singular. La capitalidad de la provincia en Tenerife influiría, entre otras razones, en la ausencia de interés gubernativo por potenciar el puerto de La Luz, aunque el comercio de los productos de la tierra se desarrollaría carente de los medios adecuados.⁴

A medida que avanzan los siglos la ciudad se va conformando desde el punto de vista urbano y Gran Canaria se convierte, gracias a su puerto, en uno de los lugares más visitados de la época, en su litoral se cobijaban barcos de todas las banderas y el comercio era actividad habitual en la Isla.⁵

Las relaciones con el Nuevo Mundo se inician desde el mismo momento de la gesta del descubrimiento y el tráfico mercantil se mantiene con intensidad durante casi todo el Antiguo Régimen,

¹ Las palabras corresponden a la introducción de la Memoria editada por la J.O.P.L.P, *El Puerto en 1953*, Las Palmas de Gran Canaria, 1953, p. 3.

² La cuestión de la seguridad en aquellos tiempos puede verse en A. Rumeu de Armas, *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947.

³ Cifrado en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas, 2ª edición, 1996, p. 86.

⁴ A pesar de todo, el comercio en la Isla Gran Canaria fue siempre una constante de su vida económica. Ver trabajos publicados en VV.AA., *El comercio en el Antiguo Régimen*, en M. Lobo Cabrera y V. Suárez Grimón, (Edit), Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas, 1995, pp. 139-186.

⁵ La relación entre el nacimiento de la ciudad y el puerto es el tema central de F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, Libro conmemorativo 1º Centenario Puerto de Refugio de La Luz y Las Palmas, 1984.

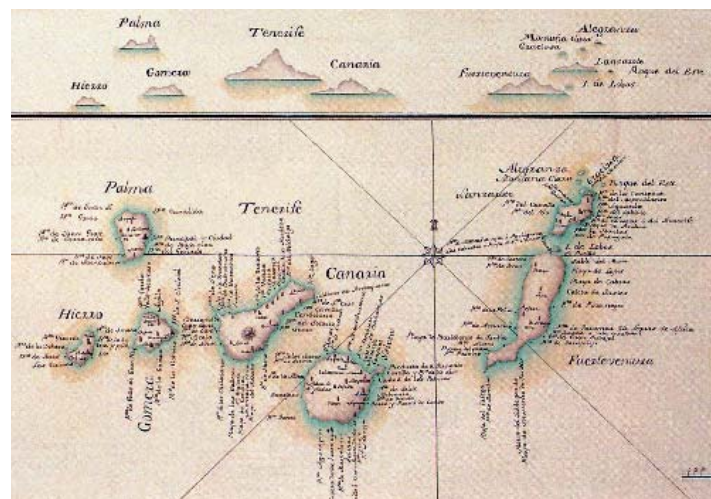


El Puerto de Arrecife
en Lanzarote.
Manuscrito de finales
del siglo XVI de
D. Leonardo Rorriani.
Biblioteca General de
Coimbra.

aunque las transacciones vía marítima se acrecientan a partir de la integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla.⁶

Las exportaciones convierten a Gran Canaria en plaza idónea para la constitución de compañías. Entre los productos más significados se encontrarían el azúcar y los vinos, elementos que supusieron la ampliación de los horizontes comerciales. El dinamismo económico en este tiempo se manifiesta, aunque con un peso específico muy inferior, en la orchilla, cereales, pez, madera, árboles, bayas de laurel, frutos de huerta, papas, pájaros canarios y artículos elaborados o semielaborados de origen animal.⁷

El mercado exterior de salida de las Islas se ceñía fundamentalmente a Europa, África y América, y en cuanto a los artículos importados desde África y América destacar los que entraban y se reexportaban a través del puerto de Las Palmas, lo mismo que los metales preciosos y el dinero acuñado. Las relaciones con la Península se establecían a través del puerto de Cádiz, y aunque se mantuvieron contactos con otros enclaves como Sevilla, lo más frecuente era utilizar el gaditano, a donde llegaban las mercancías para ser redistribuidas hacia Levante, la propia Sevilla y el resto del *hinterland* andaluz y castellano.⁸



El Archipiélago de las Islas Canarias. D. Andrés Armas de Tortosa, 1776. Archivo General de Simancas.

⁶ E. Aznar Vallejo, *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983. A nivel político los siglos XVI y XVII se vieron salpicados de acontecimientos, que pueden consultarse en VV. AA., *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648*, A. Béthencourt Massieu, *IV Centenario del Ataque de Van Der Does a las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.

⁷ M. Lobo Cabrera, *El comercio Canario Europeo bajo Felipe II*, Funchal, Gobierno Canarias, 1988.

⁸ En esta época es básico el texto ya mencionado, que relaciona un exhaustivo estudio de los productos exportados e importados y los mercados principales. Ver M. Lobo Cabrera, *El comercio Canario Europeo...*, op. cit., capítulos IV, V, VI y VII: pp. 107-223.

Y así se perpetúa en el tiempo una actividad mercantil muy semejante a la descrita, con inflexiones en el computo general del tráfico, según las coyunturas políticas de los países con los que se mantienen estas relaciones y por supuesto vinculada a la orientación que se marca desde el gobierno, que es el que dictamina y regula los intercambios desde la Península a las Islas Canarias, señalando que durante siglos las principales operaciones se llevarán a cabo con el puerto de Santa Cruz.

La estratégica situación y su propia condición isleña aunaban voluntades en la ciudadanía canaria y en los comerciantes extranjeros, a fin de conseguir dotar a la ciudad de las instalaciones necesarias para el desarrollo comercial; sin embargo, hasta bien entrado el siglo XIX, Las Palmas no gozarán del privilegio de disponer de un puerto equipado para su progreso.

La construcción naval conformaría un capítulo de cierta trascendencia, por ello, se tienen referencias del nacimiento de los primeros astilleros, a comienzos del siglo XIX: “los varaderos de San Telmo”, cuyas obras se iniciaron en mayo de 1811, siendo sufragadas por la Compañía de Mareantes de San Telmo, comenzando la andadura de una actividad económica, tan ligada a las necesidades de comunicación de la provincia con el resto del mundo. Entre 1820 y 1883 en los mencionados astilleros se construyeron un total de 291 embarcaciones, 4 fragatas, 10 bergantines, 38 bergantines-goletas, 52 pailebots, 3 balandras, 130 embarcaciones menores y 54 embarcaciones de tráfico del puerto. Significamos la botadura de la fragata “Bella Unión”, de 300 toneladas, que en 1846 se ocuparía de cubrir el tráfico marítimo entre la Isla de Gran Canaria y Cádiz.⁹

La relación entre la construcción naval y el papel clave que juega la Isla Gran Canaria en el transporte de viajeros, es un hecho refrendado gubernativamente, de lo que da fe el R.D. de 26 de agosto de 1881, concediendo al puerto de Las Palmas la potestad de hacer escala de los vapores correos trasatlánticos de las Antillas al propio puerto. Así pues, los buques dedicados a pasajeros y correspondencia entre la Península y las Islas de Cuba y Puerto Rico, saldrían de Cádiz los días primero de cada mes y en lo sucesivo deberían pasar por el puerto de Las Palmas, estancia que no debía bajar de cuatro horas; en esta época se desarrolla un tráfico marítimo interinsular, estableciéndose en 1880 un servicio entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, mejorando las comunicaciones e iniciándose un proceso de crecimiento en lo que se refiere a estos tráfi-
cos.¹⁰

En 1852 se declaran los *Puertos Francos Canarias*, abriéndose en la sociedad local un gran debate, a fin de que comiencen los trámites oportunos, para que la Isla de Gran Canaria disponga de las instalaciones adecuadas, aprovechando las ventajas de esta nueva coyuntura económica. Hay que hacer constar que esta consideración no lo era plenamente, pues ciertos productos muy apreciados como el azúcar, bacalao, pez palo, los vinos y otros de menor relieve, debían pagar unos arbitrios, con lo cual se rompía de alguna manera la propia filosofía del concepto de “puerto franco”.¹¹

Y comienza a perfilarse la idea de que Las Palmas necesitaba un nuevo recinto portuario, que se haría en 1883, hasta ese momento la actividad se concentraba en torno al muelle de San Telmo, que no era más que un pequeño malecón de piedra sin definir del todo. Su propia ubicación y los fuertes vientos que soplaban, impedían en ocasiones los desembarcos, en cuyo caso las maniobras se completaban en los fondeaderos “Las Comedurías”, “El Marisco” y “Los Plátanos”, o simplemente se refugiaban en las aguas de la Bahía de Las Isletas. En realidad, la ensenada de La Luz había sido utilizada como refugio natural desde tiempos inmemoriales.¹²

⁹ Ver más noticias en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 66-69.

¹⁰ J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Puertos de Las Palmas, 1997.

¹¹ La cuestión que suscitaba debate se relaciona en M.L. Cañiváño, *Los Puertos Francos de Canarias. Responsabilidad de los gobiernos en la administración de los impuestos*, Madrid, 1886. Recientemente, puede verse el texto L.P. Bourgon Tíno, *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Administración Local, 1982.

¹² El proceso de construcción del puerto de La Luz se analiza ampliamente en F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, Colección “Guagua”, 1985.



El inicio de las obras del Puerto de La Luz. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas.



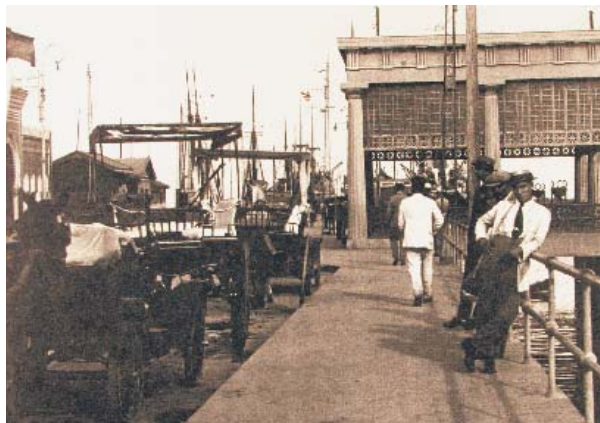
El muelle de Santa Catalina en 1910, donde se observan las casetas de los consignatarios que operaban en el Puerto de Las Palmas. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Así pues, hasta el 26 de febrero de 1883, no se inauguran las obras del puerto, si bien, los primeros proyectos se remontan a unas décadas antes. En concreto, la R.O. de 18 de noviembre de 1856 ya dispondría de “un proyecto de las obras que el comercio reclama en Las Palmas”, en el que el Ayuntamiento intervendría comprometiéndose a sufragar el 50% de su coste, participando dos sociedades que activaron el proceso definitivo del puerto, la sociedad Económica de Amigos del País y el Circulo Mercantil.¹³

El mencionado proyecto tardó en materializarse y acabaría tomando forma en base a la concepción del ingeniero D. Juan León y Castillo en 1881. En síntesis, contemplaba la realización de dos grandes unidades, el dique exterior de abrigo o muelle de La Luz y el llamado muelle de Santa Catalina, situado en posición transversal al anterior, que no culminaría hasta el 5 de septiembre de 1903, por tanto veinte años más tarde de la concreción de las obras.¹⁴

Precisamente, las primeras entregas de los mencionados trabajos impulsaría la creación de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas en Gran Canaria, en virtud de la R.O. de 16 de junio de 1905. Una de las actuaciones que se emprenderían, dado la insuficiencia manifiesta de las instalaciones, sería abordado en el llamado *Plan de mejoras del Puerto de La Luz*, diseñado por el ingeniero Suárez Galván, fechado en 1909, con repercusiones en el tráfico, pues si en 1883 la entrada de vapores ascendía a un número de 235, en 1910 se elevaba a 4.423.

El Rey Alfonso XIII visitaría la ciudad y las instalaciones portuarias en marzo de 1906, y poco tiempo más tarde, a comienzos de la década siguiente, se plantearía agrandar la zona de aguas abriga-



Muelle de la Marquesina del Puerto de La Luz en 1920 en la Isla Gran Canaria. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

¹³ La incidencia de estas instituciones en la sociedad puede verse en C. García del Rosario, *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1981. Y en J.J. Ojeda Quintana, “El Circulo Mercantil de Las Palmas: más de 100 años de su historia”, en *Centenario del Circulo Mercantil de las Palmas*, 1981, pp. 17-29.

¹⁴ F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto...*, op. cit., pp. 17-34.

das, dotándolos de muelles de Ribera y explanadas que permitieran el desarrollo de la cada vez más compleja labor de depósito de mercancías en tránsito, y aunque no se llevaron a efecto, dejaban traslucir la necesidad de atender a los perentorios tráficlos que su condición isleña demandaba. Así pues, D. Jaime Ramonell Obrador propondría su plan de mejoras en 1916, con la dificultad de los años bélicos, que determinaron la ralentización del tráfico y de manera indirecta acabarían abocando a la paralización de las obras previstas.¹⁵

La competencia de otros puertos como Casablanca, Dakar y Funchal activaron los deseos de progreso, concretándose en el proyecto diseñado por D. Francisco Acedo Villalobos, que conservaba básicamente la traza quebrada prevista, estas remodelaciones se perfilaron en 1925, pero no llegaron a ejecutarse, ya que pesaban sobre el mismo nuevas ideas para diseñar las reformas.¹⁶

A la vez que estas importantes mejoras se iban definiendo, el puerto iba adquiriendo unos perfiles muy concretos, como puerto de depósito de mercancías, en sus dos capítulos como receptor y emisor de productos, alcanzando cada vez mayor notoriedad la función de redistribución a escala interinsular, incluso contemplando la actividad pesquera, que se convertiría en un elemento clave, con capacidad de influencia en el contexto económico de la localidad. Estos capítulos se resumían en una situación que apoyaba la actividad marítima sobre dos ejes primordiales, el aprovisionamiento y la reparación, servicios que colaboraban a cumplir esa función esencial de ser puerto de escala.¹⁷

Por tanto, el aprovisionamiento de los buques en tránsito, que requerían servicios de “carbón, aguada y víveres”, favorecieron el crecimiento de las compañías que ya funcionaban tanto nacionales y extranjeras, principalmente británicas, beneficiando el número de escalas de vapores que tocan el puerto. En lo que concierne al carbón se constituye un frente único, en donde se defendían a toda costa los intereses del sector, actuándose con un precio “pactado”, siendo la casa “Miller” la pionera en ofrecer estos servicios. De igual modo “las aguadas”, que comenzarían siendo satisfechas por empresarios canarios, al ser más rentable el servicio pasaría a manos de capital extranjero y en la fecha en la que se constituye la Junta de Obras del Puerto, los aljibes eran controlados en un 86% por las grandes compañías extranjeras.

Los astilleros y varaderos del puerto transformaron la industria naval en la Isla, y progresivamente las actividades se desplazaron desde San Telmo a las playas de La Luz, modernizándose el sector bajo control de las firmas que no eran nacionales.¹⁸

Las Palmas sería utilizada por las potencias europeas como base de expansión comercial hacia América y África, pero la Guerra Civil interrumpiría el movimiento del puerto de manera determinante, sobre todo desde que aparecieron los primeros submarinos alemanes en aguas canarias. A partir de 1917, fecha en la que se declara oficialmente el bloqueo por parte de Alemania, la paralización comercial es total, sólo sigue el que se mantiene a pequeña escala con los mercados nacionales y la pesca, ésta última se vería impulsada por la imposibilidad de los competidores de faenar en los caladeros del Norte de Europa, lo que incrementaba la demanda de productos pesqueros autóctonos.¹⁹

El capítulo de las comunicaciones Cádiz-Canarias seguía afianzándose, esta vez sería la R.O. del Ministerio de Fomento de 19 de diciembre de 1910, la que determinaría que se cubriera el trayecto con seis expediciones mensuales. El establecimiento de la Compañía Trasmediterránea

¹⁵ Ver J. Ramonell y Obrador, *Proyecto de Ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, Tipografía del Diario, 1917.

¹⁶ F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 43.

¹⁷ La ubicación de la actividad portuaria en el contexto de la economía de la provincia se puede ver en el libro de M. Ferrer Muñoz, *Historia de la Cámara Oficial de Las Palmas, 1901-2001*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, 2001. El tratamiento de las diversas coyunturas económicas y la atención prestada en cada una de ellas al tema portuario, lo hace de gran utilidad para el análisis del puerto de Las Palmas.

¹⁸ Referencias tomadas de F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto...*, op. cit., pp. 47-52.

¹⁹ La industria que funciona en la Isla Gran Canaria en este tiempo puede verse resumida en M. Suárez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas y el desarrollo de la Economía Canaria, 1901-1936*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, 2001, especialmente el capítulo II: “La Cámara de Comercio y las empresas canarias”, pp. 43-66.

constituida en 1916, supuso un hito en la navegación de pasajeros en España y para las Islas un elemento sustancial que vino a mejorar las relaciones con la Península, por lo que un año más tarde la mencionada compañía se subrogaba en el contrato y se hacía cargo de las comunicaciones con Sevilla y Cádiz.

En los años siguientes Trasmediterránea perfilearía sus líneas de actuación, por lo que La Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios dispondría de siete buques para efectuar los viajes; sus nombres se encontraban muy relacionados con las Islas y con personajes que han hecho historia en ellas: *La Palma, Viera y Clavijo, León y Castillo, Gomera, Hierro, Lanzarote y Fuerteventura*.²⁰

La época que abarca de 1927 a 1963 abre una nueva fase en la construcción portuaria, que se inicia con las obras previstas en el proyecto diseñado por D. Julio Rodríguez Rodas, en el que se modificaba la traza del dique, ya que la causa de que no fuera recta había desaparecido. La idea de materializar el nuevo proyecto en un dique de abrigo, bajo estas nuevas orientaciones, procuró la transformación del viejo puerto en otro de mayor capacidad y sobre todo con opciones de futuro muy interesantes para el tráfico marítimo.²¹

La trascendencia de estas obras queda de manifiesto, y al nuevo dique de abrigo, explanada y muelle de Ribera, así como el ensanche del muelle de la Luz, se sumaría el proyecto que en 1932 concibe el ingeniero D. Antonio Artiles Gutiérrez, quien redactó las bases de actuación sobre el muelle de nuestra señora del Pino, enfocado a uno de los tráficos que mayor envergadura iba adquiriendo, el de la exportación de productos típicos de la huerta Gran Canaria, particularmente plátanos y tomates.²²

El curso de la historia mermaría posibilidades a la concreción del puerto bajo esta orientación, influido por los cambios que tienen lugar en el recinto a raíz de los grandes acontecimientos bélicos. Por un lado, en 1940 el muelle y explanada de frutas Virgen del Pino se traspasó a los Ministerios de Marina y Aire, creándose la llamada Base Naval, por otro lado, la disminución en los avituallamientos de los buques del carbón en beneficio de los combustibles líquidos, impulsaron la toma de conciencia acerca del interés que para el puerto tenía este tráfico. De hecho, entre 1929 y 1951, fueron autorizadas para establecer sus depósitos en la Isla empresas en su mayor parte extranjeras, estas corporaciones fueron Cory Bros y Cía. Ltd., Texaco Canarias S.A., Mobil Oil Canarias S.A., Esso Española S.A., CEPSA y Shell.

Además, los episodios bélicos habían fomentado la actividad pesquera, ya que numerosas embarcaciones de la Península no pudieron salir a los mares del Norte, por lo que las costas africanas pasaron a convertirse en lugar frecuentado por estos buques, algunos de los cuales volvieron a sus lugares de destino y otros acabaron desarrollando su actividad en la Isla Gran Canaria.²³



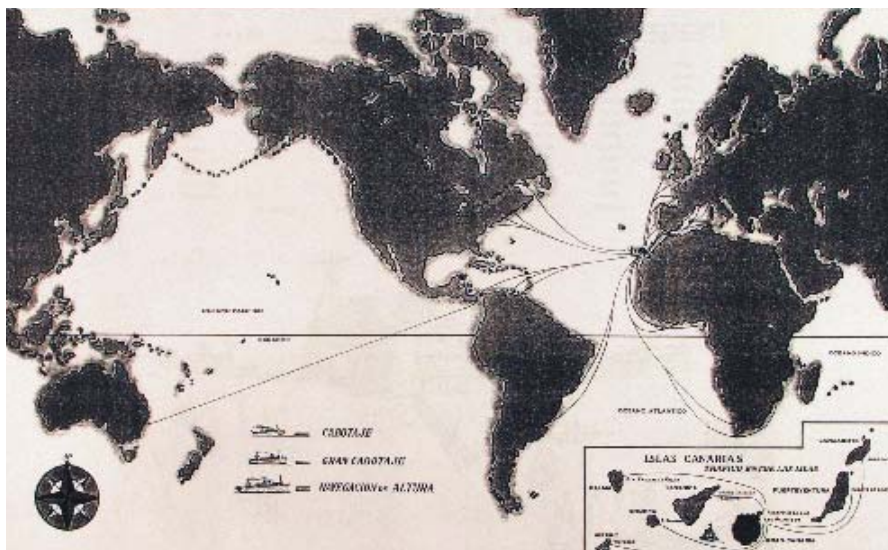
Barcos cargando guacales de plátanos en el muelle de Santa Catalina en el Puerto en torno a 1910. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

²⁰ J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, op. cit., p. 12.

²¹ El período circunscrito a 1927-1963 se ha trazado en base al texto F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., pp. 44-46.

²² Una interesante entrevista realizada al Presidente de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas, que trata del tema "el puerto y su prosperidad", sirve para ilustrar los problemas del desarrollo en estos años. Incluye datos de tráfico de 1930 a 1934. Ver anexo documental en M. Suárez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit. pp. 34-35.

²³ El interés de la pesca en la Isla y la disposición de datos, permite dedicar una mayor atención a esta actividad en el epígrafe correspondiente.



Mapa que escenifica las principales rutas de comercio, que tienen su epicentro en la Isla Gran Canaria. Memoria 1953, Autoridad Portuaria de Las Palmas.

La semblanza comercial de las Palmas relacionando el progreso de la sociedad con la riqueza natural de las Islas y el puerto, puede recogerse en una de las Memorias editadas por la Junta, mencionando la actividad marítima a mediados del siglo XX, señalando que...

1142

“Toda la obra que hoy contemplamos es nueva, y el puerto ha obrado el milagro de crear la vida social y la estructura económica de la isla de Gran Canaria. Antes de él la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria era un pueblo de unos 30.000 habitantes asentado sobre las márgenes del río Guinguada, después de él ha habido un crecimiento impetuoso que le ha hecho rebasar la cifra de 150.000 habitantes.

Con el puerto no sólo ha crecido la ciudad, sino la isla toda e incluso la actual provincia de Las Palmas, se fue conformando a los dictados y exigencias del mismo. Sin el puerto no hubiese habido plátanos, ni tomates, e incluso la pesca no hubiese tomado los vuelos y proporciones de hoy.

Unas Islas fronteras al desierto, por fértiles que sean sus tierras no hubiesen sido nunca capaces de producir por sí mismo el trajín incesante que ha tenido nuestra bahía desde los finales de la pasada centuria hasta hoy que se registran 20.000.000 millones de toneladas de arqueo en un año. Los fenómenos todos de la vida comercial y agrícola de las Islas Canarias, tienen su origen en la condición de dispositivo en el tráfico atlántico que adquirimos en los días en que la propulsión a vela fue sustituida por la del vapor. Este servicio a una unidad económica o a un tráfico, ha engendrado la vida actual de la Isla de Gran Canaria”.²⁴

La filosofía que habría de seguirse quedaría recogida por D. Pedro Morales Pleguezuelo en el denominado *Plan General de Ampliación del Puerto*, y de nuevo esos incentivos de ampliar la oferta de servicios les haría concebir unas mejoras, a fin de establecer la competencia necesaria con la que hacer frente a otros enclaves, como Dakar y Funchal entre otros, fundamentalmente se prestaba atención preferente a la función que podía cumplir el puerto como escala de otros puntos. En 1948 se aprobaría la ejecución de la primera fase, consistente en la realización del ensanche del muelle de La Luz y el seccionado de su extremo final.

²⁴ J.O.P.L.P, *El Puerto en 1953*, mem. cit., 1953, p. 3.

En 1952 D. Rafael Picó Cañeda perfilaría el puerto pesquero, y hasta 1964 en la que se inicia una nueva etapa en la construcción portuaria, el desarrollo del conjunto de instalaciones se encontraría relacionada, con el trascendente capítulo de nutrir a la navegación de los hidrocarburos necesarios para hacerla efectiva, convirtiendo este enclave en lo que ha venido en llamarse la “gasolinera del Atlántico”.²⁵

En este tiempo se fue fraguando una actividad que siempre tuvo en los puertos Canarios una referencia, el tráfico de pasajeros y la emigración, ya que la progresiva liberalización de trabas posibilitó el desplazamiento hacia Sudamérica, y especialmente a Venezuela, que constituía de facto una segunda patria para muchos de los que emprendieron ese “largo viaje”, buscando una nueva tierra donde paliar los efectos de la posguerra y las dificultades económicas que la autarquía había deparado a la sociedad.

Otro factor, motor indiscutible del desarrollo portuario, sería el de los buques que transportan pasajeros en “tránsito”, fue una coyuntura que haría progresar la vida marítima, llegándose a alcanzar en algunos años la cifra de medio millón de pasajeros. En la década de los años sesenta y principios de los setenta, los buques que partían de Europa hacia las antípodas hacían escala, aunque gran parte de este movimiento y debido a las subidas del combustible, dejaron de mantener una actividad “regular”, pasando a engrosar la lista de barcos que tocaban puerto de manera esporádica.²⁶

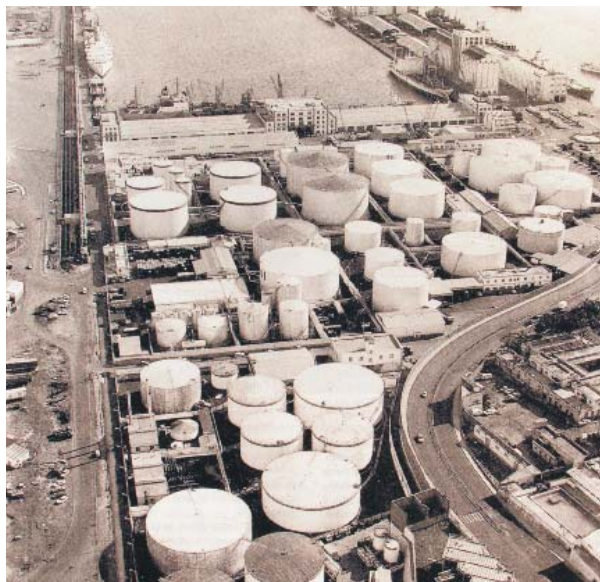
El tráfico de buques y de pasajeros crecería en una etapa caracterizada por la construcción del puerto exterior, así como la remodelación del mismo a nivel interno, es la época que va desde 1964 al inicio de los años ochenta, proceso que se enmarcaría en el denominado *Plan Canarias*, en el que se contemplaba la ampliación del puerto de La Luz, concebido por el ingeniero director D. Modesto Viguera, siguiendo en líneas generales las directrices ya marcadas por el plan Picó, apoyado sustancialmente en el muelle contradique de Las Palmas o San Telmo y en una nueva dársena exterior para petroleros y buques de mayor calado.

La década de los años sesenta sería fructífera, pues entre 1966 y 1969 se pondrían en marcha un conjunto de obras, entrando en servicio en 1971 la primera fase del dique de abrigo, así como el muelle de Ribera de la dársena pesquera en el puerto interior.

El segundo cierre del Canal de Suez provocaría un aumento del tráfico, que incluso llegaría a saturar las instalaciones, dejando al descubierto ciertas carencias y preocupando a los responsa-



El Puerto de Las Palmas, la Base Naval y los desaparecidos varaderos de Repnaval entre 1940 y 1950.



La actividad del Puerto de Las Palmas impulsaría las instalaciones relacionadas con uno de sus principales tráficos, los productos petrolíferos refinados, conformando los alrededores a los muelles comerciales.

²⁵ F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46.

²⁶ Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 228-232.



Atardecer en el Puerto de Las Palmas, donde se observa el desarrollo de las operaciones de tráfico de mercancías mediante contenedores en la zona exterior. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

bles de la gestión, en la medida que desviaron los tráficos tradicionales a otros enclaves. Así se fragua el *Plan de Ordenación y Obras del Puerto* y anteproyecto de la nueva dársena exterior, realizado por el ingeniero director D. Juan Argentí Ulloa, viniendo a representar una de las obras más trascendentes para la evolución posterior del recinto portuario, tan importante como en su día lo fue la construcción del dique León y Castillo, al final de la década de los años veinte. La inauguración del dique Reina Sofía en 1977 conformaría una nueva estructura, que ahora pasaba a disponer de dos dársenas.²⁷

En estos años el puerto de La Luz se convierte en la base de apoyo logístico de la flota petrolera mundial, y mientras los superpetroleros y grandes mineraleros arribaban al núcleo portuario, otros sólo llegarán al límite de las aguas jurisdiccionales de la Junta del Puerto, a fin de realizar operaciones de embarque y desembarque de personal técnico, pero no atracaban ni suministran de él, son los llamados “barcos apoyados”.

Los últimos tiempos reflejan la tendencia creciente de los tráficos más característicos, para lo cual se ha ido dotando a las instalaciones de los útiles necesarios con los que hacer frente a las nuevas tecnologías del transporte. La adaptación ha ido dando sus frutos y en las grandes explanadas y almacenes del puerto exterior se observan los contenedores, que aparecen apilados esperando su destino final, para lo cual intervendrán un número elevado de navieras y servicios regulares, de las compañías armadoras que operan en el puerto de La Luz.²⁸

En cuanto a los pasajeros hay que destacar los nuevos servicios de ferries interinsulares, que han impulsado las comunicaciones entre las Islas, así como la recuperación de los cruceros turísticos; ambos aspectos representan la filosofía mantenida por los responsables de la gestión portuaria, actuaciones que responden a una visión global de todo lo que rodea al entorno marítimo de Las Palmas, incluso trasvasando el umbral del conjunto de las Islas Canarias, abocando a un marco más amplio donde el ocio en el mar tenga una indicación, la que marca su slogan propagandístico, *–Cruceros en el Atlántico–* y una referencia, *los puertos de la Isla Gran Canaria*.²⁹

La prolongación del dique Reina Sofía ha supuesto una magna obra de ingeniería, la verticalidad del dique y el haberse llevado a efecto en mar abierto, sus dimensiones y el propio calado requiere una mención especial, dentro del contexto de la propia historia del puerto de La Luz y de Las Palmas; su inauguración en 1994 ha impulsado el tráfico que se desarrolla en su dársena y ha dinamizado el crecimiento del puerto y de la economía Gran Canaria.

Hoy en día, las características que mejor definen las peculiares de cada uno de los puertos que conforman la Autoridad Portuaria de Las Palmas, significa poner de relieve los principales rasgos que definen cada uno de los enclaves.

²⁷ F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46-48.

²⁸ Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 249-268.

²⁹ J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, op. cit., pp. 27-30.

Arrecife se encuentra situado en la capital de la Isla, Arrecife de Lanzarote. Sus orígenes se hallan vinculados a la actividad pesquera, si bien, el destacado crecimiento de su industria turística ha beneficiado el desarrollo del puerto, alcanzando el tercer puesto dentro del conjunto de las Islas Canarias en mercancías, con una terminal de contenedores por la que se han movido en el año 2000 más de 60.000 TEUS anuales. Otro de sus principales tráfico es el de cruceros de turismo. Dispone de unos tres kilómetros de línea de atraque, alrededor de 120 hectáreas de superficie de flotación y 450.000 m² de superficie terrestre.³⁰

Puerto del Rosario se ubica en la capital de la Isla de Fuerteventura. Su principal atractivo y sus intereses económicos se concentran en la atención a los buques de cruceros turísticos, para lo cual se sirve de unas infraestructuras que permiten dar satisfacción a estos servicios, disponiendo para el ejercicio de su actividad de un kilómetro de línea de atraque aproximadamente, con calados que van de los tres a los doce metros, y una superficie de flotación de más de 60 hectáreas y casi 100.000 m² de superficie terrestre.

Salinetas se ubica en la costa Este de la Isla Gran Canaria, a unas diez millas del puerto de Las Palmas. Sus rasgos específicos lo encuadran dentro de los recintos especializados, en la recepción de graneles líquidos, tanto lo que se refiere a combustibles como en lo concerniente a los alcoholes.

Arinaga es un núcleo que también se encuentra en la Isla de Gran Canaria, en la costa Sudeste y a nueve millas del puerto de Las Palmas. En un principio se concibió un muelle para atender las necesidades de las industrias situadas en el Polígono de Arinaga y para complementar la oferta del puerto de Las Palmas de cara al sector turístico del Sur de Gran Canaria, encontrándose preparado para el tráfico de graneles y rodantes.

La Autoridad Portuaria de las Palmas dirige una oferta formada por los puertos catalogados de interés general: Las Palmas, Arinaga y Salinetas en Gran Canaria, Arrecife en Lanzarote y Puerto del Rosario en Fuerteventura, contando aproximadamente con catorce kilómetros de línea de atraque y con dos áreas de fondeo.

En general, puede decirse que el conjunto de puertos dependientes de la A.P. de las Palmas representan dentro del marco del Estado, una oferta de servicios muy ligados a los intereses de la economía local, sin menospreciar la proyección turística que pueden ejercer, fruto de las excelentes condiciones naturales que le ha prodigado la naturaleza, explotadas hoy en día a través de unos servicios portuarios, acordes a las demandas de la sociedad actual, beneficiando el desarrollo del conjunto de Islas que conforman la provincia Gran Canaria.



Los nuevos servicios de ferries interinsulares han favorecido el proceso de comunicación entre las Islas Canarias, como la escena que recoge la foto en el umbral del siglo XXI.

³⁰ La historia de este puerto se puede consultar en J.A. Álvarez Rixo, *Historia del Puerto de Arrecife: en la Isla de Lanzarote, una de las Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1982.

9.1.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES ³¹

El puerto de La Luz y Las Palmas y los otros recintos que configuran la Autoridad Portuaria constituyen en el conjunto de las Islas Canarias núcleos portuarios que desempeñan unas funciones, que se irán detallando a lo largo de este estudio. Los datos relativos al tráfico de mercancías no aparecen con regularidad hasta finales de la década de los años veinte, dejando de relieve el inicio de un nuevo período, que tiene en el año 1927 su cenit, pues a él le corresponde el reconocimiento de “provincia”, separada ahora a nivel administrativo de Tenerife.

El desglose del movimiento de mercancías se presenta a partir de este momento, y de ese tiempo data una interesante relación de principales productos, dejando constancia de las necesidades de consumo de la Isla, complementándose con una valoración exhaustiva que se traslada diferenciadamente, donde se explicita el tráfico según clase de navegación para el año 1953, a partir de la Memoria editada en esa misma fecha.

La información del movimiento de buques se tiene desde finales del siglo XIX, pero la de pasajeros y pesca es mucho más reciente, desde los años treinta del siglo XX.

Quizás de todos los documentos que se han utilizado sea la Memoria de 1929 la más importante, pues a través de 21 capítulos alude a todas las circunstancias que pueden ser útiles para el conocimiento del puerto y de sus tráficos, precisamente a este apartado dedica unas páginas, con comentarios respecto a las causas que han favorecido el crecimiento del tráfico o los determinantes de las crisis que coyunturalmente suceden, analizando la etapa previa a la 1ª Guerra Mundial.

Las publicaciones acerca de la evolución de este conjunto de puertos, han servido para descubrir cuales son las claves de su crecimiento. Y en lo concerniente a su etapa más fructífera, por tanto las últimas décadas, se han utilizado las bases estadísticas de Puertos del Estado, todo lo cual ha contribuido a que pueda conocerse la singularidad de los núcleos portuarios de la provincia Gran Canaria.

9.1.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1913/2000)

El tráfico de mercancías va progresivamente subiendo de nivel con el paso de los años. Los datos se reflejan en el cuadro 1.1 y en el gráfico 1 para la mayor parte del siglo XX y en relación al movimiento de mercancías atendiendo a la clase de navegación debe consultarse el cuadro 1.2 para el período 1929 a 1943.

La evolución que presenta el tráfico marítimo se puede valorar a partir de los detalles que se anexionan en Memoria, en la que se expresa lo siguiente:

“En la distribución de las mercancías en importación y exportación se ve que tienen más importancia las primeras, que sobrepasan en un 20 por 100 a las otras, ya que no se compensan los frutos y demás mercancías exportables de la Isla con las que necesita para su vida y materiales para la propia exportación. Es de desear y esperar que almacenando más aguas de lluvia se aumenten el cultivo del plátano y del tomate, el que se vende en su mayor parte en el extranjero, siendo la Península su mercado natural; así como se extienda el esmero del cultivo agrícola del plátano a los otros frutales, aprovechando la topografía de la Isla, en la que hasta cerca de los 300 metros de altura se dan todos los cultivos desde los de la zona tropical a los de la fría”. ³²

³¹ El puerto de La Luz y de Las Palmas ha podido realizarse gracias a la colaboración prestada por la Autoridad Portuaria. Destaco singularmente a D. Miguel A. Adán Muñoz, ya que su ayuda ha sido de un valor inestimable. De igual modo, debe significarse el interés tomado por Dña M^a Ángeles Moreno Marreno, pues desde la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas ha facilitado la labor de investigación.

³² J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente al año 1928*, Las Palmas (Gran Canaria), 1929, p. 108.

El cuadro 1.1 deja de relieve el predominio de las mercancías descargadas sobre las cargadas, que en todo momento superan el 75% sobre el total, sin embargo, este es un hecho natural en puertos ubicados geográficamente en Islas.

Los registros alusivos al tráfico desde la década de los años sesenta, son comprensivos ya del conjunto de puertos que hoy integran la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Puede advertirse la ligera tendencia alcista que presentan las salidas, que tiene su mayor refrendo en los últimos años, gracias a la influencia de las actuaciones propiciadas en el llamado “puerto exterior”, siendo decisiva la prolongación del dique Reina Sofía, que ha permitido relanzar la actividad económica, al configurar una zona de reparaciones navales y otra de atraque para la descarga de petróleos, así como para efectuar avituallamientos, de esta forma se ha mejorado la calidad del servicio y se ha rentabilizado mejor el espacio disponible, sin dejar de mencionar la incidencia de la manipulación por contenedor que ha dinamizado la actividad.

Las entradas se comportan de una manera similar; desde 1973 podría hablarse de cierto estancamiento y descenso, semblanza que se percibe hasta los inicios de la década de los ochenta. La recesión económica mundial de aquella época, por el encarecimiento de los productos energéticos y los hidrocarburos, dejará sentir sus efectos en el volumen de tráfico que llega vía marítima a estos puertos.

Además, existieron otras causas que contribuyeron a la situación descrita, entre ellas, podría citarse la crisis estructural derivada de su propia trayectoria, la incidencia de la competencia ejercida desde otros enclaves próximos, y en general, debe referirse la influencia de los propios cambios estratégicos y tecnológicos en la navegación, proceso que implicaría la fabricación de buques de mayor calado y de mayor autonomía, lo que permitiría a ciertos barcos repostar en las salidas de travesías, suprimiendo al máximo las escalas intermedias.³³

El gráfico 1 dejará traslucir los períodos más críticos, pero sobre todo mostrará el relieve que adquiere el conjunto de puertos a medida que avanza el siglo XX. En relación al cuadro 1.2, que presenta las entradas y salidas atendiendo a la clase de navegación, entre 1929 y 1943, considerar la trascendencia de las importaciones, y en lo que concierne al capítulo de las mercancías cargadas, reconocer que para los años que se analizan, se percibe un volumen de tráfico inferior a excepción del cabotaje.

9.1.3.1. Principales productos (1929/1941) y estudio detallado en 1953

Un análisis pormenorizado de los principales productos puede realizarse para algunos años de la primera parte del siglo XX, en concreto desde 1929 a 1941, también con carácter más minucioso para 1953. Los registros se plasman en el cuadro 2.1 y 2.2, en los que se define el tráfico principal de mercancías descargadas y cargadas, así como a través de los gráficos 2.1 y 2.2. Y en lo correspondiente al detalle comercial de la década de los años cincuenta, con esa referencia que ya se ha mencionado de 1953, se ha elaborado el cuadro 2.3 y los gráficos 3.1 y 3.2.

Las Memorias arrojan pistas acerca del relieve de algunos tráficos, así pues, la editada en 1928 permite verificar el movimiento principal del puerto en los siguientes términos:

“Tanto en la importación como en la exportación son los elementos primordiales los combustibles sólidos y líquidos; el resto hace referencia en los primeros a la mercancía general, turba, paja, madera y gasolina, y en los segundos, a la fruta, y en pequeña partida, a otras mercancías.

Debemos hacer observar que entre las mercancías de importación figuran, además de máquinas y productos siderúrgicos y manufacturados, otros agrícolas, como harina, maíz, que aquí debían producirse en mayor cantidad y que, sobre todo el último, se consume en gran escala”.³⁴

³³ F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 50-51.

³⁴ J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem. cit., 1929, p. 109.

El testimonio de los cuadros 2.1 y 2.2 que se han elaborado para la etapa primera, la que va desde 1929 hasta 1941, no merece mayores comentarios, las partidas se muestran con la agrupación presentada en las estadísticas originales. Trasladamos un pequeño informe, recogido de la Cámara de Comercio, que califica al tráfico marítimo tal como se enuncia:

“... de todos es bien sabido que los frutos, que constituyen la fuerza de nuestras exportaciones, no pueden equipararse, ni aún en los años que alcanzaron los más altos precios, a los valores de las importaciones, debido a que los productos manufacturados importados valen dos o tres veces más que nuestros frutos exportados”.³⁵

Unas referencias a los principales mercados del tomate y el plátano, vinculados indefectiblemente a las exportaciones de las Islas Canarias, sitúan la problemática que vive el sector, ya se derive de los conflictos internacionales, ya sea fruto de disposiciones emitidas en el extranjero, pero que determinan el desenvolvimiento de la vida comercial de la Isla con el exterior, lo que de alguna manera marcará la visión a veces pesimista de la evolución de estos tráficos tan característicos de la provincia Gran Canaria.³⁶

Si ahora atendemos a ese estudio detallado en el cuadro 2.3, deben referirse en primer lugar los grupos que se han elaborado para presentar la serie. En términos generales, se computarán las mercancías que superen el millón de kilogramos en la suma de sus tráficos, tanto en el capítulo de las entradas como en las salidas, y en aquellos casos que sólo lo sea en uno de los apartados, se trasladará la información para hacerle un seguimiento al producto.

Las propias estadísticas consultadas agrupan tanto los abonos como los cereales, por lo que su constitución interna no puede conocerse. Los grupos que se han elaborado van a ser los siguientes:

- *Aceites*: la mayor representatividad corresponde al aceite de oliva, pero también se alude a los aceites de “pescado” y “semillas”.
- *Carbones*: es un grupo que recoge tanto el carbón mineral como el vegetal, pero prácticamente en su totalidad se refiere al carbón mineral.
- *Envases*: en cuyo apartado se concentran todos los elementos que sirven para “contener”, y se computan tanto los envases vacíos como la “paquetería”.
- *Hierros*: traslada las partidas que figuran bajo la denominación de hierro en “lingotes” y en “planchas”, siendo esta última componente la más significativa.
- *Maderas*: este conjunto presenta tanto a la “maderas de empaque” como la “madera de pino”, ambas con un gran peso en el grupo.
- *Pescados y conservas*: reconoce toda clase de conservas, y en cuanto al pescado tienen presencia tanto el fresco como el seco, éste último es determinante cuando el grupo adquiere notoriedad.
- *Tejas, ladrillos, loza y baldosas*: es una agrupación de productos relacionados con la construcción, entre los que se cuentan los ladrillos, la loza y las tejas, si bien, el único que tiene peso específico son los ladrillos.
- *Vinos, aguardientes y licores*: es un apartado donde se recogen todas las clases de bebidas, menos el té y el café. Son particularmente importantes dentro del epígrafe los vinos comunes, también traslada la partida de “vinos finos”, aguardientes, licores, alcohol, “vinagres” y “coñac”, siendo ésta última de una relativa relevancia.

El cabotaje que se efectúa con la Península y con las otras Islas Canarias no se ha desglosado, por la misma circunstancia que no se presenta un detalle por países del gran cabotaje y la altura, ello

³⁵ Informe periodístico fechado el 19 de junio de 1936, presentado en el anexo documental en M. Suárez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., s/p.

³⁶ Ver más detalles en Informe anexo documental M. Suárez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., pp. 172-192. Documento fechado en Mayo de 1935.

es debido a la gran concreción de productos que se mueven, por lo que sólo mencionaremos a estas mercancías y sus lugares de procedencia y destino, en vez de mostrarlos en cuadro diferenciado.

El análisis deja de manifiesto algunas partidas que tienen una significación, aunque no alcanzan la cota establecida, entre ellas se citan los productos que superan el medio millón de kilogramos. En el cabotaje de entrada que proviene de la Península, se encuentran el “esparto obrado”, “higos secos”, mármol, sal y virutas y en el tráfico exterior es significativo el tabaco.

En el movimiento interinsular señalar que las entradas proceden del puerto de Santa Cruz de Tenerife, acaparando este enclave un 93% de la totalidad del tráfico; los otros recintos que figuran en la estadística son puerto de Cabras, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera y Valverde; por otro lado, debe destacarse que de ese porcentaje el 96% corresponde a la partida “petróleos”.

Las salidas de los puertos de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria y las otras Islas, se llevan a cabo en términos radicalmente diferentes, pues ni alcanzan en volumen la notoriedad de las entradas, ni el puerto de Santa Cruz de Tenerife es el referente en exclusiva, ahora son el conjunto de núcleos de las otras Islas los que mantienen unos contactos comerciales, no destacados por su computo final, pero si interesantes por lo diversificado. En las entradas se cita a “Arrecife” además de los ya señalados. Las partidas que superan el millón de kilogramos son los abonos, cemento, “envases vacíos” y cereales, que es el producto de mayor movimiento de salida en el tráfico interinsular y en especial debe referirse al puerto de Cabras pues registra casi 3 millones de Kg.

Las cifras que aporta el cuadro 2.3 valoran los productos de mayor aprecio atendiendo a la clase de navegación. Es evidente el gran peso que detentan los petróleos, determinando el cómputo total del tráfico, su procedencia extranjera repercute en la incidencia que ejercen sobre esta mercancía las coyunturas internacionales, sin dejar de mencionar la extraordinaria significación que tiene para el crecimiento de la economía de la Isla, incluso para el normal desenvolvimiento de la vida industrial. Esta vital fuente de energía procede en el apartado del Gran Cabotaje de muchos puertos, especialmente de Amberes, Liverpool, Nápoles, Le Havre y Casablanca entre otros, y en lo concerniente a la Altura, se cifra en un 50% de Curacao y Cardón.

El tráfico de cereales proviene en esta referencia cronológica de enclaves americanos como New-York, Filadelfia, Baltimore, New-Orleans, etc. Y en el caso de los carbones, New-port y Sunderland.

El cabotaje de entrada es significativo por las maderas, cemento, abonos y forrajes, son los elementos de mayor movimiento en el puerto. En el capítulo de las maderas debe referirse que proceden sobre todo de Vilargacia y Vigo, y de Coruña y Barcelona en menor proporción. El cemento proviene especialmente de Barcelona, Gijón, y en menor medida de Pasajes y Bilbao. Y en cuanto a los abonos, Barcelona, Bilbao y Palma de Mallorca son los puertos que nutren a la Isla Gran Canaria. El otro producto que ha destacado por su volumen de tráfico son los forrajes, y estos vendrán de Cádiz, Sevilla y Valencia. Se observa la reiteración de Barcelona, que es plaza comercial de gran interés, pues a menudo figura entre los recintos que mantiene un tráfico con las Islas.

Los productos que salen vía marítima efectuarán el mismo recorrido que se ha seguido para el capítulo anterior, primero observaremos la importancia de ciertos productos, que polarizan en una mayor parte el comercio exterior y luego pasaremos a comentar la incidencia del cabotaje de salida.

Es evidente que los plátanos y los tomates son los emblemas comerciales de estas Islas, pues a pesar de que se han separado las valoraciones atendiendo a la clase de la navegación, en ambas figuran como elementos sobresalientes del comercio marítimo.³⁷

En el apartado de los tomates destaca la plaza de Londres con más de 33 millones de Kg, y Liverpool con casi 25 millones de Kg, por tanto, puede decirse que en una gran proporción el mercado inglés copa el tráfico, que por otra parte, también recibe una sustancial proporción de otro producto característico, las patatas. Y en cuanto a los plátanos serán los puertos de Gothemburgo y Hamburgo los que demanden en mayor medida esta fruta, pero no serán los únicos núcleos a los

³⁷ Un texto histórico que toca este tema es J. Mateo Díaz, *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias (influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas)*, Tipografía Diario, 1934.

que lleguen estas mercancías, pues aunque en cantidades poco destacadas se envían a una gran cantidad de países.

En el cabotaje de salida sigue primando la trascendencia de los plátanos y tomates, aunque ahora se invierten los términos, pues son los primeros los que tienen cuantitativamente mayor relieve, sin embargo, la conjunción es total a la hora de mencionar a los puertos a los que preferentemente llegan ambas mercancías, pues nutren a Barcelona y Alicante, que son los recintos a los que se destina la mayor parte, así como Sevilla que también recibe ambos productos.

Los gráficos 3.1 y 3.2 sintetizan el global del movimiento para ese corte temporal de los años cincuenta, permitiendo averiguar los rasgos más característicos del tráfico. En el apartado de las entradas de mercancías el petróleo es el producto básico, pues supera las tres cuartas partes del total, mientras que en las salidas, son plátanos y tomates los referentes que alcanzan un nivel de significación que sobrepasa el 35% en ambos casos, por lo que polarizan una parte sustancial de las mencionadas salidas. Además, dejar nuevamente constancia de que la mercancía descargada supone alrededor de un 85% del total, lo que refleja esa necesidad de ser abastecidos desde fuera los consumos que demanda la provincia Gran Canaria, evidenciando el grado de dependencia que tiene la economía de la Isla en relación al suministro exterior.

9.1.3.2. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

Los gráficos 4.1 y 4.2 a 8.1 y 8.2 expresan el tráfico exterior de mercancías para las tres últimas décadas del siglo XX. El capítulo de las importaciones manifiesta unas referencias claras, que se ciñen en todo el periodo analizado a los “productos petrolíferos refinados” y tras ellos los “cereales y sus harinas”, si bien, con el paso de los años, los primeros van perdiendo peso en el cómputo total de las importaciones, por la mayor diversificación de los productos que llegan a puerto.

En la última década sigue teniendo vigencia el tráfico de “productos petrolíferos refinados”, aunque con una cuota de participación sobre el total más reducida y la aparición de las “mercancías en contenedores y en tránsito” dejará de manifiesto el esfuerzo, concretado en las últimas obras llevadas a cabo, por adaptarse a las nuevas tecnologías del transporte, permitiendo mejorar el índice de mercancía contenerizada; en dicho sentido ha resultado vital la entrada en servicio de la nueva terminal situada en el final del muelle de Castilla-León.

Las exportaciones se apoyan en dos tipos de productos hasta la década de los noventa, en el apartado de los alimenticios mencionamos las “frutas, hortalizas y legumbres” y el “pescado congelado”, este último grupo supone estar considerando uno de los elementos que otorgan un mayor interés, a lo que contribuye el que la flota atunera japonesa tenga en el puerto de las Palmas su segunda base de operaciones en cuanto a volumen de negocio.³⁸

Los últimos años del siglo XX muestran la continuidad del tráfico habitual y el mayor relieve de la partida “productos petrolíferos refinados”, que comparte protagonismo con las “mercancías en contenedores y en tránsito”, dejando traslucir que se produce un tráfico de doble sentido, entran y salen con carácter preferente las mismas partidas y, aunque sus porcentajes de participación son parecidos, a nivel cuantitativo resultan más interesantes las importaciones, revelando el papel que ejerce el puerto como centro de redistribución.

9.1.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1883/2000)

El movimiento de buques y las variables que se utilizan para su estudio se han recogido en los cuadros 3.1, 3.2 y 3.3 y en los gráficos 9 y 10. De esta manera se tiene información desde 1883, culminando el estudio en el año 2000.

³⁸ Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 292-293.

El cuadro 3.1 sirve para reconocer el crecimiento del número de barcos que tocan puerto desde 1883 hasta 1909, transmitiendo la tendencia muy positiva de este indicador, pues el crecimiento de los buques que a vapor arribaban al puerto sube muy sustancialmente, a fines del siglo XIX ya superaba la barrera de 1.000 unidades y para 1909 se triplicará el dato.³⁹

El cuadro 3.2 da traslado del cómputo global de buques, con su pertinente desglose en vapor y vela, en este caso para un tiempo amplio, pues la serie reúne desde 1910 a 1953, aunque de manera interrumpida, constatando la preeminencia de la navegación a vapor y el alza paulatina de sus cifras totales, estando próximas a las 7.000 unidades en el último año analizado, en el que sigue teniendo presencia significativa la navegación a vela.

Las Memorias consultadas permiten valorar con más precisión estos datos, señalan como elemento a tener en cuenta el movimiento que tiene lugar entre la Península y las Islas Canarias, mencionándose el tráfico que regularmente conecta las Islas mediante ferries, servicio éste que comienza a prestarse en 1923.

En concreto, la exposición de motivos recogida de la Memoria fechada en 1928 señala que:

“Vemos, que con excepción del año 1926, va la navegación aumentando de año en año en el Puerto de la Luz a partir de 1918, y que aunque aún no ha llegado a la cifra del año 1913, año en que tocaron aquí 4.976 buques de vapor, se va aproximando, al estar ya en los 4.225, y ello a pesar de lo que ha restado al Puerto la apertura del canal de Panamá y la sustitución de combustibles sólidos por los líquidos.

Es verdad que el tráfico europeo con Africa se incrementa, y para el de Sudamérica es muy conveniente la recalada aquí, a pesar de los lógicos esfuerzos que para desviarlos hacen Dakar, Casablanca y Cabo Verde.

Corresponde la importancia del movimiento de buques, en primer lugar, a España, que recientemente ha intensificado las líneas de navegación regular con la Península y entre las Islas y la costa vecina.

Figuran en segundo término los buques ingleses, y luego los alemanes, franceses, noruegos, holandeses, italianos, etc.”.⁴⁰

El cuadro 3.3 aporta los pormenores de la variable buques, cuyo estudio puede efectuarse más detalladamente desde 1929, pues en los primeros años no hay constancia del Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.) y el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) tampoco puede elaborarse por falta de información, desde la década de los años veinte sí que se conoce la Carga Media del Buque (C.M.B.).

Así pues, el recorrido se inicia en 1910 en lo que concierne al número de buques, y tras las vicisitudes de la 1ª Guerra Mundial que diezmarán sensiblemente el tráfico, se entra en una fase donde las cifras son elocuentes de una realidad económica difícil, son los tiempos previos a la Guerra Civil, y es la propia contienda la que reducirá el número de buques y sobre todo dejará el T.R.B. en su mínima expresión.

Las Memorias reconocen las graves repercusiones que tendría la 2ª Guerra Mundial, señalando como la falta de proporcionalidad entre el número de buques y el tonelaje, se debe a la ausencia casi total de barcos extranjeros que tienen una capacidad de carga muy superior en términos unitarios.⁴¹

En general, puede decirse que hasta la década de los años cincuenta, es cuando la compañía de vapores interinsulares dio un gran impulso a las comunicaciones marítimas entre las Islas, tanto en mercancías como en pasajeros, contribuyendo al elevado número de buques que operan en el recinto portuario. No obstante, esta situación de saturación encontró pronta solución en el *Plan de Ordenación y Obras del Puerto*, que transformó su estructura tradicional en uno nuevo de grandes dimensio-

³⁹ Ver noticias relativas al tema en F. Quintana Navarro, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1985.

⁴⁰ J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem. cit., 1929, pp. 105-106.

⁴¹ J.O.P.L.P., *El Puerto en 1953*, mem. cit., 1953, p. 34.

nes, articulado como un puerto doble, el exterior y el interior. De ahí, que el descenso en el número de buques quedara rápidamente paliado, comportándose desde entonces de manera estable. En los últimos años se observa la evolución del T.M.B. y la C.M.B., cuyos valores se encuentran en consonancia con el cambio experimentado en la fisonomía de los buques.

Los gráficos 9 y 10 transmiten un incremento importante del T.M.B. y de la C.M.B. A partir de 1967, y de forma especial en el Tamaño Medio del Buque, hay que destacar la distorsión que generaría el cierre del Canal de Suez, que en pocos años acabaría originando una saturación de las instalaciones, perjudicando la evolución del tráfico, constatándose a partir de 1970 una parcial retirada de buques en tránsito, que elegían otros puertos en los que no se daba esta situación.⁴²

En cualquier caso, las cifras alusivas al movimiento de buques revelan que, por su situación geográfica, los núcleos portuarios que conforman la A.P. de Las Palmas son un claro referente dentro del Sistema Portuario Español.

9.1.5. PASAJEROS (1930-2000)

Los datos correspondientes al movimiento de pasajeros se han registrado en el cuadro 4, expresando una continuidad que parte del año 1930 y que concluye cuando finaliza el siglo XX. En Las Palmas de Gran Canaria representan un movimiento relevante por causas que han ido variando con el transcurso del tiempo, así pues, el tráfico interinsular ha significado desde principios del siglo XX un capítulo destacado, lógicamente al estar considerando un conjunto de Islas debe multiplicarse el tránsito de viajeros, a la vez que se mejoran las comunicaciones.

Por otro lado, los cruceros semanales entre Inglaterra y las Islas supusieron un elemento que abriría las puertas al turismo. Y otro factor digno de tenerse en cuenta fue la gran emigración de isleños a Cuba, Puerto Rico y Sudamérica; especialmente hay que dejar constancia de Venezuela, que en la década de los años cincuenta se erige en uno de los principales destinos, facilitando este proceso la Ley de emigración aprobada en 1951 por el gobierno venezolano.

Las escalas de los grandes trasatlánticos y cruceros turísticos poco a poco irían abriéndose paso en el conjunto de Islas que conforman la provincia Gran Canaria y en consonancia con la significación global que adquiere el sector.

En términos cuantitativos los datos expresados en el cuadro 4, crecen de forma moderada hasta mediados de los años setenta, y lo hacen gracias a los acuerdos alcanzados para que los grandes trasatlánticos y sobre todo los británicos visiten el puerto en la época invernal. A mitad de los años setenta se producirá una sustancial subida numérica, que responde al incremento del tráfico peninsular e interinsular con las embarcaciones tipo jet-foil y los nuevos ferries, ya que el tráfico de pasajeros en tránsito disminuye por la crisis energética y los grandes buques de pasajeros ven reducida su actividad, contribuyendo a este descenso la competencia que ejercen las líneas aéreas.

Las características del movimiento de pasajeros ya expuestas podrían apuntar a un declive, sin embargo, desde mitad de los años noventa vuelve a intensificarse este tráfico, entre otras razones por la creación de nuevas líneas de ferries entre las Islas y por la recuperación de los cruceros turísticos, ejemplo de ello es la oferta "*Cruceros en el Atlántico*" que incluye travesías entre las Islas y Madeira, en un marco genérico de promoción de las Islas en el Atlántico.

9.1.6. PESCA (1941-2000)

La actividad pesquera en Gran Canaria es una realidad, las cifras que reflejan la trascendencia de este sector se recogen en los cuadros 5.1, 5.2 y 5.3, así como en los gráficos 11 a 13. En primer

⁴² F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46-47.

lugar, se analiza la etapa que va desde 1941 a 1961, cuadro 5.1, para a partir de aquí reconocer cuales son las especies que más nutren las cifras del volumen de capturas en un momento concreto del tiempo, en el año 1953, rasgos que se muestran en el cuadro 5.2, pasando a detallar a continuación aspectos de la actividad pesquera, contemplados en el cuadro 5.3, en el que se atiende a la singularidad de fresca y congelada, así como al valor de la pesca en 1ª venta, y el valor de la tonelada en pesetas, estas últimas consideraciones se refieren a un amplio período que va desde 1961 al año 2000.⁴³

Antes de pasar a comentar lo más significativo de estos cuadros y gráficos, parece oportuno traer a colación parte del dictamen emitido por la Junta de Obras, valorando la pesca a finales de la década de los años treinta del siglo XX en los siguientes términos:

“Otro tráfico del puerto de alguna importancia es el del pescado, el que en el año que nos ocupa llegó a 6.000.000 de kilos por valor de 10.000.000 de pesetas, y el que debe incrementarse dada la proximidad de las Islas a los bancos del Sahara, tan abundosos, dotando al puerto de los elementos que necesita esta industria, como son: el agua potable y hielo barato, dársenas especiales para las operaciones de embarque y desembarque y fábricas de salazón y aprovechamiento de productos pesqueros. Algo de esto se hace por iniciativa privada, pero mientras tanto vemos que la mayor parte de la pesca, hecha a pocas millas del puerto, no llega a Gran Canaria, y es lástima que en la preocupación del Gobierno por los puertos pesqueros españoles no se haya asignado nada al de Luz en la distribución reciente de un crédito para ese fin”.⁴⁴

Si atendemos ahora a los registros que se trasladan al cuadro 5.1, destacar que en el periodo 1941-61 existe una tendencia alcista, que coincide con la época de establecimiento de diversas firmas comerciales, que tratan de explotar estos recursos sin estar afianzadas, realmente, es un tiempo en el que las Memorias no mencionan todavía detalles que dejen traslucir el papel que desarrollará el sector pesquero, pero poco a poco va alcanzando un nivel, situándolo en 1958 como el tercer puerto pesquero español en volumen de capturas.

Precisamente, será desde finales de los años cincuenta cuando los barcos de pesca hagan de este enclave su base de aprovisionamiento y transbordo, experimentando un ritmo de crecimiento substancial. Se ha recogido en el cuadro 5.2 y en el gráfico 11 el detalle de las capturas realizadas por especies para el año 1953, con alusión al “fresco” y “salado”, acompañado de la corvina, atún, merluza y pescadilla, que son las clases que preferentemente se mueven en la Lonja.

El cuadro 5.3 indica las referencias fundamentales para hacer un seguimiento de esta representativa actividad, concretando las cifras que genera el negocio del sector para las cuatro últimas décadas del siglo XX, dejando traslucir las oscilaciones que se perciben para el tiempo que se analiza.

Un balance de los acontecimientos principales que han marcado la trayectoria de crecimiento de la actividad debe detenerse en la década de los años sesenta, período en el que la riqueza del banco pesquero sahariano hizo que el recinto portuario se convirtiera en el centro de operaciones para su explotación, lo que le situó como el primer puerto pesquero español en esas fechas. Paralelamente se produce un proceso de modernización de la flota, que revierte en un menor número de barcos a partir de los años setenta, centrándose ahora las mejoras sectoriales en la adaptación a las técnicas de conservación en frío, precipitando un cambio trascendente, que consistirá en un desplazamiento del volumen de pesca fresca hacia la congelada.

La transformación progresiva del sector se vería influenciada por la aparición de la flota japonesa en los años sesenta, especialmente en lo que concierne a su flota atunera y de arrastre, que tras realizar las capturas, utilizaban este puerto para trasvasar su mercancía a los barcos frigoríficos de la

⁴³ El conocimiento del sector anterior a las cifras y valoraciones que aquí se expresan pueden consultarse en J. Martínez Millán, *Las Pesquerías Canario Africanas, 1800-1914*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1992.

⁴⁴ J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem., cit., 1929, p. 109.

naviera sueca “Salen”, a fin de concretar desde estas instalaciones su posterior exportación a Japón, sin despreciar el relevante papel que también juegan la flota soviética y coreana en la evolución de la actividad.⁴⁵

A finales del siglo XX la pesca congelada es el mejor baluarte para el afianzamiento de este subsector económico. En el año 2000 se produce un descenso trascendental en el capítulo de la pesca fresca, que no se manifiesta en la misma proporción en el valor en 1ª venta, ya que la mencionada referencia indica una transformación de los elementos que se están analizando; si anteriormente el 60% de la pesca capturada tenía como destino la fabricación de harinas de pescado y las especies alcanzaban un bajo precio, a partir de dicho año y gracias a la calidad de la pesca, el valor de la tonelada sube fuertemente.

9.1.7. AVITUALLAMIENTO (1961-2000)

Los puertos de la provincia Gran Canaria tienen en el avituallamiento uno de los recursos más característicos. La ubicación del conjunto isleño les predispone a ejercer esta interesante función, que si en la mayor parte de los recintos portuarios pasa desapercibida, en Las Palmas adquiere un gran relieve.

A tal efecto, se ha elaborado el cuadro 6, en el que se describe el carácter de estos avituallamientos entre 1961 y el año 2000. La observación de las cifras descubre la evolución de los “productos petrolíferos”, estable a lo largo de los años, pues por término medio se sitúa en torno al millón y medio de toneladas; los otros elementos que conforman este tráfico se presentan agrupados bajo la consideración de “resto”, en cuyo caso la trayectoria es descendente, para quedar en la última década analizada en una cifras que se encuentran entre las doscientas mil y las trescientas mil toneladas.

El avituallamiento es una función que permite a estos núcleos ser considerados como una auténtica *estación de servicio*, ocupando el primer lugar en este tráfico y aportando la cuarta parte de lo que se suministra a los buques en el conjunto de los puertos españoles.

9.1.8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

Las tablas 1 a 6 son las que sintetizan para este conjunto de puertos la información de las variables más significativas. La tabla 1 trasladará tanto el tráfico portuario total como las cifras correspondientes al cabotaje y exterior, en ella se muestra la mayor importancia que desde los inicios de los años setenta ha tenido el tráfico de cabotaje sobre el exterior; esta situación no es extraña para el conjunto de puertos que alberga la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que incluye varios recintos situados en un Archipiélago, por tanto, podríamos decir que es consustancial a su propia ubicación geográfica.⁴⁶

El tráfico exterior con su desglose de mercancía embarcada y desembarcada se indica en la tabla 2. En términos relativos se aprecia una tendencia a reducir la distancia existente entre ambas, pasando las exportaciones de representar escasamente una cuarta parte del total de mercancía movida en una mayoría de años, a mostrar los últimos registros un porcentaje que ronda el 35%, circunstancia que tiene su razón de ser en el avance de las partidas que ya se analizaron, los “productos petrolíferos refinados” y las “mercancías en contenedores transito”.

El detalle del movimiento según su presentación se refleja en la tabla 3. La información que alberga señala que es la mercancía general la que predomina sobre el resto de los capítulos, pues en la mayor parte de años alcanza la mitad del conjunto de tráfico; destacamos el auge que en los últimos

⁴⁵ Ver algunos detalles de relieve del sector en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 282-293.

⁴⁶ Una interesante visión económica del puerto para los últimos años puede verse en G. de Ruz, C. Román y L. Trujillo, *Actividad Económica y Estructura de Costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Madrid, Puertos de Las Palmas, 1994.

tiempos detenta la mercancía contenerizada, siguiendo en interés el apartado de los graneles líquidos, que se refieren principalmente a productos petrolíferos.

Las mercancías indicadas bajo el epígrafe de “general” se concretan en frutas y hortalizas, como ya se ha descrito son elementos que marcan de manera determinante el comercio vía marítima, mientras que los graneles sólidos manifiestan una escasa relevancia, ya que los productos que debían contribuir a la conformación de este grupo, como pueden ser los piensos y forrajes, reflejan la reducida dimensión del *hinterland* al que se sirve.

En la tabla 4 se reconoce el volumen de la pesca fresca capturada y los avituallamientos. Las consideraciones relativas a la pesca, que gozan de una gran significación, ya han sido expuestas en su epígrafe correspondiente, si bien, merece la pena hacer hincapié en los últimos años por la singularidad que expresan, muy particularmente se recoge ese espectacular salto del indicador “valor de la tonelada”, cuyo ascenso se encuentra determinado por el cambio de orientación en el sector, como en su momento se expresó, derivando la pesca hacia unas especies de mayor calidad y precio.

Y en cuanto al avituallamiento mencionar que los años finales de la década de los sesenta marcarían el punto álgido, coincidiendo con el que tuvo la propia actividad pesquera; no obstante, a pesar de las oscilaciones que se perciben en algunos años, hay que dejar constancia de que este tráfico es una seña de identidad, que caracteriza a los puertos Canarios, en los que Las Palmas son su mejor baluarte.

La tabla 5 singulariza el tráfico contenerizado, con varias referencias que dan pistas acerca del uso de las nuevas tecnologías del transporte marítimo, por ello, se dará traslado tanto a los registros referidos al número de contenedores y TEUS, como los TEUS por contenedor y el índice de contenerización, variable que ha experimentado un crecimiento estable y sostenido desde mitad de la década de los años ochenta, alcanzando valores en torno al 60%, lo que unido al incremento de los TEUS, le hacen estar en la vanguardia de los puertos españoles en cuanto al volumen de mercancía contenerizada.

El resto de tráficos se muestran en la tabla 6, por tanto, se trata del movimiento de pasajeros, buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). En cuanto al trascendente tráfico de pasajeros, sólo resaltar que su incremento en el último lustro, se corresponde con un aumento importante en las T.R.B., sin guardar proporción con el número de buques. En definitiva, se está hablando de barcos mayores que permiten trasladar a más pasajeros y en cuanto a la evolución de esta magnitud, dejar de manifiesto el interés que tiene para este sector la filosofía que siguen las autoridades gubernativas, de proyectar la imagen de la ciudad mejorando la oferta de ocio, muy particularmente a través de los acuerdos alcanzados sobre cruceros turísticos.

9.1.9. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE LAS PALMAS (1989-2000)

El análisis del tráfico en las Islas de la provincia de Gran Canaria, ha de contemplar las variables más significativas de cada uno de los puertos que conforman esta Autoridad Portuaria, información que se indica en el cuadro 7, trasladando el progreso que se alcanza entre 1989 y el año 2000.⁴⁷

El puerto de las Palmas es el más claro referente de la actividad marítima, observando el conjunto de enclaves, esto es, considerando a los puertos del Rosario y Arrecife, ya que en todo el tiempo para el que se ha dispuesto de este detalle informativo, copa aproximadamente el 85% del total de los tráficos.

No obstante, algunos capítulos del movimiento general se efectúan por otros recintos portuarios. En el tema de la pesca Arrecife ha ido adquiriendo notoriedad, de forma progresiva a lo largo de la década que se estudia; también, en lo que son graneles sólidos, podrían ser considerados como representativos Arrecife junto a Puerto del Rosario, ya que en conjunto superan el 30% de esta modalidad en el cómputo general de tráfico.

⁴⁷ Unas valoraciones genéricas acerca de la importancia del transporte en el marco general de la economía Gran Canaria en Universidad de las Palmas de Gran Canaria/Cabildo Gran Canaria, *Gran Canaria siglo XXI, Transporte e infraestructura/Administración Pública*, Cabildo Gran Canaria, 2001.

Las últimas líneas de actuación en lo concerniente al puerto de Salinetas, concretan en el año 2000 un volumen de graneles líquidos, combustibles y alcoholes, que representan una interesante vía de expansión de este conjunto portuario, ya que suponen en este capítulo el 30% del total.⁴⁸

En las Palmas conviven dos “tipologías portuarias”, una que responde a las necesidades de abastecimiento de las Islas, por tanto que mueve los productos que demanda el consumo interno, y otra, de gran proyección internacional, que ofrece servicios a los buques que requieren combustible, víveres, o la reparación de los barcos. Sin dejar de mencionar la actividad pesquera, pues conforma un sector económico que tiene un peso específico destacado, y en lo concerniente a los buques de cruceros hay que señalar que merece un comentario explícito, pues constituye una de las vías con las que acercar las principales ciudades de las Islas a los que desean conocer estos parajes, ofreciendo un servicio más del conjunto que ofertan los enclaves de la Islas de Gran Canaria.⁴⁹

REGISTRO DE MEMORIAS

1929, 1953, 1958-2000 (anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://www.palmasport.es>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.L.P.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.

A.P.L.P.- Autoridad Portuaria de Las Palmas.

J.O.P.L.P.- Junta de Obras del Puerto de Las Palmas.



Infografía del Puerto de Las Palmas. Año 2004

⁴⁸ El año 2000 es el primero para el que se tiene constancia de la especificación del tráfico.

⁴⁹ Ver página Web <http://www.palmasport.es>.

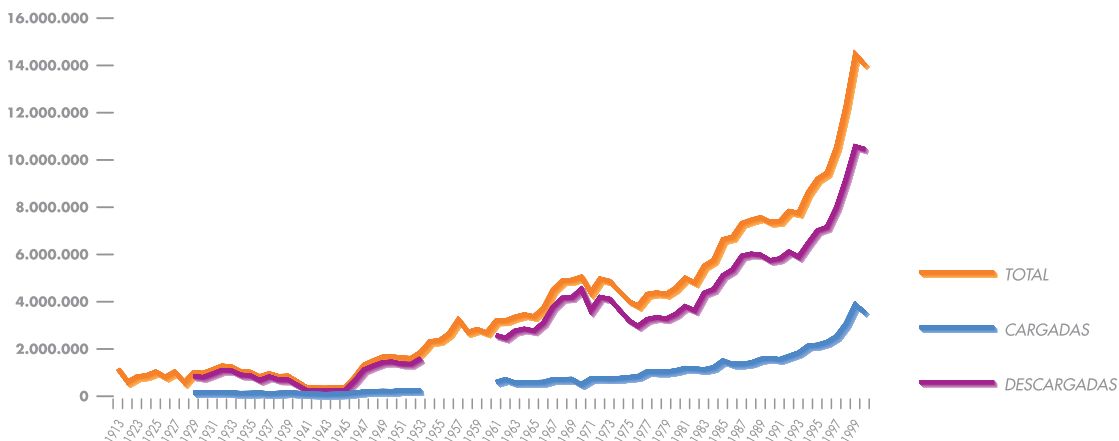
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Las Palmas (1913/2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1913			1.157.925	1961	611.710	2.593.718	3.205.428
1922			614.897	1962	730.690	2.480.783	3.211.473
1923			842.579	1963	590.452	2.778.871	3.369.323
1924			891.981	1964	608.476	2.863.830	3.472.306
1925			1.051.446	1965	604.167	2.784.966	3.389.133
1926			832.296	1966	614.890	3.123.386	3.738.276
1927			1.052.088	1967	725.377	3.787.508	4.512.885
1928			589.678	1968	730.034	4.171.542	4.901.576
1929	160.894	865.766	1.026.660	1969	741.452	4.189.791	4.931.243
1930	178.056	815.092	993.148	1970	516.797	4.545.136	5.061.933
1931	181.926	961.485	1.143.411	1971	756.378	3.639.677	4.396.055
1932	183.743	1.117.645	1.301.388	1972	777.387	4.208.105	4.985.492
1933	162.574	1.102.599	1.265.173	1973	755.930	4.132.320	4.888.250
1934	144.016	916.053	1.060.069	1974	778.480	3.678.107	4.456.587
1935	149.898	889.037	1.038.935	1975	815.530	3.232.637	4.048.167
1936	161.311	689.218	850.529	1976	854.981	2.982.342	3.837.323
1937	132.597	844.785	977.382	1977	1.063.482	3.271.443	4.334.925
1938	150.154	710.533	860.687	1978	1.044.369	3.351.921	4.396.290
1939	167.749	705.433	873.182	1979	1.044.860	3.294.792	4.339.652
1940	150.669	479.421	630.090	1980	1.103.609	3.490.888	4.594.497
1941	123.140	254.128	377.268	1981	1.203.986	3.820.858	5.024.844
1942	111.993	255.315	367.308	1982	1.184.667	3.645.998	4.830.665
1943	101.291	260.900	362.191	1983	1.146.247	4.379.896	5.526.143
1944	111.841	270.290	382.131	1984	1.232.488	4.539.444	5.771.932
1945	120.614	256.642	377.256	1985	1.524.149	5.125.609	6.649.758
1946	162.657	650.031	812.688	1986	1.381.665	5.367.645	6.749.310
1947	204.153	1.131.926	1.336.079	1987	1.382.327	5.952.378	7.334.705
1948	222.297	1.297.926	1.520.223	1988	1.434.943	6.039.401	7.474.344
1949	234.115	1.445.284	1.679.399	1989	1.587.429	5.994.607	7.582.036
1950	226.578	1.469.163	1.695.741	1990	1.624.622	5.760.713	7.385.335
1951	259.136	1.382.766	1.641.902	1991	1.577.882	5.835.872	7.413.754
1952	250.768	1.372.956	1.623.724	1992	1.714.779	6.132.242	7.847.021
1953	267.939	1.608.182	1.876.121	1993	1.856.954	5.913.447	7.770.401
1954			2.333.000	1994	2.145.249	6.487.750	8.632.999
1955			2.374.000	1995	2.186.030	7.022.739	9.208.769
1956			2.659.000	1996	2.302.623	7.164.525	9.467.148
1957			3.259.000	1997	2.544.437	8.005.908	10.550.345
1958			2.724.000	1998	3.078.848	9.205.784	12.284.632
1959			2.849.000	1999	3.900.912	10.586.439	14.487.351
1960			2.707.000	2000	3.554.934	10.472.456	14.027.390

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de La Luz y Las Palmas, a partir de ahí figuran los de la A. P. de Las Palmas, compuesta por los puertos de La Luz y Las Palmas, Arrecife y Puerto Rosario. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Las Palmas (1913/2000)



Fuente: Cuadro 1.1.

**Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación
A.P. de Las Palmas (1929-1943) Toneladas**

Años	Descargadas				Cargadas			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
1929	23.848	522.166	319.752	865.766	37.933	119.707	3.254	160.894
1930	33.907	446.138	335.047	815.092	42.385	129.303	6.368	178.056
1931	41.148	463.927	456.410	961.485	40.300	137.129	4.497	181.926
1932	57.925	467.211	592.509	1.117.645	53.039	126.749	3.955	183.743
1933	27.495	489.185	585.919	1.102.599	32.486	126.687	3.401	162.574
1934	42.969	331.664	541.420	916.053	27.511	112.556	3.949	144.016
1935	24.500	323.006	541.531	889.037	33.220	112.740	3.938	149.898
1936	27.581	229.280	432.357	689.218	36.212	121.514	3.585	161.311
1937	56.718	194.958	593.109	844.785	15.355	113.853	3.389	132.597
1938	135.354	142.213	432.966	710.533	35.455	112.875	1.824	150.154
1939	97.200	136.910	471.323	705.433	69.142	97.887	720	167.749
1940	132.728	117.244	229.449	479.421	110.149	40.239	281	150.669
1941	134.800	65.139	54.189	254.128	121.167	1.973		123.140
1942	132.380	8.247	114.688	255.315	111.993			111.993
1943	172.906		87.994	260.900	101.291			101.291

Fuente: PUERTO DE LA LUZY LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.1. Principales productos descargados A.P. de Las Palmas (1929-1941) Toneladas

Años	Carbones minerales y cok	Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	Petróleos brutos (refinados)	Tomates, patatas y cebollas	Turba, aserrín, paja y madera	Cereales, forrajes, semillas y otros	Las demás mercancías y el metálico	Resto mercancías	Total
1929	348.447	77.477	251.339	6.981	43.182	92.202	45.951	187	865.766
1930	267.140	97.667	261.633	5.250	45.655	96.817	40.880	50	815.092
1931	274.256	113.618	385.295	5.650	45.795	97.861	38.925	85	961.485
1932	207.735	115.987	600.159	6.928	34.670	97.422	54.589	175	1.117.665
1933	185.913	81.966	648.413	8.003	30.741	105.606	41.936	21	1.102.599
1934	167.898	81.353	473.066	7.126	27.491	99.015	59.346	758	916.053
1935	167.729	66.879	464.679	7.570	20.989	107.288	53.365	538	889.037
1936	89.533	70.032	391.097	6.633	18.876	73.856	38.049	1.142	689.218
1937	107.853	49.452	561.787	7.535	15.114	78.999	23.298	747	844.785
1938	75.121	39.233	458.777	4.995	18.919	78.034	34.122	1.332	710.533
1939	82.084	54.072	429.403	5.030	17.349	80.531	35.144	1.820	705.433
1940	118.547	37.155	154.593	5.026	11.644	101.368	49.662	1.426	479.421
1941	89.910	28.686	16.471	307	1.970	66.270	35.179	15.335	254.128

Fuente: PUERTO DE LA LUZY LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.2. Principales productos cargados A.P. de Las Palmas (1929-1941) Toneladas

Años	Carbones minerales y cok	Tomates, patatas y cebollas	Turba, aserrín, paja y madera	Cereales, forrajes, semillas y otros	Las demás mercancías y el metálico	Resto mercancías	Total
1929	1.051	52.751	3.002	91.417	12.660	13	160.894
1930	2.878	65.610	3.840	98.560	6.976	192	178.056
1931	4.042	69.574	3.014	100.540	4.589	167	181.926
1932	4.372	60.265	3.972	105.381	9.474	279	183.743
1933	2.306	65.675	1.133	88.466	4.994	0	162.574
1934	2.239	61.953	695	74.612	4.517	0	144.016
1935	2.128	69.557	527	73.281	5.069	346	150.908
1936	1.246	76.172	433	79.320	4.140	0	161.311
1937	311	63.688	63	64.310	3.979	246	132.597
1938	698	81.158	45	61.506	5.320	1.427	150.154
1939	438	101.454	32	57.900	6.298	1.627	167.749
1940	40	63.575	146	79.158	6.603	1.147	150.669
1941	164	25.320		89.233	5.846	2.577	123.140

Fuente: PUERTO DE LA LUZY LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: No se incluyen en las salidas los aprovisionamientos y suministros a la navegación.

Principales productos A.P. de Las Palmas (1929-1941) Toneladas

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Petróleos brutos (refinados)	49	5.096.712	Cereales, forrajes, semillas y otros	52	1.063.684
Carbones minerales y cok	21	2.182.166	Tomates, patatas y cebollas	42	856.752
Cereales, forrajes, semillas y otros	11	1.175.269	Las demás mercancías y el metálico	4	80.465
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	9	913.577	Resto mercancías	2	46.836
Las demás mercancías y el metálico	5	550.446	Total	100	2.047.737
Turba, aserrín, paja y madera	3	332.395			
Resto mercancías	1	100.650			
Total	100	10.351.215			

Gráfico 2.1 Principales productos descargados (1929-1941)

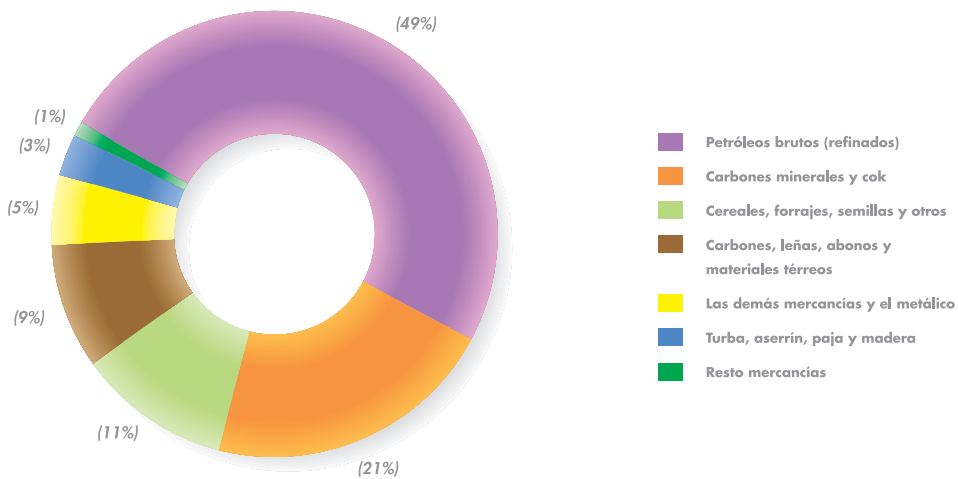
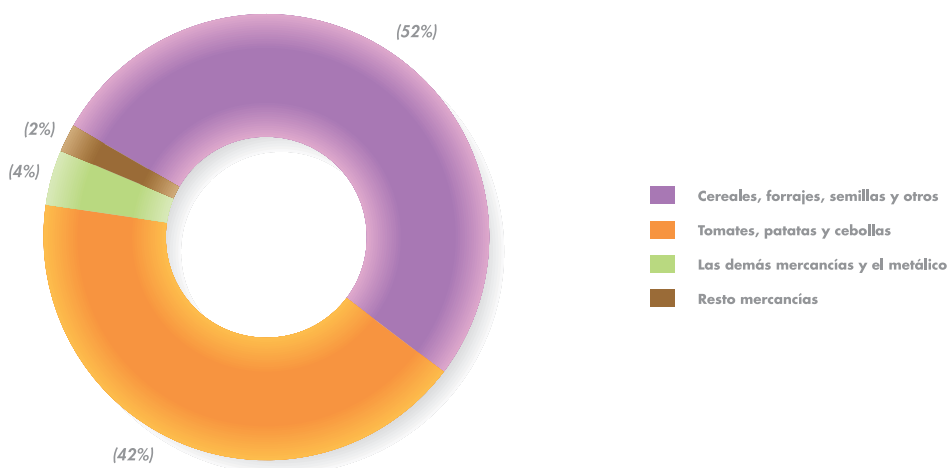


Gráfico 2.2 Principales productos cargados (1929-1941)



Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3. Principales productos A.P. de Las Palmas (1953) Kilogramos

Productos	Descargados		
	Cabotaje	Importación	Total
Abonos	16.327.116	8.124.969	24.452.085
Aceites	3.131.195	56.281	3.187.476
Aceitunas	1.042.059		1.042.059
Arroz	2.157.361		2.157.361
Azúcar	2.237.809	494.780	2.732.589
Cañas	1.013.296		1.013.296
Carbones	655.010	48.449.681	49.104.691
Cebollas	397.615		397.615
Cemento	33.490.556	2.901.932	36.392.488
Cereales	889.613	51.116.233	52.005.846
Chatarra	310.323	2.100	312.423
Desperdicios varias clases	17.516		17.516
Envases y paquetería	1.583.932	88.330	1.672.262
Ferretería	4.620.427	656.955	5.277.382
Forrajés	17.837.360	1.471.430	19.308.790
Harinas	309.872	198.250	508.122
Hierros	6.167.747	1.739.765	7.907.512
Jabón	1.069.935	7.004	1.076.939
Legumbres verdes y secas	2.531.369	53.520	2.584.889
Maderas	37.854.887	263.942	38.118.829
Papel empaque, imprimir	2.303.200	1.635.809	3.939.009
Patatas		12.280.009	12.280.009
Pescados y conservas	981.142	3.342	984.484
Petróleos		1.235.829.263	1.235.829.263
Plátanos			
Productos químicos y farmacia	1.340.218	680	1.340.898
Tejas, Ladrillos y Loza	2.748.765	5.813	2.754.578
Tomates			
Tuberías	154.097	1.512.611	1.666.708
Vinos, aguardientes y licores	7.517.154	78.466	7.595.620
Tráfico interinsular			80.182.177
Resto mercancías	8.891.655	3.448.089	12.339.744
Total	157.581.229	1.370.419.254	1.608.182.660

Fuente: PUERTO DE LA LUZY LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cargados			Total general
Cabotaje	Exportación	Total	
32.981		32.981	24.485.066
218.422		218.422	3.405.898
11.287		11.287	1.053.346
79.083		79.083	2.236.444
339.104		339.104	3.071.693
148		148	1.013.444
1.130.000		1.130.000	50.234.691
267.382	1.709.482	1.976.864	2.374.479
69.192		69.192	36.461.680
1.104.557		1.104.557	53.110.403
2.050.265	100.000	2.150.265	2.462.688
954.086		954.086	971.602
1.902.623		1.902.623	3.574.885
93.537	2.531	96.068	5.373.450
364.281		364.281	19.673.071
3.096.138	565	3.096.703	3.604.825
240.102		240.102	8.147.614
8.563		8.563	1.085.502
34.764	34.764	2.619.653	
143.953	6.807.925	6.951.878	45.070.707
92.897		92.897	4.031.906
359.610	10.337.158	10.696.768	22.976.777
8.059.096	10.029.838	18.088.934	19.073.418
30.476		30.476	1.235.859.739
42.191.871	60.344.179	102.536.050	102.536.050
21.622		21.622	1.362.520
691.968	61.760	753.728	3.508.306
15.934.747	77.002.471	92.937.218	92.937.218
28.389		28.389	1.695.097
407.134	115.849	522.983	8.118.603
	18.071.041	98.253.218	
2.350.070	1.048.167	3.398.237	15.737.981
82.273.584	167.594.689	267.939.314	1.876.121.974

Principales productos A.P. de Las Palmas (1953) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Petróleos	77	1.235.829.263	Plátanos	38	102.536.050
Tráfico interinsular	5	80.182.177	Tomates	35	92.937.218
Cereales	3	52.005.846	Pescados y conservas	7	18.088.934
Carbones	3	49.104.691	Tráfico interinsular	7	18.071.041
Maderas	2	38.118.829	Patatas	4	10.696.768
Cemento	2	36.392.488	Maderas	3	6.951.878
Abonos	2	24.452.085	Resto mercancías	7	18.657.425
Forrajes	1	19.308.790	Total	100	267.939.314
Patatas	1	12.280.009			
Resto mercancías	4	60.508.482			
Total	100	1.608.182.660			

Gráfico 3.1 Principales productos descargados (1953)

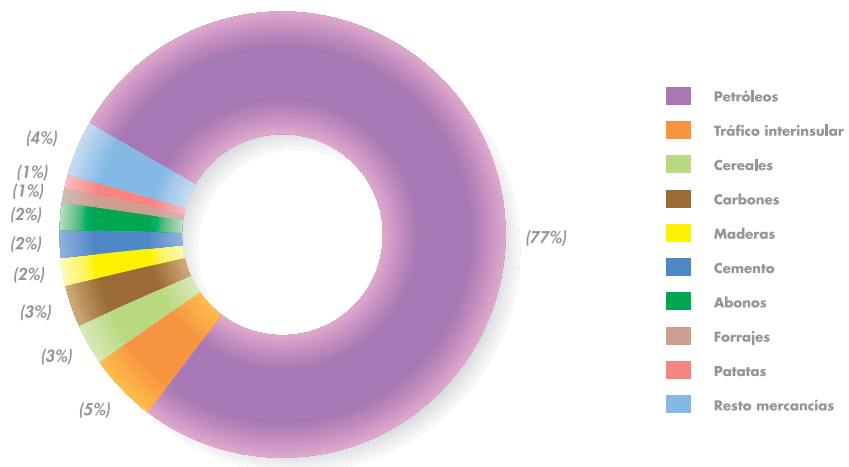
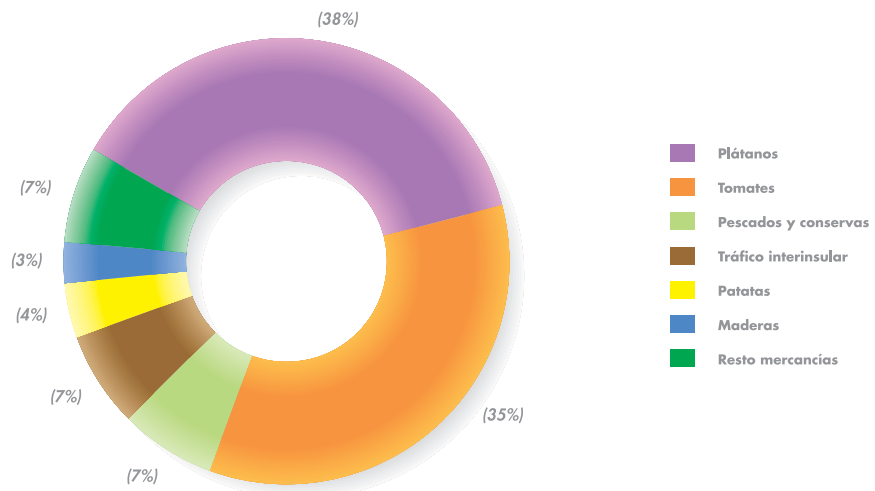


Gráfico 3.2 Principales productos cargados (1953)



Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Las Palmas (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	65	3.457	Frutas, hortalizas y legumbres	46	340
Cereales y sus harinas	5	241	Pescado congelado	28	205
Otros productos alimenticios	3	164	Papel y pasta de papel	6	43
Frutas, hortalizas y legumbres	2	88	Conservas	3	24
Resto mercancías	26	1.356	Otros productos alimenticios	2	14
Total	100	5.306	Resto mercancías	16	116
			Total	100	742

Gráfico 4.1 Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

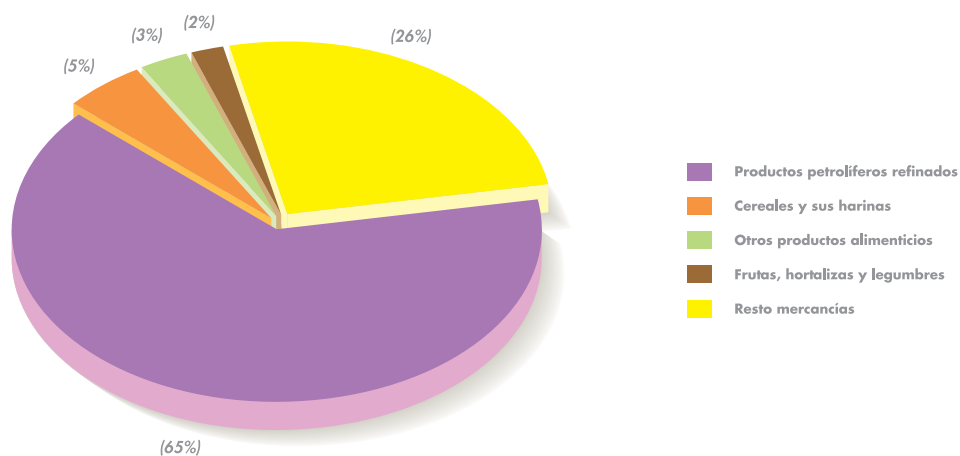
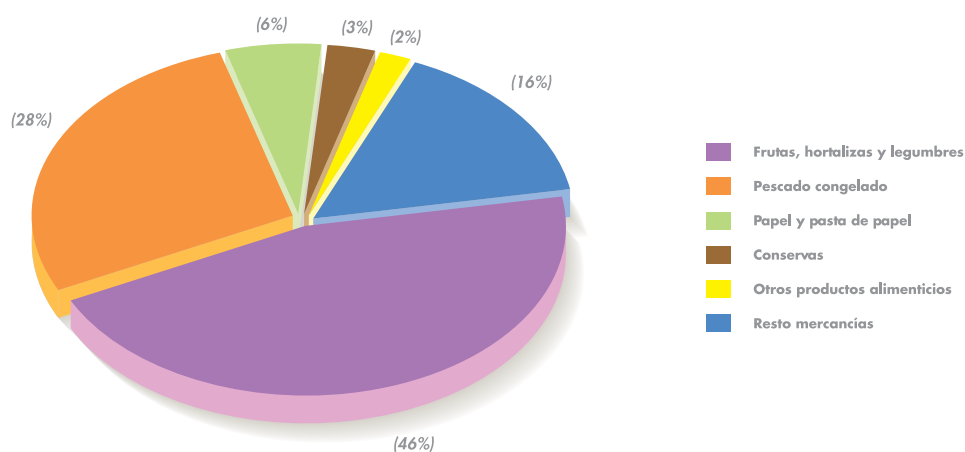


Gráfico 4.2 Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Tráfico exterior A.P. de Las Palmas (1981-1985) Miles de toneladas					
Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	64	4.817	Frutas, hortalizas y legumbres	42	1.030
Cereales y sus harinas	7	539	Pescado congelado	36	900
Otros productos alimenticios	6	468	Conservas	5	120
Papel y pasta de papel	5	359	Papel y pasta de papel	3	78
Abonos naturales y artificiales	2	162	Otros productos alimenticios	3	66
Frutas, hortalizas y legumbres	2	161	Resto mercancías	11	276
Maderas y corcho	2	113	Total	100	2.470
Resto mercancías	12	866			
Total	100	7.485			

Gráfico 5.1 Tráfico exterior importación (1981-1985)

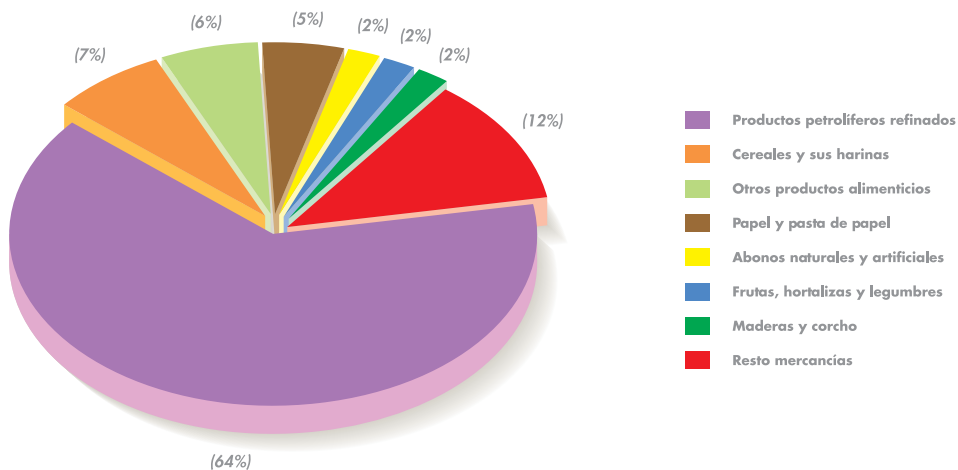
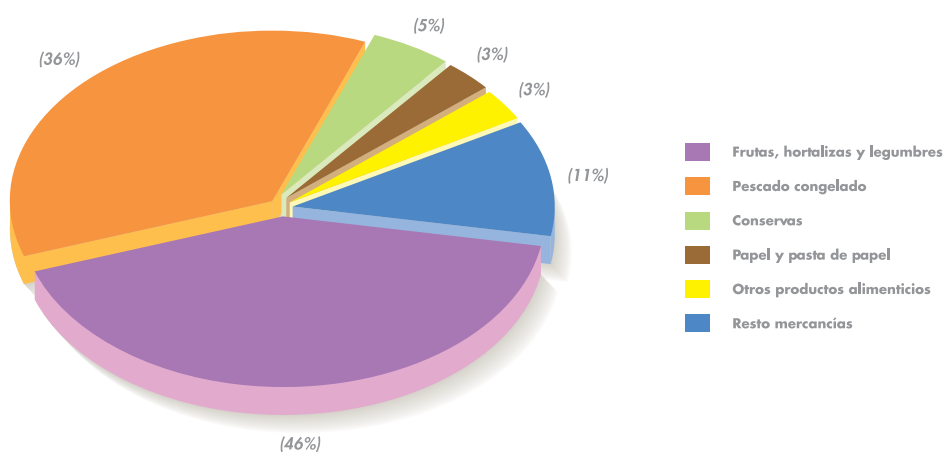


Gráfico 5.2 Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Las Palmas (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	54	5.035	Frutas, hortalizas y legumbres	36	822
Cereales y sus harinas	9	809	Pescado congelado	20	445
Otros productos alimenticios	8	728	Productos petrolíferos refinados	14	309
Papel y pasta de papel	4	353	Papel y pasta de papel	4	86
Pescado congelado	2	207	Productos siderúrgicos	2	52
Productos siderúrgicos	2	204	Aceites y grasas	2	50
Frutas, hortalizas y legumbres	2	188	Conservas	2	37
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	2	160	Resto mercancías	21	474
Resto mercancías	18	1.655	Total	100	2.275
Total	100	9.339			

Gráfico 6.1 Tráfico exterior importación (1986-1990)

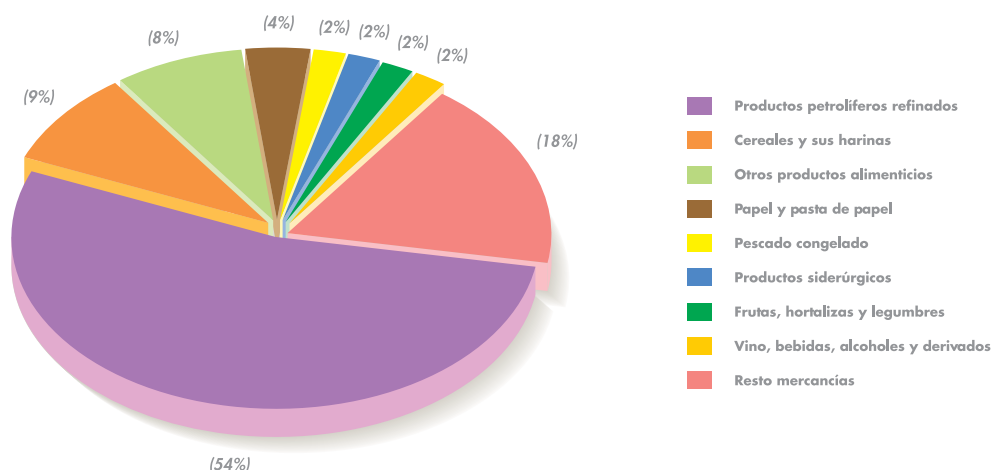
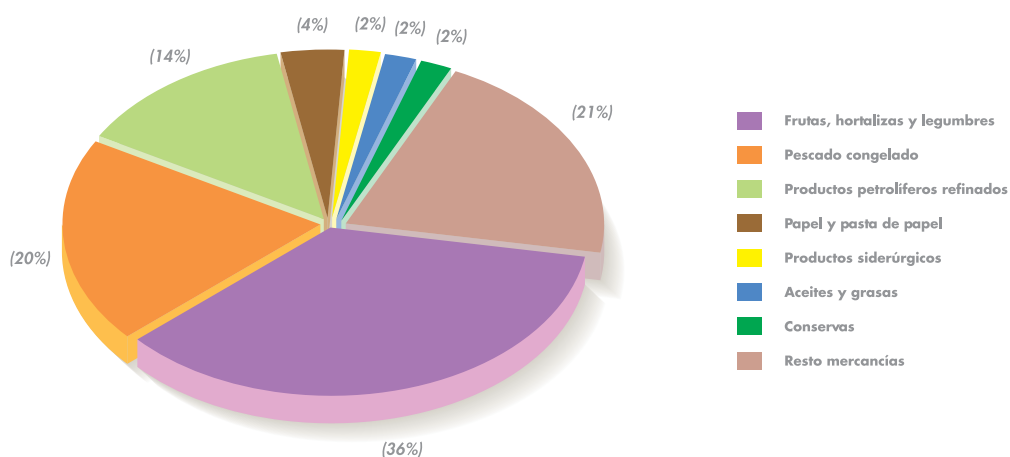


Gráfico 6.2 Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Las Palmas (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	50	5.026	Frutas, hortalizas y legumbres	41	1.158
Cereales y sus harinas	9	912	Productos petrolíferos refinados	20	564
Otros productos alimenticios	7	708	Pescado congelado	7	206
Materiales de construcción	5	492	Piensos y forrajes	4	121
Papel y pasta de papel	4	402	Papel y pasta de papel	3	89
Pescado congelado	4	373	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	3	83
Vino, bebidas, alcoholes y derivados	3	277	Resto mercancías	22	629
Cemento y clinker	2	250	Total	100	2.850
Frutas, hortalizas y legumbres	2	232			
Resto mercancías	14	1.364			
Total	100	10.036			

Gráfico 7.1 Tráfico exterior importación (1991-1995)

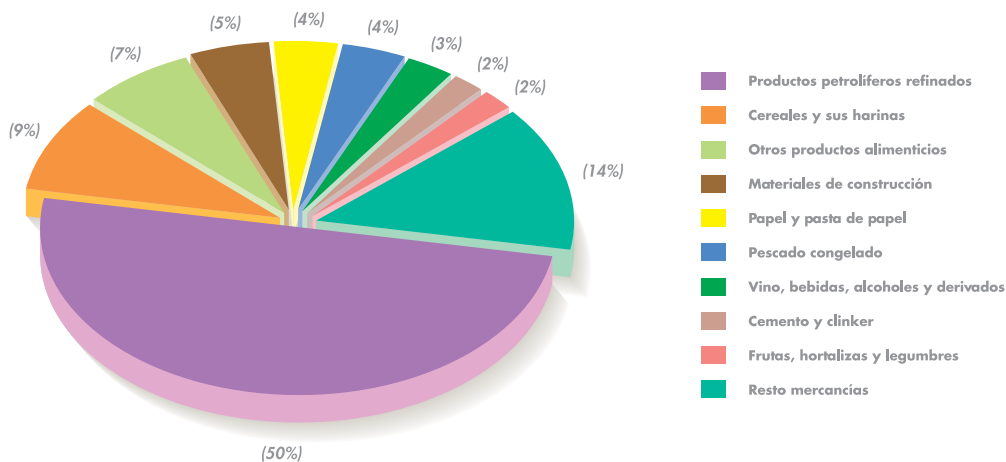
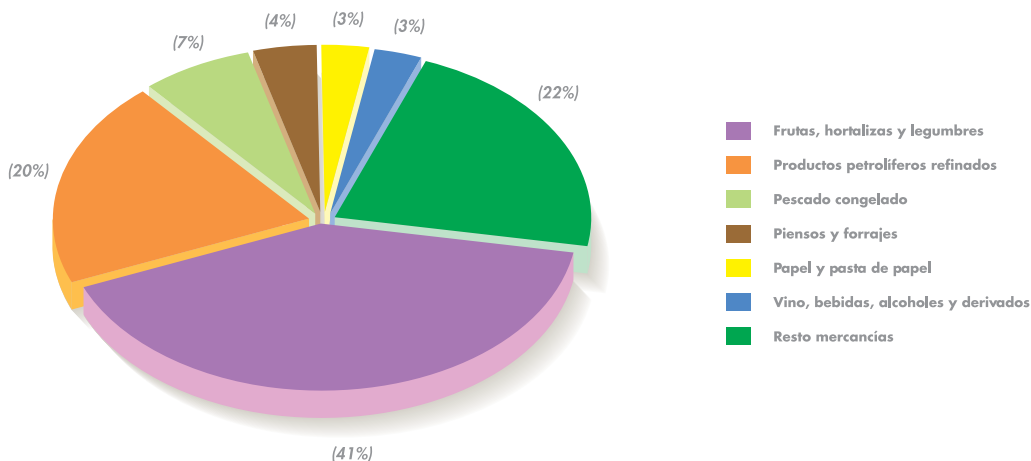


Gráfico 7.2 Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Las Palmas (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Productos petrolíferos refinados	39	7.140	Mercancías en contenedores tránsito	35	2.466
Mercancías en contenedores tránsito	18	3.244	Productos petrolíferos refinados	22	1.521
Otros minerales y residuos metálicos	8	1.390	Frutas, hortalizas y legumbres	17	1.194
Cereales y sus harinas	5	908	Otros productos alimenticios	7	492
Otros productos alimenticios	4	765	Pescado congelado	3	178
Cemento y clinker	4	749	Resto mercancías	16	1.130
Pescado congelado	3	591	Total	100	6.981
Papel y pasta de papel	3	469			
Resto mercancías	17	3.036			
Total	100	18.292			

Gráfico 8.1 Tráfico exterior importación (1996-2000)

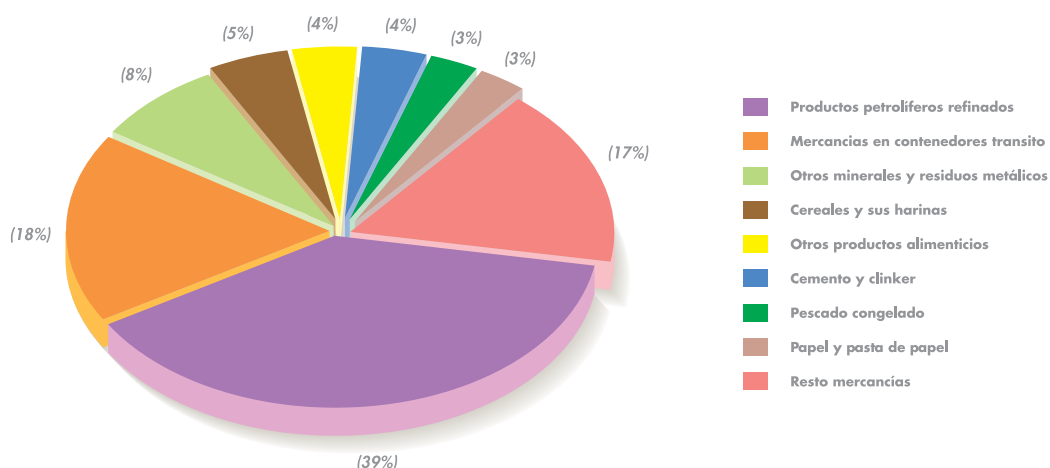
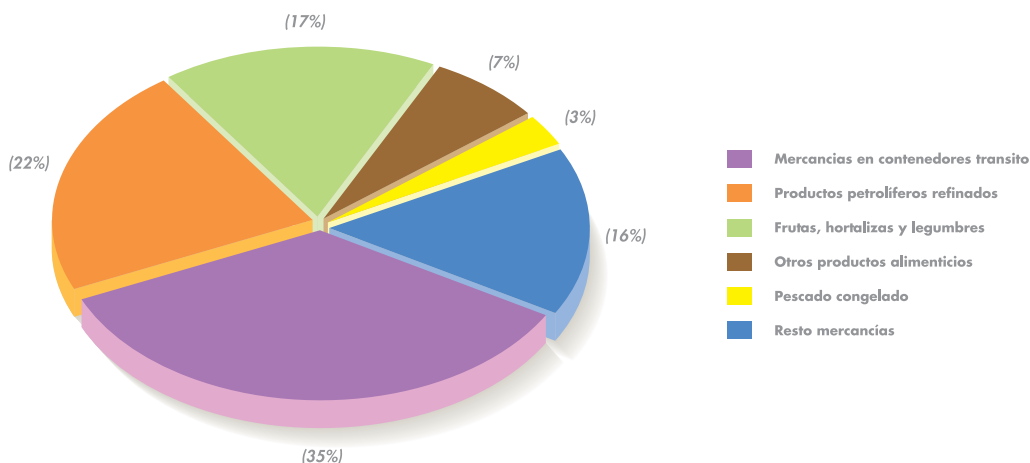


Gráfico 8.2 Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques a vapor A.P. de Las Palmas (1883-1909)

Años	Número	Años	Número	Años	Número	Años	Número
1883	235	1890	1.441	1897	2.036	1904	2.569
1884	238	1891	1.558	1898	1.902	1905	2.767
1885	236	1892	1.562	1899	2.282	1906	2.772
1886	522	1893	1.719	1900	2.258	1907	3.020
1887	660	1894	1.842	1901	2.202	1908	2.841
1888	954	1895	1.873	1902	2.351	1909	2.891
1889	1.180	1896	2.032	1903	2.340		

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques según clase A.P. de Las Palmas (1910/1953)

Años	Número de buques		Total	Años	Número de buques		Total
	Vapor	Vela			Vapor	Vela	
1910	4.423	1.747	6.170	1939	2.518	1.122	3.640
1911	4.751	1.697	6.448	1940	2.203	1.073	3.276
1912	4.888	1.658	6.546	1941	2.085	1.141	3.226
1913	4.976	1.741	6.717	1942	2.019	1.047	3.066
1914	3.617	1.834	5.451	1943	2.097	1.066	3.163
1929	4.992	1.578	6.570	1944	2.059	1.199	3.258
1930	4.331	1.559	5.890	1945	1.976	1.387	3.363
1931	4.498	1.448	5.946	1946	3.138	1.425	4.563
1932	4.328	1.476	5.804	1947	3.621	1.392	5.013
1933	4.121	1.374	5.495	1948	4.517	1.114	5.631
1934	3.836	1.437	5.273	1949	4.735	1.122	5.857
1935	3.761	1.312	5.073	1950	4.976	1.059	6.035
1936	3.030	1.253	4.283	1951	4.524	991	5.515
1937	2.794	1.288	4.082	1952	5.161	836	5.997
1938	2.602	1.145	3.747	1953	5.608	1.233	6.841

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y C.O.C.I.N.PL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Las Palmas (1910/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1910	6.170				1936	4.283	6.770.741	1.581	199
1911	6.448				1937	4.082	6.411.432	1.571	239
1912	6.546				1938	3.747	5.725.544	1.528	230
1913	6.717	13.598.867	2.025	172	1939	3.640	5.181.570	1.424	434
1914	5.451				1940	3.276	2.808.032	857	192
1918	1.786	950.730	532		1941	3.226	1.510.771	468	117
1922	2.976			207	1942	3.066	1.494.597	487	120
1923	3.318	8.871.815	2.674	254	1943	3.163	1.543.381	488	115
1924	3.863			233	1944	3.258	1.465.983	450	117
1925	3.923			268	1945	3.363	1.637.129	487	112
1926	3.762			221	1946	4.563	4.532.145	993	178
1927	4.099			257	1947	5.013	6.626.911	1.322	267
1928	4.225			140	1948	5.631	8.387.537	1.490	270
1929	6.570	9.005.728	1.371	156	1949	5.857	16.093.059	2.748	287
1930	5.890	8.433.234	1.432	169	1950	6.035	17.129.533	2.838	281
1931	5.946	9.422.708	1.585	192	1951	5.515	15.633.185	2.835	298
1932	5.804	9.492.674	1.636	224	1952	5.997	17.103.200	2.852	271
1933	5.495	8.886.676	1.617	230	1953	6.841	20.589.259	3.010	274
1934	5.273	8.116.104	1.539	201	1961	11.295	29.295.400	2.594	284
1935	5.093	8.156.147	1.601	204	1962	13.356	31.174.057	2.334	240

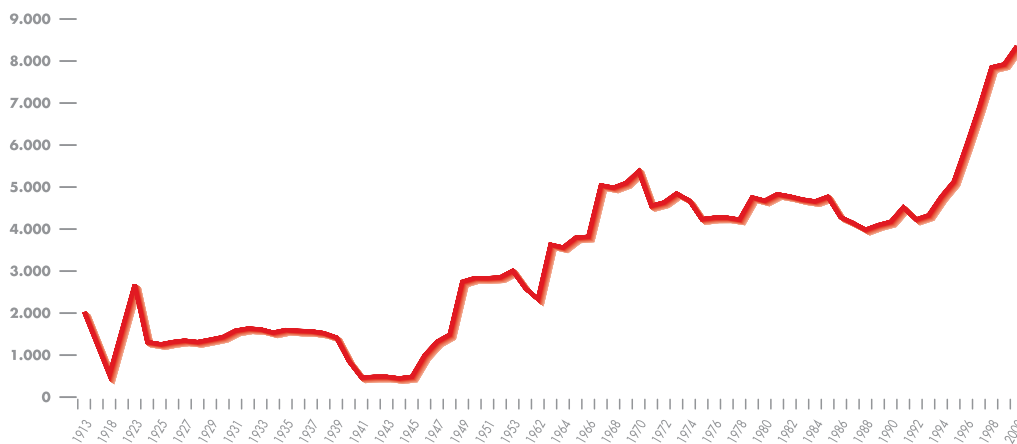
Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y C.O.C.I.N.PL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. de Las Palmas (1910/2000) (Continuación)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1963	8.892	32.315.317	3.634	379	1982	11.155	53.316.003	4.780	433
1964	9.186	32.750.807	3.565	378	1983	10.796	50.820.236	4.707	512
1965	8.896	33.787.462	3.798	381	1984	10.657	49.683.986	4.662	542
1966	9.180	35.079.184	3.821	407	1985	10.591	50.541.795	4.772	628
1967	10.384	52.390.557	5.045	435	1986	10.617	45.549.629	4.290	636
1968	11.742	58.585.791	4.989	417	1987	11.189	46.445.844	4.151	656
1969	11.717	59.768.237	5.101	421	1988	11.810	47.081.289	3.987	633
1970	11.771	63.333.204	5.380	430	1989	11.568	47.409.172	4.098	655
1971	11.754	53.550.262	4.556	374	1990	11.440	47.787.311	4.177	646
1972	11.763	54.536.823	4.636	424	1991	10.506	47.498.899	4.521	706
1973	11.833	57.394.455	4.850	413	1992	9.521	40.277.246	4.230	824
1974	11.576	54.224.692	4.684	385	1993	8.978	38.872.624	4.330	865
1975	11.426	48.427.169	4.238	354	1994	9.819	46.835.510	4.770	879
1976	10.552	45.112.096	4.275	364	1995	10.018	51.396.516	5.130	919
1977	11.816	50.524.615	4.276	367	1996	10.091	60.406.061	5.986	938
1978	11.085	46.881.062	4.229	397	1997	10.385	71.467.393	6.882	1.016
1979	10.369	49.339.688	4.758	419	1998	11.048	86.757.416	7.853	1.112
1980	10.945	51.213.509	4.679	420	1999	11.739	93.025.206	7.924	1.234
1981	12.450	60.178.204	4.834	404	2000	12.602	105.253.348	8.352	1.113

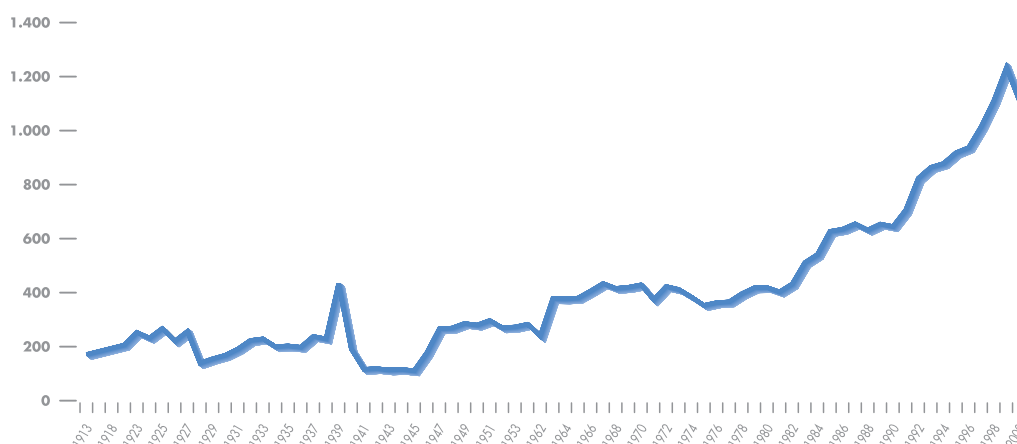
Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y C.O.C.I.N.PL. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 9. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Las Palmas (1913/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Gráfico 10. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Las Palmas (1913/2000)



Fuente: Cuadro 3.3.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Las Palmas (1930-2000)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1930	35.479	1938	25.050	1946	78.452	1954	108.147
1931	42.241	1939	36.617	1947	79.092	1955	113.645
1932	46.594	1940	39.412	1948	80.140	1956	111.772
1933	52.608	1941	60.919	1949	81.132	1957	126.819
1934	50.365	1942	56.402	1950	84.557	1958	146.632
1935	42.439	1943	65.317	1951	98.510	1959	157.676
1936	36.546	1944	58.428	1952	105.498	1960	154.706
1937	22.558	1945	71.500	1953	97.246		

Fuente: PUERTO DE LA LUZ y LAS PALMAS y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4. Pasajeros A.P. de Las Palmas (1930-2000) (Continuación)

Años	Entrados	Salidos	Total	Años	Entrados	Salidos	Total
1961	79.232	78.558	157.790	1981	355.657	337.329	692.986
1962	84.757	86.915	171.672	1982	296.670	300.343	597.013
1963	94.266	97.459	191.725	1983	300.377	307.277	607.654
1964	93.356	100.592	193.948	1984	487.993	412.615	900.608
1965	220.416	15.436	235.852	1985	418.477	413.002	831.479
1966	132.419	125.291	257.710	1986	369.416	367.107	736.523
1967	110.074	100.324	210.398	1987	451.575	466.147	917.722
1968	127.576	126.590	254.166	1988	447.612	455.433	903.045
1969	123.488	127.121	250.609	1989	350.105	345.174	695.279
1970	124.343	127.231	251.574	1990	328.525	356.338	684.863
1971	136.062	143.833	279.895	1991	309.652	316.487	626.139
1972	125.947	130.139	256.086	1992	289.926	300.011	589.937
1973	134.389	134.443	268.832	1993	258.169	265.009	523.178
1974	125.553	128.776	254.329	1994	284.454	281.689	566.143
1975	170.189	162.206	332.395	1995	335.721	331.639	667.360
1976	227.950	221.802	449.752	1996	603.945	533.388	1.137.333
1977	320.503	331.307	651.810	1997	505.540	501.892	1.007.432
1978	302.768	305.003	607.771	1998	517.469	523.953	1.041.422
1979	298.285	303.519	601.804	1999	421.431	460.630	882.061
1980	311.499	301.038	612.537	2000	458.991	443.051	902.042

Fuente: PUERTO DE LA LUZ y LAS PALMAS y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. de Las Palmas (1941-1961) Toneladas

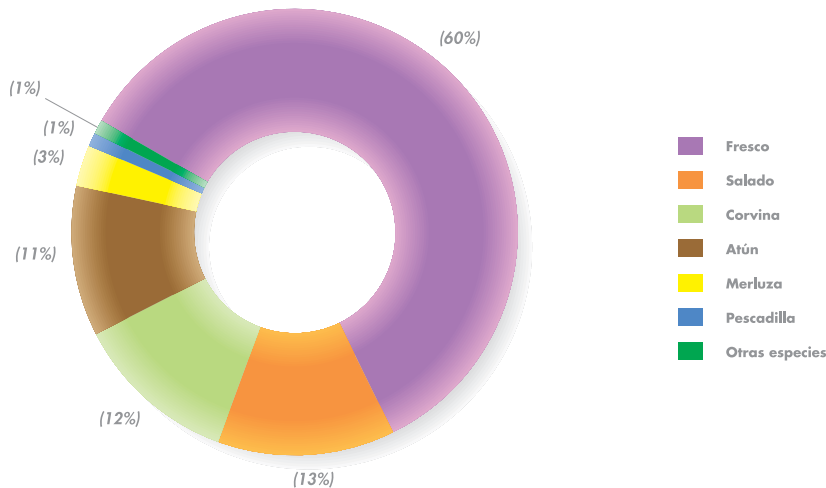
Años	Capturas	Valor	Años	Capturas	Valor
1941	11.225	19.729	1951	31.086	101.135
1942	18.741	39.190	1952	39.497	112.471
1943	10.286	14.342	1953	34.330	120.548
1944	36.563	46.734	1954	40.395	139.698
1945	31.543	36.074	1955	32.395	84.333
1946	32.494	41.539	1956	37.029	106.493
1947	29.549	60.971	1957	43.726	112.493
1948	25.395	56.669	1958	57.326	141.514
1949	28.293	61.938	1959	75.171	179.169
1950	35.121	85.958	1960	79.017	189.717

Fuente: I.N.E. Reseñas estadísticas provinciales. Años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 5.2. Pesca por especies
A.P. de Las Palmas (1953) Kilogramos**

Especies	Capturas	%
Fresco	20.679.934	60
Salado	4.345.505	13
Corvina	3.972.119	12
Atún	3.630.096	11
Merluza	1.054.710	3
Pescadilla	340.040	1
Otras especies	307.191	1
Total	34.329.595	100

Gráfico 11. Principales especies capturadas (1953)



Fuente: Cuadro 5.2.

Cuadro 5.3. Pesca A.P. de Las Palmas (1961-2000) Toneladas

Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (miles de ptas.)	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada (pesetas)
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1961	0	74	113.885	113.959	288.472	0	113.959	2.531
1962	0	64	172.972	173.036	548.449	0	173.036	3.170
1963	0	87	111.415	111.502	1.582.800	0	111.502	14.195
1964	0	144	107.280	107.424	333.460	77.007	184.431	3.104
1965	0	44	116.410	116.454	848.896	129.782	246.236	7.290
1966	0	203	130.724	130.927	825.926	0	130.927	6.308
1967	0	698	254.109	254.807	974.670	0	254.807	3.825
1968	0	264	272.865	273.129	1.066.043	0	273.129	3.903
1969	1	468	297.268	297.737	1.231.318	0	297.737	4.136
1970	0	5	268.180	268.185	1.241.726	0	268.185	4.630
1971	0	947	272.136	273.083	1.313.128	0	273.083	4.809
1972	80	0	95.006	95.086	342.594	213.023	308.109	3.603
1973	67	1	91.734	91.802	338.270	83.122	174.924	3.685
1974	20	4	87.851	87.875	306.755	266.227	354.102	3.491
1975	24	0	83.796	83.820	310.911	132.473	216.293	3.709
1976	18	0	119.928	119.946	406.271	128.950	248.896	3.387
1977	9	0	101.778	101.787	451.199	165.764	267.551	4.433
1978	1	0	110.530	110.531	552.533	259.861	370.392	4.999
1979	5	9	118.311	118.325	1.024.042	234.560	352.885	8.654
1980	0	1	116.816	116.817	973.524	221.425	338.242	8.334
1981	0	1	134.491	134.492	1.055.595	290.181	424.673	7.849

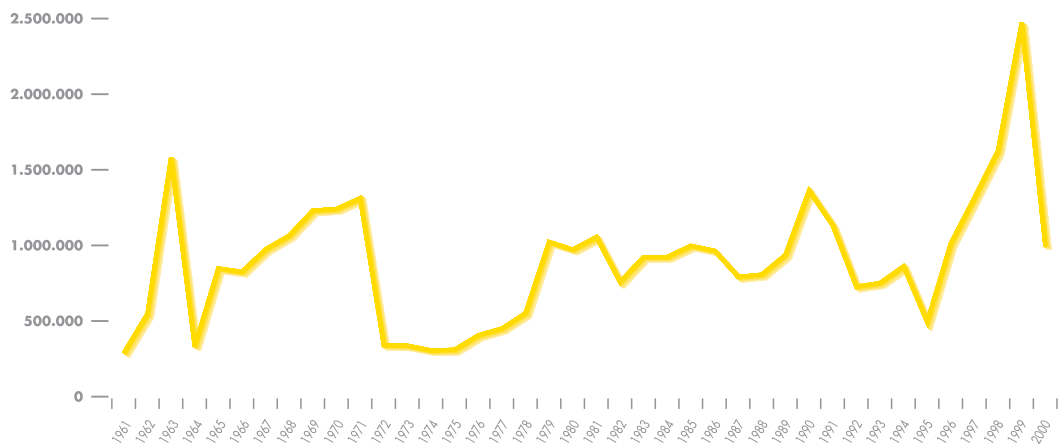
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5.3. Pesca A.P. de Las Palmas (1961-2000) Toneladas (Continuación)

Años	Pesca fresca				Valor 1ª venta (miles de pts.)	Pesca congelada	Pesca total	Valor tonelada (pesetas)
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1982	147	622	103.061	103.830	758.925	311.654	415.484	7.309
1983	2	0	118.328	118.330	924.150	264.310	382.640	7.810
1984	0	0	129.927	129.927	924.337	294.018	423.945	7.114
1985	0	0	171.236	171.236	998.654	277.203	448.439	5.832
1986	0	0	141.024	141.024	965.681	338.177	479.201	6.848
1987	0	0	72.836	72.836	792.236	211.976	284.812	10.877
1988	0	2	109.069	109.071	807.639	224.710	333.781	7.405
1989	0	14	114.171	114.185	938.082	216.275	330.460	8.215
1990	8.423	162.243	3.685	174.351	1.362.534	153.529	327.880	7.815
1991	6.998	98.853	4.720	110.571	1.133.222	161.779	272.350	10.249
1992	5.985	49.449	5.115	60.549	728.274	159.136	219.685	12.028
1993	6.429	50.358	4.788	61.575	751.664	132.608	194.183	12.207
1994	6.115	36.311	29.178	71.604	861.770	126.877	198.481	12.035
1995	0	0	13.913	13.913	494.041	126.911	140.824	35.509
1996	0	3	75.010	75.013	1.013.299	188.353	263.366	13.508
1997	0	1	107.920	107.921	1.315.483	321.908	429.829	12.189
1998	0	7	124.514	124.521	1.627.045	455.510	580.031	13.066
1999	0	0	93.137	93.137	2.472.784	341.205	434.342	26.550
2000	0	0	5.036	5.036	996.676	367.474	372.510	197.910

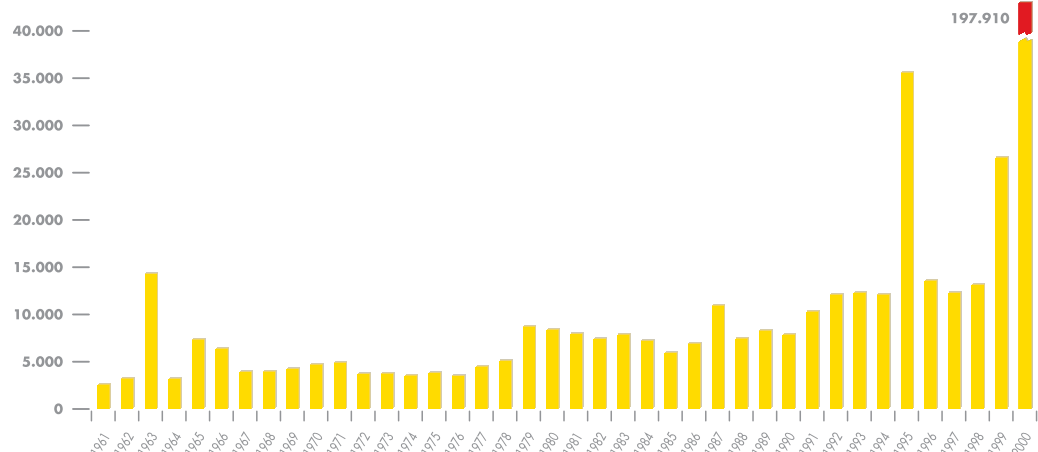
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 12. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Las Palmas (1961-2000)



Fuente: Cuadro 5.3.

Gráfico 13. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Las Palmas (1961-2000)



Fuente: Cuadro 5.3.

Cuadro 6. Avituallamiento A.P. de Las Palmas (1961-2000)

Años	Productos petrolíferos	Resto	Total	Años	Productos petrolíferos	Resto	Total
1961	1.764.981	561.535	2.326.516	1981	1.697.026	336.086	2.033.112
1962	1.689.273	686.182	2.375.455	1982	1.523.253	303.639	1.826.892
1963	1.796.750	560.490	2.357.240	1983	1.453.548	251.516	1.705.064
1964	1.800.183	609.005	2.409.188	1984	1.648.900	277.071	1.925.971
1965	1.748.752	677.097	2.425.849	1985	1.669.346	279.465	1.948.811
1966	1.794.770	707.764	2.502.534	1986	1.730.277	268.882	1.999.159
1967	2.517.879	845.755	3.363.634	1987	1.663.894	287.490	1.951.384
1968	2.603.351	907.988	3.511.339	1988	1.519.228	305.608	1.824.836
1969	2.543.683	876.639	3.420.322	1989	1.530.269	323.857	1.854.126
1970	2.710.598	848.938	3.559.536	1990	1.565.014	314.937	1.879.951
1971	1.773.765	752.505	2.526.270	1991	1.355.510	317.174	1.672.684
1972	1.878.018	695.810	2.573.828	1992	1.363.223	246.857	1.610.080
1973	1.954.938	706.827	2.661.765	1993	1.190.717	223.290	1.414.007
1974	1.694.224	742.854	2.437.078	1994	1.230.595	223.160	1.453.755
1975	1.421.373	635.961	2.057.334	1995	1.310.639	213.840	1.524.479
1976	1.196.421	489.038	1.685.459	1996	1.333.531	253.088	1.586.619
1977	1.197.093	468.906	1.665.999	1997	1.417.036	249.088	1.666.124
1978	1.289.567	396.762	1.686.329	1998	1.568.198	283.642	1.851.840
1979	1.151.020	365.809	1.516.829	1999	1.602.953	321.374	1.924.327
1980	1.264.646	359.954	1.624.600	2000	1.621.815	279.326	1.901.141

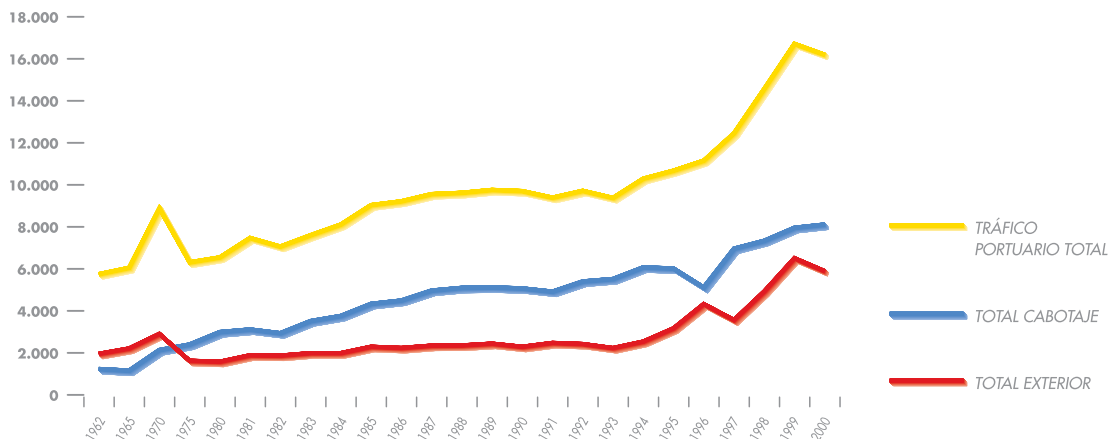
Fuente: PUERTO DE LA LUZY LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Las Palmas (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	5.760	6.061	8.890	6.322	6.557	7.483	7.073	7.614	8.122	9.047	9.228	9.571	9.633
Total cabotaje (I)	1.246	1.168	2.148	2.411	3.004	3.127	2.950	3.527	3.771	4.347	4.505	4.979	5.109
Total exterior (I)	1.966	2.221	2.914	1.637	1.590	1.898	1.881	1.999	2.000	2.303	2.245	2.356	2.366
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	9.771	9.715	9.402	9.728	9.390	10.305	10.687	11.164	12.466	14.579	16.726	16.206	
Total cabotaje (I)	5.130	5.083	4.928	5.414	5.530	6.084	6.030	5.130	6.973	7.349	7.968	8.124	
Total exterior (I)	2.452	2.302	2.486	2.433	2.241	2.549	3.179	4.337	3.577	4.936	6.520	5.903	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

(I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

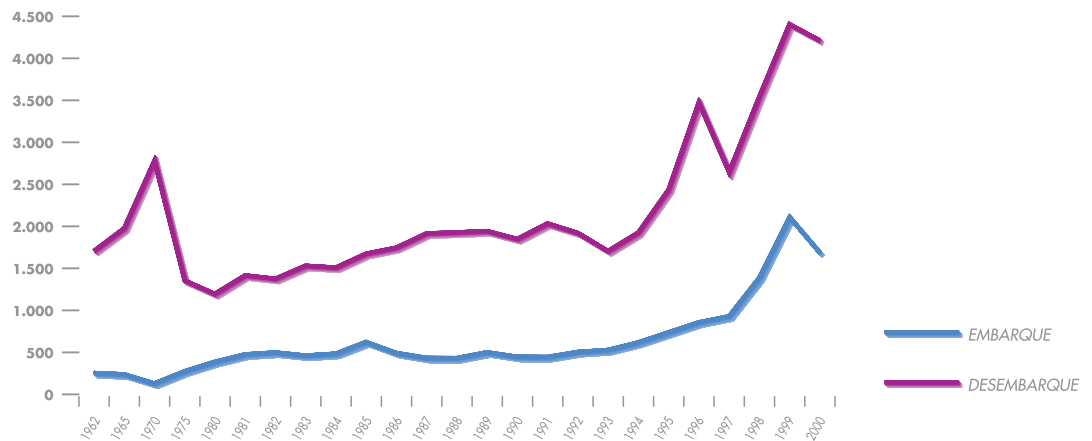


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Las Palmas (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	258	242	133	278	391	479	502	465	488	627	496	437	435
Desembarque	1.708	1.979	2.782	1.359	1.199	1.419	1.379	1.534	1.512	1.677	1.749	1.919	1.931
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	504	450	448	508	532	621	741	860	932	1.391	2.111	1.687	
Desembarque	1.947	1.852	2.037	1.925	1.709	1.928	2.438	3.477	2.646	3.545	4.409	4.216	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

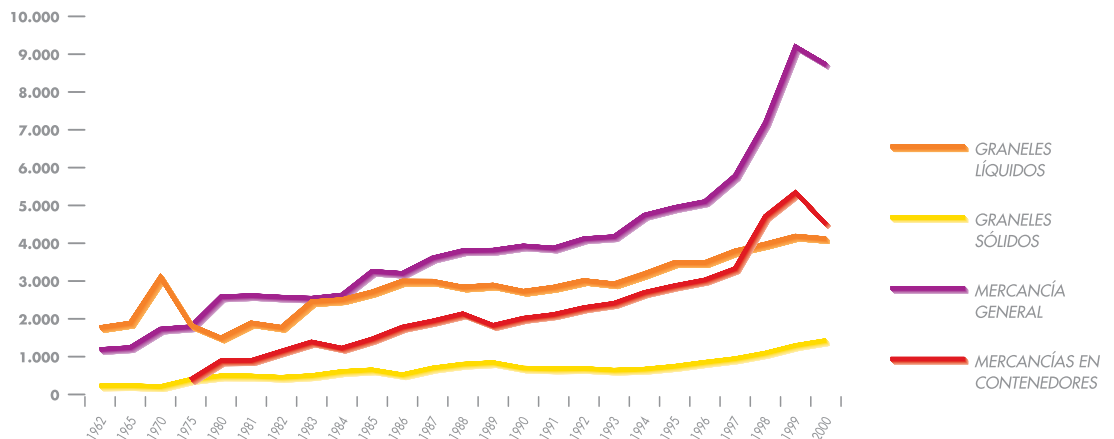


Fuente: Tabla 2.

Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. de Las Palmas (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	1.778	1.897	3.109	1.841	1.504	1.903	1.785	2.464	2.517	2.722	3.009	3.006	2.851
Graneles sólidos	235	243	215	407	501	497	463	507	616	660	530	708	810
Mercancía general	1.198	1.249	1.738	1.800	2.590	2.625	2.583	2.555	2.639	3.268	3.211	3.620	3.813
Mercancías en contenedores				401	897	905	1.153	1.397	1.232	1.475	1.789	1.951	2.143
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Graneles líquidos	2.904	2.739	2.848	3.024	2.937	3.204	3.500	3.498	3.806	3.988	4.198	4.129	
Graneles sólidos	852	707	684	695	651	678	754	860	955	1.102	1.304	1.434	
Mercancía general	3.826	3.939	3.881	4.128	4.183	4.751	4.954	5.109	5.790	7.195	9.207	8.737	
Mercancías en contenedores	1.835	2.025	2.122	2.304	2.420	2.705	2.884	3.037	3.335	4.718	5.349	4.514	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



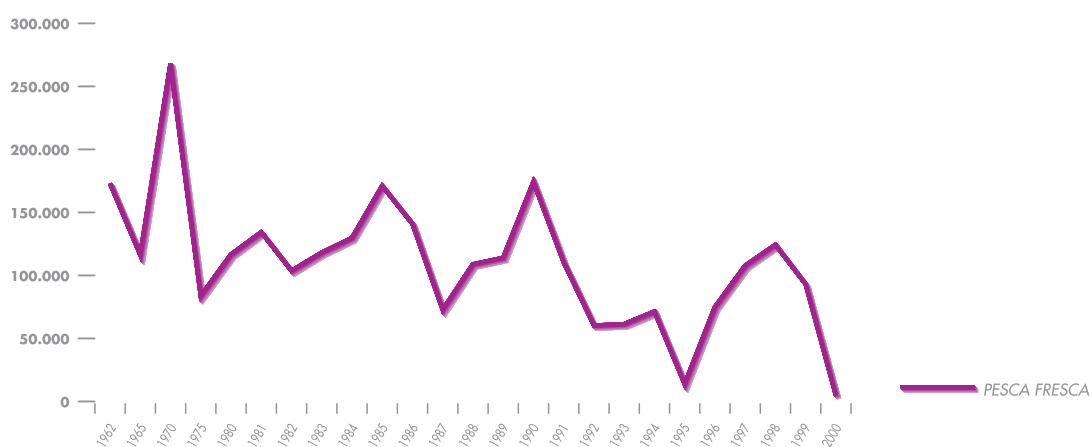
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Las Palmas (1962/2000) Miles de toneladas

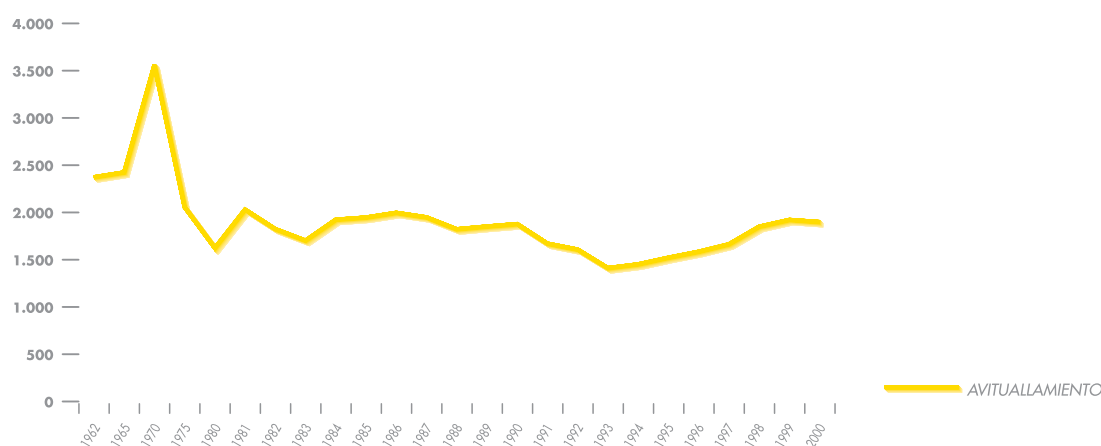
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	173.036	116.454	268.185	83.820	116.817	134.492	103.830	118.330	129.927	171.236	141.024	72.836	109.071
Avituallamiento	2.375	2.426	3.560	2.057	1.625	2.033	1.827	1.705	1.926	1.949	1.999	1.951	1.825

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	114.185	174.351	110.571	60.549	61.575	71.604	13.913	75.013	107.921	124.521	93.137	5.036
Avituallamiento	1.854	1.880	1.673	1.610	1.414	1.454	1.524	1.587	1.666	1.852	1.924	1.901

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.

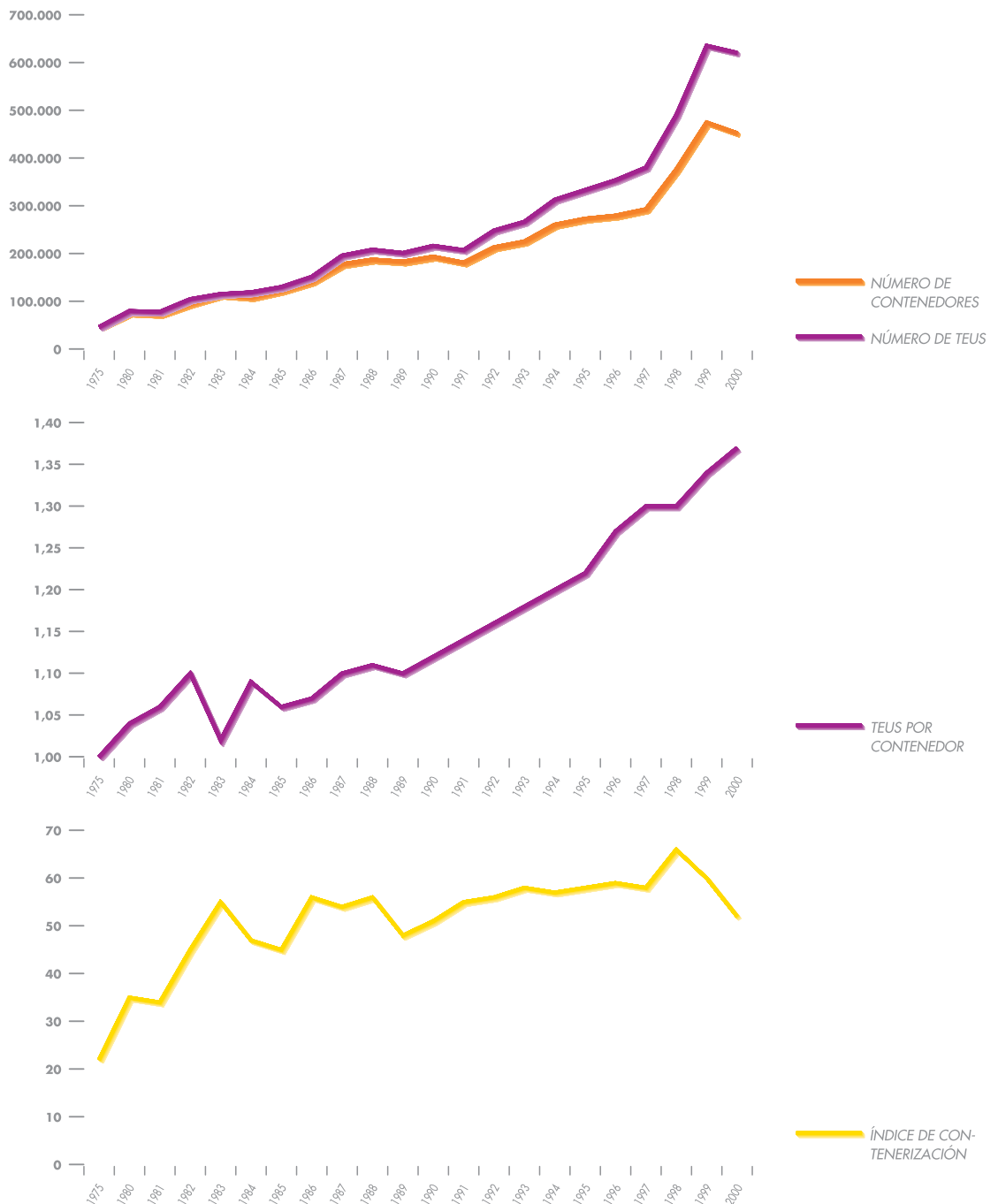


Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Las Palmas (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	46.617	76.767	73.789	95.664	114.050	109.078	123.019	142.057	178.389	187.978	183.649
Nº de TEUS	46.617	80.075	78.424	105.037	115.805	119.305	130.460	151.729	196.276	208.640	201.688
TEUS por contenedor	1,00	1,04	1,06	1,10	1,02	1,09	1,06	1,07	1,10	1,11	1,10
Índice de contenerización	22	35	34	45	55	47	45	56	54	56	48
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	194.060	181.685	213.624	225.803	260.964	273.568	279.948	293.305	376.802	475.270	452.948
Nº de TEUS	216.724	207.738	248.697	267.040	313.188	333.645	354.137	380.654	490.577	635.887	621.104
TEUS por contenedor	1,12	1,14	1,16	1,18	1,20	1,22	1,27	1,30	1,30	1,34	1,37
Índice de contenerización	51	55	56	58	57	58	59	58	66	60	52

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



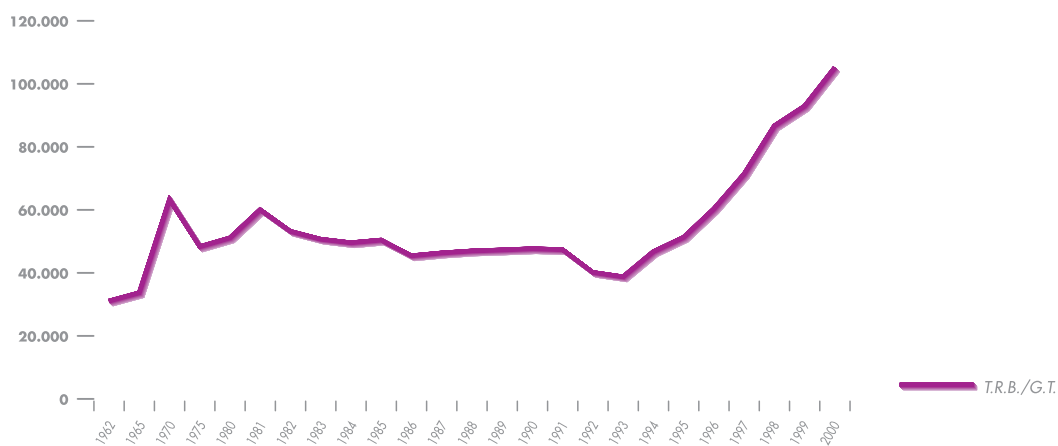
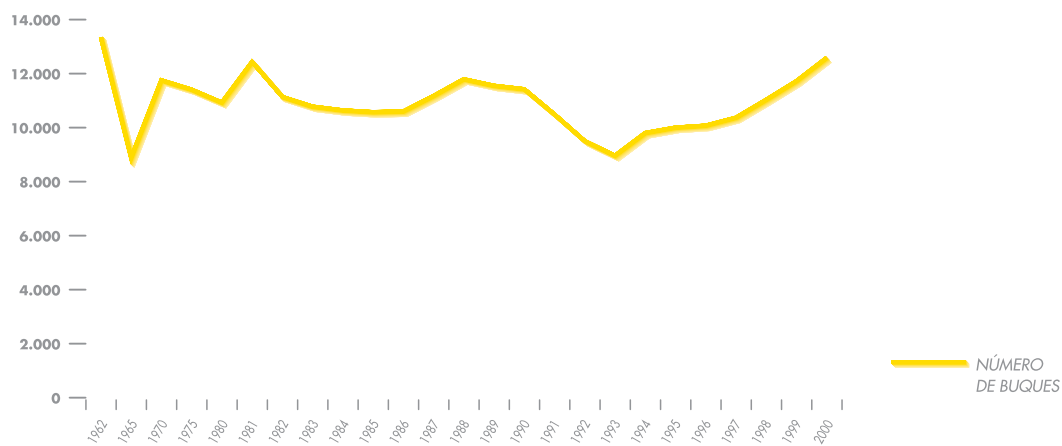
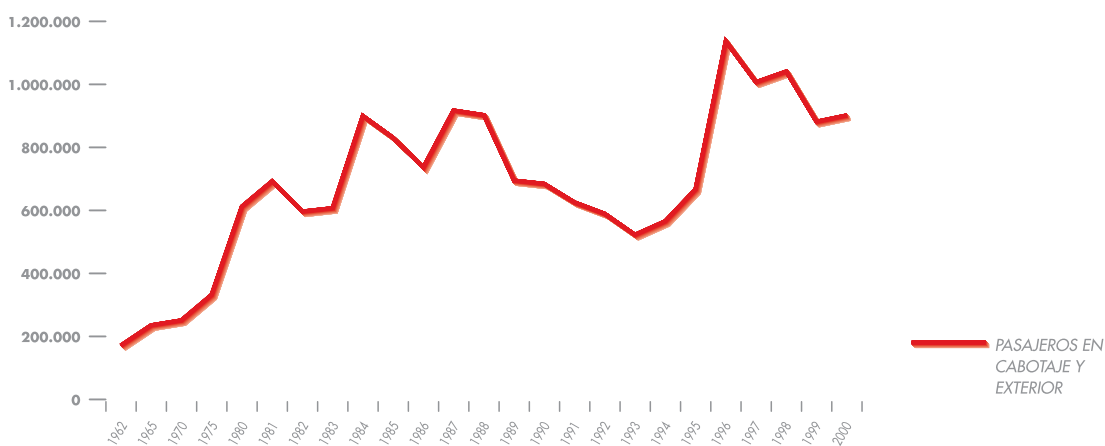
Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. Las Palmas (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	171.672	235.852	251.574	332.395	612.537	692.986	597.013	607.654	900.608	831.479	736.523	917.722	903.045
Número de buques	13.356	8.896	11.771	11.426	10.945	12.450	11.155	10.796	10.657	10.591	10.617	11.189	11.810
T.R.B./G.T. (miles)	31.174	33.787	63.333	48.427	51.214	60.178	53.316	50.820	49.684	50.542	45.550	46.446	47.081

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	695.279	684.863	626.139	589.937	523.178	566.143	667.360	1.137.333	1.007.432	1.041.422	882.061	902.042
Número de buques	11.568	11.440	10.506	9.521	8.978	9.819	10.018	10.091	10.385	11.048	11.739	12.602
T.R.B./G.T. (miles)	47.409	47.787	47.499	40.277	38.873	46.836	51.397	60.406	71.467	86.757	93.025	105.253

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 6.

Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Las Palmas (1989-2000) Toneladas

	1989			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	9.133	1.427	1.008	11.568
G.T. (miles)	40.672	4.693	2.044	47.409
Pasajeros (cab.+ext.)	507.837	59.775	127.667	695.279
TEUS	160.614	24.146	16.928	201.688
Mercan. en contene.	1.504.124	204.203	126.187	1.834.514
Graneles líquidos	2.680.142	125.820	97.576	2.903.538
Graneles sólidos	377.590	240.740	234.017	852.347
Mercancía general	3.170.537	339.302	321.139	3.830.978
Avituallamiento	1.854.126	0	0	1.854.126
Pesca	219.442	111.018	0	330.460
Total mercancías	8.301.837	816.880	652.732	9.771.449
	1990			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	9.430	1.093	917	11.440
G.T. (miles)	42.371	3.363	2.053	47.787
Pasajeros (cab.+ext.)	548.387	56.199	80.277	684.863
TEUS	178.497	23.155	15.072	216.724
Mercan. en contene.	1.660.814	222.760	141.774	2.025.348
Graneles líquidos	2.542.739	125.034	111.260	2.779.033
Graneles sólidos	500.941	145.463	60.628	707.032
Mercancía general	3.338.288	412.536	270.157	4.020.981
Avituallamiento	1.879.951	0	0	1.879.951
Pesca	154.803	172.556	521	327.880
Total mercancías	8.416.722	855.589	442.566	9.714.877
	1991			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	8.697	947	862	10.506
G.T. (miles)	40.943	3.825	2.731	47.499
Pasajeros (cab.+ext.)	528.379	42.996	54.764	626.139
TEUS	180.113	17.081	10.544	207.738
Mercan. en contene.	1.827.835	196.267	97.420	2.121.522
Graneles líquidos	2.636.900	87.033	124.101	2.848.034
Graneles sólidos	475.890	124.115	84.373	684.378
Mercancía general	3.319.652	372.781	232.144	3.924.577
Avituallamiento	1.670.263	2.361	60	1.672.684
Pesca	162.129	109.018	1.203	272.350
Total mercancías	8.264.834	695.308	441.881	9.402.023
	1992			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	7.885	865	771	9.521
G.T. (miles)	34.785	3.176	2.317	40.278
Pasajeros (cab.+ext.)	505.655	33.172	51.110	589.937
TEUS	216.247	22.763	9.687	248.697
Mercan. en contene.	1.996.655	199.011	107.973	2.303.639
Graneles líquidos	2.695.442	180.146	137.534	3.013.122
Graneles sólidos	517.576	97.428	80.305	695.309
Mercancía general	3.551.648	393.377	244.785	4.189.810
Avituallamiento	1.575.651	33.370	1.059	1.610.080
Pesca	160.296	58.528	861	219.685
Total mercancías	8.500.613	762.849	464.544	9.728.006

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Las Palmas (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1993			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	7.378	940	660	8.978
G.T. (miles)	32.756	3.818	2.299	38.873
Pasajeros (cab.+ext.)	465.889	23.007	34.282	523.178
TEUS	231.278	25.263	10.499	267.040
Mercan. en contene.	2.091.162	216.687	112.035	2.419.884
Graneles líquidos	2.588.596	209.759	138.380	2.936.735
Graneles sólidos	498.204	103.143	49.279	650.626
Mercancía general	3.541.246	402.907	249.931	4.194.084
Avituallamiento	1.370.959	41.906	1.142	1.414.007
Pesca	134.017	59.315	851	194.183
Total mercancías	8.133.022	817.030	439.583	9.389.635
	1994			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	7.442	1.564	813	9.819
G.T. (miles)	37.594	4.853	4.389	46.836
Pasajeros (cab.+ext.)	484.656	40.300	41.187	566.143
TEUS	262.622	31.016	19.550	313.188
Mercan. en contene.	2.296.950	252.386	156.017	2.705.353
Graneles líquidos	2.826.917	223.405	154.158	3.204.480
Graneles sólidos	540.673	67.345	69.932	677.950
Mercancía general	3.897.880	518.483	354.365	4.770.728
Avituallamiento	1.414.647	39.058	50	1.453.755
Pesca	128.429	69.410	642	198.481
Total mercancías	8.808.546	917.701	579.147	10.305.394
	1995			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	8.012	1.224	782	10.018
G.T. (miles)	40.993	5.771	4.633	51.397
Pasajeros (cab.+ext.)	570.781	43.896	52.683	667.360
TEUS	273.351	37.318	22.976	333.645
Mercan. en contene.	2.410.379	292.542	180.600	2.883.521
Graneles líquidos	3.129.316	189.974	180.967	3.500.257
Graneles sólidos	575.553	99.186	84.374	759.113
Mercancía general	3.975.219	519.757	394.711	4.889.687
Avituallamiento	1.493.622	30.275	582	1.524.479
Pesca	129.326	11.045	453	140.824
Total mercancías	9.303.036	850.237	661.087	10.814.360
	1996			
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	8.342	954	795	10.091
G.T. (miles)	47.473	7.587	5.346	60.406
Pasajeros (cab.+ext.)	1.009.531	63.888	63.914	1.137.333
TEUS	292.790	38.154	23.193	354.137
Mercan. en contene.	2.548.295	307.789	180.920	3.037.004
Graneles líquidos	3.064.100	241.123	192.381	3.497.604
Graneles sólidos	605.591	102.564	152.169	860.324
Mercancía general	4.225.077	548.714	370.667	5.144.458
Avituallamiento	1.549.704	36.013	902	1.586.619
Pesca	5.544	69.443	26	75.013
Total mercancías	9.450.016	997.857	716.145	11.164.018

Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Las Palmas (1989-2000) Toneladas (Continuación)

	1997				
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total	
Nº de buques	8.614	988	783	10.385	
G.T. (miles)	57.845	7.912	5.710	71.467	
Pasajeros (cab.+ext.)	881.822	77.816	47.794	1.007.432	
TEUS	313.756	43.087	23.811	380.654	
Mercan. en contene.	2.816.562	345.699	172.875	3.335.136	
Graneles líquidos	3.293.306	304.199	208.170	3.805.675	
Graneles sólidos	643.161	132.321	179.687	955.169	
Mercancía general	4.954.376	612.168	365.019	5.931.563	
Avituallamiento	1.626.682	38.556	886	1.666.124	
Pesca	7.507	100.414	0	107.921	
Total mercancías	10.525.032	1.187.658	753.762	12.466.452	
	1998				
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total	
Nº de buques	9.194	1.106	748	11.048	
G.T. (miles)	71.743	9.247	5.767	86.757	
Pasajeros (cab.+ext.)	900.239	85.713	55.470	1.041.422	
TEUS	413.922	49.889	26.946	490.757	
Mercan. en contene.	4.143.584	369.405	205.299	4.718.288	
Graneles líquidos	3.433.378	333.914	220.723	3.988.015	
Graneles sólidos	754.247	152.972	194.381	1.101.600	
Mercancía general	6.403.005	679.822	430.236	7.513.063	
Avituallamiento	1.811.932	39.358	551	1.851.841	
Pesca	6.738	117.784	0	124.522	
Total mercancías	12.409.300	1.323.850	845.891	14.579.041	
	1999				
	La Luz y Las Palmas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total	
Nº de buques	9.586	1.318	835	11.739	
G.T. (miles)	75.952	10.839	6.234	93.025	
Pasajeros (cab.+ext.)	769.200	65.661	47.200	882.061	
TEUS	543.358	57.823	34.706	635.887	
Mercan. en contene.	4.649.763	432.659	266.940	5.349.362	
Graneles líquidos	3.585.050	376.104	236.368	4.197.522	
Graneles sólidos	858.269	211.065	234.273	1.303.607	
Mercancía general	7.956.260	747.953	502.992	9.207.205	
Avituallamiento	1.890.404	33.321	602	1.924.327	
Pesca	5.900	87.237	0	93.137	
Total mercancías	14.295.883	1.455.680	974.235	16.725.798	
	2000				
	La Luz y Las Palmas	Salinetas	Arrecife	Puerto del Rosario	Total
Nº de buques	9.451	316	1.552	1.283	12.602
G.T. (miles)	81.586	1.357	12.774	9.536	105.253
Pasajeros (cab.+ext.)	753.274	0	79.057	69.711	902.042
TEUS	518.727	0	62.297	40.080	621.104
Mercan. en contene.	3.858.830	0	394.462	260.681	4.513.973
Graneles líquidos	2.247.716	1.255.143	363.333	262.875	4.129.067
Graneles sólidos	900.299	0	252.339	281.062	1.433.700
Mercancía general	7.334.373	0	825.659	577.157	8.737.189
Avituallamiento	1.880.373	0	20.593	175	1.901.141
Pesca	4.655	0	381	0	5.036
Total mercancías	12.367.416	1.255.143	1.462.305	1.121.269	16.206.133

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia



Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Isla de Tenerife).



Puerto de Los Cristianos (Isla de Tenerife).



Puerto de Santa Cruz de La Palma (Isla de La Palma).



Puerto de San Sebastián de La Gomera
(Isla de La Gomera).



Puerto de La Estaca (Isla de El Hierro).

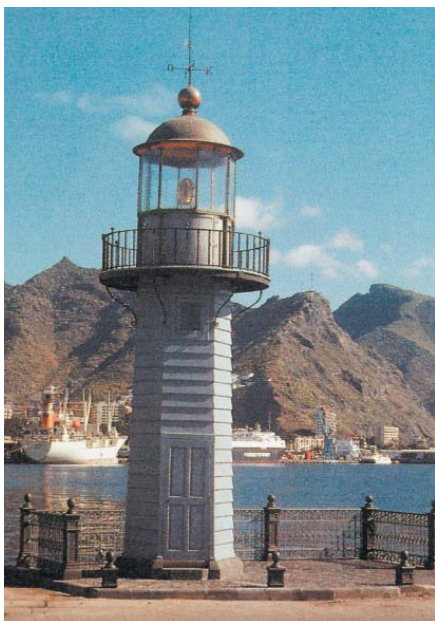


9.2. Autoridad Portuaria de Sta. Cruz de Tenerife

*Esta noche no alumbra/ la Farola del mar,
esta noche no alumbra/ porque no tiene gas.
Si esta noche no alumbra/ la Farola del mar,
si esta noche no alumbra/ mañana alumbrará.
Esta vieja Farola del mar/ que en el Puerto Canario alumbró
guarda todo un pasado ritual/ del fatache y del paquebot.
Ella fue con el Teide inmortal/ la marina atalaya que unió
la vigilia de un sueño imperial/ con la estela triunfal del motor.*¹

9.2.1. HISTORIA DE LOS PUERTOS DE TENERIFE

Las Islas Canarias se encuentran situadas al borde de la zona norte del océano Atlántico y próxima a la costa Noroeste del continente africano. No vamos a centrarnos en los rasgos que definen su peculiar climatología, ni entraremos en detalles relativos a sus caracteres fisiográficos, pues son elementos que no son básicos para entender la transformación que han seguido los principales núcleos portuarios, pero sí describiremos muy sintéticamente una reseña histórica, acerca de la evolución administrativa de la provincia tinerfeña, por la incidencia que ejerce sobre la potenciación de ciertos puertos.²



La Farola del Mar, símbolo canario que escenifica la importancia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en la historia marítima de la ciudad.

La historia se remonta al siglo XV cuando D. Juan de Béthencourt, a la sazón al servicio del rey de Castilla, arriba a las Islas en 1402, otro personaje que tendrá una indudable influencia es D. Alonso Fernández de Lugo, gobernador y general de la operación de conquista, que concluye en lo concerniente a la Palma en 1493 y en Tenerife en 1496, no sin una fuerte oposición de los “guanches”.³

La situación administrativa-política del Archipiélago de las Islas de Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera, se concreta en la pertenencia a los señores de Canarias, si bien, con las Cortes de Cádiz la situación se modifica y el “régimen señorial” queda abolido. Es trascendente la fecha de 1723, ya que a partir de ese momento, la Capitanía General de Canarias se establece definitivamente en Santa Cruz de Tenerife y este hecho repercutirá en el apoyo al puerto de la que ostenta esta capitalidad, favoreciéndole más que a otros núcleos de las Islas Canarias.

A principios del siglo XX esta singularidad se rompe por R.D de 21 de septiembre de 1927, fecha en la que se adopta el régimen provincial que divide en dos al espacio canario, por un lado, Santa Cruz de Tenerife, que acoge tanto la

¹ La Farola del Mar fue el segundo faro de orientación que entró en funcionamiento en el Archipiélago Canario. Hoy en día es símbolo de la ciudad y su puerto, motivo de inspiración de los principales poetas canarios. La letra es de autor desconocido y forma parte del folclore isleño.

² El pasado de las Islas Canarias y en concreto la provincia de Tenerife puede verse en cualquier tratado histórico. Se citan como ejemplos A. Cioranescu, *Historia de Santa Cruz de Tenerife, Tomo II, III, y IV*, Santa Cruz de Tenerife, 1977-1979. Y J. Viera y Clavijo, *Noticias de la Historia de Canarias*, Tomo I, Madrid, Cupsa editorial, 1978. Y F.R. Abreu Galindo, *Historia de la conquista de las siete Islas de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Goya ediciones, 1997.

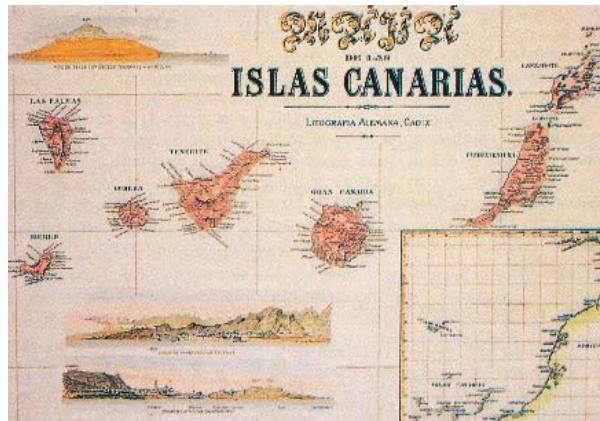
³ Las noticias expresadas relativas a la normativa que ha regulado administrativamente a las Islas Canarias están tomadas de M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife a través de su historia*, Santa Cruz de Tenerife, Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1982.

Capitanía General como otros organismos de interés para el conjunto isleño, por otro lado, se configura la provincia que gira en torno a la Isla Gran Canaria como elemento principal.⁴

En general, desde tiempos inmemoriales las Islas Canarias y los puertos de Tenerife han representado vías de comunicación marítima entre España y América, y hasta la apertura del Canal de Suez y Panamá, escala casi obligada de aquellas líneas que se dirigían al Extremo Oriente desde Europa; de tal modo que la Isla de Tenerife es un referente en el conjunto de puertos de España, como lo demuestran los datos estadísticos que reflejan algunos tráficos verdaderamente significativos, sin olvidarnos de las especiales condiciones que reúne este entorno para la navegación.

A lo largo de su historia desarrollará un papel esencial en la apertura comercial y tendrá una destacada posición como lugar de avituallamiento. En tiempos pasados hay un rasgo más que lo caracteriza, y es la lucha contra la piratería; una actividad de la que se tienen múltiples referencias, acerca del impacto que ha originado en el comercio de otras épocas.

Los puertos que hoy son gestionados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife tienen una trayectoria peculiar, cuyos pormenores pueden presentarse de manera separada, gracias a la información existente y a las publicaciones que recientemente se han ocupado de esclarecer su pasado. Así pues, teniendo en cuenta el gran peso específico que ostenta el de Santa Cruz de Tenerife, se detallará otorgándole la primacía que le corresponde, sin dejar de mencionar los perfiles más básicos de los demás enclaves.



Mapa del conjunto de las Islas Canarias en el siglo XVIII.

9.2.1.1. Puerto de Santa Cruz de Tenerife

El análisis histórico del puerto de Santa Cruz se inicia con referencias a la toponimia de su nombre, Tenerife parece que proviene de las palabras *Tener*, que significa nieve y *Fe*, en alusión al “monte”, por tanto en referencia al Teide, aunque hay que destacar que las cumbres están nevadas una parte del año y en otras se encuentran libres de ellas. Y en lo que respecta a “Santa Cruz”, puede que tenga relación con el madero cruciforme que los castellanos traían consigo al conquistar la Isla en 1494, emblema que se encontraba al Norte de la playa de Añazo o de la Carnicería, hasta que fue destruido por completo en un temporal del año 1600.⁵

La evolución que ha experimentado desde aquellos tiempos a nuestros días puede observarse desde diversos puntos de vista, fundamentalmente este estudio se basa en el conocimiento de los diferentes tráficos que han tenido lugar, y para esclarecer la trayectoria de crecimiento de los puertos, se comentarán las principales obras de infraestructura que se han llevado a cabo, como elemento que facilita el tráfico marítimo.⁶

El documento más antiguo relativo a la ribera tinerfeña data de 21 de julio de 1464, acta de D. Fernando de Párraga, que da fe que en dicha fecha aparece el Señor de las Canarias D. Diego García de Herrera y su séquito, en un puerto que se llama el Bufadero. Y es que la Villa tuvo antaño cuatro

⁴ Una visión más amplia de este tema puede verse en cualquier texto de historia Canaria; ver relación de obras ya citadas que se adjuntan en la bibliografía.

⁵ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 19.

⁶ Desde un punto de vista cartográfico puede verse la obra de J. Tous Meliá, *Santa Cruz de Tenerife a través de la Cartografía (1588-1899)*, Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional-Fundación Santa Cruz-94, 1994.



Plano del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
D. Leonardo Torriani, 1588.
Biblioteca Universitaria de Coimbra.

puntos de desembarco, el puerto de Caballos con la Caleta de negros, La Caleta de Blas Díaz, Paso Alto y el mencionado Bufadero, los cuales se corresponden actualmente con La Hondura-Parque Marítimo, el muelle de Enlace, el muelle Sur y la dársena del Bufadero.⁷

El movimiento de mercancías se ceñía en este tiempo, entre otros, al ganado, tanto el traído de fuera como el caprino guanche, y también deben mencionarse los quesos y los cueros, las maderas, la orchilla y los trigos, éste último muy demandado por Castilla.⁸

En el siglo XVI se tienen referencias escritas acerca de las necesidades de mejora que tendría que sufrir la rada, para paliar los inconvenientes propios de su ubicación y su entorno, pero el puerto de Santa Cruz, todavía sin regular obra en su desembarcadero, conocerá el primer impuesto el llamado “*haber de peso*”, que se aplicaba a diversos artículos de importación y exportación, desde la concesión real a Fernández de Lugo. “Mercaderes y mareantes hacen circular las monedas al uso: doblas de oro, ducados, ducados de oro, florín de oro, maravedies, moneda propia de Canarias, moneda de Castilla, reales de plata, reales sencillos y la especial “moneda amonedada de las islas”, esto es azúcar, trigo o cebada”.⁹

Las Islas se les conocería como “Islas del Azúcar”, hasta que América le restará este protagonismo comercial, con claro perjuicio para la economía isleña, practicándose la pesca, que represento uno de los oficios más característicos de los habitantes fundadores del puerto de Santa Cruz de Anazo. Una relación de precios de la época permite reconocer las principales especies: congrio, peje-rey y bicuda, sama, peje escolar, fresco, brecas, sargos y pescado menudo, caballas, cazón, gata, quelbe, abadejo, raya y peje perro.¹⁰

A principios del siglo XVII las obras portuarias se perfilan con carácter de urgencia, ya que la destrucción del primitivo muelle de Santa Cruz, debido a un fuerte temporal, supondría el traslado de las operaciones portuarias a La Caleta¹¹. En este siglo se pierde el azúcar como producto insular exportable y toma el relevo, aunque en una menor proporción, el capítulo de los vinos, aguardientes y vinagres.

⁷ Las obras que tratan el estudio de la historia del puerto de Santa Cruz mencionan estos datos, entre ellos ver M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Alborno, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 25.

⁸ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Alborno, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., pp. 30-31. Y para este y los siguientes siglos son interesantes las noticias relacionadas en J. Pedraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.

⁹ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Alborno, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., pp. 38-39.

¹⁰ Tomado de M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Alborno, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 44.

¹¹ Ver J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Puertos de Tenerife-Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 1997, p. 19.

Las crónicas narran algunos acontecimientos que favorecieron el crecimiento del puerto de Santa Cruz, entre los que se citan la erupción del volcán Arenas Negras en 1706, cuyas lavas destruyeron la rada del puerto de Garachico, el traslado de la Comandancia Militar en 1723, desde La Laguna al Castillo de San Cristóbal y, por último, la obligatoriedad de que ningún velero pudiese recalar en puerto insular alguno, sin antes haberlo hecho en el de Santa Cruz.¹²

El primer proyecto de muelle para el puerto de Santa Cruz de Tenerife fue realizado en 1741 por el ingeniero militar D. Antonio de la Rivière, aprobándose por Real Cédula que se otorga un año más tarde, a condición de que fueran subvencionadas las obras por los comerciantes de la localidad; de este modo, este gremio colaboraría con los comandantes generales, iniciándose en 1787 las obras del primer muelle realizado en el Archipiélago Canario.¹³

La lucha contra la piratería de otras naciones es un capítulo que ha dejado sus huellas, originando testimonios escritos de estas hazañas, así como numerosas construcciones que dan fe de este pasado. El complejo sistema de murallas y trincheras, castillos, baterías costeras y plataformas, impedían que los piratas, fundamentalmente los marinos ingleses, pudieran hacerse con la ciudad; estas defensas permitieron al puerto y a la Isla rechazar incursiones de otros países, minimizando los resultados de los severos combates con la flota del almirante Blake en 1657 y de Nelson en 1797.¹⁴

Las Islas Canarias en general y el puerto de Santa Cruz en particular se convirtieron en rivales del comercio sevillano; canalizándose un tráfico sustancial de productos locales, especialmente eran muy apreciados los vinos, y en cuanto a los pasajeros destacar las numerosas oleadas sucesivas de emigrantes a Indias.

Las relaciones mercantiles con América se intensificaron a partir de la autorización otorgada por Carlos III en 1778, los beneficios se dejaron sentir en la Isla y se llevaron a efecto intercambios con las colonias inglesas de Norteamérica, Boston y Filadelfia, precisamente sería el conocido “malvasía” canario, el que sirviera de elemento de cambio por madera, bacalao, carne de vaca y cerdo, calderas de hierro, alquitrán, y otros. Los negocios que se mantuvieron con Francia, tenían en la “cochinilla” el baluarte comercial que servía para poder traer muebles, candelabros, vidrios, paños, telas, lencería, encajes, libros, sombreros, joyas, quincallas y armas.¹⁵

Una fecha de relevancia sería 1822, en la que se le cataloga como “Puerto y Depósito de Primera Categoría” y 3 de julio de 1852, en la que se expide R.O. por el Ministerio de Fomento, reconociéndole como “Puerto de Interés General”, categoría que permitía que la construcción, conservación, recaudación, explotación y administración corrieran a cargo del Estado. En esta misma fecha se recoge la existencia del *Régimen de Puerto Franco*, que posibilitaría su desarrollo, dado que la franquicia



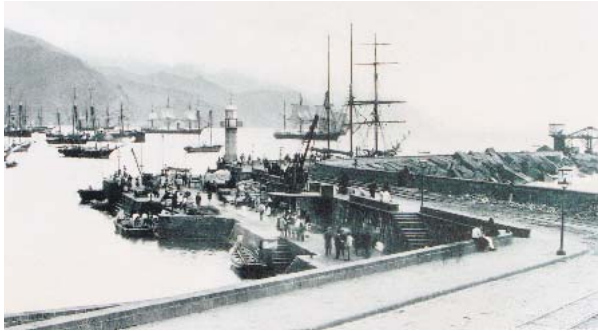
Plano del Puerto y de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en 1878. Museo Naval de Madrid.

¹² J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p. 107.

¹³ P. García, *Santa Cruz, el primer Puerto*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones IDEA, 1997, p. 12.

¹⁴ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *Puerto y plaza fuerte: el ataque anfibio de Nelson a Tenerife, la gesta del 25 de julio de 1797*, Tenerife, Autoridad Portuaria, 1997. Y J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., especialmente el capítulo VII: “Puerto y Plaza fuerte”, pp. 191-225.

¹⁵ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., pp. 108-109.



El Puerto de Santa Cruz de Tenerife a fines del siglo XIX presentaba una gran concurrencia de naves. Archivo Díaz Lorenzo.



El tráfico entre las Islas se llevaba a cabo por la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios. En la foto se aprecia los buques Viera y Clavijo y León y Castillo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife a principios del siglo XX.



Postal que recoge una escena típica en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, las gabarras cargadas de huacales de plátanos y tomates en torno a 1920, principales elementos del tráfico marítimo.

para los buques de escala que le visitaban, suponía la eliminación de trabas en el comercio local, permitiendo que los barcos de banderas extranjeras navegaran entre las Islas.¹⁶

El paso del tiempo fue progresivamente convirtiendo a Tenerife en un gran centro de actividad mercantil, de los productos que constituían su base económica, entre ellos destacamos algunos que ya se han mencionado y otros que van emergiendo en el tráfico entre Islas y con la Península, entre los que se citan el azúcar, cochinilla, vino, plátanos, tomates, que poco a poco van siendo cada vez más demandados, incluso desde el exterior. De igual modo, se haría receptora de aquellos que siendo necesarios para el desarrollo de la localidad, no eran dados por la naturaleza o elaborados en la Isla.

El tráfico marítimo se resentiría con la pérdida de las colonias, particularmente fruto de este desastre las navieras españolas y más concretamente la Trasatlántica, que conectaba con los puertos de Cuba y Puerto Rico, dejaría de tener la relevancia que en otras épocas había disfrutado.¹⁷

El puerto de Santa Cruz de Tenerife habría de superar los inconvenientes inherentes de su rada, ya que no disponía de buenas condiciones para la navegación. Muchos serían los proyectos que trataron de superar estas dificultades, hasta que a comienzos del siglo XX con una tecnología más depurada, puede decirse que se vence a los elementos y las obras del Muelle dejan de ser el principal obstáculo, para la mejor proyección de este recinto en el marco general de la Nación.

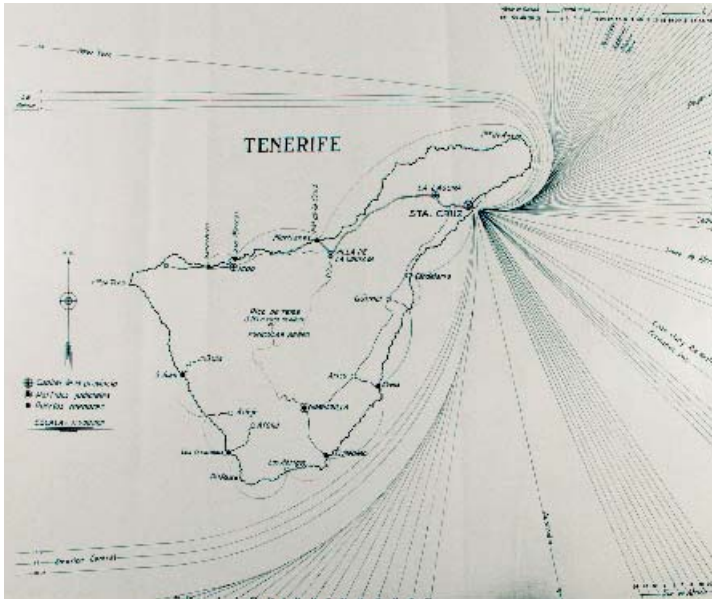
La creación de la Junta de Obras del Puerto se realizaría en 1907, y a partir de aquí se le prestará atención a la organización de un complejo portuario, que se ha ido ensanchando y sigue progresando en su lucha con el mar, para compensar la estrechez de la franja costera.¹⁸

En relación a las mejoras de sus infraestructuras referiremos algunos datos pun-

¹⁶ El conocimiento de la trayectoria comercial de este puerto debe nutrirse de la amplia introducción histórica que aporta la J.O.P.S.C.T., *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Tipografía Católica, especialmente capítulos I y II, 1929, pp. 15-43.

¹⁷ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p 151.

¹⁸ Los pormenores de estas actuaciones en el puerto de Santa Cruz de Tenerife encuentran un referente para su estudio en la J.O.P.S.C.T., *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, pp. 37-43.



Mapa que escenifica las Líneas de Vapores que hacen escala en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Memoria 1929, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

LINEAS DE VAPORES que hacen escala en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife	
ALEMANAS	1.—Norddeutscher Lloyd, de Bremen 2.—Hamburg-America Linie, de Hamburgo 3.—Hamburgische Sud-Amerika 4.—Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei, de Hamburgo 5.—Wormann Linie A. G., de Hamburgo 6.—Hamburg-Bremer-Afrika Linie, de Hamburgo 7.—Deutsche-Ost-Afrika Linie, de Hamburgo
BELGAS	8.—Compagnie Belge Maritime du Congo 9.—Royal Lloyd Belge
ESPAÑOLAS	10.—Compañía Transatlántica 11.—Compañía Transmediterránea 12.—Sota y Aznar 14.—Vista de F. Asturqui 15.—Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios
FRANCESAS	16.—Compagnie «Chargeurs Réunis» 17.—Compagnie Générale Transatlantique 18.—Compagnie Sud Atlantique 19.—Compagnie de Navigation Paquet 20.—Compagnie Cyp. Fabre 21.—Compagnie Fraissinet
GRIEGAS	22.—Lykiardepote & Co. Ltd., London
HOLANDESES	23.—Van Nieuvelt, Goudriaan & Co., Ltd., Rotterdam 24.—Erichard & Dedering, Rotterdam 25.—Holland West Africa Lijn
INGLESAS	26.—Lampert & Holt 27.—Ellerman Bucknall Lines 28.—British & African S. N. Co. Ltd. 29.—African S. S. Co. 30.—Union Castle Mail Steamship Co. Ltd. 31.—White Star Line 32.—Mac Iver Line 33.—Vernart Line 34.—Ballard King & Co. Ltd., London 35.—Edery & Fyffes 36.—Marsi Ltd., Cardiff & London 37.—Lan Line Ltd., Glasgow & London 38.—Burnell & Son, Glasgow 39.—Grove Line, Glasgow 40.—John Holt & Co. Ltd., Liverpool 41.—Kaye Son & Co., Ltd., London 42.—Walker Sturcum & Co., Ltd., Newcastle 43.—Andrew Weir & Co., Ltd., London 44.—Roslender Line 45.—Furness Boulden and Argentine Lines 46.—British and Argentine S. N. Co., Ltd.
ITALIANAS	47.—Navigazione Libera Triestina
NORUEGAS	48.—Fred Olsen & Co., Oslo 49.—Den Norske Sjø-Amerika Linie, Oslo 50.—T. H. Skogstad & Son A/S Helsingør 51.—Det Bergenske Dampskibselskab, Bergen
NORTE AMERICANAS	52.—United States Shipping Board, Washington D. C.
SURCAS	53.—Roderiktskieløstet «Svanen» Lign
YUGO-ESLAVAS	54.—Oceania

tuales, que a lo largo del siglo XX son especialmente significativos. La nueva centuria se inicia con una etapa en la que se observan unas duras inclemencias climatológicas, ocasionándose desperfectos, que habrán de ser reparados en lo que años más tarde vendría a llamarse el muelle Sur.¹⁹

En 1921 D. Prudencio Guadalfajara sentará las bases para la construcción definitiva del puerto y Matos Massieu redactará el proyecto, que después sería modificado hasta concluir en 1951 en una estructura semejante a la actual. Al día de hoy se utiliza para el tráfico de cruceros de turismo, barcos Ro-Ro, buques tanques e incluso dispone de un espacio reservado para la marina de guerra.

El llamado muelle Norte, cuyos orígenes se remontan a 1884, también se remodelaría con la intervención de Guadalfajara, que lo prolongará en 1909; sus funciones se relacionaban con el desembarque de explosivos. Actualmente, con la instalación de la estación de Jet-foil en 1991, se ha convertido en un centro neurálgico del tráfico interinsular.

El muelle de Ribera es, de igual modo, concebido por el entonces Jefe de Obras Públicas D. Prudencio Guadalfajara; recogiendo una tradición mercantil, pues desde el principio existían diminutos muelles en los que se mantenía cierta intensidad de tráfico, mediante gabarras que se utilizaban entre la orilla y el fondeadero. Nacerá a petición de los particulares para construir depósitos de mercancías, ganando terrenos al mar. El proyecto presentado en 1943 por D. Miguel Pintor González, vería terminada las distintas fases en 1960, 1963 y 1982 respectivamente. En la actualidad juega un papel destacado pues dispone de muelle de pasajeros, muelle frutero y de mercancía general, así como rampa móvil y fija para las operaciones de ferris y barcos Ro-Ro. En 1994 se ha construido un tación que permite el atraque simultáneo de dos ferris o Ro-Ro de la Compañía Trasmediterránea.

La dársena del Este nace a propuesta de Guadalfajara en 1905, pero sufrirá modificaciones al pasar de dique de carena y rompeolas del muelle Sur, a la carga y descarga de carbón y petróleos, que ya preconizaba Mato en 1921. Las sucesivas ampliaciones irían desde 1932 a 1965, 1970 y 1983. For-

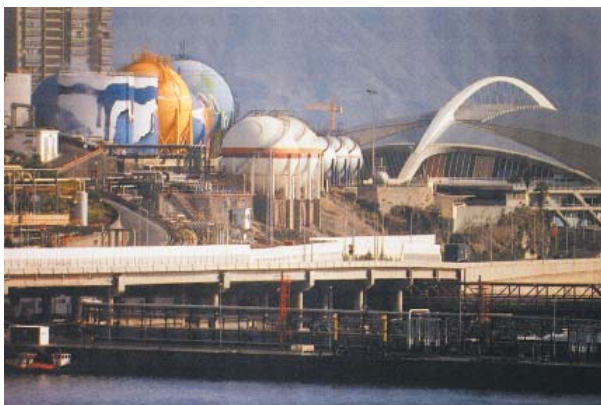
¹⁹ Un resumen de este punto se observa en J.M. Ledesma Alonso, *El puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., particularmente el capítulo I, pp. 23-39.



La figura del “Cambullón” es representante del comercio autóctono, actividad que se llevaba a cabo a pié de barco, ofertando productos canarios, tráfico “menudo” que tenía lugar en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Los preliminares de la misma datan de 1921, cuando se proyecta con fines pesqueros y de embarcaciones menores. Hoy en día, el dique muelle se utiliza para tráficos especiales y, entre otras funciones, sirve como base permanente del dique flotante de los Astilleros de Tenerife. En la explanada del muelle de Ribera II se encuentran la base interinsular de pasaje y tráfico Ro-Ro, así como las terminales de las navieras *Contenemar* y *Pinillos*.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife ha cumplido una función primordial, ha sido y es una estación de servicios en medio del Atlántico, donde los barcos se avituallan de agua y combustible, sin dejar de mencionar el ser escala de cruceros de turismo, en un complejo portuario que se extiende a lo largo de una línea de contacto con la ciudad de más de 10 Km, comprendiendo cuatro dársenas, más o menos especializadas, –Los Llanos, Anaga, El Este y Pesquera–.



El Puerto de Santa Cruz se le reconoce como “la gasolinera del Atlántico”, actividad que requiere de instalaciones adecuadas, como las que se observan en la foto, que a fines del siglo XX conforman un todo junto al núcleo portuario.

El acuerdo marco puerto-ciudad está favoreciendo la consolidación de un espacio marítimo, que conjuga los servicios de ocio con la función comercial que ostenta, gracias a la modernización de sus instalaciones, ofreciendo una compleja gama de servicios, que benefician la economía del conjunto de Islas que conforman la provincia de Tenerife.²⁰

mada por el dique del Este, el muelle de Contenedores y el muelle de Bufadero, representará la dársena industrial por excelencia, fundamentalmente destinada a la recepción de combustibles líquidos y graneles sólidos y contenedores.

La dársena pesquera se propone en 1956, aunque se realizaría en varias fases hasta concluir en 1983, destinada a la manipulación del pescado, se encuentra dotada de todos los elementos necesarios para un adecuado servicio. Actualmente, sus instalaciones albergan desde canchas deportivas a diversos restaurantes, por tanto, también constituyen un punto de ocio.

Al sur de la ciudad se inauguraría en 1964 el muelle de la Hondura y en el período 1980-87 se hizo la dársena de Los Llanos.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife gestiona los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca. Realmente, el principal puerto tinerfeño goza de una estratégica situación, ya que su dársena se encuentra ubicada en un punto que permite con facilidad la comunicación con la meseta central de La Laguna, que es punto de convergencia de todos los caminos de la Isla.

²⁰ Ver Memorias últimos años.

9.2.1.2. Puerto de Los Cristianos

Las condiciones naturales del entorno favorecería que desde tiempos remotos funcionara como embarcadero, representando una salida natural de los productos agrícolas de la comarca de Chasna y de los que deparaba aquel paraje, tales como sal, cal, piedras de sillería y azúcar; precisamente, durante largo tiempo se verían asaltados por piratas, pues la prosperidad de la zona suscitaba estas operaciones, con resultados poco propicios para el desarrollo económico local.²¹

El transcurso de los siglos sucedería sin actuaciones determinantes en sus infraestructuras hasta el comienzo del siglo XX, en el que por Real Decreto de 22 de julio de 1928, se originaría un cambio en la organización del puerto de Santa Cruz de Tenerife, pasando los núcleos pequeños de la Isla, que hasta entonces dependían de la Jefatura de Obras Públicas, a quedar administrados por la Autoridad Portuaria, mencionamos a *Garachico, San Marcos, Martiánez, Abona, Médano, Los Cristianos y San Juan de Guía*.²²

Los Cristianos era uno de los recintos que se anexionarían al puerto de Santa Cruz de Tenerife, encontrándose por aquellas fechas pendiente de aprobación el proyecto, que lo habilitaría debidamente para ejercer sus funciones, según figura en el anexo de la Memoria editada en 1929 por la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz.

El primer encargo de obra data de 1927 y tras algunas vicisitudes, las actuaciones se emprendieron algunos años más tarde, ya que la coyuntura económica no era favorable en esos momentos. El actual puerto de Los Cristianos fue proyectado en 1969, pero hasta 1974 no finalizaron los trabajos.

La actividad pesquera ha representado un apartado de interés, por lo que en 1964 se le dotó de una importante dársena de pesca, tras ser declarado puerto de refugio pesquero.

En la actualidad el puerto de Los Cristianos es un conjunto formado por tres alineaciones, una transversal que limita con la zona deportiva, otra que es utilizada por la naviera *Fred Olsen*, y la que ocupa *Trasmediterránea*. Es un núcleo especializado en tráfico de pasajeros y Ro-Ro y cuenta con estación marítima, dársena de pesca, con pórtico y explanada de varada y talleres de reparación, cámaras frigoríficas y fábrica de hielo; también es una base importante de embarcaciones deportivas.

9.2.1.3. Puerto de Santa Cruz de La Palma

La ciudad de Santa Cruz de la Palma sería fundada por D. Alonso Fernández de Lugo, en el lugar denominado Tinibucar, junto a la Bahía. La tradición refiere que sería precisamente en el cantón de Tedeque el lugar donde quedaría clavada la famosa cruz de madera, que daría nombre a la capital y puerto de la Isla.²³

El comercio se desarrollaba con la Península y Portugal, sirviendo a las expediciones que viajaban a las Indias; entre los productos de mayor aprecio se encontraban el azúcar y los vinos. De hecho, este interés suscitaría la piratería internacional, como era frecuente en la época y en el conjunto de las Islas Canarias.

En el capítulo de las infraestructuras hay una fecha que resaltamos, que se remonta a los años 1584 y 1586, etapa en la que D. Leonardo Torriani dirige la construcción del muelle, que en esos momentos era el único que merecía este nombre en el Archipiélago, a la vez se planificarían las defensas de la rada con nuevas fortificaciones; desgraciadamente, la fuerza del mar ocasionaría grandes desperfectos que lo destrozaron en 1671, destacando que hasta 1728 no sería reconstruido.

²¹ La historia de los enclaves portuarios hoy gestionados por la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, puede conocerse a través de numerosos textos. La orientación de la obra hace básica la consulta de J. Ledesma Alonso y A.M^º Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife, La Palma, La Gomera, El Hierro y Los Cristianos*, A.P. Santa Cruz de Tenerife, 1999. En el caso del puerto de Los Cristianos, ver pp. 137-142.

²² Ver J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, Anexo Junta Central de Puertos y los puertos de Tenerife encomendados a esta Dirección Facultativa, s/p.

²³ J. Ledesma Alonso y A.M^º Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 87-107.

El arranque definitivo del muelle comenzaría en 1861, siendo inaugurado trece años más tarde. Una fecha trascendente para la evolución de este enclave sería 1883, momento en el que es declarado puerto de interés general, de este modo comienza su proceso de remodelación con nuevos e importantes presupuestos de mejoras. Ahora bien, sería a mediados del siglo XX cuando se pudieron observar los atisbos de un claro progreso, y entre las actuaciones que se emprendieron se señala la colocación de la primera piedra, que tiene lugar en 1932, aunque la inauguración de estas obras no se llevaría a cabo hasta 1950, tras la visita del general Franco a la Isla.

El puerto de Santa Cruz de La Palma cuenta con más de un kilómetro de línea de atraque, representa otro de los espacios portuarios de interés en el conjunto que estamos describiendo; está formado por un muelle polivalente, con terminal de contenedores, dotado de cuatro grúas automóbiles, un muelle para el tráfico de mercancía general y tráfico frutero de exportación; posee una estación marítima, tinglados y depósitos así como lonja pesquera, varadero, instalaciones para el suministro de buques, estación de servicios, etc.

La incorporación de nuevas líneas marítimas y modernas embarcaciones ha propiciado el que se produzca un constante aumento en el tráfico de pasajeros y contenedores.

9.2.1.4. Puerto de San Sebastián de La Gomera

El primer viaje de Colón dinamizaría el puerto de San Sebastián, ya que sería el preferido en la ruta del Nuevo Continente, por ello, se convertiría por su estratégica situación en punto obligado de referencia, en las travesías que tenían el destino americano, así como de la Armada Real y de los navíos lusos en sus viajes a Brasil, La India, Isla de Cabo Verde y Guinea.²⁴

La trascendencia de este puerto en la mencionada etapa queda refrendada, aunque sufriría considerables alteraciones a lo largo de los siglos, pues desde los tiempos en los que se beneficia del comercio que discurre al otro lado del atlántico, incluyendo el tráfico de esclavos, al siglo XIX en el que se actúa a nivel de infraestructuras, lo cierto es que viviría un largo período de estancamiento, que también persiste en las primeras décadas del siglo XX, a pesar del empeño de las autoridades locales por cambiar esta situación.²⁵

Es importante destacar las incursiones que tienen lugar a lo largo de los siglos XVI y XVII, perjudicando la tranquilidad necesaria para el normal desenvolvimiento del tráfico, en esta secuencia de ataques mencionamos el del inglés Charles Windham, que pretendía apoderarse de la Isla en 1743, su derrota permitiría recuperar la normalidad del tráfico marítimo, y se torna al movimiento de pasajeros que emigraban para mejorar su situación económica, también se daba un comercio modesto con los puertos de Cádiz y Sevilla²⁶. A colación de estos ataques debe referirse, que toda esta piratería en la Isla de la Gomera ha dejado su impronta en fortificaciones y castillos como testimonio de aquel pasado.²⁷

Así fueron discurriendo los siglos, sin que se tomaran iniciativas que finalmente prosperaran, para dotar de infraestructuras al puerto de San Sebastián de la Gomera, que junto al de La Estaca en la Isla de Hierro, no dispondrían a principios del siglo XX de accesos que facilitarían la comunicación tanto interior como marítima.

²⁴ Algunos detalles de este puerto pueden verse en J. Ledesma Alonso y A.M^a Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 109-127. Para conocer la etapa histórica de estos primeros tiempos consultar A. Béthencourt Massieu, "Proyecto de incorporación de La Gomera a la Corona de Felipe II (1570-1590)", en *AEA*, n° 14, Las Palmas-Madrid, 1968, p. 416.

²⁵ La evolución del puerto de San Sebastián de la Gomera queda recogida, entre otras, en A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera. 1492-1982*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Tauro Producciones S.L., 1994.

²⁶ El tema emigratorio puede consultarse en A.M. Macías Hernández, *La migración canaria, 1500-1980*, Barcelona, Ed. Júcar, 1992. Y en E. Burriel de Orueta, *La emigración factor clave de la demografía de los espacios marginales canarios: la población de la Isla de la Gomera*, Barcelona, Taller de Geografía 2, Oikos-Tau. S.A., 1981.

²⁷ Ver A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera...*, op. cit., especialmente capítulo III: "San Sebastián y su Puerto. Parada y fonda de corsarios". Y capítulo IV "El sistema defensivo del Puerto", pp. 37-58.

La construcción del muelle de La Hila comenzó a finales del siglo XIX, pero hasta que las obras concluyeron adecuadamente sufrieron toda clase de infortunios administrativos. Puede decirse, que sería uno de los recintos en los que pesó, muy especialmente, la escasez de medios económicos con los que llevar a cabo las obras, procediéndose a modificar y renovar los proyectos que se suceden ininterrumpidamente con el discurrir de la primera parte del siglo XX.

En los anales de su historia se menciona el 2 de diciembre de 1957, fecha en la que tiene lugar la inauguración oficial de las reformas, que habían sufrido un larguísimo proceso desde que se proyectan los primeros trabajos hasta que definitivamente concluyen.²⁸

El comienzo de la década de los setenta significaría para la economía local, que la industria turística formara parte de ciertos núcleos entre los que se contaba el sur de Tenerife, favoreciendo también el contexto de la Isla de La Gomera, cuya especial ubicación le permitía el aumento del tráfico de viajeros, incentivando las inversiones que se realizaron para adaptar las instalaciones a las nuevas necesidades.

San Sebastián de la Gomera cuenta con un dique protegido por una escollera de aproximadamente unos 400 metros de longitud con dos tramos diferenciados. Los actos correspondientes al V centenario del Descubrimiento de América, supusieron momentos de progreso y cambio pues se proyectarán sus líneas de actuación definitiva, con la habilitación del muelle para el atraque del ferry y del hidrofoil; por tanto, puede decirse que está especializado en el tráfico de pasajeros y carga rodada, para lo cual posee una estación terminal de pasajeros, siendo también una base importante de embarcaciones deportivas.

9.2.1.5. Puerto de La Estaca en la Isla de El Hierro

El puerto de La Estaca tomaría su nombre de los estacones que servían para el amarre de los buques. Sus referencias históricas datan del siglo XV, cuando D. Juan de Bethencourt desembarcó para conquistar la Isla. A lo largo de los siglos, el puerto de Tecorone, actual puerto de Naos y el de Iramase, que se encuentra a su lado, han sido los únicos fondeaderos donde los navíos podían desembarcar.²⁹

Los primeros contactos comerciales en el siglo XV fueron con las flotas portuguesas, cambiando mercaderías por brea y madera. Un siglo más tarde comienza un intenso comercio con Inglaterra de “hierba pastel”, orchilla y cochinilla que duraría hasta finales del XIX. A mediados del siglo XVI, el Hierro era la Isla que más grano exportaba a Tenerife y Gran Canaria, sobre todo cebada y trigo; comercialmente era interesante el ganado, que servía a menudo para intercambiarlo por productos de la Isla, cuando éste había engordado lo suficiente se devolvía a Tenerife. En el último cuarto del siglo XX los cultivos del plátano y de la piña tropical han propiciado sus exportaciones, lo mismo que la industria vinícola y los derivados de la leche como el queso y las quesadillas.³⁰

Desde el punto de vista administrativo resaltamos la fecha de 30 de mayo de 1888, en la que se declararía al puerto de La Estaca como de interés general de segundo orden; sería incluido en el Plan de Estudios por Real Orden de febrero de 1898, aprobando su presupuesto en 1908. El proyecto fue elaborado por D. Juan José Santa Cruz, aunque todavía en los años treinta, según obra en los archivos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, no se disponían de infraestructuras que permitiera a los vapores atracar, por lo que se utilizaban barcas que se acercaban a él para realizar el tráfico de mercancías y pasajeros.³¹

Los estudios para ampliar el puerto de La Estaca se dilataron en el tiempo, concibiéndose las mejoras entre 1948 y 1950, que es cuando se aprueba un proyecto de gran interés; finalmente, sus

²⁸ A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera...*, op. cit., p. 120.

²⁹ Referencias de interés para conocer este puerto pueden verse en J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, Excmo. Cabildo Insular de El Hierro- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Tauro producciones, 1998. Y en la obra citada de J. Ledesma Alonso y A.Mª Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 129-135.

³⁰ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., pp. 24-25.

³¹ J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., pp. 38-39.

instalaciones serían remodeladas algunos años más tarde, procediéndose a la inauguración oficial el 22 de julio de 1960. Así es como se ha llegado a un presente optimista, pues hasta 1993 y en el plazo de la última década, el tráfico ha aumentado en un 50% en pasajeros y un 70% en mercancías.³²

El puerto de La Estaca en la Isla de El Hierro dispone de una capacidad de atraque que le facilita el tráfico de pasajeros y la carga rodada, contando con una rampa móvil, tinglado de almacenamiento, varadero y una estación marítima. Recientemente, se ha abierto una esperanzadora etapa con la puesta en servicio del ferry de la compañía Olsen, lo que mejorará las comunicaciones entre las Islas y sobre todo la disposición turística de la zona.

Los puertos que componen el espacio portuario de Santa Cruz de Tenerife superan los 1,6 millones de metros cuadrados, es por tanto un ámbito marítimo de gran interés, compuesto por un conjunto de dársenas que recorren un tramo de costa considerable, ubicado en puntos muy concretos de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la Isla de la Gomera y en la Isla de Hierro.

9.2.2. PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³³

La evolución del conjunto de puertos de la provincia de Tenerife se ha realizado a partir de la bibliografía existente y de la documentación que alberga el archivo de la Autoridad Portuaria. A nivel estadístico se han tomado las referencias que mejor describen los rasgos más peculiares de sus tráficos, a través del movimiento de mercancías que se lleva a cabo desde principios del siglo XX, que es cuando se tiene una información continua, atendiendo también a las magnitudes clásicas relativas al movimiento de pasajeros, buques y pesca.

Los primeros apuntes mercantiles datan de los momentos en los que inicia su andadura la primera Junta, por tanto desde 1909, referencia en el tiempo que abre el análisis comercial de las mercancías que entran y salen del puerto, a partir de ahí se han estudiado los rasgos de su tráfico marítimo.

Por otra parte, se han elaborado series de principales productos desde 1928 a 1940 y con carácter exhaustivo para 1950, matizando el régimen en el que lo hacen, esto es, permitiendo especificar tanto el tráfico de cabotaje como el exterior, según los registros de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La Memoria correspondiente al año 1925 anuncia en su introducción, que ha de redactarse un documento en el que se detallen las obras. Una primera parte de algo más de cincuenta páginas, permite descubrir grandes capítulos de la historia del puerto de Santa Cruz, las obras realizadas y “las que actualmente se están ejecutando”, descripción de instalaciones, e incluso referencias fotográficas de gran interés, que perfilan la transformación de la navegación, desde que se constituye la Junta de Obras al momento de edición del mencionado texto.³⁴

Ahora bien, el manuscrito indispensable para conocer la trayectoria del espacio portuario es la Memoria editada en 1929, abarca desde 1848 hasta concluir la primera parte del siglo XX. Su amplio volumen, más de trescientas páginas, reconstruye paso a paso los acontecimientos de relevancia en su historia y sus once capítulos... “desde la Historia sucinta del progreso constructivo del puerto” a “El futuro porvenir del puerto”, dejan interpretar con claridad los datos que complementan los registros anteriores, incluso desde el punto de vista fotográfico se aportan testimonios de indudable valor.³⁵

³² J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., p. 44.

³³ El análisis del conjunto de puertos que hoy integran la Autoridad Portuaria se ha podido realizar gracias a la colaboración prestada. Especialmente, mencionamos a D. Manuel Fernández Castillo a quien agradecemos particularmente las atenciones recibidas. De igual modo queremos hacer extensivo el mensaje a los responsables de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife.

³⁴ Ver J.O.P.S.C.T., *Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925*, Tenerife, Tipografía Librería Católica, 1926.

³⁵ J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929.

Las últimas décadas del tráfico en los puertos que conforman hoy en día la Autoridad Portuaria, se han podido trazar gracias a la información estadística que se adjunta, tomada de los archivos del Ente Público Puertos del Estado.

9.2.3. TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1909-2000)

El tráfico de mercancías se plantea desde 1909 hasta finales del siglo XX en el cuadro 1 y en el gráfico 1. La primera valoración que puede hacerse a nivel general, es que la situación geográfica de un puerto isleño, predispone a que su movimiento de mercancías atienda las necesidades de la sociedad local, y parece congruente el predominio del volumen de mercancías descargadas frente a las cargadas.

En la primera parte del siglo XX las mercancías descargadas no prevalecen, pero a medida que avanza el tiempo, sobre todo desde los años cincuenta el proceso se acentúa, a la vez que se acrecienta el volumen general de tráfico.

El núcleo portuario se comporta fundamentalmente como receptor de mercancías del exterior, muy particularmente de productos petrolíferos, interrumpiendo su progresión en los años en los que los conflictos bélicos tienen lugar en el mundo, aunque la incidencia de la Guerra Civil no sería muy fuerte, pues los principales productos que componen la semblanza comercial proceden de un ámbito distinto a la Península.

El análisis que se está efectuando obliga a puntualizar, que desde 1962 se está considerando el total de tráfico del conjunto de puertos que conforman la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, como queda fielmente reflejado en el gráfico 1, cuestión que justifica el alza de los años sesenta, más por la forma en la que se presentan los datos, que por un incremento real e individualizado de sus tráficos.

Es innegable que el despegue y desarrollo del volumen de mercancías movidas tiene lugar a partir de la segunda mitad del siglo XX, una vez superada la crisis que se deriva de la 2ª Guerra Mundial, que hizo peligrar la elaboración de los productos petrolíferos refinados, por la falta de petroleros que trajeran la materia prima.

9.2.3.1. Tráfico de mercancías según clase de navegación (1928-1957)

El comercio vía marítima se explicita para el período 1928-1957 matizando las modalidades de navegación. A partir de 1942 y hasta el final de la serie se concretará el tráfico de cabotaje si es con la Península, entre islas o con el Protectorado y las Colonias; referencias que en el caso de una economía “isleña” son particularmente interesantes.

El cuadro 1.2 es el que presenta todos estos matices del tráfico. Si nos fijamos en las mercancías descargadas, se aprecia dentro del cabotaje el mayor interés que tiene el que se lleva a cabo con la Península, si lo comparamos con los otros apartados “insular” y “Protectorado y Colonias”, si bien, dentro de este capítulo sobresale especialmente el comercio que se efectúa con Fernando Poo.

Las estadísticas consultadas expresan que el tráfico de cabotaje se encuentra muy por debajo del que se registra a nivel exterior, en este caso el petróleo bruto tiene mucho peso específico; esto revela una característica típica de su economía y es la fuerte dependencia de las importaciones para el abastecimiento general de la Isla; de hecho, la 2ª Guerra Mundial supondría un duro golpe para el tráfico, tal como se aprecia en el cuadro 1.2 y en el gráfico 2A.

En relación a las salidas de mercancías se perciben varias cuestiones, por un lado, el tráfico de cabotaje se muestra bastante estable hasta mitad de los años cuarenta, y a partir de aquí se inicia un proceso de crecimiento, llegando a sobrepasar en los últimos años analizados el millón de tone-

³⁶ A partir de 1952 el incremento de las exportaciones se debe al capítulo de los suministros a los buques que oscilan entre 500.000 y 1.000.000 de Kg. al año.

ladas; por otro lado, las exportaciones se han comportado de manera semejante a las importaciones, pues el tráfico se ve influenciado por los conflictos bélicos, aunque las diferencias a nivel cuantitativo son acusadas. A fines de la década de los años cincuenta el despegue del puerto se va haciendo una realidad.

Las singularidades que afectan a la navegación atendiendo a su tipología se encuentran recogidas en el gráfico 2A y 2B.1 y 2B.2, mientras que en el primero se vislumbra la tendencia seguida por los epígrafes principales, percibiéndose los ciclos mercantiles de la actividad portuaria, en los gráficos 2B.1 y 2B.2 se mostrarán cada uno de los grandes apartados, atendiendo a la clase de navegación, tanto en lo que se refiere a las mercancías cargadas como descargadas.

El peso de las importaciones es determinante en el conjunto de las entradas, mientras que en las salidas aunque la componente exterior es alta, en torno al 45% de tráfico, el cabotaje que mantiene con la Península es un apartado que alcanza el 34%, por tanto, representa una parte interesante del cómputo total del movimiento en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

9.2.3.2. Principales productos y clase de navegación (1928/1940)

Antes de pasar a comentar los datos, considerar que están tomados de las Memorias tal como se presentan originalmente, y como las propias series recogen las denominaciones de una manera más extensa señalaremos básicamente la composición de las partidas, cuyos nombres no trasladen la totalidad de productos que agrupa.

- *Carbones vegetales, leñas, materiales térreos*: es una agrupación que se nutre de elementos tan dispares como los fosfatos naturales de cal, minerales de hierro, cobre, plomo y antimonio, piritas ferrocobrizas y otras menas metálicas, plomo en galápagos, mata cobriza, lingotes de hierro, cobre en torales y barras, cáscara cobriza, abonos minerales y orgánicos, primeras materias y cantoneras para envases de frutos.
- *Cereales, forrajes, semillas y otros*: reúne los siguientes productos, garbanzos, legumbres secas, vinos, aceite de oliva, ganado y animales vivos, frutas frescas o secas, hortalizas y legumbres frescas, maquinaria agrícola y las demás sustancias alimenticias.
- *Resto de mercancías*: es un grupo que sirve para presentar los productos que no tienen un lugar específico, así como lo que se denomina en la Memoria “el metálico”.

Los cuadros 2.1.1 a 2.1.11 y los gráficos 3.1 y 3.2 plasman los principales productos que se mueven en el periodo analizado. Habría que resaltar que el crecimiento del volumen de mercancías se muestra acorde a las vicisitudes que se viven en el conjunto de la Nación, aunque se puede percibir una ligera tendencia al alza en la década de los años treinta.

Una valoración extraída de Memoria marca la naturaleza del comercio en la coyuntura de la dictadura de Primo de Rivera:

“Se observa una disminución en la recaudación a partir del año 1928 que se acusa sensiblemente en el año 29, y que lógicamente tenemos que suponer que seguirá; pero ¿hasta cuando? Debe pensarse que cualquier baja tiene un límite que determina la mínima exportación, y que esta es función de la riqueza del país.

En este punto nadie duda que esta riqueza está precisamente en un período de incremento con la roturación o preparación de nuevos terrenos para la plantación de plátanos, y la incesante actividad en la explotación de nuevas galerías de alumbramiento de aguas.

También debe considerarse, que el año 1929 ha sido un mal año para los agricultores, y ello se refleja exactamente en la recaudación correspondiente...

De igual manera, constituyendo una gran parte de la importación, materias tales como la madera, la turba, etc., necesarios para preparar posteriormente la exportación de toma-

tes, plátanos, y patatas, es indudable que, al menos por este concepto, aumentará al compás de la exportación.

La disminución del tráfico en el puerto, tendría, como consecuencia, una baja en la recaudación; pero, repetimos, puede prescindirse del servicio de carbones, por ejemplo, que los barcos podrían hacer en otros puertos; pero no de aquel tráfico que es necesario a la vida de la Isla”.³⁷

El paréntesis informativo de los años treinta y ocho y treinta y nueve, nos hace fijarnos en 1940 que es cuando se tiene constancia del tráfico marítimo. Los valores muestran una mayor aproximación en cuanto al volumen de mercancías entradas y salidas, reflejando el efecto que provoca la Guerra Civil, más por el ascenso en las exportaciones que por el propio descenso de las importaciones.

En cuanto a la clase de navegación destacar que tanto en el apartado de cargadas como descargadas, es el tráfico de gran cabotaje el que mayor volumen de mercancías mueve, con la peculiaridad de que a medida que avanzamos en el tiempo, en las salidas el cabotaje va creciendo hasta alcanzar al apartado de gran cabotaje, mientras que en las entradas son la navegación de altura y gran cabotaje las que se comportan de una manera más favorable en los últimos años analizados.

El estudio de las principales mercancías se presenta en los gráficos 3.1 y 3.2, mostrando una síntesis de las partidas que gozan de una mayor intensidad de tráfico. En las entradas el predominio de los productos energéticos es considerable, de tal modo, que el “petróleo bruto” por un lado, los “carbones minerales y cok”, “carbones, leñas, abonos y minerales térreos” y los “cereales, forrajes y semillas” representan el tráfico principal, de igual modo, la partida de “petróleos brutos” figura en las mercancías cargadas, evidenciando la función de ser puerto que redistribuye este esencial producto a otros recintos portuarios.

Además, son significativas en las salidas de mercancías los productos agrícolas, y en este capítulo sobresalen los plátanos, “tomates y cebollas”, dejando de manifiesto la continuidad de lo que es el esquema tradicional de comercio en la economía isleña, en la medida que se abastece de materia prima energética, que en este caso también redistribuye, dando salida a los productos típicos de la huerta canaria.

9.2.3.3. Principales productos y países (1942-1957) y estudio detallado en 1950

El análisis del comercio que tiene lugar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, se ha podido trazar según la información de las Memorias, y aunque sólo detallaremos con carácter exhaustivo las cifras alusivas a 1950, se han reconocido a grandes rasgos los países de donde vienen las principales importaciones y en que lugares se concreta esa función que ejerce como centro reexportador, para el período que media entre 1942 y 1957.

Ya se ha especificado la importancia que tienen las entradas del exterior, en lo concerniente al gran cabotaje y altura se repiten con frecuencia partidas que van creciendo con el paso de los años, particularmente cuando a partir de 1945 se va restableciendo el movimiento con el extranjero.

Entre los rasgos más sobresalientes de este tráfico se encuentran varios capítulos, el más destacado corresponde a los petróleos y derivados, gasolinas, keroseno, etc., la magnitud que toma este epígrafe se deja de relieve en la presentación de las cifras, que a partir de 1952 le otorgan un apartado diferenciado, separando estos tráficos del resto de las importaciones. En este caso hay que hablar del interesante mercado proveedor que supone Sudamérica, especialmente Venezuela y Colombia. Cuando las cifras se incrementan nuevos países proveen estas mercancías, citamos como más representativos Arabia, Irán y las Antillas Holandesas, haciendo hincapié en la función reexportadora que desarrolla este puerto a los cen-

³⁷ J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, p. 207.

tros africanos que la demandan. Se ha comprobado que las naciones que más figuran en esta relación son Nigeria, Costa de Oro, el Congo Belga, Mozambique y la llamada Unión Sudafricana.

En el capítulo de productos alimenticios señalamos el interés que tiene el grupo de “granos”, particularmente el maíz y el trigo, y en este caso es Argentina quien surte a la Isla de estos elementos básicos, aunque la diferencia entre los productos comestibles y el apartado de petróleos y derivados es abismal. En cuanto a la diversidad de mercancías que entran del exterior es Argentina quien predomina y el resto de naciones fundamentalmente polarizan ese mercado de petróleos ya aludido.

Una vez que se han descrito los principales productos que se comercian y los países de destino y procedencia, puede trazarse un estudio más exhaustivo para 1950, al disponer de una información detallada. Los pasos que se han seguido se explicitan a continuación. Básicamente, se computarán las mercancías que superen el millón de kilogramos en la suma de los tráficos, tanto en el apartado de descargadas como en las cargadas.

Los grupos que se han conformado son:

- *Abonos*: recoge los que figuran con este nombre, tanto los denominados “sin clasificar” como la partida “cloruro de potasa”.
- *Aceites*: en el que la mayor representatividad corresponde al aceite de oliva, si bien, también se refiere a los aceites de “girasol”, “palma”, de “pinturas”, de “soja”, que coyunturalmente pueden ofrecer cifras altas de tráfico.
- *Alquitrán, asfalto*: se presenta como suma de ambos componentes, y tanto en el caso de las entradas como en las salidas es más significativo el alquitrán.
- *Envases*: es un grupo donde se concentran todos los elementos que sirven para “contener”, por tanto, se incluyen los envases como genérico y la paquetería.
- *Hierros*: alberga tanto la partida que recibe esta denominación como la que se presenta bajo el registro de “hierro en barras, laminado, obrado”. Se le anexiona un elemento significativo que es el de “vagonetas de hierro”.
- *Maderas*: este conjunto aglutina tanto a la denominación general de “maderas” como la “madera obrada” y “madera de empaque”.
- *Pescado seco y conserva*: en el que la partida “bacalao” es un elemento característico de este conjunto que recoge lo referente al pescado, como enuncia su titular tanto el seco como en conserva. También figuran las “conservas en general”.
- *Tejas, ladrillos, loza y baldosas*: es un grupo de productos relacionados con la construcción, entre los que se cuentan las baldosas y el barro obrado, los ladrillos, la loza, incluida la “loza sanitaria” y “tejas”, todos gozan de una significación.
- *Vinos, aguardientes y licores*: en el que se presentan toda clase de bebidas, menos el té y el café. Son particularmente importantes dentro del grupo los vinos, aguardientes, licores, y menos significativas las cervezas, las aguas minerales, “coñac y brandy”, alcohol, vermut, “vinagres” y “whisky”.
- *Sulfatos*: reconoce las partidas que empiezan por dicha denominación recogiendo el de cobre, magnesio, hierro, sosa y potasa.

El estudio del tráfico del puerto en 1950 tendrá su reflejo en el cuadro 2.2 y en los gráficos 4.1 y 4.2 y 5.1 y 5.2. Más adelante se ha completado esta información con el detalle correspondiente a países, cuadros 2.3.1 a 2.3.4 y gráficos 6.1 y 6.2.

Antes de valorar las cifras señalamos que las partidas representadas deben llegar al millón de kilogramos, tanto a nivel individual como agrupado por semejanza, pero los perfiles económicos dejan al descubierto la existencia de un número considerable de productos, que sin llegar a la cota establecida tienen una presencia destacada, superando el medio millón de kilogramos.

En el capítulo de las descargadas que vienen de la Península, que es donde más se aprecia esta consideración de grupo relevante dentro del llamado “resto de mercancías”, se citarán a los ácidos, “cañas para tomates”, explosivos, ferretería, “material refractario”, “medicamentos” y “tejidos”. Y en el

tráfico exterior, tanto el referido al gran cabotaje como en la altura, se nombran como significativas los “aceros” y los “lubricantes”.

Una primera observación de los datos permite afirmar que el grupo de petróleos y derivados descargados ha experimentado un considerable aumento desde la última referencia que comentábamos, por tanto, desde 1940, todo lo cual refleja el fuerte crecimiento económico que se percibe en la época reseñada, demandando en mayor medida esta fuente de energía. Sin dejar de mencionar el interés que tiene en este puerto el movimiento que se genera, como consecuencia de su función de abastecimiento a otras islas.

En las mercancías descargadas sobresalen principalmente, además de los productos petrolíferos, la cal, carbón, “cemento” y “maderas”, y en cuanto a los alimenticios, el maíz y las patatas. Estos datos evidencian la evolución de ciertos capítulos, como el de los granos y por supuesto el de las materias primas básicas ya comentadas, lo que ratifica la trayectoria de crecimiento de la economía isleña, que se nutre básicamente en sus entradas de materias primas energéticas.

Otra valoración que puede deducirse del cuadro 2.2 en relación a la actividad exportadora, es la importancia primordial de los plátanos y tomates en el capítulo de los alimenticios y en cuanto a otros productos de gran relieve comercial, dentro del apartado de cabotaje peninsular, podría mencionarse el grupo que se presenta con la denominación “alquitrán y asfalto”.

Las apreciaciones expuestas quedan de manifiesto en los gráficos 4.1 y 4.2, en los que se observa el nivel de significación que tienen cada uno de los productos. Asimismo, en los gráficos 5.1 y 5.2 se especifican el volumen de mercancía descargada y cargada según la modalidad de navegación, percibiéndose un predominio de la navegación de altura en las importaciones, que se concreta en los ya mencionados productos petrolíferos, mientras que el cabotaje peninsular es el que prevalece en las salidas de mercancías, ya que después de los productos relacionados con el petróleo son los agrícolas, como plátanos y tomates los referentes básicos.

Los principales países de origen y destino de las mercancías se trasladan a los cuadros 2.3.1 a 2.3.4. En las importaciones se ha desglosado por gran cabotaje y altura, destacando en la navegación de altura las naciones como Venezuela, Arabia o Persia (Irán), por la influencia decisiva del grupo de “petróleos y derivados”, y reflejando el siguiente grupo más significativo, el de los “granos”, muy particularmente el maíz, elemento que procede de los Estados Unidos. También mencionar en gran cabotaje las patatas de procedencia irlandesa.

En lo concerniente a las salidas, se ha detallado en gran cabotaje y las que se efectúan a los Protectorados y Colonias. El país al que se destina más mercancía es Inglaterra, principalmente por el capítulo alimentario, copando la mitad del tráfico que sale por esta modalidad de navegación. Los porcentajes que acapara cada país respecto del total, atendiendo a la clase de navegación ya indicada, se pueden observar en los gráficos 6.1 y 6.2.

9.2.3.4. Tráfico exterior de mercancías en las últimas décadas (1970/2000)

El tráfico exterior de las tres últimas décadas del siglo XX se refleja en los gráficos 7.1 y 7.2 a 11.1 y 11.2. De nuevo se constata que se está en presencia de un puerto en el que existe una referencia básica, –el petróleo crudo–, que en el caso de las importaciones y junto a los “productos petrolíferos refinados”, se sitúan en todo momento por encima del 80% de las entradas del extranjero.

En cuanto a las exportaciones, la única variación es que ahora son los “productos petrolíferos refinados” lo que constituyen la principal referencia, aunque unido a las “frutas, hortalizas y legumbres”, lo que hace que estos capítulos supongan más del 80% del volumen de mercancías que salen del conjunto portuario.

En definitiva, se percibe una estabilidad muy fuerte en las mercancías que se mueven en régimen de exterior, que se resume en el abastecimiento de petróleo crudo y la redistribución de productos petrolíferos refinados y en cuanto a las salidas, que se efectúan principalmente al mercado nacional, son los productos agrícolas de la tierra los que conforman su tráfico más genuino.

9.2.4. MOVIMIENTO DE BUQUES (1857/2000)

En las Islas Canarias el movimiento de buques es esencial para la vida ciudadana, y en particular en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y en los enclaves que dependen de la Autoridad Portuaria, se pone de manifiesto la importancia que tiene escrutar las cifras alusivas a este tráfico, para lo cual se ha elaborado el cuadro 3.1, que traslada el número de buques que arriban a puerto, distinguiendo entre vapores y veleros, para el periodo comprendido entre 1857 y 1950, aunque las cifras no se presentan con continuidad, pues los primeros años corresponden a referencias que se muestran por la antigüedad que poseen; desde 1909 hasta 1929 los registros sí son consecutivos, siendo completados con unos datos puntuales de los años referidos a la Guerra Civil y la década de los años cuarenta.

La navegación a vapor sigue una línea ascendente, con los altibajos propios de los años conflictivos en los que tienen lugar los sucesos bélicos a nivel internacional, sin embargo, la navegación a vela y dentro de la ligera tendencia a la baja que origina el paso de los años, mantiene una estabilidad por encima de lo usual; la interpretación que pueda derivarse se relaciona con la propia configuración de isla, lo que le predispone a una dilatación en el tiempo en el uso de la navegación a vela, situación que también se ha constatado para el conjunto de puertos Baleares.

El cuadro 3.2 y los gráficos 12 y 13 se ocupan de trasladar las variables más significativas que se están analizando a lo largo del siglo XX, con las lagunas numéricas que presentan las fuentes originales, aunque con indicación para la mayor parte del tiempo de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.).

El indicador numérico revela una marcha ascendente muy regular desde 1909, manteniéndose constante hasta los años 1913-1914 y descendiendo de forma rápida hasta 1918, proceso coincidente con el transcurso de la guerra en Europa, de efectos muy negativos si tenemos en cuenta que se trata de un puerto de entrada, donde las importaciones es elemento clave del tráfico.

El año 1919 refleja de nuevo un cambio en la tendencia, al iniciarse un progresivo aumento en el número de buques, que experimenta algunas oscilaciones al final de la década de los años veinte, modificación que responde a una situación coyuntural, en la que entre otras causas se percibe una falta de aceites crudos. El período alusivo a la Guerra Civil es un tiempo de declive, cuya recuperación comienza a partir de la conclusión de la 2ª Guerra Mundial, proceso de crecimiento que llega hasta nuestros días y que en este núcleo es especialmente significativo. Las cifras alcanzadas muestran que el puerto de Santa Cruz de Tenerife y los otros recintos gestionados por la Autoridad Portuaria son encrucijada de caminos, de los buques que vienen de la Península y de Europa en sus rutas a América o al Sur de África.

En lo concerniente a la variable Tamaño Medio del Buque debe destacarse el alza que ha tenido lugar, especialmente desde los inicios de los años setenta y mediados de los noventa. En el gráfico 12 se aprecia con mayor precisión estas puntualizaciones.

Y en relación con la Carga Media del Buque señalar su progresión hasta el final de los años sesenta, para a partir de ese momento, coincidiendo con el incremento del T.M.B., iniciar un descenso y una cierta estabilización en sus valores, si bien, en los últimos años se vuelve a registrar un ligero retroceso debido al aumento del tamaño de los buques.

El cambio más trascendente quizás se halla producido en el último lustro, ya que desde 1995 al año 2000 las T.R.B. se han doblado, lo que ratifica la transformación que han experimentado los buques en su porte y fisonomía, revelando la adaptación a los nuevos retos que plantea la navegación, que cada vez asume en mayor medida el uso de buques de gran capacidad, para hacer más rentable el transporte de mercancías.

9.2.5. PASAJEROS (1857/2000)

El tráfico de pasajeros representa para las Islas Canarias un capítulo de relieve, como corresponde a cualquier núcleo ciudadano que se ubique fuera del territorio peninsular, en el caso que nos ocupa se ha trazado su evolución en el cuadro 4.1, para el período que abarca desde mediados del

siglo XIX hasta 1929, el cuadro 4.2 que informa cuantitativamente desde 1930 a 1960 y el cuadro 4.3 que concluye con las cuatro últimas décadas del siglo XX.³⁸

En los primeros apuntes que se relacionan en el cuadro 4.1, se constata el movimiento de pasajeros en tránsito y el número de tripulantes para ciertos años del siglo XIX y de manera continua desde 1909 a 1929; la estabilidad para el tramo que se ciñe al siglo XX es quizás la característica que puede resaltarse. En el cuadro 4.2 se percibe un progreso que se mantiene hasta el inicio de la década de los cincuenta, en la que el tráfico de pasajeros comienza a crecer con mayor intensidad.

En general, el análisis del movimiento de pasajeros deja al descubierto un proceso, donde se resalta que durante la segunda parte del siglo XIX este puerto fue válvula de escape, para los canarios que intentaban huir de la miseria que se respiraba en las Islas, proceso que se reanuda desde 1910 hasta la Guerra Civil. A partir de 1950 y hasta los años setenta, el crecimiento responde a las facilidades otorgadas una vez que fue legalizada la emigración, convirtiéndose Venezuela en uno de los destinos más habituales, no en vano fue la cuna de la emigración marítima del siglo XX, dentro del contexto que representó Cuba y toda Sudamérica.³⁹

El cuadro 4.3 traslada tres fases diferenciadas, una primera hasta el comienzo de los años setenta, en la que los cruceros de turismo comparten protagonismo con los barcos de emigrantes al nuevo continente, y la segunda correspondiente a los años setenta y ochenta, en los que se incrementa de forma apreciable el tráfico de pasajeros, gracias a la influencia decisiva que tendría el cierre del Canal de Suez, lo que vendría a contribuir a la consolidación portuaria.

La llamada sociedad del bienestar progresivamente impulsará el tráfico de pasajeros, relacionándolo ahora con el ocio, que va haciéndose realidad en un espacio especialmente dotado para el descanso y la diversión, influyendo de manera decisiva en la economía de las Canarias y en el crecimiento de los puertos de la provincia de Tenerife, si bien, era una actividad que había comenzado a dejar su influencia a finales del siglo XIX.⁴⁰

Los últimos tiempos muestran un nuevo y fuerte incremento en el número de pasajeros, confirmándose el indiscutible interés de este capítulo del tráfico, siendo considerado como puerto base de los cruceros de turismo de Canarias. Las cifras demuestran que se está en una posición privilegiada a nivel nacional. Los motivos que inducen a esta situación serán la apertura de nuevas líneas y la reducción de las tarifas, para mermar las posibilidades de la competencia existente entre las empresas del sector.⁴¹

9.2.6. PESCA (1941-2000)

Las toneladas de pesca fresca así como su valor en 1ª venta y el valor por tonelada se cuantifican en el cuadro 5, donde se analizan los últimos sesenta años del siglo XX.

La tradición marinera en las Islas Canarias data de antiguo, pues aunque no se disponen de cifras hasta los años cuarenta en el siglo XX, si que se tiene constancia del relieve del sector pesquero en el conjunto de la provincia de Tenerife, de hecho, en el siglo XIX la pesca fue el segundo producto de exportación, fundándose en 1883 la Sociedad Pesquería y Salazones de Tenerife para la pesca del

³⁸ El tráfico de pasajeros es un elemento característico de las Islas Canarias, estudiado en algunos de sus aspectos principales por J.C. Díaz Lorenzo, *Los trasatlánticos de la emigración*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1992. Y del mismo autor *La Palma y el mar*, Madrid, Presidencia del Gobierno de Canarias, 1994. Y *El turismo marítimo en La Palma*, Madrid, Cabildo Insular de La Palma, 1999.

³⁹ Temática que se aborda en las obras generales que analizan la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Particularmente se cita A.M. Macías Hernández, *La migración canaria, 1500-1980*, Colombres, Asturias, Ediciones Júcar, Fundación Archivo de Indianos, 1992. Y el texto de J. Yanes, *Crisis económica y emigración en Canarias*, Tenerife, Litografía Romero, 1997.

⁴⁰ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *Cien años de turismo marítimo en Tenerife*, A.P. de Santa Cruz de Tenerife, Tauros producciones, S.L., 1999, especialmente el capítulo primero: "Al resguardo de Anaga", pp. 13-68.

⁴¹ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., pp. 183-184. Ver también la obra de J.C. Díaz Lorenzo, en cuyos trabajos estudia la importancia del turismo en las Islas Canarias.

salpreso, sama, cherne y pargo, en el área de Berbería, sirviendo de alimentación a los habitantes africanos, a los que llegaban a través de buques que se encargaban de transportar los fardos de pescado salado.

En 1903 se crea la Sociedad Pesquerías de Tenerife para explotar adecuadamente estos recursos y en 1930 comenzaría su actividad la factoría Pesquerías y Salazones de Tenerife, con centro de actividad en los caladeros saharianos y amplios secaderos de pescado en Jágua, instalándose posteriormente otras factorías en Los Llanos, Valleseco y en el Barrio de la Alegría.

Los datos que aporta el cuadro 5 muestran la tendencia del sector pesquero entre 1941 y el final del siglo XX, lo primero que deber referirse es que el volumen total de toneladas presenta una cierta estabilidad en la década de los años cuarenta, para a partir de los primeros años de los cincuenta iniciar un descenso en el volumen de capturas, situación que se derivaría de la competencia de las modernas fabricas marroquíes, que tenían mano de obra más barata y un banco pesquero propio y próximo, lo que provocaría una reducción de las factorías dedicadas a la producción de harinas, aceites y conservas de pescado.

Posteriormente, en la década de los sesenta y setenta, aunque con fuertes oscilaciones, se recupera el volumen de capturas, para finalmente a partir de los años ochenta asistir a un descenso sustancial de las toneladas de pesca fresca. En estos momentos el tráfico se refiere no sólo a los barcos de pesca y los buques factoría, sino que incluye a los grandes transportes frigoríficos, que llevan las capturas hasta los principales mercados mundiales.

El gráfico 14 recoge la evolución que han tenido las toneladas de pesca en el periodo analizado, siendo el gráfico 15 el que refleja el valor en 1ª venta, y los numerados como 16A y 16B el valor de la tonelada en pesetas, indicadores que reflejan la tendencia de un sector que ha gozado de una tradición en su contexto económico.

9.2.7. AVITUALLAMIENTO (1961-2000)

Los puertos canarios han ejercido la función de abastecer de productos petrolíferos a los buques que han tenido necesidad de avituallamiento, siendo Santa Cruz de Tenerife el que ha gozado de un tráfico más intenso dentro del conjunto de los núcleos que hoy en día conforman la Autoridad Portuaria. El espacio donde se ubica el puerto es determinante para el interés del movimiento de estos productos, que son vitales para aquellos navíos que deben repostar para continuar la ruta.

El cuadro 6 especifica desde 1961 al año 2000 las cifras alusivas a este tráfico, en el que predominan los productos petrolíferos, que muestran una tendencia bastante estable, pues a lo largo de los años que se analizan y salvo algunas excepciones que rondan el millón de toneladas, en su mayor parte se encuentran entre las ochocientas mil y las novecientas mil toneladas, cifras que reconocen al puerto de Santa Cruz un protagonismo a nivel nacional.

9.2.8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

La trayectoria de crecimiento del conjunto de puertos que componen la Autoridad Portuaria y en general la evolución del puerto de Santa Cruz de Tenerife, se constata en las tablas numeradas del 1 a 6.

Los datos globales del tráfico y el volumen referido a cabotaje y exterior son los pormenores que se recogen en la tabla 1, y de nuevo reiteramos la idea ya comentada, acerca de la similitud existente entre las dos modalidades de tráfico en este espacio de tiempo, contribuyendo de manera decisiva la propia singularidad isleña, por tanto, bajo esta óptica debe dejarse de manifiesto una vez más que el tráfico de cabotaje es básico.

La tabla 2 indica el desglose del tráfico exterior de mercancías según la distinción de embarcadas y desembarcadas, evidenciando un predominio de éstas últimas, lo que guarda una coherencia con su propio contexto geográfico, ya que como se ha referido, presupone en principio la necesidad de nutrirse de elementos básicos para su desarrollo económico.

El alejamiento de la Península también implica los lazos económicos que se establecen con los puertos de la proximidad, manteniéndose relaciones mercantiles con el continente africano, sin dejar de mencionar ese carácter que sigue vigente y es el de ser centro redistribuidor de productos básicos.

El tráfico de mercancías según su presentación se indica en la tabla 3. Una primera aproximación deja al descubierto que son un referente los graneles líquidos, y como ya conocemos, es el petróleo quien polariza la mayor parte de este tráfico; no obstante, desde mitad de la década de los ochenta, la mercancía general ha experimentado un progreso, debido especialmente al cemento y a las frutas, legumbres y hortalizas. Y respecto de los graneles sólidos son el maíz, la harina de soja, la cebada y la sémola de maíz los que destacan en una mayor proporción. En cuanto al volumen de mercancía contenerizada, referir el crecimiento que ha tenido lugar en el último cuarto del siglo XX.

La tabla 4 expresa el volumen de pesca fresca y el avituallamiento, éste último de gran trascendencia en unos recintos portuarios visitados tanto por la flota pesquera industrial como por los cruceros, lo que les sitúa a la cabeza de los puertos españoles en los avituallamientos, tal como ya se ha mencionado, de forma especial hay que resaltar el relieve de los productos petrolíferos, ya que usualmente suponen más del 80% del total.

El tráfico de contenedores se plasma en la tabla 5, tanto en lo que concierne a su número como en lo que corresponde al índice de contenerización. Los datos reflejan una evolución constante, moviéndose el índice en unos valores medios que han logrado superar el 50% en los últimos años y ponen de manifiesto un crecimiento sostenido, alcanzado unas cotas que son particularmente interesantes, sobre todo si se tiene en cuenta que sus principales tráficos se refieren, como ya se ha especificado, a los graneles líquidos y en menor medida al cabotaje de productos agrarios.

La tabla 6 resume el movimiento de pasajeros, buques y las T.R.B. Indicar como existe una gran correspondencia en los tres gráficos, de forma especial a partir de 1993, donde la recuperación de la economía nacional e internacional hace que se produzca un alza, que se ve influenciada por la apertura de la línea Santa Cruz-Agaete y el aumento en las escalas turísticas.

9.2.9. TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1989-2000)

La trayectoria de crecimiento del conjunto de puertos que constituyen hoy la Autoridad Portuaria ha sido analizada a nivel global, ahora se prestará atención al cuadro 7, en el que se plasma una interesante valoración acerca del tráfico marítimo desarrollado en los últimos años del siglo XX, en cada uno de los puertos, por tanto, supone considerar a los núcleos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, La Estaca y Los Cristianos.

En términos generales, la evolución del tráfico revela la prevalencia de Santa Cruz de Tenerife respecto a los demás recintos, si bien, el movimiento de pasajeros reviste un especial interés en los puertos de la Gomera y Los Cristianos, superando al propio de Santa Cruz de Tenerife, lo que precisamente les hace ser también destacados en el indicador de número de buques, pero si nos referimos a las mercancías según su presentación, vemos que salvo en Santa Cruz de la Palma y algo de mercancía general en el resto, no existe núcleo portuario que sea interesante a excepción del ya mencionado Santa Cruz de Tenerife.

El capítulo de la mercancía que se mueve en contenedores tiene incidencia en dos puertos Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con unos valores ésta última que oscilan como promedio alrededor del 15% del total.

En definitiva, el puerto de Santa Cruz de Tenerife mueve en torno al 80% de los tráficos que constituyen el conjunto de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria, salvo en los pasajeros que ronda el 30% y el movimiento de buques, que con una cifra situada alrededor del 50%, representa el tráfico más compartido con el resto de los enclaves.

Hoy en día, puede destacarse el trascendente papel que desempeña el conjunto de puertos que conforma la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, la atención prestada a las nuevas tecnologías del transpor-

te ha posibilitado la potenciación de las conexiones de líneas regulares de barcos convencionales, contenedores y fruteros, permitiendo situarse entre los primeros del Estado en pasaje, cruceros de turismo, tráficos de mercancía general, graneles líquidos y contenedores, avanzándose a grandes pasos en los últimos años en el mundo de la comunicación marítima con la Península y con el resto de países extranjeros.⁴²

REGISTRO DE MEMORIAS

1926, 1929, 1940, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958-2000 (anuales).

PÁGINA DE INTERNET

<http://puertosdetenerife.org>

ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.S.C.T.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife.

J.O.P.S.C.T.- Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

A.P.S.C.T.- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.



Infografía del Puerto de Sta. Cruz de Tenerife. Año 2004

⁴² Ver página Web <http://puertostenerife.org>

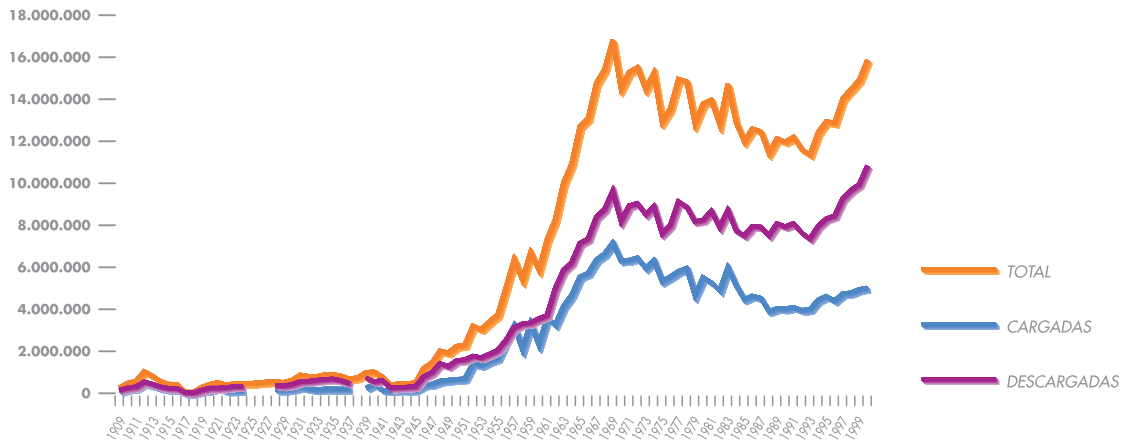
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1909-2000) Toneladas

Años	Cargadas	Descargadas	Total	Años	Cargadas	Descargadas	Total
1909	110.423	172.097	282.520	1955	1.685.902	2.068.399	3.754.301
1910	226.429	273.956	500.385	1956	2.494.111	2.546.621	5.040.732
1911	274.421	323.981	598.402	1957	3.236.348	3.145.831	6.382.179
1912	497.190	560.580	1.057.770	1958	2.098.762	3.316.976	5.415.738
1913	394.124	456.028	850.152	1959	3.359.066	3.368.553	6.727.619
1914	268.720	325.063	593.783	1960	2.325.109	3.568.144	5.893.253
1915	202.341	253.039	455.380	1961	3.600.766	3.721.219	7.321.985
1916	202.842	245.379	448.221	1962	3.275.002	5.009.786	8.284.788
1917	26.122	51.779	77.901	1963	4.157.017	5.870.552	10.027.569
1918	27.862	43.583	71.445	1964	4.693.031	6.242.179	10.935.210
1919	140.173	168.299	308.472	1965	5.557.738	7.152.136	12.709.874
1920	183.261	263.249	446.510	1966	5.730.788	7.368.952	13.099.740
1921	273.684	263.595	537.279	1967	6.364.013	8.408.295	14.772.308
1922	132.606	286.835	419.441	1968	6.657.004	8.770.581	15.427.585
1923	136.412	342.626	479.038	1969	7.172.626	9.643.173	16.815.799
1924	151.875	335.147	487.022	1970	6.319.051	8.211.875	14.530.926
1925			493.000	1971	6.353.624	8.946.247	15.299.871
1926			525.000	1972	6.465.828	9.060.206	15.526.034
1927			562.000	1973	5.966.457	8.525.322	14.491.779
1928	182.897	386.824	569.721	1974	6.343.534	8.911.013	15.254.547
1929	168.693	373.219	541.912	1975	5.335.538	7.613.966	12.949.504
1930	207.682	439.133	646.815	1976	5.559.436	8.010.032	13.569.468
1931	318.862	575.819	894.681	1977	5.823.848	9.150.866	14.974.714
1932	240.534	589.325	829.859	1978	5.969.220	8.892.896	14.862.116
1933	184.014	636.135	820.149	1979	4.676.939	8.186.619	12.863.558
1934	224.905	679.606	904.511	1980	5.538.786	8.265.577	13.804.363
1935	221.921	698.152	920.073	1981	5.287.580	8.691.192	13.978.772
1936	219.436	621.548	840.984	1982	4.895.892	7.925.435	12.821.327
1937	216.215	493.419	709.634	1983	5.991.456	8.726.586	14.718.042
1938			767.000	1984	5.146.783	7.766.807	12.913.590
1939	263.690	753.825	1.017.515	1985	4.485.359	7.522.280	12.007.639
1940	463.651	571.738	1.035.389	1986	4.650.920	7.965.538	12.616.458
1941	171.235	637.751	808.986	1987	4.552.414	7.935.180	12.487.594
1942	142.682	262.861	405.543	1988	3.917.418	7.527.869	11.445.287
1943	185.551	298.723	484.274	1989	4.048.906	8.098.056	12.146.962
1944	172.034	310.436	482.470	1990	4.034.086	7.951.679	11.985.765
1945	180.312	340.182	520.494	1991	4.112.801	8.100.727	12.213.528
1946	407.749	804.234	1.211.983	1992	3.971.371	7.657.277	11.628.648
1947	455.914	1.008.325	1.464.239	1993	4.004.981	7.374.908	11.379.889
1948	600.172	1.441.570	2.041.742	1994	4.457.502	7.975.319	12.432.821
1949	645.696	1.298.083	1.943.779	1995	4.637.599	8.327.199	12.964.798
1950	681.898	1.575.277	2.257.175	1996	4.421.826	8.460.006	12.881.832
1951	707.396	1.612.530	2.319.926	1997	4.759.246	9.295.493	14.054.739
1952	1.441.661	1.787.500	3.229.161	1998	4.800.939	9.687.018	14.487.957
1953	1.342.904	1.716.232	3.059.136	1999	4.961.276	9.961.873	14.923.149
1954	1.546.217	1.879.844	3.426.061	2000	5.031.046	10.849.938	15.880.984

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos reflejan el tráfico del puerto de Santa Cruz de Tenerife. A partir de 1962 figuran los de la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, compuesta por los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, La Estaca y Los Cristianos. No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1909-2000)



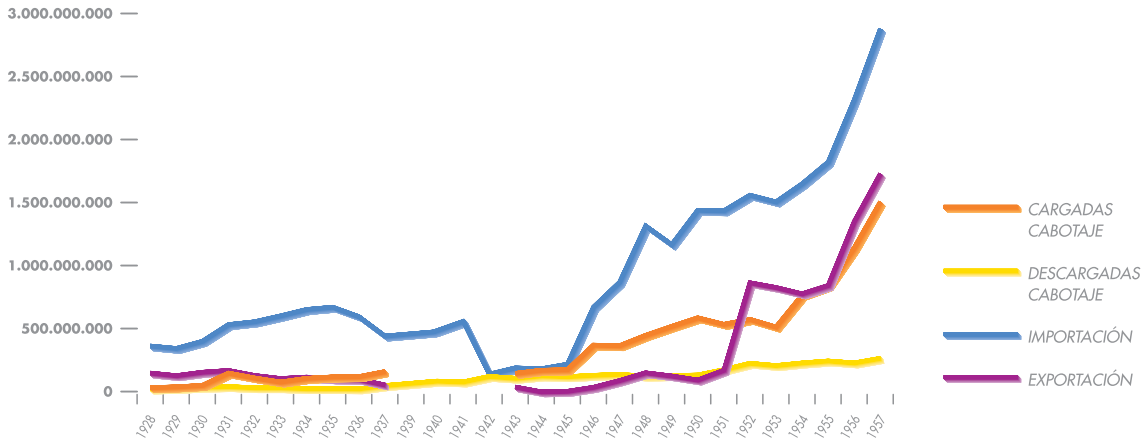
Fuente: Cuadro I.1.

Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1928-1957) Kilogramos

Años	Descargadas					
	Cabotaje de entrada				Importación	Total descargadas
	Peninsular	Insular	Protectorado y colonias	Total		
1928				22.647.283	364.176.709	386.823.992
1929				28.603.957	344.615.043	373.219.000
1930				37.962.400	401.167.600	439.130.000
1931				41.932.166	533.885.370	575.817.536
1932				33.081.212	556.243.788	589.325.000
1933				33.023.961	603.111.039	636.135.000
1934				25.688.742	653.917.318	679.606.060
1935				26.078.707	672.073.293	698.152.000
1936				24.330.584	597.217.819	621.548.403
1937				50.294.528	443.122.487	493.417.015
1939						753.825.432
1940				85.631.635	486.106.409	571.738.044
1941				78.741.002	559.009.879	637.750.881
1942	82.510.044	39.509.472	454.494	122.474.010	140.387.378	262.861.388
1943	77.739.665	28.170.864	2.511.606	108.422.135	190.301.602	298.723.737
1944	90.482.011	35.322.590	1.201.672	127.006.273	183.430.181	310.436.454
1945	82.060.702	37.181.240	1.399.960	120.641.902	219.540.556	340.182.458
1946	88.968.547	41.951.986	799.765	131.720.298	672.514.240	804.234.538
1947	100.771.437	37.582.243	677.788	139.031.468	869.293.677	1.008.325.145
1948	89.275.575	34.408.546	1.088.927	124.773.048	1.316.797.776	1.441.570.824
1949	90.625.052	37.202.868	1.753.354	129.581.274	1.168.502.209	1.298.083.483
1950	92.991.604	37.852.771	3.096.046	133.940.421	1.441.336.200	1.575.276.621
1951	132.043.221	42.334.905	1.577.695	175.955.821	1.436.574.266	1.612.530.087
1952	176.310.940	48.084.451	2.531.547	226.926.938	1.560.573.886	1.787.500.824
1953	166.767.246	39.864.718	2.161.037	208.793.001	1.507.439.584	1.716.232.585
1954	182.851.745	42.938.985	3.670.792	229.461.522	1.650.383.260	1.879.844.782
1955	183.999.502	57.374.640	3.964.624	245.338.766	1.823.061.151	2.068.399.917
1956	168.036.359	50.435.297	10.970.339	229.441.995	2.317.179.116	2.546.621.111
1957	190.123.173	59.659.007	16.385.904	266.168.084	2.879.663.310	3.145.831.394

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Gráfico 2A. Tráfico de mercancías según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1928-1957)**



Fuente: Cuadro 1.2.

Cargadas					Exportación	Total cargadas	Total tráfico general
Cabotaje de salida							
Peninsular	Insular	Protectorado y colonias	Total				
			33.493.509	149.401.171	182.894.680	569.718.672	
			40.077.127	128.615.403	168.692.530	541.911.530	
			51.688.675	155.992.623	207.681.298	646.811.298	
			148.916.873	169.945.308	318.862.181	894.679.717	
			110.296.869	130.235.262	240.532.131	829.857.131	
			78.006.266	106.007.984	184.014.250	820.149.250	
			107.450.347	117.455.005	224.905.352	904.511.412	
			119.062.034	102.858.914	221.920.948	920.072.948	
			120.834.236	98.601.291	219.435.527	840.983.930	
			161.083.210	55.131.972	216.215.182	709.632.197	
					263.690.878	1.017.516.310	
					463.650.740	1.035.388.784	
					171.234.996	808.985.877	
					142.682.000	405.543.388	
62.439.538	66.379.646	18.167.591	146.986.775	38.563.865	185.550.640	484.274.377	
86.544.065	67.217.430	17.936.751	171.698.246	336.100	172.034.346	482.470.800	
105.061.975	60.991.473	9.768.177	175.821.625	4.490.375	180.312.000	520.494.458	
267.363.808	70.638.286	33.390.189	371.392.283	36.356.717	407.749.000	1.211.983.538	
272.904.354	65.892.583	27.518.378	366.315.315	89.598.685	455.914.000	1.464.239.145	
308.711.261	110.042.948	29.962.857	448.717.066	151.454.934	600.172.000	2.041.742.824	
365.914.541	106.131.195	47.659.238	519.704.974	125.991.026	645.696.000	1.943.779.483	
450.961.744	95.401.914	41.713.807	588.077.465	93.820.835	681.898.300	2.257.174.921	
355.390.230	90.633.160	90.152.669	536.176.059	171.219.941	707.396.000	2.319.926.087	
281.910.232	146.551.893	147.367.405	575.829.530	865.831.531	1.441.661.061	3.229.161.885	
270.793.383	112.156.967	131.800.664	514.751.014	828.152.995	1.342.904.009	3.059.136.594	
399.464.154	178.103.622	190.569.956	768.137.732	778.079.344	1.546.217.076	3.426.061.858	
480.030.027	165.710.784	196.022.877	841.763.688	844.139.035	1.685.902.723	3.754.302.640	
683.502.721	201.897.995	257.681.894	1.143.082.610	1.351.028.434	2.494.111.044	5.040.732.155	
939.960.160	309.735.344	257.118.242	1.506.813.746	1.729.534.332	3.236.348.078	6.382.179.472	

Tráfico de mercancías según clase de navegación Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1943-1957) Kilogramos					
Navegación	%	Descargadas	Navegación	%	Cargadas
Exterior	88	19.236.591.014	Exterior	45	7.108.598.149
Cabotaje Peninsular	9	1.913.046.779	Cabotaje Peninsular	34	5.330.952.193
Cabotaje Insular	3	630.365.111	Cabotaje Insular	12	1.847.485.240
Protectorados y Colonias (Fernando Poó)	0,2	53.791.056	Protectorados y Colonias (Fernando Poó)	9	1.496.830.695
Total	100	21.833.793.960	Total	100	15.783.866.277

Gráfico 2B.1. Tráfico de mercancías descargadas según clase de navegación (1943-1957)

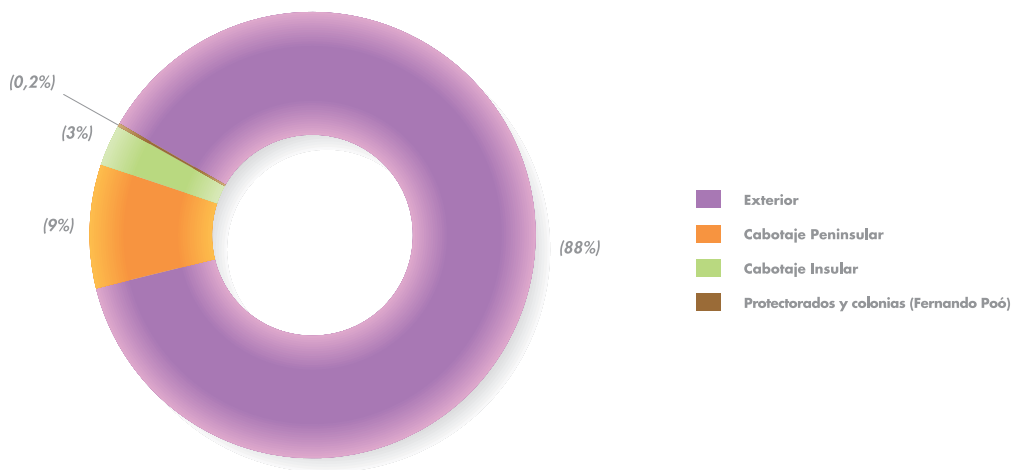
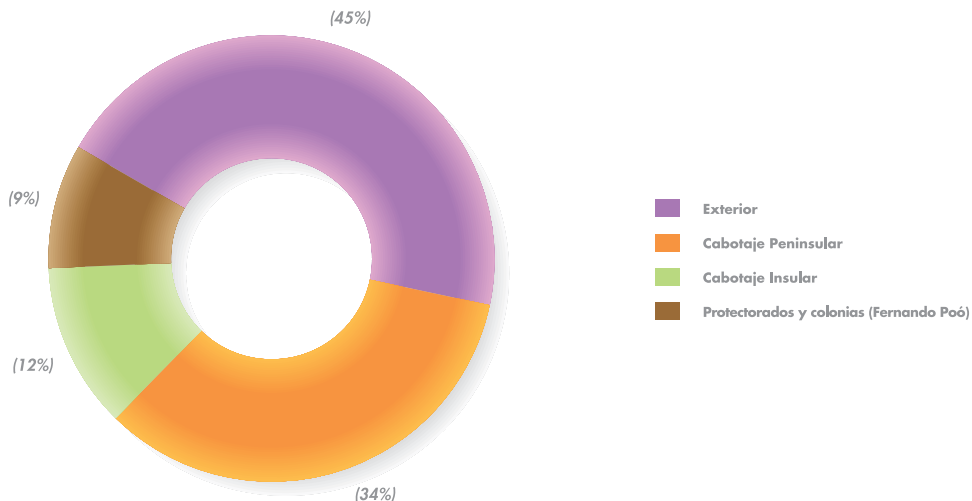


Gráfico 2B.2. Tráfico de mercancías cargadas según clase de navegación (1943-1957)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.1. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1928) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		170.856.484		170.856.484
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	3.352.791	55.882.062	153.874	59.388.727
Cereales, forrajes, semillas y otros	10.475.082	20.368.967	18.648.535	49.492.584
Patatas	6.000	2.607.192		2.613.192
Petróleos brutos (refinados)				
Plátanos				
Tomates y cebollas	40.000			40.000
Turba, aserrín, paja y madera	17.422	47.666.370	28.666	47.712.458
Resto mercancías	8.755.988	28.557.621	19.406.938	56.720.547
Total	22.647.283	325.938.696	38.209.347	386.795.326

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					170.856.484
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	2.111.214			2.111.214	61.499.941
Cereales, forrajes, semillas y otros	3.926.161	728.639	1.080.627	5.735.427	55.228.011
Patatas	724.620	7.457.600	1.938.320	10.120.540	12.733.732
Petróleos brutos (refinados)					
Plátanos	16.464.920	87.650.920		104.115.840	104.115.840
Tomates y cebollas	3.211.705	49.976.300	212.787	53.400.792	53.400.792
Turba, aserrín, paja y madera	3.780.110			3.780.110	51.492.568
Resto mercancías	2.276.779	996.146	359.832	3.632.757	60.353.304
Total	32.495.509	146.809.605	3.591.566	182.896.680	569.692.006

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1207

**Cuadro 2.1.2. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1929) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		156.087.365		156.087.365
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	2.400.925	66.764.313		69.165.238
Cereales, forrajes, semillas y otros	16.329.116	17.080.206	20.114.311	53.523.633
Patatas	10.000	3.154.120		3.164.120
Petróleos brutos (refinados)				
Plátanos				
Tomates y cebollas	120.169	11.400		131.569
Turba, aserrín, paja y madera	567.931	34.015.655	14.976	34.598.562
Resto mercancías	9.175.816	20.826.380	26.546.317	56.548.513
Total	28.603.957	297.939.439	46.675.604	373.219.000

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					156.087.365
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	4.121.216			4.121.216	73.286.454
Cereales, forrajes, semillas y otros	5.581.140	391.146	991.536	6.963.822	60.487.455
Patatas	1.178.160	3.414.160	4.143.680	8.736.000	11.900.120
Petróleos brutos (refinados)		157.400		157.400	157.400
Plátanos	15.897.200	72.173.750		88.070.950	88.070.950
Tomates y cebollas	2.266.075	45.978.835	110.613	48.355.523	48.355.523
Turba, aserrín, paja y madera	5.891.221			5.891.221	40.489.783
Resto mercancías	5.142.115	1.036.090	218.193	6.396.398	62.944.911
Total	40.077.127	123.151.381	5.464.022	168.692.530	541.911.530

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.3. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1930) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		130.396.233		130.396.233
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	5.966.298	69.260.637	314.702	75.541.637
Cereales, forrajes, semillas y otros	12.284.510	29.144.584	22.383.141	63.812.235
Patatas		2.620.970		2.620.970
Petróleos brutos (refinados)			42.480.522	42.480.522
Plátanos				
Tomates y cebollas	76.780	18.500		95.280
Turba, aserrín, paja y madera	2.855.428	49.603.880	4.350	52.463.658
Resto mercancías	16.779.384	29.209.976	25.733.105	71.722.465
Total	37.962.400	310.254.780	90.915.820	439.133.000

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					130.396.233
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	8.721.190			8.721.190	84.262.827
Cereales, forrajes, semillas y otros	6.191.730	1.648.291		7.840.021	71.652.256
Patatas	213.480	4.376.760	48.760	4.639.000	7.259.970
Petróleos brutos (refinados)	468.925			468.925	42.949.447
Plátanos	16.371.920	86.258.326	411.340	103.041.586	103.041.586
Tomates y cebollas	2.533.160	59.734.185		62.267.345	62.267.345
Turba, aserrín, paja y madera	8.198.130		2.135.220	10.333.350	62.797.008
Resto mercancías	8.991.140	1.163.984	215.757	10.370.881	82.093.346
Total	51.689.675	153.181.546	2.811.077	207.682.298	646.815.298

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.4. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1931) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		120.076.831		120.076.831
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	12.789.866	68.188.979	21.883	81.000.728
Cereales, forrajes, semillas y otros	11.988.191	28.590.034	21.166.311	61.744.536
Patatas		2.110.184		2.110.184
Petróleos brutos (refinados)			181.117.367	181.117.367
Plátanos	6.750			6.750
Tomates y cebollas	28.314			28.314
Turba, aserrín, paja y madera	3.540.950	52.397.229	71.200	56.009.379
Resto mercancías	13.578.095	35.879.044	24.267.308	73.724.447
Total	41.932.166	307.242.301	226.644.069	575.818.536

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					120.076.831
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	7.141.160			7.141.160	88.141.888
Cereales, forrajes, semillas y otros	5.538.355	2.335.366	741.292	8.615.013	70.359.549
Patatas	90.960	3.668.340	2.010.577	5.769.877	7.880.061
Petróleos brutos (refinados)	95.820.244	24.671.934		120.492.178	301.609.545
Plátanos	18.621.130	86.983.200		105.604.330	105.611.080
Tomates y cebollas	3.296.195	48.057.170	76.002	51.429.367	51.457.681
Turba, aserrín, paja y madera	9.219.711			9.219.711	65.229.090
Resto mercancías	9.189.118	1.201.311	200.116	10.590.545	84.314.992
Total	148.916.873	166.917.321	3.027.987	318.862.181	894.680.717

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.5. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1932) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		92.071.021		92.071.021
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	4.458.219	71.565.784		76.024.003
Cereales, forrajes, semillas y otros	14.982.116	29.189.360	30.763.966	74.935.442
Patatas	15.400	5.646.589		5.661.989
Petróleos brutos (refinados)		55.708.530	199.231.270	254.939.800
Plátanos				
Tomates y cebollas	27.550			27.550
Turba, aserrín, paja y madera	1.893.736	26.523.112		28.416.848
Resto mercancías	11.704.191	24.141.340	21.402.816	57.248.347
Total	33.081.212	304.845.736	251.398.052	589.325.000

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					92.071.021
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	4.416.329			4.416.329	80.440.332
Cereales, forrajes, semillas y otros	3.122.230	2.293.730	615.260	6.031.220	80.966.662
Patatas	9.080	3.921.360	2.300.080	6.230.520	11.892.509
Petróleos brutos (refinados)	57.035.196	3.960.242		60.995.438	315.935.238
Plátanos	23.951.920	71.166.980		95.118.900	95.118.900
Tomates y cebollas	2.645.510	44.583.035	53.105	47.281.650	47.309.200
Turba, aserrín, paja y madera	3.381.724			3.381.724	31.798.572
Resto mercancías	15.736.880	1.140.160	201.310	17.078.350	74.326.697
Total	110.298.869	127.065.507	3.169.755	240.534.131	829.859.131

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.6. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1933) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		85.031.004		85.031.004
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	7.315.319	75.765.740		83.081.059
Cereales, forrajes, semillas y otros	13.819.116	24.562.363	26.148.211	64.529.690
Patatas	17.550	9.564.973		9.582.523
Petróleos brutos (refinados)		113.764.397	201.393.365	315.157.762
Plátanos				
Tomates y cebollas	132.500	18.360		150.860
Turba, aserrín, paja y madera	2.402.948	41.643.937		44.046.885
Resto mercancías	9.336.528	19.626.819	5.591.870	34.555.217
Total	33.023.961	369.977.593	233.133.446	636.135.000

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					85.031.004
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	2.515.736			2.515.736	85.596.795
Cereales, forrajes, semillas y otros	2.919.500	998.160	518.700	4.436.360	68.966.050
Patatas	5.390	3.191.200	2.141.000	5.337.590	14.920.113
Petróleos brutos (refinados)	39.679.600			39.679.600	354.837.362
Plátanos	20.191.711	58.106.140		78.297.851	78.297.851
Tomates y cebollas	2.103.901	39.981.160	36.740	42.121.801	42.272.661
Turba, aserrín, paja y madera	1.411.119			1.411.119	45.458.004
Resto mercancías	9.179.309	936.724	98.160	10.214.193	44.769.410
Total	78.006.266	103.213.384	2.794.600	184.014.250	820.149.250

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.7. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1934) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		79.868.192		79.868.192
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	3.591.318	66.191.996		69.783.314
Cereales, forrajes, semillas y otros	12.090.816	25.495.936	22.694.913	60.281.665
Patatas		5.391.492		5.391.492
Petróleos brutos (refinados)		252.271.189	146.665.207	398.936.396
Plátanos				
Tomates y cebollas	21.593	3.590		25.183
Turba, aserrín, paja y madera	3.091.540	34.593.720	368.730	38.053.990
Resto mercancías	6.893.475	16.680.142	3.692.211	27.265.828
Total	25.688.742	480.496.257	173.421.061	679.606.060

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					79.868.192
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	2.291.324			2.291.324	72.074.638
Cereales, forrajes, semillas y otros	2.221.316	1.160.520	721.180	4.103.016	64.384.681
Patatas	8.590	4.181.414	1.119.660	5.309.664	10.701.156
Petróleos brutos (refinados)	69.111.024	9.377.400		78.488.424	477.424.820
Plátanos	22.991.194	59.093.418		82.084.612	82.084.612
Tomates y cebollas	2.137.070	40.584.477	29.066	42.750.613	42.775.796
Turba, aserrín, paja y madera	2.373.911			2.373.911	40.427.901
Resto mercancías	6.315.918	1.116.730	71.140	7.503.788	34.769.616
Total	107.450.347	115.513.959	1.941.046	224.905.352	904.511.412

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.8. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1935) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		87.722.108		87.722.108
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	6.936.740	47.894.916	11.340	54.842.996
Cereales, forrajes, semillas y otros	8.341.944	19.930.615	36.598.616	64.871.175
Patatas	9.000	7.994.316		8.003.316
Petróleos brutos (refinados)		313.033.333	96.705.168	409.738.501
Plátanos				
Tomates y cebollas	82.944	11.981		94.925
Turba, aserrín, paja y madera	2.591.889	36.380.009		38.971.898
Resto mercancías	8.116.190	17.319.492	8.471.399	33.907.081
Total	26.078.707	530.286.770	141.786.523	698.152.000

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					87.722.108
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	348.219			348.219	55.191.215
Cereales, forrajes, semillas y otros	2.419.114	1.998.514	736.214	5.153.842	70.025.017
Patatas	10.000	3.108.120	26.318	3.144.438	11.147.754
Petróleos brutos (refinados)	84.548.193	6.287.563		90.835.756	500.574.257
Plátanos	20.111.418	52.599.816		72.711.234	72.711.234
Tomates y cebollas	2.946.188	37.194.216	30.216	40.170.620	40.265.545
Turba, aserrín, paja y madera	2.490.591			2.490.591	41.462.489
Resto mercancías	6.188.311	816.721	61.216	7.066.248	40.973.329
Total	119.062.034	102.004.950	853.964	221.920.948	920.072.948

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.9. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1936) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		55.724.890		55.724.890
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	9.932.327	45.071.477	42.000	55.045.804
Cereales, forrajes, semillas y otros	9.496.989	21.525.351	20.078.625	51.100.965
Patatas	1.307	2.748.952		2.750.259
Petróleos brutos (refinados)		311.620.505	111.020.600	422.641.105
Plátanos				
Tomates y cebollas	20.800	9.316		30.116
Turba, aserrín, paja y madera	787.819	10.488.880		11.276.699
Resto mercancías	4.091.342	13.767.798	5.119.425	22.978.565
Total	24.330.584	460.957.169	136.260.650	621.548.403

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					55.724.890
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	1.119.312			1.119.312	56.165.116
Cereales, forrajes, semillas y otros	3.996.700	240.190	181.319	4.418.209	55.519.174
Patatas	173.400	3.313.533	21.192	3.508.125	6.258.384
Petróleos brutos (refinados)	74.450.119	21.754.626		96.204.745	518.845.850
Plátanos	28.191.460	34.841.260		63.032.720	63.032.720
Tomates y cebollas	3.607.329	38.085.207	36.198	41.728.734	41.758.850
Turba, aserrín, paja y madera	1.166.700			1.166.700	12.443.399
Resto mercancías	8.129.216	117.394	10.372	8.256.982	31.235.547
Total	120.834.236	98.352.210	249.081	219.435.527	840.983.930

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

1211

**Cuadro 2.1.10. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1937) Kilogramos**

Productos	Descargados			
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total
Carbones minerales y cok		61.480.215		61.480.215
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	8.364.280	27.351.917	393.250	36.109.447
Cereales, forrajes, semillas y otros	31.105.471	7.631.519	4.859.635	43.596.625
Patatas	98.256	3.341.187		3.439.443
Petróleos brutos (refinados)		227.917.541	82.414.048	310.331.589
Plátanos				
Tomates y cebollas	30.000			30.000
Turba, aserrín, paja y madera	5.202.810	5.181.188		10.383.998
Resto mercancías	5.493.711	10.561.414	11.992.573	28.047.698
Total	50.294.528	343.464.981	99.659.506	493.419.015

Productos	Cargados				Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total	
Carbones minerales y cok					61.480.215
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	1.411.193			1.411.193	37.520.640
Cereales, forrajes, semillas y otros	1.194.199	9.988		1.204.187	44.800.812
Patatas	420	3.880.000		3.880.420	7.319.863
Petróleos brutos (refinados)	125.348.485	122.850		125.471.335	435.802.924
Plátanos	27.069.450	17.664.925		44.734.375	44.734.375
Tomates y cebollas	869.487	33.235.091		34.104.578	34.134.578
Turba, aserrín, paja y madera	999.160			999.160	11.383.158
Resto mercancías	4.190.816	219.118		4.409.934	32.457.632
Total	161.083.210	55.131.972		216.215.182	709.634.197

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.1.11. Principales productos según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1940) Kilogramos**

Productos	Descargados				Cargados	Total tráfico
	Cabotaje	Gran cabotaje	Altura	Total		
Carbones minerales y cok	11.446.565	13.943.882		25.390.447		25.390.447
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	33.416.540	4.322.103	3.216.900	40.955.543	4.503.000	45.458.543
Cereales, forrajes, semillas y otros	26.243.000	1.024.778	32.418.428	59.686.206	11.733.458	71.419.664
Patatas		205.057		205.057	10.848.336	11.053.393
Petróleos brutos (refinados)			426.126.222	426.126.222	345.940.391	772.066.613
Plátanos					64.509.103	64.509.103
Tomates y cebollas					19.897.452	19.897.452
Turba, aserrín, paja y madera	3.078.490	3.027.181		6.105.671	1.156.000	7.261.671
Resto mercancías	11.447.040	1.523.583	298.275	13.268.898	5.063.000	18.331.898
Total	85.631.635	24.046.584	462.059.825	571.738.044	463.650.740	1.035.388.784

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales productos Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1928/1940) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Petróleos brutos (refinados)	46	2.761.469.264	Petróleos brutos (refinados)	36	958.734.192
Carbones minerales y cok	18	1.064.704.790	Plátanos	34	901.321.501
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	12	700.938.496	Tomates y cebollas	18	483.508.475
Cereales, forrajes y semillas	11	647.574.756	Patatas	3	67.524.510
Turba, aserrín, paja y madera	6	368.040.046	Cereales, forrajes y semillas	3	66.234.575
Resto mercancías	9	522.190.698	Turba, aserrín, paja y madera	2	42.203.597
Total	100	6.064.918.050	Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	1	38.699.893
			Resto mercancías	3	90.583.076
			Total	100	2.648.809.819

Gráfico 3.1 Principales productos descargados (1928/1940)

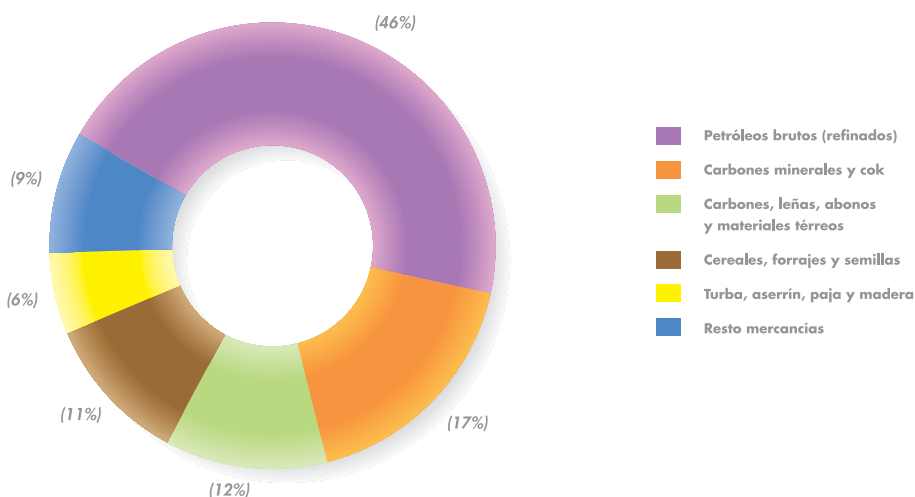
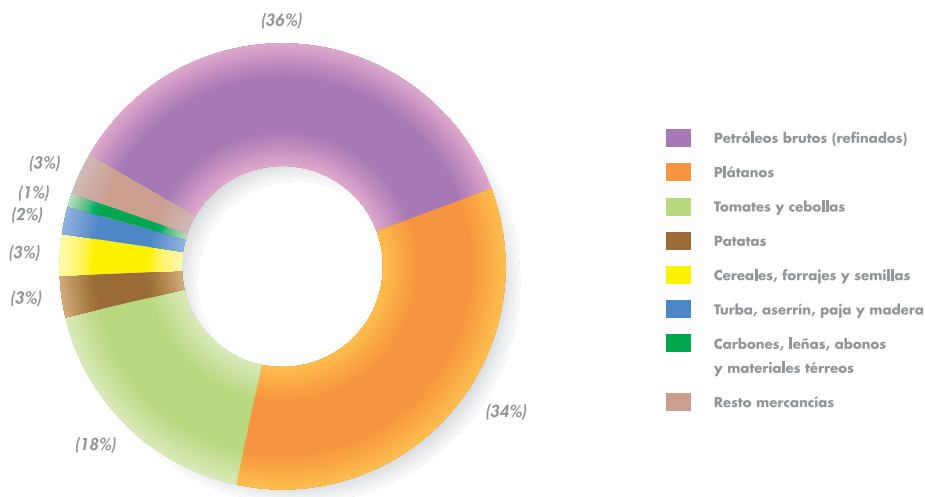


Gráfico 3.2 Principales productos cargados (1928/1940)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Cuadro 2.2. Principales productos y clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos**

Productos	Descargados					
	Cabotaje insular	Cabotaje peninsular	Gran cabotaje	Altura	Protectorados y colonias	Total descargados
Abonos	571.400	3.072.899	3.810.300	1.400.000		8.854.599
Aceites	11.239	2.718.300		1.714.932	63.291	4.507.762
Alimento para ganado, aves	53.140	654.938	35.964	588.940	28.058	1.361.040
Alquitrán/asfalto	600	11.764				12.364
Alubias	6.667	102.215	399.951	1.608.420		2.117.253
Avena		83.119	1.480.438			1.563.557
Azúcar	410.680	1.301.948		3.605.000		5.317.628
Azufre	1.856	126.656	1.857.018			1.985.530
Cal en piedra y polvo	13.496.650					13.496.650
Carbón	320.914	2.159.998	7.491.542			9.972.454
Cebada	2.000	249.965	2.327.948			2.579.913
Cemento	92.702	15.151.422	4.981.523			20.225.647
Diesel-oil				103.455.436		103.455.436
Envases	893.821	2.228.497	117.164	4.515	745.511	3.989.508
Fosfatos			4.400.000			4.400.000
Fuel-oil				295.467.706		295.467.706
Garbanzos	67.808	582.415	595.000			1.245.223
Gas-oil				11.653.311		11.653.311
Gasolina			59.332	2.386.461		2.445.793
Harinas	83.057	10.018	250.000	1.819.606		2.162.681
Hierros	28.711	2.114.061	5.429.433		540	7.572.745
Insecticidas	8.909	213.877	69.593	14.323		306.702
Jabones	16.993	1.078.556	180			1.095.729
Maderas	435.244	14.024.333	115.635		570	14.575.782
Maíz	288.585		4.995.110	32.698.329	1.070.917	39.052.941
Maquinarias agrícolas	2.430	416.322	833.926			1.252.678
Nitrato	300.100	253		8.910.296		9.210.649
Paja	110.380	2.544.273				2.654.653
Papel	22.531	1.644.658	2.206.912			3.874.101
Patatas	10.180		12.345.299			12.355.479
Pescado seco y conserva	1.351.687	301.207		29.568	891.692	2.574.154
Petróleo			35.675.340	866.810.815		902.486.155
Pirita de Hierro		6.056.430				6.056.430
Plátanos	5.445.672				1.000	5.446.672
Pómez						
Sal	3.107.851	7.747				3.115.598
Sulfatos	568.500	2.173.598	6.474.646			9.216.744
Superfosfato de cal		1.629.920				1.629.920
Tejas, ladrillos, loza y baldosas	61.250	3.088.779				3.150.029
Tomates	5.691.338					5.691.338
Trigo	733.050	35.400		2.680.114		3.448.564
Vinos, aguardientes, licores...	415.618	7.426.645	26.252	419	12.056	7.880.990
Virutillas	44.600	129.061	2.895.101			3.068.762
Yeso	74.840	2.837.370				2.912.210
Resto mercancías	3.121.768	18.814.960	5.133.151	2.481.251	282.411	29.833.541
Total	37.852.771	92.991.604	104.006.758	1.337.329.442	3.096.046	1.575.276.621

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cabotaje insular	Cabotaje peninsular	Cargados			Total cargados	Total tráfico
		Protectorados y colonias	Gran cabotaje	Altura		
2.495.363	120.742				2.616.105	11.470.704
553.561	327.232				880.793	5.388.555
22.501	654.349				676.850	2.037.890
1.126.443	41.888.897	1.522.976			44.538.316	44.550.680
112.221	765.373				877.594	2.994.847
						1.563.557
730.253		200			730.453	6.048.081
215.795					215.795	2.201.325
65.643					65.643	13.562.293
689.606					689.606	10.662.060
45.000					45.000	2.624.913
2.243.350		130.200			2.373.550	22.599.197
						103.455.436
799.925	1.719.485	31.971	5.066		2.556.447	6.545.955
						4.400.000
26.709.079	132.298.288	79.000			159.086.367	454.554.073
2.188					2.188	1.247.411
15.930.871	82.907.981	12.200.292	4.837.042		115.876.186	127.529.497
17.604.329	89.374.986	21.498.452	5.362.830		133.840.597	136.286.390
356.793	1.145.763	20.160			1.522.716	3.685.397
73.219	2.213	32.525			107.957	7.680.702
34.226	6.658.295	21.002			6.713.523	7.020.225
124.286		231			124.517	1.220.246
322.665	1.741	405			324.811	14.900.593
5.158.632	314.372				5.473.004	44.525.945
605					605	1.253.283
395.698					395.698	9.606.347
96.652					96.652	2.751.305
279.280		4.866			284.146	4.158.247
678.665	6.859.899	206.395	6.902.902	156.930	14.804.791	27.160.270
672.482	3.404.455	875.765		3.887.915	8.840.617	11.414.771
9.604.032	22.970.770	2.986.346	1.536.507		37.097.655	939.583.810
						6.056.430
	49.844.415	1.164.198	23.976.452		74.985.065	80.431.737
16.722	1.742.064		220.000		1.978.786	1.978.786
274.550					274.550	3.390.148
835.563					835.563	10.052.307
3.093.308					3.093.308	4.723.228
126.100	2.262	10.450		207	139.019	3.289.048
10.460	5.339.795	28.224	46.214.329	426.443	52.019.251	57.710.589
497.873					497.873	3.946.437
326.516	16.824	125.360	10.000	188.050	666.750	8.547.740
122.556					122.556	3.191.318
37.620					37.620	2.949.830
2.917.283	2.601.543	774.789	44.618	51.544	6.389.777	36.223.318
95.401.914	450.961.744	41.713.807	89.109.746	4.711.089	681.898.300	2.257.174.921

Principales productos Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Productos	%	Descargados	Productos	%	Cargados
Petróleo	57	902.486.155	Fuel-oil	23	159.086.367
Fuel-oil	19	295.467.706	Gasolina	20	133.840.597
Diesel-oil	7	103.455.436	Gas-oil	17	115.876.186
Maíz	2	39.052.941	Plátanos	11	74.985.065
Cemento	1	20.225.647	Tomates	8	52.019.251
Resto mercancías	14	214.588.736	Alquitrán/asfalto	7	44.538.316
Total	100	1.575.276.621	Petróleo	5	37.097.655
			Patatas	2	14.804.791
			Pescado seco y conserva	1	8.840.617
			Insecticidas	1	6.713.523
			Maíz	1	5.473.004
			Resto mercancías	4	28.622.928
			Total	100	681.898.300

Gráfico 4.1 Principales productos descargados (1950)

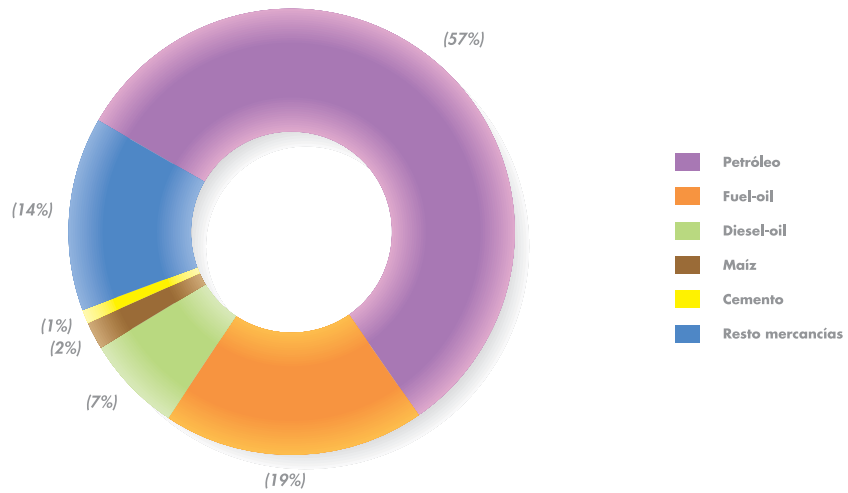
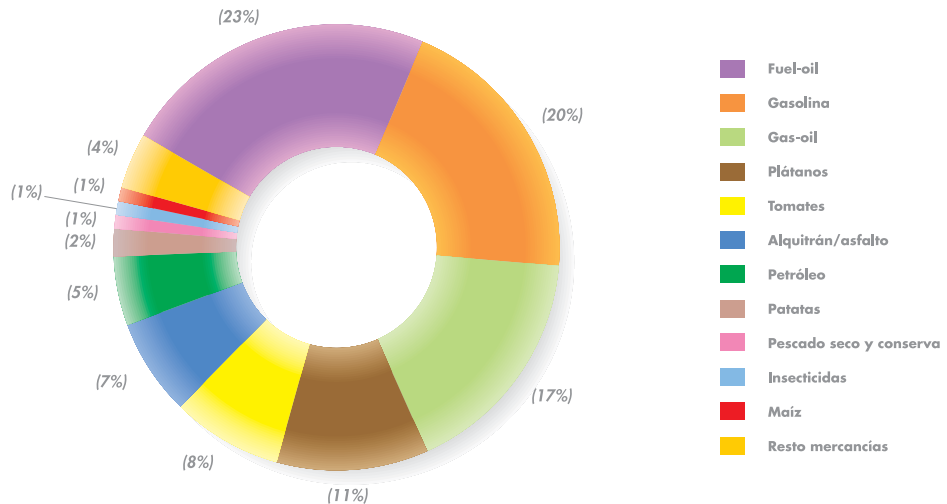


Gráfico 4.2 Principales productos cargados (1950)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**Tráfico de mercancías según clase de navegación
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos**

Navegación	%	Descargadas	Navegación	%	Cargadas
Altura	85	1.337.329.442	Cabotaje peninsular	66	450.961.744
Gran cabotaje	7	104.006.758	Cabotaje insular	14	95.401.914
Cabotaje peninsular	6	92.991.604	Gran cabotaje	13	89.109.746
Cabotaje insular	2	37.852.771	Protectorados y colonias	6	41.713.807
Protectorados y colonias	0,2	3.096.046	Altura	1	4.711.089
Total	100	1.575.276.621	Total	100	681.898.300

Gráfico 5.1 Tráfico de mercancías descargadas según clase de navegación (1950)

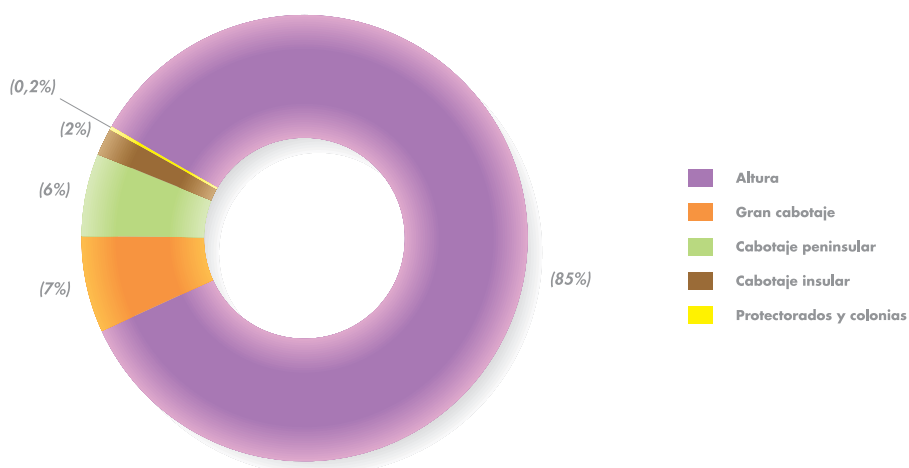
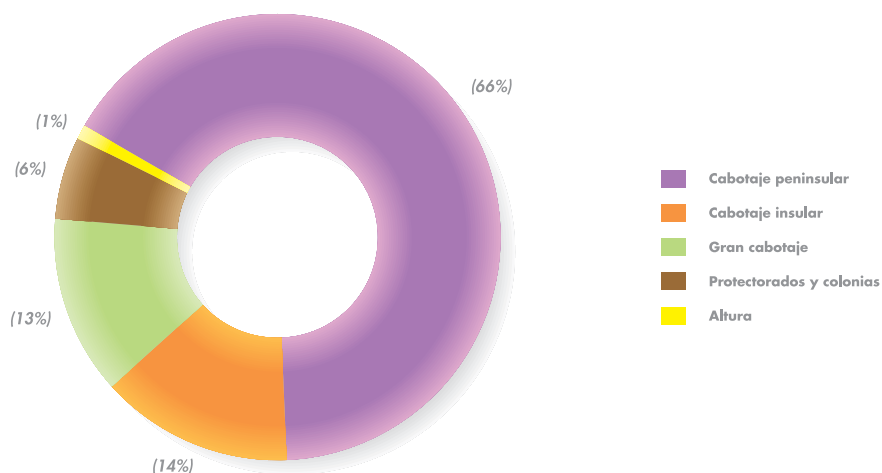


Gráfico 5.2 Tráfico de mercancías cargadas según clase de navegación (1950)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3.1. Principales productos importados en gran cabotaje y país de origen Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Productos	Alemania	Bélgica	Francia	Holanda	Inglaterra
Abonos	300			3.760.000	50.000
Alubias					
Avena		3.037	976.401		
Azufre			1.746.380		110.638
Carbón					7.491.542
Cebada					127.948
Cemento		2.243.000			1.468.523
Fosfatos					
Fuel-oil, gas-oil y gasolina					59.332
Harinas					
Hierro	19.494	4.973.775	10.872		405.415
Maíz					
Papel	700.849	6.669			981.246
Patatas					1.842.457
Petróleo					
Sulfatos	995.000	35.886		2.692.300	2.750.860
Virutillas					450.623
Resto mercancías	254.499	2.264.222	297.792	148.755	1.744.706
Total	1.987.834	9.683.995	3.052.147	6.611.396	17.604.580

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3.2. Principales productos importados en altura y país de origen Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Productos	Estados Unidos	Argentina	Cuba	Antillas Holandesas	Venezuela
Abonos	1.400.000				
Aceites	855.245	699.303			
Alubias		1.108.420			
Azúcar			3.605.000		
Diesel-oil				53.633.897	46.679.539
Fuel-oil, gas-oil, gasolina				87.286.181	3.094.141
Harinas		150.990			
Maíz	31.285.329	1.413.000			
Nitrato					
Petróleo				55.015.016	276.284.849
Trigo		1.130.597			
Resto mercancías	1.246.350	1.251.959	86.451	275.167	52.785
Total	34.786.924	5.754.269	3.691.451	196.210.261	326.111.314

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Irlanda	Marruecos	Suecia	Túnez	Trípoli	Otros puertos	Total
						3.810.300
					399.951	399.951
	501.000					1.480.438
						1.857.018
						7.491.542
			2.200.000			2.327.948
		1.270.000				4.981.523
	4.400.000					4.400.000
						59.332
					250.000	250.000
		19.877				5.429.433
	4.995.110					4.995.110
					518.148	2.206.912
10.502.842						12.345.299
				35.675.340		35.675.340
						6.474.046
		2.444.478				2.895.101
	1.502.695	714.385			412	6.927.465
10.502.842	11.503.270	4.498.403	2.200.000	35.675.340	686.951	104.006.758

Persia	Canada	Australia	Chile	Arabia	Méjico	Otros puertos	Total
							1.400.000
						160.384	1.714.932
						500.000	1.608.420
							3.605.000
3.142.000							103.455.436
219.127.156							309.507.478
	500.000	1.168.616					1.819.606
							32.698.329
			8.910.296				8.910.296
205.839.904				319.493.683	10.177.363		866.810.815
	1.549.517						2.680.114
						206.304	3.119.016
428.109.060	2.049.517	1.168.616	8.910.296	319.493.683	10.177.363	866.688	1.337.329.442

Cuadro 2.3.3. Principales productos exportados en gran cabotaje y país de destino Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Productos	Bélgica	Francia	Inglaterra	Irlanda	Tánger
Gas-oil					4.837.042
Gasolina					5.362.830
Patatas			6.868.252		34.650
Petróleo					1.536.507
Plátanos	201.699	4.164.263	4.656.845	1.069.036	83.000
Tomates	972.599	27.482	44.952.766	118.144	139.600
Resto mercancías			14.084		259.000
Total	1.174.298	4.191.745	56.491.947	1.187.180	12.252.629

Productos	Suecia	Alemania	Otros puertos	Total
Gas-oil				4.837.042
Gasolina				5.362.830
Patatas				6.902.902
Petróleo				1.536.507
Plátanos	6.927.189	5.420.683	11.545.580	23.976.452
Tomates			46.074.729	46.214.329
Resto mercancías			20.684	279.684
Total	6.927.189	5.420.683	64.509.245	89.109.746

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 2.3.4. Principales productos exportados a los protectorados y colonias Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Productos	Fernando Poo	Ífni	Marruecos Español	Sahara Español	Guinea Continental	Total
Asfalto	207.067		1.100.000		215.909	1.522.976
Gas-oil	993.943	38.000	10.490.591	56.080	621.678	12.200.292
Gasolina	2.086.941	459.000	16.939.361	888.645	1.124.505	21.498.452
Pescados y Conservas	625.906		1.794	4.030	244.035	875.765
Petróleo	845.864		1.481.960	168.550	408.972	2.905.346
Plátanos	8.796		1.164.098		2.812	1.175.706
Resto mercancías	351.988	96.300	382.174	202.601	502.207	1.535.270
Total	5.120.505	593.300	31.559.978	1.319.906	3.120.118	41.713.807

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Principales áreas de comercio exterior Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kilogramos

Países	%	Importación	Países	%	Exportación
Persia	30	428.109.060	Inglaterra	43	56.491.947
Venezuela	23	326.111.314	Marruecos Español	24	31.559.978
Arabia	22	319.493.683	Tánger	9	12.252.629
Antillas Holandesas	14	196.210.261	Suecia	5	6.927.189
Tripoli	2	35.675.340	Alemania	4	5.420.683
Estados Unidos	2	34.786.924	Fernando Poo	4	5.120.505
Inglaterra	1	17.604.580	Francia	3	4.191.745
Marruecos	1	11.503.270	Guinea Continental	2	3.120.118
Irlanda	1	10.502.842	Sáhara Español	1	1.319.906
Méjico	1	10.177.363	Irlanda	1	1.187.180
Bélgica	1	9.683.995	Bélgica	1	1.174.298
Chile	1	8.910.296	Ifni	0,5	593.300
Otros puertos	2	32.567.272	Otros puertos	1	1.464.075
Total	100	1.441.336.200	Total	100	130.823.553

Gráfico 6.1 Principales áreas de comercio: importación (1950)

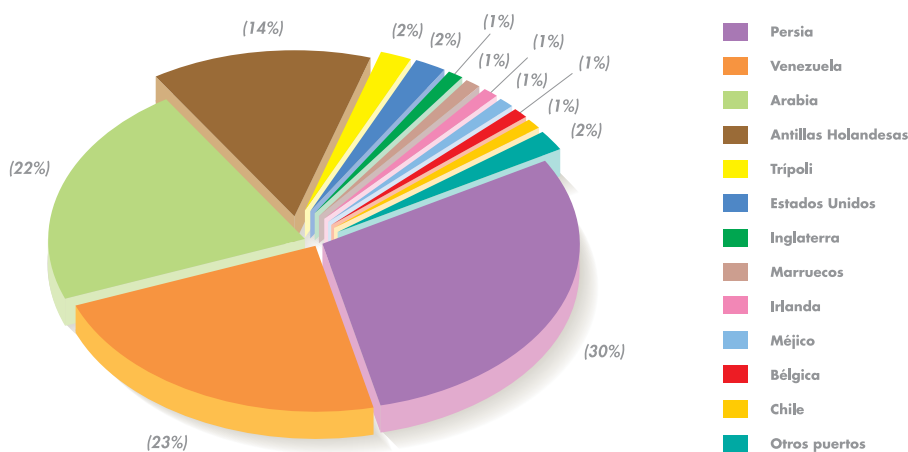
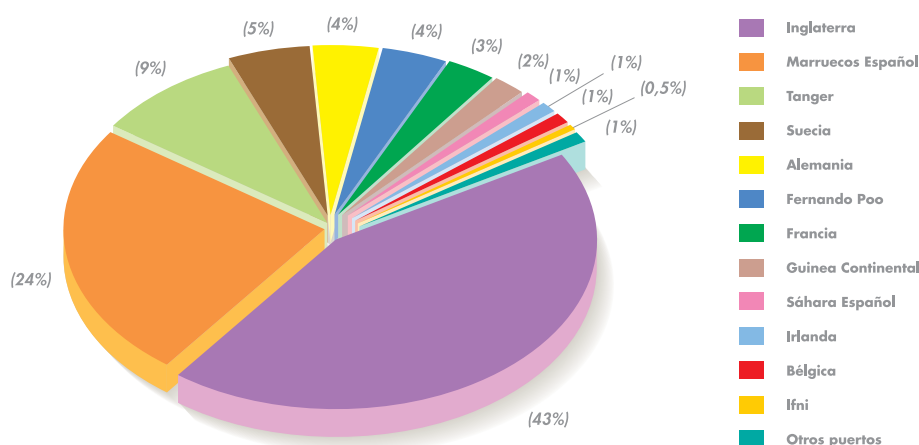


Gráfico 6.2 Principales áreas de comercio: exportación (1950)



Tráfico exterior A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1970, 1975 y 1980) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	93	18.396	Productos petrolíferos refinados	76	940
Productos petrolíferos refinados	2	478	Frutas, hortalizas y legumbres	13	161
Cereales y sus harinas	1	173	Otros productos alimenticios	4	47
Otros productos alimenticios	1	108	Productos siderúrgicos	1	11
Abonos naturales y artificiales	1	102	Papel y pasta de papel	1	9
Resto mercancías	2	464	Resto mercancías	6	69
Total	100	19.721	Total	100	1.237

Gráfico 7.1 Tráfico exterior importación (1970, 1975 y 1980)

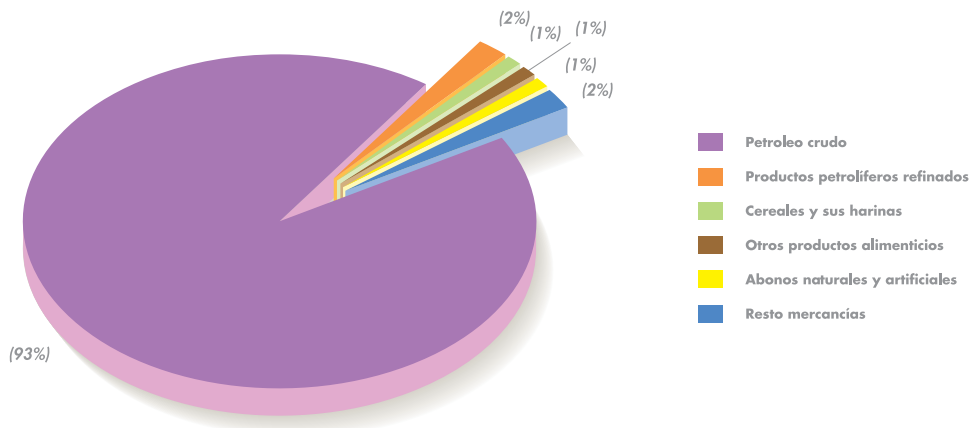
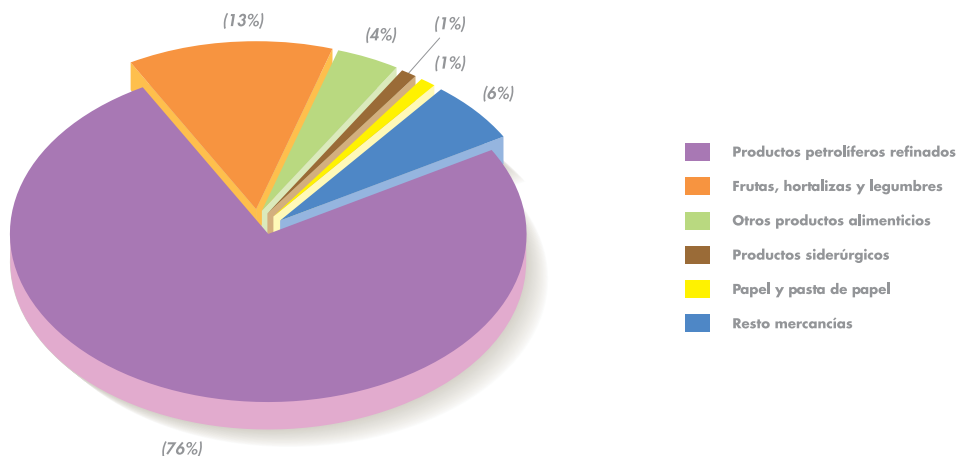


Gráfico 7.2 Tráfico exterior exportación (1970, 1975 y 1980)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1981-1985) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	82	24.954	Productos petrolíferos refinados	87	3.493
Productos petrolíferos refinados	12	3.527	Frutas, hortalizas y legumbres	9	353
Cereales y sus harinas	1	401	Productos siderúrgicos	2	72
Otros productos alimenticios	1	285	Otros productos alimenticios	1	33
Resto mercancías	4	1.128	Papel y pasta de papel	1	22
Total	100	30.295	Resto mercancías	1	37
			Total	100	4.010

Gráfico 8.1 Tráfico exterior importación (1981-1985)

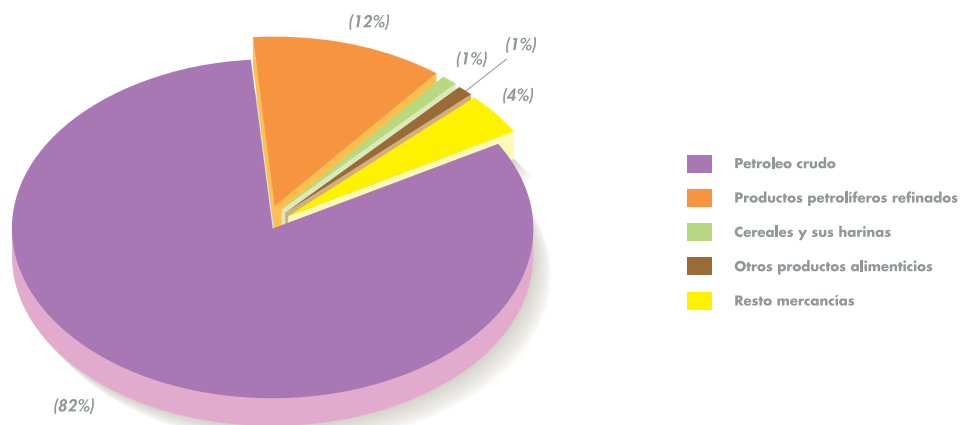
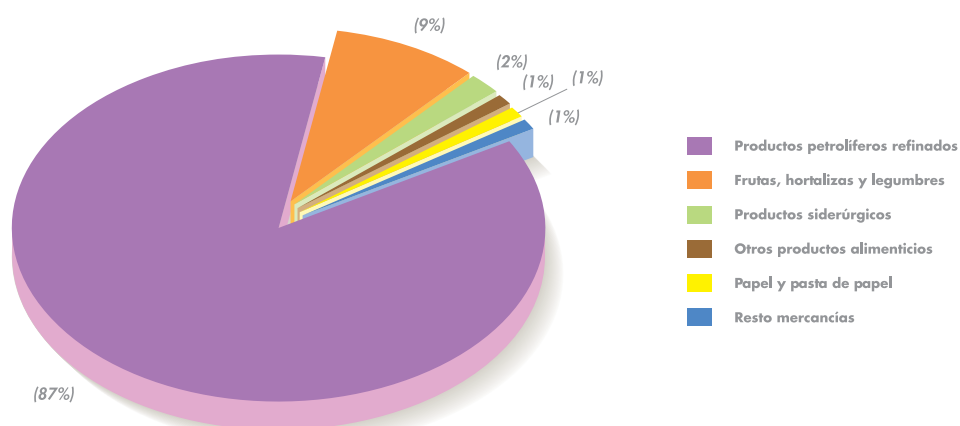


Gráfico 8.2 Tráfico exterior exportación (1981-1985)



Tráfico exterior A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1986-1990) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	69	18.876	Productos petrolíferos refinados	84	3.121
Productos petrolíferos refinados	17	4.544	Frutas, hortalizas y legumbres	10	364
Cemento y clinker	3	756	Productos siderúrgicos	1	47
Cereales y sus harinas	2	678	Maquinaria y repuestos	1	32
Otros productos alimenticios	2	433	Petróleo crudo	1	27
Resto mercancías	7	1.887	Resto mercancías	4	136
Total	100	27.174	Total	100	3.727

Gráfico 9.1 Tráfico exterior importación (1986-1990)

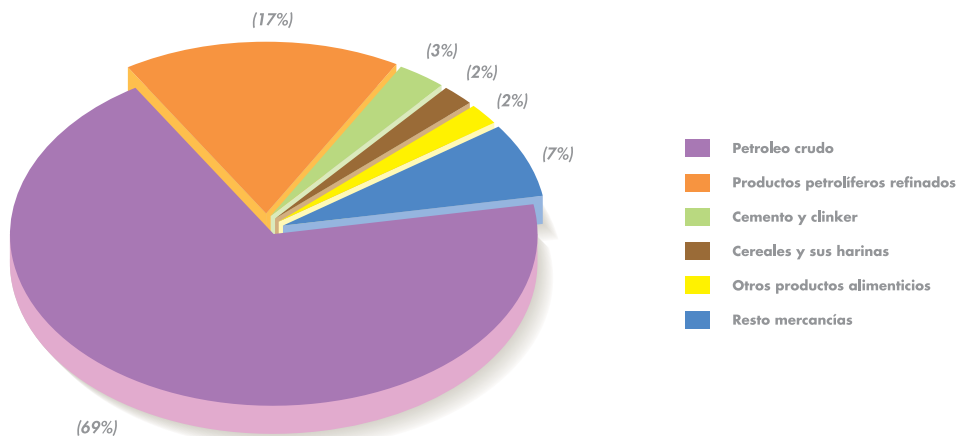
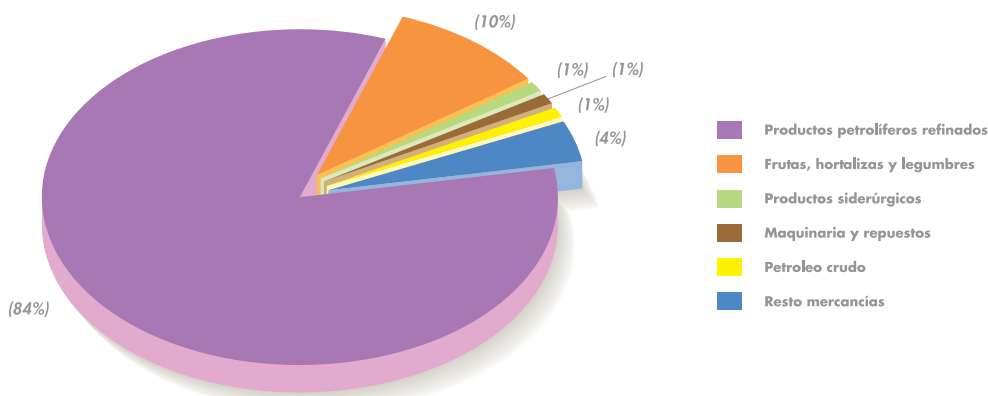


Gráfico 9.2 Tráfico exterior exportación (1986-1990)



Tráfico exterior A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1991-1995) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	75	20.097	Productos petrolíferos refinados	61	1.393
Productos petrolíferos refinados	8	2.036	Frutas, hortalizas y legumbres	23	512
Cemento y clinker	3	922	Materiales de construcción	3	69
Cereales y sus harinas	3	737	Petróleo crudo	2	38
Otros productos alimenticios	2	528	Productos químicos	1	25
Resto mercancías	9	2.343	Papel y pasta de papel	1	20
Total	100	26.663	Resto mercancías	10	218
			Total	100	2.275

Gráfico 10.1 Tráfico exterior importación (1991-1995)

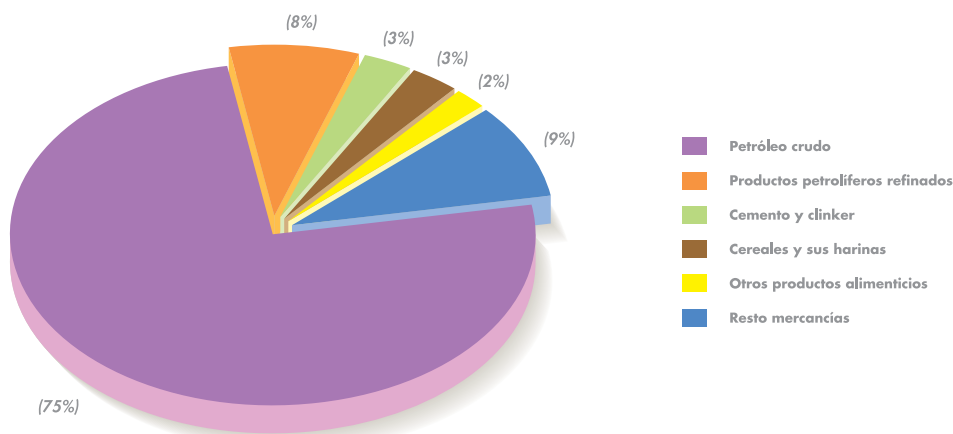
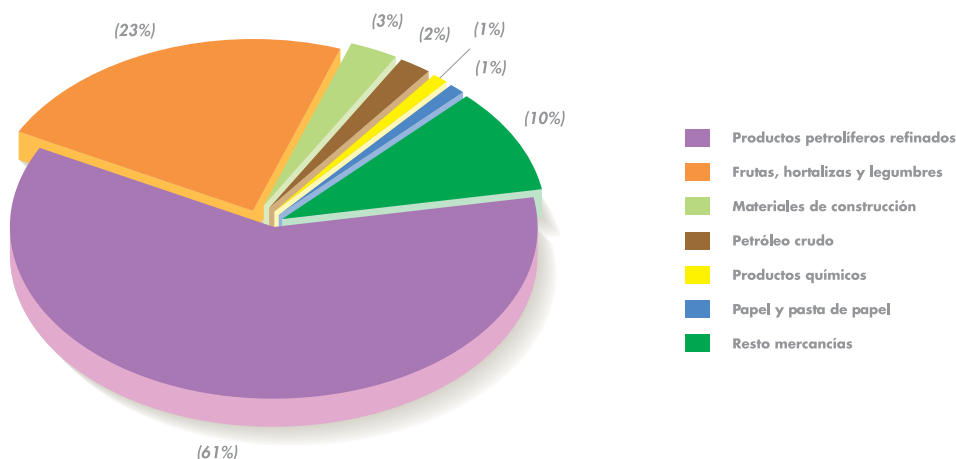


Gráfico 10.2 Tráfico exterior exportación (1991-1995)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Tráfico exterior A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1996-2000) Miles de toneladas

Mercancías	%	Importación	Mercancías	%	Exportación
Petróleo crudo	69	20.438	Productos petrolíferos refinados	67	2.195
Productos petrolíferos refinados	12	3.422	Frutas, hortalizas y legumbres	19	608
Cemento y clinker	6	1.721	Papel y pasta de papel	1	36
Cereales y sus harinas	2	717	Tabaco, cacao y café	1	30
Resto mercancías	11	3.138	Automóviles y sus piezas	1	18
Total	100	29.436	Resto mercancías	11	373
			Total	100	3.260

Gráfico 11.1 Tráfico exterior importación (1996-2000)

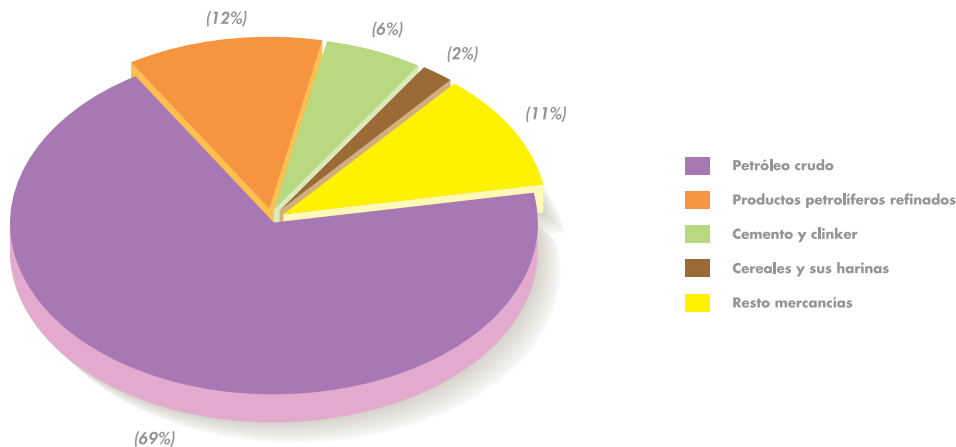
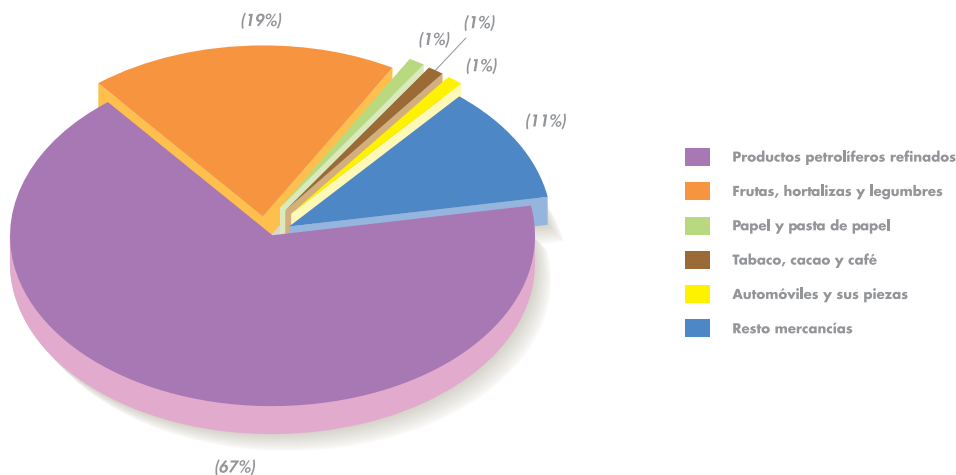


Gráfico 11.2 Tráfico exterior exportación (1996-2000)



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1857/1950)

Años	Número de buques		Total	Años	Número de buques		Total
	Vapores	Veleros			Vapores	Veleros	
1857			1.366	1923	2.403	1.032	3.435
1858			1.240	1924	2.589	936	3.525
1859			1.279	1925	2.891	984	3.875
1860			1.371	1926	2.811	980	3.791
1861			1.374	1927	2.875	918	3.793
1864	135	213	348	1928	3.403	909	4.312
1890	961	867	1.828	1929	3.072	917	3.989
1909	2.541	1.013	3.554	1938	1.722	633	2.355
1910	2.512	1.067	3.579	1939	2.187	693	2.880
1911	2.864	926	3.790	1940	1.720	665	2.385
1912	3.934	820	4.754	1941	1.722	633	2.355
1913	3.564	684	4.248	1942	1.771	468	2.239
1914	3.155	664	3.819	1943	1.500	606	2.106
1915	2.497	670	3.167	1944	1.660	686	2.346
1916	1.900	791	2.691	1945	1.516	849	2.365
1917	643	720	1.363	1946	1.870	1.072	2.942
1918	433	603	1.036	1947	2.425	813	3.238
1919	1.028	921	1.949	1948	3.400	916	4.316
1920	1.503	1.055	2.558	1949	3.458	1.045	4.503
1921	1.759	1.132	2.891	1950	3.945	581	4.526
1922	2.306	1.066	3.372				

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1857/2000)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1857	1.366				1929	3.989	7.580.148	1.900	136
1858	1.240				1930	4.013	7.347.884	1.831	161
1859	1.279				1931	4.059	7.830.384	1.929	220
1860	1.371				1932	3.785	8.853.737	2.339	219
1861	1.374				1933	3.894	8.679.397	2.229	211
1864	348	155.260	446		1934	3.661	8.610.376	2.352	247
1890	1.828	1.477.750	808		1935	3.715	8.610.199	2.318	248
1909	3.554	6.707.367	1.887	79	1936	3.016	7.519.824	2.493	279
1910	3.579	6.517.066	1.821	140	1937	2.562	4.371.972	1.706	277
1911	3.790	7.107.235	1.875	158	1938	2.355	2.486.817	1.056	326
1912	4.754	10.500.306	2.209	223	1939	2.880	5.648.868	1.961	353
1913	4.248	9.735.053	2.292	200	1940	2.385	3.385.243	1.419	434
1914	3.819	7.460.882	1.954	155	1941	2.355	2.556.747	1.086	344
1915	3.167	5.224.670	1.650	144	1942	2.239	2.033.550	908	181
1916	2.691	3.398.421	1.263	167	1943	2.106	2.212.319	1.050	230
1917	1.363	959.855	704	57	1944	2.346	2.156.629	919	206
1918	1.036	774.070	747	69	1945	2.365	2.346.288	992	220
1919	1.949	2.568.894	1.318	158	1946	2.942	3.833.407	1.303	412
1920	2.558	4.254.081	1.663	175	1947	3.238	6.147.090	1.898	452
1921	2.891	4.839.879	1.674	186	1948	4.316	8.042.767	1.863	473
1922	3.372	6.359.569	1.886	124	1949	4.503	9.031.953	2.006	432
1923	3.435	6.768.633	1.970	139	1950	4.526	9.149.196	2.021	499
1924	3.525	7.612.175	2.159	138	1961	6.228	17.045.400	2.737	1.176
1925	3.875	7.792.844	2.011	127	1962	8.832	21.562.404	2.441	938
1926	3.791	7.265.182	1.916	138	1963	8.588	22.705.813	2.644	1.168
1927	3.793	7.791.862	2.054	148	1964	9.008	24.033.824	2.668	1.214
1928	4.312	8.340.340	1.934	132	1965	9.070	26.536.721	2.926	1.401

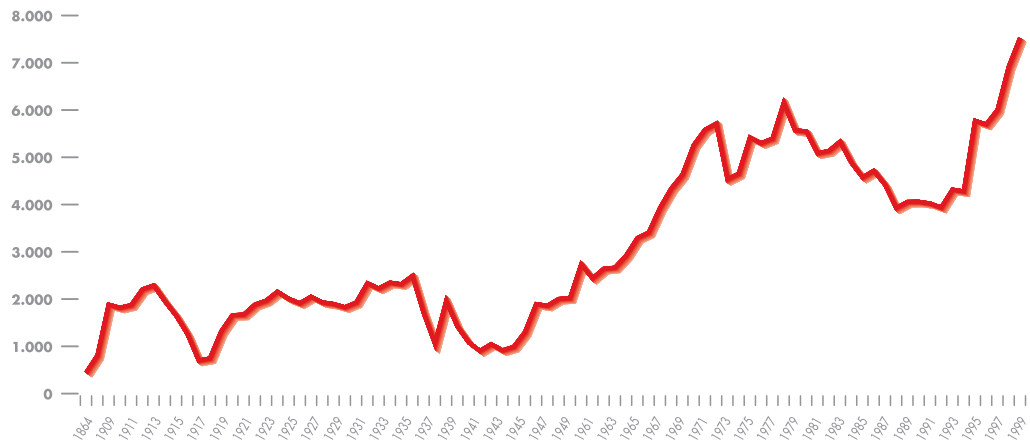
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1857/2000) (Continuación)

Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	Años	Número	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1966	8.221	27.099.404	3.296	1.593	1984	9.846	52.505.672	5.333	1.312
1967	8.918	30.409.653	3.410	1.656	1985	9.774	47.797.744	4.890	1.229
1968	8.795	34.565.518	3.930	1.754	1986	10.010	45.827.417	4.578	1.260
1969	9.138	39.672.343	4.341	1.840	1987	10.831	51.096.799	4.718	1.153
1970	9.245	42.848.773	4.635	1.572	1988	11.690	51.686.511	4.421	979
1971	10.618	55.855.745	5.260	1.441	1989	13.136	51.621.168	3.930	925
1972	11.139	62.212.435	5.585	1.394	1990	13.784	55.960.358	4.060	870
1973	10.553	60.310.440	5.715	1.373	1991	12.502	50.800.023	4.063	977
1974	11.560	52.456.295	4.538	1.320	1992	11.999	48.315.200	4.027	969
1975	12.292	57.241.993	4.657	1.053	1993	11.439	45.079.777	3.941	995
1976	12.303	66.713.615	5.423	1.103	1994	13.812	59.665.217	4.320	900
1977	12.479	66.178.447	5.303	1.200	1995	16.690	71.459.441	4.282	777
1978	11.966	64.588.189	5.398	1.242	1996	18.241	105.402.914	5.778	706
1979	11.186	68.797.809	6.150	1.150	1997	18.020	102.688.265	5.699	780
1980	11.790	65.722.929	5.574	1.171	1998	18.353	110.228.858	6.006	789
1981	10.814	60.047.572	5.553	1.293	1999	19.252	133.271.570	6.922	775
1982	11.582	58.936.822	5.089	1.107	2000	18.967	142.770.767	7.527	837
1983	10.270	52.752.409	5.137	1.433					

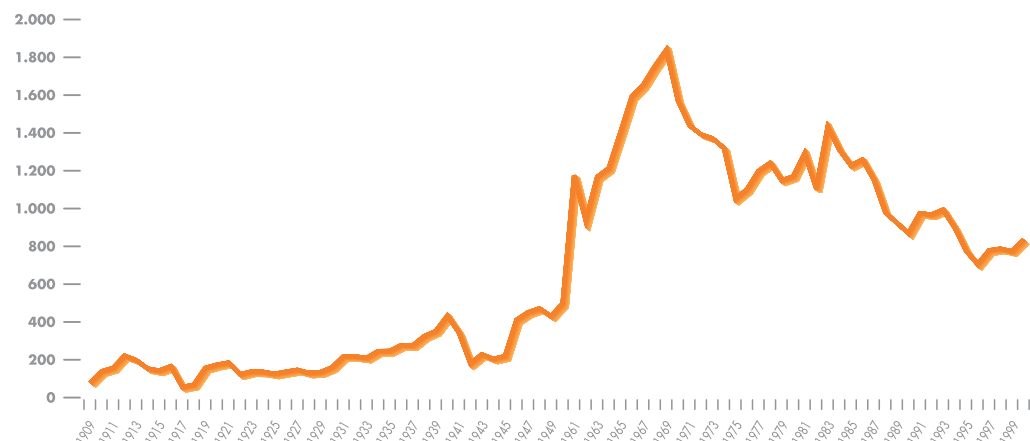
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 12. Evolución tamaño medio buque (T.M.B.) A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1864/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

Gráfico 13. Evolución carga media buque (C.M.B.) A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1909/2000)



Fuente: Cuadro 3.2.

**Cuadro 4.1. Movimiento de pasajeros y tripulantes
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (1857/1929)**

Años	Embarcados	Desembarcados	Total	Tránsito	Tripulantes
1857			9.999	11.776	25.548
1858			9.130	10.279	21.159
1859			10.882	10.501	21.810
1860			13.256	10.194	23.375
1861			12.550	15.116	28.690
1909	1.746	10.228	11.974	153.218	131.318
1910	1.698	9.722	11.420	131.964	130.050
1911	1.909	11.363	13.272	146.545	141.173
1912	3.700	13.756	17.456	155.830	168.499
1913	5.190	13.497	18.687	134.978	157.215
1914	4.168	14.157	18.325	99.746	148.172
1915	2.610	10.570	13.180	56.991	111.840
1916	4.076	9.760	13.836	45.219	86.047
1917	6.218	9.754	15.972	34.035	33.744
1918	4.515	9.052	13.567	36.944	27.577
1919	8.156	14.862	23.018	59.262	58.815
1920	14.627	16.782	31.409	85.968	92.678
1921	6.535	15.468	22.003	69.279	100.618
1922	7.014	14.619	21.633	74.921	122.833
1923	13.357	17.272	30.629	85.529	129.578
1924	13.836	17.666	31.502	98.737	150.601
1925	10.865	20.638	31.503	94.695	149.800
1926	12.708	22.643	35.351	81.722	138.828
1927	12.458	24.766	37.224	76.916	145.691
1928	14.391	26.427	40.818	67.389	158.295
1929	7.783	21.339	29.122	61.010	137.630

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Pasajeros A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1930-1960)

Años	Total	Años	Total	Años	Total	Años	Total
1930	37.543	1938	48.133	1946	87.201	1954	107.903
1931	38.195	1939	64.245	1947	84.657	1955	111.263
1932	39.786	1940	42.801	1948	62.820	1956	116.040
1933	37.089	1941	58.522	1949	93.312	1957	134.253
1934	37.837	1942	64.987	1950	92.149	1958	137.290
1935	35.956	1943	63.539	1951	119.906	1959	146.312
1936	23.175	1944	59.673	1952	114.583	1960	161.866
1937	34.762	1945	64.680	1953	113.143		

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 4.3. Pasajeros A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1961-2000)

Años	Embarcados	Desembarcados	Total	Años	Embarcados	Desembarcados	Total
1961	81.336	77.810	159.146	1981	610.206	600.947	1.211.153
1962	81.565	86.858	168.423	1982	579.409	568.228	1.147.637
1963	95.195	92.492	187.687	1983	617.419	612.616	1.230.035
1964	103.251	99.069	202.320	1984	587.069	596.478	1.183.547
1965	120.763	116.236	236.999	1985	615.160	620.079	1.235.239
1966	134.503	128.471	262.974	1986	653.218	676.349	1.329.567
1967	119.903	126.350	246.253	1987	732.091	751.139	1.483.230
1968	183.901	187.026	370.927	1988	859.217	843.000	1.702.217
1969	156.383	159.510	315.893	1989	813.853	826.412	1.640.265
1970	164.585	174.761	339.346	1990	992.827	997.393	1.990.220
1971	187.709	188.127	375.836	1991	1.145.710	1.152.142	2.297.852
1972	178.009	180.836	358.845	1992	1.128.971	1.138.330	2.267.301
1973	171.883	178.672	350.555	1993	1.056.160	1.115.125	2.171.285
1974	248.663	249.908	498.571	1994	1.417.168	1.274.729	2.691.897
1975	349.503	352.647	702.150	1995	1.819.948	1.784.738	3.604.686
1976	463.912	463.587	927.499	1996	1.944.512	1.984.212	3.928.724
1977	609.115	608.127	1.217.242	1997	1.983.219	1.996.594	3.979.813
1978	616.915	622.773	1.239.688	1998	2.150.175	2.207.018	4.357.193
1979	653.383	655.213	1.308.596	1999	2.300.405	2.252.709	4.553.114
1980	618.754	613.391	1.232.145	2000	2.434.568	2.442.059	4.876.627

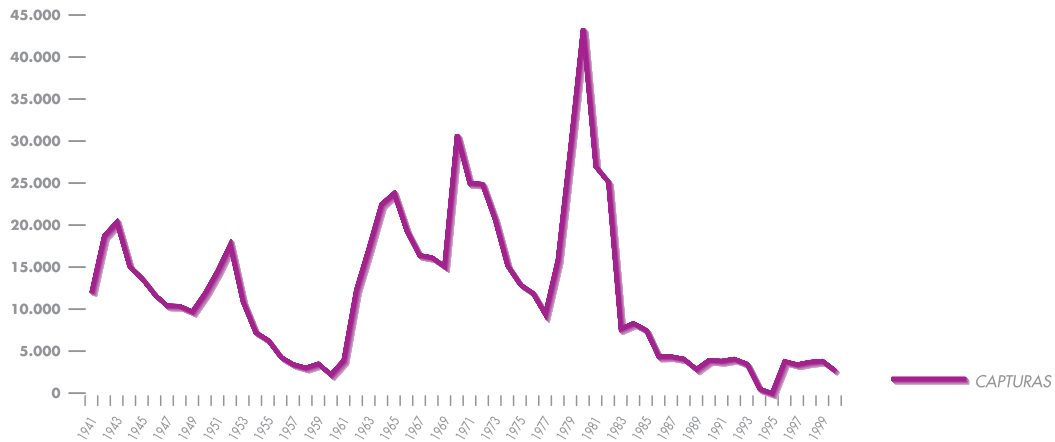
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Cuadro 5. Pesca fresca A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000) Toneladas

Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (Pesetas)	Años	Capturas	Valor 1ª venta (miles de pts.)	Valor Tonelada (Pesetas)
1941	11.980	22.568	1.884	1971	25.009	174.230	6.967
1942	18.717	38.432	2.053	1972	24.906	178.958	7.185
1943	20.371	45.140	2.216	1973	20.723	178.867	8.631
1944	15.149	35.836	2.366	1974	15.193	109.219	7.189
1945	13.660	33.611	2.461	1975	12.959	150.203	11.591
1946	11.759	29.828	2.537	1976	11.954	145.667	12.186
1947	10.426	27.133	2.602	1977	9.396	234.732	24.982
1948	10.379	34.338	3.308	1978	15.872	171.089	10.779
1949	9.717	33.340	3.431	1979	29.263	169.919	5.807
1950	11.888	42.962	3.614	1980	43.388	350.317	8.074
1951	14.549	65.975	4.535	1981	26.977	424.218	15.725
1952	17.676	108.035	6.112	1982	25.147	430.804	17.131
1953	10.926	65.273	6.261	1983	7.682	423.612	55.143
1954	7.276	41.346	5.683	1984	8.336	470.734	56.470
1955	6.332	36.493	5.763	1985	7.527	409.938	54.462
1956	4.328	28.213	6.519	1986	4.350	242.690	55.791
1957	3.450	25.993	7.534	1987	4.374	248.478	56.808
1958	3.033	31.103	10.255	1988	4.096	211.067	51.530
1959	3.512	44.973	12.806	1989	2.863	144.526	50.481
1960	2.227	31.383	14.092	1990	3.935	213.026	54.136
1961	3.902	48.780	12.501	1991	3.845	229.893	59.790
1962	12.266	30.780	2.509	1992	4.087	328.564	80.392
1963	17.252	49.228	2.853	1993	3.505	326.383	93.119
1964	22.489	160.625	7.142	1994	526	59.120	112.395
1965	23.792	129.954	5.462	1995	1	61	115.283
1966	19.357	123.582	6.384	1996	3.808	547.318	143.728
1967	16.436	93.074	5.663	1997	3.425	299.273	87.379
1968	16.170	72.873	4.507	1998	3.718	328.633	88.390
1969	15.127	53.076	3.509	1999	3.844	333.260	86.696
1970	30.750	128.996	4.195	2000	2.709	350.827	129.504

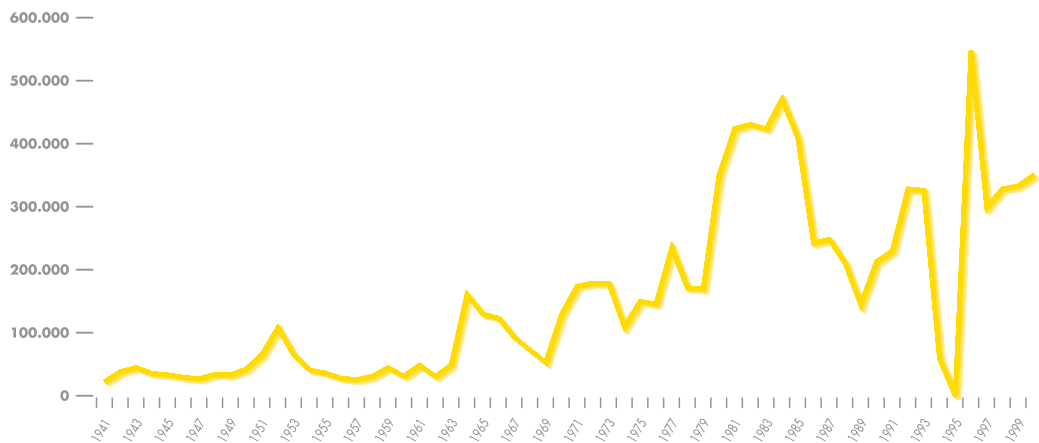
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE e INE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Gráfico 14. Pesca fresca A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000)



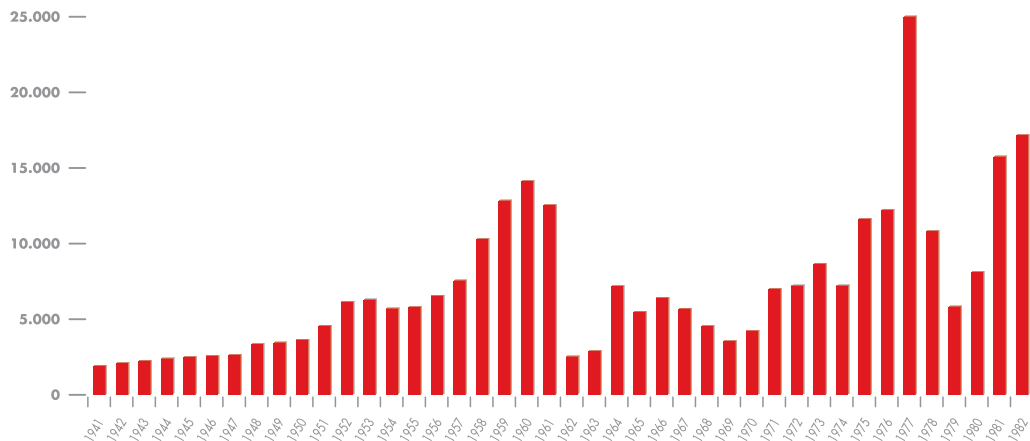
Fuente: Cuadro 5.

Gráfico 15. Valor en 1ª venta en miles de pesetas A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000)



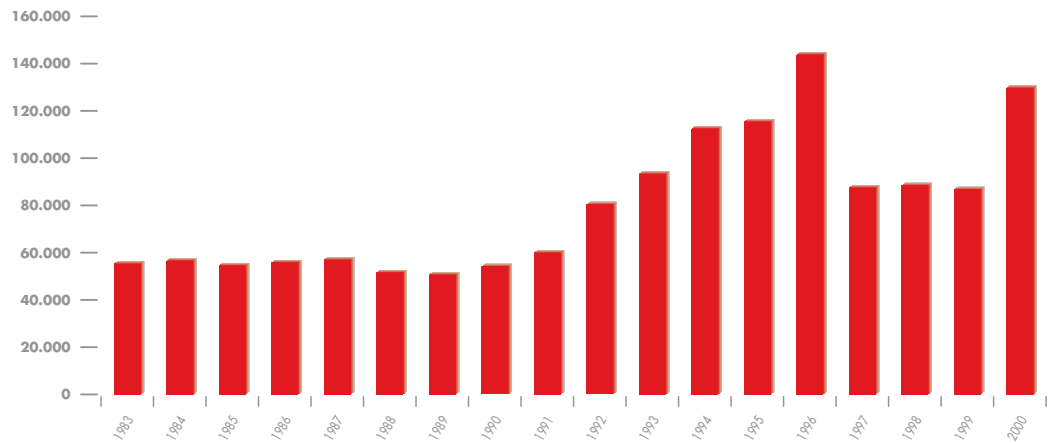
Fuente: Cuadro 5.

Gráfico 16A. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1941-1982)



Fuente: Cuadro 5.

Gráfico 16B. Valor de la tonelada en pesetas A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1983-2000)



Fuente: Cuadro 5.

Cuadro 6. Avituallamiento A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1961-2000) Toneladas

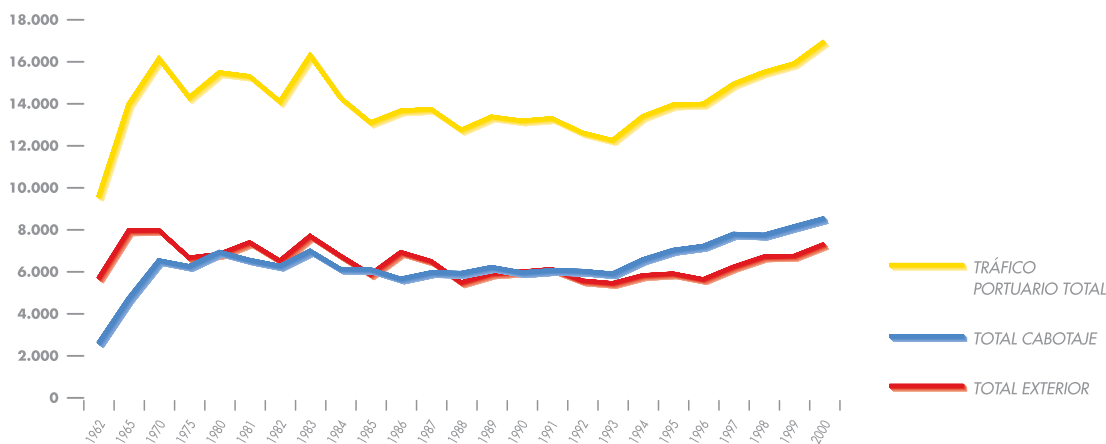
Años	Productos petrolíferos	Resto	Total	Años	Productos petrolíferos	Resto	Total
1961	704.900	446.978	1.151.878	1981	894.029	368.628	1.262.657
1962	800.475	464.901	1.265.376	1982	881.333	327.630	1.208.963
1963	818.459	480.978	1.299.437	1983	1.206.285	305.211	1.511.496
1964	779.468	430.899	1.210.367	1984	1.022.317	278.045	1.300.362
1965	802.620	449.563	1.252.183	1985	752.263	265.170	1.017.433
1966	796.087	438.688	1.234.775	1986	719.375	287.218	1.006.593
1967	989.602	518.268	1.507.870	1987	924.597	325.377	1.249.974
1968	875.738	519.906	1.395.644	1988	943.398	323.709	1.267.107
1969	1.109.135	569.700	1.678.835	1989	962.446	272.105	1.234.551
1970	964.141	626.250	1.590.391	1990	906.281	261.778	1.168.059
1971	966.534	581.057	1.547.591	1991	865.268	230.529	1.095.797
1972	966.810	610.467	1.577.277	1992	791.026	198.504	989.530
1973	913.966	545.447	1.459.413	1993	646.079	168.056	814.135
1974	707.622	541.878	1.249.500	1994	797.621	180.533	978.154
1975	708.452	578.823	1.287.275	1995	849.607	133.540	983.147
1976	1.086.849	478.092	1.564.941	1996	911.087	184.976	1.096.063
1977	1.100.382	487.860	1.588.242	1997	735.748	161.717	897.465
1978	1.182.437	399.359	1.581.796	1998	819.036	201.747	1.020.783
1979	1.269.082	392.364	1.661.446	1999	784.574	205.351	989.925
1980	1.177.063	397.639	1.574.702	2000	904.420	186.125	1.090.545

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Tráfico portuario total	9.562	13.986	16.152	14.303	15.499	15.314	14.114	16.309	14.296	13.110	13.678	13.754	12.764
Total cabotaje (I)	2.603	4.744	6.549	6.272	6.951	6.569	6.288	7.004	6.142	6.120	5.675	5.977	5.949
Total exterior (I)	5.682	7.966	7.981	6.677	6.852	7.409	6.534	7.713	6.772	5.888	6.942	6.511	5.496
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Tráfico portuario total	13.390	13.198	13.314	12.632	12.269	13.411	13.957	14.001	14.956	15.516	15.923	16.974	
Total cabotaje (I)	6.230	5.975	6.080	6.046	5.919	6.595	7.044	7.235	7.812	7.763	8.166	8.556	
Total exterior (I)	5.917	6.011	6.133	5.583	5.461	5.838	5.921	5.647	6.243	6.725	6.757	7.325	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.
 (I) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

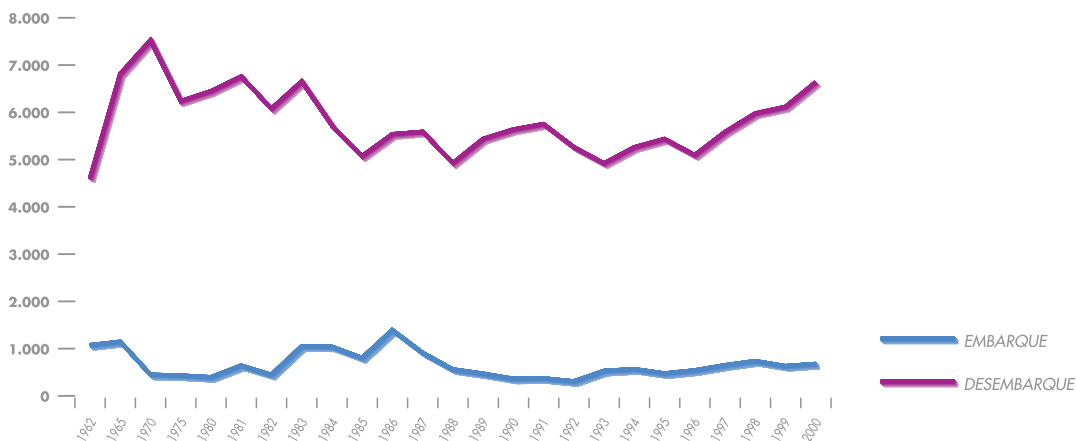


Fuente: Tabla 1.

Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de toneladas

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Embarque	1.079	1.151	453	436	400	647	453	1.055	1.046	809	1.400	918	567
Desembarque	4.603	6.815	7.529	6.241	6.452	6.762	6.081	6.658	5.726	5.079	5.542	5.593	4.929
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
Embarque	476	368	377	313	534	572	480	546	654	742	636	682	
Desembarque	5.442	5.642	5.757	5.270	4.926	5.266	5.441	5.101	5.589	5.982	6.121	6.643	

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



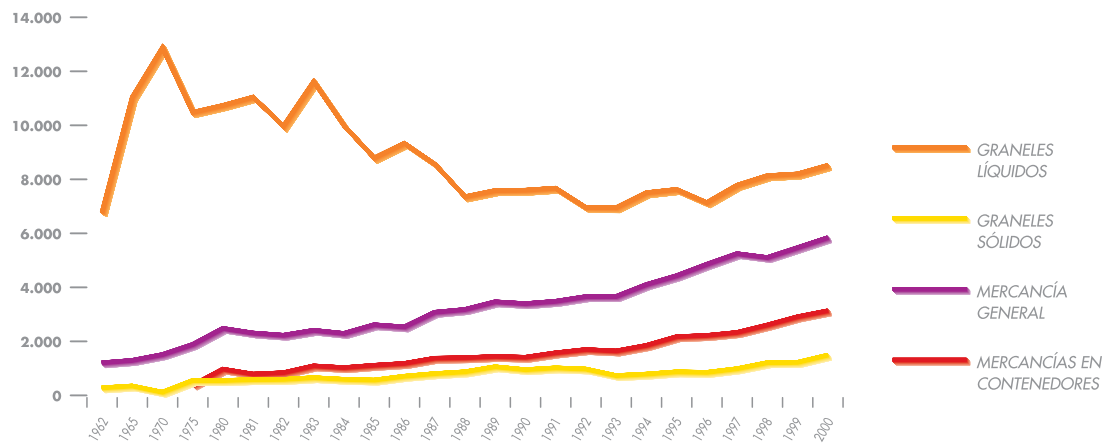
Fuente: Tabla 2.

**Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación
A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de toneladas**

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Graneles líquidos	6.774	11.043	12.879	10.490	10.748	11.057	9.977	11.627	9.999	8.800	9.347	8.580	7.367
Graneles sólidos	291	361	130	563	562	599	605	668	608	579	722	818	885
Mercancía general	1.219	1.308	1.523	1.897	2.494	2.322	2.239	2.423	2.307	2.628	2.548	3.090	3.193
Mercancías en contenedores				388	984	801	851	1.105	1.040	1.127	1.195	1.389	1.406

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	7.596	7.611	7.686	6.971	6.960	7.517	7.639	7.150	7.793	8.148	8.212	8.529
Graneles sólidos	1.072	965	1.031	988	746	801	884	865	1.000	1.223	1.235	1.502
Mercancía general	3.478	3.410	3.497	3.670	3.674	4.115	4.443	4.867	5.261	5.117	5.482	5.851
Mercancías en contenedores	1.454	1.424	1.588	1.709	1.656	1.861	2.185	2.231	2.342	2.617	2.923	3.144

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



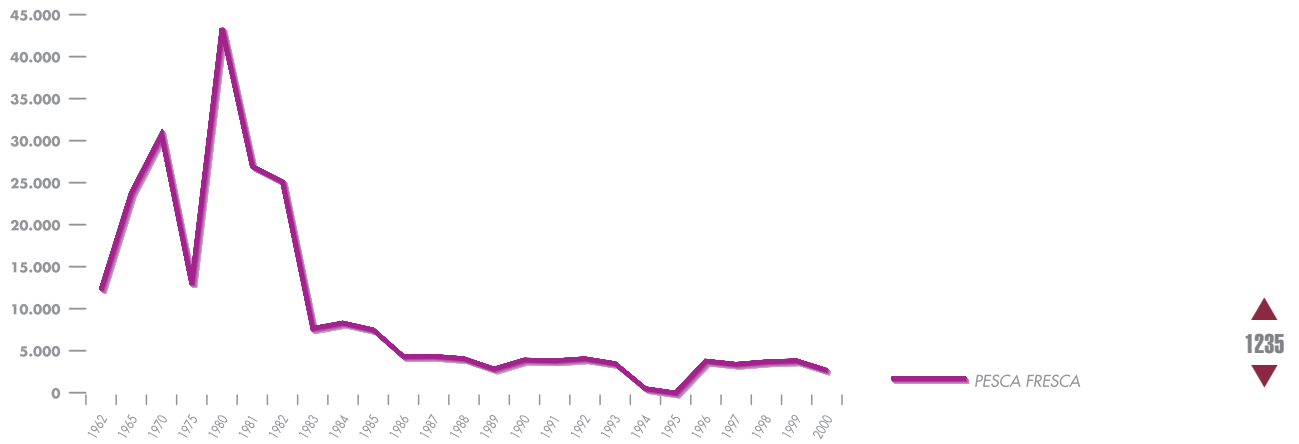
Fuente: Tabla 3.

Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000)
Miles de toneladas

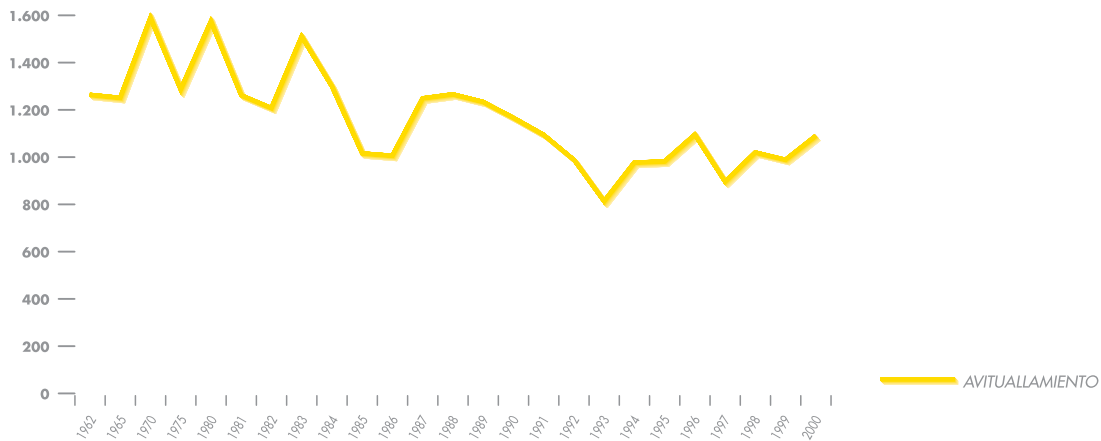
	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pesca fresca (toneladas)	12.266	23.792	30.750	12.959	43.388	26.977	25.147	7.682	8.336	7.527	4.350	4.374	4.096
Avituallamiento	1.265	1.252	1.590	1.287	1.575	1.263	1.209	1.511	1.300	1.017	1.007	1.250	1.267

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	2.863	3.935	3.845	4.087	3.505	526	1	3.808	3.425	3.718	3.844	2.709
Avituallamiento	1.235	1.168	1.096	990	814	978	983	1.096	897	1.021	990	1.091

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Fuente: Tabla 4.



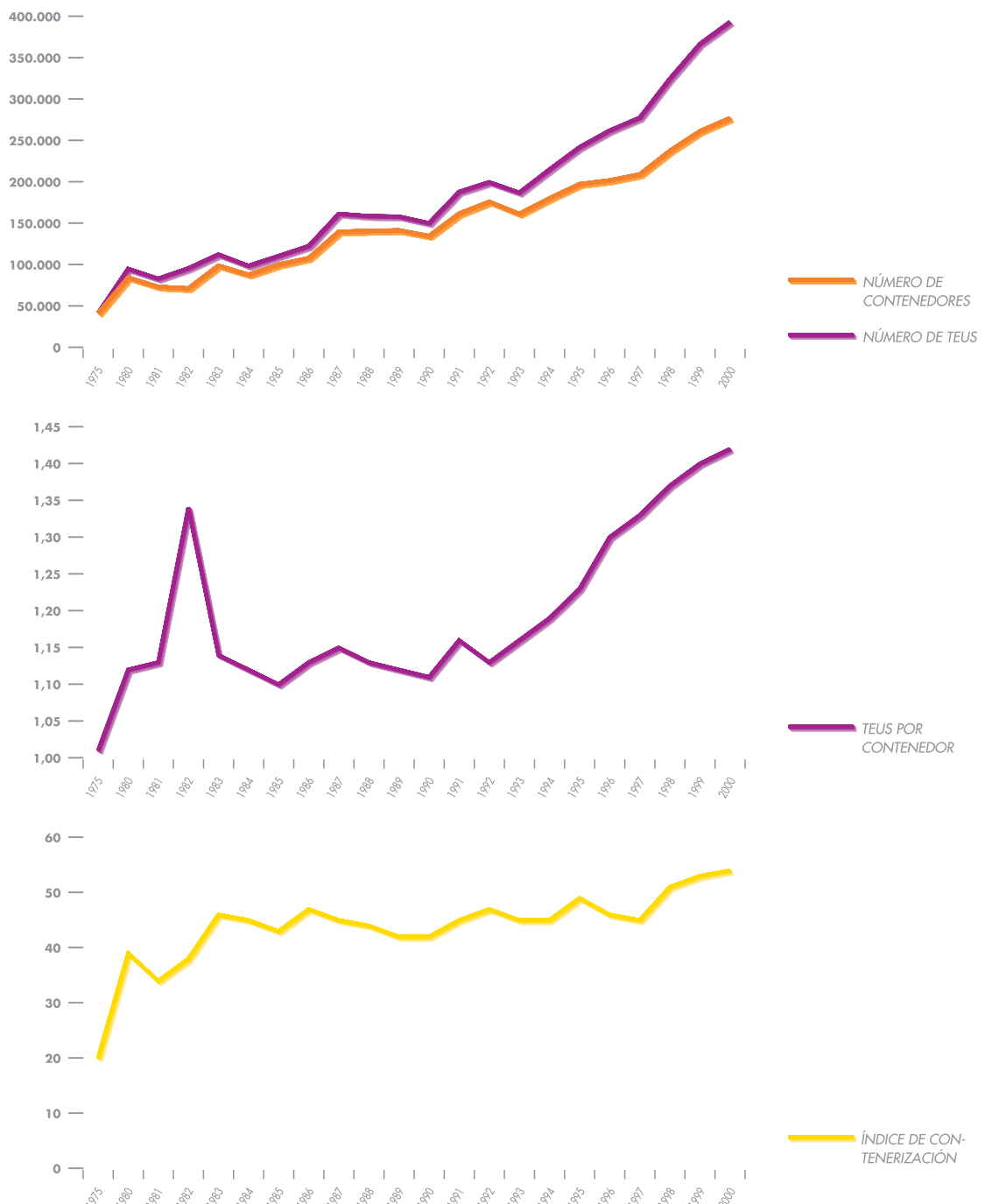
Fuente: Tabla 4.

Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Nº de contenedores	41.209	84.685	73.451	71.604	99.113	88.136	100.363	108.220	140.166	140.962	141.782
Nº de TEUS	41.496	95.170	83.167	95.745	112.528	98.814	110.614	122.647	161.577	158.839	158.294
TEUS por contenedor	1,01	1,12	1,13	1,34	1,14	1,12	1,10	1,13	1,15	1,13	1,12
Índice de contenerización	20	39	34	38	46	45	43	47	45	44	42

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	134.876	162.038	176.232	161.650	180.382	197.604	202.051	209.253	237.678	261.492	277.289
Nº de TEUS	150.306	188.161	199.837	187.154	215.086	242.066	262.136	277.685	324.672	366.806	393.371
TEUS por contenedor	1,11	1,16	1,13	1,16	1,19	1,23	1,30	1,33	1,37	1,40	1,42
Índice de contenerización	42	45	47	45	45	49	46	45	51	53	54

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



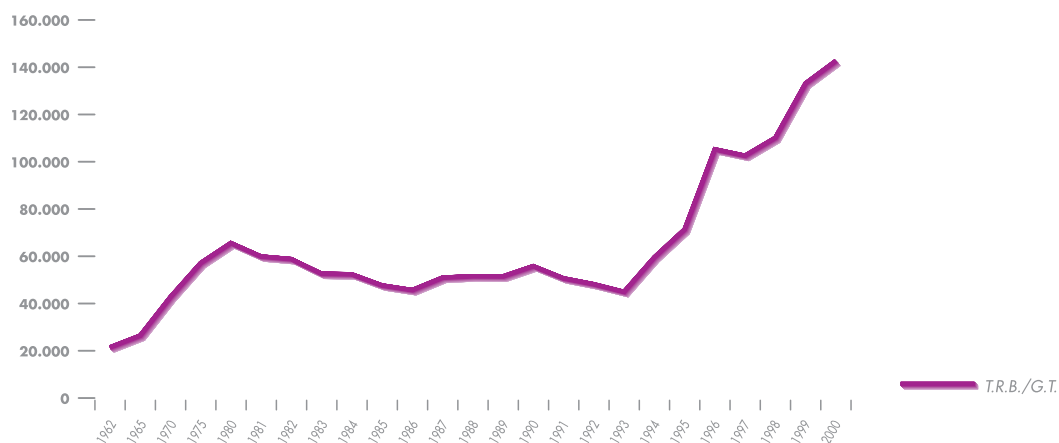
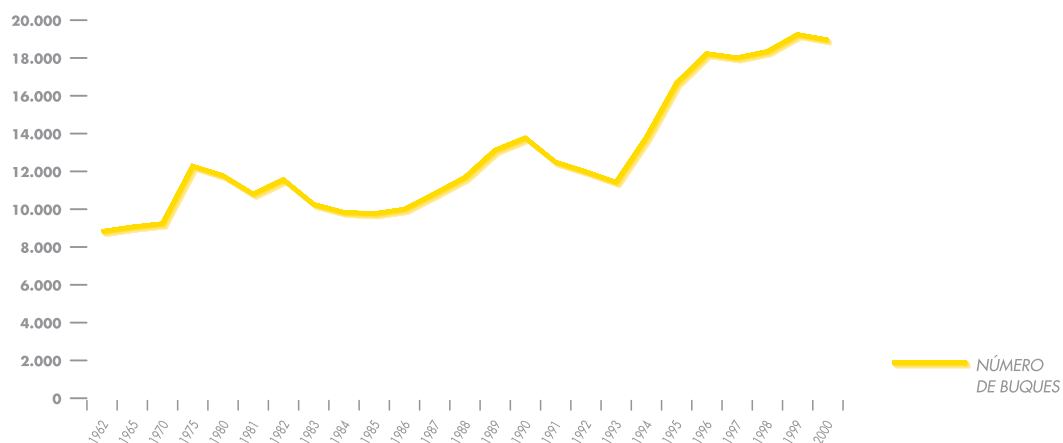
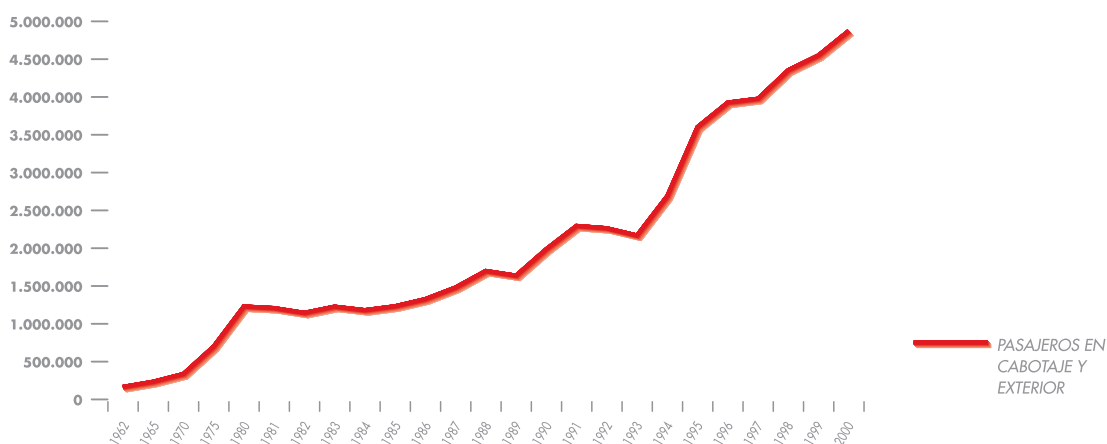
Fuente: Tabla 5.

Tabla 6. Otros datos A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Pasajeros en cabotaje y exterior	168.423	236.999	339.346	702.150	1.232.145	1.211.153	1.147.637	1.230.035	1.183.547	1.235.239	1.329.567	1.483.230	1.702.217
Número de buques	8.832	9.070	9.245	12.292	11.790	10.814	11.582	10.270	9.846	9.774	10.010	10.831	11.690
T.R.B./G.T. (miles)	21.562	26.537	42.849	57.242	65.723	60.048	58.937	52.752	52.506	47.798	45.827	51.097	51.687

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	1.640.265	1.990.220	2.297.852	2.267.301	2.171.285	2.691.897	3.604.686	3.928.724	3.979.813	4.357.193	4.553.114	4.876.627
Número de buques	13.136	13.784	12.502	11.999	11.439	13.812	16.690	18.241	18.020	18.353	19.252	18.967
T.R.B./G.T. (miles)	51.621	55.960	50.800	48.315	45.080	59.665	71.459	105.403	102.688	110.229	133.272	142.771

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.



Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1989-2000) Toneladas

	1989					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	7.592	959	2.507	186	1.892	13.136
G.T. (miles)	41.421	2.352	3.896	678	3.274	51.621
Pasajeros (cab.+ext.)	510.476	24.952	521.911	25.218	557.708	1.640.265
TEUS	143.111	14.518	218	447	0	158.294
Mercan. en contene.	1.311.999	135.848	1.730	4.556	0	1.454.133
Graneles líquidos	7.371.236	59.462	11.318	0	154.441	7.596.457
Graneles sólidos	1.022.117	52.616	0	0	0	1.074.733
Mercancía general	2.672.211	399.611	182.924	63.122	163.231	3.481.099
Avituallamiento	1.198.088	35.090	1.373	0	0	1.234.551
Pesca	2.272	0	25	431	135	2.863
Total mercancías	12.265.924	546.779	195.640	63.553	317.807	13.389.703

	1990					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	7.545	1.064	2.613	196	2.366	13.784
G.T. (miles)	45.126	2.805	4.088	722	3.219	55.960
Pasajeros (cab.+ext.)	493.318	38.140	719.241	24.318	715.203	1.990.220
TEUS	133.710	15.818	226	552	0	150.306
Mercan. en contene.	1.266.427	150.568	1.440	5.539	0	1.423.974
Graneles líquidos	7.495.411	63.609	16.660	7.424	66.768	7.649.872
Graneles sólidos	913.550	51.472	0	0	0	965.022
Mercancía general	2.562.687	425.872	186.771	63.290	172.492	3.411.112
Avituallamiento	1.129.498	682	33.405	4.474	0	1.168.059
Pesca	2.950	250	0	277	458	3.935
Total mercancías	12.104.096	541.885	236.836	75.465	239.718	13.198.000

	1991					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	6.705	874	2.428	174	2.321	12.502
G.T. (miles)	27.246	3.552	9.866	705	9.431	50.800
Pasajeros (cab.+ext.)	479.511	39.545	875.624	27.590	875.582	2.297.852
TEUS	165.148	21.694	665	654	0	188.161
Mercan. en contene.	1.406.488	170.731	4.709	6.308	0	1.588.236
Graneles líquidos	7.514.174	68.453	14.494	7.331	81.273	7.685.725
Graneles sólidos	973.976	56.648	0	0	0	1.030.624
Mercancía general	2.605.957	432.756	202.960	68.044	187.871	3.497.588
Avituallamiento	1.067.906	23.387	3.752	0	752	1.095.797
Pesca	2.901	0	0	741	202	3.844
Total mercancías	12.164.914	581.244	221.206	76.116	270.098	13.313.578

	1992					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	6.046	873	2.551	189	2.340	11.999
G.T. (miles)	38.186	2.817	3.611	592	3.109	48.315
Pasajeros (cab.+ext.)	434.417	27.530	893.410	19.294	893.410	2.268.061
TEUS	168.621	28.658	2.068	490	0	199.837
Mercan. en contene.	1.470.184	258.149	14.484	5.100	0	1.747.917
Graneles líquidos	6.768.591	74.441	18.089	7.674	28.953	6.897.748
Graneles sólidos	931.367	56.136	0	0	0	987.503
Mercancía general	2.704.151	498.380	251.962	63.632	234.601	3.752.726
Avituallamiento	964.148	19.914	4.450	0	1.018	989.530
Pesca	3.471	0	0	0	616	4.087
Total mercancías	11.371.728	648.871	274.501	71.306	265.188	12.631.594

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1989-2000) Toneladas (Cont.)

	1993					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	5.669	922	2.341	179	2.328	11.439
G.T. (miles)	33.841	3.468	3.608	890	3.273	45.080
Pasajeros (cab.+ext.)	399.400	25.107	833.291	21.626	891.861	2.171.285
TEUS	154.037	32.854	91	169	3	187.154
Mercan. en contene.	1.382.869	270.624	535	1.601	54	1.655.683
Graneles líquidos	6.863.232	75.640	17.458	7.426	0	6.963.756
Graneles sólidos	753.747	54.445	0	0	0	808.192
Mercancía general	2.600.842	490.763	265.903	65.964	256.141	3.679.613
Avituallamiento	790.565	19.128	4.283	0	159	814.135
Pesca	3.505	0	0	0	0	3.505
Total mercancías	11.011.891	639.976	287.644	73.390	256.300	12.269.201

	1994					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	5.772	907	3.325	224	3.584	13.812
G.T. (miles)	39.514	3.700	7.476	895	8.080	59.665
Pasajeros (cab.+ext.)	406.319	21.187	1.019.911	44.267	1.200.213	2.691.897
TEUS	169.273	45.349	72	173	219	215.086
Mercan. en contene.	1.559.362	297.552	542	1.460	1.704	1.860.620
Graneles líquidos	7.410.870	80.313	17.965	8.187	0	7.517.335
Graneles sólidos	740.288	60.526	0	0	0	800.814
Mercancía general	2.806.335	543.747	305.143	78.899	380.548	4.114.672
Avituallamiento	947.777	23.808	6.013	0	556	978.154
Pesca	526	0	0	0	0	526
Total mercancías	11.905.796	708.394	329.121	87.086	381.104	13.411.501

	1995					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	8.207	914	3.519	237	3.813	16.690
G.T. (miles)	46.778	3.782	9.919	942	10.038	71.459
Pasajeros (cab.+ext.)	1.081.993	56.182	1.152.230	58.111	1.256.170	3.604.686
TEUS	196.735	44.618	65	294	354	242.066
Mercan. en contene.	1.790.510	386.821	918	3.040	3.853	2.185.142
Graneles líquidos	7.523.954	86.580	18.920	9.045	19	7.638.518
Graneles sólidos	816.912	66.820	0	0	0	883.732
Mercancía general	3.158.544	619.694	276.481	58.043	338.795	4.451.557
Avituallamiento	983.002	145	0	0	0	983.147
Pesca	1	0	0	0	0	1
Total mercancías	12.482.413	773.239	295.401	67.088	338.814	13.956.955

	1996					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	8.647	1.231	4.393	359	3.611	18.241
G.T. (miles)	58.310	8.193	20.001	2.125	16.774	105.403
Pasajeros (cab.+ext.)	1.120.003	212.728	1.112.885	91.001	1.392.107	3.928.724
TEUS	219.962	41.913	25	149	114	262.163
Mercan. en contene.	1.893.642	334.339	228	1.342	1.030	2.230.581
Graneles líquidos	7.036.352	87.541	16.412	9.217	0	7.149.522
Graneles sólidos	800.734	64.655	0	0	0	865.389
Mercancía general	3.400.294	622.743	323.607	76.125	463.088	4.885.857
Avituallamiento	1.043.387	22.240	16.239	0	14.197	1.096.063
Pesca	3.808	0	0	0	0	3.808
Total mercancías	12.284.575	797.179	356.258	85.342	477.285	14.000.639

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. de Sta. Cruz de Tenerife (1989-2000) Toneladas (Cont.)

	1997					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	8.518	1.196	4.528	397	3.381	18.020
G.T. (miles)	55.404	8.373	19.940	2.385	16.586	102.688
Pasajeros (cab.+ext.)	1.067.553	215.265	1.139.775	110.798	1.446.422	3.979.813
TEUS	234.396	42.665	56	257	311	277.685
Mercan. en contene.	1.988.347	346.657	545	3.082	3.274	2.341.905
Graneles líquidos	7.670.232	93.597	18.287	11.143	0	7.793.259
Graneles sólidos	939.859	60.331	0	0	0	1.000.190
Mercancía general	3.606.159	694.432	349.026	89.732	522.546	5.261.895
Avituallamiento	864.662	16.634	15.047	0	1.122	897.465
Pesca	3.425	0	0	0	0	3.425
Total mercancías	13.084.337	864.994	382.360	100.875	523.668	14.956.234

	1998					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	9.103	1.306	4.227	424	3.293	18.353
G.T. (miles)	62.509	9.679	18.417	2.398	17.226	110.229
Pasajeros (cab.+ext.)	1.203.808	229.680	1.249.830	109.273	1.564.602	4.357.193
TEUS	279.013	44.469	50	510	630	324.672
Mercan. en contene.	2.226.596	378.808	552	4.892	6.234	2.617.082
Graneles líquidos	8.023.273	95.982	18.934	9.689	0	8.147.878
Graneles sólidos	1.173.683	49.141	0	0	0	1.222.824
Mercancía general	3.834.222	696.211	198.041	67.907	324.057	5.120.438
Avituallamiento	978.953	14.857	11.427	2.684	12.862	1.020.783
Pesca	3.717	0	0	0	0	3.717
Total mercancías	14.013.848	856.191	228.402	80.280	336.919	15.515.640

	1999					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	9.403	1.388	3.910	661	3.890	19.252
G.T. (miles)	67.203	12.183	23.464	4.905	25.517	133.272
Pasajeros (cab.+ext.)	1.340.082	240.280	1.236.501	130.348	1.605.903	4.553.114
TEUS	322.980	42.930	29	383	484	366.806
Mercan. en contene.	2.541.287	372.930	266	3.968	4.590	2.923.041
Graneles líquidos	8.073.513	104.365	22.282	11.735	0	8.211.895
Graneles sólidos	1.173.863	61.555	0	0	0	1.235.418
Mercancía general	4.164.540	698.324	197.923	75.090	345.853	5.481.730
Avituallamiento	918.064	30.691	12.617	2.850	25.703	989.925
Pesca	3.844	0	0	0	0	3.844
Total mercancías	14.333.824	894.935	232.822	89.675	371.556	15.922.812

	2000					
	Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de la Palma	S. S. de la Gomera	La Estaca	Los Cristianos	Total
Nº de buques	9.217	1.292	3.691	749	4.018	18.967
G.T. (miles)	74.301	11.774	24.287	5.827	26.582	142.771
Pasajeros (cab.+ext.)	1.425.722	253.298	1.317.884	149.556	1.730.167	4.876.627
TEUS	349.444	42.505	7	687	728	393.371
Mercan. en contene.	2.763.090	364.195	88	7.998	8.276	3.143.647
Graneles líquidos	8.392.144	101.444	22.360	12.575	0	8.528.523
Graneles sólidos	1.428.793	67.148	5.700	0	0	1.501.641
Mercancía general	4.486.362	723.065	194.336	83.950	363.107	5.850.820
Avituallamiento	1.017.308	31.103	7.760	4.240	30.134	1.090.545
Pesca	2.709	0	0	0	0	2.709
Total mercancías	15.327.316	922.760	230.156	100.765	393.241	16.974.238

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios estadísticos. Años diversos. Elaboración propia

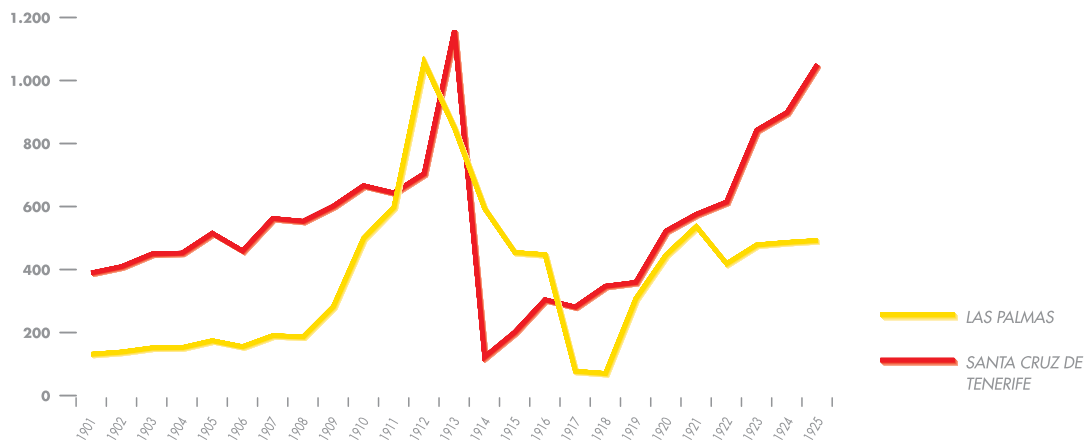
9.3. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS

Resumen 9. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Canarias (1901-1925) Miles de toneladas

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Sta. Cruz de Tenerife	132*	139*	152*	153*	175*	156*	191*	187*	283	500	598	1.058	850
Las Palmas	390*	410*	450*	453*	516*	460*	563*	554*	602*	667*	644*	705*	1.158
Total	522	549	602	606	691	616	754	741	885	1.167	1.242	1.763	2.008

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	%
Sta. Cruz de Tenerife	594	455	448	78	71	308	447	537	419	479	487	493	41%
Las Palmas	123*	202*	305*	282*	348*	360*	523*	576*	615	843	899	1.051	59%
Total	717	658	753	360	420	668	970	1.113	1.034	1.322	1.386	1.544	100%

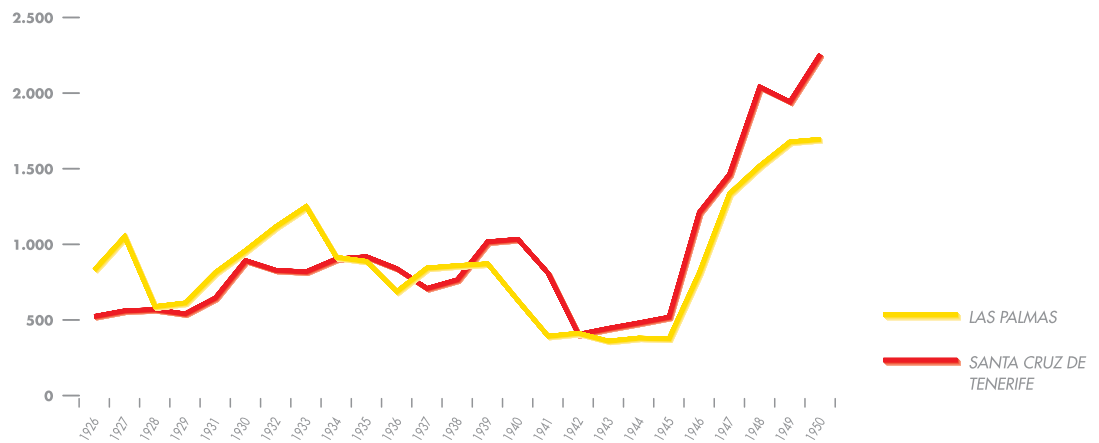
* Datos estimados por Puertos del Estado.



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

9.3. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS (Continuación)

Resumen 9. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Canarias (1926-1950) Miles de toneladas (Continuación)													
	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Sta. Cruz de Tenerife	525	562	570	542	647	895	830	820	905	920	841	710	767
Las Palmas	832	1.052	590	614	815	961	1.118	1.251	916	889	689	845	861
Total	1.357	1.614	1.160	1.156	1.462	1.856	1.948	2.071	1.821	1.809	1.530	1.555	1.628
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	%
Sta. Cruz de Tenerife	1.018	1.035	810	406	446	482	520	1.212	1.464	2.042	1.944	2.257	51%
Las Palmas	873	630	394	414	362	382	377	813	1.336	1.520	1.679	1.696	49%
Total	1.891	1.665	1.204	820	808	865	898	2.025	2.800	3.562	3.623	3.953	100%



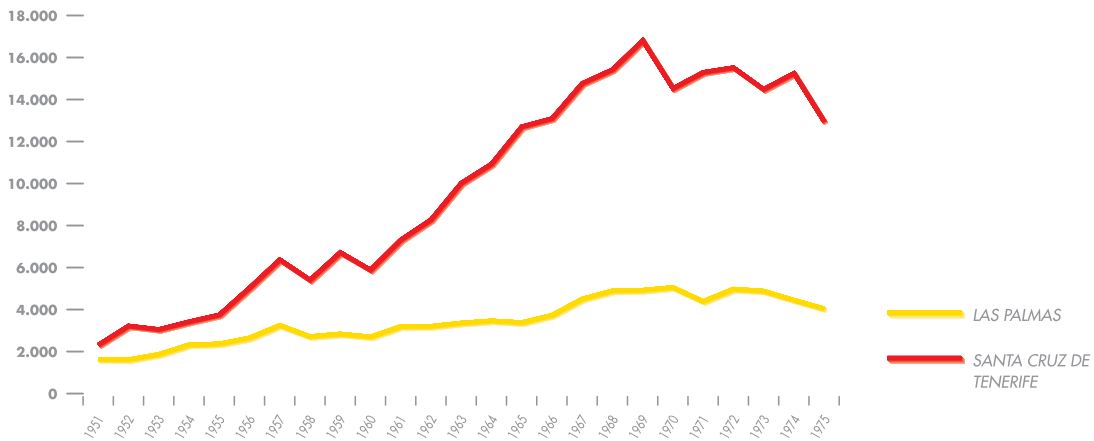
Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

9.3. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS *(Continuación)*

Resumen 9. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Canarias (1951-1975) Miles de toneladas *(Continuación)*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Sta. Cruz de Tenerife	2.320	3.229	3.059	3.426	3.754	5.041	6.382	5.416	6.728	5.893	7.322	8.285	10.028
Las Palmas	1.642	1.624	1.876	2.333	2.374	2.659	3.259	2.724	2.849	2.707	3.205	3.211	3.369
Total	3.962	4.853	4.935	5.759	6.128	7.700	9.641	8.140	9.577	8.600	10.527	11.496	13.397

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	%
Sta. Cruz de Tenerife	10.935	12.710	13.100	14.772	15.428	16.816	14.531	15.300	15.526	14.492	15.255	12.950	74%
Las Palmas	3.472	3.389	3.738	4.513	4.902	4.931	5.062	4.396	4.985	4.888	4.457	4.048	26%
Total	14.408	16.099	16.838	19.285	20.329	21.747	19.593	19.696	20.512	19.380	19.711	16.998	100%

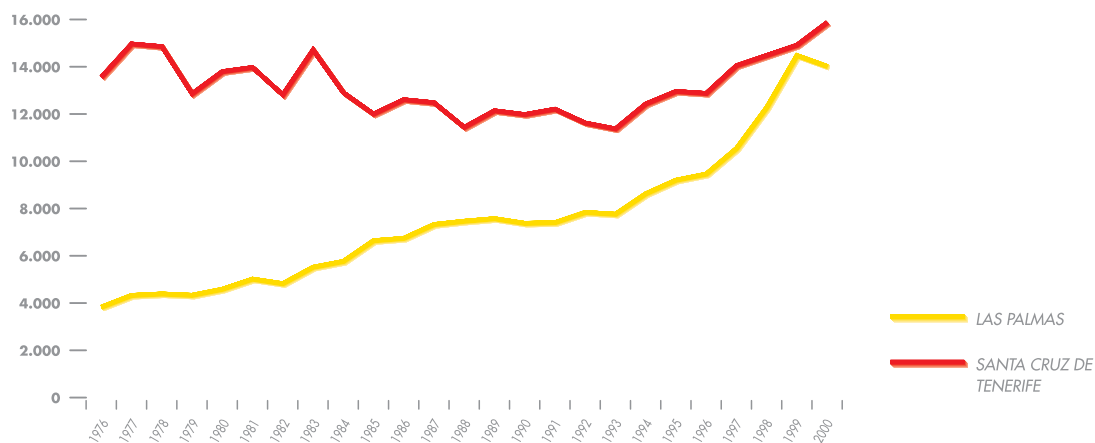


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

9.3. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS (Continuación)

Resumen 9. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Canarias (1976-2000) Miles de toneladas (Continuación)													
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Sta. Cruz de Tenerife	13.569	14.975	14.862	12.864	13.804	13.979	12.821	14.718	12.914	12.008	12.616	12.488	11.445
Las Palmas	3.837	4.335	4.396	4.340	4.594	5.025	4.831	5.526	5.772	6.650	6.749	7.335	7.474
Total	17.407	19.310	19.258	17.203	18.399	19.004	17.652	20.244	18.686	18.657	19.366	19.822	18.920
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%
Sta. Cruz de Tenerife	12.147	11.986	12.214	11.629	11.380	12.433	12.965	12.882	14.055	14.488	14.923	15.881	64%
Las Palmas	7.582	7.385	7.414	7.847	7.770	8.633	9.209	9.467	10.550	12.285	14.487	14.027	36%
Total	19.729	19.371	19.627	19.476	19.150	21.066	22.174	22.349	24.605	26.773	29.411	29.908	100%

1244



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

**Bibliografía
por Puertos
Anexo legislativo**

Bibliografía por Puertos

Capítulo 1. FACHADA MARÍTIMA NORTE

1.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES

- AGUIRRE, J.M. *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes desde su reversión al Estado en enero de 1927 hasta diciembre de 1941*, Pasajes, 1942.
- AGUIRRE, J.M. *Memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes desde su reversión al Estado en enero de 1942 hasta diciembre de 1948*, Pasajes, 1949.
- ARRINDA ALBISU, D. "El Puerto de San Sebastián durante los años 1855-1857", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián (BEHSS)*, 16-17 II, Donostia-San Sebastián, 1982-1983.
- ARTOLA, M. *Sitio y reconstrucción de San Sebastián*, Madrid, 1956, 2ª Edición y apéndice documental, 1963.
- BANUS Y AGUIRRE. "El límite oriental de San Sebastián y el Puerto de Pasajes", en *Homenaje a D. Julio de Urquijo*, Tomo III, Donostia-San Sebastián, 1950.
- BILBAO L.M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)", en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Tomo II, Industria, Madrid, 1982.
- CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*, Donostia-San Sebastián, 1991.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *Los Puertos Marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, Txertoa, 1986, 1ª Edición en 1951.
- ESPEL FERNÁNDEZ, J.I. "Pasajes: Una ampliación absolutamente necesaria", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- ESTEBAN DELGADO, M. *El País Vasco Atlántico en la época romana*, San Sebastián, Mundaiz, 1990.
- FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. "Rentería. Unos orígenes conflictivos", en *Revista Oarso*, Rentería, 1980.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "Comercio y colonias (1770-1850). El papel de Guipúzcoa", en *Revista de Dirección y Administración de empresas*, nº 2, septiembre-1995.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. "Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y flota vizcaína, 1880-1899", en E. Fernández de Pinedo y Otros (Edit), *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988.
- GÁRATE OJANGUREN, M. *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de la Habana*, Donostia-San Sebastián, 1994.
- GÁRATE OJANGUREN, M. *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Gipuzkoako Merrkataritza, Industria eta Itsasketa Bazkundera, C.O.C.I.N.G., Donostia-San Sebastián, 1976.
- GÁRATE OJANGUREN, M. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Donostia-San Sebastián, 1994.
- GARCÍA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M. "El Puerto de Pasajes", en *Diccionario de historia del País Vasco*, Txertoa, Donostia-San Sebastián, 1983.
- HUXLEY BARKHAM, S. "Los Vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713", en Itsasoa, *El mar de Euskalerría: la naturaleza, el hombre y su historia*, Tomo III, San Sebastián, Etor, 1987.
- ITURRIOZ TELLERÍA, F. *Pasajes, resumen histórico*, Donostia-San Sebastián, PYSBE, 1952.
- LABAYEN, A. *Escenas papeleras: a la sombra de la celulosa en mi pueblo*, Zarautz, 1947.
- LÓPEZ LOSA, E. "Cambio técnico y conflicto en las pesquería vascas: el vapor y el arrastre. 1878-1936", en *Actas Congreso de Historia Industrial*, Barcelona, 1994.
- OSSA ETXABURU, R. "El Puerto de pasajes, 1800-1936", en Itsasoa, *El mar de Euskalerría: la naturaleza, el hombre y su historia*, Tomo III, San Sebastián, Etor, 1987.
- REIZABAL ARRUABARRENA, G. y OTROS. *Pasajes, un puerto, una historia*, Burlada, J.P.P., 1987.
- TENA GARCÍA, S. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, San Sebastián, Kutxa, 1997.
- URRUTIKOETXEA LIZARRAGA, J. (Dir), *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1886-1986*, San Sebastián, Gráficas Valverde S.A., 1986.
- VALDALISO GAGO, J. *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

- ZURBANO MELERO, J.G. *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa. Gestión y funciones económicas*, Tesis doctoral, 1999.
- ZURBANO MELERO, J.G. *Pasaia Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

1.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

- ALZOLA Y MINONDO, P. "Proyecto de puente de hierro para la Ría de Bilbao en San Francisco", *Anales de Obras Públicas*, Tomo IX, n° 14, Madrid, 1881.
- ARREGUI MENDIA, A. *Orientaciones generales para el desarrollo y prosperidad de la provincia de Vizcaya*, Bilbao, Ed. Vasca, 1934.
- BANCO DE BILBAO. *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao (1857-1957)*, Bilbao, 1957.
- BASAS, M. *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.
- BASCOECHEA, J.M. "La Ría, el Puerto, sus riberas, dos orillas unidas por un puente", en *Cien años del Puente Biskaia*, Bilbao, 1993.
- BILBAO, L.M. "La primera etapa de la industrialización en el País Vasco, 1800-1880: cambio tecnológico y estructura de la industria siderúrgica", en *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988.
- BILBAO, L.M. "La siderurgia Vasca 1700-1885. Atraso tecnológico, política arancelaria y eficiencia económica", en *IX Congreso de Estudios Vascos, San Sebastián*, Eusko Ikaskuntza, 1984.
- BILBAO, L.M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E. "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. II Manufacturas*, Madrid, Alianza Universidad, 1982.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M. *Los puertos marítimos del País Vasco*, Edición Facsímil de 1951, San Sebastián, Txertoa, 1986.
- COLL, S. y SUDRIA, C. *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Madrid, Turner, 1987.
- DORAO LANZAGORTA, J. (Cord), *Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1886-1986*, Bilbao, C.O.C.I.N.B., 1986.
- ECHEVARRIA-GRIJELMO. *Las minas de hierro en la provincia de Vizcaya. Progresos realizados en esta región desde 1870 hasta 1899*, Bilbao, 1900.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "El desarrollo de Bilbao y de sus actividades (1300-1936)", en *Catálogo de la Exposición Centenaria (1886-1986) de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, Bilbao, 1986.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y flota vizcaína, 1880-1899", en *La industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988.
- FRAILE, P. "El País Vasco y el mercado mundial, 1900-1930", en *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza Universidad, 1985.
- GUIARD Y LARRAURI, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa*, (2 vol.), Bilbao, 1913-1914.
- IBÁÑEZ, G. y VIDAURAZAGA, V. *Orientaciones generales para el desarrollo y prosperidad de la provincia de Vizcaya*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1933.
- J.O.P.B. *100 años de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao*, Bilbao, La Junta, 1977.
- J.O.P.B. *Churruga y el Puerto de Bilbao*, Bilbao, 1910.
- J.O.P.B. *Memoria que manifiesta el progreso y adelanto que han tenido las obras de mejora de la Ría de Bilbao y relación de ingresos y gastos*, Bilbao, Años 1878-1913.
- J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*, Bilbao, Imprenta Vda. de E. Verdes, 1941.
- J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado de las obras y servicios de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de gastos e ingresos durante los años 1949 y 1950*, Bilbao, Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, 1950.
- J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*, Bilbao, Imprenta Vda. de E. Verdes, 1931.
- J.O.P.B., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos*, Bilbao, Imprenta Emeterio Verdes, 1910.
- J.O.P.B., *Memoria sobre el progreso y adelanto que han tenido las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos*, Bilbao, Imprenta Juan E. Delmas, 1880.
- J.O.P.B., *Memorias que manifiestan el progreso y adelanto de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos*, Bilbao, Imprenta Juan E. Delmas, 1881.
- JAMAR, J. *Liga del comercio en los Puertos Cantábricos*, Bilbao, Vda. de Delmas, 1882.
- LARRAÑAGA, L. *El libro de Bilbao y sus cercanías. Guía artístico comercial*, Bilbao, 1896.
- LAZURTEGUI, J. *El comercio Ibero-Americano por el Puerto de Bilbao*, Bilbao, Bilbaína de Artes gráficas, 1907.
- LAZURTEGUI, J. *Plus Ultra-Aurrera. Orientaciones Generales para el desarrollo y prosperidad de la Provincia de Vizcaya*, Estudio presentado al Concurso de la Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1933.
- MONTERO, M. *Mineros, banqueros y navieros*, Bilbao, U.P.V., 1990.

- OSSA ECHABURU, R. *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y Poder de la Ría, 1900-1923*, Bilbao, Villar, 1969.
- PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960.
- PUERTA RUEDA, N. "El Puerto de Bilbao en el siglo XIX. Un puerto de hoy para un mundo de ayer", en *Erna- roa, Revista de Historia de Euskal Herria*, Universidad de Deusto, 1992.
- PUERTA RUEDA, N. "Las fuentes cuantitativas en el estudio de los puertos desde la Historia Económica. Un ejemplo: el Puerto de Bilbao", en *Estudis Baleàrics*, n° 43, 1992.
- PUERTA RUEDA, N. *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*, Tesis docto- ral, Universidad del País Vasco, 1993.
- PUERTA RUEDA, N. *El Puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Bilbao, A.P.B, 1994.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, F. *Dirección y explotación de puertos*, Bilbao, Puerto Autónomo de Bilbao, 1985.
- ROTAECHE, I. *Las comunicaciones ferroviarias y el Puerto de Bilbao*. Bilbao, Santa Casa de Misericordia, 1934.
- SANTOS SABRAS, M. "El nacimiento de un gran puerto", en *Puerto Autónomo de Bilbao*, Boletín Informativo Trimestral, n° 3, 1987.
- SANTOS SABRAS, M. "El Puerto de Bilbao como empresa de servicios", en *El papel de sector terciario en el relan- zamiento de la economía Vasca*, VII Jornadas Vizcaya ante el Siglo XXI, 1987.
- SANTOS SABRAS, M. "El Puerto de Bilbao. Su pasado, 1960-1991 y su futuro ante la integración en Europa", Curso de Postgrado: *La función mediadora del País Vasco ante el reto europeo*, en *Revista Erna- roa*, Bilbao, Uni- versidad de Deusto, 1992.
- TORRES VILLANUEVA, E. "Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900", en *Revista de Historia Económica*, IX, 1, 1991.
- VALDALISO GAGO, J.M. "Capital inglés y buques vascos en el tráfico colonial durante la segunda mitad del siglo XIX", en *IV Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Alicante, 1989.
- VALDALISO GAGO, J.M. *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económi- ca*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.
- VALDALISO GAGO, J.M. *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935, una Historia Econó- mica*, Tesis doctoral, Vitoria-Gateiz, Bilbao, U.P.V., 1990.
- VV.AA. "Transporte marítimo y modernización de la flota. El Puerto de Bilbao y sus problemas", ponencia pre- sentada en el *I Consejo Económico Sindical de Vizcaya*, Bilbao, Junio de 1956.

1.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

- ALAEJOS, L. *La pesca marítima en España, 1920. Provincia de Santander. La provincia de Santander en el último quinquenio*, Anuario Económico de la montaña, 1929.
- ARIJA DUFOL, F. *Las pesquerías en Cantabria*, Santander, Edic. Libro Estudio, 1984.
- CALCEDO ORDOÑEZ, V. *El sector agrario en el tráfico del Puerto de Santander*, Santander, A.P.S., Navalía-Téc- nica n° 3, 1997.
- CASADO SOTO J.L. *Una Villa marinera en el siglo XVI*, Santander, 1990.
- CASADO SOTO J.L. y GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. *El Puerto de Santander en la Cantabria Romana*, Santan- der, A.P.S., Biblioteca Navalía, n° 2, 1993.
- CASADO SOTO J.L. y OTROS, *La catástrofe de Machichaco*, Santander, J.O.P.S., Biblioteca Navalía n° 2, 1993.
- CESTEROS SEDANO M. y OTROS. "Incendio y transformaciones urbanas. Santander 1941-1955", en *Ciudad y Territorio* n° 62, 1984.
- CESTEROS SEDANO, M. *El impacto del incendio de 1941 en la ciudad histórica y en las áreas periféricas*, Memo- ria de Licenciatura, Departamento Geografía, Santander, Universidad de Cantabria, 1982.
- COTO MILLÁN P. y OTROS. *Crecimiento portuario y desarrollo regional*, Santander, A.P.S., Navalía-Técnica n° 4, 2001.
- DÍAZ Y PÉREZ DE LA LASTRA, J.M. *Transformación y significado de un Puerto: Santander, 1898-1945*, Memoria de Licenciatura, Departamento de Transportes y Técnicas de Procesos, Santander, Universidad de Cantabria, 1988.
- ECHEVARRIA ALONSO, M^a.J. *La actividad comercial en el Puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, A.P.S., Biblioteca Navalía, n° 4, 1995.
- GARCÍA PÉREZ, F. "Santander: Tendencia Alcista", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- GIL DE ARRIBA, C. *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*, Santander, Universidad de Cantabria-Fundación M. Botín, 1992.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. *La Marina Cántabra, III, desde el vapor*, Santander, Excma. diputación provin- cial de Santander, 1968.
- IRIBARNEGARAY JADO, J.A. "El nacimiento del puerto comercial en el Puerto de Santander desde la ordenan- za de libre comercio en el siglo XVIII", *Investigaciones Históricas, Gerónimo Zurita, Cuadernos de Historia*, n° 43-44, 1982.

- IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. "El Puerto de Santander: despegue comercial y comunicaciones terrestres", en *Santander, el Puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Santander, J.O.P.S., 1985.
- IZQUIERDO, R. *El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas*, Santander, Autoridad Portuaria Santander, Biblioteca Navalía n° 7, 1996.
- J.O.P.S., *Memoria acerca del progreso de las obras del Puerto de Santander (1890-1891)*, Santander, Imprenta J.M. Martínez, 1891.
- J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1937-1941, ambos inclusive del Puerto de Santander*, Santander, Imprenta Librería la Moderna, 1945.
- J.O.P.S., *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1903-1904 y 1905*, Santander, 1906.
- J.O.P.S., *Memoria del progreso y adelanto de las obras en dicho año económico. (1873-1874)*, Santander, Imprenta y litografía de Telesforo Martínez, 1874.
- MARTÍN LATORRE, E. *La Memoria del Territorio. Atlas Histórico de Santander y su Puerto*, Santander, A.P.S., 1998.
- MARTÍNEZ VARA, T. "El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio", en *Santander, el Puerto y su Historia, Bicentenario del Consulado del Mar*, Santander, J.O.P.S., 1985.
- MARTÍNEZ VARA, T. *Santander, de Villa a Ciudad. Un siglo de esplendor y crisis*, Santander, Ayuntamiento de Santander, Librería Estudio, 1983.
- MEER LECHA, A. *Atlas comercial de Santander, (1920-1987)*, Santander, C.O.C.I.N.S., 1989.
- ORTEGA VALCARCEL, J. *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*, Santander, C.O.C.I.N.S.-Ed. librería Estudio, 1986.
- OZUETA ECHEVARRI, J. (Dir), *Santander, el Puerto y su Historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Santander, J.O.P.S., 1985.
- PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, CSIC, 1960.
- RUIZ MANSO, J.R. "Coyunturas y peripecias de un Puerto abierto al mundo" 1900-2000, en *ciclo de conferencias Santander, una capital en el siglo XX*, 12-octubre-2002.
- SOBRÁN IRURETAGOYENA, M. *El Transporte marítimo en el ámbito del desarrollo comercial santanderino 1700-1800*, Tesis doctoral, Santander, Universidad de Cantabria, (2 vol.), 1992.
- TERAN, M. "Santander, Puerto de embarque de las harinas de Castilla", en *Estudios Geográficos*, 1947.
- VILLAVEVERDE CASTRO J. y COTO MILLÁN, P. *El impacto del Puerto de Santander sobre la economía Cantabria*, Santander, A.P.S., 1995.
- VILLAVEVERDE CASTRO J. y COTO MILLÁN, P. *Impacto Económico Portuario: Metodologías para su análisis y aplicación al Puerto de Santander*, Santander, A.P.S., Navalía-Técnica n° 2, 1996.
- VV.AA., *Historia General de Cantabria*, Santander, 1987.

1.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN

- ADARO, L. *El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, 3 tomos, Gijón, C.O.C.I.N.G., 1976-1984.
- ADURIZ, P. y FARO, B. *El Puerto de Gijón*, Gijón, Ed. Estella, 1981.
- ALVARGONZÁLEZ LANQUINE, R. *Notas para la historia de la navegación gijonesa desde 1860 hasta nuestros días*, Gijón, Compañía de Asturiana de Artes Gráficas S.A, 1919.
- ALVARGONZÁLEZ RODRIGUEZ, R. *Industria y espacio portuario en Gijón*, Gijón, Junta del Puerto de Gijón y Banco Exterior de España, 1985.
- ANES ÁLVAREZ, G. "La Asturias preindustrial", en *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, R. Hernández (Edit), Barcelona, Crítica, 1985.
- ANES ÁLVAREZ, G. *Economía y Sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, Ariel, 1988.
- ANES ÁLVAREZ, G. *Historia de Asturias. Edad Moderna II*, Salinas, Ayalga, 1977.
- ANES ÁLVAREZ, G. *Los señoríos asturianos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1980.
- BONET, J. A. *Biografía de la Villa y Puerto de Gijón*, 2 Tomos, 2ª Edición, Gijón, Excmo. Ayuntamiento de Gijón, 1970.
- BONET, J. A. *Proyección nacional de la Villa de Jovellanos*, Gijón, Excmo. Ayuntamiento de Gijón, 1959.
- CASARIEGO, J. *Asturias y la mar*, Salinas, Ayalga, 1976.
- CASTILLO Y QUINTA. *El ferrocarril y el Puerto*, Oviedo, 1882.
- CASTRO, E. J. "Un cargadero de carbón en el Puerto de Musel", en *Actas de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, Congreso de Lisboa, Madrid, 1932.
- COLL MARTÍN, R. *Jovellanos y la minería asturiana. Textos inéditos*, Oviedo, Centro de Estudios del siglo XVIII, n° 13, 1984.
- DE SOIGNE, A. *Apuntes sobre el gran Puerto Asturiano*, Gijón, 1882.
- DOMÍNGUEZ GIL, B. *Apuntes sobre el Puerto refugio del Musel*, Gijón, 1889.
- ERICE SEBARES, F. "La industrialización asturiana en el siglo XIX", en *Historia General de Asturias*, Tomo IV, Gijón, Silverio Cañada, 1982.
- FUERTES ARIAS, R. *Asturias Industrial, estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902, Edición Facsimil: prólogo R. Alvargonzález, Oviedo, Alvizoras Libros, C.O.C.I.N.O., 1999.

- GARCÍA PRADO, J. "El Puerto de Gijón-Musel", en *Miscelánea asturiana dedicada a don Juan Uría Rúa*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1962.
- J.O.P.G.M. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos 1921-22*, Madrid, MATEU Artes Gráficas S.A., 1922.
- J.O.P.G.M. *Memoria referente a obras, tráfico y recaudación Puertos de Gijón y Musel*, Dirección facultativa, Gijón, Compañía asturiana de Artes Gráficas S.A., 1916.
- J.O.P.G.M. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel y de su tráfico, ingresos y gastos. Período de 1922-23 á 1941*, Gijón, Compañía Asturiana de Artes Gráficas S.A., 1942.
- JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN, *Pasado, presente y futuro del Puerto de Gijón*, "Antecedentes", Ministerio de Obras Públicas, s/f.
- LABRA, R. *Una Villa del Cantábrico*. Gijón, Oviedo, Imprenta de Eduardo Uría, 1872.
- LLORDEN MIÑANBRES, M. *Desarrollo económico y urbano de Gijón siglos XIX y XX*, Gijón, Universidad de Oviedo, 1994.
- NADAL OLLER, J. "Notas sobre la industria asturiana de 1850 a 1935", en *Historia de Asturias. Edad Contemporánea (II)*, Salinas, 1977.
- OFICEMA. *Número especial dedicado al puerto de Gijón*, n° 47, junio de 1959.
- OJEDA GUTIERREZ, G. "Los transportes", en *Historia de Asturias. Edad Contemporánea II*, Salinas, Ayalga, 1977.
- PATAC, I. "Cuestiones vitales de Asturias. La cuenca carbonífera de Gijón y el mar", en *Asturias Marítima. Revista quincenal de fletes y carbones*, n° 37, Gijón, 1932.
- PERIBÁÑEZ CAVEDA, D. *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*, microfichas, 1990.
- QUIRÓS LINARES, F. "El Puerto de Gijón", *Eria, Revista Geográfica*, Oviedo, 1980.
- RENDUELLE LLANOS, E. *Historia de la Villa de Gijón desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, Gijón, 1867, Edición Facsímil Norte, Gijón, 1985.
- ROMERO, D. y SÁENZ SANZ, A. "Los Olano, una saga de ingenieros", en A. Olano, *Memoria descriptiva de las obras del Puerto de Musel*, Compañía Asturiana de Artes Gráficas, 1908, Edición Facsímil, CEHOPU, CEDES, A.P.G., 2000.
- SOMOZA, J. *Gijón en la Historia General de Asturias*, Oviedo, Imprenta La Cruz, (3 vol.), 1908.
- SUÁREZ MORIS, I. y JUNQUERA, G. *Ampliación del Puerto de Musel*, Gijón, C.O.C.I.N.G., 1932.
- VÁZQUEZ GARCÍA, J. "La economía Asturiana de fin de siglo: escenarios, tendencias y estrategias", en *Asturias. De una economía de transferencias a una economía productiva*, Madrid, Cámaras de Comercio de Asturias y Fundación Hidroeléctrica del Cantábrico, 1999.
- VÁZQUEZ, J. y OJEDA, G. (Dir), *Historia de la economía asturiana*, Oviedo, Editorial Prensa Asturiana, 1994.
- VELASCO, T. *El Puerto de refugio y el apagador*, Gijón, Imprenta de Torre y Cia., 1884.

1.5. AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS

- A.M.A. *Catálogo de pergaminos del Archivo Municipal de Avilés*, firmado por D. Eloy Benito Ruano el 12 de febrero de 1488.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍQUEZ R. y M. ROZA CANDÁS, *La desecación de las marismas en la Ría de Avilés en los siglos XIX y XX*, Gijón, Fundación Alvargonzález, 2000.
- ARIAS GARCÍA, D. *Historia general de Avilés y su Concejo*, Oviedo, Gráficas Summa, 1973.
- FERNÁNDEZ PERDONES, S. *Anales de Avilés*, Gijón, 1988.
- FERNÁNDEZ-GUERRA y ORBE, A. *El fuero de Avilés. Discurso leído en Junta Pública de la Real Academia Española para solemnizar el aniversario de su fundación*, Madrid, Imprenta Nacional, 1865.
- FUERTES ARIAS, R. *Asturias Industrial, Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones*, Gijón, Imprenta F. de la Cruz, 1902, edición Facsímil y prólogo R. Alvargonzález, Oviedo, Alvizoras Libros, C.O.C.I.N.O., 1999.
- GONZÁLEZ CALLE, J.A. *Historia de Corvera de Asturias y su área*, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Corvera de Asturias, 1996.
- J.O.P.R.A., *Estadística del tráfico general y movimiento de buques habidos por este Puerto e ingresos del mismo*, Avilés, Imprenta la Esperanza, 1929.
- MARTÍN LEDESMA, M. "Apuntes para la historia del Puerto de Avilés", en *libro de conmemoración del Centenario de las Cámaras*, C.O.C.I.N.A., 1986, pp. 97-124.
- MARTÍNEZ, J. *Avilés: un Puerto para una ciudad*, Avilés, Azucel, 1993.
- MARTÍNEZ, J. *El libro de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Avilés en su centenario (1899-1999)*, Avilés, C.O.C.I.N.A., Azucel, 1999.
- MORALES MATOS, G. *Industria y espacio urbano en Avilés*, Gijón, Silverio Cañada, 1982.
- NAVARRO BIDEGAIN, A. y RUIZ SEISDEDOS, M. *Dique de la Bocana del Puerto de Avilés: una obra de ingeniería marítima*, Avilés, Azucel, 2002.

- PONGA SANTAMARÍA, M. "Avilés: Importantes proyectos", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J.I. *Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana, (siglos XIII y XIV)*, 1967.
- SANTOS SOLÍS, M. *La Hestoria d'Avilés*, Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1985.
- UREÑA HEVIA, J. *Avilés y sus calles*, Avilés, Azucel, 1995.
- VV.AA. "Los Puertos y las Ciudades": Avilés, en *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU, 1994.
- VV.AA. *Asturias: de una economía de transferencias a una economía productiva*, Madrid, Cámaras de Comercio Asturias- Fundación Hidroeléctrica del Cantábrico, 1999.

Capítulo 2. FACHADA MARÍTIMA GALICIA

2.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO

- CASADO SOTO, J. L. "Astilleros y arsenales, factor de articulación del Sistema Portuario Español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación", en *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX), Actas del coloquio internacional: El Sistema Portuario Español*", A. Guimera y D. Romero (Edit), Madrid, CEHOPU, 1996.
- ESPÁRRAGO FERNÁNDEZ, M. "Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)", (documento mecanografiado), *Autoridad Portuaria de Vigo*, 1942.
- FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio medieval*, La Coruña, 1988.
- GRANDIO CHAO, G. "Ferrol y San Ciprián: una magnífica oportunidad para toda la región", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- J.O.P.F. *Memoria*, El Ferrol del Caudillo, 1940.
- LABRÁDA ROMERO, J.L. *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.
- MONTERO AROSTEGUI, J. *Historia y descripción de la Ciudad y Departamento Naval del Ferrol*, Madrid, Beltrán y Viñas, 1859.
- PÉREZ RODRÍGUEZ, F. *Ferrol na ideade media*, en *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998.
- RAMIL, E. "Ferrol na prehistoria. Dende o paleolítico ata a idade do ferro" y "Ferrol castrexo e galaico romano", en *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A. "La construcción de arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol", en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*, Madrid.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A. *La actividad naval militar. Influencias en su entorno. Ferrol*, Madrid, E. N. Bazán, 1991.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A. *Los Puertos de Ferrol y San Ciprián, su historia hasta la última expansión contemporánea*, Ferrol, A.P.F.S.C., 2001.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, C. "Ferrol a finales del siglo XVI", en *Revista de Estudios Mindonienses n° 1- 1987*.
- SANCHEZ, M. "Ferrol 1750-1800", en *Revista de Estudios Mindonienses*, 1991.
- SANCHEZ, M. "La Villa de Ferrol en la primera mitad del siglo XVIII", en *Revista de Estudios Mindonienses n° 1- 1985 y n° 2- 1987*.
- SARALEGUI MEDINA, L. *Efemérides ferrolana. Apuntes para la historia de Ferrol y sus cercanías*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1904.
- VV.AA., *Historia de Ferrol*, Perillo-Oleiros, Vía Láctea, 1998.

2.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA

- A.P.C. *Proyecto de instalaciones portuarias para la Refinería de Petroleros, 1ª fase*, Memoria, Autoridad Portuaria de A Coruña, 1962.
- A.P.C. *Proyecto general de las obras necesarias a ejecutar en este Puerto*, Memoria, Autoridad Portuaria de A Coruña, 1946.
- ACINAS, J. R. e IGLESIAS, G. "Muelles de Hierro en el Siglo XIX. El Muelle Embarcadero de Hierro del Puerto de A Coruña", en *Congreso de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996.
- ACINAS, J. R. *Evolución del Puerto-Ciudad de A Coruña*, Área de Puertos y Costas, Escuela Ingenieros de Caminos de la Universidad de A Coruña, 1996.
- AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA, *Ciudad y Torre, Roma y la Ilustración en A Coruña*, Exposición Estación Marítima 27/9-10/11 de 1991, A Coruña.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, J. R. *Historia de la ciudad de A Coruña*, Ed. la Voz de Galicia, S. Nova, Biblioteca Gallega, 1986.
- CALDERÓN GAZTELU, F. *El nuevo muelle unificado de Linares Rivas y Sta. Lucía, en el puerto de A Coruña*, A Coruña, O. P. Hidrocivil, 1979.

- CASTILLO LÓPEZ, *Notas a la historia antigua de A Coruña*, A Coruña, 1948.
- COOPERATIVA DEL MAR DE ARMADORES DE ALTURA, *Porqué y para qué queremos el muelle de trasatlánticos*, A Coruña, Monet, 1952.
- CORNIDE DE SAAVEDRA, J. *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la torre llamada de Hércules, situada a la entrada del Puerto de A Coruña*, Madrid, Benito Cano, 1792, Edición Facsímil A Coruña, 1991.
- CHAO, M. *Visión histórica del Puerto de A Coruña a través de los distintos proyectos*, Área de Puertos y Costas de la Universidad de A Coruña, 1996.
- DAVIÑA SAINZ, S. *A Coruña, protagonista en la guerra de Cuba*, A Coruña, Arenas, 1998.
- DÍAZ MARTINEZ, C. *A memoria da Coruña. Álbum de Postais*, Ed. Xerais de Galicia, 1995.
- GIL MERINO, A. "El comercio y el Puerto de La Coruña durante el siglo XVI", en *Revista n° 12*.
- GONZÁLEZ CATOYRA, A. *Cronología coruñesa: 1901-1993*, A Coruña, 1994.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, J. *La ciudad a través de su plano. A Coruña*, (4 vol.), Gral. y Álbum Gráfico (3 vol.),: 1- Planos de la ciudad presentados cronológicamente, 2- Documentos cartográficos para entender el plan de 1874, 3- Planos de vialidad y usos periféricos, tesis defendida en la UPB en 1982, director Manuel Solá-Morales, Catedrático de Urbanística, 1982.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, J. *La ciudad a través de su plano. A Coruña*, (Compendio de la tesis del mismo título (4 vol.), 1982), Excmo. Ayuntamiento de A Coruña, 1984.
- HUTTER, S. *El faro romano de A Coruña*. Edición do Castro, A Coruña, 1991.
- J.O.P.C. *Jornadas conmemorativas del I Centenario de la Junta del Puerto*, A Coruña, 1979.
- JUEGA PUIG, S. *El Puerto de A Coruña. Evolución económica 1962-1985*, Excmo. diputación provincial de A Coruña, 1991.
- LABRÁDA ROMERO, J.L. *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.
- LÓPEZ PÁRAMO, J. L. "Pasado, presente y futuro del Puerto de A Coruña", en *presente y Futuro de La Coruña*, La Coruña, Instituto José Cornide, 1983.
- LÓPEZ PÁRAMO, J. L. *El Ingeniero de Caminos Celedonio de Uribe: un adelantado del moderno urbanismo coruñés*, Instituto José Cornide: Discurso de entrada, 1995.
- LÓPEZ PÁRAMO, J. L. *La década que cambio A Coruña para siempre*, A Coruña, A.P. A Coruña, 1996.
- MARTÍNEZ DE SANCHEZ, A. "La Coruña, un Puerto habilitado para el comercio a Indias (1778-1810)", en *Revista*, La Coruña, Instituto José Cornide, n° 13-16, La Coruña, 1977-1980.
- MEIJIDE PARDO, A. *El Puerto de A Coruña en el siglo XVIII*, Biblioteca Gallega, serie Nova, 1984.
- NÁRDIZ, C. "De cuando las mejoras del Puerto derivaban en mejoras para la ciudad", en *Revista O. P. Puertos*, III. N° 32, 1995.
- NÓVOA, X. y NOYA, J. L. "A Coruña: De la gestación del Puerto a la remodelación de un sector portuario", en *Revista O. P. Puertos*, III. N° 32, 1995.
- OLIVES, M. *El Puerto de A Coruña y D. Pedro Barrié de la Maza*, A Coruña, Oliver, 1972.
- PARDIÑA, A., QUINTÁS, P. y GUTIÉRREZ, M. *Estudio sobre el muelle centenario y su influencia en la región gallega*, A Coruña, 1975.
- RODRIGUEZ VARELA, E. "El Real Consulado de Comercio de La Coruña y la apertura del comercio indiano", en *Actas de las I Jornadas de Metodología aplicada a las Ciencias Históricas*, Santiago, 1973.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a C. *La Coruña durante el reinado de Felipe II*, La Coruña, Excmo. diputación provincial de A Coruña, 1989.
- SANTILLANA, F. *La Imagen del Mundo. 500 años de cartografía*. F. Santillana, Torre de D. Borja, julio 1992.
- TETTAMANCY GASTON, F. *Apuntes para la Historia comercial de La Coruña*, La Coruña, 1900.
- URIBE, C. "Reseña de los proyectos y de las obras del Puerto de A Coruña", en *Revista de Obras Públicas*, XIV, 1866.
- VARELA, F. A. *El Puerto de A Coruña hasta el siglo XX*, Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de A Coruña, 1993.
- VILA Y ALGORRI, E. *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de A Coruña*, Imprenta y Fotografo de Ferrer, A Coruña, 1909.

2.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA

- ABUIN, M. *A paixase mítica de Arousa*, Legado histórico de Fermín Bouza-Brey, Vilagarcía de Arousa, 1997.
- ABUIN, M. y VILLARONGA, M. *Vilagarcía y el mar. Historia del Puerto*, 2 vol., Vilagarcía de Arousa, Puerto de Vilagarcía de Arousa, MOP, 1993.
- ÁLVAREZ LIMESES, G. *Geografía General del Reyno de Galicia*, Provincia de Pontevedra, Ferrol, 1930.
- ANTA, M. *Reseña geográfica de Galicia*, Pontevedra, 1858.
- ARIZCUN MORENO, R. "Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega", en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X. R. *Historia Contemporánea de Galicia*, 4 vol., A Coruña, Editorial Gamma, 1982.

- BOUZA-BREY, F. *El Señorío de Vilagarcía desde su fundación a su marquesado*, (1461-1655), Santiago, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Gráfica Vda. C. Bermejo, 1965.
- C.O.C.I.N.V. *I Centenario 1899-1999 Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación Vilagarcía de Arousa*, Pontevedra, 2001.
- C.O.C.I.N.V. *Memoria de los trabajos realizados por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Vilagarcía*, Vilagarcía de Arousa, Papelería de J.M.A., 1900, Edición Facsímil, s/f.
- CAAMAÑO BOURNACELL, J. *Cambados y el valle del Salnés. Guía histórico-turística*, Madrid, 1957.
- ESPÁRRAGO FERNÁNDEZ, M. *Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*, Conferencia pronunciada por el autor a la sazón, Ingeniero Director de las Obras del Puerto de Vigo, 1944.
- FARIÑA JAMARDO, X. *Orixe, nacemento e evolución dos concellos pontevedreses*, Pontevedra, 1996.
- FARIÑA JAMARDO, X. *Os Concellos Gallegos*, 10 vol. A Coruña, Fundación Barrié, 1990-1993.
- FARIÑA, X. y PEREIRA M. *A deputación de Pontevedra, 1836-1986*, Pontevedra, 1986.
- GARCÍA ORO, J. *Galicia en los siglos XIV y XV*, Santiago, 1987.
- LABRÁDA ROMERO, J. L. *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.
- LÓPEZ FERREIRO, A. *Historia de la SAMI de Santiago de Compostela*, Santiago, 1899-1909.
- MADOZ, P. *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y sus provincias de ultramar*, Lugo, 1985, Edición Facsímil de la de 1845, Madrid.
- MEIJIDE PARDO, A. *Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la Ría de Arousa (1780-1830)*, A Coruña, 1973.
- MIÑANO, S. *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, 1826.
- PÉREZ IGLESIAS, M. L. *Estructura demográfica del municipio de Vilagarcía*, Universidad de Santiago, 1978.
- RÍO BARJA, F. J. *Cartografía xurisdiccional de Galicia no século XVIII*, Santiago, 1990.
- TORRES LUNA, M. P. y OTROS. *Municipios y parroquias de Galicia*, Santiago, Universidad de Santiago, 1989.
- TORRES LUNA, M. P. y OTROS. *Parroquias y arciprestazgos de Galicia*, Santiago, Universidad de Santiago, 1994.
- VALENZUELA OZORES, A. *Memoria estadística de la provincia de Pontevedra y el censo de 1860*, Pontevedra, 1862.
- VILLAR GRANJEL, D. *Cartas sobre Galicia*, 1914.
- VILLARONGA GARCÍA, M. *Vilagarcía, Vilaxoán y Carril. De los ayuntamientos constitucionales a su fusión en 1913*, Excma. diputación de Pontevedra, 1990.
- VILLARONGA GARCÍA, M. *Vilaxoán, historias dunha vila*, Ed. Fogar do Pescador de Vilaxoán y Consellería de Cultura, 1989.
- VV.AA. *Historia de Galicia*, 4 vol., Vigo, Faro de Vigo, 1991.

2.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA

- ARIZCUN MORENO, R. "Aspecto Técnico de los Puertos de la Costa Gallega", en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946.
- ARMAS CASTRO, J. *Pontevedra en los siglos XII a XV: Configuración y desarrollo de una Villa marinera en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación Barrié de la Maza, Gráficas Portela, 1992.
- CARMONA BADÍA X. y GARCÍA LOMBARDEIRO, "Tradición y modernización en las pesquerías gallegas. Artes de pesca y organización de la producción. S. XVIII y XIX", en *Actas de Coloquio "Santos Graça" de etnografía marítima*, Pobo do Barzin, 1985.
- CORNIDE, J. *Descripción circunstanciada de la Costa de Galicia, y raya por donde confina con el inmediato reino de Portugal, 1774*, Edicións do Castro, Sada, 1991.
- ESPÁRRAGO FERNANDEZ, M. *Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*, documento mecanografiado, A.J.O.P.V., 1945.
- FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, Fundación Barrié de la Maza, 1988.
- FORTES BOUZÁN, X. *Historia de la ciudad de Pontevedra*, A Coruña, Biblioteca Gallega, 1993.
- FORTES BOUZÁN, X. *La Ría de Pontevedra*, Pontevedra, Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra, 1986.
- GÓNZALEZ ZUÑIGA, C. *Historia de Pontevedra*, Pontevedra, 1846.
- LABRÁDA ROMERO, J. L. *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L. Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.
- NAVARRO VEROZ, M.A. "Presente y Futuro del Puerto de Marín-Pontevedra", en *XVIII Semana de Estudios del Mar*, Pontevedra, Excma. diputación provincial de Pontevedra-Asociación de Estudios del Mar, celebradas en Septiembre de 2000.
- NAVEIRO López, J.L. *El comercio antiguo en el NW Peninsular*, O Castro Sada, 1991.
- SANPEDRO FOLGAR, C. *Documentos para la historia de Pontevedra* (3vol), Pontevedra, 1896-1904.

2.5. AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

- ABREU SERNÁNDEZ, L.F. *Iniciativas Empresariales en Vigo entre 1866 y 1940*, Vigo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Vigo, 2002.
- ACUÑA CASTROVIEJO, F. "Vigo en la Antigüedad", en VV.AA., *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, 1979.
- ALONSO GONZÁLEZ, A. *Los Puertos pesqueros de Galicia y Norte de Portugal*, serie de estudios sectoriales, La Coruña, Fundación Caixa Galicia, 1993.
- C.O.C.I.N.V., *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929.
- CAO MOURE, J. (Dir), *Catálogo de Vigo (Vigo a través de un siglo)*, Excmo. Ayuntamiento de Vigo, 1922-23.
- ESPARRAGO FERNANDEZ, M. *Aspecto comercial y económico de los Puertos del Noroeste de España (Galicia)*, A.J.O.P.V., documento mecanografiado, fechado aproximadamente en 1944.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. *El Puerto de Vigo, Síntesis histórica*, Vigo, Autoridad Portuaria-Consorcio de la Zona Franca de Vigo, 2001.
- GÓMEZ ALLER, J. *Historias del Puerto. Vigo y el mar*, Vigo, Obradoiro Gráfico, S.L., 1997.
- GONZÁLEZ MUÑOZ, M^a C. "Vigo y su comarca en los siglos XVI y XVII", en VV.AA., *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, 1979.
- HIDALGO CUÑARO, J.M. "El castro de Vigo y el comercio Atlántico romano en el Noroeste Peninsular", en *Guimaraes*, 1985.
- J.O.P.V. *100 años: Junta del Puerto y Ría de Vigo 1881-1981*, Junta del Puerto y Ría, 1981.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1889-90*, Vigo, Establecimiento Tipográfico de Lema Hijos, 1890.
- J.O.P.V., *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1941*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1943.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1926*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1927.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo y sus agrupados en 31 de diciembre de 1931*, Vigo, Establecimiento Tipográfico Faro de Vigo, 1932.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Vigo durante los años 1908/1909/1910*, Tipografía el Faro de Vigo, 1911.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1890 á 1892*, Vigo, Establecimiento Tipográfico de Lema Hijos, 1892.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el proyecto y adelanto de las obras del Puerto de Vigo. Año económico de 1887-88*, Vigo, Imprenta Fernández Dios, 1888.
- LABRÁDA ROMERO, J. L. *Descripción económica del Reyno de Galicia*, La Junta de Gobierno del R.L Consulado de la Coruña, Imprenta Don José Riesgo Montero, 1804, prólogo reedición F. Río Barja, Vigo, 1971.
- LARA RUBIDO, L. *O Berbés*, Vigo, Autoridad Portuaria, 1999.
- LEBOREIRO AMARO, M. *Vigo Puerto y Destino, Atlas Urbanístico de Vigo*, Vigo, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia-Fundación Provigo, 2000.
- MEIJIDE PARDO, A. "Aspectos de la vida económica del Vigo en el siglo XVIII", en VV.AA., *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, 1979.
- MEIJIDE PARDO, A. "Contribución de los catalanes al desarrollo de la industria de Vigo (1750-1815)", en *Aportación Española al XXI Congreso Geográfico Internacional*, Madrid, 1968.
- MEIJIDE PARDO, A. *La invasión inglesa de Galicia en 1719*, Santiago de Compostela, Instituto "P. Sarmiento" de Estudios Gallegos, 1971.
- PARADA MEJUTO, J. *O pirata da Moureira*, Edicións Xerais de Galicia, S.A., 1994.
- PEDROSA VICENTE, J. "Vigo: La ampliación del Terminal de Transbordadores de Bouzas", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- RODRÍGUEZ ARZUA, J. "El puerto de Vigo: 1900-1975", en *Revista de Estudios Geográficos*, n° 160, 1980.
- VV.AA., *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, 1979.

Capítulo 3. FACHADA MARÍTIMA SURATLÁNTICA

3.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

- A.P.H. *125 años Puerto de Huelva*, Huelva, 1999.
- A.P.H. *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*, P.E. Puerto de Huelva, 1994.
- AGUIRRE LAZARENO, B. *Siluetas de hombres ilustres de Huelva y su provincia*, Huelva, Imprenta del Diario de Huelva, 1919.
- ALMAGRO, M. "Depósito de bronce de la Ría de Huelva", en *Huelva, Prehistoria y Antigüedad*, Madrid, Editora Nacional, 1975.

- AMO, M. "Restos materiales de la población romana de Onuba", en *Huelva Arqueológica II*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1976.
- CAMPOS CARRASCO J. y GÓMEZ TOSCAZO, F. "El Puerto de Huelva en la antigüedad: los primeros pobladores", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- CHAPELA CABRERA, P. "Los muelles proclaman la realidad del Puerto" (1873-1960), en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- FERNÁNDEZ JURADO, J. "Tartessos y Huelva", en *Huelva arqueológica X-XI*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1988-1989.
- FERNANDEZ JURADO, J. *Huelva*, Huelva, Patronato Provincial de Turismo, 1992.
- FERRERO BLANCO, D. "Huelva se abre al mundo: La minería y el Puerto (1853-1997)", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- GARCÍA DEL HOYO, J. y OTROS, *Estimación de los efectos económicos derivados de la actividad del Puerto de Huelva*, A.P.H., 1999.
- GARCÍA DEL HOYO, J.J. "La vocación pesquera del Puerto de Huelva hoy", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- GARCÍA-ARRECIADO BATANERO, M^a.A. *La Villa de Huelva en tiempo de los Reyes Católicos*, Sevilla, Alfar, 1992.
- GARCÍA-ARRECIADO, J. "Huelva: Expectativas de crecimiento", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- GONZÁLEZ CRUZ D. y LARA RÓDENAS, M.J. "Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: El Puerto, las rutas y los negocios del mar", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- GÓNZALEZ CRUZ, D. (Dir), *Cinco siglos de historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la Tradición marítima al proceso de industrialización*, San Juan del Puerto, Excmo. Ayuntamiento San Juan del Puerto, 1992.
- GONZÁLEZ CRUZ, D. "La tierra y los hombres en la Huelva del antiguo régimen", vol. II de *El tiempo y las fuentes de su Memoria. Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1995.
- GONZÁLEZ GÓMEZ, A. *Moguer en la Baja Edad Media (1248-1538)*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1977.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, J.L. "Las actividades pesqueras del Puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- J.O.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques*, Huelva, Imprenta Miguel Mora y Cia., 1912.
- JURADO ALMONTE, J. M. y PEREJIL DE-LAY, A. *Historia y actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva*, Huelva, Asociación de Amigos del Ferrocarril «Cuenca Minera de Río Tinto de Nerva (Huelva)», 1997.
- LARA RÓDENAS, M.J. "Comercio agrícola en la Ría del Tinto. San Juan del Puerto a mediados del siglo XVIII", en D. González Cruz (Dir), *Cinco siglos de historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la tradición marítima al proceso de industrialización*, San Juan del Puerto, Excmo. Ayuntamiento San Juan del Puerto, 1992.
- MOJARRO BAYO A. Y CARRASCO PEREA, S. "El archivo del Puerto de Huelva: una opción para la investigación", en *Huelva en su historia*, n^o 5, Huelva, Universidad de Huelva, 1994.
- MOJARRO BAYO, A. "La construcción del Muelle de Levante: un hito en la ingeniería de la época", en *Aestuaría*, n^o 8, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 2002.
- MOJARRO BAYO, A. *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*, Huelva, Autoridad Portuaria de Huelva, 2003.
- MOJARRO BAYO, A. *Pequeña historia del Puerto de Huelva*, Barcelona, Ed. Mediterránea, 1998.
- MONTEAGUADO LÓPEZ-MENCHERO, J. (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- MORA NEGRO Y GARROCHO, J.A. *Huelva ilustrada. Breve historia de la antigua y noble Villa de Huelva*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1987.
- PEÑA GUERRERO, A. "La elite del Puerto y su entronque con la sociedad onubense", en J. Monteaguado López-Menchero, (Dir) *El Puerto de Huelva Historia y Territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria, 1999.
- PINEDO VARA, I. *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*, Madrid, Editorial Summa, S.L., 1963.
- SANCHEZ BLANCO, M. *La actividad pesquera del Puerto de Huelva*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1975.
- TERRERO, J. "Armas y objetos de bronce extraídos en los dragados del Puerto de Huelva", en *Clásicos de la arqueología de Huelva* 3/1990, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1991.
- VEGA DOMÍNGUEZ, J. *Huelva a fines del Antiguo Régimen, 1750-1833*, Huelva, Excma. diputación provincial de Huelva, 1995.

3.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

- A.J.O.P.S. Carpeta n° 499. "Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Concurso para la ejecución de los proyectos 1, 4, 5, 14 y 16". Carpeta n° 498: "Plan de obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el Puerto de Sevilla aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Expropiaciones. Memoria del Plan de 1927", 1927/1932.
- A.J.O.P.S: Carpetas n° 310 y 319, los proyectos y Obras para la "defensa de Sevilla contra las inundaciones del río". (1899-1901). Y "Proyecto de malecón de defensa contra las inundaciones del Guadalquivir entre los terraplenes del Canal de Alfonso XIII y el ferrocarril Sevilla-Cádiz, (1911)".
- ALARCON DE LA LASTRA, L. *El río de Sevilla y sus problemas a través de la Historia*, Ciclo de Conferencias sobre Urbanismo y Estética sevillano, Sevilla, 1954.
- ALVAREZ NOGAL C. y OTROS, *Relaciones de poder y comercio colonial nuevas perspectivas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1999.
- ALVAREZ PANTOJA, M^a. J. "Compañías de navegación y barcos a vapor", en Equipo 28, *El Río: el bajo Guadalquivir*, Madrid, 1985.
- ALVAREZ SALAS, D. "Río y Ciudad en los últimos 100 años", en *Actas del Simposium Territorio Puerto y Ciudad*, Sevilla, 1986.
- BABIO WALL, M. *Aproximación etnográfica del Puerto y Río de Sevilla en el siglo VI*, Sevilla, 1990.
- BERNAL RODRIGUEZ, A. M. *Tres estudios sobre Sevilla. Introducción histórica*, Sevilla, 1974.
- BERNAL RODRIGUEZ, A. M. y OTROS. "El Puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVIII)", *I porti come impresa económica*, Firenze, 1988.
- BERNAL RODRIGUEZ, A. M. y OTROS. *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868)*, Sevilla, 1976.
- BRAOJOS GARRIDO, A. *Historia de Sevilla en el siglo XX*, Sevilla, 1990.
- CIAURRIZ, N. *Origen y primeros trabajos de la Exposición Iberoamericana*, Sevilla, 1919.
- CONRADI ALONSO, C. "La Ría del Guadalquivir", en *Guadalquivires. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir*, Sevilla, La Confederación, 1977.
- CORROZA, C. *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*, Madrid, 1859.
- CHAUNU, P. *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, (traducción R. Sánchez Mantero), Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.
- EQUIPO 28, *Historia gráfica del Puerto de Sevilla*, Sevilla, Junta del Puerto de Sevilla, 1989.
- GARCÍA FUENTES, L. *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1997.
- GARCÍA-BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, 1976.
- GONZALEZ DE CALDAS, V. *El Río*, Sevilla, 1985.
- GUILLEN TATO, J. *El Real Fernando. Primer vapor español. 1817-1967*, Madrid, 1967.
- HEREDIA HERRERA, A. *Sevilla y los hombres del Comercio (1700-1800)*, Sevilla, E. Andaluzas Unidas, 1989.
- J.O.P.S. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28*, Sevilla, Tipografía de M. Carmona, 1930.
- J.O.P.S. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1929 al 33*, Sevilla, Tipografía A. Padura, 1935.
- J.O.P.S. *Memorias anuales sobre el estado y el progreso de las obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1899-1900 a 1901*, Sevilla, Imprenta de Gironés, 1902.
- J.O.P.S. *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1871 hasta 1879*, Tomo I. Ingeniero D. Jaime Font y Escolá. Tomo II, desde el año 1880 hasta el año económico 1889-90, Ingeniero D. Luís Gracián y Reboul, Sevilla, Tipografía Díaz y Carballo, 1893.
- J.O.P.S. *Memorias sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1904 y 1905*, Sevilla, Imprenta de Gironés, 1907.
- LEBÓN FERNÁNDEZ, C. y OTROS. *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la Economía Andaluza*, Madrid, Civitas, 1998.
- LÓPEZ VALPUESTA L. y CASTILLO MANZANO J.I., *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial*, Sevilla, Universidad de Sevilla y Autoridad Portuaria de Sevilla, 2001.
- MOLINI, L.M. *Informe referente a las avenidas ocurridas en el Guadalquivir en Enero de 1897 y sobre los efectos producidos en las obras*, Sevilla, Tipografía La Región, 1897.
- NAVARRO GARCÍA, L. "La Casa de Contratación en Cádiz", en VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976.
- OTTE, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultural, 1996.
- PALOMO, F. *Memoria histórico-crítica sobre las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde principios del siglo XV hasta nuestros días*, Sevilla, 1877.
- PEREZ CONESA, G. *La Ría de Sevilla y su Puerto*, Ciclo de Conferencias sobre Urbanismo y Estética sevillanos, Sevilla, 1945.

- RABIAN MARTÍN, M. *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación, Memorial de Fco. Manuel Herrera, 1726, estudio preliminar*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1984.
- RUIZ LINAJE, R. *Las Reales Compañías de Comercio con América*, Sevilla, 1984.
- SALAS, N. *Crónica del siglo XX*, Sevilla, 1978.
- SENDA 3. *Libro Blanco sobre el Puerto de Sevilla*, Sevilla, 1985.
- TRILLO DE LEYVA, M. *La exposición iberoamericana y la transformación urbana de Sevilla*, Sevilla, 1980.
- VV.AA., *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1994.
- YBARRA y GONZALEZ, R. *El comercio de Sevilla y su representación en la Junta del Río Guadalquivir*, Sevilla, 1982.
- ZAFRA, M. *Proyecto de muelle en la Corta de Tablada*, Sevilla, 1901.
- ZAPATA TINAJERO, A. *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*, Sevilla, J.O.P.S., 1992.

3.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE CÁDIZ

- A.P.B.C. *Centenario de la Constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz*, Cádiz, Autoridad Portuaria, 2002.
- ALMAZÁN, J. *Observaciones acerca del establecimiento de un Puerto de comercio en Cádiz*, Cádiz, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1864.
- BAREA FERRER, J.L. "La importancia de Cádiz a fines del siglo XVII: El arriendo de las aduanas", en VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. "Integración territorial del Puerto Bahía de Cádiz", en *Revista de Estudios Geográficos* n° 198, enero-marzo, 1990.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. *La Bahía de Cádiz, un puerto natural hasta el siglo XX*, Cádiz, Cátedra municipal Adolfo de Castro, 1988.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. *Los Puertos de la Bahía de Cádiz; entre el determinismo geográfico y el desarrollo de la técnica comercial (1961-1982)*, Jerez, (Cádiz), Excma. diputación provincial de Cádiz, 1987.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz. Las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz*, Cádiz, 1995.
- BENGOCHEA, I. "Cádiz en el itinerario a Indias (1673-1679) del Carmelita Isidoro de la Asunción", en *Revista Gades* n° 7, 1981.
- BISSO, J. *Crónica de la provincia de Cádiz*, Madrid, Editores Rubio, Grillo y Vitturi, 1868.
- BLÁZQUEZ, J.M. *Economía de la Hispania Romana*, Bilbao, Ediciones Nájera, 1978.
- CASTRO, A. *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858.
- CONTE Y LACAVE, A. *Cádiz y el descubrimiento de América*, Cádiz, Aula Militar de Cultura de Cádiz, 1966.
- CORTES, C. *Informes para el establecimiento de un puerto comercial en Cádiz*, Cádiz, 1863.
- CUENCA Y ARIAS. *Descripción gráfica y estadística de la provincia de Cádiz*, Imprenta de la Revista Médica. Cádiz, 1845.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A. *Cádiz como Puerto en sus aspectos mercantil y militar*, Cádiz, 1946.
- FORNELL FERNÁNDEZ, J.M. *Origen y evolución del Puerto de Barbate*, Consejería O.P. y Transportes, Sevilla, 1996.
- GARCÍA BELLIDO, A. "Las industrias de conserva y salazón de pescado", en *Veinticinco Estampas de la España Antigua*, Madrid, Espasa Calpe, 1967.
- GARCÍA GUTIÉRREZ, A. "Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz", presentado por A. García Cabezas, 1895, establecimiento litográfico J. Benítez Estudillo, Facsímil reproducido por C.O.C.I.N.C., UNICAJA, A.P.C., prologado por J.M. Barragán y J. Torrejón, Cádiz, 1995.
- GARCÍA-BAQUERO, A. "El Cádiz de la Carrera de Indias", en *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1991.
- GARCÍA-BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico*, Sevilla, Excma. diputación provincial de Sevilla, 1976.
- GARCÍA-BAQUERO, A. *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, S.C.I.C., 1972.
- GODED LLOPIS, E. "Aspectos técnicos de los Puertos de la Baja Andalucía", en *los Puertos Españoles*, S.G.E., 1946.
- GUILLOTE, F. *La carrera de Comercio en Cádiz*, Cádiz, Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1994.
- HOROZCO, A. *Historia de la ciudad de Cádiz*, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1845.
- J.O.P.C. *Memoria relativa a los ingresos y gastos durante el periodo de 1 de julio e 1925 a 31 de diciembre de 1928, y datos estadísticos del tráfico general del Puerto*, Cádiz, Tipografía comercial, 1929.
- J.O.P.C. *Memoria relativa a los ingresos y gastos durante el periodo de 1 de enero de 1929 a 31 de diciembre de 1931, y datos estadísticos del tráfico general del Puerto*, Cádiz, Tipografía comercial, 1932.
- J.O.P.C. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz correspondientes a los ejercicios de 1916 á 1922-23*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1926.

- J.O.P.C. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz desde el 1 de mayo al 31 de diciembre de 1905*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1906.
- J.O.P.C. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1906*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1907, (Anuales desde 1908-1915).
- LEÓN DE CARRANZA, J. *Historia del Puerto de Cádiz hasta el año 1946*, Junta del Puerto, Cádiz, 1946.
- LOMAS SALMONTE, F.J. *Entre la Leyenda y el olvido, en Historia de Cádiz, Vol. 1*, Madrid, Sílex, 1991.
- MARTIN DE BLAS, F. *Puerto de la Bahía de Cádiz. Tu escala*, Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, 1996.
- MÁRTINEZ CATENA, M. "El Puerto de Cádiz", Conferencia pronunciada con motivo del 50 aniversario de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz, A.J.O.P.C., 1952.
- MARTÍNEZ MONTÁVEZ, P. *Perfil del Cádiz Hispanoárabe*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1974.
- MOLINA, V. *El puerto gaditano en la época romana*, Cádiz, Colección de datos de Geografía Comercial, 1901.
- NAVARRO GARCÍA, L. "La Casa de Contratación en Cádiz", en VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976.
- OCHOA BENJUMEA, J. "El Puerto y la Zona Franca de Cádiz", en *Revista de Obras Públicas*, n° 2868 y n° 2869, 1954.
- PADILLO Y CARREIRAS. *Las artes de pesca en el litoral gaditano*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1994.
- PICARDO Y GÓMEZ, A. *Cádiz en el comercio de Indias*, Cádiz, Discurso, 1951.
- POLEY-POLEY. *Cádiz y su provincia*, Sevilla, 1901.
- PONCE CALVO R. y PONCE CORDONES, F. *El Puerto de la Bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*, Cádiz, A.P.C., 1993.
- RABIAN MARTÍN, M. *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación, Memorial de Fco. Manuel Herrera, 1726, estudio preliminar*, Cádiz, Excma. diputación provincial de Cádiz, 1984.
- RAMOS SANTANA, A y MALDONADO ROSSO, J. *Imágenes de la Bahía: la Bahía de Cádiz en su unidad y diversidad a través de la historia*, Cádiz, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1992.
- RETEGUI Y BENSUSAN, M. *Cádiz en 1820. Estudio histórico y defensa de su comercio marítimo*, Cádiz, C.O.C.I.N.C., 1986.
- REY JULIÁ, J. M. (Dir). *Evaluación del impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz*, Cádiz, Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, 2002.
- RUMEU DE ARMAS, A. *Cádiz, Metrópoli del Comercio con África en los siglos XV y XVI*, Cádiz, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, 1976.
- SOCIEDAD DEL PUERTO MERCANTIL DE CÁDIZ. *Estatutos de la Sociedad Anónima titulada: Puerto Mercantil de Cádiz*, Imp. Boletín Oficial, 1875.
- TORREJON CHAVES, J. "El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto", en VV.AA., *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, 1994.
- URTEAGA, L. y MURO, I. "Una serie histórica sobre producción pesquera: Las almadrabas de la Bahía de Cádiz (1525-1763)", en *Revista de Estudios Geográficos* n° 211, abril-junio 1993.
- VV.AA. *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, ponencias presentadas en el XXXI Congreso luso-español para el progreso de las ciencias, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976.

Capítulo 4. FACHADA MARÍTIMA SURMEDITERRÁNEA

4.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS

- ACOSTA DE LA TORRE, L. *La cuestión de Gibraltar*, Madrid, 1869.
- ALMAGRO, M. "La lucha por el Estrecho de Gibraltar en la Antigüedad", en *Revista África*, XXIII, Año 1943.
- ALVEAR, J. "Campo de Gibraltar: Presente y Futuro", en *Revista Economía Industrial*, n° 46, Octubre de 1968.
- ARMANGUE RIUS, G. *Gibraltar y los españoles*, Madrid, Aguilar, 1964.
- BALI, A. "El comercio entre Hispania y África durante el Imperio Romano", en *I Congreso de Marruecos Español*, Tetuán, 1954.
- BUENO LOZANO, M. *El renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Algeciras, Alba, 1988.
- CANO DE GARDOQUI, J.L. y BETHENCOURT MASSIEY, A. "Incorporación de Gibraltar a la Corona de Castilla (1436-1508)", en *Revista Hispania*, Instituto Jerónimo Zurita, C.S.I.C., 1966.
- CASTILLO MANZANO, J.I. *El Puerto Bahía de Algeciras, el motor económico del Sur*, Sevilla, Puerto Bahía de Algeciras y Otros, 2001.
- DELGADO GÓMEZ, C. *Pasado y Presente de la ciudad de la bella Bahía*, 3ª Edición, Algeciras, 1977.
- GAITÁN DE AYALA, P. "Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo", en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946.
- GONZALEZ BUSTO, G. "Aspectos del Corso en el Estrecho de Gibraltar", en *Actas del II Congreso Internacional sobre el Estrecho*, Ceuta, 1987.

- GONZALEZ GRAVIOTO, G. "La piratería en el Estrecho de Gibraltar en la Antigüedad", en *Actas del II Congreso Internacional sobre el Estrecho*, Ceuta, 1987.
- LADERO QUESADA, M.A. *Granada. Historia de un País Islámico (1232-1571)*, Madrid, Edit. Gredos, 1979.
- LÓPEZ DE AYALA, L. *Historia de Gibraltar*, Madrid-1872, Edición Facsímil de la Caja de Ahorros de Jerez, 1982.
- LÓPEZ ZARAGOZA, L. *Guía de Gibraltar y su Campo*, La Línea, 1899.
- LUNA, J.C. *Historia de Gibraltar*, Madrid, 1944.
- MARTÍN, J.L. y OTROS. "El Puerto de Algeciras: Una metodología para el estudio de sus funciones", en *Geographica*, año XXV, 1983.
- MORÓN LEDRO, M. "Bahía de Algeciras: momento de expansión", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- O'KEAN ALONSO, J.M. "El campo de Gibraltar. Un núcleo industrial del Sur", en *Cuadernos I.D.R. n° 23*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla, 1988.
- OTTE, E. "El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media", en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, Abril 1981.
- POINSICH, M. y TARRADELL, M. *Historias del Estrecho*, Algeciras, Puerto Bahía de Algeciras, 1994.
- SÁNCHEZ MONTERO, R. "El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX", en *Revista de Moneda y Crédito*, n° 157, 1981.
- SÁNCHEZ MONTERO, R. "La decadencia comercial de Cádiz y el síndrome de Gibraltar", en *1ª Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1981.
- TORREMOCHA SILVA A. y HUMANES JIMÉNEZ, F. *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Algeciras, C.O.C.I.N.G., 1989.
- TORREMOCHA SILVA, A. *El ordenamiento de Algeciras de 1345*, Algeciras, 1983.
- VELARDE FUERTES, J. *Una economía deprimida. Imperialismo y latifundismo*, Barcelona, Ariel, 1970.
- VIDAL DELGADO, R. *El fuerte de Santiago y la batalla de Algeciras*, Algeciras, Cádiz, Racta 5, 2000.
- VIDAL DELGADO, R. *Historia de la Guerra de la Independencia en el Campo de Gibraltar*, Algeciras (Cádiz), Caja Postal, 1995.

4.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA

- BEJARANO ROBLES, F. *Málaga de cara al mar*, Caja de Ahorros Provincial de Málaga, 1966.
- BEJARANO ROBLES, F. *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1947.
- BRIOSO RAGGIO, T. *Puerto de Málaga. 1940-1944. Memoria sobre la historia, progreso y desarrollo de sus obras y servicios*, Málaga, Artes Gráficas Alcalá, 1944.
- C.O.C.I.N.M. *Memorias comerciales de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Málaga*, Málaga, 1926-1933.
- CABRERA PABLOS F.R. y OLMEDO CHECA, M. *El Puerto de Málaga. Apuesta de futuro*, Málaga, A.P.M., 1998.
- CABRERA PABLOS, F. R. "El comercio portuario malacitano en el siglo XVIII: Factores de influencia", en *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, n° XXIII, Real Colegio Universitario M^a Cristina, San Lorenzo del Escorial, 1991.
- CABRERA PABLOS, F. R. "Generalidades históricas del Puerto de Málaga, los muelles malagueños en el siglo XVI", en *Revista Dintel*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, n° 1, 1984.
- CABRERA PABLOS, F. R. *El Puerto de Málaga a comienzos del siglo XVII*, Málaga, 1986.
- CABRERA PABLOS, F. R. *La construcción del Puerto de Málaga: su estructura militar (1700-1788)*, Tesis doctoral defendida en la Universidad de Málaga, 1993.
- CABRERA PABLOS, F. R. *Puerto de Málaga, de Felipe V a Carlos III*, "La construcción del Puerto de Málaga. Su estructura militar (1700-1788)", Málaga, A.P.M., 1994.
- CABRERA PABLOS, F. y OLMEDO CHECA, M. *El Puerto de Málaga 30 siglos de vida, 400 años de historia. 1588-1988. IV centenario comienzo de las obras*, Málaga, J.O.P.M., 1988.
- CASADO, M. *El Puerto de Málaga: apuntes históricos*, Málaga, Imprenta Poch y Creixell, 1898.
- GÁMEZ AMIÁN, A. *Comercio Colonial y burguesía mercantil "Malagueña", 1765-1830*, Málaga, Servicio Publicaciones Universidad de Málaga, 1992.
- GÁMEZ AMIÁN, A. *La economía de Málaga en el siglo XVIII. Un territorio del Reino de Granada*, Granada, Gráficas ARTE, S.A., 1983.
- GÁMEZ AMIÁN, A. *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Málaga, Miramar, 1994.
- GARCÍA MALDONADO, A. "El Puerto de Málaga", en *Revista Jábega*, n° 1, 1973.
- GARCIA MONTORO, C. "El cuerpo social del comercio malagueño en el siglo XIX", en *Homenaje a D. Francisco Bejarano*, Málaga, Real Academia de San Telmo, 1991.
- GARCIA MONTORO, C. (Cord) *Málaga Contemporánea*, Instituto de Ciencias de la Educación, Universidad de Málaga, 1983.

- GARCÍA MONTORO, C. *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, Instituto de Historia de Andalucía, 1978.
- GARCÍA MONTORO, C. y PAREJO BARRANCO, J. A. *Historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga (1886-1986)*, Málaga, C.O.C.I.N.M., 1986.
- GUILLÉN ROBLES, F. *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga, Excma. diputación provincial de Málaga, 1977.
- GUILLÉN ROBLES, F. *Málaga musulmana*, Excma. diputación provincial de Málaga, 1980.
- J.O.P.M. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Málaga*, Málaga, Tipografía V. Giral, 1939.
- J.O.P.M. *Memoria sobre el proyecto general de obras de mejora y ampliación del Puerto de Málaga*, Imp. Rubio, 1878.
- J.O.P.M. *Un Puerto llamado Málaga: fotografías para una historia (1850-1990)*, Málaga, La Junta del Puerto, 1990.
- LEÓN, R. *Sobre el Puerto fenicio de Málaga*, Málaga, 1969.
- LLORDÉN, A. "Notas documentales para la historia de la Farola", en *Revista Jábega*, n.º 5, Excma. diputación provincial de Málaga, 1974.
- LÓPEZ BELTRÁN, M.ª T. *El Puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, UMA, 1986.
- MEDINA CONDE, C. *Exortacion a los industriuosos Malagueños para que emprendan el comercio Marítimo á la America Meridional, que les ha franqueado nro. Catolico Monarca el S. D. Carlos III a solicitud de su Vigilantísimo Ministro de las Yndias El Excmo. S. D. Josef de Galvez á quien se dedica este discurso*, (1780), Estudio preliminar de M. Olmedo Checa, Málaga, Real Academia de San Telmo, 2001.
- OLMEDO CHECA, M. *Estudio sobre dos textos manuscritos del Canónigo Don Cristóbal de Medina Conde, y sobre otro manuscrito anónimo de la Real Biblioteca de Madrid que describen la ciudad y el Puerto de Málaga*, Málaga, Gerencia Municipal de Urbanismo, A.P.M., R.A.B.A. San Telmo, 2001.
- PÉREZ DE COLOSIA, M. J. y GIL SANJUAN, J. "El tráfico de Málaga con las Indias en tiempos de Carlos I", en *Revista de Indias*, Madrid, CSIC, 1978.
- REDER GADOW, M. "Conflictos pesqueros catalano-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII", en *Baetica* n.º 13, Universidad de Málaga, 1991.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, I. "La construcción del Puerto", en *Revista Jábega*, n.º 16, 1976.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, I. *El Puerto de Málaga bajo los Austrias*, Málaga, 1994.
- RODRIGUEZ DE LA OLIVA, P. "Malaca, Ciudad Romana", en *Revista Jábega* n.º 44, 1983.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. "Reflexiones sobre la economía de Málaga del s. XIX", en *Libro Homenaje al profesor Carlos Monter*, Málaga, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Málaga, 1994.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. Tesis doctoral microfichas. *Historia Económica de una Empresa Centenaria en la Málaga que inaugura el siglo XX. "Las bodegas López Hermanos, S.A."*, Málaga, Universidad de Málaga, 1995.
- SÁNCHEZ-APELLANIZ, M. *La Compañía Marítima de Málaga. Aportación al estudio de los antecedentes jurídicos mercantiles de la Sociedad Anónima*, Tesis doctoral inédita defendida en Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Málaga, 1972.
- VINCENT, B. "Málaga, port de l'Andalusie orientale aux XVI et XVII siècles", *Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVI'-XVII' siècles)*, Actes des Jorunées d'etudes Bendor. Nice, 1976, pp. 121-130.

4.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA-MOTRIL

- AMATE RODRÍGUEZ, J.A. "Almería y Motril: notables mejoras", en M. A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- BLAZQUEZ, M. "La romanización en el Sureste hispánico. La aportación de los mosaicos", en *Homenaje al Padre Tapia*, Almería, Caja Almería, 1988.
- C.A.P.M. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Motril*, Motril, 1941.
- C.A.P.M. *Reglamento de Servicio y Policía de los muelles y zona litoral del Puerto de Motril*, Motril, diciembre-1928.
- C.O.C.I.N.G. "El Puerto de Motril", *Boletín* n.º 183, Granada, 1928.
- C.O.C.I.N.G. "La Aduana de Motril", *Boletín* n.º 196, Granada, 1930.
- CAMACHO, I. y SALOMÓN, M. *Planos del fondeadero de Almería. (Contiene descripción Museo Naval)*, Madrid, XXXIX-4, 1781.
- CAPEL MOLINA, J.J. *El clima de la provincia de Almería*, Almería, Caja Almería, 1986.
- CARA BARRIONUEVO, L. y OTROS. "Las Cuevas de la Reserva (Roquetas) y otras factorías pesqueras de época romana en la provincia de Almería", en *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, Almería, Excma. diputación provincial de Almería, 1988.
- CONTRERAS MADRAZO, M. "Las obras del Puerto de Almería y la constitución de su Junta", en *100 años de la Junta del Puerto de Almería*, Almería, Junta del Puerto y Ateneo de Almería, 1978.

- CÓZAR VALERO, M.E. *La emigración exterior de Almería*, Granada, Servicio Publicaciones de la Universidad de Granada, 1984.
- DOMINGUEZ GARCÍA, M. *Piratería y fortificaciones en la Historia de Motril (siglos XV-XVIII)*, 1984.
- DOMINGUEZ GARCÍA, M. *Apuntes para una aproximación a la Historia de Motril*, 1981.
- DOMINGUEZ GARCÍA, M. *Historia de la defensa de Motril (siglos XVI-XVIII)*, 1984.
- DOMINGUEZ GARCÍA, M. *Introducción a la Historia de la Comarca Costera Granadina*, 1982.
- ELORRIETA Y ARTAZA, E. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios en el Puerto de Almería. 1915-1923*, J.O.P.A., 1923.
- GARCÍA LORCA, A. "La red de transportes en la provincia de Almería. Aplicación metodológica de la teoría de Grafos", en *Paralelo 37° n° 3*, 1979.
- GARCÍA LORCA, A. *El puerto de Almería*, Almería, Junta del Puerto de Almería, 1990.
- GÓMEZ BECERRA A. y FÁBREGAS GARCÍA, A. "La costa de Granada. El territorio y la vida marítima. De la prehistoria al Siglo de las Luces", en VV.AA., *El puerto de Motril*, Granada, A.P.M., 1996.
- GÓMEZ DÍAZ, D. "Aportación al estudio de las comunicaciones y su repercusión sobre la formación del mercado interior almeriense en el siglo XIX", en *Revista del Instituto de Estudio Almerienses n° 7*, 1987.
- GÓMEZ DÍAZ, D. "Introducción a las industrias de consumo en la Historia Económica Almeriense", en J.M. Martínez López y N. Yuste Rosell (Edit) *Sociedad y Espacio Geográfico*, Almería, Universidad de Almería, 1994.
- GÓMEZ DÍAZ, D. *El esparto en la economía almeriense*, Almería, Gráficas Ediciones, 1985.
- GONZÁLEZ MACÍAS, A. "Puertos andaluces de interés general y su importancia dentro de la Comunidad Autónoma", en *Actas del simposium Territorio, Puerto, Ciudad*, Sevilla, Junta de Andalucía, CETU, 1988.
- J.O.P.A. *Memoria de las obras y servicios de esta dirección facultativa, correspondiente a los años de 1915, 1916, 1917 y 1918*, Almería, Dirección Facultativa, s/p, 1920.
- J.O.P.A. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería durante el año económico de 1893 á 1894*, Almería, Tipografía Fernández de Murcia, 1894.
- J.O.P.A. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería*, Almería, (1915/1922-23).
- J.O.P.A. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería desde 1 de Abril de 1939 hasta 31 de Diciembre de 1941*, Almería, 1942.
- J.O.P.A. *Memorias sobre el estado y progreso de las obras*, Años diversos: 1887-1888/1900, Almería.
- LARA VALLE J.J. "Desarrollo y crisis urbana en Almería", Almería, Cajal, 1989.
- LARA VALLE, J.J. "Estructura del tráfico portuario de Almería", en *Paralelo 37°*, *Revista de Estudios Geográficos*, Almería, Colegio Universitario de Almería, 1978.
- LÓPEZ ANDRÉS, J.M. "El comercio en el Puerto de Almería en el siglo XVI", *Seminario Almería entre dos culturas*, Almería, Instituto de estudios almerienses, Excma. diputación provincial de Almería, 1980.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ, D.A. "Historia y formación del espacio portuario de Motril", en VV.AA., *El Puerto de Motril*, Granada, A.P.M., 1996.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ, D.A. *Aspectos geográficos de Motril y su entorno*, Motril, 1987.
- MAGANTO LÓPEZ, J. "Retos y perspectivas de futuro del Puerto de Motril", en VV.AA., *El Puerto de Motril*, Granada, A.P.A.M., 1996.
- MARSILIO UNDANGARAY, J. *El Puerto de Motril*, Motril, 1987.
- MARTÍNEZ MARÍN J.J. y BENTUE GÓMEZ, C. "El Puerto de Almería, actividad portuaria y espacio urbano", en *Actas del simposium Territorio, Puerto, Ciudad*, Sevilla, Junta de Andalucía, CETU, 1988.
- MOLINA LÓPEZ, E. "Algunas consideraciones sobre la vida socioeconómica de Almería en el siglo XI y primera mitad del siglo XII", en *Actas del IV Coloquio Hispano-Tunecino*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1983.
- MOLINA LÓPEZ, E. "Almería islámica. Puerta de Oriente, objetivo militar. Nuevos datos para su estudio en el Kitab Igtibas al anwarde Abu M Al-Rusati", en *Actas del XII Congrès de l'Union Européenne d'Arabisants et Islamisants*, Málaga, 1986.
- PEREZ GARCÍA, F. *Motril, pequeña historia y costumbres del siglo XX*, Motril, 1982.
- PRICE WATERHOUSE. *Estudios sobre la comercialización de los productos hortofrutícolas*, Almería, Caja Rural de Almería, 1988.
- SEGURA GRAIÑO, C. *Almería en la transición a la modernidad*. Almería, Instituto de Estudios Almerienses, Excma. diputación provincial de Almería, 1989.
- SERÓN ROMERO, M.L. "El Puerto de Motril: evolución y desarrollo", *Semanario El Faro*, n° 2146, Motril, 1984.
- SERÓN ROMERO, M.L. "Tráfico de mercancías en el Puerto de Motril: 1925-1983", *Semanario El Faro*, n° 2150, Motril, 1984.
- TAPIA GARRIDO, J.A. "Almería mudéjar (1489-1522)", en VV.AA., *Historia General de Almería y su provincia*, Almería, Cajalmería, 1989.
- TAPIA GARRIDO, J.A. "Almería musulmana", en VV.AA., *Historia General de Almería y su provincia*, Tomo I, Almería, Ed. Cajal, 1984.
- VV.AA. *El Puerto de Motril*, Granada, A.P.A.M., 1996.

Capítulo 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE

5.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

- CALVO GARCÍA TORNEL, F. "Situación actual y posibilidades de evolución del Puerto de Cartagena", en J. Mas (Dir) *El Puerto de Cartagena*, Junta del Puerto de Cartagena, Cartagena, 1979.
- CASADO SOTO, J.L. "Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación", en A. Guimera y D. Romero (Edit), *Puerto y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, CEHOPU, Puertos del Estado, 1996.
- COS-GAAYÓN, F. *Crónica del viage de SS.MM. y AA.RR. a Andalucía y Murcia en Setiembre y Octubre de 1862*, Madrid, Imp. Nacional, 1863.
- DIES DAVÓ, R. y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. "Arsenal de Cartagena", en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979.
- ESTRABÓN, *Geografía de Iberia*, en Libro III, traducido y comentado A. Schulten, Barcelona, 1952.
- GARCÍA BELLIDO, A. "La navegación Ibérica en la antigüedad según los textos clásicos y la arqueología", en *Revista Estudios Geográficos* n° 16, Madrid, C.S.I.C., 1944.
- GARCÍA BELLIDO, A. *Fenicios y cartagineses en Occidente*, Madrid, 1942.
- J.O.P.C. *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena de 1890 a 1891*, Cartagena, 1892.
- J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena durante el año económico de 1875 á 1876*, Cartagena, Imprenta y Litografía de Liberato Montells, 1876.
- J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena durante el año 1900*, Cartagena, Imprenta J. Requena, 1903.
- J.O.P.C., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Cartagena y de sus Puertos anexos durante los años económicos 1921-22, 1922-23, 1923-24*, Cartagena, Imprenta Viuda de M. Carreño, 1924.
- LEVI-PROVENCAL, "España musulmana hasta la caída del Califato de Córdoba", tomo IV, en R. Menéndez Pidal, *Historia de España*, Madrid, 1950.
- MARTÍNEZ RIZO, I. *Fechas y Fechos de Cartagena*, Cartagena, 1894.
- MARTÍNEZ, F. "El Puerto de Cartagena", en *Revista de Obras Públicas*, 1897, serie VII, t. 1.
- MAS, J. "El Puerto de Cartagena. Rasgos geográficos e históricos. Su tráfico marítimo en la antigüedad", en J. Mas (Dir) *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979.
- MAS, J. *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979.
- MERINO ÁLVAREZ, A. *Apuntes sobre la bibliografía de los siglos XVI y XVII referente a la geografía histórica del reino de Murcia*, Madrid, 1932.
- PÉREZ-CRESPO, M.T. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, 1992.
- RUBIO PAREDES, J. M^a. "Historia de las obras portuarias civiles en la Bahía de Cartagena", en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979.
- TOVAR, A. y BLÁZQUEZ, J. M. *Historia de la Hispania Romana*, Madrid, 1975.
- VALLEJO, A. y OTROS. "Cien años de trascendentes acontecimientos en el Puerto de Cartagena: 1875-1975. Constitución y síntesis de actividades de su Junta", en J. Mas (Dir), *El Puerto de Cartagena*, Cartagena, Junta del Puerto de Cartagena, 1979.
- VILLASANTE, F. "Cartagena histórica", en *Conferencia leída en la Sociedad Económica de Amigos del País de Cartagena el 14 de diciembre de 1911*.
- VIUDES, D. A. "Cartagena: récord de tráfico de mercancías", en M. A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof S.A., 2002.

5.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

- CALDUCH CERVERA, J. "L'estructura defensiva d'Alacant (1691-1812), Les antedefenses exteriors, el port i el Benacantil", e *Comunicación presentada al I Congrés d'Estudis del Camp d'Alacant*, Valencia, 1981.
- CASEY, J. "El reino de Valencia en el siglo XVII", Madrid, Siglo XXI, 1983.
- FERRER MARSAL, J. *Las marinas de Alicante. Ensenadas, Castillos y Puertos*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 1999.
- FIGUERAS PACHECO, F. *Dos mil años atrás: las Ciudades, el Puerto y la Necrópolis de la Albufereta*, Alicante, Instituto de Estudios Alicantinos, 1959.
- FIGUERAS PACHECO, F. y JAUREGUI, J.J. "El Puerto de la Albufereta", *Crónica del III Congreso Arqueológico del Sureste Español*, Murcia, 1947.
- GAITÁN DE AYALA, P. "Aspecto técnico de los Puertos de la Costa Sur del Mediterráneo", en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, E. *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Excma. diputación provincial de Valencia, 1981.

- HINOJOSA MONTALBO, R. "El Puerto de Alicante durante la Baja Edad Media", *Comunicación al I Congreso d'Estudis del Camp d'Alacant*, Valencia, 1981.
- J.O.P.A., "Actas". 1896-1901.
- J.O.P.A., *Memoria del estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante 1917-1946*, Alicante, Gráficas Gutenberg, 1947.
- J.O.P.A., *Memoria del estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante 1947-1951*, Alicante, Gráficas Gutenberg, 1953.
- J.O.P.A., *Memoria del estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante 1952-1956*, Alicante, Gráficas Gutenberg, 1957.
- J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante durante los años 1909-1912*, Alicante, Imprenta Viuda de Luis Esplá, 1913.
- J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante durante los años 1901-1904*, Alicante, Imprenta de Luis Esplá, 1905.
- J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante durante los años 1905-1908*, Alicante, Imprenta de Luis Esplá, 1909.
- J.O.P.A., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Alicante durante los años 1913-1916*, Alicante, Imprenta de Sres. de Such, Serra y Cía., 1917.
- JAUDENES, J.M. "Informe sobre la facilidad de entrada en el Puerto de Alicante y abrigo que el mismo ofrece", Alicante, 1867.
- JIMENEZ LÓPEZ, E. *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una Ciudad Portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, Excm. diputación provincial de Valencia, 1981.
- JOVER, N.C. *Reseña Histórica de la ciudad de Alicante*, Facsímil de la única edición-1863, Imp. y Litografía de la Vda. de Juan Carratalá, Edit. Alicante, A. Soler Llorca, 1978.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. "El Puerto de Alicante", en C.S.I.C. *Estudios Geográficos* n° 60, Instituto "Juan S. Elcano", Madrid, 1955.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. "El Puerto de Benicarló", en *Revista de Estudios Geográficos*, n° 141, Madrid, 1975.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. "El Puerto de Vinaroz", en *Revista de Estudios Geográficos*, n° 110, Madrid, 1968.
- MARTÍNEZ MORELLA, V. *El Puerto Internacional de Alicante durante la Edad Media*, Alicante, Gráficas Sevilla, 1959.
- ORTS Y BOSCH, P. *Alicante, notas históricas (1373-1800)*, Valencia, 1971.
- RAMOS HIDALGO, A. *Evolución urbana de Alicante*, Tesis doctoral, Universidad de Alicante, 1984.
- SÁNCHEZ PALACIOS, C. "Movimiento Mercantil de Alicante": Estadística de los vinos embarcados en el puerto de Alicante desde el 1° de octubre de 1881 al 30 de septiembre de 1882, en *boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País*, Años 1881-1882-1883, Alicante, 1884.
- SEVA VAILLAPLANA V. y MARTÍNEZ-MENA, M. *La escuela de comercio de Alicante y su influencia en el desarrollo económico alicantino*, Alicante, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, 1988.
- SUBIRÁ JORDANA, G. *Evolución histórica del Puerto de Alicante*, Alicante, Caja de Ahorros de la Provincia de Alicante, 1987.
- VIRANVENS PASTOR, R. *Crónica de la Muy Ilustre Y Siempre Fiel Ciudad de Alicante*, Facsímil de la única de 1876, Edit. A. Soler Llorca, Gráficas Días, 1976.

5.3. AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

- ALBIÑANA, S. y HERNÁNDEZ, T. "Técnica e Ilustración en Valencia: los proyectos portuarios", *Saitabi*, XXXIV, 1984.
- ALCÁZAR GARRIDO, J. "La dictadura de Primo de Rivera. Los difíciles años veinte", en *Historia del Pueblo Valenciano*, Levante, 1988.
- ALMENA Y VIVES, F. *Notas sobre el Puerto de Valencia*, 1954.
- BLANCO ALVAREZ, A. *Los transportes marítimos de línea regular. Instituto Portuario de Estudios y Cooperación*, (IPEC), A.P. Valencia, 1997.
- BURRIEL DE ORUETA, E.L. *La huerta de Valencia, zona sur: estudio de geografía agraria*, Valencia, 1971.
- C.O.C.I.N.V. *Valencia, Cien años de vida corporativa, 1886-1986*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 1986.
- CARNERO I ARBAT, T. "Cambio económico y movilización social en la Restauración", en *Historia del Pueblo Valenciano*, Valencia, 1988.
- CASEY, J. "De Reino a provincia: de la Valencia foral a la absolutista (1609-1707)", en *Historia del Pueblo Valenciano*, Levante, 1988.
- CASEY, J. *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, Edit. Siglo XXI 1983.
- CASTILLO PINTADO, A. *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del Siglo XVII*, Madrid, 1967.

- CERDÁ, A. *Memoria descriptiva del proyecto de las obras de distribución de la dársena del Puerto de Grao*, Valencia, 1878.
- CORTINA VICENT, V. *El Puerto de Valencia*, Zaragoza, 1954.
- DÍAZ A., PONS, A y SERNA, J. *La construcción del Puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, Excmo. Ayuntamiento de Valencia, 1986.
- FERRER MARSAL, J. *Construir la costa. El litoral valenciano*, Valencia, COPUT, 2002.
- FERRER MARSAL, J. *El Puerto de Denia. Una ilusión de progreso*, Generalitat Valenciana, Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, 1994.
- FERRER NAVARRO, R. *El Puerto de Valencia visto a través del guardia del Grao*, BSCC, L. Zaragoza, 1974.
- FERRER NAVARRO, R. *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977.
- FERRÍ MARTÍNEZ, M. *Memoria gráfica de las Obras Públicas en la Comunidad Valenciana, Puertos y Faros*, Valencia, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comunidad Valenciana, 2002.
- FRANCH BENAVENT, R. *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la València del siglo XVIII*, Valencia, 1986.
- GASCÓN, M. *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1695*, Tesis de licenciatura, Valencia, Universidad de Valencia, 1981.
- GUIRAL-HADZIIOSSIF, J. *Valencia Puerto Mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1989.
- HOMBLANCH, F. *Historia de la Albufera*, Valencia, 1960.
- HUERTAS MORIÓN, J. *La pesca del bou, tempestes i naufragis. La Valencia Marítima I*, en J.V. Boira Maiques (Edit), Valencia, Diputació de Valencia, 2000.
- J.O.P.V., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras del indicado Puerto, durante el ejercicio del año económico de 1882-1883*, Valencia, 1884.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras años 1929 y 1930*, Valencia, 1931.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1916 a 1923*, Valencia, Establecimiento tipográfico Domenech, 1924.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1900, 1901, 1902*, Valencia, Establecimiento tipográfico Domenech, 1903.
- J.O.P.V., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1903 a 1911*, Valencia, Tipografía moderna Gimeno, 1912.
- LÁZARO, A. *Puerto de Valencia. Proyecto de obras interiores. Establecimiento de muelles para la carga y descarga en la dársena del Grao*, Valencia, 1883.
- MAESE, M. *Proyecto de los diques exteriores para el ensanche y mejora del Puerto*, 1886.
- MARTÍNEZ RODA, F. *El Puerto de Valencia (1950-1977)*, Estudio Geográfico, Tesis doctoral, Valencia, Universidad de Valencia, s/a.
- MORAL CARO, R. *Pasado y futuro del Puerto de Valencia: un enfoque económico*, Valencia, Puerto Autónomo, 1991.
- NAVARRO VERA, J.R. *Puerto y ciudad en la comunidad valenciana*, Universidad de Alicante, 1998.
- PALAFIX, J. "La Economía Valenciana durante la II República", en *Historia del Pueblo Valenciano*, Levante, 1988.
- PILES, A. *Historia de Cullera*, Valencia, 1972.
- RONDA, J. "Valencia. Tendencia alcista", en M.A. Lamet Moreno (Dir), en *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- SALVADOR ESTEBAN, E. "Algunos aspectos sobre el movimiento del Puerto de Valencia en el siglo XVI", VII *Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Tomo III, vol. I, Valencia, 1973.
- SOLER, V. "El impacto de la Guerra Europea en la Economía valenciana. (1914-1923)", en *Historia del Pueblo Valenciano*, Levante, 1988.
- SUBERCASE, J. *Memoria descriptiva, presupuestos y pliegos de condiciones del proyecto de mejora del puerto de Valencia y de su limpia*, Madrid, 1856.
- VICENT CORTINA, V. *El Puerto de Valencia*, Departamento de Geografía Aplicada del Instituto Elcano, Zaragoza, 1954.

5.4. AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN

- ABAD, V. *Historia de la Naranja II, 1940-1962*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos, 1988.
- ABAD, V. *Historia de la Naranja, 1781-1939*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos, 1984.
- ABAD, V. y OTROS. *La fruta dorada. La industria española del cítrico 1781-1995*, Valencia, Generalitat Valenciana, 1996.
- BALBAS CRUZ, A. *El libro de la provincia de Castellón*, Castellón, 1892, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón, Edición Facsímil del original de 1981.

- CABEDO, R. Y BURDEOS, L. *Burriana 1882-1936. El Puerto de Borriana*, Ajuntament de Burriana, 2000.
- DOMINGO PÉREZ, C. *La Plana de Castellón. Formación de un paisaje agrario mediterráneo*, Madrid, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón, 1983.
- DOMINGUEZ AGUT, E. *Perspectivas de futuro económico de la provincia de Castellón*, Castelló, C.O.C.I.N.C., 1988.
- ESTALL I POLES, V.J. *La industria cerámica en Onda. Las fábricas, 1778-1997*, Onda, Ajuntament d'Onda, 1997.
- GARRIDO HERRERO, S. "El conreu del taronger a la Plana de Castelló: agricultura comercial, propietat pagesa i treball assalariat (1850-1930)", en *Estudis d'història agrària* 13, Barcelona, 2000.
- GARRIDO HERRERO, S. "La evolución económica", en *La provincia de Castellón*, Castelló, Diputación de Castellón, 1999.
- GIMENO MICHAVILA, V. *Del Castellón viejo*, Castellón, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón, 1926.
- J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras (Puerto de Castellón), 1925-1950*, Castellón, 1953.
- J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras (Puerto de Castellón), 1951-1955*, Castellón, Talleres Gráficos Hijos de F. Armengot, 1957.
- J.O.P.C., *Memoria del estado y progreso de las obras del Puerto de Castellón con expresión de su tráfico y situación económica. Año 1924*, Alicante, Tipografía "Gutenberg", 1924.
- J.O.P.C., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto del Grao de Castellón desde que tuvieron comienzo hasta finalizar el tercer trimestre de 1905*, Castellón, Imprenta y Librería de J. Armengot Rubio, 1907.
- J.O.P.C., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras Puerto de Castellón, 1924-25*, Alicante, Gutemberg, 1925.
- J.O.P.C., *Resumen económico-administrativo y datos estadísticos año 1956*, Castellón, Imprenta La Gavina, 1957.
- LLORENS DE CLAVELL, J. "Noticias de la Villa de Castellón de la Plana, desde su principio", 1725.
- PASCUAL MAS, F. (Dir) *Castelló Festa Plena, Centenario de la Junta del Puerto*, Castellón, Iniciativas Culturales Castellonenses, S. L., 2002.
- QUEREDA SALA, J. "La pesca", en *Historia de Castelló*, Tomo II, Valencia, Prensa Valenciana, 1992.
- RIBELLES COMIN, J. *Intereses económicos, agrícolas, industriales y mercantiles de Castellón con la historia del Puerto del Grao y del periodismo provincial*, Barcelona, Imprenta de Francisco J. Altés y Alabart, 1905, edición Facsimil editado por la Cámara de Comercio Castellón, 2000.
- SOLER, V. *Guerra i Expansió industrial: País Valencia (1914-1923)*, Valencia, IVEI, 1984.
- VALLS TORLÁ, J. *La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castellón, Cien años de historia*, Castellón, Castelló D'Impressió, S. L., 2001.

Capítulo 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA

6.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA

- ADSERÁ MARTORELL, J. *Joan Smith i Sinnot. Director del Port modern de Tarragona (1800-1809)*, Tarragona, A.P.T., 1993.
- ALEMANY, J., BLAY, J. y ROQUER, S. *Puerto de Tarragona*, Barcelona, Junta de Obras Puerto Tarragona, L'avenc, 1986.
- BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona*, Tarragona, 1883, Edic. Facsimil, J.O.P.T., 1986.
- BUIGUES, J. C. "Política, sociedad y economía durante el Bienio progresista en Tarragona (1854-1856)", en *Institut d'Estudis Tarraconenses*, Diputació Provincial de Tarragona, 1987.
- C.O.C.I.R., *Memòria 1886-1986*, Reus, Cambra Oficial de Comerç i Indústria, 1988.
- CACHOT TORROJA, J. *Zona del Port de Tarragona. El Port de Tarragona. Medis per augmentar son tràfec*, Reus, 1923.
- CONSULTRANS, *Análisis del impacto económico de los Puertos de Barcelona y Tarragona*, Ente Público Puertos del Estado, 1998. (documento no publicado).
- ESCODA MÚRRIA, C. *El Puerto de Tarragona*, Madrid, Autoridad Portuaria, 2002.
- ESCODA, C. y TOLDRÁ, M. *Petita història del port de Tarragona*, Barcelona, A.P.T., Mediterrania. S.L., 1996.
- ESTADÍSTICAS. *De los años 1916 a 1921-22*, Tarragona, Sección Administrativa y Junta de Obras Puerto Tarragona, Dirección Facultativa, (1903-1922).
- ESTADÍSTICAS. *Relativas al movimiento de mercancías, destino y procedencia de las mercancía, tarifas, resumen del movimiento de buques y relación de ingresos y gastos*, (Anuales), Tarragona, Junta de Obras Puerto Tarragona, (1939-1948).
- ESTADÍSTICAS. *Resumen general tráfico de mercancías y pasajeros y movimientos de buques*, Tarragona, Junta de Obras Puerto Tarragona, (1949-1958).
- GRAMUNT, J. *Los consulados extranjeros en Tarragona*, Barcelona, 1961.
- HERAS CABALLERO, P. *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874). En el marco y ámbito históricos de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona*, Tarragona, Port de Tarragona, 1994.
- HERAS, P. A. y MAS, C. *Los primeros cien años de la Cámara*, Tarragona, C.O.C.I.N.T., El Medol, 1987.

- INFORME DE LA JUNTA. *Arquitectura, Industria y Comercio de Tarragona, sobre el anteproyecto del Plan General de ferrocarriles de la Península*, Tarragona, Imp. J.A. Nello, 1865.
- J.O.P.T. *Acerca de la aplicación a este Puerto de las prescripciones de la Ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas*, Tarragona, Imprenta F. Sugrañes, 1910.
- J.O.P.T. *Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 a 1871 presenta la Junta del Puerto de Tarragona*, Tarragona, Imprenta de Puigrubí y Arís 1871.
- J.O.P.T. *Memorias anuales del Puerto de Tarragona, Ejercicios diversos, Tarragona, Autoridades Portuarias*, (1959-2000).
- J.O.P.T. *Memòrias Dades estadístiques del tràfic i relació d'ingressos i despeses durante l'any 1932-1935*, (anuales), Tarragona, (1932-35).
- J.O.P.T. *Memorias relativas al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto y de los agregados de Cambrils y Ametlla de Mar*, Tarragona, Dirección de obras y servicios del Puerto de Tarragona, (1947 y 1953).
- J.O.P.T. *Memorias sobre el estado y progreso de las obras durante el año económico 1883 a 1884*, (Bianuales), Tarragona, (1883-1889).
- J.O.P.T. *Memorias sobre el estado y progreso de las obras. Datos estadísticos del tráfico y relación de ingresos y gastos. Tarifas*, Tarragona, (1922/23-31).
- LÓPEZ BONILLO, D y ROVIRA I GÓMEZ, S.J., *El Port de Tarragona*, Caixa de Pensions, 1986.
- MARGALEF LLEBARÍA, J. y OTROS. *El Puerto de Tarragona. Su realidad y su futuro*, Tarragona, Ministerio de Obras Públicas, 1990.
- MONTAÑA I MARTÍ, M. T. "Els noms de llocs de sotaiguats de la mar sitgetana a la rapitenca", Tarragona, 1991.
- MORERA LLAURADÓ, E. *El Puerto de Tarragona*, Tarragona, 1910.
- PÉREZ MARTÍN, W. "Hernández Sanahuja y el Puerto romano de Tarragona", en *Boletín de la Real Sociedad arqueológica tarraconense*, dedicado a Hernández Sanahuja, J.O.P.T., 1992.
- PONS DE ICART, L. *Libro de las grandezas y cosas memorables de la metropolitana, insigne y famosa ciudad de Tarragona*, Lérida, 1572, Versión J. Sánchez Real, Tarragona, 1980.
- RECASENS I COMES, J. M. "Notices sobre el Port de Tarragona (1650-1776)", en *Revista técnica de la Propiedad Urbana*, Tarragona 27, 1977.
- RECASENS Y COMES, J. *El corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económicos y político-social*, Tarragona, Real Academia Arqueológica Tarraconense, 1963.
- RIBAS COMAS, M. "El port modern de Tarragona: una història de 209 anys", en *Revista de Consell de Collegis d'administradors de finques de Catalunya* n° 39, 1999.
- SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*, Tarragona, Autoridad Portuaria de Tarragona, 1995.
- SEGARRA, A. y OTROS. *Creixement i organització industrial a l'arc de la Mediterrània i al corredor de l'Ebre*, Tarragona, 1999.
- SEGARRA-OLIVA. *Indústria i estratègies empresarials del Camp de Tarragona*, Tarragona, 1996.

6.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

- ALEMANY, J. "El port de Barcelona. Història i actualitat," Barcelona, L'Avenc, 1984.
- ALEMANY, J. *El puerto de Barcelona*, Barcelona, Port de Barcelona, 1998.
- ALMERICH, L. C. *Barcelona y el mar. Panorama histórico desde el siglo IX al XX*, Barcelona, 1945.
- AMICH BERT, J. *Historia del Puerto de Barcelona*, Barcelona, Juventud, 1956.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Informe sobre el encauzamiento y desvío del río Llobregat y el Puerto de Barcelona*, mecanografiado, 1973.
- AYXELA, J. "Puerto de Barcelona", en VV.AA., *Libro de Puertos*, Madrid, 1929.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, A. *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la Antigua Ciudad de Barcelona*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, publicada en 1779, reeditada y revisada en 1961.
- CARRERAS A. y YÁÑEZ, C. "El puerto en la era industrial: una síntesis histórica", en VV. AA., *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992.
- CARRERAS, A. y YÁÑEZ, C. "La construction du port de Barcelona. Une analyse de ses fluctuations" de 1816 a 1960", en *Provence Historique*, fascículo 170, 1992.
- CASTEJÓN ARQUED, R. M. "El puerto de Barcelona, centro de transporte básico para el comercio internacional catalán", *Primer Congrés Català de Geografia*, Vol. IIIa, Barcelona, 1991.
- CASTILLO, A. *La maquinista terrestre y marítima, personaje histórico, (1855-1955)*, Barcelona, Seix Barral Hnos., S.A., 1955.
- CLAVERA, J. "Los últimos treinta años. El significado de la actual plataforma marítima barcelonesa (1961-1990)", en VV.AA., *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992.
- CLAVERA, J. y MATAS, A. "Impacte dels nous vectors de comunicació en l'economia catalana", en *Revista econòmica de Catalunya*, número extraordinari del segon congrés d'economia de Catalunya, Barcelona, 1988.

- CLAVERA, J.; CARRERAS, A.; DELGADO, J. M. y YAÑEZ, C., *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992.
- CONDE, R. *El port i la Marina barcelonesa en el segle XV*, Barcelona, 1976.
- COTS I GASSÓ, A. "El Port Vell de Barcelona. Un nou concepte de port", *Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona*, 1988.
- CUSACHS I CORREDERO, M. *El port de Mataró, 1702-1991; de Felipe V a Jordi Pujol: una frustració que ha durat quasi tres segles*, Mataró, Port de Mataró, 1993.
- DELGADO RIBAS, J. M. "El puerto de Barcelona en la época preindustrial", en VV. AA., *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992.
- DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES. *El front portuari catalá*. Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1983.
- FONT RIUS, J. M. *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, 1965.
- GARCÍA, A. *Historia de la marina catalana*, Barcelona, Aedos, 1977.
- IZQUIERDO I TUGAS, P. "Barcino i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la Laietània", en J. Roca i Albert (Cord), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d' Història de Barcelona, 1997.
- J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del puerto, proyectos, asuntos importantes, etc., durante los años 1935, 1936 (1 semestre), 1939 (11 últimos meses), 1940, 1941 y 1942*, Barcelona, Industrias C. Cornet, 1942.
- J.O.P.B., *Memoria acerca de todas las obras y servicios del puerto, proyectos, asuntos importantes, etc., durante los años 1947 (último trimestre), 1948, 1949, 1950, 1951 y 1952*, Barcelona, Unión de Fotograbadores Viuda Cornet, 1952.
- J.O.P.B., *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y de los servicios y asuntos importantes del Puerto, durante los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934*, Barcelona, Industrias C. Cornet, 1935.
- J.O.P.B., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1901*, 2ª edición, Barcelona, Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, 1911.
- J.O.P.B., *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante los años 1907 a 1910, ambos inclusive*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, 1911.
- J.O.P.B., *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año económico de 1871 a 1872*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramírez y Compañía, 1872.
- MERCADER RIBA, J. *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949.
- MINISTERIO DE LA VIVIENDA. *Informe sobre el entorno portuario de Barcelona*, mecanografiado, 1970.
- PASCUAL, P. "Ferrocarril i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX", en *Recerques*, 21, 1988.
- RUÉ DALMAU, A. *El Puerto de Barcelona*, Barcelona, Librería Francisco Puig, 1931.
- SERVICIOS DE ESTUDIOS DEL BANCO URQUIJO. *Análisis económico el Puerto de Barcelona*, Editorial Moreda y Crédito, Madrid, 1968.
- SIDNEY SMITH, R. *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona, Ediciones Península, 1978.
- TAJER MIR, M. "La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo el ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936", en A. Guimera y D. Romero (Edit), *Puerto y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, CEHOPU, Puertos del Estado, 1996.
- TOSAS, J. "El frente portuario de Cataluña", en *Información Comercial Española*, nº 571, marzo, 1981.

Capítulo 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA

7.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

- A.P.C. "Breve Reseña Histórica", en *Puerto de Ceuta, Memoria 1997*.
- BAEZA HERRAZTI, A. *Ceuta 1900*, Caja de Ahorros de Ceuta, 1989.
- BAEZA HERRAZTI, A. *El Presidio de Ceuta*, Grupo ALEO, 1985.
- CARMONA PORTILLO, A. *Historia de una ciudad fronterera: Ceuta en la Edad Moderna*, Málaga, Sarriá D.L., 1997.
- CASTILLO MANZANO J. L. y OTROS, *El Puerto de Ceuta. Una pieza clave en la economía de la Ciudad Autónoma*, Madrid, Civitas, S.L., 2000.
- CONTRERAS GÓMEZ, J. *Ceuta y su Compañía de Mar. Historia de una Simbiosis (1415-1997)*, Ciudad Autónoma de Ceuta, 1997.
- CORREA DE FRANCA, A. *Historia de la mui noble y fidelísima ciudad de Ceuta*, edición de C. Camino y D. Morigo, Ceuta, Ciudad Autónoma de Ceuta, D.L., 1999.
- CRIADO HOYO M. y ORTEGA, M. L. *Apuntes para la Historia de Ceuta*, Madrid-Ceuta, 1925.
- EL LIBRO DE CEUTA, Edición del Centro de Hijos de Ceuta (Asociación de la ciudad), 1928.
- GARCÍA COSÍO, J. *Puerto de Ceuta, Su Ayer 1.920-1.945*, Ceuta, J.O.P.C., 1988.

- GONZALBES GRAVIOTO, C. *Ceuta en los portulanos medievales: siglos XIII, XIV y XV*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1997.
- J.O.P.C. "Autoridad Portuaria de Ceuta. Apuntes sobre su historia", 2001.
- J.O.P.C. "Datos históricos del Puerto de Ceuta", Tomo I, 1860-1941.
- J.O.P.C. "Datos históricos del Puerto de Ceuta", Tomo II, 1942-1952.
- J.O.P.C. "Datos históricos del Puerto de Ceuta", Tomo III, 1953-1957.
- MÁRQUEZ DE PRADO, J. A. *Recuerdos de África. Historia de la Plaza de Ceuta*, Valencia, Librerías "París-Valencia S. L." 1859, reproducción Facsímil Madrid, 2000.
- MASCARESNAS, J. *Historia de la Ciudad de Ceuta*, Lisboa, 1918.
- MONTES RAMOS, J. *El sitio de Ceuta 1694/1727: (el ejército de Carlos II y Felipe V)*, Madrid, Agualarga, D.L., 1999.
- MOSQUERA MERINO, C. *La señoría de Ceuta en el siglo XIII: (historia política y económica)*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994.
- OCHOA BENJUMEA, J. "El Puerto de Ceuta", en *Los Puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo impresor, 1945.
- POSAC MON, C. Aproximación a la historia de Ceuta, Actas I Congreso Internacional Estrecho de Gibraltar, UNED, 1988.
- SUREDA BLANES, F. *Abyla herculana: introducción al estudio de la etnología berberica y al de la historia de Ceuta*, Madrid, Calpe, 1925.
- TELLO AMONDAREYN, M. *Ceuta Llave Principal del Estrecho*, (1896), Reproducción Editorial Algazara, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994.
- TORRADO LÓPEZ, J.F. "Ceuta: previsiones superadas", en M.A. Lamet Moreno (Dir), *Anuario Marítimo 2001-2002*, Madrid, Ediglof, S.A., 2002.
- VARGAS-MACHUCA GARCÍA, T. *Estudios históricos sobre Ceuta (siglos V al XI)*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1974.
- ZAMORA, F. *El Diario Africano, (Siglo XVIII)*, Ayuntamiento de Ceuta, 1991.

7.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

- BENITO, G. *Memoria del Puerto de Melilla, 1942-1950*, Melilla, Junta de Obras y servicios de los Puertos de Melilla y Chafarinas, Dirección Facultativa, 1951.
- BRAVO NIETO, A. *Melilla en el siglo XVI a través de sus fortificaciones*, Melilla, Fundación Municipal Socio-Cultural, 1988.
- J.F.M., *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas*, Relación del movimiento comercial e ingresos y gastos, Melilla, 1920.
- J.F.M., *Puertos de Melilla y Chafarinas, 1925-1941*, Melilla, Gráfica El Cisne, 1942.
- J.O.P.M., *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de Mejora del Puerto de Melilla y cuenta de Ingresos y Gastos durante el año 1904*, Melilla, Imprenta de "El telegrama del Rif", 1905.
- J.O.P.M., *Memoria referente a la situación de las obras y estudios encomendados a la Dirección Facultativa de la Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas*, Melilla, Tipografía "El telegrama del Rif", 1906.
- MIR BERLANGA, F. *Melilla la desconocida: historia de una ciudad española*, Melilla, 1990.
- MIR BERLANGA, F. *Memoria del Puerto de Melilla, Recopilación histórica*, Melilla, 1986.
- MORALES, G. *Datos para la Historia de Melilla, (1497-1907)*, II volumen, Melilla-1909, Edición Facsímil, estudio preliminar V. Moga Romero, UNED, 1992.
- OCHOA BENJUMEA, J. "Los Puertos de Marruecos y posesiones Españolas de África del Norte", en *Los Puertos Españoles (sus aspectos histórico, técnico y económico)*, Conferencias pronunciadas en la Real Sociedad Geográfica, Madrid, S. Aguirre impresor, 1946.
- OCHOA Y BENJUMEA, J. *Los Puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo impresor, 1945.
- VV.AA. *Cuatro temas de historia Norteafricana*, Granada, Facultad de Letras, 1955.

Capítulo 8. FACHADA MARÍTIMA DE BALEARES

8.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

- A.P.B., *El Port de Palma un temps. (El ayer del Puerto de Palma)*, Palma de Mallorca, Gráficas Son Spanyolet, 1996.
- ALEMANY, J. *Los grandes Puertos de las Baleares Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina*, Barcelona, A.P.B., 2001.
- BENITO E IBÁÑEZ DE ALDECOA, P. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma, J.O.P.P., 1935.
- BIBILONI AMENGUAL, A. *El comerç exterior de Mallorca: Homes, naves i producció (1650-1720)*, Tesis doctoral inédita, Universitat de Palma de Mallorca, 1995.
- CASANOVA CAMPS, M.A. *Història de les Illes Balears*, Colección Els treballs i els dies, Mallorca, Editorial Moll, 1998.
- CAULES, M. *Puerto de Mahón: sus falúas y remolcadores*, 1988.

- CHELI GIMÉNEZ, N. "Anteproyecto de Puerto en la Bahía de Palma de Mallorca", Palma, Tipografía Guasp, 1870.
- COSTA B. y HERNÁNDEZ, J. *Eivissa i Formentera, de la prehistòria a l'època il·lànica, Guia para la visita del Museu arqueològic*, Ibiza, Museu Arqueològic d'Eivissa i Formentera, 1995.
- DICENTA DE VERA, A. *Memoria Anual de Puerto, Palma de Mallorca*, Junta de Obras y servicios del Puerto de Palma de Mallorca, 1958-1973.
- FRONTERA MARCH, J. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Palma de Mallorca. Años 1919-1920 a 1924-1925*, Palma de Mallorca, Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca, 1925.
- GARAU CAÑELLAS, P. *Proyecto General de ensanche, defensa, mejora de servicios y limpia del Puerto de Palma y surgideros auxiliares*. (Reformado del aprobado por Real Orden de 2 de marzo de 1871), Palma, Junta de Obras de Puerto, 1913.
- GRUPO DE PUERTOS DE MALLORCA, *Varios proyectos. Archivo antiguo de 1847 a 1988*, Palma: Autoridad Portuaria de Baleares, 1996.
- HABSURG LORENA, A.L.S. "Portopi a la bahia de Palma de Mallorca", Palma: Cort [traducció de l'obra de l'Arxiduc de Mateu Cabot], 1994.
- J.O.P.P. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios de las obras durante el periodo 1941-1955*, Palma, Vich, 1956.
- LÓPEZ JAMAR, J.M. *Estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques y pasajeros. Ingresos, gastos y liquidación del ejercicio económico, 1949-1950*, Palma de Mallorca, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca, 1951.
- MALBERTI, G. *Estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques y pasajeros. Ingresos, gastos y liquidación del ejercicio económico, 1952 a 1956*, Palma de Mallorca, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca, 1957.
- MANERA I ERBINA, C. "Mercats i mercaderies en el comerç del segle XVIII", en *Drassana, Revista del Museu Marítim*, n° 3, Barcelona, 1995.
- MANERA, C. "El comercio exterior mallorquín en la era de consolidación del mercado mundial. 1704-1806", en *Estudis d'Història Econòmica*, 2, 1990.
- MANERA, P. "El comercio por el Puerto de Mallorca", en A. Guimera y D. Romero (Edit), *Puerto y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, CEHOPU, Puertos del Estado, 1996.
- PETRUS BEY, J.M. *El espacio comercial de los Puertos de Baleares*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, Palma de Mallorca, 1990.
- POU MUNTANER, J. *Memoria Extraordinaria I Centenario de la Junta y VI Centenario del Puerto Comercial de Palma de Mallorca. 1872-1972*, Palma: Junta de obras del Puerto de Palma de Mallorca, 1972.
- QUINTANA VEÑUELA, A. "El Puerto de Palma de Mallorca", en *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, n° 682, 1974.
- REAL, L. Port Maó. [Imatges], 1990.
- ROCA CARCÍAS, G. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios durante el periodo 1941-1955. Puerto de Palma de Mallorca*, Palma, Junta de obras del Puerto de Palma de Mallorca, 1955.
- ROCA GARCÍAS, G. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Palma de Mallorca i del grupo de Puertos pesqueros de Mallorca y Cabrera, agregados a dicha dirección*, Palma, Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca, 1941.
- SEVILLANO COLOM, F. y POU MUNTANER, J. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma, Excma. diputación provincial de Baleares, Premio Ciudad de Palma 1972, 1974.
- SOLER GAYÁ, R. "Sobre las huellas del pasado: el Puerto de Mahón", en *Cauce 2000*, n° 41, 1990.
- SOLER GAYÁ, R. *¿Qué ha sido y qué es el Puerto de Palma de Mallorca?*, Palma: Junta del Puerto de Palma de Mallorca, 1987.
- SOLER GAYÁ, R. *Curiosidades del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Gráficas Son Spanyolet. 2ª edición, 1998.
- SOLER GAYÁ, R. *Memoria Anual del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma: Junta del Puerto de Palma de Mallorca, 1989.
- SOLER GAYÁ, R. *Planos históricos del Puerto de Mahón*, Palma, Junta de los Puertos del Estado en Baleares, 1992.
- VALLÉS COSTA, R. *Eivissa, ciutat marítima*, Eivissa: Regidoria de Cultura de l'Ajuntament d'Eivissa: Centre de Professors d'Eivissa, collecció Vila a l'Escola; 4, 1955.
- VV.AA. *150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears. "SANOSTRA"*, Palma de Mallorca, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1996.

Capítulo 9. FACHADA MARÍTIMA DE CANARIAS

9.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

- ALVAREZ RIXO, J.A. *Historia del Puerto de Arrecife: en la Isla de Lanzarote, una de las Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1982.

- AZNAZ VALLEJO, E. *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983.
- BETHENCOURT, A. (Dir) *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995.
- BOURGON TINAO, L.P. *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Administración Local, 1982.
- CAÑIVANO, M.L. *Los Puertos Francos de Canarias. Responsabilidad de los gobiernos en la administración de los impuestos*, Madrid, 1886.
- FERRER MUÑOZ, M. *Historia de la Cámara Oficial de Las Palmas, 1901-2001*, Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, 2001.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Puertos de Las Palmas, 1997.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas, 2ª edición, 1996.
- GARCÍA DEL ROSARIO, C. *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1981.
- J.O.P.L.P. *El puerto en 1953*, Las Palmas de Gran Canaria, 1953.
- J.O.P.L.P. *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente al año 1928*, Las Palmas (Gran Canaria), 1929.
- LOBO CABRERA, M. *El comercio Canario Europeo bajo Felipe II*, Funchal, Gobierno Canarias, 1988.
- LUXÁN, S. *La Historiografía Canaria y la Historia Económica. Materiales de estudio*, Las Palmas, CIES, 1994.
- MARTÍN GALÁN, F. *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, Libro conmemorativo 1º Centenario Puerto de Refugio de La Luz y Las Palmas, 1984.
- MARTÍNEZ MILLÁN, J. *Las Pesquerías Canario Africanas, 1800-1914*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1992.
- MATEO DÍAZ, J. *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias (influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas)*, Tipografía Diario, 1934.
- MORENO RAMOS, J.C. *De los Puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas, Gabinete literario, 1947.
- NADAL FERRERA, J. "Dependencia y subdesarrollo: el caso Canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias (1898-1914)", en *Revista de Hacienda Pública Española*, nº 38, Madrid.
- OJEDA QUINTANA, J.J. "El Círculo Mercantil de Las Palmas: más de 100 años de su historia", en *Centenario del Círculo Mercantil de las Palmas*, 1981.
- QUINTANA NAVARRO, F. *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1985.
- QUINTANA NAVARRO, F. *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, Colección "Guagua", 1985.
- RAMONELL Y OBRADOR; J. *Proyecto de Ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, Tipografía el Diario, 1917.
- RUMEU DE ARMAS, A. *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947.
- RUZ, G., ROMÁN, C. y TRUJILLO, L. *Actividad Económica y Estructura de Costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Madrid, Puertos de Las Palmas, 1994.
- SUAREZ BOSA M. y BRITO DÍAZ, J.M. *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas y el desarrollo de la Economía Canaria, 1901-1936*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, 2001.
- SUÁREZ BOSA, M. "Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas. Estrategia y organización", en VV.AA., *Iniciación al estudio de la empresa en España y Canarias. Sus archivos y su historia*, Las Palmas, Fundación Canaria MAPFRE GUNARTEME, 2000.
- SUÁREZ BOSA, M. "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas", en C. Arenas, (Edit) *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*, Sevilla, Grupo editorial Atril, 1996.
- U.P.G.C./Cabildo Gran Canaria, *Gran Canaria siglo XXI, Transporte e infraestructura/Administración Pública*, Cabildo Gran Canaria, 2001.
- VV. AA., *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648, A. Béthencourt Massieu, IV Centenario del Ataque de Van Der Does a las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canarias, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- VV.AA., *El Comercio en el Antiguo Régimen*, en M. Lobo Cabrera y V. Suárez Grimón, (Edit), Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas, 1995.

9.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE STA. CRUZ DE TENERIFE

- ABREU GALINDO, F.R. *Historia de la conquista de las siete Islas de Canarias*, Sta. Cruz de Tenerife, Goya ediciones, 1997.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. "Proyecto de incorporación de La Gomera a la Corona de Felipe II (1570-1590)", en *AEA*, nº 14, Las Palmas-Madrid, 1968.

- BURRIEL DE ORUETA, E. *La emigración factor clave de la demografía de los espacios marginales canarios: la población de la Isla de la Gomera*, Barcelona, Taller de Geografía 2, Oikos-Tau. S.A., 1981.
- CIORANESCU, A. *Historia de Santa Cruz de Tenerife, Tomo II, III, y IV*, Sta. Cruz de Tenerife, 1977-1979.
- COLA BENITEZ, L. *Santa Cruz. Bandera Amarilla. Epidemias y calamidades. (1494-1910)*, Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz, A.P. de Sta. Cruz de Tenerife y CEPESA, Gráficas Tingraf, 1996.
- DARÍAS PRÍNCIPE A. y DÍAZ PADILLA, G. *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera. 1492-1982*, Autoridad Portuaria de Sta. Cruz de Tenerife, Tauro Producciones S.A., 1994.
- DELGADO DIAZ, J. *La tragedia del Berge Istra. Odisea de dos tripulantes tinerfeños*, A.P. Sta. Cruz de Tenerife, Tauro traducciones, S.L., 1997.
- DIAZ LORENZO, J.C. *Cien años de turismo marítimo en Tenerife*, A.P. Sta. Cruz de Tenerife, 1999.
- DÍAZ LORENZO, J.C. *El Hierro, la Isla del meridiano*, Excmo. Cabildo Insular de El Hierro, Autoridad Portuaria de Sta. Cruz de Tenerife, Tauro Producciones S.L., 1998.
- DIAZ LORENZO, J.C. *El turismo marítimo en La Palma*, Madrid, Cabildo Insular de La Palma, 1999.
- DIAZ LORENZO, J.C. *Escala en Tenerife*, A.P. Sta. Cruz de Tenerife, Tauro traducciones, S.L., 1999.
- DIAZ LORENZO, J.C. *La Palma y el mar*, Madrid, Presidencia del Gobierno de Canarias, 1994.
- DIAZ LORENZO, J.C. *Los trasatlánticos de la emigración*, Sta. Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1992.
- DÍAZ LORENZO, J.C. *Puerto y plaza fuerte: el ataque anfibio de Nelson a Tenerife, la gesta del 25 de julio de 1797*, Tenerife, Autoridad Portuaria, Sta. Cruz de Tenerife, 1997.
- GARCÍA, P. *Santa Cruz, el primer Puerto*, Sta. Cruz de Tenerife, Ediciones IDEA, 1997.
- J.O.P.S.C.T., *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Sta. Cruz de Tenerife, Tipografía Católica, 1929.
- J.O.P.S.C.T., *Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925*, Tenerife, Tipografía Librería Católica, 1926.
- LEDESMA ALONSO, J.M. *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Sta. Cruz de Tenerife, Puertos de Tenerife-Autoridad Portuaria de Sta. Cruz de Tenerife, 1997.
- LEDESMA ALONSO, J.M. y A.Mª DÍAZ PÉREZ, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife, La Palma, La Gomera, El Hierro y Los Cristianos*, A.P. Sta. Cruz de Tenerife, 1999.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. *La migración Canaria, 1500-1980*, Barcelona, Ed. Júcar, 1992.
- PEDRAZA DE AYALA, J. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.
- PERDOMO ALFONSO, M. y PADRÓN ALBORNOZ, J.A. *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife a través de su historia*, Sta. Cruz de Tenerife, Junta del Puerto de Sta. Cruz de Tenerife, 1982.
- TOUS MELIÁ, J. *Santa Cruz de Tenerife a través de la Cartografía (1588-1899)*, Sta. Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional-Fundación Santa Cruz-94, 1994.
- VIERA Y CLAVIJO, J. *Noticias de la Historia de Canarias*, Tomo I, Madrid, Cupsa editorial, 1978.
- YANES, J. *Crisis económica y emigración en Canarias*, Tenerife, Litografía Romero, 1997.

Anexo legislativo

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
30/11/1833	Real Decreto Ley	División administrativa de España
30/04/1835	Real Decreto	Formación de un Cuerpo de Ingenieros Civiles
26/05/1835	Ley	El Ministerio del Interior asume las competencias en materia de puertos
22/11/1836	Real Decreto	Autoridades que entienda de la conservación y régimen de obras públicas
17/12/1851	Real Decreto	Administración y servicio de construcción, limpia y conservación de puertos
30/01/1852	Reglamento	Ejecución de lo ordenado en el Real Decreto de 17/12/1851, administración y servicio de construcción, limpia y conservación de puertos
03/02/1853	Real Decreto	Establece las reglas que en el proyecto, ejecución o reparación de cualquier clase de obras en los puertos deberán observarse entre los Capitanes de puerto y los Ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Foros (sic)
28/09/1853	Real Decreto	Modifica la estructura periférica de los Servicios de Obras Públicas
24/12/1857	Real Decreto	Crea las Jefaturas de Obras Públicas
27/04/1859	Real Decreto	Crea la Comisión para el estudio de la Ley de Aguas
03/08/1866	Ley	Ley de Aguas
14/11/1868	Real Decreto	Bases generales para una nueva legislación de Obras Públicas
11/12/1868	Decreto	Crea la Junta del Puerto de Barcelona
18/10/1869	Decreto	Crea la Junta Especial del Puerto de Tarragona
20/02/1870	Ley	Concesiones a perpetuidad, modificación de cánones y otorgamiento de subvenciones
25/11/1870	Decreto	Crea la Junta Especial del Puerto de Sevilla
20/12/1870	Reglamento	Concesiones a perpetuidad, modificación de cánones y otorgamiento de subvenciones
08/07/1872	Orden	Separa facultades de los Ingenieros Jefes provinciales de las de los Ingenieros Directores de Puertos
17/03/1873	Orden	Complemento de la Orden de 08/07/1872
17/03/1873	Orden	Junta de Puertos
07/05/1873	Decreto	Atribuciones del Ministerio de Marina y del Ministerio de Fomento en las obras y servicios de los puertos
14/05/1873	Orden	Pone en armonía las disposiciones de los reglamentos de las Juntas
30/11/1875	Real Orden	Aprueba la Instrucción para el régimen de las Juntas de los Puertos
13/04/1877	Ley	Ley General de Obras Públicas
06/07/1877	Real Decreto	Reglamento para aplicación de la Ley General de Obras Públicas de 13/04/1877
13/06/1879	Ley	Ley de Aguas
07/05/1880	Ley	Ley de Puertos
27/05/1903	Real Decreto	Organización y régimen de los Servicios de Puertos
07/07/1911	Ley	Ley de Juntas de Obras de Puertos
11/07/1912	Real Decreto	Reglamento de la Ley de 07/05/1880, de Puertos
24/07/1918	Ley	Los Ayuntamientos del Litoral pueden formular peticiones para construir, a sus expensas, paseos marítimos que, declarados de utilidad pública, pasan a ser de uso municipal
24/07/1918	Ley	Atribuciones del Ministerio de Obras Públicas
11/10/1923	Real Decreto	Reglamento ley de 07/07/1911, de Juntas de Obras de Puertos
22/01/1926	Real Decreto	Concesiones a título precario y sin plazo limitado
30/04/1926	Real Decreto-Ley	Crea la Junta Central de Puertos
22/10/1926	Real Decreto-Ley	Reglamento de a ley de 30/04/1926, que crea la Junta Central de Puertos
19/01/1928	Real Decreto-Ley	Deroga la Ley de Puertos de 07/05/1880

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
19/01/1928	Real Decreto	Reglamento de la Ley de 19/01/1928, de Puertos
19/01/1928	Reglamento	Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios de las Comisiones Administrativas de Puertos
03/11/1928	Real Decreto	Dispone oír a los Ayuntamiento en expedientes del otorgamiento de concesión de terrenos en la zona marítimo-terrestre
16/12/1931	Decreto-Ley	Crea el Servicio Central de Puertos y Señales Marítimas
04/01/1932	Decreto	Ratifica el Decreto-Ley de 16/12/1931, que crea el Servio Central de Puertos y Señales Marítimas
20/05/1932	Ley	Declarando atribuidas a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas de las provincias las facultades que, en orden a la incoación, tramitación y resolución de expedientes relacionados con los Servicios de Obras Públicas están ahora conferidas a los Gobernadores Civiles
27/10/1932	Decreto	Crea la Dirección General de Puertos
29/11/1932	Decreto	Aclara la ley de 20/05/1932, que atribuye a los Jefes de Obras Públicas facultades conferidas a los Gobernadores Civiles
05/06/1933	Orden	Determina quién ha de asumir las funciones de Jefes de Puertos de la provincia con las facultades y atribuciones que la Ley de 20/05/1932 confiere a los Jefes de Obras Públicas
19/09/1933	Orden	Deroga la Orden de 05/06/1933
30/09/1933	Decreto	Ratifica la distribución de servicios de la Dirección General de Puertos y modifica la plantilla de personal
01/08/1935	Ley	De restricciones económicas
26/04/1939	Decreto	Dispone que el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones Administrativas de Puertos, aprobado por Real Decreto de 19/01/1928, se aplique sin excepción a todos los referidos organismos
26/04/1939	Decreto	Constituye una Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado para la administración de todos los puertos nacionales
13/05/1939	Orden	Organiza diversos servicios del Ministerio de Obras Públicas
31/05/1939	Orden	Organiza las secciones de los Servicios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas
09/06/1939	Decreto	Reorganiza el régimen de Comisiones Administrativas de Puertos
08/08/1939	Ley	El Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas recupera la denominación de Dirección General
05/09/1940	Decreto	Constitución de las Juntas de Obras de Puertos
23/09/1940	Orden	Reorganización de las Comisiones Permanentes de las Juntas de Obras de Puertos
21/10/1940	Orden	Aclaratoria del Decreto de 05/09/1940 referente a la constitución de las Comisiones Permanentes de las Juntas
27/04/1945	Orden	Aprueba el Reglamento de régimen interior de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado
29/05/1945	Orden	Faculta a las Juntas y Comisiones Administrativas de Obras y Servicios de Puertos para conceder autorizaciones provisionales de ocupación de terrenos de dominio público
14/06/1952	Decreto	Modifica determinados artículos del Decreto de 19/01/1928, Reglamento para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones Administrativas de Puertos
23/11/1956	Decreto	Reglamento Orgánico del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
28/06/1957	Decreto	Crea la Secretaría Técnica de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas y dicta normas
26/07/1957	Decreto	Régimen local de los puertos de las zonas francas
24/01/1958	Decreto	Reorganización de la Inspección de Obras Públicas
09/02/1958	Orden	Reglamenta el Decreto de 24/01/1958, que reorganiza la Inspección de Obras Públicas
22/03/1958	Orden	Estructura la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
20/06/1958	Orden	Crea una Comisión Mixta para el estudio de los planes de ordenación urbana en la zona marítimo-terrestre
10/10/1958	Decreto	Regula atribuciones y deberes de los Gobernadores Civiles
26/12/1958	Ley	Crea el organismo "Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos"
26/12/1958	Ley	Ley de Entidades Estatales Autónomas
10/09/1959	Decreto 1558/1959	Desconcentración y transferencia de facultades del Ministro de Obras Públicas en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
12/04/1960	Orden	Dicta normas para la adaptación a la Ley de Entidades Estatales Autónomas de las disposiciones para las que se rigen las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos
10/08/1960	Decreto	Determina los servicios adscritos a la comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos del Estado
06/09/1961	Decreto 1730/1961	Clasifica los puertos en: interés general y de refugio
14/06/1962	Decreto 1348/1962	Se da cumplimiento a lo dispuesto en la disposición transitoria sexta de la Ley de Régimen Jurídico de Entidades Estatales Autónomas, de 16/12/1958, y aprueba la clasificación de dichas Entidades
19/07/1962	Decreto	Crea la Subdirección General de Puertos
24/07/1962	Orden	Reorganiza la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
12/12/1962	Resolución	Delegación de atribuciones del Director General de Puertos y Señales Marítimas
07/02/1963	Decreto 238/1963	Desconcentración de funciones del Ministro de Obras Públicas en Inspectores Generales de Demarcación de Puertos, Comisiones Permanentes de las Juntas y Comisiones Administrativas de Obras y Servicios de Puertos y Presidentes y Vicepresidentes de las mismas
02/03/1963	Ley 27/1963	Crea el nuevo organismo administrativo Junta Central de Puertos
09/05/1963	Decreto 1129/1963	Modifica el artículo 32 del Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras y de las Comisiones Administrativas de Puertos
27/06/1963	Orden	Desconcentración y transferencia de atribuciones
11/07/1963	Decreto 1709/1963	Reorganiza los servicios provinciales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos
05/08/1963	Orden	Plantilla de personal facultativo de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
08/01/1964	Orden	Distribución de los límites
18/06/1964	Decreto 1942/1964	Aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 27/1963 de 02/03/1963, que crea la Junta Central de Puertos
02/07/1964	Orden	Limita las zonas para bañistas y nadadores en las playas, calas y puertos, así como para el empleo de embarcaciones deportivas de recreo, en evitación de accidentes
26/04/1965	Ley 55/1965	Atribuciones del Ministerio de Obras Públicas
16/06/1965	Orden	Reorganización de la Inspección
23/09/1965	Decreto-ley 7/1965	Autoriza al Ministerio de Hacienda la firma del Convenio con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, B.I.R.F.
29/09/1965	Convenio	Convenio con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, B.I.R.F.
20/12/1965	Orden	Desarrolla los preceptos del Decreto Ley 7/1965 de 23/09/1965, Convenio con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, B.I.R.F.
28/01/1966	Ley 1/1966	Régimen financiero de los puertos españoles
24/03/1966	Decreto 735/1966	Puertos y Zonas Deportivas
07/04/1966	Decreto 908/1966	Reorganiza la Inspección de los servicios del Ministerio de Obras Públicas
27/04/1966	Orden	Desarrolla el Decreto 908/66, de 07/04/1966, que reorganiza la Inspección de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas
02/06/1966	Decreto 1480/1966	Creación y funciones de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas
27/11/1967	Decreto 2764/1967	Reorganiza la Administración civil del Estado
18/01/1968	Decreto 99/1968	Consejo de Obras Públicas
01/02/1968	Decreto 160/1968	Reorganización de Servicios de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
04/04/1968	Orden	Estructura y funciones. Se dicta en cumplimiento del Decreto 160/1968, de 01/02/1968
08/04/1968	Orden	Determina las funciones y reestructura las distintas unidades dependientes de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
20/06/1968	Ley 27/1968	Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía
26/12/1968	Decreto 3266/1968	Relación de Juntas de Puertos
26/04/1969	Le 28/1969	Ley de Costas
26/04/1969	Ley 55/1969	Regula la Ley de Puertos Deportivos
02/10/1969	Decreto 2380/1969	Otorga el régimen de Estatuto de Autonomía al puerto de Huelva
09/04/1970	Decreto 1350/1970	Reglamento de las Juntas de Puertos
04/11/1971	Decreto 2682/1971	Reorganización del Ministerio de Obras Públicas
28/04/1972	Orden	Desarrolla el Decreto 2682/71, de 04/11/1971, de reorganización del Ministerio de Obras Públicas
28/05/1973	Orden	Competencias de diversos organismos portuarios

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
17/08/1973	Decreto 2529/1973	Estructura de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas
28/11/1974	Decreto 3516/1974	Juntas de Puertos; estructura y funciones
17/04/1975	Decreto 990/1975	Organización del Ministerio de Obras Públicas
11/09/1975	Decreto 2356/1975	Sanciones en materia portuaria
02/04/1976	Decreto 911/1976	Reorganización parcial del Ministerio de Obras Públicas
10/05/1976	Orden	Organiza el Ministerio de Obras Públicas
11/05/1976	Orden	Desarrolla el Decreto 911/1976, de reorganización parcial del Ministerio de Obras Públicas
01/04/1977	Real Decreto 1097/1977	Clasificación de Organismos Autónomos
30/06/1977	Orden	Juntas de Puertos. Desarrolla el Decreto 3516/1974, de 28/11/1974, sobre estructura y funciones
14/04/1978	Real Decreto 754/1978	Organiza el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
23/06/1978	Real Decreto 1926/1978	Modifica el Decreto 238/1963, de 07/02/1963, sobre desconcentración y transferencia de atribuciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
26/06/1978	Real Decreto 1958/1978	Reorganiza la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos
15/07/1978	Real Decreto 1981/1978	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de agricultura, industria, comercio y urbanismo al Consejo General del País Vasco
25/08/1978	Real Decreto 2407/1978	Otorga al puerto de Barcelona el régimen de Estatuto de Autonomía
25/08/1978	Real Decreto 2408/1978	Otorga al puerto de Bilbao el régimen de Estatuto de Autonomía
25/08/1978	Real Decreto 2409/1978	Otorga al puerto de Valencia el régimen de Estatuto de Autonomía
29/09/1978	Real Decreto 2514/1978	Niveles a cumplir para que les sea de aplicación la Ley 27/1968, de 20/06/1968, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía
08/11/1978	Orden	Desarrolla el Decreto 1958/1978, de 26/06/1978, que reorganiza la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos
10/11/1978	Real Decreto 2829/1978	Consejo de Obras Públicas y Urbanismo
10/11/1978	Real Decreto 3063/1978	Crea la Comisión Coordinadora de las Inspecciones Generales de los Ministerios civiles
10/11/1978	Real Decreto 3257/1978	Reglamenta la Inspección General el Ministerio de Obras Públicas
27/12/1978		Constitución Española
29/12/1978	Real Decreto 3256/1978	Clasifica el Puerto Autónomo de Huelva
29/03/1979	Orden	Planes de Ordenación de la zona de servicio
16/11/1979	Real Decreto 2766/1979	Establece Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
10/03/1980	Ley 7/1980	Protección de las costas marítimas españolas
18/04/1980	Real Decreto 821/1980	Desconcentración de funciones en los Servicios Periféricos y funcionamiento de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
23/05/1980	Real Decreto 1088/1980	Reglamento de la Ley 28/1969, de 26/04/1969 de Costas
11/07/1980	Real Decreto 1432/1980	Normas para garantizar el funcionamiento de los servicios portuarios
26/09/1980	Real Decreto 2486/1980	Reglamento de la Ley 55/1969, de 26/04/1969, de Puertos Deportivos
03/10/1980	Real Decreto Ley 13/1980	Modifica la Ley 27/1968, de 20/06/1968, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía
10/10/1980	Real Decreto 2183/1980	Supresión y reestructuración de Órganos de la Administración Central del Estado
21/11/1980	Real Decreto 2534/1980	Reestructuración de la Inspección General del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
21/11/1980	Real Decreto 2581/1980	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del territorio y del litoral y urbanismo al Consejo General del País Vasco
12/12/1980	Real Decreto 2876/1980	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Generalidad de Cataluña
06/03/1981	Real Decreto 571/1981	Modifica la estructura orgánica de las Juntas de Puertos
06/03/1981	Real Decreto 572/1981	Modifica la composición de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos
24/07/1981	Real Decreto 1801/1981	Régimen Jurídico de la Administración del Estado. Reforma de la Administración Periférica
13/11/1981	Real Decreto 2860/1981	Junta de Puertos. Se suprime el Organismo Autónomo Junta del Puerto de San Esteban de Pravia
18/12/1981	Real Decreto 3301/1981	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar a la Generalidad de Cataluña
29/12/1981	Real Decreto 3317/1981	Las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se denominarán Direcciones Provinciales de Obras Públicas y Urbanismo
05/04/1982	Ley 4/1982	Crea la Comisión de Puertos de Cataluña
14/05/1982	Real Decreto 989/1982	Clasificación de los puertos de interés general

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
14/05/1982	Real Decreto 2380/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos al Consejo General del País Vasco
24/07/1982	Real Decreto 2623/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Diputación Regional de Cantabria
24/07/1982	Real Decreto 3060/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del territorio y urbanismo a la Diputación Regional de Cantabria
24/07/1982	Real Decreto 3059/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del territorio y urbanismo a la Diputación Regional de Cantabria
24/07/1982	Real Decreto 3082/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos al Principado de Asturias
24/07/1982	Real Decreto 3214/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Galicia
12/08/1982	Real Decreto 2925/1982	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
16/08/1983	Ley 10/1983	Organización de la Administración Central del Estado
25/08/1983	Real Decreto 3137/1983	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Andalucía
25/08/1983	Real Decreto 2803/1983	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del territorio y medio ambiente a la Comunidad Autónoma de Andalucía
05/10/1983	Real Decreto 2821/1983	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar a la Comunidad Valenciana
09/11/1983	Real Decreto 3510/1983	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar al Principado de Asturias
16/11/1983	Real Decreto 3392/1983	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar al Principado de Asturias
28/12/1983	Real Decreto 3330/1983	Facultades de los Directores Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
29/02/1984	Real Decreto 959/1984	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar a la Comunidad Autónoma de Canarias
28/03/1984	Real Decreto 898/1984	Facultades de los Directores Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
28/03/1984	Real Decreto 884/1984	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
20/09/1984	Resolución	Delegación de atribuciones en los Directores de Puertos
20/02/1985	Real Decreto 450/1985	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares
20/02/1985	Real Decreto 356/1985	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares
17/04/1985	Real Decreto 659/1985	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar a la Comunidad Autónoma de Galicia
12/06/1985	Tratado	Adhesión del Reino de España a la Comunidad Económica Europea y Comunidad Europea de la Energía Atómica
01/07/1985	Ley 18/1985	Modifica la Ley 1/1966, de 28/01/1966, sobre régimen financiero de los puertos
03/07/1985	Real Decreto 1654/1985	Estructura el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
20/09/1985	Instrumento	Adhesión del Reino de España a la Comunidad Económica Europea y Comunidad Europea de la Energía Atómica
09/10/1985	Real Decreto 2680/1985	Suprime las Direcciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
23/10/1985	Real Decreto 2250/1985	Traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Canarias
27/12/1985	Real Decreto 2546/1985	Política económica-financiera del sistema portuario dependiente de la Administración del Estado
01/01/1986	Tratado	Instrumento de Adhesión al Tratado constitutivo de la Comunidad Económica del Carbón y el Acero
07/02/1986	Orden	Nueva organización de los servicios provinciales y regionales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
23/05/1986	Real Decreto Ley 2/1986	Servicio público de estiba y desestiba
28/06/1986	Real Decreto Ley 1302/1986	Evaluación del impacto ambiental
23/01/1987	Real Decreto 89/1987	Modifica la estructura orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
13/03/1987	Real Decreto 371/1987	Reglamenta el Real Decreto Ley 2/86, de 23/05/1986, sobre el servicio público de estiba y desestiba

Anexo legislativo (1833-2000)

Fecha	Rango	Extracto
15/04/1987	Orden	Establece las bases para gestionar el servicio público de estiba y desestiba
30/09/1988	Real Decreto 1131/1988	Reglamento del Real Decreto Ley 1302/86, de 28/06/1986, de medio ambiente e impacto ambiental
28/07/1988	Ley 22/1988	Ley de Costas
09/12/1988	Real Decreto 1476/1988	Garantiza la prestación de servicios esenciales en situación de huelga en el ámbito de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
01/12/1989	Real Decreto 1471/1989	Reglamento General para desarrollo de la Ley 22/1988, de 28/07/1988, Ley de Costas
02/08/1991	Real Decreto 1316/1991	Reestructura la Secretaría de Estado para las políticas de agua y del medio ambiente, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
24/11/1992	Ley 27/1992	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
23/12/1992	Real Decreto 1590/1992	Crea las Autoridades Portuarias
07/05/1993	Real Decreto 685/1993	Asistencia jurídica a los Entes Públicos, Puertos del Estado y Autoridades Portuarias
21/01/1994	Real Decreto 58/1994	Prestación de los servicios portuarios esenciales
28/04/1994	Orden	Adscripción a las AA.PP. de las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima
14/07/1995	Real Decreto 1246/1995	Constitución y creación de las Capitanías Marítimas
02/08/1995	Orden	Pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales en la zona de servicio de los puertos de interés general
27/12/1995	Orden	Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto y ría de Ferrol
27/02/1996	Orden	Estructura y funcionamiento de la comisión de faros
01/03/1996	Real Decreto 392/1996	Inscripción en el registro especial de buques y empresas navieras. Tráfico de cabotaje
01/03/1996	Real Decreto 393/1996	Practicaje portuario. Reglamento general
14/06/1996	Orden	Inscripción en el registro de fundaciones docentes privadas a la denominada "Fundación Portuaria" de Madrid
21/06/1996	Real Decreto 1535/1996	Separación de la administración, gestión y explotación de los puertos de Gijón-Musel y de Avilés en las AA.PP. de Gijón y de Avilés
07/02/1997	Real Decreto 161/1997	Reglamento de la Caja General de Depósitos
26/12/1997	Ley 62/1997	Nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
15/01/1998	Orden	Reglamento de practicaje militar
11/05/1998	Orden	Modificaciones del Estatuto Fundacional del Consorcio de la Zona Franca de Vigo
30/07/1998	Orden	Régimen de las tarifas por servicios portuarios prestados por las AA.PP.
16/10/1998	Real Decreto 2221/1998	Inscripción en el registro especial de buques y empresas navieras. Tráfico de cabotaje
30/11/1998	Resolución	Funcionamiento de la Zona Franca de Gran Canaria
16/12/1998	Orden	Régimen de las tarifas por servicios portuarios prestados por las AA. PP.
30/12/1998	Ley 48/1998	Procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones
21/01/1999	Orden	Modificación de la categoría de la Capitanía Marítima de Avilés
02/02/1999	Orden	Tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima
09/04/1999	Real Decreto 4/1999	Medidas urgentes para reparar los daños causados por las lluvias torrenciales y el temporal acaecidos en enero de 1999 en la Comunidad Autónoma de Canarias
26/06/1999	Orden	Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Motril
17/09/1999	Orden	Desafección del dominio público portuario de determinados terrenos situados en la zona de servicio del puerto de Sevilla
21/06/2000	Real Decreto 2/2000	Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
24/06/2000	Real Decreto-ley 2/2000	Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y otras normas tributarias
27/12/2000	Orden	Régimen de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias
30/12/2000	Ley 14/2000	Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social

Índice

Cuadros, gráficos y tablas

Página

TOMO SEGUNDO

CAPÍTULO 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE

5.1. Autoridad Portuaria de Cartagena

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Cartagena (1901-1960) Tm	771
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Cartagena (1901-1960)	771
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías A.P. Cartagena (1961-2000) Tm	771
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Cartagena (1961-2000)	772
Cuadro 2.1.	Principales productos A.P. Cartagena (1875/1880/1900) Tm	772
Gráficos 2.1 y 2.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Cartagena (1875/1880/1900) ..	773
Cuadro 2.2.	Principales productos y clase de navegación A.P. Cartagena (1940) Tm	774
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos y clase de navegación descargados y cargados A.P. Cartagena (1940) Tm	775
Gráficos 4.1 y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Cartagena (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	776
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Cartagena (1981-1985) Miles de Tm ..	777
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Cartagena (1986-1990) Miles de Tm ..	778
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Cartagena (1991-1995) Miles de Tm ..	779
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Cartagena (1996-2000) Miles de Tm ..	780
Cuadro 3.	Movimiento de buques. A.P. Cartagena (1961-2000)	781
Gráfico 9.	Evolución T.M.B. A.P. Cartagena (1961-2000)	781
Gráfico 10.	Evolución C.M.B. A.P. Cartagena (1961-2000)	782
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Cartagena (1962/2000) Miles de Tm	782
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Cartagena (1962/2000) Miles de Tm	783
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Cartagena (1962/2000) Miles de Tm ...	783
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Cartagena (1962/2000) Miles de Tm	784
Tabla 5.	Otros datos A.P. Cartagena (1962/2000)	785

5.2. Autoridad Portuaria de Alicante

Cuadro 1.	Tráfico de mercancías A.P. Alicante (1917-2000) Tm	802
Gráfico 1.	Tráfico de mercancías A.P. Alicante (1917-2000)	802
Gráficos 2.1 y 2.2.	Principales productos descargados y cargados en cabotaje A.P. Alicante (1909-1912) Kg	803
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos importados y exportados en exterior A.P. Alicante (1909-1912) Kg	804
Gráficos 4.1 y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Alicante (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	805
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Alicante (1981-1985) Miles de Tm	806
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Alicante (1986-1990) Miles de Tm	807
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Alicante (1991-1995) Miles de Tm	808
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Alicante (1996-2000) Miles de Tm	809
Cuadro 2.	Movimiento de buques A.P. Alicante (1909/2000)	810
Gráfico 9.	Evolución T.M.B. A.P. Alicante (1909/2000)	810
Gráfico 10.	Evolución C.M.B. A.P. Alicante (1909/2000)	811
Cuadro 3.	Pasajeros A.P. Alicante (1930-1961)	811

Cuadro 4.	Pesca fresca A.P. Alicante (1940-1961) Kg	811
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Alicante (1962/2000) Miles de Tm	812
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Alicante (1962/2000) Miles de Tm	812
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Alicante (1962/2000) Miles de Tm	813
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Alicante (1962/2000) Miles de Tm	814
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Alicante (1973/2000)	815
Tabla 6.	Otros datos A.P. Alicante (1962/2000)	816
Cuadro 5.	Tráfico de los Puertos de A.P. Alicante (1989-2000) Tm	817

5.3. Autoridad Portuaria de Valencia

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Valencia (1877-2000) Tm	838
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Valencia (1877-1970)	839
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Valencia (1971-2000)	839
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Valencia (1877/1945) Tm	840
Gráfico 2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Valencia (1877/1945)	841
Cuadro 2.1.	Principales productos A.P. Valencia (1903-1915) Tm	841
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Valencia (1903-1915) Tm	847
Cuadro 2.2.	Principales productos A.P. Valencia año económico (1924-1925) Kg	848
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Valencia (1929/1941) Tm	849
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Valencia (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	850
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Valencia (1981-1985) Miles de Tm	851
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Valencia (1986-1990) Miles de Tm	852
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Valencia (1991-1995) Miles de Tm	853
Gráficos 9.1 y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Valencia (1996-2000) Miles de Tm	854
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase, bandera y T.R.B. A.P. Valencia (1900-1921)	855
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques según clase A.P. Valencia (1922-1941)	856
Cuadro 3.3.	Movimiento de buques A.P. Valencia (1891/2000)	856
Gráfico 10.	Evolución T.M.B. A.P. Valencia (1891/2000)	857
Gráfico 11.	Evolución C.M.B. A.P. Valencia (1891/2000)	857
Cuadro 4.	Pasajeros A.P. Valencia (1947-1961)	858
Cuadro 5.	Pesca fresca A.P. Valencia (1939-1961) Kg	858
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Valencia (1962/2000) Miles de Tm	858
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Valencia (1962/2000) Miles de Tm	859
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Valencia (1962/2000) Miles de Tm	859
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Valencia (1962/2000) Miles de Tm	860
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Valencia (1975/2000)	861
Tabla 6.	Otros datos A.P. Valencia (1962/2000)	862
Cuadro 6.	Tráfico de los Puertos A.P. Valencia (1989-2000) Tm	863

5.4. Autoridad Portuaria de Castellón

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Castellón (1903-2000) Tm	879
Gráfico 1A.	Tráfico de mercancías A.P. Castellón (1903-1966)	880
Gráfico 1B.	Tráfico de mercancías A.P. Castellón (1967-2000)	880
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Castellón (1903-1924) Tm	881
Gráfico 2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Castellón (1903-1924)	881
Cuadro 2.1.	Principales productos cargados Puerto Castellón (1906/1924) Kg	882
Cuadro 2.2.	Principales productos descargados Puerto Castellón (1906/1924) Kg	884
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto Castellón (1906/1924) Kg ..	886
Cuadro 2.3.	Principales productos cargados Puerto Castellón (1935/1956) Tm	887
Cuadro 2.4.	Principales productos descargados Puerto Castellón (1935/1956) Tm	887
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto Castellón (1935/1956) Tm	888
Cuadro 2.5.	Tráfico de mercancías: naranjas A.P. Castellón (1903-1955) Tm	889
Gráfico 5.	Tráfico de mercancías: naranjas A.P. Castellón (1903-1955)	889
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Castellón (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	890
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Castellón (1981-1985) Miles de Tm ...	891

Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Castellón (1986-1990) Miles de Tm ...	892
Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Castellón (1991-1995) Miles de Tm ...	893
Gráficos 10.1 y 10.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Castellón (1996-2000) Miles de Tm	894
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase Puerto Castellón (1904/1922)	895
Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. Castellón (1904/2000)	895
Gráfico 11A. Evolución T.M.B. A.P. Castellón (1926/1966)	896
Gráfico 11B. Evolución T.M.B. A.P. Castellón (1967-2000)	896
Gráfico 12A. Evolución C.M.B. A.P. Castellón (1904/1966)	896
Gráfico 12B. Evolución C.M.B. A.P. Castellón (1967-2000)	897
Cuadro 4. Pasajeros Puerto Castellón (1906-1922)	897
Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. Castellón (1940-1955) kilogramos	897
Cuadro 5.2. Pesca Puertos adscritos A.P. Castellón (1962-2000) Tm	898
Gráfico 13A. Pesca Puertos adscritos A.P. Castellón (1962-2000)	901
Gráfico 13B. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Castellón (1962/2000)	901
Gráfico 13C. Valor de la tonelada en pts. A.P. Castellón (1962/2000)	901
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Castellón (1962/2000) Miles de Tm	902
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Castellón (1962/2000) Miles de Tm	902
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Castellón (1962/2000) Miles de Tm	903
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Castellón (1962/2000) Miles de Tm	904
Tabla 5. Otros datos A.P. Castellón (1962/2000)	905
Resumen 5. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Levante (1901-2000) Miles de Tm ...	906

CAPÍTULO 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA

6.1. Autoridad Portuaria de Tarragona

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Tarragona (1870-2000) Tm	932
Gráfico 1A. Tráfico de mercancías A.P. Tarragona (1870-1960)	933
Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. Tarragona (1961-2000)	933
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Tarragona (1903-1961) Tm	934
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Tarragona (1903-1961)	935
Cuadro 2.1. Principales productos en cabotaje A.P. Tarragona (1903/1950) Kg	935
Cuadro 2.2. Principales productos en exterior A.P. Tarragona (1903/1950) Kg	938
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos en cabotaje y en exterior A.P. Tarragona (1903/1950) Kg	940
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Tarragona (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	941
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Tarragona (1981-1985) Miles de Tm ...	942
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Tarragona (1986-1990) Miles de Tm ...	943
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Tarragona (1991-1995) Miles de Tm ...	944
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Tarragona (1996-2000) Miles de Tm ...	945
Cuadro 3. Movimiento de buques según clase y T.R.B. A.P. Tarragona (1860-2000)	946
Gráfico 9. Evolución T.M.B. A.P. Tarragona (1860-2000)	948
Gráfico 10. Evolución C.M.B. A.P. Tarragona (1870-2000)	948
Cuadro 4. Pesca fresca A.P. Tarragona (1940-1961) Kg	949
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Tarragona (1962/2000) Miles de Tm	949
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Tarragona (1962/2000) Miles de Tm	950
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Tarragona (1962/2000) Miles de Tm	950
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Tarragona (1962/2000) Miles de Tm	951
Tabla 5. Otros datos A.P. Tarragona (1962/2000)	952

6.2. Autoridad Portuaria de Barcelona

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Barcelona (1896-2000) Tm	972
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Barcelona (1896-2000)	973
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Barcelona (1896-1952) Tm	973
Gráfico 2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Barcelona (1896-1952)	974
Cuadro 2.1. Principales productos A.P. Barcelona (1898-1957) Tm	975

Gráfico 3A.	Trigo y maíz descargados A.P. Barcelona (1898-1957)	976
Gráfico 3B.	Madera y algodón descargados A.P. Barcelona (1898-1957)	976
Gráfico 3C.	Carbón mineral descargado A.P. Barcelona (1898-1957)	976
Gráfico 3D.	Potasas cargadas A.P. Barcelona (1898-1957)	977
Cuadro 2.2.	Principales productos A.P. Barcelona (1960-2000) Miles de Tm	977
Gráfico 4.	Principales productos A.P. Barcelona (1960-2000) Miles de Tm	978
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Barcelona (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	979
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Barcelona (1981-1985) Miles de Tm	980
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Barcelona (1986-1990) Miles de Tm	981
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Barcelona (1991-1995) Miles de Tm	982
Gráficos 9.1 y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Barcelona (1996-2000) Miles de Tm	983
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase y servicio A.P. Barcelona (1930-1952)	984
Cuadro 3.2.	Movimiento de buques A.P. Barcelona (1898-2000)	984
Gráfico 10.	Evolución T.M.B. A.P. Barcelona (1898-2000)	985
Gráfico 11.	Evolución C.M.B. A.P. Barcelona (1898-2000)	986
Cuadro 4.	Pasajeros A.P. Barcelona (1898-2000)	986
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Barcelona (1962/2000) Miles de Tm	987
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Barcelona (1962/2000) Miles de Tm	987
Tabla 3.	Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Barcelona (1962/2000) Miles de Tm ...	988
Tabla 4.	Tráfico de otras mercancías A.P. Barcelona (1962/2000) Miles de Tm	989
Tabla 5.	Tráfico de contenedores A.P. Barcelona (1975/2000)	990
Tabla 6.	Otros datos A.P. Barcelona (1962/2000)	991
Resumen 6.	Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Cataluña (1901-2000) Miles de Tm ...	992

CAPÍTULO 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA

7.1. Autoridad Portuaria de Ceuta

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Ceuta (1906-2000) Tm	1014
Gráfico 1.	Tráfico de mercancías A.P. Ceuta (1906-2000)	1015
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Ceuta (1906-1949) Kg	1015
Gráfico 2A.	Tráfico exterior A.P. Ceuta (1906-1949)	1016
Gráfico 2B.	Tráfico de cabotaje A.P. Ceuta (1906-1949)	1016
Cuadro 2.1.	Principales productos A.P. Ceuta (1953-1957) Tm	1017
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos descargados y cargados A.P. Ceuta (1953-1957) Tm	1018
Gráficos 4.1 y 4.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ceuta (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	1019
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ceuta (1981-1985) Miles de Tm ...	1020
Gráficos 6.1 y 6.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ceuta (1986-1990) Miles de Tm ...	1021
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ceuta (1991-1995) Miles de Tm ...	1022
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Ceuta (1996-2000) Miles de Tm ...	1023
Cuadro 3.	Movimiento de buques A.P. Ceuta (1922/2000)	1024
Gráfico 9.	Evolución T.M.B. A.P. Ceuta (1922/2000)	1025
Gráfico 10.	Evolución C.M.B. A.P. Ceuta (1922/2000)	1025
Cuadro 4.1.	Pasajeros A.P. Ceuta (1935/2000)	1026
Cuadro 4.2.	Automóviles en régimen de pasaje A.P. Ceuta (1973-2000)	1026
Gráfico 11.	Automóviles en régimen de pasaje A.P. Ceuta (1973-2000)	1027
Cuadro 5.	Pesca fresca A.P. Ceuta (1942-1957) Tm	1027
Cuadro 6.1.	Avituallamiento A.P. Ceuta (1935-1957) Tm	1027
Gráfico 12.	Avituallamiento A.P. Ceuta (1935-1957)	1028
Cuadro 6.2.	Avituallamiento A.P. Ceuta (1961-2000) Tm	1028
Tabla 1.	Tráfico de mercancías A.P. Ceuta (1962/2000) Miles de Tm	1029
Tabla 2.	Tráfico exterior de mercancías A.P. Ceuta (1962/2000) Miles de Tm	1029

	<i>Página</i>
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Ceuta (1962/2000) Miles de Tm	1030
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Ceuta (1962/2000) Miles de Tm	1031
Tabla 5. Otros datos A.P. Ceuta (1962/2000)	1032
7.2. Autoridad Portuaria de Melilla	
Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Melilla (1905/2000) Tm	1050
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Melilla (1905/2000)	1051
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Melilla (1905/1941) Kg	1051
Gráfico 2A. Tráfico exterior A.P. Melilla (1905/1941)	1052
Gráfico 2B. Tráfico de cabotaje A.P. Melilla (1905/1941)	1052
Cuadro 2.1. Principales productos descargados A.P. Melilla (1905-1910) Kg	1053
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos importados y entrados en cabotaje A.P. Melilla (1905-1910) Kg	1055
Gráficos 4.1 y 4.2. Principales áreas de comercio: productos descargados y cargados por países y Península (1907-1910) Kg	1056
Cuadro 2.2.1. Principales productos descargados A.P. Melilla (1920) Kg	1057
Cuadro 2.2.2. Principales productos cargados A.P. Melilla (1920) Kg	1057
Gráficos 5.1 y 5.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Melilla (1920) Kg	1058
Gráficos 6.1 y 6.2. Principales áreas de comercio: productos descargados y cargados por países y Península (1920) Kg	1059
Cuadro 2.3. Movimiento de minerales A.P. Melilla (1914-1920) Tm	1060
Cuadro 2.4. Movimiento de minerales A.P. Melilla (1942-1950) Tm	1060
Cuadro 2.5. Tráfico de ganado A.P. Melilla (1905/1941) cabezas	1060
Gráfico 7. Tráfico de ganado A.P. Melilla (1905/1941)	1060
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Melilla (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	1061
Gráficos 9.1 y 9.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Melilla (1981-1985) Miles de Tm	1062
Gráficos 10.1 y 10.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Melilla (1986-1990) Miles de Tm	1063
Gráficos 11.1 y 11.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Melilla (1991-1995) Miles de Tm	1064
Gráficos 12.1 y 12.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Melilla (1996-2000) Miles de Tm	1065
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase y bandera A.P. Melilla (1905/1950)	1066
Cuadro 3.2. T.R.B. según clase y bandera A.P. Melilla (1907/1950)	1067
Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. Melilla (1905/2000)	1068
Gráfico 13. Evolución T.M.B. A.P. Melilla (1907/2000)	1068
Gráfico 14. Evolución C.M.B. A.P. Melilla (1905/2000)	1069
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Melilla (1907/2000)	1069
Cuadro 5. Pesca fresca A.P. Melilla (1941-1992) Tm	1071
Gráfico 15. Pesca fresca A.P. Melilla (1941-1992)	1071
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Melilla (1962/2000) Miles de Tm	1072
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Melilla (1962/2000) Miles de Tm	1072
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Melilla (1962/2000) Miles de Tm	1073
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Melilla (1962/2000) Tm	1074
Tabla 5. Otros datos A.P. Melilla (1962/2000)	1075
Resumen 7. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Norte de África (1901-2000) Miles de Tm	1076

CAPÍTULO 8. FACHADA MARÍTIMA BALEARES

8.1. Autoridad Portuaria de Baleares

Cuadro 1. Tráfico de mercancías A.P. Baleares (1913/2000) Tm	1107
Gráfico 1A. Tráfico de mercancías Puerto Palma de Mallorca (1913/1961)	1107
Gráfico 1B. Tráfico de mercancías A.P. Baleares (1962-2000)	1108
Cuadro 2.1. Tráfico de los Puertos de Baleares (1854-1873)	1108
Cuadro 2.2. Principales productos en cabotaje A.P. Baleares (1950) Kg	1108
Cuadro 2.3. Principales productos en exterior A.P. Baleares (1950) Kg	1109
Gráficos 2A.1 y 2A.2. Principales productos descargados y cargados en cabotaje A.P. Baleares (1950) Kg ..	1110

	<i>Página</i>
Gráficos 2B.1 y 2B.2. Principales productos exportados e importados A.P. Baleares (1950) Kg	1111
Gráficos 3.1 y 3.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Baleares (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	1112
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Baleares (1981-1985) Miles de Tm ..	1113
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Baleares (1986-1990) Miles de Tm ..	1114
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Baleares (1991-1995) Miles de Tm ..	1115
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Baleares (1996-2000) Miles de Tm ..	1116
Cuadro 3.1. Movimiento de buques según clase A.P. Baleares (1925-1955)	1117
Cuadro 3.2. Movimiento de buques A.P. Baleares (1925/2000)	1117
Gráfico 8. Evolución T.M.B. A.P. Baleares (1925/2000)	1118
Gráfico 9. Evolución C.M.B. A.P. Baleares (1925/2000)	1118
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Baleares (1925/2000)	1119
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Baleares (1962/2000) Miles de Tm	1120
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Baleares (1962/2000) Miles de Tm	1120
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Baleares (1962/2000) Miles de Tm	1121
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Baleares (1962/2000) Miles de Tm	1122
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Baleares (1973/2000)	1123
Tabla 6. Otros datos A.P. Baleares (1962/2000)	1124
Cuadro 5. Tráfico de los Puertos A.P. Baleares (1989-2000) Tm	1125
Resumen 8. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Baleares (1901-2000) Miles de Tm ...	1128

CAPÍTULO 9. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS

9.1. Autoridad Portuaria de Las Palmas

Cuadro 1.1. Tráfico de mercancías A.P. Las Palmas (1913/2000) Tm	1157
Gráfico 1. Tráfico de mercancías A.P. Las Palmas (1913/2000)	1157
Cuadro 1.2. Tráfico de mercancías según clase de navegación A.P. Las Palmas (1929-1943) Tm	1158
Cuadro 2.1. Principales productos descargados A.P. Las Palmas (1929-1941) Tm	1158
Cuadro 2.2. Principales productos cargados A.P. Las Palmas (1929-1941) Tm	1158
Gráficos 2.1 y 2.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Las Palmas (1929-1941) Tm	1159
Cuadro 2.3. Principales productos A.P. Las Palmas (1953) Kg	1160
Gráficos 3.1 y 3.2. Principales productos descargados y cargados A.P. Las Palmas (1953) Kg	1162
Gráficos 4.1 y 4.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Las Palmas (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	1163
Gráficos 5.1 y 5.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Las Palmas (1981-1985) Miles de Tm ..	1164
Gráficos 6.1 y 6.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Las Palmas (1986-1990) Miles de Tm ..	1165
Gráficos 7.1 y 7.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Las Palmas (1991-1995) Miles de Tm ..	1166
Gráficos 8.1 y 8.2. Tráfico exterior importación y exportación A.P. Las Palmas (1996-2000) Miles de Tm ..	1167
Cuadro 3.1. Movimiento de buques a vapor A.P. Las Palmas (1883-1909)	1168
Cuadro 3.2. Movimiento de buques según clase A.P. Las Palmas (1910/1953)	1168
Cuadro 3.3. Movimiento de buques A.P. Las Palmas (1910/2000)	1168
Gráfico 9. Evolución T.M.B. A.P. Las Palmas (1913/2000)	1169
Gráfico 10. Evolución C.M.B. A.P. Las Palmas (1913/2000)	1169
Cuadro 4. Pasajeros A.P. Las Palmas (1930-2000)	1170
Cuadro 5.1. Pesca fresca A.P. Las Palmas (1941-1961) Tm	1170
Cuadro 5.2. Pesca por especies A.P. Las Palmas (1953) Kg	1171
Gráfico 11. Principales especies capturadas (1953)	1171
Cuadro 5.3. Pesca A.P. Las Palmas (1961-2000) Tm	1171
Gráfico 12. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Las Palmas (1941-2000)	1172
Gráfico 13. Valor de la tonelada en pts. A.P. Las Palmas (1961-2000)	1172
Cuadro 6. Avituallamiento A.P. Las Palmas (1961-2000) Tm	1173
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Las Palmas (1962/2000) Miles de Tm	1173
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Las Palmas (1962/2000) Miles de Tm	1174
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Las Palmas (1962/2000) Miles de Tm ..	1174
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Las Palmas (1962/2000) Miles de Tm	1175
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Las Palmas (1975/2000)	1176
Tabla 6. Otros datos A.P. Las Palmas (1962/2000)	1177
Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. Las Palmas (1989-2000) Tm	1178

9.2. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Cuadro 1.1.	Tráfico de mercancías A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1909-2000) Tm	1203
Gráfico 1.	Tráfico de mercancías A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1909-2000)	1204
Cuadro 1.2.	Tráfico de mercancías según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1928-1957) Kg	1204
Gráfico 2A.	Tráfico de mercancías según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1928-1957)	1205
Gráficos 2B.1 y 2B.2.	Tráfico de mercancías descargadas y cargadas según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1943-1957) Kg	1206
Cuadro 2.1.1.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1928) Kg	1207
Cuadro 2.1.2.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1929) Kg	1207
Cuadro 2.1.3.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1930) Kg	1208
Cuadro 2.1.4.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1931) Kg	1208
Cuadro 2.1.5.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1932) Kg	1209
Cuadro 2.1.6.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1933) Kg	1209
Cuadro 2.1.7.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1934) Kg	1210
Cuadro 2.1.8.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1935) Kg	1210
Cuadro 2.1.9.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1936) Kg	1211
Cuadro 2.1.10.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1937) Kg	1211
Cuadro 2.1.11.	Principales productos según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1940) Kg	1212
Gráficos 3.1 y 3.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1928/1940) Kg	1213
Cuadro 2.2.	Principales productos y clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1214
Gráficos 4.1 y 4.2.	Principales productos descargados y cargados Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1216
Gráficos 5.1 y 5.2.	Tráfico de mercancías descargadas y cargadas según clase de navegación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1217
Cuadro 2.3.1.	Principales productos importados en gran cabotaje y país de origen Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1218
Cuadro 2.3.2.	Principales productos importados en altura y país de origen Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1218
Cuadro 2.3.3.	Principales productos exportados en gran cabotaje y país de destino Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1220
Cuadro 2.3.4.	Principales productos exportados a los protectorados y colonias Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1220
Gráficos 6.1 y 6.2.	Principales áreas de comercio exterior: importación y exportación Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1950) Kg	1221
Gráficos 7.1 y 7.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1970, 1975 y 1980) Miles de Tm	1222
Gráficos 8.1 y 8.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1981-1985) Miles de Tm	1223
Gráficos 9.1 y 9.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1986-1990) Miles de Tm	1224
Gráficos 10.1 y 10.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1991-1995) Miles de Tm	1225
Gráficos 11.1. y 11.2.	Tráfico exterior importación y exportación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1996-2000) Miles de Tm	1226
Cuadro 3.1.	Movimiento de buques según clase Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1857/1950)	1227

	<i>Página</i>
Cuadro 3.2. Movimiento de buques mercantes entrados A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1857/2000)	1227
Gráfico 12. Evolución T.M.B. A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1864/2000)	1228
Gráfico 13. Evolución C.M.B. A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1909/2000)	1228
Cuadro 4.1. Movimiento de pasajeros y tripulantes Puerto Sta. Cruz de Tenerife (1857/1929)	1229
Cuadro 4.2. Pasajeros A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1930-1960)	1229
Cuadro 4.3. Pasajeros A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1961-2000)	1230
Cuadro 5. Pesca fresca A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000) Tm	1230
Gráfico 14. Pesca fresca A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000)	1231
Gráfico 15. Valor en 1ª venta en miles de pts. A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1941-2000)	1231
Gráfico 16A. Valor de la tonelada en pts. A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1941-1982)	1231
Gráfico 16B. Valor de la tonelada en pts. A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1983-2000)	1232
Cuadro 6. Avituallamiento A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1961-2000) Tm	1232
Tabla 1. Tráfico de mercancías A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de Tm	1233
Tabla 2. Tráfico exterior de mercancías A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de Tm	1233
Tabla 3. Tráfico de mercancías según su presentación A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de Tm	1234
Tabla 4. Tráfico de otras mercancías A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000) Miles de Tm	1235
Tabla 5. Tráfico de contenedores A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1975/2000)	1236
Tabla 6. Otros datos A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1962/2000)	1237
Cuadro 7. Tráfico de los Puertos A.P. Sta. Cruz de Tenerife (1989-2000) Tm	1238
Resumen 9. Tráfico de mercancías Puertos Fachada Marítima Canarias (1901-2000) Miles de Tm ..	1241

SERIES HISTÓRICAS DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL EN ESPAÑA (1962-2000)

1. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal (1962-2000)

Tabla 1.1. Tráfico de mercancías Puertos de titularidad estatal (1962/2000) Mill de Tm	1247
Tabla 1.2. Tráfico exterior de mercancías Puertos de titularidad estatal (1962/2000) Mill de Tm	1247
Tabla 1.3. Tráfico de mercancías según su presentación Puertos de titularidad estatal (1962/2000) Mill de Tm	1248
Tabla 1.4. Tráfico de mercancías según su naturaleza Puertos de titularidad estatal (1962/2000) Mill de Tm	1249
Tabla 1.5. Tráfico de otras mercancías Puertos de titularidad estatal (pesca fresca, avituallamiento y tráfico local) (1962/2000) Mill de Tm	1250
Tabla 1.6. Tráfico de contenedores Puertos de titularidad estatal (1973/2000)	1251
Tabla 1.7. Otros datos Puertos de titularidad estatal (1962/2000)	1251
Tabla 1.8. Tendencias del tráfico de los Puertos de titularidad estatal en números índices (1962-2000) ...	1252

2. Tráfico del sistema portuario de titularidad estatal por comunidades autónomas (1962-2000)

Tabla 2.1. Tráfico portuario del País Vasco (1962-2000)	1255
Tabla 2.2. Tráfico portuario de Cantabria (1962-2000)	1259
Tabla 2.3. Tráfico portuario de Asturias (1962-2000)	1263
Tabla 2.4. Tráfico portuario de Galicia (1962-2000)	1267
Tabla 2.5. Tráfico portuario de Andalucía (1962-2000)	1271
Tabla 2.6. Tráfico portuario de Murcia (1962-2000)	1275
Tabla 2.7. Tráfico portuario de Valencia (1962-2000)	1279
Tabla 2.8. Tráfico portuario de Cataluña (1962-2000)	1283
Tabla 2.9. Tráfico portuario del Norte de África (1962-2000)	1287
Tabla 2.10. Tráfico portuario de Baleares (1962-2000)	1291
Tabla 2.11. Tráfico portuario de Canarias (1962-2000)	1295
Tabla 2.12. Tráfico portuario de la Comisión Administrativa de Puertos (C.A.G.P.) (1962-1991) ...	1299
Tabla 2.13. Tráfico de mercancías del sistema portuario de titularidad estatal (1901-2000) Miles de Tm	1303

3. Estructura del comercio exterior del sistema portuario de titularidad estatal por países y áreas de origen y destino (1962-2000)

Tabla 3.1. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Europa (1962-2000) Tm	1304
--	------

	<i>Página</i>
Tabla 3.2. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Asia (1962-2000) Tm	1307
Tabla 3.3. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con África (1962-2000) Tm	1310
Tabla 3.4. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con América (1962-2000) Tm	1313
Tabla 3.5. Tráfico de los Puertos de titularidad estatal con Oceanía (1962-2000) Tm	1316
Tabla 3.6. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal (1962-2000) Tm ...	1317
Gráfico 3.6.1. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con Unión Europea (1962-2000)	1320
Gráfico 3.6.2. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con resto de Europa (1962-2000)	1320
Gráfico 3.6.3. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con Oriente Medio (1962-2000)	1320
Gráfico 3.6.4. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con Asia (1962-2000)	1321
Gráfico 3.6.5. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con África (1962-2000)	1321
Gráfico 3.6.6. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con América del Norte (1962-2000)	1321
Gráfico 3.6.7. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con Centroamérica (1962-2000)	1322
Gráfico 3.6.8. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con América del Sur (1962-2000)	1322
Gráfico 3.6.9. Estructura del comercio exterior de los Puertos de titularidad estatal con Oceanía (1962-2000)	1322
Gráfico 3.6.10. Estructura del comercio exterior del sistema portuario de titularidad estatal (1962-2000)	1323

Índice Fotografías y planos

Página

TOMO SEGUNDO

CAPÍTULO 5. FACHADA MARÍTIMA LEVANTE

5.1. Autoridad Portuaria de Cartagena

<input type="checkbox"/> Puerto de Cartagena	757
<input type="checkbox"/> Mapa representativo del interés del Puerto de Cartagena en las rutas históricas en los siglos modernos ..	759
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto y ciudad de Cartagena y proyecto de su Arsenal. Efectuado por D. Jophe. Francisco Badaraco, maestro delineador de la Real Armada, 1763	760
<input type="checkbox"/> Plano de la ciudad, Puerto y Arsenal de Cartagena, delineado por D. Luis Panisse y Sembí, 1842 ..	761
<input type="checkbox"/> Plano General del Puerto de Cartagena en 1866	762
<input type="checkbox"/> La sierra minera de Cartagena ocuparía un lugar destacado en la producción de plomo y plata, impulsando el tráfico marítimo	763
<input type="checkbox"/> Dique flotante para el Arsenal de Cartagena, de potencia ascensional de 6.500 toneladas, entregado en 1925	763
<input type="checkbox"/> Petrolero abasteciéndose de combustible en la Dársena de Escombreras	765
<input type="checkbox"/> Tráfico de contenedores en la Bahía de Cartagena a fines del siglo XX	765
<input type="checkbox"/> Infografía de la Dársena de Cartagena en el año 2004	770
<input type="checkbox"/> Infografía de la Dársena de Escombreras en el año 2004	770

5.2. Autoridad Portuaria de Alicante

<input type="checkbox"/> Puerto de Alicante	787
<input type="checkbox"/> Plano de las principales construcciones en la Bahía de Alicante en torno a 1800	789
<input type="checkbox"/> La primera linterna o faro de luz fija, que alumbró la entrada del Puerto de Alicante a partir de 1847	790
<input type="checkbox"/> Grabado antiguo coloreado donde se observan escenas antiguas del tráfico en el Puerto de Alicante ...	791
<input type="checkbox"/> Draga de rosario en la Dársena del Puerto de Alicante en 1905	792
<input type="checkbox"/> Plano de las instalaciones en el Puerto de Alicante entre 1905 y 1908	793
<input type="checkbox"/> Muelle de Levante del Puerto de Alicante en 1910	793
<input type="checkbox"/> El Puerto de Alicante en la década de los años treinta en el siglo XX	793
<input type="checkbox"/> Escollera del Puerto de Torrevieja en 1929	794
<input type="checkbox"/> Embarcadero de sal del Puerto de Torrevieja en 1925, construido en 1898 y conservado hasta 1958 ...	794
<input type="checkbox"/> Escena habitual del movimiento comercial a fines del siglo XX en el Puerto de Alicante	795
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Alicante en el año 2004	801

5.3. Autoridad Portuaria de Valencia

<input type="checkbox"/> Puerto de Valencia	819
<input type="checkbox"/> Puerto de Sagunto	819
<input type="checkbox"/> Puerto de Gandía	819
<input type="checkbox"/> Fragmento de la ciudad de Valencia. Anton Van den Wyngaerde, 1563	821
<input type="checkbox"/> Plano del Grao de Valencia en 1835	822
<input type="checkbox"/> El Puerto de Valencia en fase de construcción de sus primeras infraestructuras “modernas”	823
<input type="checkbox"/> El Puerto de Valencia en 1926, al fondo se observa el movimiento de buques y en primer plano pontona basculadora de 200 toneladas	824
<input type="checkbox"/> Embarque de naranjas en barcazas mediante grúas manuales en el Puerto de Valencia en la década de los años veinte en el siglo XX	825

	<u>Página</u>
<input type="checkbox"/> Vista de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y las instalaciones del Puerto de Sagunto en 1928	826
<input type="checkbox"/> Muelle y tinglados del Puerto de Gandía en 1930	826
<input type="checkbox"/> Emblema comercial de naranjas en el que se escenifica el tráfico marítimo, mencionándose los Puertos de Amsterdam y Rotterdam	827
<input type="checkbox"/> Tarjeta postal en la que se refleja la producción naranjera de España en 1950 y datos de tráfico exterior alusivos a Valencia	827
<input type="checkbox"/> Terminal de Contenedores en la Prolongación del muelle de Levante en 1974	828
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Valencia en el año 2004	837
5.4. Autoridad Portuaria de Castellón	
<input type="checkbox"/> Puerto de Castellón	865
<input type="checkbox"/> Proyecto de la segunda alineación del dique de Levante y de las escolleras de la primera de Poniente en el Puerto de Castellón a principios del siglo XX	869
<input type="checkbox"/> Barcos de carga fondeados en la Puerto del Grau de Castelló, a fines de los años veinte en el siglo XX ..	870
<input type="checkbox"/> Muelles del Puerto de Vinarós en 1915	870
<input type="checkbox"/> Marca de Naranjas de la Empresa Juanito Vicent Bort de Borriana	871
<input type="checkbox"/> Embarques de naranjas en el muelle de Serrano Lloberes en el Puerto de Castellón en el 2º cuarto del siglo XX	871
<input type="checkbox"/> Lonja de pescado del Puerto de Castellón a mediados del siglo XX	872
<input type="checkbox"/> El Polígono Industrial del Serrallo en el Grau de Castelló impulsó la economía de la ciudad y el tráfico del Puerto	872
<input type="checkbox"/> Las nuevas instalaciones del Puerto de Castellón a fines del siglo XX	873
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Castellón en el año 2004	878
CAPÍTULO 6. FACHADA MARÍTIMA CATALUÑA	
6.1. Autoridad Portuaria de Tarragona	
<input type="checkbox"/> Puerto de Tarragona	913
<input type="checkbox"/> Mapa que deja de relieve la importancia del tráfico marítimo entre el Puerto de Ostia en Roma y Tarraco. Trazado por D. Antonio Latre	915
<input type="checkbox"/> Antiguo grabado que recoge la ceremonia simbólica del lanzamiento de la primera piedra, para la conformación del muelle en el Puerto de Tarragona en 1802	916
<input type="checkbox"/> Vista de la ciudad y del Puerto de Tarragona en 1871	917
<input type="checkbox"/> El Puerto de Tarragona en 1875, tiempo en el que la ciudad aún se encuentra poco urbanizada	917
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Tarragona trazado por D. Saturnino Bellido en torno a 1883	918
<input type="checkbox"/> Documento en el que se recoge una muestra de las 2.400 obligaciones emitidas al portador, para la financiación del Puerto de Tarragona en 1886	918
<input type="checkbox"/> El muelle Paralelo al de Costa del Puerto de Tarragona, en plena actividad de carga y descarga de bocoyes y otras mercancías en 1921	919
<input type="checkbox"/> Escena comercial en el muelle de Costa en el Puerto de Tarragona en 1930	919
<input type="checkbox"/> Vista aérea del Puerto de Tarragona cuando es construido el muelle de Reus en 1957	920
<input type="checkbox"/> Pantalán de CEPSA y el buque-tanque "Albuera" atracando con la ayuda de un remolcador en 1965 ..	920
<input type="checkbox"/> Vista parcial del Pantalán de D'Asesa, al fondo el Puerto de Tarragona en 1993	921
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Tarragona en el año 2004	931
6.2. Autoridad Portuaria de Barcelona	
<input type="checkbox"/> Puerto de Barcelona	953
<input type="checkbox"/> El Mandrache, primer proyecto conocido de un recinto artificial para dar abrigo al Puerto de Barcelona, elaborado aproximadamente en 1538	956
<input type="checkbox"/> El Puerto de Barcelona y su linterna en 1788	958
<input type="checkbox"/> Vista general de la Exposición Universal celebrada en 1888 en Barcelona, en la que se puede ver la actividad en el recinto portuario	959
<input type="checkbox"/> Goletas norteamericanas de seis palos que solían transportar carbón al Puerto de Barcelona	960
<input type="checkbox"/> Panorámica de los barriles apilados en la explanada del muelle de España en el Puerto de Barcelona en 1910, ejerciéndose las labores de estiba al aire libre	960

<input type="checkbox"/> Escena de tráfico en el muelle Bosch i Alsina, Paseo de Colón y vías interiores del Ferrocarril en el Puerto de Barcelona en 1925	961
<input type="checkbox"/> La actividad del Puerto de Barcelona requería de almacenes que facilitaran las operaciones. Instantánea del transporte de mercancía por carretilla eléctrica y estibadores en 1925	962
<input type="checkbox"/> Fotografía aérea de las instalaciones portuarias de Barcelona en 1935	962
<input type="checkbox"/> Vista parcial del Puerto de Barcelona según consta en la portada de la Memoria editada en 1960 ...	962
<input type="checkbox"/> El comienzo de la actividad de la Terminal de Contenedores del muelle Príncipe de España, quedaría recogido en una de las primeras fotografías a color publicada en la Memoria de 1972	963
<input type="checkbox"/> Cruceros en el Puerto de Barcelona durante la celebración de los Juegos Olímpicos en 1992	963
<input type="checkbox"/> La zona de actividades logísticas (ZAL) es un área promovida por el Port Autònom de Barcelona, para potenciar su función como centro de distribución de mercancías para el sur de Europa	963
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Barcelona en el año 2004	971

CAPÍTULO 7. FACHADA MARÍTIMA NORTE DE ÁFRICA

7.1. Autoridad Portuaria de Ceuta

<input type="checkbox"/> Puerto de Ceuta	999
<input type="checkbox"/> Mapa de la Plaza española de Ceuta y su campo, delineado por el D. J. Marqués de Prado en 1848, figurando como fecha 1859	1002
<input type="checkbox"/> Proyecto de Romero Wals fechado en 1861, directrices que marcarían la evolución del Puerto de Ceuta a fines del siglo XIX	1002
<input type="checkbox"/> Grabado antiguo de la plaza de Ceuta publicado en <i>la Crónica General de España</i> en 1869	1003
<input type="checkbox"/> Proyecto diseñado por la Comisión de Jefes Militares, que en 1897 perfilan la orientación del Puerto de Ceuta, donde priman los intereses castrenses	1003
<input type="checkbox"/> Proyecto redactado en 1906 por D. José Rosende, buscando llevar a cabo las obras que necesita el Puerto de Ceuta para asegurar el fondeadero de la rada	1004
<input type="checkbox"/> Inauguración del muelle de Alfonso XIII en el Puerto de Ceuta en mayo de 1928	1004
<input type="checkbox"/> El atraque de la popular "Paloma" en el Puerto de Ceuta hacia 1935	1005
<input type="checkbox"/> El Puerto de Ceuta visto desde tierra en los años sesenta del siglo XX	1006
<input type="checkbox"/> Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Ceuta en el año 2000	1007
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Ceuta en el año 2004	1013

7.2. Autoridad Portuaria de Melilla

<input type="checkbox"/> Puerto de Melilla	1033
<input type="checkbox"/> Plano de Melilla y "Campo Enemigo" en 1729, con expresión de la población bajo orientación militar ...	1035
<input type="checkbox"/> Plano de Melilla en 1875	1035
<input type="checkbox"/> Plano de Melilla en 1906 con interesante información económica relativa a su tráfico exterior y detalle de principales países con los que se mantienen relaciones comerciales	1036
<input type="checkbox"/> La construcción del Puerto de Melilla mediante el empleo de bloques artificiales es la escena que contempla la foto	1037
<input type="checkbox"/> Planta del Zoco con fondak, espacio habilitado en el Puerto de Melilla para el ganado en la primera década del siglo XX	1038
<input type="checkbox"/> Planta del Almacén de cereales del Puerto de Melilla para el depósito de "granos" recogido en la Memoria 1907-1908	1038
<input type="checkbox"/> Planta de la enfermería "indígena" del Puerto de Melilla, conformando las peculiares instalaciones de una plaza fuera del contexto geográfico peninsular en los primeros años del siglo XX	1038
<input type="checkbox"/> Desembarco de su majestad el Rey Alfonso XIII en el muelle construido por la Junta de Obras del Puerto de Melilla cifrado en la Memoria fechada en 1911	1039
<input type="checkbox"/> Nuevas grúas eléctricas destinadas al cargadero de minerales en el Puerto de Melilla a mediados del siglo XX	1040
<input type="checkbox"/> Vista del muelle comercial del Puerto de Melilla a finales del siglo XX	1041
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Melilla en el año 2004	1049

CAPÍTULO 8. FACHADA MARÍTIMA BALEARES

8.1. Autoridad Portuaria de Baleares

<input type="checkbox"/> Puerto de Palma de Mallorca	1083
--	------

	<i>Página</i>
<input type="checkbox"/> Puerto de Alcudia (Isla de Mallorca)	1083
<input type="checkbox"/> Puerto de Ibiza (Isla de Ibiza)	1083
<input type="checkbox"/> Puerto de Cala Sabina (Isla de Formentera)	1083
<input type="checkbox"/> Puerto de Mahón (Isla de Menorca)	1083
<input type="checkbox"/> Detalle del Retablo de San Jorge, obra de Pere Niçard a fines del siglo XV. Visión idealizada de la ciudad y del Puerto de Palma de Mallorca	1085
<input type="checkbox"/> El Puerto de Mahón, de Palma de Mallorca (con proyecto de ampliación), Ibiza y Ciudadela, Fornells, Andratx y Soller en el Atlas de Puertos, Memoria de Obras Públicas 1864, 1865 y 1866 ...	1086
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Palma al constituirse la Junta de Obras del Puerto en 1872, levantado un año antes en base al Proyecto de D. Emilio Pou y Bonet	1087
<input type="checkbox"/> Plafón de cerámica de la Capilla de San Telmo, representando el jabeque del Correo de Mallorca en la segunda mitad del siglo XVIII	1087
<input type="checkbox"/> Tráfico de mercancía general en el espigón de la Consigna del Puerto de Palma de Mallorca en torno a 1910	1088
<input type="checkbox"/> El paseo peatonal del Puerto de Palma de Mallorca, la Riba en 1918, permitía la contemplación de las actividades portuarias sin interferir en las operaciones de manipulación de mercancías	1088
<input type="checkbox"/> Vista General del Puerto desde la ciudad de Palma en el año 1956	1088
<input type="checkbox"/> Escenas de tráfico en el Puerto de Palma de Mallorca, donde la mercancía contenerizada, los graneles sólidos y líquidos son imprescindibles para el desarrollo económico de las Islas Baleares ...	1089
<input type="checkbox"/> Plano del Lazareto de Alcudia en 1785	1090
<input type="checkbox"/> Proyecto del muelle de Ribera en el Puerto de Alcudia en 1959	1091
<input type="checkbox"/> Plano donde se plasma de manera conjunta el interés de Mahón y la plaza de Gibraltar en 1756 ...	1092
<input type="checkbox"/> Vista y Plano del Lazareto del Puerto de Mahón a mediados del siglo XIX	1092
<input type="checkbox"/> Los muelles comerciales del Puerto de Mahón antes de la construcción del muelle de Levante y sus almacenes en torno a 1940	1093
<input type="checkbox"/> Proyecto del muelle en el Puerto de Ibiza. J. Ballester, 1752	1094
<input type="checkbox"/> El Puerto de Ibiza una vez acabadas las obras de los muelles comerciales en base al Proyecto Pou en 1917	1094
<input type="checkbox"/> Cargadero de sal en ses Salines de Ibiza en la década de los años cincuenta del siglo XX	1094
<input type="checkbox"/> El tráfico de pasajeros en el contramuelle del Puerto de Ibiza a mediados del siglo XX	1095
<input type="checkbox"/> Propuestas de mejoras para el Puerto de la Sabina en 1937	1096
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Palma de Mallorca en el año 2004	1106

CAPÍTULO 9. FACHADA MARÍTIMA CANARIAS

9.1. Autoridad Portuaria de Las Palmas

<input type="checkbox"/> Puerto de Las Palmas (Isla de Gran Canaria)	1135
<input type="checkbox"/> Puerto de Arrecife (Isla de Lanzarote)	1135
<input type="checkbox"/> Puerto Rosario (Isla de Fuerteventura)	1135
<input type="checkbox"/> El Puerto de Arrecife en Lanzarote. Manuscrito de finales del siglo XVI de D. Leonardo Rorriari ...	1137
<input type="checkbox"/> El Archipiélago de las Islas Canarias. D. Andrés Armas de Tortosa, 1776	1137
<input type="checkbox"/> El inicio de las obras del Puerto de La Luz	1139
<input type="checkbox"/> El muelle de Santa Catalina en 1910, donde se observan las casetas de los consignatarios que operaban en el Puerto de Las Palmas	1139
<input type="checkbox"/> Muelle de la Marquesina del Puerto de la Luz en 1920 en la Isla Gran Canaria	1139
<input type="checkbox"/> Barcos cargados de guacales de plátanos en el muelle de Santa Catalina en el Puerto de Las Palmas en torno a 1910	1141
<input type="checkbox"/> Mapa que escenifica las principales rutas de comercio, que tienen su epicentro en la Isla Gran Canaria, recogido de la Memoria fechada en 1953	1142
<input type="checkbox"/> El Puerto de Las Palmas, la Base Naval y los desaparecidos varaderos de Repnaval entre 1940 y 1950	1143
<input type="checkbox"/> La actividad del Puerto de Las Palmas impulsaría las instalaciones relacionadas con uno de sus principales tráficos, los productos petrolíferos refinados	1143
<input type="checkbox"/> Atardecer en el Puerto de Las Palmas, donde se observa el desarrollo de las operaciones de tráfico de mercancías mediante contenedores en la zona exterior	1144
<input type="checkbox"/> Los nuevos servicios de ferries interinsulares han favorecido el proceso de comunicación entre las Islas Canarias, como la escena que recoge la foto en el umbral del siglo XXI	1145
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Las Palmas en el año 2004	1156

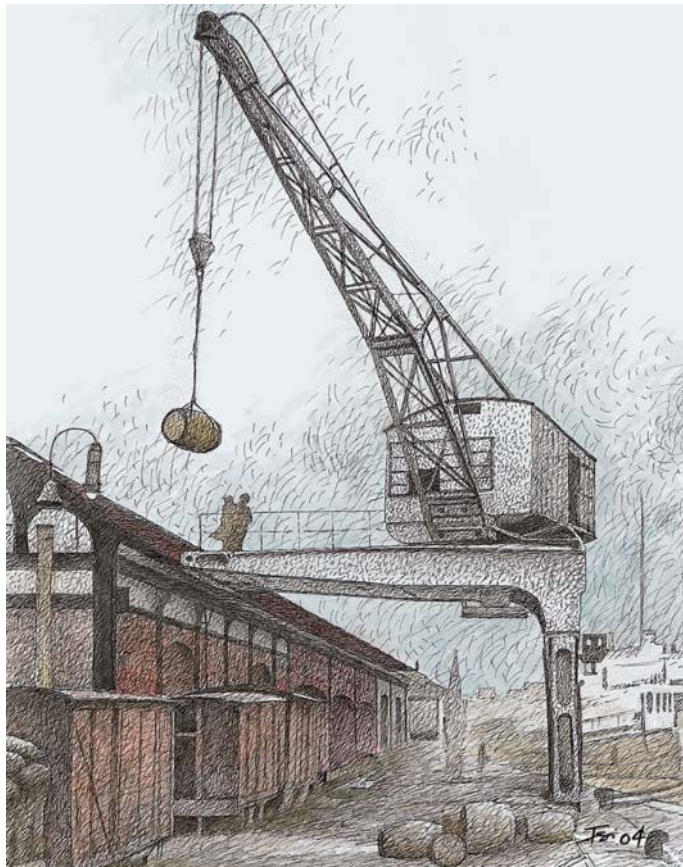
	<u>Página</u>
9.2. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	
<input type="checkbox"/> Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Isla de Tenerife)	1181
<input type="checkbox"/> Puerto de Los Cristianos (Isla de Tenerife)	1181
<input type="checkbox"/> Puerto de Santa Cruz de La Palma (Isla de La Palma)	1181
<input type="checkbox"/> Puerto de San Sebastián de la Gomera (Isla de La Gomera)	1181
<input type="checkbox"/> Puerto de La Estaca (Isla de El Hierro)	1181
<input type="checkbox"/> La Farola del Mar, símbolo canario que escenifica la importancia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en la historia marítima de la ciudad	1182
<input type="checkbox"/> Mapa del conjunto de las Islas Canarias en el siglo XVIII	1183
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. D. Leonardo Torriani, 1588	1184
<input type="checkbox"/> Plano del Puerto y de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en 1878	1185
<input type="checkbox"/> El Puerto de Santa Cruz de Tenerife a fines del siglo XIX presentaba una gran concurrencia de naves	1186
<input type="checkbox"/> El tráfico entre las Islas se llevaba a cabo por la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios. En la foto los buques Viera y Clavijo y León y Castillo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife a principios del siglo XX	1186
<input type="checkbox"/> Postal que recoge las gabarras cargadas de huacales de plátanos y tomates en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife en torno a 1920	1186
<input type="checkbox"/> Mapa que escenifica las Líneas de Vapores que hacen escala en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife recogido de la Memoria publicada en 1929	1187
<input type="checkbox"/> La figura del “Cambullón” es representante del comercio autóctono, actividad que se llevaba a cabo a pie de barco en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife	1188
<input type="checkbox"/> El Puerto de Santa Cruz se le reconoce como “la gasolinera del Atlántico”, actividad principal que requiere de instalaciones adecuadas a fines del siglo XX	1188
<input type="checkbox"/> Infografía del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 2004	1202



Este libro se terminó de imprimir en
Madrid el día 24 de junio de 2004,
festividad de San Juan Bautista



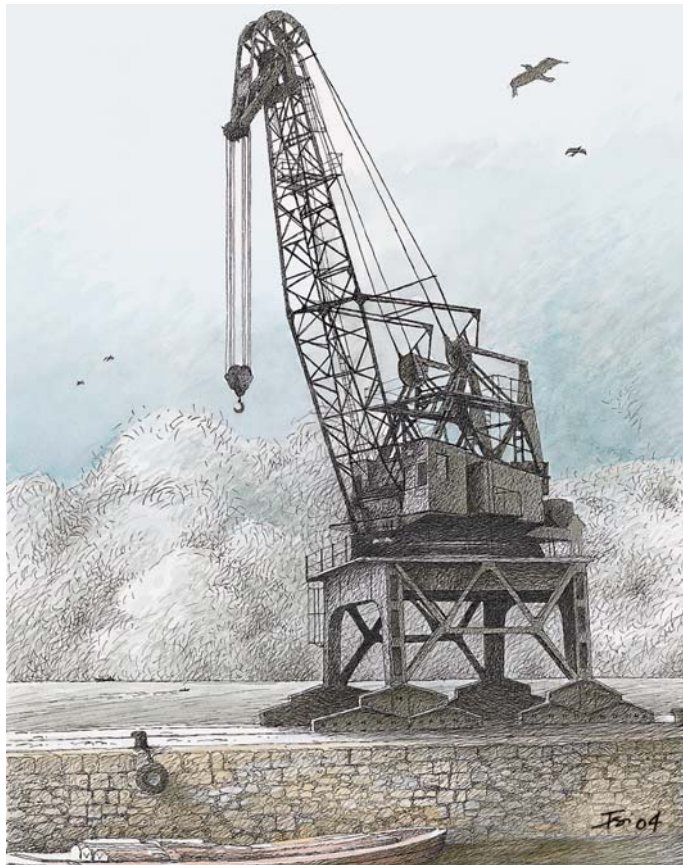
- Grúa "GRAN NÚM. 1", de 25 toneladas.
Puerto de Sevilla, (año 1875).



- Grúa Semipórtico eléctrica apoyada en los tinglados de 3 toneladas.
Puerto de Palma de Mallorca, (año 1921).



- Grúa de pórtico "POST PANAMAX NÚM. 11", de 65 toneladas.
Puerto Bahía de Algeciras, (año 1996).



- Grúa "BABCOCK & WILCOX", de 30 toneladas.
Puerto de Bilbao, (año 1935).



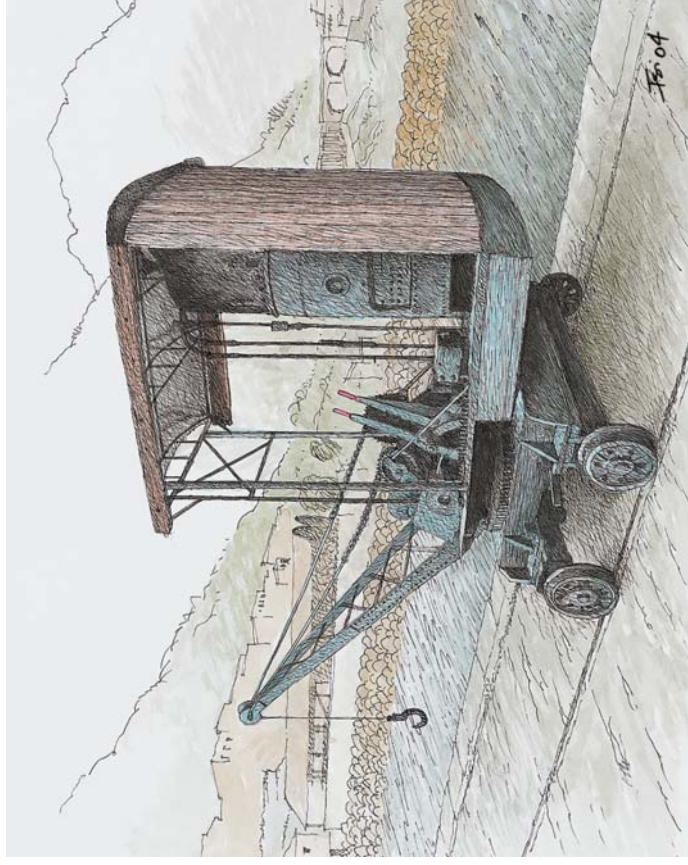
- Grúa de vapor de 20 toneladas.
Puerto de Cartagena, (año 1903).



- Grúa "DERRICK", de 40 toneladas.
Puerto de Vigo, (año 1953).



- Grúa "MACOSA", de 35 toneladas.
Puerto de Tarragona, (año 1967).



- Grúa de vapor de 5 toneladas.
Puerto de Sta. Cruz de Tenerife (Isla de Tenerife), (año aproximado 1920).



- Grúa construida en los talleres de Zorroza "Bilbao", de 3 a 6 toneladas.
Puerto de Ceuta, (año 1947).