

El puerto de Barcelona, centro de transporte básico para el comercio internacional catalán

Rosa CASTEJÓN ARQUED

Departament de Geografia Regional.

Universitat de Barcelona

Una opinión generalizada entre el colectivo de geógrafos maritimistas es que hoy estamos en una nueva era marítima. Varias circunstancias caracterizan esta etapa de hegemonía marítima de la segunda mitad del siglo actual, entre las que destacan: 1) las nuevas dimensiones alcanzadas por el comercio marítimo, por la consolidación de los intercambios mundiales multipolares, 2) la aplicación de nuevas tecnologías en los transportes marítimos y la generalización de la plurimodalidad, y 3) la constante búsqueda de un nuevo orden marítimo internacional, gestado a partir de la segunda guerra mundial.

Estos hechos han propiciado la aparición de un nuevo protagonismo de los puertos marítimos como centros de comercio internacional. En anteriores estadios económicos los puertos fueron nudos de distribución del transporte marítimo, y más tarde, entre 1950 y 1975, los de mayor rango se transformaron en cotizados territorios para el emplazamiento de industrias (auge de las MIDAS portuarias).

La tendencia actual es convertir los puertos de las metrópolis marítimas en centros gestores e impulsores del comercio internacional. Esta es la causa de que en los últimos años, en los territorios de servicio de los grandes puertos comerciales hayan proliferado las infraestructuras técnicas adaptadas a las innovaciones impuestas por el transporte multimodal, y de que se hayan instalado infraestructuras terciarias especializadas, financieras y logísticas.

El puerto de Barcelona sirve como ejemplo de esta tendencia reciente. Nunca ha sido un puerto industrializado, en el sentido puerto-fábrica centroeuropeo, y desde tiempo atrás ha ocupado un destacado lugar como centro de comercio internacional marítimo, en el conjunto catalán, español y mediterráneo.

Su hinterland inmediato acoge una gran ciudad dinámica económicamente y con una base terciaria comercial, cualificada y variada. Y además, su hinterland cercano comprende la mayor concentración demográfica del Mediterráneo, y una de las regiones de mayor densidad y diversificación industrial.

Esas circunstancias explican que los flujos de mercancías movilizados en este puerto, sean muy heterogéneos y de procedencias-destinos ultramarinos muy variados. Como es un puerto comercial con claro predominio del tráfico exterior, el alcance de su foreland es muy extenso, la conectividad portuaria internacional es intensa, y la red de comunicaciones marítimas regulares internacionales es compleja.

El paso de centro marítimo de comercio exterior, a nudo de comercio internacional, se gestó en el puerto de Barcelona, con la adaptación de su infraestructura a la conexión intermodal de transporte (creación de la Terminal de Transportes Combinados, a finales de los años sesenta), pero su consolidación va a depender de una multiplicidad de factores, algunos coyunturales y otros de corte político. No hay que olvidar que la definitiva implantación del mercado único europeo va a provocar notables cambios en el funcionamiento del puerto barcelonés.

El frente marítimo de Barcelona polariza una parte importante del comercio internacional catalán

Casi las tres cuartas partes de los flujos de mercancías intercambiados entre Cataluña y el resto de países del mundo se canalizan por vía marítima. De los dos grandes puertos que tramitan el comercio internacional marítimo catalán, el de Barcelona está especializado en tráfico de mercancía general muy heterogénea y el de Tarragona en movimiento comercial de hidrocarburos y productos derivados del petróleo.

Así pues, mientras que este último aporta las materias primas para las industrias de refinado de hidrocarburos y para las petroquímicas ubicadas en sus inmediaciones, el puerto de Barcelona es la puerta oceánica del comercio exterior de materias primas y bienes de equipo imprescindibles para el funcionamiento industrial y demográfico de su área metropolitana, y en general del conjunto catalán.

El frente marítimo de Barcelona es un centro importante de transporte al servicio del comercio internacional, no sólo por la dimensión y cualificación del tráfico exterior marítimo, sino también porque en el propio espacio portuario o en sus inmediaciones se ubican cuatro Aduanas más, además de la Marítima, que controlan el comercio exterior transportado por carretera y ferrocarril (véase Tabla 1).

La existencia de una infraestructura económica y humana común para tramitar el comercio exterior marítimo y terrestre, y la concentración espacial de cinco de las nueve aduanas catalanas en el distrito marítimo de la ciudad de Barcelona, convierte a este puerto en el centro de comercio exterior más dinámico de Cataluña, y en uno de los fundamentales de España.

Los datos que se exponen en la Tabla 1, muestran que el centro barcelonés reúne una tercera parte del volumen total de mercancías intercambiadas con el exterior (32,18%), y más de la mitad del valor de las mismas (56,86%). En la comparación con el conjunto tarraconense se advierte un desequilibrio acusado en la relación volumen-valor; la explicación está en los tipos de mercancías que componen los tráficos exteriores de uno y otro centro.

Tabla 1
Mercancías entradas y salidas por las aduanas
de Barcelona y de Tarragona.
(Datos %) (1987)

	Volumen			Valor		
	IMP.	EXP.	Total	IMP.	EXP.	Total
Barcelona Marítima	24,44	27,68	25,51	18,19	18,77	18,43
Barcelona Depósito Franco	0,39	0,25	0,34	1,50	0,10	0,94
Barcelona T.I.R.	5,41	5,64	5,49	38,03	31,37	35,35
Barcelona FF.CC.						
La Sagrera	0,42	0,06	0,30	1,07	0,15	0,70
Barcelona FF.CC. Morrot	0,38	0,83	0,53	0,92	2,21	1,44
Total Barcelona	31,04	34,46	32,18	59,71	52,60	56,86
Tarragona Marítima	54,15	26,45	44,99	9,69	7,47	8,80
Tarragona T.I.R.	0,09	0,37	0,18	0,43	0,96	0,64
Tarragona FF.CC.		0,03	0,01		0,09	0,04
Total Tarragona	54,24	26,85	45,18	10,12	8,52	9,48
Restantes Aduanas						
Cataluña	14,71	38,69	22,64	30,17	38,88	33,66
Total Aduanas Cataluña	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración personal de los datos publicados en: COCIN de Barcelona, (1989) *Boletín de Estadística y Coyuntura*, 146, Barcelona.

En el puerto barcelonés predomina la movilidad comercial internacional

Actualmente el puerto de la Ciudad Condal reúne las condiciones precisas para captar tráficos internacionales, tanto por la especialización de sus instalaciones como por su capacidad de gestión y su apertura a las mejoras logísticas. Con frecuencia se subraya por los técnicos portuarios, la necesidad de ampliar su superficie terrestre para la manipulación de la carga. Pero esta situación actual es el último estadio de un largo proceso.

En España a partir de los años treinta los puertos comenzaron a canalizar tráficos marítimos comerciales de escala nacional, pero se tuvo que esperar hasta la década de los años sesenta, para que los grandes puertos comerciales del país participasen de una forma activa en la movilidad mercantil internacional. El puerto de Barcelona a mediados de los sesenta experimentó un fuerte incremento de tráfico, fruto sin duda del despegue económico

español posterior a la etapa de autarquía postbélica, y motivada por la puesta en marcha de los Planes de Desarrollo económico; la liberalización del comercio exterior comenzada con el Plan de Estabilización de 1959 fue el detonante de la expansión internacional.

El crecimiento del comercio exterior marítimo barcelonés supuso una ampliación de las instalaciones portuarias y mejoras en los accesos viarios. La estrategia comercial se orientó a partir de entonces a la atracción de tráficos especializados. Esto provocó la ubicación en el área de servicio portuario de depósitos específicos y silos para el almacenamiento de cementos, cereales, grasas, productos petrolíferos y gas natural. El afán de atraer tráficos especializados determinó también la adopción de nuevas técnicas para la manipulación de la carga general. Todo ello tuvo como resultado el incremento de consumo de espacio portuario.

La orientación internacional del tráfico comercial del puerto de Barcelona, se comprueba observando el balance entre el volumen de mercancías movidas en comercio exterior y el volumen de las intercambiadas con puertos del Estado Español. En los últimos años cerca de las dos terceras partes de las mercancías transportadas procedían o se destinaban a otros países.¹

Otro indicador que permite subrayar la especialización del puerto de Barcelona en comercio internacional, es el tráfico de buques mercantes. Este se puede expresar en números de barcos cargueros o según su tamaño o capacidad. El balance es también favorable al tráfico exterior: según los últimos datos el 55,2% del número total de barcos efectuaron navegación exterior, que supuso un 72,6% del TRB total. Los grandes buques cargueros especializados (portacontenedores, cerealeros, butaneros, transportes de gas licuado, etc.), que atracan en el puerto de Barcelona, participan en rutas de navegación exterior.

El análisis del alcance espacial de los flujos de mercancías importadas y exportadas a través de un puerto, expresa de forma muy clara su internacionalismo. El mapa adjunto cartografía cómo se distribuye espacialmente el comercio exterior marítimo gestionado por el puerto de Barcelona.

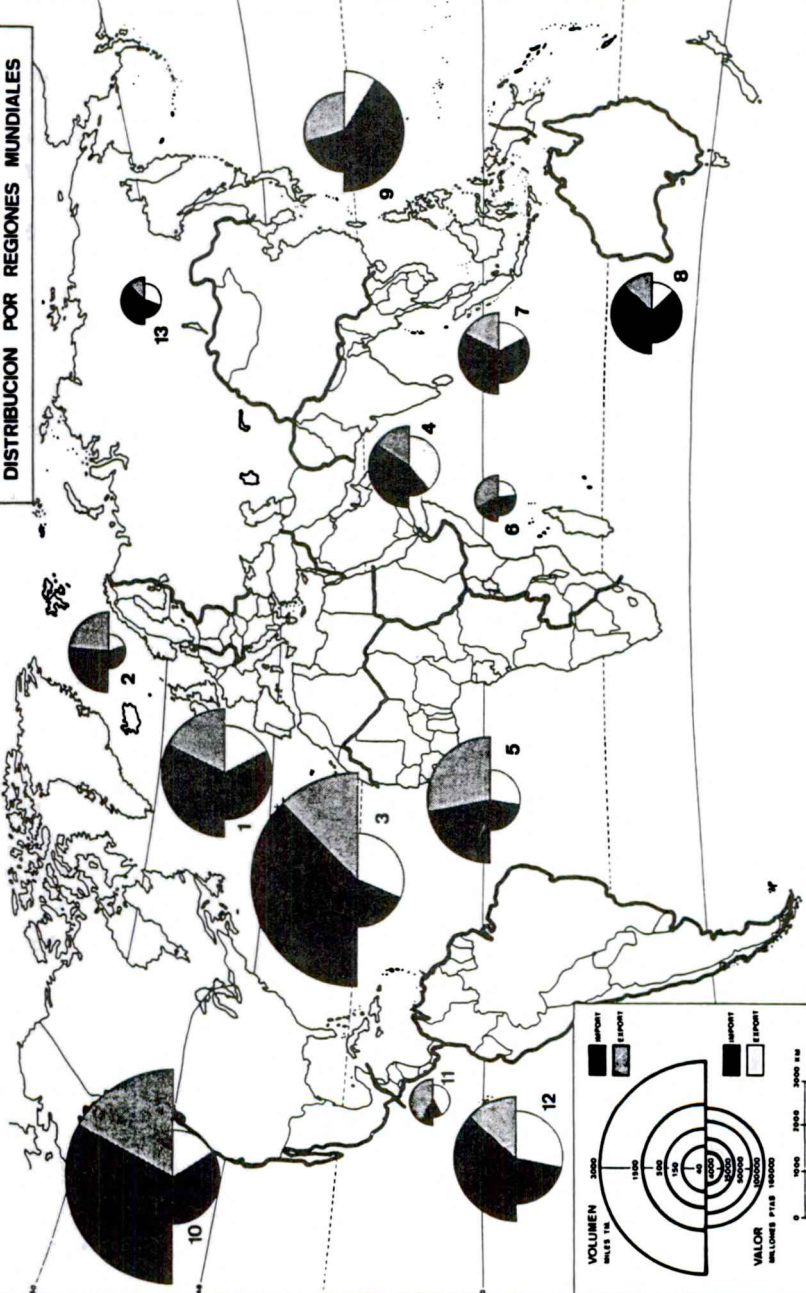
Una simple ojeada es suficiente para ver que con mayor o menor intensidad y frecuencia, Barcelona establece contactos comerciales marítimos con la mayoría de países del mundo. De la observación de la distribución regional del comercio internacional, se deduce que las relaciones con las distintas unidades regionales del mundo no son uniformes, ni en el volumen de los intercambios, ni en el valor de las mercancías comercializadas, ni según el balance entre embarques y desembarques.

En 1987 el puerto de Barcelona mantuvo relaciones comerciales con un número elevado de países, según se pudo comprobar con el análisis del Foreland sectorial que para ese año se elaboró, a partir de la información de la Aduana marítima de Barcelona (CASTEJÓN, R., 1990). De ese nutrido conjunto de países, 18 son básicos, pues el tonelaje comercializado con ellos es el 78,2% del total y el valor de las mercancías intercambiadas es el 58,76% del valor total.

Y en cuanto a los contactos comerciales entre Barcelona y otros puertos del extranjero, en 1989 la cifra fue superior a doscientos cincuenta, según el estudio de su conectividad inmediata (CASTEJÓN, R., 1990). No obstante la región litoral mundial que sobresale,

**COMERCIO INTERNACIONAL DEL P.B.
DISTRIBUCION POR REGIONES MUNDIALES**

R. CASTEJÓN - 1990



y con gran diferencia, por el número de puertos conectados y por el número de contactos anuales, es el Mediterráneo y Mar Negro. Así pues aunque Barcelona mantiene contactos comerciales con una gran cantidad de puertos del mundo, las relaciones más intensas las establece con los puertos de frentes litorales próximos.

Una última cuestión a tratar es el signo del comercio exterior marítimo del puerto. En el balance entre importaciones y exportaciones, tradicionalmente aparece este centro marítimo como un foco de atracción, como un puerto importador. Este hecho queda reflejado gráficamente en el mapa citado. Según los datos de Aduana de 1987, utilizados en el mencionado análisis del foreland, el 64,55% del volumen del comercio exterior corresponde a importaciones y el 35,45% a exportaciones. En valor, la situación de desequilibrio se da igualmente, pero más atenuada: 59,63% importaciones y 40,15% exportaciones.

En el puerto de Barcelona, que está especializado en tráfico de «mercancía general», circula gran cantidad de carga contenedorizada

La importancia comercial del puerto de Barcelona no está en el volumen global de su tráfico de mercancías, sino en la composición del mismo.

Es bien sabido que la cifra total del tráfico de mercancías de un puerto sirve como primera aproximación para evaluar el rango general de un centro de transporte marítimo, pero es un indicador poco válido para conocer la especialización y, en suma, el dinamismo económico generado.

Por ejemplo, el puerto de Barcelona, según el volumen global de mercancías ocupaba en 1989 el cuarto lugar en el ranking nacional de puertos (después de Bilbao, Algeciras y Tarragona). Además según se puede ver en la tabla 2, el tráfico total portuario de Barcelona queda muy lejos del registrado en los puertos del Northern Range e incluso de los de Génova y Marsella. Se ha de tener presente que la existencia en un puerto, de tráfico de crudos de petróleo para abastecer industrias de refino, incrementa notoriamente la cifra del tráfico total. Esta circunstancia que no se da en Barcelona, sí que se produce en varios de los puertos reseñados en la tabla 2.

Pese a estas posiciones modestas en los rankings de tráfico generales portuarios, la integración de su tráfico por mercancías de muy variados tipos y valores, explica que el puerto de Barcelona tenga un dinamismo comercial destacado a nivel mediterráneo y que sea el primer puerto comercial español.

Los estudios sobre la composición del tráfico de mercancías han dado origen a tipologías cualitativas muy variadas, según sean económicos o técnicos los criterios que se usen para establecer las clasificaciones.² Pero la simple separación de las cargas en tres grupos, aceptados universalmente, según criterios de manipulación portuaria —graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general—, sirve para apreciar la especialización del puerto de Barcelona en flujos de mercancías cualificadas y de alto valor. Según datos recientes, el 36% del total movido, corresponde a «mercancía general». El porcentaje es realmente alto si se compara al de otros puertos comerciales nacionales o extranjeros.

Tabla 2
Composición del tráfico en varios
puertos españoles y extranjeros.
1988 (Datos en 1.000 Tm y %)

	%	%	%	%	
	Tráfico total de mercancías	Mercancía general	Hidro- carburos	Productos petrolíferos	Restantes graneles
Rotterdam	272.778,7	19,61	31,37	11,57	37,45
Amberes	96.906,6	44,18	5,84	16,28	33,70
Marsella	95.761,0	9,90	58,70	12,48	18,92
Hamburgo	58.740,0	41,52	12,24	14,23	32,01
Le Havre	49.850,9	21,77	52,73	10,15	15,35
Génova	41.898,0	16,88	—	—	83,12 ¹
Bilbao	26.332,3	13,40	34,74	21,62	25,24
Tarragona	22.761,3	5,36	34,94	32,31	27,39
Algeciras	21.915,9	25,03	—	—	74,97 ²
Barcelona	17.963,0	36,06	—	17,65	46,29
La Coruña	11.762,8	0,42	44,67	34,91	20,00
Gijón	10.918,9	4,27	—	—	95,73
Valencia	10.834,3	52,13	—	11,56	36,31
Huelva	10.767,1	3,79	26,65	18,33	51,23

Fuente: Elaboración personal datos publicados en: INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS: *Shipping statistics*, Bremen, ISL, 1990 (documento 7 del Apéndice).

¹ Total del tráfico de graneles, incluidos hidrocarburos y productos petrolíferos. Aunque en el anuario estadístico no aparezca el desglose del tráfico de estos dos tipos de materias primas energéticas, es bien sabido que en el puerto de Génova supone más de la mitad de todo el tráfico de mercancías. Recuérdese que aprovisiona de crudos a refinerías europeas, sobre todo alemanas y suizas.

² Total del tráfico de graneles incluidos hidrocarburos y productos petrolíferos. La mayoría de los graneles líquidos movidos en Algeciras, —14.993,8 miles de Tm., en 1988 que suponen un 68,41% del total de mercancías—, están constituidos por crudos de petróleo que abastecen la refinería ubicada en sus proximidades y por productos derivados del petróleo que son la materia prima del complejo petroquímico también cercano al puerto.

La tabla 2 muestra que la proporción de la «mercancía general» respecto al tonelaje total, en el sistema portuario español es alta en Valencia y en Barcelona, como resultado de la movilidad desencadenada por sus hinterlands de economía diversificada, y por ser puntos de transbordo de contenedores de nivel nacional (recuérdese que esta categoría de mercancía, la «carga general», es la que detecta el más alto grado de contenedorización). En el caso del puerto de Barcelona, es frecuente el transbordo de mercancías con destino a Bilbao, procedentes de Extremo Oriente y del SE asiático. El porcentaje de «mercancía general» también es elevado en Algeciras, en ese caso porque es un puerto que por su situación estratégica en el estrecho, centraliza operaciones de transbordo internacional de contenedores.³

Los grandes puertos comerciales norte y centroeuropeos, que atraen flujos de mercancías cualificados y heterogéneos, por ser centros de distribución del transporte multimodal, presentan también altos porcentajes de «carga general».

En el puerto de Barcelona desde finales de los años sesenta se ha producido un incremento ininterrumpido de tráfico de la «mercancía general». La adopción de nuevas técnicas en la manipulación de mercancías, junto con la reserva de sectores del área de servicio portuario —muelles, terminales, depósitos, etc.—, exclusivamente dedicados a la recepción y expedición de tráficos de «carga general», han favorecido el mantenimiento de altos porcentajes de este tipo de tráfico. La búsqueda de especialización en movilidad de este grupo, ha sido una tendencia mantenida en otros grandes puertos comerciales europeos. La racionalización de los trabajos portuarios ha agilizado las operaciones portuarias y ha aumentado el rendimiento de los muelles especializados.

Estas estrategias de servicio se han emprendido fundamentalmente para hacer frente a la competitividad de otros centros marítimos en la atracción de flujos de tráficos cualificados y de alto valor.

La «mercancía general» movida en este puerto presenta un grado de contenedorización alto —67,1%—, pues es la categoría que más se ha adaptado a la técnica del transporte sin ruptura de carga.

El tráfico contenedorizado del puerto es actualmente importante y tiende al incremento. La calidad y la especialización de las instalaciones y del utillaje, ha hecho que se sitúe a la cabeza de los puertos españoles en este tipo de tráfico: la cifra de 409.542 TEU⁴ registrada en el último año ha supuesto un 23,74% del total nacional.

A mediados de los años cincuenta se percibieron las ventajas que suponía el contenedor para el transporte de «carga general»; la información llegó a España con el comienzo de la construcción de bases norteamericanas. La adopción de esta nueva técnica de transporte por parte del puerto barcelonés fue rápida: en 1970 se movilizaron 16.000 TEU y desde entonces el crecimiento del tráfico unitizado no ha cesado.

Aunque la cifra de más de 400.000 TEU movidas anualmente en Barcelona sobrepasa entre las conseguidas en puertos españoles y de otros países europeos mediterráneos (Génova en 1988: 288.393 TEU), queda lejos de las cifras alcanzadas por los grandes puertos contenedorizados mundiales; Hong-Kong, que es el primero del mundo en este tipo de tráfico, movió 4,03 millones de TEU en 1988, y Singapur, Rotterdam y Kaoshiung superaron los tres millones el mismo año.

La contenedorización portuaria es más acusada y tiende al dinamismo, cuando existe una continuidad de transporte entre espacio marino y territorio, o lo que es lo mismo, cuando la multimodalidad está idóneamente implantada y dispone de engarces racionales entre los diversos modos —marítimo, terrestre y aéreo—. En el puerto de Barcelona el principal inconveniente para la fluidez intermodal, es la deficiente capacidad de las instalaciones ferroviarias portuarias, y sin duda la diferencia del ancho de vía impide la integración eficaz en los corredores de tráfico internacional que penetran hacia el centro europeo.

El puerto de Barcelona que hoy es la salida oceánica del comercio exterior de Cataluña, según planteamientos optimistas, puede convertirse en un futuro no lejano en el centro internacional de distribución de mercancías del mediodía europeo.

Pero para que pueda producirse esta mutación, habrá de incrementar su competitividad internacional. Una medida a menudo expuesta como una estrategia para captar flujos de tráfico comercial internacional, es la instalación en el propio recinto portuario de una Zona de Actividades Logísticas.

Sea cual sea la orientación futura del puerto barcelonés, está claro que con la entrada en vigor del mercado único europeo, se van a producir grandes transformaciones en los mecanismos de intercambios de mercancías intereuropeos.

Esta mutaciones afectarán las estructuras profesionales de los ripuarios, y es previsible una ruptura del equilibrio de las pequeñas empresas que gestionan hoy el tráfico marítimo de este puerto.

Notas

- ¹ El balance entre tráfico exterior y tráfico de cabotaje nacional, cambió de signo durante los años setenta (véase CASTEJÓN, R., 1974 y 1990).
- ² Una aportación en este sentido se ofrece en el estudio del Foreland sectorial del puerto de Barcelona (CASTEJÓN, R., 1990). Se establecen 8 grupos macroeconómicos de mercancías.
- ³ Según estudios especializados sobre la contenedorización mundial, los puertos internacionales europeos que pueden ser considerados centros de transbordo oceánico de contenedores, son: Rotterdam, Algeciras, Hamburgo, Bremen, Fos y Génova.
Evidentemente los motivos de concentración de transbordos de carga unitaria no son los mismos en cada uno de ellos. Por ejemplo, en el caso de Rotterdam los transbordos en su mayoría se originan porque es el centro básico de Europa con escala de los grandes portacontenedores que efectúan las RTW (Rutas de Navegación Regular Alrededor del Mundo o Circuitos de Circunnavegación). En Algeciras, el transbordo internacional de contenedores se produce porque es el puerto de escala de la mayoría de barcos comerciales que integran las líneas regulares transatlánticas, procedentes del Mediterráneo, Mar Rojo, Golfo Pérsico, y SE asiático.
- ⁴ TEU - Twenty Equivalent Unit. Unidad de medida equivalente a un contenedor de 8×8×20 pies (pie inglés internacional: 30,48 cm).

Bibliografía reciente y fuentes de información

- ALEMANY, J. (1984): *El puerto de Barcelona. Historia*, Barcelona, Port Autònom Barcelona.
- ALEMANY, J. i MOR, C. (1982): «Infraestructura de tràfic marítim a Catalunya», en *Reconeixement Territorial de Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Dep. Pol. Ter. Obr. Pub., Barcelona, 23 vols, vol X, cap. 3, pp. 3-165.
- CARDONA, J. (Director): *MARÍTIMAS. Diario del Puerto de Barcelona. Información comercial*, Barcelona, Ed. Men-car.
- CASTEJÓN, R. (1974): «El movimiento comercial del puerto de Barcelona», en *Revista de Geografía*, Dep. Geog. Univ. Barcelona, pp. 129-158. Este artículo incluye una bibliografía completa sobre el puerto de Barcelona.
- (1986): «Les activitats econòmiques qui dependent de la mer en Catalogne», en *Treballs Societat Catalana Geografia*, núm. 8 (núm. especial), pp. 137-152.
 - (1990): *Principios teóricos y metodológicos sobre Geografía Portuaria. La proyección exterior del Puerto de Barcelona*, Tesis Doctoral, Departamento de Geografía Regional, Universidad de Barcelona (en curso de publicación microfichada).

- CHARLIER, J. (1987): «Barcelona. Porte Oceane de la Catalogne», en *Journal Marine Marchande*, París, pp. 985-988.
- C.O.C.I.N. de BARCELONA: *Memoria económica de Cataluña*, Barcelona, publicación anual desde 1966.
- *Resultados del Comercio Exterior de las Aduanas Catalanas. Relación por Aduanas. Relación por Países*, Información estadística no publicada, recogida anualmente en el Departamento de Estadística de la COCIN de Barcelona.
- DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES (1983): *Estudi previ de la demanda del Port Autònom de Barcelona*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES: *Memòria anual*, Generalitat de Catalunya, Dep. Pol. Terr. Obr. Pub., Barcelona.
- (1983): *El Front Portuari Català*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
 - (1984): *Activitat i ocupació als ports de Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Dep. Pol. Terr. Obr. P., Barcelona.
- MEN-CAR: *Barcelona Port. Guía de servicios del puerto*, Barcelona, Ed. Men-car, anual.
- PORT AUTÒNOM DE BARCELONA (1982): *Aproximació al voreland del port de Barcelona*, Barcelona, Port Autònom.
- (1985): *Desarrollo del puerto hasta el 2005*, Barcelona, Port Autònom.
 - *Memòria*, Barcelona, anual.
 - *Línies marítimes regulars per àrees geogràfiques.*, Barcelona, anual.
- POUS, R. (1989): «Política sobre ports i ordenació litoral», en *El Front marítim Català*, Generalitat de Catalunya, CIRIT, Barcelona, pp. 7-31.
- TOSAS, J. (1981): «El frente portuario de Cataluña», en *Información Comercial Española*, 571, pp. 93-97
- TURRÓ, M. (Director) (1988): *Catalunya en el context mundial del transport*, Generalitat de Catalunya, Institut Català pel Desenvolupament del Transport, Barcelona.
- VV.AA. (1986): *Volumen y coste de las mercancías entradas y salidas por las aduanas de Cataluña. (1972-1984)*, Barcelona, Esc. Tec. Sup. Ing. Cam. Can. y Puertos, Universidad Politécnica de Barcelona.