

EL FRENTE MARITIMO CATALAN: VALORACION CUALITATIVA DEL ESTADO ACTUAL

Rosa CASTEJON ARQUED
Universitat de Barcelona

El propósito de esta aportación es presentar los rasgos generales que conforman la fisonomía actual de la fachada costera catalana. La diversidad de usos es la característica más sobresaliente de este tramo litoral que roza los seiscientos kilómetros de longitud, y que ha potenciado los activos contactos establecidos entre la región catalana y otras tierras y mares, ya desde épocas remotas. Actualmente una pluralidad de actividades económicas converge en la ocupación de esta fachada, y existe por lo tanto una fuerte competencia por el espacio litoral.

En líneas generales se pretende presentar cómo se engranan los elementos de este conjunto heterogéneo resultante de la evolución histórica, que durante etapas sucesivas ha ido asumiendo de forma distinta los condicionamientos impuestos por el medio físico.

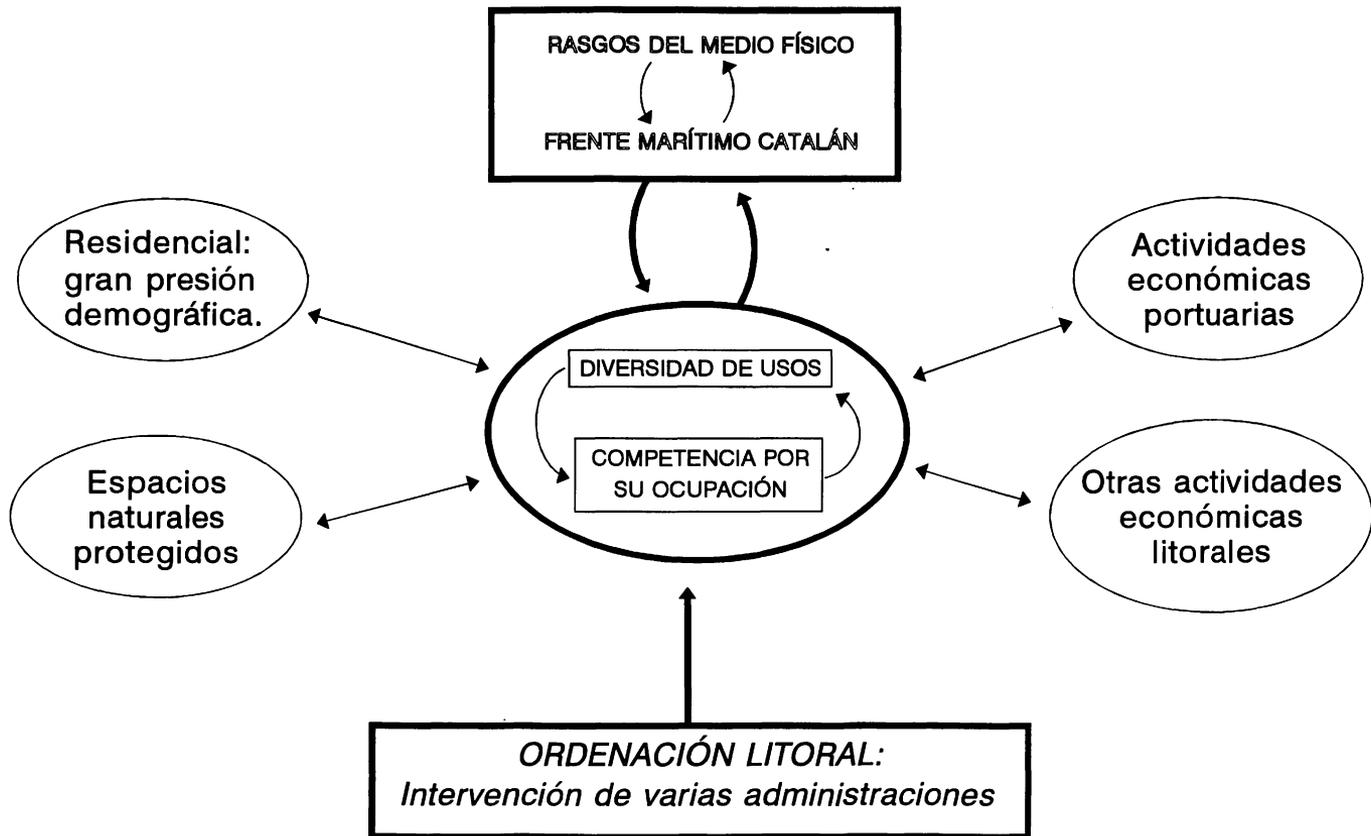
El esquema 1 presenta las circunstancias que convergen en este tramo del territorio catalán tan intensamente humanizado, de frágil equilibrio ecológico y que ha evolucionado en la mayoría de casos sin una ordenación previa. Los comentarios que se desarrollan en las páginas siguientes, inciden particularmente en las cuestiones consideradas más significativas dentro del campo disciplinario de la Geografía del Mar.

1. LAS DIVISIONES DEL TERRITORIO COSTERO CATALAN

Antes de proceder a la descripción y ponderación del estado actual del litoral en Cataluña, es conveniente reflexionar sobre ciertos planteamientos conceptuales generales.

La confrontación entre el territorio y la mar, es decir, lo que se denomina indistintamente costa o litoral, es un ámbito que entraña dificultad para encontrar definiciones y delimitaciones que sean válidas para diferentes disciplinas.

Una primera aproximación es la ofertada por los diccionarios geográficos y otros repertorios terminológicos similares, que identifican litoral y costa como sinónimos, y que establecen una definición que se basa en su delimitación: los lindes se establecen desde el nivel máximo de pleamar, hasta los 200 metros de profundidad del mar.



Pero a esta frontera de transición y de contacto entre el océano y el continente, también se le acostumbra a denominar fachada o frente marítimo, playa, orilla, línea de costa y zona marítimo terrestre. La existencia de todos estos términos es una muestra clara de la complejidad conceptual que conlleva el análisis de las áreas limítrofes entre mar y tierra. Las definiciones de cada uno de estos términos, que han establecido los diferentes grupos de profesionales interesados por el estudio del mar, han aportado diferentes resultados pues los criterios aplicados han sido de índole diversa: geomorfológicos, pesqueros, náuticos, militares, jurídicos, etc.

Aunque las diferentes disciplinas en sus interpretaciones conceptuales valoren una función específica de esos términos, coinciden en admitir que se trata de un área cuya anchura es variable, debido a que los procesos de contacto entre la hidrosfera salada y la litosfera, son dinámicos. Se admite colectivamente que el contacto no se establece a través de una línea fija, sino por una banda o franja de dimensión variable. En lo que concierne a los límites de esa banda o franja, no existe un criterio único para concretar el alcance del litoral; su dimensión oscila entre pocos metros y varias decenas de kilómetros según sea la intención de la interpretación.

Los terrenos litorales en cierto modo son excepcionales, ya que presentan unas características y unos problemas propios que los diferencian claramente del resto de territorios. Son áreas muy dinámicas en cuanto a procesos físicos y biológicos, áreas frágiles y vulnerables, escasas y muy valoradas para la localización de actividades humanas.

El cuadro 1 expone de forma simplificada algunas divisiones del frente marítimo catalán, que se han ido gestando con el paso del tiempo. Estos ejemplos permiten observar que, unas veces predomina la idea de litoral como concepto geográfico, y otras como realidad administrativa.

Cuadro 1

DIVISIONES DEL FRENTE MARITIMO CATALAN

DIVISION DE LA ADMINISTRACION ESTATAL:

- Cataluña pertenece a la Región Marítima de Tramontana (una de las 8 Regiones Marítimas en que se divide el territorio español)
- Cataluña se estructura en base a 2 Provincias Marítimas: Barcelona y Tarragona
- Cada una de las dos Provincias Marítimas está dividida en Distritos Marítimos que se corresponden con las Demarcaciones Pesqueras:
Barcelona: I Port de la Selva - II Roses - III Palamós - IV Sant Feliu de Guixols - V Mataró - VI Barcelona - VII Vilanova i La Geltrú

Tarragona: VIII Tarragona - IX Tortosa - X Sant Carles de la Ràpita
Cada Distrito Marítimo corresponde a una base de matriculación de embarcaciones

DIVISION DE LA ADMINISTRACION DE LA ARMADA

Comandancia Militar de Marina de Barcelona: Subdividida en VII Ayudantías de Marina. Corresponde una Ayudantía a cada Distrito Marítimo

Comandancia Militar de Marina de Tarragona: Subdividida en III Ayudantías de Marina. Corresponde una Ayudantía a cada Distrito Marítimo

DIVISION COMARCAL (no aceptada por todas las Administraciones del Estado)

Cataluña se divide en 12 Comarcas con salida al mar: Alt Empordà - Baix Empordà - La Selva - El Maresme - El Barcelonès - El Baix Llobregat - El Garraf - El Baix Penedès - El Tarragonès - El Baix Camp - El Baix Ebre - El Montsià

DIVISION TRADICIONAL DE LA GENTE DE MAR CATALANA

Costa de Llevant: Desde la frontera con Francia hasta la ciudad de Barcelona

Costa de Ponent: Desde Barcelona hasta el límite con el País Valencià

DIVISION SEGUN EL TRAZADO O MORFOLOGIA DE LA LINEA DE COSTA

Costa acantilada: Cap de Creus - Massís de Montgrí - Massís de les Gavarres - Cap de Salou - L'Hospitalet - Serra de Montsià

Costa Baja: Golf de Roses - Planes del Baix Empordà - Planes del Maresme - Plà de Barcelona - Planes del Baix Llobregat - Planes del Baix Penedés, Tarragonés, Baix Camp

Deltas: Tordera - Besós - Llobregat - Ebre

DIVISION SEGUN LA BATIMETRIA DEL FONDO MARINO DE LA REGION BENTONICA

Plataforma continental: hasta los 200 metros de profundidad

Talud continental: hasta los 1.000 metros

Límite de la Región Bentónica: hasta 2.500 metros (luego, llanuras abisales)

DIVISION SEGUN CRITERIOS DE ORDENACION LITORAL

Costa: Amplitud de varias decenas de metros. Para su salvaguarda convergen tres administraciones: estatal, autonómica y municipal

Franja litoral: Parte terrestre contigua a la costa: Llanuras costeras y vertientes de la Cordillera Litoral y del Pirineo. Amplitud variable hasta 12 kilómetros. Superficie marítima adyacente: Extensión de la plataforma continental, hasta la isobata de los 200 metros. Amplitud entre 1 y varias decenas de millas náuticas

Zona de influencia litoral: Nivel sólo a considerar si alguna actividad localizada en ella tiene incidencia en los otros niveles

Elaboración propia

2. LA INFLUENCIA DEL MEDIO FISICO EN LA UTILIZACION HUMANA DEL ESPACIO LITORAL

Las ventajas y los inconvenientes de las condiciones naturales de la costa catalana para el desarrollo de las actividades humanas, no se pueden valorar en su justa medida en un marco atemporal. Los estadios evolutivos del desarrollo tecnológico y las transformaciones sociales y económicas producidas con el paso del tiempo, han introducido cambios radicales en las valoraciones. Por ejemplo, la aparición en la costa catalana de un delta de rango importante como es el del Ebro, hoy constituye una circunstancia altamente ventajosa para la expansión de los cultivos marinos. Por otra parte la alta proporción de playas, que suponen el 48% de la longitud total de la costa (porcentaje alto respecto al total español que es de 24%), junto con la benignidad climática, han actuado como incentivos de gran poder de atracción para el turismo de masas expansionado en el país a partir de la década de los sesenta. Hoy la playa es un recurso natural explotado por la actividad turística. Y está claro que ambas circunstancias no se estimaron como favorables en épocas pasadas.

La importante extensión longitudinal de la costa -580 kilómetros- en relación a la superficie total de la región (55 Km cuadrados de territorio, por Km. de costa), permite reconocer que Cataluña dispone de una fachada marítima de sobresaliente magnitud, que ha potenciado desde épocas remotas la apertura catalana al exterior y la expansión de las actividades económicas marítimas. Así se explica la atomización y heterogeneidad de las infraestructuras portuarias, que han dinamizado los intercambios de mercancías básicas para el funcionamiento industrial. Pero en esta región las condiciones son poco marineras. La base física no ha favorecido la instalación de puertos ni de abrigos naturales: la morfología costera es rectilínea, el valor de articulación es muy bajo, la línea de costa es paralela al sistema orográfico y los tramos acantilados comprenden más de un tercio del total. Esto justifica que en etapas económicas anteriores en muchos puntos del litoral catalán, la pesca fuese una actividad localizada en las playas. El incremento de la navegación y del comercio marítimo en Cataluña, han provocado la construcción de abundantes obras marítimas y de puertos artificiales que han alterado la fisonomía del paisaje natural.

El peso de cierto determinismo del medio físico queda claro en algunas actividades humanas, como es el caso de la pesca. Es bien sabido que la cuantía, el tipo de capturas, y en general la estructura de este sector productivo, están condicionados por los recursos ictiológicos que son limitados, y por la morfología del fondo marino. Las características físicas del mar Mediterráneo (temperatura, salinidad, luminosidad, dinámica, etc), influyen en los rasgos biológicos, en este caso en la escasez de plancton en las aguas superficiales.

Pero no se ha de olvidar que actualmente los recursos pesqueros catalanes están agredidos por dos circunstancias dependientes del alto grado de humanización de la región: la sobrepesca derivada del aumento de la demanda de pescado, y intensa contaminación marina procedente de los vertidos urbanos e industriales. Se ha de constatar por tanto una función dual del mar: es una fuente de provisión de alimentos y un lugar de acumulación de residuos humanos.

3. LA COMPETENCIA POR LA OCUPACION DEL TERRITORIO COSTERO: LA DIVERSIDAD DE USOS DEL SUELO Y LAS MEDIDAS PROTECCIONISTAS

Un alto portentaje de la población catalana vive y trabaja cerca del mar. En la franja litoral¹, que comprende un 6% del territorio, residen unos 2,8 millones de personas, incrementándose la cifra en verano hasta unos 5 millones. El hecho más destacado del reparto poblacional es la acumulación de fuertes densidades en las comarcas con salida al mar, que además son las de mayor dinamismo económico: mientras que la densidad general regional es del orden de 190 h./km, la densidad media en las comarcas litorales llega ser de 550. La concentración alcanza cifras muy superiores a esta media en el Barcelonès, Baix Llobregat y Maresme, por la presencia de la aglomeración barcelonesa y de un tupido *continuum* urbano.

Según hizo notar T. VIDAL en su análisis de la población del frente marítimo catalán², la concentración de población en el litoral se ha acentuado con el paso de los años. Al finalizar el siglo XVIII vivía en las comarcas litorales casi la mitad de la población (47,6 %) y la situación se mantuvo durante todo el XIX. La polarización se fue acusando a medida que avanzaba el siglo actual, y en 1960 ya residían allí las dos terceras partes de la población. Actualmente el 67 % de los catalanes están instalados en las comarcas costeras. Aunque las explicaciones del desequilibrio costa interior pueden hallarse en hechos como la atracción climática, la posibilidad de explotación de recursos

¹ La división del territorio costero según criterios de ordenación litoral distingue tres niveles: costa, franja litoral y zona de influencia de la franja litoral. La delimitación que se da en Cataluña para el segundo nivel en su parte terrestre, comprende los límites de los 70 municipios de la segunda línea, en casos de gran proximidad, fácil acceso y relación socioeconómica. La profundidad media de la franja litoral es de 5 kilómetros, llegando a alcanzar de 8 a 10 en el Delta del Ebro y en el Cabo de Creus.

² VIDAL, T. (1989): La población litoral catalana, en *El front marítim català*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, CIRIT, pp. 59-79.

pesqueros, la diversificación de las actividades productivas y la atracción ejercida por la aglomeración de Barcelona, el factor fundamental de reclamo ha sido la posibilidad de comunicación con el exterior.

El continuado proceso de humanización es un fenómeno que se ha producido en todas las áreas litorales de países y regiones económicamente evolucionadas, y el resultado es la confluencia y a veces solape de una pluralidad de usos del suelo³. En el caso de la franja litoral catalana entran en competencia los usos económicos y los residenciales:

- agricultura de regadío
- plantas de producción industrial de diversa índole
- asentamientos de población
- instalaciones turísticas y de ocio
- infraestructuras de comunicación viaria y aérea
- infraestructuras para la navegación comercial, pesquera y deportiva
- enclaves pesqueros y áreas marinas dedicadas a acuicultura
- instalaciones para la explotación del subfondo del mar
- espacios naturales de protección oficial
- instalaciones públicas de saneamiento, etc.

Los agentes sociales que entran en competencia son también muy diversos: van desde los agentes promotores y propietarios de terrenos y urbanizaciones de residencia secundaria, hasta las asociaciones y entidades para la preservación del medio natural, pasando por los usuarios de los puertos y un largo etcétera. La política de ordenación territorial debe estudiar la conflictividad, para poner en práctica las medidas que hagan compatibles esos usos del suelo.

Es fácil llegar a la conclusión de que la intensa humanización de la costa ha deteriorado el paisaje, ha alterado los equilibrios ecológicos y ha provocado un incremento fuerte de la contaminación hídrica y atmosférica. En el análisis de la fachada marítima catalana no se ha separado el concepto de humanización del de urbanización. Una circunstancia ha provocado la otra. Actualmente la proporción

³ Dada la abundancia y complejidad de las actividades humanas que coexisten en el litoral, los especialistas en cuestiones de ordenación han establecido tipologías sugerentes de los usos y actividades humanas convergentes. Algunas se estructuran en base a su funcionalidad: función básica (producción de alimentos), social (habitación y recreo), económica (transporte, industria, minería, etc.) y pública (defensa, saneamiento, transporte público, etc.). Tales clasificaciones evidencian la "polifuncionalidad económica de este espacio productivo" (BARRAGAN, J.M. (1994): *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*, Oikos-Tau, Barcelona).

de costa urbanizada es muy alta: el 59 % de la longitud total del litoral está urbanizado, y si se excluyen las áreas protegidas del Delta del Ebro y del Cabo de Creus, el porcentaje asciende a un 81 %. Evidentemente la expansión de la actividad turística ha acentuado de forma radical la urbanización de la ribera de mar. Los ejemplos más espectaculares en este sentido son las llamadas grandes ciudades del ocio como son Playa de Aro, Lloret de Mar, Calella del Maresme y Salou, que tienen una intensísima ocupación turística estival y en invierno cierto aire fantasmagórico.

A lo largo de la costa catalana existen todavía hoy tramos de alto valor ecológico y paisajístico, circunscritos en un territorio dominado por la fuerte especulación resultante de la urbanización y de la pluralidad de usos. El reconocimiento legal de espacios protegidos en la costa, y los planes de ordenación litoral elaborados por la Generalitat después de los decretos de transferencias del Estatuto de Autonomía, han sido las estrategias puestas en práctica para asegurar el mantenimiento y recuperar los paisajes litorales, y para garantizar la conservación de las especies vegetales y animales que en ellos habitan. A finales de la década anterior, la promulgación de la Ley de Costas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en 1988, intentó subsanar la dispersión legislativa sobre las actividades localizadas en los litorales españoles, y regular globalmente la ocupación costera, pero interfirió no obstante en las competencias de las Comunidades Autónomas y de los Ayuntamientos.

El marco legislativo para la protección del medio físico en Cataluña es la Ley de Espacios Naturales de 1985. Actualmente se ha conseguido preservar una superficie cercana a las 45.000 Ha. en territorios litorales, donde las figuras legales de protección son de diversas clases: a) parques naturales, b) reservas naturales, c) reserva marina y d) espacios protegidos por la legislación urbanística. El reconocimiento jurídico de cada espacio no ha sido sincrónico. A continuación se incluye una relación de aquellas partes del litoral de Cataluña que actualmente detectan algún tipo de protección:

Cuadro 2

ESPACIOS NATURALES DE PROTECCION OFICIAL

PARQUES NATURALES:

Delta del Ebro
Humedales del Empordà

RESERVAS NATURALES:

Cabo de Creus
Marisma costera de Castelló de Empúries
Marisma costera de Sant Pere Pescador

Macizo de Montgrí
Marisma costera de Pals
Delta del Llobregat
Playa de Torredembarra
Castillo de Tamarit y Punta de la Mora
Playa de Rojales (Vandellós)
La Plana de Sant Jordi (L'Ametlla de Mar)
Cabo de Santes Creus (L'Ametlla de Mar)
Sierra de Montsià

ESPACIOS PROTEGIDOS POR LA LEGISLACION URBANISTICA:

Macizo de Garraf
Costa Brava (Sant Feliu-Tossa)

RESERVA MARINA:

Islas Medes

Fuente: DIRECCIO GENERAL MEDI NATURAL (1993): *Pla d'Espais d'Interés Natural*, Barcelona, DARP, Generalitat de Catalunya

A partir de 1981, la ordenación del litoral pasó a ser responsabilidad del gobierno autonómico catalán. El departamento de la Generalitat responsable de estas cuestiones es el de Política Territorial i Obres Públiques, que a través de la Direcció General de Ports i Costes y de la Direcció General d'Urbanisme, ha llevado a cabo la tarea de protección y recuperación de la costa⁴.

En lo concerniente a las intervenciones en la línea de costa (zona de contacto entre el territorio y el mar), es importante la aportación del Plan de Puertos Deportivos. Entre los objetivos fundamentales de este plan destaca la preservación del espacio costero. El crecimiento de las instalaciones náutico deportivas tiene como límite la conservación del medio natural. Para cumplir ese objetivo en el Plan se desarrolla un completo análisis ecológico y ambiental de los tramos de costa que se han de proteger y mejorar, y se llega a diseñar el Mapa de Protección de la Costa Catalana⁵.

⁴ Las medidas adoptadas por la *Direcció General de Ports i Costes* para contribuir a la ordenación litoral, han consistido básicamente en la elaboración de Planes de ordenación de Playas (1982), Plan de Puertos Deportivos (1984), Planes de Usos de Temporada de las Playas (1986) y Plan de Paseos Marítimos (1988).

⁵ El diagnóstico de protección de la costa distingue cinco grados o niveles de preservación (P). Para su delimitación se han tenido en cuenta circunstancias tales como el valor científico, el grado de humanización, de calidad ambiental, la salvaguarda de las playas, etc. Los nuevos puertos deportivos no pueden construirse en las zonas de alto nivel de protección GELONCH MONNE, G. (1990).

PE: Protección especial. Ocho puntos de pequeña longitud con alto valor científico.

4. LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS: ATOMIZACIÓN Y HETEROGENEIDAD FUNCIONAL

La intervención humana en el perfil costero para potenciar el desarrollo de las actividades económicas marinas, ha tenido como resultado la construcción de infraestructuras portuarias y de otras obras marítimas de menor rango. Se comentó ya antes que los puertos marítimos de Cataluña son artificiales, sea cual sea su categoría y su función, debido a que la morfología costera no tiene condiciones aptas para la instalación de abrigos naturales. Además el régimen de los ríos impide la navegabilidad y la existencia de puertos de estuario. La construcción de infraestructuras para la navegación marítima, que ha provocado diversas remodelaciones del perfil costero con la consecuente alteración de los ecosistemas y de la dinámica del mar, no es un fenómeno reciente, aunque durante las últimas décadas se ha intensificado. La alteración de la morfología costera por la implantación de puertos y demás obras marítimas afecta aproximadamente a unos 40 kilómetros de longitud.

Los puertos son centros de servicio que dinamizan las actividades económicas que directamente dependen del mar. Pero además gestionan los intercambios comerciales entre sus hinterlands y otros territorios ultramarinos. Son activos núcleos de comunicación que transmiten y reciben flujos de transporte. Son en definitiva importantes polos económicos que están emplazados en la zona que administrativamente pertenece al dominio público marítimo terrestre. El sistema portuario catalán oferta una completa gama de servicios, por la complementariedad existente entre los puertos que lo forman.

Las características más representativas de este conjunto portuario quedan resumidas en cuatro circunstancias: a) gran atomización de infraestructuras, b) heterogeneidad funcional, c) heterogeneidad en las categorías, y d) diversidad de agentes gestores de la administración portuaria.

El número de puertos localizados a lo largo de la línea de mar es elevado. En la actualidad existe medio centenar de enclaves con obra marítima y terrestre. Esta fuerte disgregación en parte es una herencia de la gran importancia que tuvo antaño el transporte marítimo de cabotaje, no sólo en Cataluña sino en todo el perímetro peninsular. Además la actual abundancia de puertos se explica por el

P2: Es necesario que antes de ubicar un puerto en esta área se oriente la demanda hacia otras zonas catalogadas P4 (14%).

P3: El problema que se debate es la salvaguarda de las playas, por lo que se aconseja ubicar el puerto en los extremos de las playas (19%).

P4: No se presenta ningún tipo de problema especial para la construcción de nuevos puertos (29%).

tipo de pesca practicada tradicionalmente en el Mediterráneo español: flota de bajura, capturas procedentes de la explotación de caladeros del mar territorial y al servicio de la demanda de mercados locales. Esta actividad ha sido y es poco importante en la Región Pesquera de Tramuntana en la que está incluida Cataluña, tanto por el volumen de las capturas, como por la flota y el empleo generado. El déficit es fuerte si se compara con otras regiones españolas del Atlántico, como son las dos del Norte, la Cantábrica y la Noroeste, o la Región Canaria. Finalmente se ha de indicar que, la atomización actual es sobre todo una consecuencia de la fuerte expansión de las instalaciones para la náutica deportiva operada en los últimos años.

El esquema 2 presenta una clasificación de los puertos y de las instalaciones marítimas de menor rango, según la función económica que desempeñan. También la tabla 1 aporta el mismo tipo de información pero indicando en número de concreto de cada categoría.

Del conjunto portuario regional, sólo nueve enclaves están autorizados a movilizar tráficos comerciales, sean de cabotaje o internacionales. Son por tanto los únicos con función comercial. Este grupo está formado por centros de categoría diferente, hecho que recoge la denominación puertos de interés general y secundarios. Estos dos tipos de puertos son polifuncionales⁶, lo que significa que adicionalmente a sus instalaciones para tráficos de mercancías, tienen dársenas, muelles y equipamientos reservados a las actividades pesqueras y otros que están al servicio de la navegación deportiva.

El pantalán para amarre de petroleros de Badalona y los dos puertos comerciales cementeros, Vallcarca en el Garraf y Alcanar en el delta del Ebro, son enclaves marítimos monofuncionales con tráficos muy especializados. Su explotación estuvo o está a cargo de empresas industriales (Campsa, Cementos del Mar, Uniland), en régimen de concesión administrativa.

⁶ La variedad de funciones portuarias es un hecho bien conocido. Existen diversas tipologías realizadas por geógrafos portuarios. La de A. VIGARIÉ ((1979): *Ports de commerce et vie litoral*, Hachette, Paris), que es una de las clásicas, clasifica las funciones portuarias según sean de servicio a las mercancías de servicio al navío y de servicio al pasaje. La polifuncionalidad de Barcelona y Tarragona tiene algunas carencias, como es el caso de la función militar. La función de pasaje está arraigada desde antiguo en Barcelona; los contactos insulares baleares y la magnitud de la ciudad, han determinado el establecimiento de líneas regulares. Esta circunstancia no se da en Tarragona.

LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN EL FRENTE MARÍTIMO DE CATALUÑA



Tabla 1

**CLASIFICACION FUNCIONAL DE LAS INFRAESTRUC-
TURAS PORTUARIAS. CATALUÑA 1993**

Puertos Comerciales	9
Interés general	2
Secundarios	4
Concesionados industriales	3 (*)
Puertos Pesquero-Deportivos	13
Puertos Deportivos, Marinas y Embarcaderos	32
Total infraestructuras para la navegación	54

(*) Las instalaciones de Campsa en Badalona constituyeron una de las tres concesiones industriales de Cataluña. Actualmente ha concluido el período de concesión, pero todavía no se han desmantelado las instalaciones para este tráfico, ni en mar ni en tierra (hangares, almacenes, depósitos, etc). Esporádicamente puede verse algún barco atracado en el pantalán.

Fuente: Elaboración propia de datos procedentes de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya

La actividad pesquera se localiza en gran cantidad de puertos del litoral catalán. El esquema 2 expone visualmente esta situación. Barcelona y Tarragona todavía hoy tienen en el área de servicio portuario muelles y dársenas para amarre de barcas de pesca, lonjas para la subasta de pescado y otras instalaciones necesarias para el desarrollo de esta actividad (fábricas de hielo, almacenes para artes de pesca, etc), pero la función pesquera es marginal y está en regresión. Los cuatro puertos comerciales secundarios están bien dotados de infraestructuras pesqueras, ya que esta función tiene más peso que en los dos grandes. No se ha de olvidar que en Cataluña continúan existiendo instalaciones para la pesca en las playas. Algunas poblaciones sin puerto pesquero tienen Cofradía de Pescadores, como es el caso de Malgrat, Pineda, Calella y Sant Pol en El Maresme. Pero por el poco volumen de las capturas la venta se efectúa en Lonjas de poblaciones vecinas. En El Maresme la subasta de la Lonja de Arenys concentra pesca de otros centros próximos.

Tanto el esquema 2 como la tabla 1 ponen de manifiesto que la actividad náutica recreativa es la más generalizada en el frente portuario catalán. Tradicionalmente se han reservado amarres para embarcaciones recreativas en los puertos comerciales y en los pesqueros, y además en las últimas décadas se han construido infraestructuras *ex profeso* para acoger yates (puertos deportivos y marinas), y se ha incrementado el número de los embarcaderos y de las

instalaciones de menor categoría (fondeaderos, varaderos, etc.) sobre todo puntos de la costa de fuerte demanda turística.

5. LA HETEROGENEIDAD EN LAS CATEGORIAS DE LOS PUERTOS DE LA FACHADA LITORAL CATALANA

Los puertos que componen el sistema portuario catalán tienen rangos muy diferentes y su jerarquía queda inicialmente establecida por las funciones que desempeñan. Pero muchas otras variables se manejan en Geografía Portuaria para definir las categorías de estos centros. El cuadro siguiente enuncia sintéticamente las características usualmente valoradas para sopesar la importancia de un puerto:

Cuadro 3

ELEMENTOS QUE DEFINEN LA CATEGORIA DE UN PUERTO

1.- TAMAÑO DE LAS INFRAESTRUCTURAS AL SERVICIO DE LA NAVEGACION

- * superficie del espejo de agua abrigada
- * disposición y superficie de las dársenas
- * calado
- * longitud de los muelles para el amarre
- * servicios técnicos de apoyo a la navegación , etc.

2.- CUALIFICACION Y CUANTIFICACION DE LAS INSTALACIONES ACCESORIAS AL TRANSPORTE

- * muelles especializados
- * terminales reservadas para la multimodalidad
- * superficies para mercancías en tránsito
- * zonas francas
- * zonas de actividades logísticas (Z.A.L.)
- * estaciones marítimas
- * equipamientos para la manipulación de la carga:
 - gruas (convencionales, para contenedores, etc)
 - sistemas automatizados (silos, pantalanés, etc.)
- * accesibilidad viaria: carretera, ferrocarril, etc.

3.- DIMENSION Y CUALIFICACION DEL TERCARIO PORTUARIO

- * trabajadores portuarios (dockers)
- * personal de la administración portuaria
- * personal para el control de la carga y del pasaje:
 - sanidad, aduanas, policía, etc.
- * agentes comerciales y para el transporte:
 - consignatarios, agentes de aduanas, transitarios, etc.
- * centros bancarios y financieros de la ciudad portuaria, etc.

4.- LOCALIZACION DE INDUSTRIAS PORTUARIAS EN EL AREA DE SERVICIO O EN LAS INMEDIACIONES. (Z.I.P.: zonas industriales portuarias)

5.- FLUJOS DE TRAFICO: DE BARCOS, DE MERCANCIAS, DE PASAJE

* volumen de tráfico (Toneladas, TRB, n°)

* valor del tráfico de mercancías

* cualificación de los tráficos:

- especialización/diversificación

- tipos de mercancías: clasificaciones económicas
clasificaciones técnicas

- tipos de buques: tamaño, cantidad
rasgos técnicos (especialización)
líneas regulares/"tramp"
procedencia
bandera

- tipos de pasaje: nacional/internacional

* alcance espacial de los tráficos: cabotaje/exterior, etc.

6.- AREAS DE INFLUENCIA: UMLAND, HINTERLAND, FORELAND

Elaboración propia.

Los puertos de Barcelona y Tarragona son centros de transporte básicos para los intercambios comerciales de la región con el resto del mundo. Esta afirmación está respaldada en dos realidades: a) aproximadamente el 80 % del volumen del comercio exterior catalán se moviliza en estos dos puertos, y b) el valor de las mercancías comercializadas en ambos centros alcanza las dos terceras partes del valor total del comercio internacional regional⁷. Indiscutiblemente están en la cúspide de la jerarquía, y a gran distancia del resto, tanto por el equipamiento técnico como por la magnitud de los flujos impulsados⁸, la extensión de las áreas de influencia y la cualificación del terciario portuario. La complementariedad de estos dos puertos en la prestación de servicios marítimos,

⁷ CASTEJON, Rosa (1991): *El puerto de Barcelona, centro de transporte básico para el comercio internacional catalán*, Societat Catalana de Geografia, Primer Congrés Català de Geografia, Barcelona, vol. IIIa, pp. 199-208.

⁸ Además de Barcelona y Tarragona, los puertos comerciales del sistema portuario español que tienen los tráficos de mercancías más importantes son Bilbao, Algeciras y Valencia. Siguiendo los criterios adoptados por J. ALEMANY ((1989): "Evolución y situación actual del sistema portuario español", en *El Front Marítim Català*, Generalitat de Catalunya, CIRIT, Barcelona), éstos cinco tienen cierta relevancia en el sistema portuario europeo, aunque solo Bilbao y Barcelona figuran entre los 20 puertos más importantes de Europa. Los criterios que este autor adopta son: movimiento global superior a 25 millones de Tm/año, o "carga general" superior a 5 millones de Tm/año.

es el rasgo más destacado. El puerto de Tarragona es la salida marítima del polígono industrial petroquímico adjunto a la ciudad y de la refinería de petróleo, circunstancias que determinan la fuerte especialización en tráfico de hidrocarburos y derivados del petróleo. La densa aglomeración barcelonesa es un activo polo comercial y un área de gran diversificación industrial, hecho que influye en la especialización de su puerto en transporte de carga general de alto valor y en gran medida contenedorizada⁹.

Los restantes puertos comerciales tienen muy poca importancia en tráfico de mercancías: movilizan un 4% de la carga transportada por mar. Sant Feliu, Palamós, Vilanova y Els Alfacs tienen un tráfico de mercancías regresivo. Sólo coyunturalmente se ha producido en alguno de los últimos años cierto incremento del tonelaje: por ejemplo, las huelgas de trabajadores portuarios en Barcelona han provocado desviaciones de los desembarques hacia puertos secundarios. La tendencia futura es potenciarlos como centros marítimos pesqueros y deportivos. La disminución de movimiento de mercancías en los puertos concesionados industriales se explica por las crisis de las industrias cementeras catalanas, y por la eliminación de las instalaciones de Campsa.

La actividad náutica turística o deportiva se localiza en varios tipos de instalaciones de categoría diferente, cuya jerarquía está definida por la Direcció General de Ports i Costes, en función de la calidad de servicios ofrecidos y del tamaño: puertos deportivos, marinas, embarcaderos, dársenas deportivas y bases menores¹⁰. Los puertos deportivos y los pesqueros deportivos en realidad no son jerárquicamente comparables a los comerciales. Cumplen funciones totalmente distintas y los equipamientos de estas infraestructuras marítimas, su integración en el paisaje costero, los flujos económicos que generan y otras muchas características, nada tienen de parecido a los centros comerciales portuarios.

En general en España, y de forma ostensible en Cataluña, el crecimiento del parque de embarcaciones deportivas se inició durante los años sesenta, cuando el incremento de las rentas permitió adoptar pautas de consumo más cualificadas. Diez años más tarde forzosamente se tuvo que producir la expansión del número de amarres deportivos, para satisfacer la demanda, que además iba aumentando a medida que se promocionaba el turismo de calidad. En Cataluña la mayoría de

⁹ Barcelona fue uno de los primeros puertos del Mediterráneo en incorporarse al tráfico contenedorizado y en impulsar el transporte multimodal. En 1970 existía ya en el puerto una Terminal de Transportes Combinados. Actualmente es el puerto mediterráneo que transporta mayor cantidad de carga general en contenedores.

¹⁰ DIRECCION GENERAL DE PORTS I COSTES (1984): *Pla de Ports Esportius*, Generalitat de Catalunya, D.P.T.O.P., Barcelona.

concesiones para ampliación de instalaciones náutico deportivas se tramitaron a finales de los sesenta, y la construcción de puertos exclusivamente deportivos comenzó en 1970 . Es un fenómeno reciente. Pero la dotación de barcos deportivos es baja en Cataluña, si se compara con sectores turísticos de países mediterráneos vecinos.

A modo de conclusión, se quiere subrayar que la complejidad notoria que ya de por sí tiene el frente marítimo catalán, está acrecentada por la gran diversidad de organismos gestores que participan en la administración portuaria. La gestión del puerto de Barcelona, que fue autónomo desde 1978 hasta aplicación de la Ley de Puertos de 1993, y la del puerto de Tarragona, dependen del MOPTMA. Los cuatro puertos comerciales secundarios y los trece pesquero deportivos, dependen de la Generalitat de Catalunya desde 1980, y se gestionan a través del organismo autónomo Comissió de Ports de Catalunya. En cuanto a las instalaciones náuticas deportivas y los puertos concesionados industriales, dependen de la Direcció General de Ports i Costes, desde 1980 y funcionan en régimen de concesión; la construcción y la gestión corren a cargo de las empresas privadas concesionadas. El diálogo sereno entre instituciones y agentes económicos es imprescindible para conseguir una coordinación de intereses, que permita una ordenación del litoral racional.

BIBLIOGRAFIA

- ALEMANY, J.- MOR, C. (1982): Infraestructura de tràfic marítim a Catalunya, en *Reconeixement Territorial de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, DPTOP, vol. X, cap. 3º, pp.3-165
- CASTEJON, R. (1986): Les activitats econòmiques que dependent de la mer en Catalogne, *Treballs Societat Catalana Geografia*, Barcelona, nº 8, pp.137-152
- CENTRE D'ESTUDIS DEL MAR (1987): *La zonació litoral*, Barcelona, Servei del Medi Ambient.
- DEPARTAMENT POLITICA TERRITORIAL OBRES PUBLICUES (1984): *Bases per a l'ordenació del litoral català*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- DIRECCIO GENERAL DE PORTS I COSTES (1983): *El front portuari català*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, DPTOP.
- DIRECCIO GENERAL DE PORTS I COSTES (1984): *Activitat i ocupació als ports de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, DPTOP.

- GELONCH MONNE, G. (1990): El dominio público marítimo terrestre en Cataluña. Ordenación litoral, *Obras Publicas Rev. Col. Ing. Cam. Can. y Puertos*, Barcelona, nº18, monográfico *El Litoral* II, pp. 52-69
- LLEONART, J. dir. (1990): *La pesquería de Cataluña y Valencia: descripción global y planteamiento de bases para su seguimiento*, Barcelona, Instituto de Ciencias del Mar, C.S.I.C., 2 vols.
- NOVOA RODRIGUEZ, M. (1990): La gestión de las costas en Cataluña, *Obras Públicas*, Barcelona, nº 18, monográfico *El Litoral*, II, pp. 4-21
- POUS, R. (1989): Política sobre ports i ordenació del litoral, en *El Front Marítim Català* (Actes de les Jornades de la ACCR), Barcelona, CIRIT, pp. 7-31
- TURRO, M. dir. (1988): El transport marítim, en *Catalunya en el context mundial del transport*, Barcelona, Institut Català del Transport, Generalitat de Catalunya, pp. 147-200.
- VVAA (1991): *Ports esportius de Catalunya*, Barcelona, El Vigfa.