

LA FACHADA MARÍTIMA DE CATALUÑA



© PORT AUTÓNOM DE BARCELONA

LAS RUTAS MARÍTIMAS DE LAS FRANJAS DE CATALUÑA, LEVANTE Y BALEARES NO SE LIMITAN EXCLUSIVAMENTE AL MERCADO MEDITERRÁNEO SINO QUE LLEGAN A LOS MERCADOS MÁS ALEJADOS DE SU PROPIA SITUACIÓN GEOGRÁFICA.

LEANDRO AMARGÓS Y M. DOLORES LLOVERAS PUERTO AUTÓNOMO DE BARCELONA

Los productos de importación característicos de la fachada marítima catalana se concretan en la descarga de productos petrolíferos que se realiza en el puerto de Tarragona, en cuyo hinterland existe una importante industria petroquímica, con la consiguiente diversificación de industrias subsidiarias, además de la refinería de Repsol. El puerto de Barcelona es el más importante de España en lo referente a la importación de gas natural licuado.

El carbón, el haba de soja y el trigo son también productos característicos de importación. El primero se utiliza como material energético, especialmente para la industria de cemento y centrales térmicas de Aragón, y la haba de soja es transformada en harina y aceite de soja para ser distribuidos a la industria de piensos y para la reexportación de sus subproductos.

Los productos de exportación se encuentran muy vinculados a la actividad industrial que acabamos de citar. Tenemos así los productos petrolíferos refinados y transformados por la industria petroquímica; los cementos procedentes de la industria cementera situada en el litoral catalán y las potasas procedentes de la explotación de las minas de Súrria y Sallent.

Por último, los principales productos que englobarían la carga general y que constituyen, por otra parte, productos característicos tanto del comercio exterior como de cabotaje, son los materiales para la construcción, maquinaria y sus accesorios, automóviles y vinos.

Por lo que se refiere a los productos característicos de la fachada marítima de Levante, hallamos las importaciones de petróleo crudo destinado a la refinería de Petromed en Castellón, desde donde, ya refinado, vuelve a ser distribuido por vía marítima, favoreciendo la navegación de cabotaje. Por otro lado, la recientemente creada factoría de abonos de Sagunto genera un importante tráfico de materias primas, concretamente de fertilizantes. Asimismo, las importaciones de madera, cereales y habas de soja constituyen un tipo de comercio estrechamente vinculado al tipo de actividad industrial y comercial asentada en la región.

Las exportaciones marítimas canalizadas en el litoral de Levante se componen de productos procedentes de la factoría de abonos de Sagunto, de las salinas de Torre Vieja y de la factoría de



cementos Portland de Valencia. De un modo semejante, las baldosas, los productos en conserva, cereales y harinas constituyen elementos vinculados a la actividad económica de la región.

Los productos petrolíferos, los siderúrgicos, el cemento, las baldosas, las frutas y hortalizas son también elementos de importancia en el tráfico de cabotaje.

El tráfico marítimo generado en las Islas Baleares es fundamentalmente de cabotaje y se trata, principalmente, de un comercio de abastecimiento procedente de la Península.

Este comercio ha experimentado también un importante aumento a partir de la década de los años 60. Este hecho está relacionado con el apogeo experimentado por el comercio exterior de los puertos de Levante y de Cataluña, que ha favorecido la transformación y redistribución de productos, ya que uno de los puntos de destino es el abastecimiento de las Islas Baleares.

Los elementos más importantes que generan este tráfico de cabotaje se concentran en los productos petrolíferos, materiales para la construcción, automóviles, vehículos industriales y productos alimenticios.

Hasta aquí hemos hablado de la activi-

dad comercial de los puertos de los litorales de Cataluña, de Levante y de Baleares, y hemos relacionado su comercio marítimo con la explotación de su hinterland. A continuación nos referiremos a lo que representa este comercio marítimo en el contexto internacional, es decir, a qué rutas comerciales determinan su foreland.

Las líneas marítimas cubren toda la geografía terrestre y sus intercambios representaron, durante 1989, el 25 % de todo el comercio exterior español y el 29 % del comercio marítimo.

En el contexto del comercio marítimo español, los intercambios con las áreas del Mediterráneo Oriental, el Mar Negro, el Mar Caspio y el Norte de África registran un movimiento marítimo superior al comercio exterior español; esta diferencia se debe a la importancia que va adquiriendo el comercio de tránsito, es decir, aunque la mercancía sea embarcada o desembarcada en estas áreas, ello no significa que su destino o su origen sean las propias demarcaciones, sino que siguen su camino a través de conexiones terrestres o por vía marítima, cosa que determina que su foreland sea más amplio aún de lo que demuestran las estadísticas portuarias. Por lo que se refiere a los mercados exteriores, podemos citar dos peculiaridades que caracterizan las rutas marítimas de las franjas de Cataluña, Levante y Baleares: Las principales rutas comerciales, en lo que respecta al volumen de intercambio, no se limitan exclusivamente al mercado mediterráneo sino que llegan a los mercados más alejados de su propia situación geográfica, como en el caso de la ruta de Norteamérica y México, que constituye la primera del ranking.

Por otra parte, las rutas que podemos considerar importantes desde el punto de vista de su cuota de mercado más que por el volumen de intercambio, son las correspondientes al sudeste asiático y al Extremo Oriente, que cubren respectivamente el 57 % y el 51 % de los intercambios por vía marítima de todo el territorio español.

Hemos intentado hasta aquí dar una visión acerca de la "razón de ser" de los puertos marítimos en el Mediterráneo, razón que habría de considerarse como el eje acuyo alrededor se sigue creando civilización, un orden de convivencia surgido como antítesis de las históricas conquistas navales, y nuestro deseo es que perdure en el futuro. ●