

# Los puertos en el Mediterráneo

**Christian Reynaud**

Director

Nouveaux Espaces de Transport  
en Europe - Application  
de Recherche (NESTEAR),  
Gentilly

Desde siempre los puertos han sido los «pulmones» de los intercambios en el Mediterráneo, y lugares de encuentro de culturas, de diáspora y de mestizaje.

En un momento en el que la «mundialización» y la «globalización» se han convertido en palabras clave de la evolución de la economía y la civilización modernas, conviene interrogarse sobre el modo en que están evolucionando los puertos del Mediterráneo y ver si continúan preservando la especificidad de dicho mar, lugar de los encuentros más ricos, pero también punto de conflictos que con frecuencia ha costado mucho aplacar. Los puertos del Mediterráneo no sólo son zonas de intercambio entre los países ribereños, sino que también desempeñan un papel cada vez más importante en lo referente a los continentes vecinos, e incluso a escala mundial y especialmente en los intercambios entre Europa y Asia.

En una comunicación breve centrada en los transportes, hay que distinguir diferentes niveles de la organización del espacio, correspondientes al papel de los actores y a intervenciones políticas específicas. Hay tres puntos que conviene destacar: el del papel actual de los puertos en los intercambios entre los distintos países del Mediterráneo, en los intercambios del comercio mundial y, por último, el de la importancia de los puertos en la defi-

nición de una política de desarrollo sostenible. En este punto, conviene destacar la existencia de un conjunto de trabajos dedicados al estudio y la investigación de estos tres niveles, realizados en el marco del programa europeo y de la política de apertura de Europa al Mediterráneo. Asimismo, y dentro de los programas de la ONU, hay que hacer una mención especial al Plan Azul; entre los programas regionales, cabe citar el ejemplo del programa de transporte de UMA, que aspira a extender las relaciones este-oeste en el sur, en paralelo a la extensión de los corredores norte-sur a los países africanos.

## Los puertos del Mediterráneo en los intercambios la zona mediterránea

Durante mucho tiempo, y a pesar de que las redes romanas trazaran itinerarios alternativos por tierra, los puertos mediterráneos han ostentado casi el monopolio de los intercambios llevados a cabo en esta zona.

Hoy en día dicho monopolio en los intercambios mediterráneos cada vez se muestra más discutido, ya que en los países del sur de Europa, como Francia, España e Italia, los intercambios son esencialmente terrestres, lo que contribuye a hacer aún más difícil la travesía de los Alpes y de los Pirineos. Los intercambios por carretera con Grecia se han desarrollado mucho, a pesar de que durante el período de la guerra de Yugoslavia se tendiera a promover, con éxito, una verdadera «autopista» marítima, especialmente competitiva, en el mar Adriático, entre Patras e Igumenitsa, por un lado, y Bari, Brin-

disi, Ancona, Venecia y Trieste, por otro.

Lo cierto es que hay que distinguir entre diferentes tipos de intercambios en el Mediterráneo para los que los puertos se hallan más o menos adaptados.

- Los intercambios de productos a granel y, en especial, de los productos petrolíferos y químicos de base, que cada vez más utilizan terminales especiales; así, los puertos del Mediterráneo forman un vasto complejo petroquímico, con las consecuencias que este hecho pueda tener en la protección del medio ambiente. A estos tráficos hay que sumarles los agrícolas también a granel y los de minerales destinados a la química de base o a la construcción.
- Los intercambios de productos diversos, llamados de *general cargo*, que no necesariamente son productos acabados. La globalización y la internacionalización de los intercambios dan lugar a una redistribución de las actividades, y a una prolongación y fragmentación de los procesos de producción o de distribución. Hay toda una nueva lógica de intercambios entre unidades de producción más especializadas, dentro de una misma rama, que contribuye a acelerar los procesos de intercambios entre los países y, en especial, entre países de niveles económicos diferentes. Para el transporte, esto comporta unas exigencias más fuertes en materia de regularidad, de fiabilidad y de tránsito. Desde este punto de vista, los puertos mediterráneos no siempre han sabido adaptarse con éxito a las nuevas

exigencias, y con frecuencia han provocado una penalización de los intercambios por causa de los tiempos y de los costes de tránsito. Ese hecho puede explicarse por varios tipos de razones, entre las que cabe citar las condiciones de accesibilidad, la implantación de los puertos en los centros de ciudades históricas, el gran número de interventores portuarios y, en fin, toda una historia portuaria que no siempre favorece una adaptación rápida.

- Los intercambios de cargas «unitarias». Dichos intercambios se refieren a una técnica de transporte más que a una lógica económica de intercambios. Entre los países del Mediterráneo esto significa el tráfico de cajas móviles, de semirremolques y hasta de camiones. Este tipo de intercambios tiene la ventaja de limitar las operaciones de tránsito portuario y, en especial en el Mediterráneo, la de facilitar el pre y el postenvío portuario, asegurando con la mercancía el transporte de una parte o de la totalidad del vehículo; desde el principio al final, la continuidad depende de la supervisión de un cargador o de un operador global. En el Mediterráneo, a lo largo de las costas de Italia y España, en el mar Adriático, y también entre la Europa del sur y el Magreb, hay buenos ejemplos del éxito de estas líneas «Ro-Ro», que prometen ciertamente un mejor futuro para el tráfico del Mediterráneo.

Este último punto nos lleva directamente a reflexionar sobre el tema de los impactos de las evoluciones tecnológicas. Dichos impactos conciernen al conjunto de los componentes de una cadena puerta a puerta, que con frecuencia asocian el sistema terrestre y el marítimo en un contexto de nueva organización logística.

Asimismo, hay otros aspectos esenciales que conciernen a los intercambios de informaciones y a la facilitación de la transmisión de documentos, que puede hacerse de una manera más fiable y más rápida a través de la informática. Ello supone un gran trabajo de armonización y de acuerdos que faciliten la interfaz entre el puerto y el barco, o entre el camión o el tren y el puerto. Desde este punto de vista, puede decirse que en el Mediterráneo aún queda mucho camino por

recorrer. Los trabajos llevados a cabo en este tema entre los países de Europa pueden servir de ejemplo.

### **Los puertos mediterráneos en los intercambios mundiales**

Con el canal de Suez, el estrecho de Gibraltar y el del Bósforo, el Mediterráneo se halla en el centro de los intercambios mundiales. El aumento de poder de los países de Asia ha reforzado aún más este posicionamiento estratégico en la ruta entre Asia, Europa y América.

Hace ya mucho tiempo que los armadores han sabido aprovecharse de estas circunstancias, convirtiendo al Mediterráneo en una importante zona de tránsito a escala mundial. Pero en lo referente a la organización de sus servicios de comunicación, la organización de sus *hubs* se ha realizado fuera del Mediterráneo, en la «línea norte» de Europa.

No obstante, desde hace una decena de años esta tendencia se está invirtiendo a favor del Mediterráneo. Si excluimos los tráficos a granel, para los que sólo se puede constatar la existencia de centros portuarios muy concretos vinculados a cadenas marítimas y portuarias «especializadas», y nos concentramos en los nuevos intercambios de productos diversos y especialmente en los de productos acabados, es preciso constatar, a escala mundial, la generalización del transporte en contenedores marítimos. Dichos contenedores se transportan en barcos cada vez más importantes, con capacidad para albergar actualmente 70.000 unidades y en fechas cercanas hasta 100.000. Todo ello se traduce en un claro descenso de los costes marítimos, que estimulan los intercambios a larga distancia debido a los precios del transporte. Además, estos fletes ofrecen una fiabilidad que con frecuencia puede compararse con la del transporte a media distancia, es decir, entre los 500 y 1.000 kilómetros. Así pues, la geografía económica está experimentando un gran cambio. Sin embargo, hay que contar con el inconveniente del hecho de establecer *hubs* desde los que redistribuir los contenedores a escala regional; la región puede englobar toda una parte del país, utilizando sistemas terrestres de gran capacidad (servicios ferroviarios de trenes directos hacia «verdaderos

puertos interiores»), o bien el sistema marítimo (utilizando *feeder* de capacidades un tanto inferiores).

Así pues, en el Mediterráneo se han creado varios *hubs* como los citados, que, de ahora en adelante, conocerán unas tasas de crecimiento superiores a los de la «línea norte» de Europa, integrada por puertos como, por ejemplo, Rotterdam, Amberes, Felixstowe, Hamburgo y Le Havre. Por otro lado, esta nueva clase de puertos mediterráneos se sitúan tanto en los extremos, cerca del estrecho de Gibraltar (Algeciras), como cerca de la entrada del canal de Suez, e incluso en la zona central del Mediterráneo, como muestra el fulgurante éxito de Malta y de Gioia Tauro.

Desde este punto de vista, el Mediterráneo ha sabido demostrar ampliamente su capacidad de adaptación, sobre todo porque muchos de esos *hubs* se hallan o bien cerca de puertos más antiguos, en los que se han habilitado espacios determinados, o bien en lugares nuevos (Gioia Tauro y Marsaxlokk, en Malta). Asimismo, el hecho de maniobrar con servicios *feeder*, con precios muy bajos para los servicios de comunicación a escala del Mediterráneo, ha resultado ser un éxito, y ha permitido enlazar los *hubs* con puertos de tamaño medio y hasta con puertos más importantes, como Marsella, Génova, Barcelona y Valencia, los cuales ya no tendrán que seguir siendo necesariamente *hubs* de grandes líneas, pero sí mantendrán al menos una comunicación marítima de calidad; al puerto le corresponderá sumar a esta comunicación marítima una comunicación de *hinterland* también de calidad.

### **Puertos mediterráneos y desarrollo sostenible**

Una vez repasadas brevemente las grandes tendencias que marcan la evolución de los puertos mediterráneos, creemos importante precisar los nuevos retos a que debemos enfrentarnos en el plano del desarrollo sostenible.

Ya hemos visto hasta qué punto este aspecto es importante para el Mediterráneo, y ello no sólo en lo referente a preservar un medio ambiente natural frágil, así como el medio marino y las costas, sino también para preservar toda la dimensión cultural y social de los

## LOS PUERTOS DE BARCELONA Y TARRAGONA EN EL MEDITERRÁNEO

El puerto de Barcelona es el primero del Mediterráneo en carga general de contenedores y cruceros. Con 313 líneas regulares, está conectado a 423 puertos de todo el mundo. El futuro Plan Delta permitirá doblar la superfi-

cie terrestre del puerto y la línea de atraque, y triplicará la superficie actual de la Zona de Actividades Logísticas. Por su parte, el puerto de Tarragona, el cuarto de España, se ha convertido en los últimos años en un importante cen-

tro de distribución de mercancías, sobre todo en el sector petroquímico. Más información:

[www.puertos.es](http://www.puertos.es)

[www.apb.es](http://www.apb.es)

[www.porttarragona.es](http://www.porttarragona.es)

### Mercancías según países de origen y destino en Barcelona y Tarragona (tm)

PAÍS	BARCELONA			TARRAGONA		
	Embarcadas (tm)	Desembarcadas (tm)	Total (tm)	Embarcadas (tm)	Desembarcadas (tm)	Total (tm)
Argelia	3.833.897	303.995	4.137.892	2.377.923	63.969	2.441.892
Egipto	182.843	165.652	348.496	225.535	1.227	226.762
Turquía	455.492	349.294	804.786	900.934	62.570	963.504
Libia	398.512	8.434	406.945	3.105.256	4.208	3.109.464
Marruecos	95.907	362.216	458.123	146.972	20.318	167.290
Túnez	42.574	196.312	238.886	217.848	140.646	358.494
Israel	171.537	310.614	482.151	27.016	9.464	36.479
Siria	17.056	63.159	80.215	247.573	-	247.573

Fuente: Anuario Estadístico 2002, Puertos del Estado.

### Evolución del tráfico (miles de tm)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Barcelona	18.830	18.119	20.856	23.293	24.148	25.489	25.339	28.509	30.160	31.863	32.998
Tarragona	24.901	23.814	23.760	28.705	31.071	31.126	25.831	25.419	25.573	26.898	29.736

Fuente: Anuario Estadístico 2002, Puertos del Estado.

puertos mediterráneos. El tema del desarrollo sostenible, que se ha convertido en un objetivo prioritario de todas las políticas de transporte, se conjuga en varios niveles, que no excluyen un cierto número de contradicciones. A escala europea, este objetivo se traduce, normalmente, en la promoción del transporte marítimo como una alternativa al de carretera, cuyos efectos negativos sobre el medio ambiente son en conjunto más importantes, tanto en términos de emisiones locales y de accidentes como de emisión global (CO<sub>2</sub>) por tonelada transportada. Esta política de transporte, combinada con una voluntad de apertura al Mediterráneo, ha llevado a la Comisión Europea a proponer el desarrollo de verdaderas «autopistas marítimas» en el Mediterráneo a fin de aligerar el transporte por carretera y de mejorar los vínculos entre los países mediterráneos. Más allá de la competencia que se hacen los puertos entre sí, la implantación de «autopistas marítimas» llama a una cooperación entre países, entre autoridades portuarias, y entre organismos

públicos y operadores. Está bastante claro que dichas «autoridades» primarán el transporte por unidad de carga, bien con manutención horizontal («Ro-Ro»), o bien con manutención vertical («Lo-Lo»), que con frecuencia supone un trabajo de armonización para las normas de las cajas.

Una vez adoptados estos principios, los puertos mediterráneos aparecen como puntos esenciales dentro de una vasta red de comunicaciones que constituye una prolongación de las redes terrestres. Europa sabe muy bien que el desarrollo de redes de transporte es una condición imprescindible para la cohesión territorial. Estas redes son intermodales e incluyen puntos de intercambio, como los puertos, los aeropuertos o los centros de transporte combinados. La articulación buscada en el proyecto MEDA-TEN/T, en conjunción con el conjunto de socios mediterráneos, consiste en articular las redes europeas en una red mediterránea, colocando muchas veces a los puertos en el centro de dicha articulación. En un primer tiempo, los corredores

res prioritarios estarán definidos a través del Mediterráneo para facilitar tanto los intercambios norte-sur como los sur-sur, unos corredores que más tarde constituirán la columna vertebral de las redes euromediterráneas; serán zonas privilegiadas de cooperación y financiación de proyectos.

El otro nivel territorial se refiere más bien al acondicionamiento local y a la inserción de los puertos en un contexto regional y hasta urbano. Desde este punto de vista, resulta difícil dar reglas generales, ya que las soluciones dependerán de contextos muy específicos. No obstante, y teniendo en cuenta lo que ya hemos dicho sobre el papel de los puertos mediterráneos a una escala más general, sigue siendo muy difícil establecer una distinción entre esos dos niveles de enfoque portuario; un ejemplo permanente de la combinación de estas dos escalas lo constituye la responsabilidad que se ha confiado a los puertos en lo referente a garantizar el control de los barcos a fin de que éstos no representen un riesgo para la contaminación del Mediterráneo.