



EL CONTENEDOR: LA CAJA QUE CAMBIÓ EL MUNDO ECONÓMICO. REPERCUSIONES SOBRE LA GALICIA MARÍTIMA¹

González Laxe, Fernando
Catedrático de Economía y Director del Instituto de Estudios Marítimos.
Universidade da Coruña

En mayo de 1966 un contenedor hizo su primer viaje trans-atlántico. Iba a bordo del petrolero de nombre Fairland, haciendo la ruta NewYork-Róterdam. Estaba preparado especialmente para transportar este nuevo tipo de envases y portaba un total de 228 contenedores. Pero, la historia del contenedor se remonta a 1956 cuando Malcom MacLean decide inventar un caja para evitar las rupturas, erosiones y robos de las mercancías que antes se re-expedían en sacos. MacLean, propietario de una sociedad de transporte terrestre, había diseñado una caja de 35 pies de longitud para proceder a un reparto entre New York y Houston a bordo del buque Ideal-X. En la actualidad, el contenedor es la base de las transacciones internacionales y su papel en la nueva configuración geo-económica lo ha convertido en una pieza vital de la nueva arquitectura económica mundial.

1.- El contenedor elemento clave de la globalización

¹ Colaboración publicada en Informe Conxuntura da Economía Galega, FundacionCaixaGalicia, Centro de Investigación Económica y Financiera. segundo trimestre 2007, pp.43-55

El contenedor permite: a) la mecanización de las tareas de carga y descarga; b) evita la ruptura de cargas; c) admite diversas mercancías; d) facilita la estandarización y la homogeneización normativa. Estos rasgos han servido para facilitar la internacionalización de las mercancías y estimular las economías de escala. Igualmente, la irrupción del contenedor ha supuesto la emergencia de nuevos actores económicos e institucionales, asignando a cada uno de ellos un nuevo rol en las esferas del intercambio, la distribución y la logística.

Si se analizan los efectos que ha supuesto la presencia de los contenedores en el comercio y en la economía mundial se aprecia que el incremento de los tráficos contenedorizados incide fundamentalmente en varios vectores. De una parte, es un factor explicativo de las evoluciones portuarias; en segundo término, actúa como revulsivo para las potencialidades sinérgicas y estratégicas de los procesos de posicionamiento de las empresas marítimas y portuarias; en tercer lugar, constituye la base del potenciamiento de los actores de las cadenas logísticas; y, en definitiva, su análisis viene a constituir un “anticipo del mercado” o el inicio de próximas ubicaciones de las filiales ó de ubicaciones derivadas de la descomposición de los procesos de producción.

Las primeras consecuencias del proceso de contenedorización se pueden enumerar de la siguiente forma. Impulsa el establecimiento de una “pasarela” entre los productos contenedorizados y los que son susceptibles de serlos. Contribuye al desarrollo de la intermodalidad. Potencia una “familia” de productos contenedorizados. Y finalmente, abre nuevas perspectivas al desarrollo de las actividades de los cargadores, armadores, autoridades portuarias, así como la de otros agentes relacionados directa e indirectamente con el negocio marítimo.

2.- El desarrollo y especialización del transporte marítimo

La emergencia y consolidación de los contenedores en el transporte marítimo es reciente y ha marcado una tendencia de máxima generalización en lo que respecta a su uso. Sus ritmos de crecimiento y sus ganancias en la distribución del mercado mundial de los intercambios marítimos han sido muy ostensibles y espectaculares.

La capacidad de la flota de contenedores, expresada en TEUs, muestra una evolución sin precedentes: de los 1,8 millones de TEUs ofertados en 1991 se ha pasado a 3,2 millones de TEUs en 1996; 4,9 millones en 2001; 6,3 millones de TEUs en 2003; 8,2 millones del 2006 y una hipótesis de más de 13 millones para el año 2010.

CUADRO 1.- CAPACIDAD DE LA FLOTA DE CONTENEDORES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL ATENDIENDO AL TAMAÑO DE LOS BUQUES. (Entre paréntesis los porcentajes)

Tamaño buques (Teus)	Enero,1991	Enero,1996	Enero,2001	Enero,2006	Previsión,2010
>5000	-	30.648(1,02)	621.855(12,67)	2.597.842(31,14)	5.139.896(39,31)
4000-4999	140.032(7,54)	428.429(14,38)	766.048(15,60)	1.360.850(16,31)	2.151.047(16,45)
3000-3999	325.906(17,55)	612.377(20,55)	814.713(16,60)	898.800(10,77)	1.131.764(8,66)
2000-2999	538.766(29,01)	673.074(22,59)	1.006.006(20,49)	1.478.193(17,72)	2.018.740(15,44)
1500-1999	238.495(12,84)	367.853(12,34)	604.713(12,32)	748.182(8,96)	996.789(7,62)
1000-1499	329.578(17,74)	480.270(16,12)	567.952(11,57)	651.409(7,80)	844.273(6,45)
<1000	521.311(15,30)	386.526(12,97)	284.150(10,72)	606.161(7,26)	791.038(6,05)
total	1.856.927	2.979.177	4.907.503	8.341.437	13.074.567

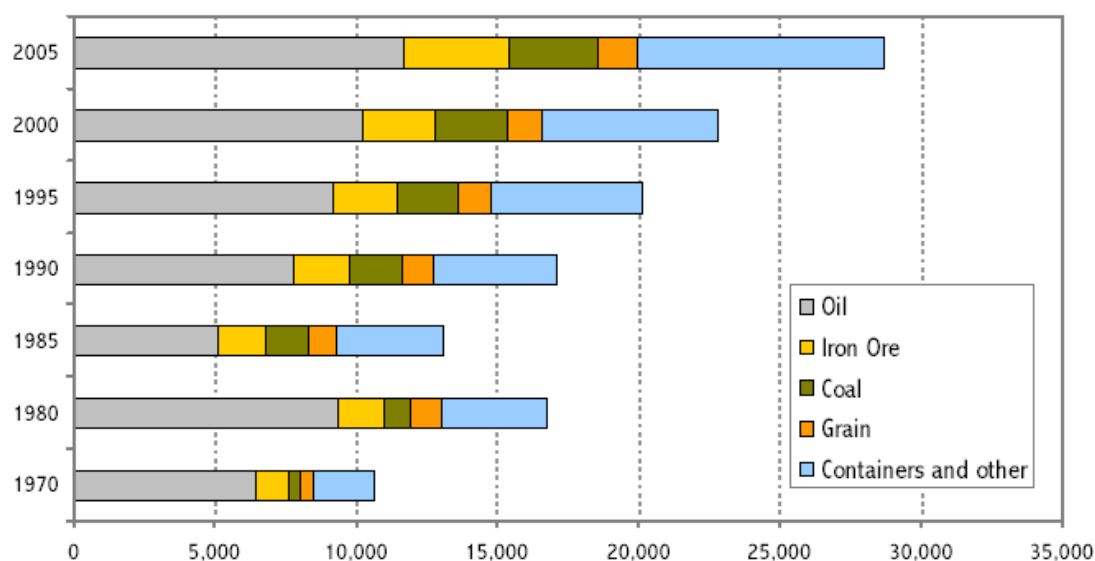
Fte) BSR, Alphaliner (2006).

Ello significa que el tránsito de 6 a 7 millones de TEUs ofertados a nivel mundial se ha producido en 21 meses; el cambio de 7 a 8 millones de TEUs en 18 meses; para el paso de 8 a 9 millones de TEUs se necesitaron 13 meses; y finalmente, pasar de 9 a 10 millones de TEUs, solo se requirieron 10 meses. Por tanto, la velocidad e intensidad del uso del contenedor ha sido muy rápida.

No solamente el movimiento de mercancías en contenedores ha mostrado un ritmo vertiginoso, de rápida expansión, sino que la flota de buques portacontenedores también ha experimentado un fuerte crecimiento. Con datos de enero del 2007 cerca de 4.000 buques se contabilizan en el mundo, cuando apenas eran 2.622 en el año 2000 y 3.045 en el año 2003.

Asimismo, las mercancías transportadas por dichos buques han ganado posición en la distribución del comercio marítimo mundial. De un exiguo porcentaje que presentaba a comienzos de la década de los setenta se ha ido incrementando para alcanzar en la actualidad un porcentaje próximo al 15%. El tráfico portuario mundial de contenedores alcanzó en 2005 los 336,9 millones de TEUS (expresados en unidades equivalentes de 20 pies), destacando los 137 millones de TEUs en países y territorios en desarrollo, esto es el 40,7%.

Gráfico 1. Toneladas/Millas movidas en transporte marítimo. 1970-2005 (en billones)



Una de las modificaciones de mayor envergadura es aquella que hace referencia a la utilización de los buques para el transporte de mercancías contenedorizadas. Se constata que el tamaño de dichas unidades ha ido en aumento: aproximadamente, en 2006, el 30% de los TEUs transportados lo hace en barcos que superan los 5.000 TEUs cuando en el año 2001 solo llegaba al 12,7% y en el año 1991 no se contabilizan ninguna embarcación de ese tamaño. Por el contrario, los buques pequeños, los menores de 1.000 TEUs, que en 1991 controlaban el 15,3% de los movimientos de contenedores, en el año 2006 apenas llega al 7,1% del total de los TEUs movidos.

Es decir, asistimos a un gigantismo naval, a un fuerte crecimiento del tamaño de los buques al objeto de transportar más mercancías y poder reducir los costes, al punto que el Emma Maersk, el barco más grande, botado el 12 de agosto del 2006 en Odense, es capaz de transportar 14.000 TEUs a una velocidad de 24,5 nudos. Supera a las otras embarcaciones, tales como el MSC-Madeleine (construido en 2005 con 10.000 TEUs);

el CMA-CGM-Tosca (botado en 2005, con 8.488 TEUs), al Regina Maersk (en funcionamiento desde 1996, con 6.700 TEUs) y ya muy lejos del Hannover Express (1990, con 4.407 TEUs), el Korrigan (1973, con 3.000 TEUs), y ya no digamos del Ideal- X, que con 58 TEUs en 1956 iba a una velocidad de 18 nudos/hora.

CUADRO 2. LAS GENERACIONES DE PORTACONTENEDORES

Generaciones de buques contenedores	Eslora	Calado	TEUs
Primera generación: 1956-1970 buques de carga y tanqueros	135-200	<9	500-800
Segunda generación: 1970-1980 Portacontenedores celular	215	10	1.000-2.500
Tercera generación: 1980-1988 Panamax	250-280	11-12	3.000-4.000
Cuarta Generación: 1988-2000 Post Panamax	275-305	11-13	4.000-6.000
Quinta Generación: 2000-2005 Post Panamax Plus	320-380	13-16	6.000-12.000
Sexta Generación: 2005-2008 Ultra-Container	380-400	16-19	12.000-14.000

Este incremento del tamaño hace que las clasificaciones de los barcos se establezcan no solo por su capacidad sino también por su adaptabilidad para surcar mares y estrechos por los que discurren sus travesías (Rodrigue, Slack & Comptois, 1997); condicionando, por lo tanto, ciertas rutas y comercios a la vez que los propios recintos portuarios y sus instalaciones.

3.- Las rutas y los fletes marítimos

El crecimiento del tráfico contenedorizado revela un criterio de anticipo del mercado. Cada vez se transportan más productos en dichas “cajas” (ya sean productos agroalimentarios, madera, metales.....que antaño eran enviados por otros tipos de embarcaciones -handysize-) muy alentadas por las nuevas condiciones logísticas y por las prácticas comerciales establecidas. La mayor cantidad de mercancías

contenedorizadas y la mayor capacidad de los buques en el actual marco de la globalización han influido en un bajada de los fletes, O lo que es lo mismo, el coste del transporte ha disminuido de manera ostensible en los últimos años.

Si el comercio mundial se realiza preferentemente por medio del transporte marítimo (muy próximo al 90%) y sus tasas de crecimiento son muy superiores a las manifestadas por la producción mundial es evidente que dichas transacciones e intercambios posicionan a los mercados y a las áreas geográficas. Se muestra un fuerte desequilibrio entre las rutas marítimas, afianzándose una supremacía asiática. Se aprecia una clara vocación exportadora de los países del sudeste asiático hacia los mercados americanos y europeos; como también se constata un balance neto positivo en lo que respecta a las transacciones europeas a Estados Unidos. Pero además de dichos desequilibrios se refuerza la intensidad de los tráficos marítimos.

El transporte de mercancías por buques de líneas regulares asciende a un total de 1.650 millones de toneladas. Este tráfico está muy regulado. Sigue unas determinadas rutas que están debidamente complementadas con las operaciones de transbordo. En cuanto a las rutas distinguimos aquellas direcciones del tráfico singulares: por una parte, los sentidos Este-Oeste, que abarcan a la Transpacífica; la Euro-Asia; y la Transatlántica. De otra parte; las rutas Norte-Sur; y, en tercer término, las estrictamente rutas regionales.

Los mayores tráficos se presentan en las rutas Este-Oeste Transpacífica que suman alrededor de 19,5 millones de TEUS, subdivididos en los dos sentidos, desde Asia a América del Norte con 14,5 millones de TEUs y en la dirección opuesta, con 4,9 millones de TEUs. La ruta Asia-Europa, de fuerte crecimiento en los dos últimos años, suma un total de 20 millones de TEUS, subdividido asimismo en dirección Europa desde Asia, con 7,3 millones de TEUS, y en dirección Asia desde Europa, con 12,7 millones de TEUS. Finalmente el tráfico trans-atlántico está menos desequilibrado que las rutas anteriores. Del total estimado en 4,8 millones de TEUS, los tráficos son de Europa a América Norte un total de 4,2 millones de TEUS y de América Norte a Europa de 2,6 millones de TEUS.

CUADRO 3. TRÁFICO DE CONTENEDORES ATENDIENDO A LAS PRINCIPALES RUTAS OCEÁNICAS. (Millones de TEUS)

	Transpacífica (8.000 millas)			Asia-Europa (11.500 millas)			Transatlántica (4.000 millas)		
	Asia- EEUU	EEUU- Asia	Total	Asia- Europa	Europa- Asia	Total	EEUU- Europa	Europa- EEUU	Total
1995	4,0	3,5	7,5	2,8	2,3	5,1	1,2	1,5	2,7
2000	5,6	3,3	8,9	4,5	3,6	8,1	2,2	2,9	5,1
2002	7,8	3,9	11,7	6,2	4,2	10,4	2,7	3,8	6,5
2004	11,8	4,3	16,1	8,4	5,6	14,0	1,8	3,0	4,8
2006	14,5	4,9	19,4	12,7	7,3	20,0	2,6	4,2	6,8

Fte) Sobre la base estadística de la UNCTAD.

En lo que respecta a los sentidos Norte/Sur suman 16 millones de TEUS entre aquellos grandes centros de producción y de consumo, distribuidos de la siguiente manera: las rutas que unen Europa con África y Oceanía suman 0,7 y 0,3 millones de TEUS, respectivamente; entre Europa y América Central asciende a 2,5 millones de TEUS. El tráfico entre América Norte y América Central y Meridional, unos 3 millones de TEUS; y el tráfico entre Asia y Oceanía unos 1,7 millones de TEUS. Finalmente, los tráficos entre los países asiáticos se estiman en unos 17 millones de TEUS, lo que refuerza el poder de las rutas regionales interregionales.

Consecuencia de estas magnitudes es la creciente intensidad de los flujos comerciales de las mercancías transportadas en contenedores y los evidentes desequilibrios en los sentidos de dirección de las rutas, dándose la circunstancia que una de las problemáticas más complejas es la referida al retorno vacío de los contenedores, cuestión que constituye en la actualidad uno de los grandes objetivos que se tienen en consideración a la hora de la programación y selección de la localización de los operadores marítimos y de la apuesta por el uso de las instalaciones portuarios.

4.- Principales puertos marítimos y formación de hubs

El intenso comercio marítimo impulsa la concentración, la especialización y la polarización territorial, estableciéndose criterios de prioridad y de selectividad portuaria por parte de las compañías marítimas y de las propias terminales portuarias. El patrón de crecimiento responde a las correspondientes matrices comerciales origen/destino; a la implementación de ventajas competitivas en aplicación de lógicas de plantas multilocalizadas; a la existencia de redes logísticas que permiten atraer, captar y concentrar mercancías y productos en áreas más extensas en el interior de los países; y a las propias infraestructuras y prestaciones de servicios portuarios. Así, para 2005 en los veinte primeros puertos mundiales de contenedores se manipularon el 56% del total de TEUs (186,1 por 340 millones de TEUs), destacando que los seis primeros están situados en el continente asiático (Singapur, Hong-Kong, Shanghai, Shenzhen, Busan y Kaohsiung) y solo aparecen cuatro europeos entre los veinte primeros puertos (Róterdam, puesto séptimo, Hamburgo, puesto noveno, Amberes, puesto decimocuarto y Bremen, en el vigésimo).

CUADRO 4. LOS VEINTE PRIMEROS PUERTOS CONTENDORES DEL MUNDO. LA SUPREMACÍA ASIÁTICA

1970	Puerto	Total TEUs	1980	Puerto	Total TEUs	1990	Puerto	Total TEUs	2006	Puerto	Total TEUs
1	NewYork/ New Jersey	930.000	1	NewYork/ New Jersey	1.947.000	1	Singapur	5.223.500	1	Singapur	24.792.400
2	Oakland	336.364	2	Róterdam	1.900.707	2	Hong Kong	5.1000.637	2	Hong Kong	23.230.000
3	Róterdam	242.328	3	Hong Kong	1.464.961	3	Róterdam	3.666.666	3	Shanghai	21.710.000
4	Seattle	223.740	4	Kaohsiung	979.015	4	Kaohsiung	3.494.631	4	Shenzhen	18.468.900
5	Amberes	215.256	5	Singapur	916.989	5	Kobe	2.595.940	5	Busan	12.030.000
6	Belfast	210.000	6	Hamburgo	783.323	6	Los Ángeles	2.587.435	6	Kaohsiung	9.774.670
7	Bremen	194.812	7	Oakland	782.175	7	Busan	2.348.475	7	Róterdam	9.690.052
8	Los Ángeles	165.000	8	Seattle	781.563	8	Hamburgo	1.968.986	8	Dubai	8.923.465
9	Melbourne	158.127	9	Kobe	727.313	9	NewYork/ New Jersey	1.871.859	9	Hamburgo	8.861.545
10	Tilbury	155.082	10	Amberes	724.247	10	Keelung	1.828.143	10	Los Ángeles	8.469.853

Fte) Containerisation internacional. www.ci-online

Se han abierto nuevos mercados y las comparaciones entre los puertos atendiendo a su especialización, inclusión en rutas y alianzas empresariales reflejan los distintos ámbitos de su posicionamiento. Al mismo tiempo, los procesos de fusión y adquisición de empresas han impulsado una dinámica de concentración empresarial muy notable. De

esta forma, si en el año 1996 las 25 primeras compañías concentraban el 71% de la capacidad de transporte marítimo, en el año 2006 dicho porcentaje asciende al 86,4%. Si el ejercicio lo hiciéramos para las 10 primeras compañías los porcentajes aumentarían desde el 43,6% en 1996, al 52,7% en el 2000 y se alcanza un 58% en el 2006.

Dichos procesos de crecimiento, de concentración y de desarrollo logístico permiten la conformación de los hubs. Su dinámica va pareja con el desarrollo de la contenedorización y la intermodalidad. Con anterioridad a este desarrollo, los transportes marítimos se efectuaban de “puerto a puerto” para, en la actualidad, realizarlos de “punto a punto” (door to door) y, de esta forma, concentrar los contenedores en un mismo recinto –emplazamiento portuario (terminal)- y por medio de una amplia red de servicios poder distribuirlos a otros puntos. Así, se conforma un hub, una red y unos servicios feeders que unen el hub con los otros lugares de producción y consumo.

Un hub requiere, en consecuencia, un amplio recinto que esté conectado con varios lugares. Los hubs se desarrollan preferentemente en lugares idóneos para efectuar ese almacenaje y distribución, puesto que sirven como plataforma de acogida y de distribución de mercancías. De esta manera, los puertos apuestan por la mayor sinergia con sus hinterlands más próximos y con el establecimiento de redes de conexión con otros modos de transporte al objeto de potenciar las infraestructuras y los servicios portuarios puestos en funcionamiento. No es casual, por lo tanto, que emerjan una serie de vínculos y de relaciones de proximidad económica que vinculen el puerto con los hinterlands.

4.-Los nuevos puertos y la emergencia de las cadenas logísticas portuarias

Se puede afirmar que un puerto es una entidad compleja asimilable a una empresa-red. En efecto, reagrupa a muchas empresas jurídicamente independientes (actores con flujos físicos e informacionales) que concurren y se vinculan en una misma cadena de valor (como prestación de servicios) de tal forma que se exige coordinación operacional, convergencia estratégica y altos niveles de eficiencia. Esta nueva idea se sustenta en que los actores de la colectividad portuaria pertenecen a una entidad más global, aunque sus primeras manifestaciones respondan a especificidades concretas y locales. De esta forma, una plaza portuaria forma parte de un nivel de cooperación, de integración y de

optimización de las estrategias; y en la que coexisten empresas que poseen intereses divergentes y relaciones privilegiadas entre ellas mismas.

En este sentido, los tres componentes esenciales de la performance global de los puertos- red son: a) la performance de cada uno de los nudos constituidos de la red; b) la calidad de las interfaces; y c) la coherencia del sistema. (Fredouet & Le Mestre, 2005) Esta nueva concepción significa que una ciudad-puerto sería a la vez un punto de anclaje de las redes de transporte y de los asentamientos de la población; y, en consecuencia, muestran diversos grados de desarrollo atendiendo a sus especificidades territoriales, económicas y de conectividad. Los objetivos radican, pues, en buscar la máxima capacidad de generar flujos (centralidad) y, en segundo término, de administrar y gestionar eficazmente las transferencias y las conexiones (reticularidad y conectividad). Esta apuesta depende de los actores tanto locales, nacionales e internacionales que son quienes contribuyen al posicionamiento estratégico internacional. Una segunda constatación es la referente a la flexibilidad de las redes marítimas y terrestres dentro de la formación de las cadenas de transporte (Slack, 2003), ya sean “just-in-time” como “puerta a puerta”, que desarrollan los nuevos nudos económicos (Notteboom, 2002; Robinson, 2002). Es lo que Ducruet (2004) explica con gran precisión, al afirmar que en Europa los puertos se agrupan en los corredores marítimos, en tanto que en Asia los puertos son lugares que permiten la rápida accesibilidad de hinterland próximos, preferentemente relacionados con el interior del país.

Las nuevas transformaciones económicas tienen incidencia en los cambios portuarios ya que derivan de los nuevos anclajes territoriales, la localización de las empresas y las formulaciones de nuevas áreas metropolitanas. De ahí que la centralidad ocupe un lugar muy relevante en los análisis económicos, pues es preciso tener en consideración las especificidades y las particularidades locales para lograr ser capaces de mostrar perfiles y objetivos funcionales. Estas reflexiones refuerzan los estudios que inciden en manifestar que las especificidades portuarias responden tanto a la propia morfología y planeamiento urbano como a las propias funciones de interconexión marítima, terrestre y de transporte (Murphey, 1989). En suma, los niveles de desarrollo de los sistemas portuarios ponen de manifiesto la existencia de tres ejes: a) redes de contenedorización; b) la centralidad urbana y c) la nodalidad portuaria, aspectos claves que amplían las

seminales reflexiones de Fleming y Hayut (1994) sobre la centralidad (urbana), la nodalidad (actividades) y la reticularidad (capacidad de estar inscrita en redes).

5.- La especificidad gallega

Cuatro categorías se han establecido siguiendo la metodología de Ducruet (2005): a) nodos de ciudades; b) especialización; c) la conectividad y accesibilidad; y d) la atraktividad para las empresas.

El tráfico portuario movido por los cinco puertos gallegos es creciente a lo largo de los últimos años, aunque sus tasas de variación son menores que los promedios nacionales. Suman cerca de 31.000 miles de Tns, que equivalen a un 7% del total español.

CUADRO 5. EVOLUCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE MERCANCÍAS (miles de Tns)

	(A) GRANELES SÓLIDOS			(B) GRANELES LIQUIDOS			CONTENEDORES (TEUS)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
A Coruña	4.432	4.438	4.095	7.331	8534	8205	-	-	1355
Ferrol	8.609	8.292	8.709	818	822	936	51	126	1249
Marín	819	1016	891	5	3	1	30535	32128	37423
Vigo	636	693	701	89	63	89	197.269	205.057	226.722
Vilaga	592	578	613	192	366	334	-	-	131
Galicia	15.138	15.017	15.012	8.535	9.788	9.565	227.855	237.111	266.880
España	105.131	113.993	113.510	138.758	146.553	148.533	10.012.015	11.168.288	12.135.244
%G/E	14,80	13,17	13,22	6,10	6,68	6,44	2,30	2,12	2,19

	CONTENEDORES (TNS)			(C) MERCANCIA GENERAL			(A+B+C) TOTAL MERCANCIA GENERAL		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
A Coruña	-	-	20	857	1.015	1.050	12.620	13.986	13.351
Ferrol	-	1	7	456	566	557	9.884	9.680	10.205
Marín	256	273	317	802	833	869	1.621	1.849	1.761
Vigo	1975	2.115	2.331	3.458	3.458	3.925	4.232	4.251	4.716
Vilagarcía	-	-	1	239	239	246	1.123	1.184	1.193
GALICIA	2635	1.389	2.677	5.812	5.812	6.649	29.485	30.952	31.271
ESPAÑA	103.176	113.338	124.957	153.102	153.102	184.258	396.991	426.183	446.702
%G/E	2,50	2,11	2,14	3,80	3,80	3,60	7,42	7,26	7,00

Las tasas de crecimiento en los últimos años arrojan una variación anual positiva (un promedio del 3,5% anual), aunque muy distantes de los promedios nacionales (12%), a pesar de que en los últimos ejercicios los aumentos van más parejos.

El peso que adquieren los tráficos correspondientes a los graneles sólidos es muy elevado, cerca del 13% del total español (fuerte peso de las descargas de carbón en los puertos de Ferrol y A Coruña). De igual manera, el movimiento de los graneles líquidos, (merced a los descargas de crudo en el puerto de Coruña) llegan a representar el 6,44% del total del sistema portuario español. Muy bajos, sin embargo, son los porcentajes que

representan los movimientos de las mercancías, ya sea convencional como la efectuada en contenedores. La primera significa el 2,14% del total de España y está distribuida por el puerto de Vigo, seguido del de A Coruña y Marín: en tanto que los tráficos de contenedores, que suponen el 2,19 % del total español, está casi concentrada en su totalidad en el puerto de Vigo.

Dos características subrayan los grados de la singularidad portuaria de Galicia. De una parte, si analizamos los tráficos de mercancías en función de si son cargadas o descargadas, los resultados están claramente inclinadas a las segundas. Estamos, pues, ante recintos portuarios que son objetivo de descargas, en suma, de suministro de inputs intermedios y de bienes finales para la economía terrestre ubicada en torno a las áreas portuarias. Un total de 23.500 miles de Tns se descargan en Galicia, es decir el 80% del total. Este porcentaje es particularmente elevado en los puertos de Vilagarcía, Ferrol y A Coruña, con porcentajes del 92%, 87% y 82%, respectivamente. Más compensados son los puertos de Vigo y Marín con el 60,5 % y 58,1% respectivamente.

De otra parte, la especialización de las mercancías movidas es la razón explicativa del comportamiento de los tráficos. Así pues, los movimientos de mercancías atendiendo a su presentación arrojan un grado singular de especialización. El puerto de A Coruña moviliza preferentemente productos energéticos; productos agro-ganaderos y abonos; y siderúrgicos. Por su parte, Ferrol es un puerto de metalurgia, de productos químicos, siderúrgicos y energéticos. Vigo, destaca por sus gran aportación a los trasportes especiales (transporte de vehículos) y material de construcción. Los puertos de Marín y de Vilagarcía muestran una gran diversidad de mercancías movidas, pero destacan las relacionadas con la madera y productos agro-ganaderos.

CUADRO 6. ESPECIALIZACION DEL TRÁFICO PORTUARIO ATENDIENDO A LAS MERCANCIAS.

	A Coruña	Ferrol	Marín	Vigo	Vilagarcía	Galicia
Energético	72,03	37,48	-	1,36	19,42	44,69
Siderúrgico	4,62	8,21	2,81	3,57	0,76	4,42
Metalúrgica	4,35	36,24	1,18	16,60	2,44	16,64
Abonos	0,42	0,20	0,75	0,04	1,26	0,35
Químicos	0,15	12,72	0,64	1,15	16,72	4,96
Mat. Construcción	2,37	1,11	6,00	19,14	22,72	6,07
Agro-ganadero	14,02	-	53,54	20,93	22,29	10,54
Otras Mercancías	1,97	4,00	31,54	12,08	14,94	6,18
Transp. Especiales	-	-	3,51	25,07	-	4,06

TOTAL	100	100	100	100	100	100,00
-------	-----	-----	-----	-----	-----	--------

Si evaluamos el comportamiento y la especialización de los puertos gallegos atendiendo a los movimientos de mercancías en contenedores destacamos dos notas: a) su peso reducido; y b) la casi total primacía del puerto de Vigo. Transitan por su recinto más de 200.000 TEUs, equivalentes a más del 90% del total gallego. El restante está repartido entre Marin y Ferrol y un incipiente movimiento en A Coruña y Vilagarcía.

Si reflejamos la conectividad con otros puertos, esto es la operativa de las líneas regulares que efectúan conexiones con otras localidades portuarias internacionales observaremos una baja densidad de las mismas. Ello pone de manifiesto la necesidad de afrontar una mayor promoción internacional como una más intensa dinámica de integración económica con los agentes marítimos.

En suma, la presencia de Galicia en el mundo marítimo internacional es muy reducida en los cuatro niveles básicos: especialización de los tráficos e intensidad de los mismos; volúmenes de mercancías cargadas; existencia de líneas regulares fiables que garanticen la conectividad; y desarrollos de integración internacional tanto en lo que atañe a las compañías como a las terminales. Por eso, es fácil afirmar que Galicia estuvo muy marginada en lo que respecta a los cambios y transformaciones; a las innovaciones tecnológicas; a la integración en las rutas, y en la cooperación con los agentes.

Sin embargo, en la actualidad, varias notas hacen presagiar buenas expectativas: a) los nuevos recintos portuarios con sus ostensibles mejoras en lo que hace referencia a las infraestructuras (puertos exteriores de Ferrol y A Coruña); a las terminales (Vigo, Marin y Vilagarcía de Arousa); y a la ampliación de las superficies de almacenaje, van a incrementar las posibilidades de albergar buques de mayor porte (que son los que requieren una calado superior y unas condiciones más exigentes en lo que hace referencia a los canales de entrada) y un mejor posicionamiento de dichos recintos portuarios en los ejes de las rutas, ya sea este-oeste como norte-sur; b) la apuesta por la logística y los nuevos emplazamientos de puertos secos van a permitir ampliar las áreas de influencia, expansionando el hinterland y captando nuevas mercancías; o sea, se va a dotar de mayor valor estratégico al sistema portuario gallego; c) la cada vez más clara definición de los factores relacionados con la promoción comercial y los

posicionamientos estratégicos en el mundo marítimo internacional coadyuvará a procurar una mayor integración e inserción global en el negocio marítimo y en el comercio internacional; d) la consolidación de navieras gallegas así como las transitarias y agentes portuarios, permitirán esperar mejores expectativas y oportunidades de negocio; y e) un incremento de la formación profesional y una mejora del capital humano orientado a la gestión reforzará las opciones de una actividad competitiva y sustentable.

BIBLIOGRAFIA.

Ducruet, C. (2004). Le villes portuaires laboratoires de la mondialisation. Université du Havre. Thèse de doctorat.

Ducruet, C. (2005). Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au global. M@ppemonde. Vol 76, n° 1.

Fleming, D.K. & Hayut, Y. (1994) Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. Journal of Transport Geography. Vol, 2. n° 1. pp.3-18.

Fredouet Ch. & Le Mestre (2005). Network Performance Measurement as a applied to maritime port communities. Journal of International Logistics and Trade. Vol. 3, n° 2. pp.1-13.

Murphey, R. (1989). On the evolution of the port city, in F.Broeze (ed) Bridge of the sea port cities of Asia from the 16-20th centuries. University of Hawaii. Honolulu. pp. 223-245.

Notteboom, Th. (2002). The interdependence between liner shipping networks and intermodal network. Papper for IAME, Panamá-2002.

Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm. Maritime Policy and Management. Vol. 29, n° 3. pp. 241-255.

Rodrigue, J.P.; Slack, B. & Comptois, C. (1997). Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems. Journal of Transport Geography. Vol. 5. n° 2. pp. 87-98.

Slack, B. (2003). Pawns in the game: ports in a global transportation system. Growth and Change, n° 24, pp.579-588