

ESTRUCTURA DEL TRAFICO PORTUARIO DE ALMERIA

por JUAN JESUS LARA VALLE *

SUMMARY: In a country like Spain with 3,144 kilometers of coastline, 29 major ports and 18 smaller ones, the role of these ports in the economic development of the region is obvious. Through them is channeled part of the national trade and practically all of the foreign commerce.

The port of Almería, which stands out for its exportation of heavy goods, has grown in the period from 1940-1977 to such a degree that it can be considered to be among the largest of Spanish ports.

RESUME: Dans un pays comme Espagne, avec 3.144 Kms de côtes, 29 ports plus grands et des 180 ports moindres, sa fonction dans le développement de la ville ou région est éclatant. A travers leurs on réalise une parte du commercee intérieur et, pratiquement, tout le commerce avec l'extérieur.

Le port d'Almería, lequel on caractérise par ses exportations en vrac solides, il connu, dans le période 1940-1977, un accroissement lequel le place dans le voie de s'intégrer dans le groupe des plus grandes ports espagnoles.

INTRODUCCION

La importancia que la función de los puertos representan para un país o región determinada, en cuanto que, como se decía en un reciente trabajo: "los puertos, que constituyen el eslabón de enlace entre los transportes marítimo y terrestre, son además factores primordiales de la ordenación del territorio y en el equilibrio regional constituyendo la infraestructura básica para el asentamiento de los grandes complejos industriales de un país" (1) nos indujo a realizar el presente estudio aplicado al puerto de Almería.

Nuestro objetivo tenía que ser concreto dado el carácter de la publicación; de ahí que nos hayamos centrado únicamente en el tráfico portuario, en su triple faceta: entrada y salida de buques, tráfico de mercancías y movimiento de pasajeros. Esto es, se ha pretendido marcar cual fue y es en la actualidad la estructura del tráfico portuario almeriense señalando la evolución sufrida durante el periodo 1.940-1.977. (2). Dentro de este núcleo hemos insistido, cuando las estadísticas así lo han hecho posible, en los aspectos espaciales, es decir, las líneas de relación establecidas entre nuestro puerto y otros puertos nacionales como extranjeros, dicho de otro modo, en los puntos de origen y destino de las mercancías, adjuntando siempre el valor económico del tráfico realizado.

No se ha entrado en un estudio acerca del emplazamiento, evolución de las obras portuarias, etc, sólo se apuntan algunos rasgos; el lector interesado en ello puede consultar un libro recientemente aparecido en el que se abunda en todo tipo de detalles al respecto (3). — Así mismo se ha tenido que eludir el

(*). Departamento de Geografía. Colegio Universitario de Almería.

1) M.O.P. y U. *Objetivos y planes de actuación de la Dirección General de Puertos y Costas*. Junio. 1978. La gran importancia del sistema portuario en la economía de la nación se pone de relieve con la consideración de que del total de comercio exterior del país el 95% en tonelaje y el 90% en valor se realizó, en 1977, a través de los puertos.

2) Con el fin de trazar una evolución lo más coherente posible se dan los rasgos principales del comercio en la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del XX.

3) *Cien años de la Junta del Puerto de Almería*. Ed. Junta del Puerto y Atenco de Almería. 1ª ed. Noviembre 1978.

estudio de la infraestructura portuaria a la que, como resulta obvio, damos una enorme importancia pues, como se refleja en el trabajo, a ella se debe, en unos casos, la potenciación del desarrollo portuario (incremento en los embarques de mineral de hierro tras las reformas introducidas en el embarcadero de la C.A.M.* por un valor aproximado de 1.500 millones de pts), mientras que en otros lo ha frenado, como actualmente ocurre con el tráfico de pasajeros y automóviles, en el que unos barcos de escasa capacidad plantean dificultades, hecho especialmente patente en la época estival.

Aún cuando el crecimiento de la actividad portuaria ha sido importante desde los años cincuenta acá, si se atiende al volumen de mercancías traficadas entre estas dos fechas, hecho, por otra parte, enmarcado en la evolución general de los puertos españoles (4), el lugar, no obstante, que el puerto de Almería ocupa entre los 29 grandes puertos españoles dista de ser todavía significativo. Así, en 1.977 el puerto almeriense se situaba en el 26º lugar en la entrada de buques (827 buques frente a un total de 93.137 que entraron en estos 29 puertos nacionales), a mucha distancia del puerto de La Luz y Las Palmas con 9.987, el primer puerto nacional en cuanto a la entrada de buques se refiere o, incluso, del mismo puerto vecino de Málaga en el que entraron 1.803 buques mercantes. Respecto al lugar que ocupa en el tráfico de mercancías, la mutación es sustancial si consideramos por separado entre mercancías descargadas y cargadas; en las primeras, en el año considerado, Almería se situaba en el 23º puesto, representado únicamente el 0'30% del volumen nacional, con sólo 429 Tns. (5) muy alejado del puerto de Bilbao (12.813 Tm), Tarragona (10.765 Tm.) y Gijón (9.941 Tm), que ocupaban los primeros lugares. Por el contrario, en cuanto a mercancías cargadas le corresponde el 8º puesto, con un total de 3.156 Tm. lo que significaba el 5'1% sobre el total nacional. Pero lo realmente a destacar es que el de Almería es de los pocos puertos nacionales en los que domina la función de carga sobre la descarga, situándose en el primer lugar entre aquellos puertos que se caracterizan por la primera función, entre ellos El Ferrol, Melilla, Puerto de Santa María, San Esteban de Pravia y Villagarcía de Arosa. Los primeros lugares correspondían a los puertos de Santa Cruz de Tenerife (5.597 tns), seguido de Bilbao (5.352 Tm) y Tarragona (5.308 Tm). Este carácter de puerto cargador le viene dado, casi exclusivamente, por los embarques de mineral de hierro que la C.A.M. realiza tanto al mercado nacional como extranjero. Por lo que al movimiento de pasajeros se refiere el avance ha sido espectacular, lo que sitúa al puerto almeriense, dentro del conjunto de los grandes puertos, en un lugar digno, ya que con un total de 111.878 pasajeros, se situaba en 1.977 en el 10º puesto. Los primeros sitios siguen correspondiendo a los puertos de Algeciras y Ceuta (6). Así pues, como resulta evidente, el puerto de Almería tiene centrada su importancia y su esperanza como puerto típicamente exportador y de tráfico de pasajeros, carácter que le viene dado tanto por las riquezas mineras, por un lado, como por su situación privilegiada como puerto más cercano a los países norteafricanos, hecho que sin dudar debe potenciar mejorando tanto la infraestructura portuaria como su red de comunicaciones.

Para terminar esta breve introducción, en la que hemos pretendido dejar claro la función genuina del puerto almeriense dentro del conjunto de los grandes puertos españoles, sólo me resta expresar aquí mi agradecimiento al personal de la J.O.P.* de Almería, en las personas de su Presidente: D. Luis Fernández Revuelta, el Ingeniero Director: D. Manuel Giménez-Cuenca Nieto y de su Secretario: D. Manuel Contreras Madrazo, que, en todo momento, me han prestado una valiosísima cooperación y ayuda. A todos ellos mi profundo agradecimiento.

I. TRAFICO GENERAL DEL PUERTO: EL MOVIMIENTO DE BUQUES: 1.867-1.977.

Resulta ya clásico, en los estudios realizados sobre distintos puertos españoles (7), el iniciar el análisis de la actividad portuaria con unas observaciones referentes al número de buques que entran anualmente en él, la evolución en el T.R.B. (tonelaje de registro bruto), tamaño medio de los buques, etc, pues, mediante ellas puede obtenerse una primera aproximación al grado de intensidad en el tráfico de un puerto. Si, en principio, esta posición resulta lógica, es obvio, sin embargo, que también conlleva un grado de abstracción considerable, si nos limitásemos a marcar la evolución en la entrada de buques sin más. De ahí que el análisis de la entrada de buques vaya emparejado al estudio del tráfico de mercancías; la puesta en relación de ambas variables nos pueden ya facilitar un índice de la importancia de un puerto.

4) BOSQUE MAURELL J. "Las actividades portuarias en España" Rev. *Estudios Geográficos*, pág. 602. M.C.S.I.C. n.º 93. 1963

*C.A.M. (Compañía Andaluza de Minas).

5) En miles

6) ANUARIO ESTADISTICO DE ESPAÑA 1978. I.N.E. Ministerio de Economía.

Este primer apartado lo hemos dividido en tres grandes períodos, cuyos límites vienen impuestos en los dos primeros por el carácter de las estadísticas disponibles insuficientes y no homogéneas y por un acontecimiento político-social, la Guerra Civil. El primer período comprendería el último tercio del siglo XIX que se analiza a través de los datos contenidos en la Memoria de 1879; y las memorias anuales de 1880 a 1894 inclusivas. El segundo, que engloba el primer tercio del siglo XX: 1900-1935, gracias a las memorias de la J.O.P. de 1911, 1914 al 1918, 1924 y 1931 y datos recopilados de la Dirección Facultativa de dicha Junta. Finalmente, el tercer período 1940-1977, para el que contamos con mayor información, puesto que aparte de las fuentes ya citadas de las memorias de la J.O.P., se han manejado también fichas de la Comisaria del Puerto (lista de buques anuales) y memorias de la Cámara de Comercio, como más fundamentales.

1.1. Último tercio de siglo XIX.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se sentarían las bases de lo que actualmente es el puerto de Almería.

En primer lugar, es la época en que se acometen las grandes obras que ponen en ejecución una serie de proyectos relativos a la ampliación y ordenación del puerto (8). Los pasos principales que jalonan esta etapa pueden sintetizarse en los siguientes: 1.838: aprobación de un proyecto de embarcadero en la rada de Almería, del Ingeniero Don Serafin Derqui, que comenzó a ejecutarse a partir de mayo de 1.847; las obras se desarrollan muy lentamente y terminan siendo paralizadas en junio de 1.868. A este primer proyecto, del que sólo se construyó un dique-muelle con una longitud de 630 metros por 30 m. de ancho, sucedieron cuatro proyectos más, en el periodo que precede a la constitución de la Junta, de los ingenieros Mingo, Caravantes, Cervigón y Durban, de los que apenas se construyó nada. En junio de 1.879, año después de la formación de la J.O.P., Don José Trias Herraiz, que había sido nombrado Ingeniero-Director, terminaba la elaboración de un nuevo proyecto del puerto. La base del mismo era la prolongación del Dique de Poniente y la construcción de un muelle de Levante a la altura de la calle Real. El proyecto, con ciertas limitaciones, fue aprobado por el Ministerio de Fomento y las obras fueron adjudicadas mediante subasta el 31 de Marzo de 1.880 a Don Ramón López Falcón con un presupuesto de 5.298.733,30 pts. El 21 de agosto de 1.882 se comenzaban las obras de prolongación del Dique de Poniente; las obras avanzaron a gran ritmo, en el año económico de 1.883-84 se habían construido 161 m. con una sección transversal de 14 m. de ancho. El 14 de mayo de 1.890 quedaba aprobada una modificación al proyecto originario que afectaba a una reducción de la sección transversal, quedando el presupuesto reducido a 2.908.374 pts. Los desacuerdos entre el contratista y la administración motivaría la cesión de aquel de la terminación a los Sres. Moreno y Cia. Por lo que al muelle de Levante se refiere, en 1.883 se redactó el proyecto que fue aprobado el 12 de Febrero de 1.888, adjudicado a Don Miguel Gonzalez Canet con un presupuesto de 1.881.629 pts. y plazo de ejecución hasta enero de 1.895. El muelle se situaba no frente a la calle Real, como se preveía en el proyecto de Don José Trias, sino en su emplazamiento actual; en noviembre de 1.889 comenzaban las obras y en el primero de julio de 1.894 ya se había construido 435 m. En 1.908, la Junta había conseguido ultimar la obra de los diques, dando al puerto su actual fisonomía. (9)

En segundo lugar, por lo que al tráfico de mercancías toca, se puede vislumbrar ya las líneas maestras que van a caracterizar al puerto almeriense, aunque con un volumen de mercancías muy reducido.

7) Por citar algunos ejemplos: LOPEZ GOMEZ, J.: "El puerto de Alicante" Rev. Estudios Geográficos. M. 1955. págs. 511-578. Del mismo autor: "El puerto de Vinaroz". Rev. Estudios Geográficos. págs. 511-578. QUIROS LINARES, F.: *El Puerto de San Esteban de Pravia*. Dpto. Geografía de la Universidad de Oviedo. C.S.I.C. Oviedo 1975. QUINTANA PEÑUELA, A.: *El Puerto de Palma de Mallorca*. Universidad de Salamanca. Departamento de Geografía. 1974.

9) Memorias de 1978; 1880-1890 ambas inclusivas, de la J.O.P. En la Memoria de 1879 se reconoce que si bien el comercio que por el puerto se desarrollaba era insignificante, las obras de ampliación eran necesarias si se quería sacar a Almería de su, por entonces, postergación.

8) Esta época coincide con la expansión urbana de Almería, que viene causada por un fuerte desarrollo demográfico.

Junto a la actividad febril que durante este periodo conocen las obras portuarias, se produce igualmente un importante movimiento de barcos que se dan cita en el puerto, la mayoría de ellos veleros de reducido tonelaje que realizan el tráfico de cabotaje interior o las faenas pesqueras.

Destaca, primeramente, el total de barcos que entraron en el puerto entre 1.873 y 1.877, cifras absolutas que no se volverán a alcanzar en la historia del puerto. (Cuadro I.1)

CUADRO I.1
Entrada de buques

Años	N.º de buques	T.R.B.
1873	1881	203.407
1874	2065	243.395
1875	2171	289.417
1876	2063	286.259
1877	1810	294.011

Fuente: Memoria de 1879

Frente a la estabilidad que se observa en el número de buques entrados en torno a las 2.000 unidades, en el TRB puede apreciarse un paulatino incremento, de forma que en el tonelaje de arqueo medio se pasará de 108 Tm en 1873 a 162 en 1877. Eran, pues, barcos todos ellos muy pequeños, en los que predominaba la propulsión a vela.

El tráfico de mercancías presentaba menor importancia, siendo prácticamente estacionario. La media de las mercancías traficadas, en el periodo 1867-1876, fue de 52.004 Tns. anuales repartidas casi por igual entre cabotaje y comercio exterior; destaca, sin embargo, el crecimiento habido en el comercio exterior, con un incremento del 143% de 1876 respecto a 1867, mientras que el tráfico de cabotaje sólo incrementó su comercio en las mismas fechas en un 22% aproximadamente.

Cuadro I.2

Años	CABOTAJE Tm	COMERCIO EXTERIOR Tm	TOTAL Tm
1867	25.380	12.232	37.612
1868	24.641	31.713	56.354
1869	24.138	23.875	48.013
1870	26.028	27.972	54.000
1871	24.272	32.045	56.317
1872	22.812	30.876	53.688
1873	15.000	33.749	48.749
1874	21.760	33.260	55.020
1875	24.249	25.499	49.748
1876	30.950	29.797	60.747

Las importaciones (Cuadro I.3) se limitaban únicamente a las mercancías o productos de consumo de la población almeriense y de su extrarradio, este muy limitado debido a las pésimas condiciones en que por entonces se encontraban sus comunicaciones. La estructura de dicho tráfico permanece inamovible durante todo este periodo tanto en los productos que se importan básicamente: carbón, harina y madera, como en cuanto a su volumen. Evidentemente las importaciones eran mucho más diversificadas de lo que el cuadro recoge, así, por ejemplo, otros productos de importación consistían en azúcar, bacalao, cemento, corcho, flejes, maíz, petróleo, tabaco y tejidos, pero de muy escaso volumen, sólo las importaciones de cemento en 1.890, llegaron a sobrepasar las 1.200 Tns.

CUADRO I.3
Principales productos de Importación en Tm.

Años	Arroz	Carbón Min.	Cebada	Duclas	Harina	Madera P.	Min Hierro
1882-83	1.538	11.939	5.000	3.316	8.065	6.221	3.658
1887-88	1.308	6.411	1.582	2.936	5.720	3.074	—
1889-90	1.409	11.120	2.040	4.493	6.912	4.304	2.225
1891-92	1.472	7.136	—	2.572	5.911	3.982	—
1893	1.762	6.973	490	7.196	10.144	4.884	—

El comercio de exportación, de mayor importancia, se concentraba en palabras de don José Trias, "a los productos de su vega y a los minerales, frutos y espartos que se crían en la provincia". También, no obstante, se aprecia pocos cambios en las cantidades que se embarcan de tales productos (Cuadro I. 4); sólo se observa un aumento reseñable en los embarques de uva de Ohanes que ya comenzaba a ser apreciada en los mercados internacionales. (10).

CUADRO I.4
Principales productos de exportación en Tm.

Años	Azufre	Esparto	Min. Hierro	Min. Plomo	B. Uvas ^a	1 a.	TOTAL
1882-83	2.030	10.606	8.028	2.541	574.530	29.343	30.360
1887-88	3.807	15.663	8.043	1.471	778.188	23.228	37.324
1889-90	5.252	14.319	4.000	1.051	543.412	16.665	49.422
1891-92	3.581	10.679	4.245	1.815	663.254	12.575	48.514
1893-94	3.515	10.711	—	1.993	933.265	10.563	21.938

Fuente: memorias I.O.P. Almería.

Junto a la exportación de uva, sobresale el esparto, el azufre y los minerales de hierro y plomo; por lo que se refiere a la producción de mineral en la provincia almeriense incrementó su volumen, si bien, no toda la exportación se realizaba por el puerto de la Capital, por lo que no se puede hacer un balance objetivo de correlación entre producción y exportación. Sabemos por la Memoria estadística de la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio de 1.866 que "la industria minera de Almería ha continuado el estado creciente de su producción, habiéndose aumentado en gran cantidad la del plomo y cobre". Los principales yacimientos en explotación durante este período, como se recoge en la citada memoria, se localizaban en la Sierra de Gádor; Cabo de Gata, con producción de plomo argentífero y criaderos de manganeso; La Solama del Río, en términos de Almócita y Fondón; Tierra de Bédar en Sierra Almagrera, en donde destacaba la producción de mineral de hierro con destino al extranjero. (11).

I.2. El primer tercio del siglo XX.

Los comienzos del siglo XX fueron de crisis para el comercio exterior español. El Tratado de París, firmado en 1898, reconocía la independencia de las últimas colonias españolas en América, lo que entrañaba en palabras del profesor Nadal Oiler, "la pérdida de pingües negocios... mercados, etc" (12). La carencia de datos para estos primeros años de siglo, nos impide constatar si este hecho tuvo su reflejo en el tráfico del puerto. La exportación de uva, único producto que por tales fechas se exportaba a puertos americanos, conoce una crisis pero que cabe atribuir a la plaga de la filoxera que se declaró en 1888 y que, según el profesor Bosque, en 1900 la plaga había terminado con las 11.000 Ha del viñedo almeriense. (13)

10) Cfr. BOSQUE MAURELL, J. "La uva de Almería. Estudio Geográfico. Rev. Geográfica. Enero-Diciembre, 1960

^a Consista en azufre en polvo.

11) OCHOTORENA Fernando.: *La vida de una ciudad: Almería. Siglo XIX 1850-1899.* pág. 97. Ed. Cajal. AI-1977.

12) *Historia de España y América. Social y Económica.* dirigida por J. Vicens Vives vol. V. pág. 247.

13) BOSQUE MAURELL. La Uva... art.cit.

La entrada de buques entre 1911-1929 osciló en torno a los 1570 buques, con un T. R. B. aproximado de 2.493.029 Tm; el tonelaje medio de arqueo de 2.098 Tm, siendo sensiblemente menor el de los nacionales (1703) en relación a los extranjeros (2.961). Este aumento del tonelaje que apreciamos con respecto al periodo precedente hay que situarlo dentro del contexto nacional de la época. Entre 1913 y 1921 en España se sextuplicó el tonelaje (de 14.000 a 82.000 toneladas de arqueo).

La preponderancia de los buques de bandera nacional era, evidente. Sólo en vapores, los de bandera nacional comprendía el 68,67%; esta diferencia era contrarrestada por el T. R. B., los nacionales significaban el 55,78% frente al 42,22% de los extranjeros. Hay que destacar, así mismo, la importancia, en estos años de primeros de siglo, de los veleros en el puerto de Almería, representando el 24,22% de los nacionales, hecho este que se sale de la tónica general del país, en el que se observa un desplazamiento de los veleros por los buques de vapor.

Tras la crisis de 1929, año para el que no contamos con el número de buques que anclaron en el puerto, pero que se puede vislumbrar del volumen del tráfico portuario, los años que precedieron a nuestra guerra civil vienen caracterizados por una excepcional importancia para la historia del puerto tanto por el número de buques, como por el volumen de su T. R. B.; 1934 con un total de 1069 buques y 1935 con 1023, representan cifras que no volverán a ser alcanzadas hasta 1953, pero más significativo aún es el T. R. B. siendo inferior el de 1953, con el mismo número de buques; en relación al de 1934 en un -31,52%.

CUADRO I.5
Entrada de buques y T. R. B.

Años	Nacionales	Extranjeros	Total	T. R. B. total
1911 (1)	1095	422	1517	2.358.889
1914 (1)	1043	341	1384	2.627.169
1924-25 (1)	1261	470	1731	—
1931 (1)	649	407	1056	1.458.446
1932 (1)	—	—	936	2.012.680
1933 (1)	—	—	875	1.838.939
1934 (1)	—	—	1069	1.929.383
1935 (1)	—	—	1023	1.743.453
1936 (1)	—	—	514	1.021.195
1937 (1)	—	—	120	157.788
1938 (1)	—	—	155	188.147
1939 (1)	—	—	495	598.948

1) Incluidos vapores y veleros.

CUADRO I.6
Desglose de buques entrados

Año	Bandera Nacional		Bandera Extranjera	
	Vapores	Vela	Vapores	Vela
1911	819	276	416	6
1914	801	242	323	18
1924-25	816	445	468	2
1931	526	123	406	1

No obstante, el que los efectos de la Gran Depresión de 1929 se dejen sentir en España a partir de 1930, es lo que nos explica el descenso en la entrada de buques registrados en los primeros años de la II República, principalmente en 1931, en que se reduce notablemente el T. R. B. — La recuperación iniciada durante la II República, sin embargo, no llegó a alcanzar las cifras de 1911, 1914 y 1924-1925.

Las dos contiendas que se dieron en este periodo, una la europea de 1914 a 1918, otra la española, de 1936 a 1939, dejan su impresión en el ritmo de entrada de los buques. El estadillo de la guerra en 1914, con el bloqueo consiguiente del tráfico marítimo, hace que los buques extranjeros disminuyan notablemente su número (14). La incidencia de la guerra civil española fue muy escasa. En los dos años centrales de la contienda se llega a las cifras más bajas en la entrada de buques de la historia moderna del puerto, 1937 representa una disminución del 88,2% respecto a 1935.

El tráfico de mercancías durante este primer tercio de siglo marca una línea muy similar a la descrita para el movimiento de buques.

CUADRO 1.7
Tráfico de mercancías

Año	Importación Tm	Exportación Tm	Total Tm
1911	79.100	28.900	108.000
1916	43.899	306.463	350.362
1916	43.602	294.310	337.912
1917	33.780	404.916	438.696
1918	14.934	351.709	366.643
1919—	35.870	395.852	431.722
1920—21	26.703	293.569	320.272
1921—22	36.510	76.152	112.662
1922—23	41.525	104.518	146.043
1924—25	112.932	133.676	246.608
1931	121.351	333.844	455.195
1932	116.286	206.820	323.106
1933	82.549	244.623	327.172
1934	107.173	251.326	358.499
1935	109.619	429.317	538.936
1936	43.419	287.761	331.180
1937	29.086	23.752	52.838
1938	106.863	11.550	118.413
1939	63.751	32.360	96.111

Fuente. Memorias J.O.P. 1911; 1914; 1918; 1922; 1924-25; 1931.
M.O.P. Plan de Puertos 1964-67. Anejo n.º 2.

Las excelentes campañas de exportación uvera que se dieron de 1901 a 1913 nos explican, tanto el elevado número de buques que anclaron en el puerto, como el alto nivel alcanzado en el T.R.B. En 1907 se superaban los 2'5 millones de barriles de uva embarcados, en 1911 se alcanzan los 2.432.496 barriles, cifras absolutas que no volverán a sobrepasarse. A partir de 1915, junto a la fruta hay que reseñar la exportación de mineral de hierro, que en los años 1915-1918 representó el 82'14% del total de las mercancías exportadas.

La incidencia de la primera guerra europea en el tráfico del puerto va a afectar de manera distinta a importaciones y exportaciones. En las primeras se observa un decrecimiento progresivo, con un mínimo de 14.934 Tm en 1918; afectando básicamente al carbon y abonos (Cuadro 1.8) las razones de este hecho son sobradamente conocidas, los exportadores españoles colocaban sus productos en el mercado mundial, donde tenían aseguradas pingües ganancias; la dificultad de importar de los países antes proveedores así como la exorbitante subida de precios a que todo ello dio lugar. El total de las exportaciones, en cambio, son espectacularmente elevadas si se le compara con el total alcanzado en la fecha más inmediatamente anterior y posterior. Resulta evidente que este incremento en las exportaciones se debía

14) Este es un rasgo común en la evolución de todos los puertos españoles cfr. *Análisis Económico del*

Puerto de Barcelona Ed. Moneda y Crédito, M. 1968.
BURRIEL DE ORIJETA, E.: "El Puerto de la Luz en las Palmas". *Rev. Est. Geog.* n.º 131, M. 1973, etc.

a la necesidad en que se encontraban los países beligerantes de aprovisionarse de todo. El Puerto de Almería aumenta en estos años las exportaciones en sus clásicos productos: mineral de hierro y plomo. Este aumento de las exportaciones provocó una fuerte subida de los fletes, origen de frecuentes controversias como se recoge en la prensa local de la época (15). Terminando el conflicto, el descenso en las exportaciones no se hace esperar, recuperando su ritmo habitual.

El volumen total de mercancía alcanzó en 1931-1935 una cifra media de 402.882 Tm. de las que a mercancías embarcadas correspondía el casi 73% frente al 27% sólo de las importaciones. Base del tráfico de exportación sigue siendo la fruta, (uva y naranja) y el mineral de hierro. La exportación de uva en estos años, que se recuperaba de la crisis sufrida en 1926 debido a la infección provocada por la mosca mediterránea en que la exportación cayó a 883.390 barriles, se mantuvo notoriamente alta: 37.336 Tm durante el quinquenio 1931-1935. El año 1934 llegó a registrar una de las mayores cifras del siglo: 2.161.562 barriles de 2 arrobas; 23.236 de una y 291.915 cajas, lo que suponía un total de unas 50.563 Tm. cargados en 339 vapores, significando un 38% del total de vapores que ese año entraron en el puerto.

El mineral de hierro fue el principal protagonista de las exportaciones durante la primera guerra mundial debido, como es obvio, a la necesidad que tenían los países en lucha de esta materia prima. El mineral exportado entre 1915 y 1920 está en torno a las 300.000 Tm de promedio anual. Terminada la guerra, de 1921 a 1923, la exportación descendió, consecuencia de la crisis de 1921, de la carestía de los fletes y por la competencia que le presentaban los minerales extranjeros, a unas 45.000 Tm anuales. Pos-

CUADRO 18
Principales mercancías importadas en Tm

Años	Abono	Cemento	Carbón min.	Duelas	Harina	Madera	Tejidos
1911	7.671	2.778	33.007	4.593	4.080	4.018	2.718
1914	8.409	5.114	35.518	3.635	11.262	9.642	2.904
1915	—	—	3.151	—	—	890	5.074
1916	2.081	744	13.163	465	9.320	6.020	516
1917	630	2.115	8.507	—	7.354	5.513	1.779
1918	1.656	1.824	10.450	6.633	—	1.270	628
1925	—	—	38.985	—	—	12.441	1.731
1931	10.363	7.798	38.732	—	2.642	14.123	—

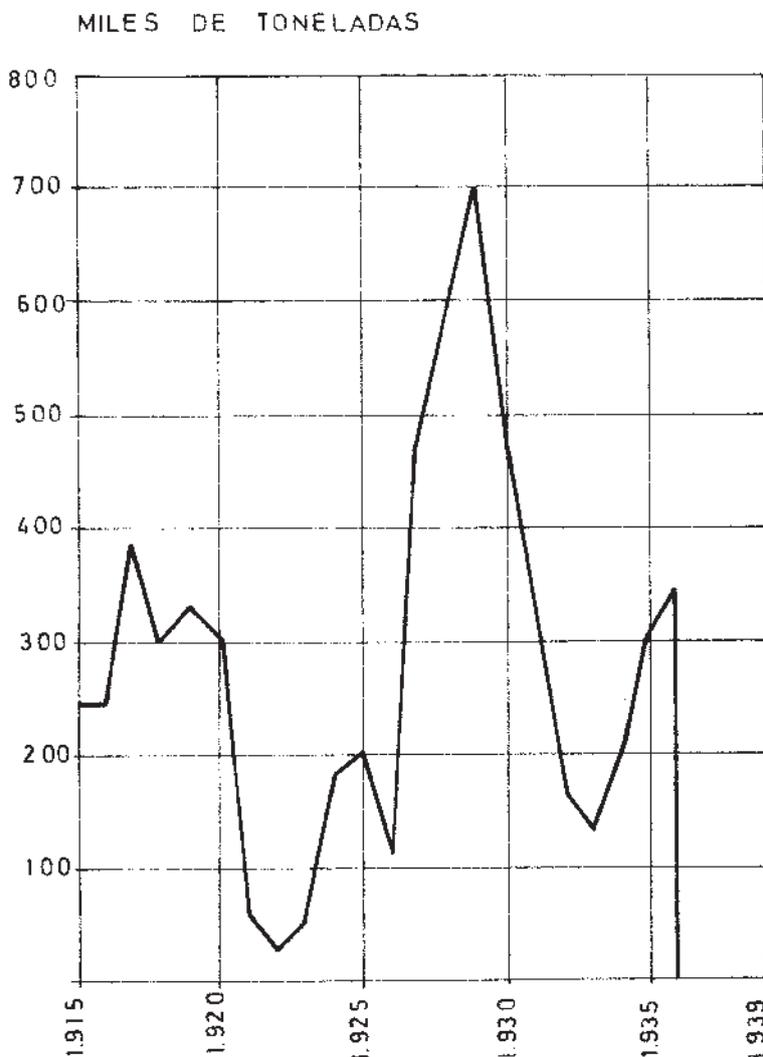
CUADRO 19
Principales mercancías de Exportación en Tm

Años	Calamina	Esparto	Min. Hierro	Plomo	Patatas	Carbon	Cebada	Bl. Uva 2
1911	2.303	11.220	3.148	687	4.749	—	—	1.951.024
1914	—	10.857	241.772	775	753	3.848	585	1.694.671
1915	1.442	1.953	237.054	1.557	11.761	2.278	4.624	1.254.275
1916	1.512	12.723	213.733	826	2.782	1.958	6.023	1.960.621
1917	1.790	622	359.026	3.009	3.693	2.877	2.736	766.740
1918	—	16.651	305.063	786	3.228	4.605	2.206	1.003.863
1919-20	—	16.543	342.574	—	—	—	—	1.259.551
1920-21	—	11.391	235.063	—	—	—	—	1.365.229
1921-22	—	3.741	26.531	—	—	—	—	1.073.687
1922-23	—	16.937	28.011	—	—	—	—	1.570.009
1934-35	—	16.592	82.687	—	2.313	7.897	1.515	1.739.410
1931	—	41.507	253.910	—	3.569	—	—	1.638.730

(15) INDEPENDENCIA, 12 Febrero de 1918. La carestía de los fletes influyó en el descenso de las exportaciones en los años siguientes.

teriormente a estas fechas se inicia una rápida recuperación, justificada por el proteccionismo que la Dictadura de Primo de Rivera implanta sobre la Siderurgia e industria española, lo que va a motivar que en 1929 se alcancen las 700.000 Tm de mineral exportado (16) cifra muy alta para esta época, como puede demostrar el simple hecho de que no volverá a ser rebasada hasta 1960. Tras la Gran Depresión de 1929, la exportación de mineral, reflejo de la coyuntura internacional y de la crisis interna nacional motivada por el cambio de régimen político, sufrió una grave contracción, especialmente en 1932 y 1933, para recuperarse algo en el trienio siguiente. (Grafico I)

GRAFICO I
 EXPORTACION DE
 MINERAL DE HIERRO



16) Cifra aproximada representada en un gráfico sobre la evolución de la exportación de mineral de hierro en la memoria de 1954.

Para conocer el origen y destino de las distintas mercancías traficadas por el puerto, contamos con los datos obtenidos de la Memoria de la J.O.P. de 1931. Ya, se ha dejado constancia de lo diversificado que por estos años se encontraba el comercio de importación, esto implica que el abanico de puertos con los cuales, el de Almería estaba puesto en relación sea lógicamente amplio. — Con todo, ateniéndonos a las materias básicas de importación en régimen de Cabotaje, sólo tres puertos ocupan más del 50% del total de mercancías importadas. — Constituyendo el carbón la materia fundamental de las importaciones y procediendo ésta de los puertos de Avilés (23.294 Tm), Gijón (1.838 Tm) y San Esteban de Pravia (2.095 Tm), implica, el que el 31% del tráfico de importación nacional se realice con tales puertos (17). — El puerto de Barcelona ocupaba el segundo lugar con un 12% de las importaciones; de Barcelona procedían principalmente las maderas (2.328 Tm), cemento (3.438 Tm), etc. — El tercer lugar lo ocupaba el puerto de Málaga, origen de las más diversas mercancías de importación, pero destacaba básicamente por el cemento (3.048 Tm), la gasolina (2.642 Tm), abonos (1.585 Tm), aceites (908 Tm), etc. Cabe citar otros puertos que adquieren importancia en determinados productos, así, de Santa Cruz de Tenerife procedían 6.189 Tm de aceites minerales, representando el 75% del total de este producto; de San Carlos, Valencia y Vinaroz procedía el 72% del arroz importado; finalmente, los puertos de Noya, Vigo y Villargarcía por sus envíos de madera en tablas.

Las importaciones de origen foráneo se caracterizan por una mayor concreción tanto en los productos como en sus puertos de origen. El primer lugar lo sigue ocupando el carbón, que en 1931, procedía casi en su totalidad del puerto de Cardiff. Le siguen los aceites provenientes de Constanza y Houston y, finalmente, los abonos embarcados en Middlesbrough, Amsterdam y Hamburgo. Estos tres productos significaron el 71% de las importaciones en régimen de Gran Cabotaje. Otra partida importante de la importaciones era la madera, tanto en rollos como en tablas, procedentes casi en su totalidad de puertos noruegos, tales como Domsjo, Hernosand, Dubronsek, Nonkoping, etc.

Menor complejidad presenta el tráfico de salida de mercancías, debido, como es sabido, a lo específico de las exportaciones que se realizan por el puerto de Almería. El total de mercancías embarcadas en 1.931 con destino a puertos nacionales es muy limitado 18.221 Tm. La sal común ocupaba el primer puesto con 4.569 Tm, con destino a puertos de la Costa del Sol: Málaga, Marbella, Motril y Torre del Mar. Le siguen las patatas, cuyo puerto receptor era el de Barcelona (3.462 Tm); los aceites minerales con destino a Cádiz, Palma y Sevilla y, finalmente el esparto destinado, casi en su totalidad, al puerto de Bilbao (1.013 Tm).

Las exportaciones al extranjero constituyen desde 1915 y hasta los inicios de la guerra civil española el fundamento del tráfico portuario con tres productos básicos: el mineral de hierro, las uvas y el esparto. El mineral de hierro enviado a los puertos de Rotterdam (186.109 Tm), Dunkerque (26.353 Tm), Barrow in Furnes y Glasgow (24.537 Tm), como más principales. Las uvas a los puertos ingleses de Londres (7.756 Tm) y Liverpool (5.743 Tm); alemanes, principalmente Hamburgo (5.958 Tm) y escoceses, Glasgow con 2.244 Tm. Finalmente, el esparto con unas líneas muy similares: Granton (6.453 Tm) Glasgow (2.303 Tm) y Cyport (1.667 Tm).

1.3. Periodo 1940-1977.

La incidencia de la guerra civil española en la evolución del tráfico portuario supone un largo paréntesis en que la entrada de buques y, por consiguiente, el tráfico de mercancías, se reduce a niveles mínimos (Cuadro I.5 y I.7), afectando predominantemente al tráfico de exportación. Terminada la contienda se produce una lenta, pero progresiva normalización del tráfico. — Tengamos presente que el puerto almeriense sufrió graves destrozos durante los años de la guerra: en Noviembre de 1936, el "Canarias" bombardeaba la bahía, produciendo (en palabras del P. Tapia) un "espectáculo escalofriante", al incendiarse los depósitos de la Campsa instalados en el Muelle de Poniente. Meses más tarde, en Febrero de 1937, la ciudad sería de nuevo bombardeada por aviación alemana, por el mal trato ocasionado a unos barcos alemanes (18). En consecuencia los años de la postguerra estuvieron destinados a obras de

(17) C. MARTINGALINDO. "El tráfico nacional de Carbones" Rev. *Estudios Geográficos*, N.º 86 M. 1962.

(18) P. TAPIA. *Almería Puerto y Provincia*. Ed. Calkó Ahorros de Almería, 1936.

reparación, las cuales se prolongaron hasta 1959, año en que todavía los fondos disponibles de la J.O.P. se destinaban a tales menesteres, no pudiendo acometerse ninguna obra de mejora y ampliación de las instalaciones portuarias. Tales circunstancias condicionaron la normalización del ritmo portuario.

GRAFICO II

ENTRADAS BUQUES MERCANTES

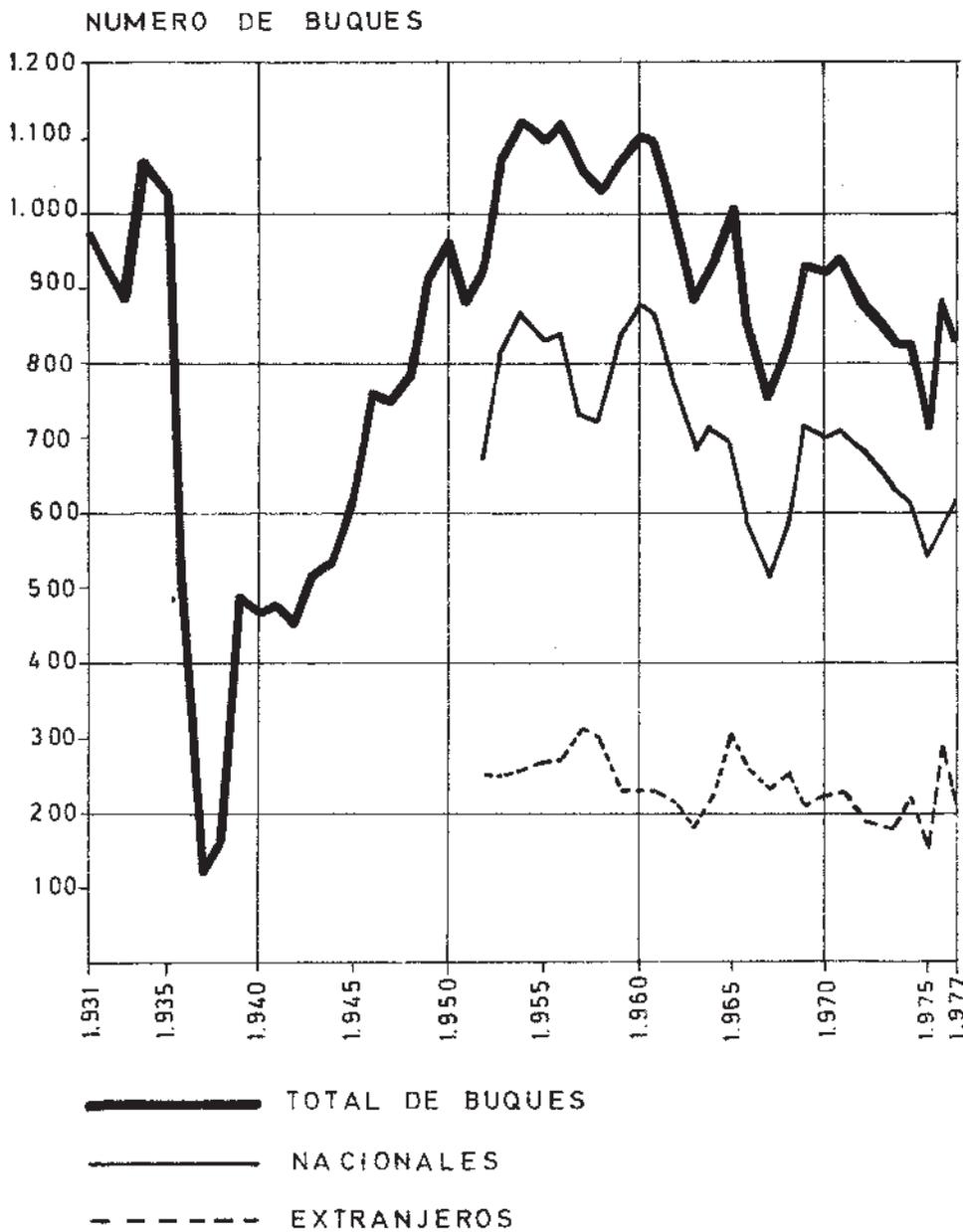
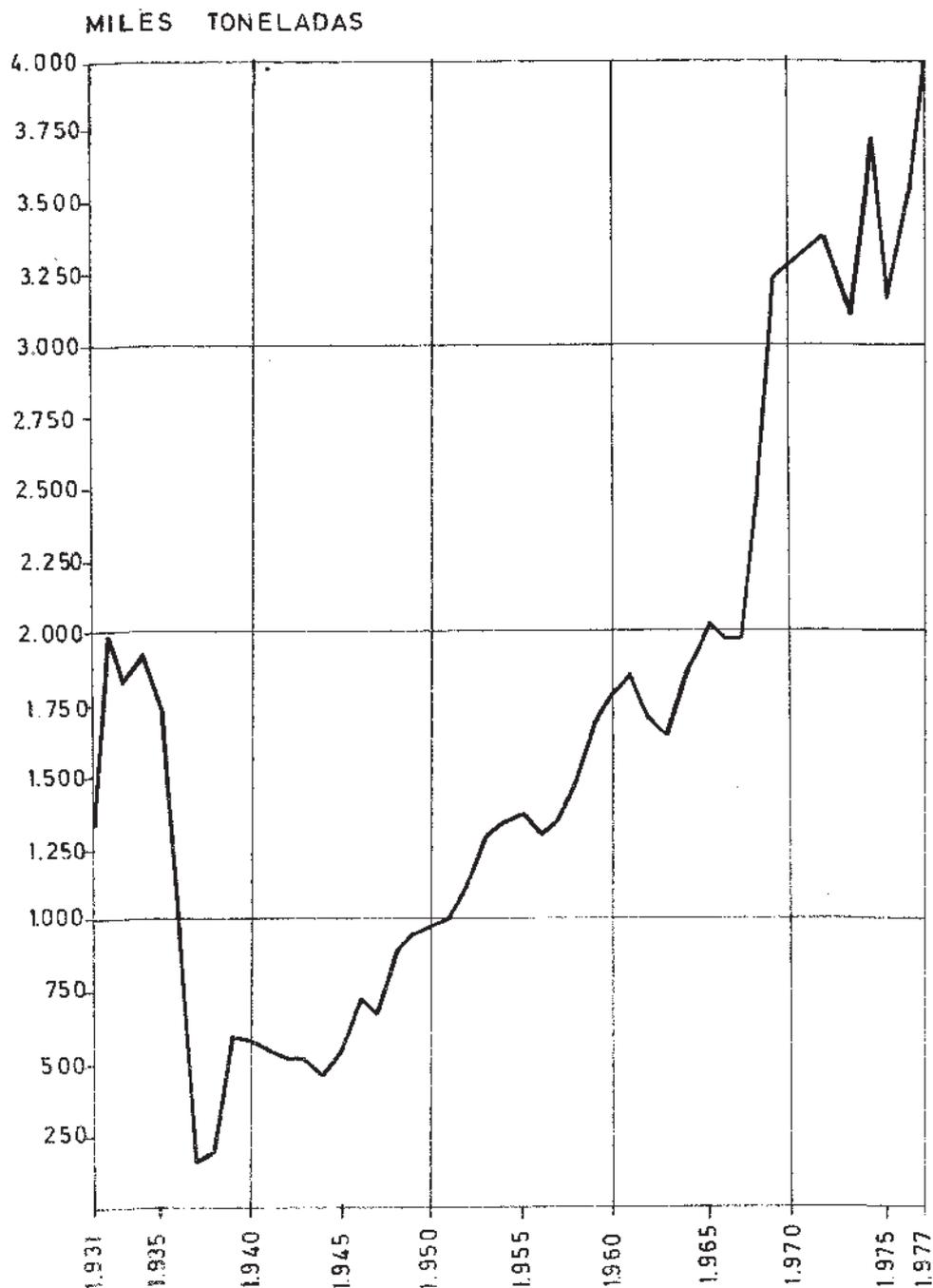


GRAFICO III

T. R. B. TOTAL



reparación, las cuales se prolongaron hasta 1959, año en que todavía los fondos disponibles de la J.O.P. se destinaban a tales menesteres, no pudiendo acometerse ninguna obra de mejora y ampliación de las instalaciones portuarias. Tales circunstancias condicionaron la normalización del ritmo portuario.

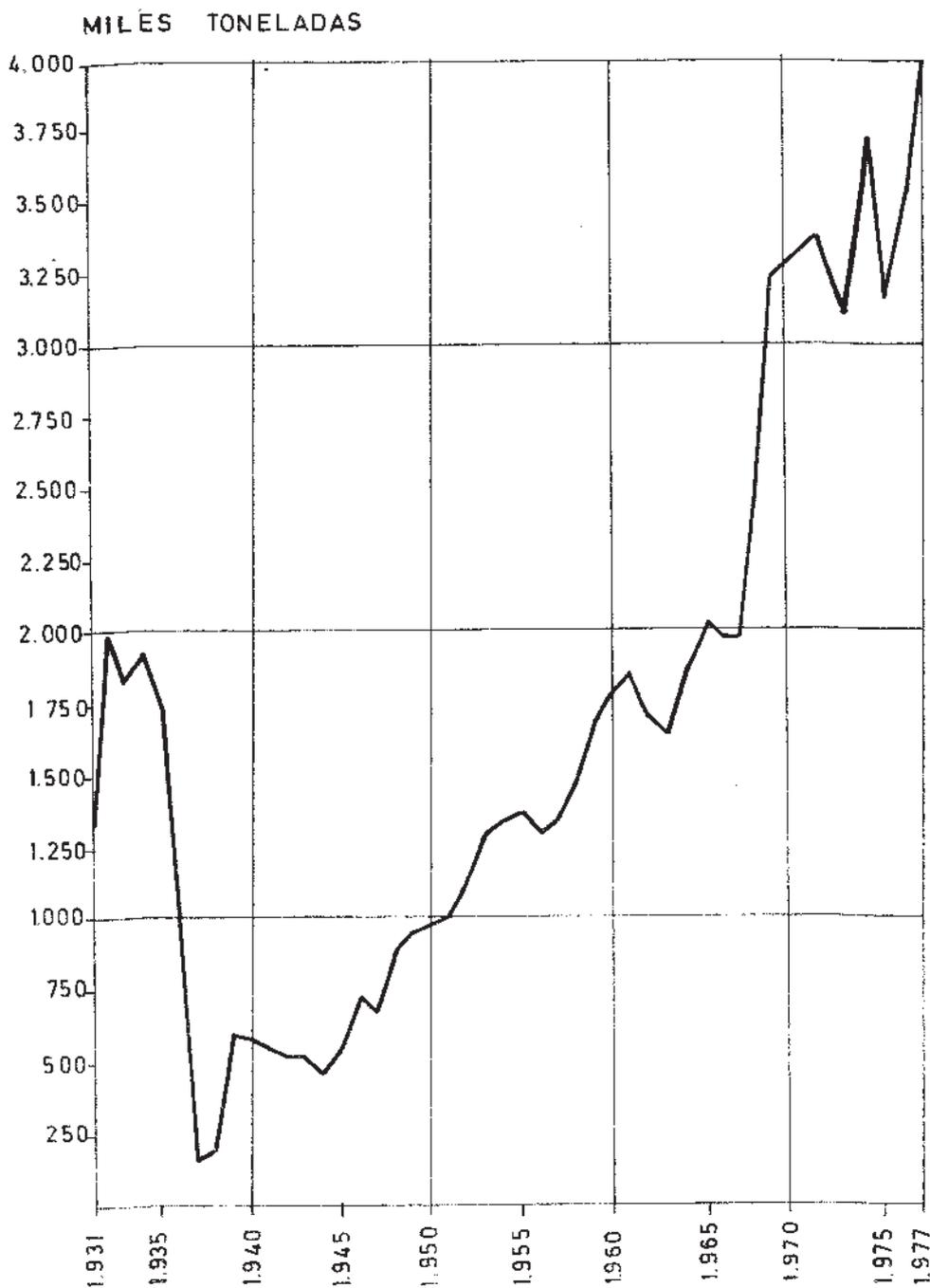
GRAFICO II

ENTRADAS BUQUES MERCANTES



GRAFICO III

T. R. B. TOTAL



La década 1953-1963 viene caracterizada por una estabilización en el número de buques entrados, con un promedio anual de 1.089 buques. (Cuadro I.10) Al finalizar esta década se produce un giro en la trayectoria hasta ahora apuntada; el número de buques que anclan en el puerto se hace ostensiblemente menor hasta alcanzar cifras, en la actualidad similares a las alcanzadas en el periodo de la postguerra. Al contrario, el T.R.B de los buques aumenta de manera extraordinaria, hecho que comienza a hacerse patente a partir de 1967, año en que si bien decae el número de buques entrados con relación al año anterior, en cambio, no sucede lo mismo con el T.R.B. que implica un aumento en porcentaje. En el cuadro que sigue queda expresado fielmente el hecho que apuntamos. (Cuadro I. 11).

CUADRO I.11
Evolución en el número de entrada de buques y su T.R.B.

Años	Número de Buques (1)	T.R.B.
1967	-12,83%	+ 0,62%
1968	+11,62	+25,73
1969	+12,34	+29,69
1970	- 0,53	+ 0,78
1971	+ 2,05	+ 1,97
1972	- 7,43	+ 1,17
1973	- 5,38	- 6,12
1974	- 0,48	+19,82
1975	-14,61	-14,67
1976	+25,82	+11,31
1977	- 6,23	+11,61

La línea evolutiva (Graficos II y III) señalada está ligada a las circunstancias que han condicionado la exportación de mineral de hierro. Del cuadro anterior se destacan las dos alzas de 1968-1969 y los signos altamente positivos que se observa en el T.R.B. que se inician a partir de 1974, excepción hecha de 1975. La exportación de mineral de hierro que en 1968 y 1969 alcanzó cifras realmente excepcionales, condicionó los signos positivos tanto en la entrada de buques, como en su T.R.B. En cambio, el carácter positivo en el T.R.B. a partir de 1974 viene motivado por las mejoras introducidas en la línea ferroviaria Guadix-Almería, así como por las obras de ampliación y modernización que se acometieron a partir de este año en el embarcadero de la Compañía Andaluza de Minas (19), tales mejoras incidirán en el incremento que se experimenta en la exportación de mineral. Por otro lado, el mayor calado que se le da al embarcadero va a permitir al entrada de buques de hasta 80.000 T.

Del Cuadro I.10 se deduce, así mismo, el claro dominio de los buques de bandera nacional; que se expresa en porcentajes en el cuadro siguiente:

La participación, no obstante, de los buques de bandera extranjera no es menospreciable, con un crecimiento relativo en relación a los nacionales en el quinquenio 1962-67, aunque igualmente puede observarse que también a ellos afecta el decrecimiento en su número.

19) Este hecho hay que situarlo también dentro del contexto de la construcción naval nacional. En 1969 el volumen de tonelaje entregado por los astilleros españoles superó los 600.00 T.R.B.

CUADRO I.12
Porcentaje de los buques por bandera

Años	Nacional	Extranjera	Total
1952-1956	75,44	24,46	100
1957-1961	75,76	24,23	100
1962-1966	74,29	25,69	100
1967-1971	73,93	26,06	100
1972-1976	74,63	25,36	100
1977	74,24	25,75	100

La clasificación por banderas de los buques extranjeros y su importancia en el tráfico portuario experimenta durante el periodo que nos ocupa sensibles modificaciones que es necesario contactar con las nuevas orientaciones dadas a las exportaciones, fundamentalmente al mineral de hierro. Las conclusiones son fácilmente deducibles del cuadro I.13.

Los buques de bandera inglesa, países nórdicos y alemanes, ocupan los primeros lugares hasta comenzar la década de los setenta. Se deduce que a partir de 1968, sin embargo, el primer lugar, hasta entonces ocupado por buques ingleses, pasa a los de bandera danesa; los ingleses y alemanes decrecen ostensiblemente hasta niveles que en los últimos años son casi insignificantes. En contrapartida la aparición en los últimos años de nuevas banderas: Grecia, Polonia y Rumanía, responsables, en su mayor parte, del tráfico portuario. El T.R.B. refleja, por otra parte, estos mismos caracteres señalados, salvo para los últimos años en que, por ejemplo, el mayor número de buques daneses no se corresponden con el principal T.R.B. alcanzado. (Cuadro I.14). Hasta 1971 persiste la hegemonía inglesa, superando en 1968 los 327.128 T.R.B., para iniciar, a partir de entonces una veloz caída, espectacular en 1972, año en que se cortan las exportaciones de mineral de hierro a este país. El mayor tonelaje de registro bruto en los siete últimos años corresponde a buques de bandera polaca, francesa y rumana, esta última en 1977 supuso el 33% sobre el total de tonelaje de registro bruto de buques extranjeros. Las dos primeras transportan el mineral hasta Dunkerque, mientras los rumanos lo hacen al puerto de Constanza.

Por otra parte resulta interesante observar la evolución que se ha producido en el tonelaje de arqueo de los buques tanto nacionales como extranjeros en los últimos quince años. Este hecho lo sintetizamos en tres cuadros que, en porcentajes, nos dicen cual ha sido esta evolución.

Los cambios han sido más perceptibles, como puede comprobarse, en los buques de bandera nacional; mientras los extranjeros se caracterizan por un aumento considerable de los buques de gran tonelaje, en tanto los de pequeño y mediano tonelaje se mantienen con ligeras variantes, en los buques españoles, la característica más destacada consiste en la disminución de los buques de menos de 2.000 Tm, produciéndose el mayor incremento en los buques de tonelaje medio, esto hace que más del 60% de los buques de bandera nacional que en el periodo 1973-1977 anclaron en el puerto esten comprendidos entre las 2.000 a 10.000 toneladas de arqueo, frente al sólo 31,74% de los extranjeros para el mismo periodo. La participación, en cambio, de buques nacionales de gran tonelaje es todavía muy limitada. Finalmente hay que hacer notar la paulatina desaparición de los veleros, los cuales, todavía en fechas no muy lejanas gozaban de un porcentaje relativamente elevado sobre el total de buques (Cuadro I.18). Hecho que evidentemente ha influido en el decrecimiento experimentado en la entrada de buques.

La evolución que en el tonelaje de arqueo ha experimentado la flota mercante nacional, como hemos visto reflejado en el puerto de Almería, ha sido impulsada por dos razones primordiales: en primer lugar por el aumento considerable en el volumen de mercancías traficadas por los puertos, y, en segundo lugar, por la política del Estado emprendida a este respecto, contenida en los tres planes de desarrollo

CUADRO I. 13

Distribución por banderas de buques mercantes

Años	Alemania	Bélgic.	Dinam.	Francia	Grecia	Holan.	Inglat.	Italia	Norue.	Suecia	Panamá	Polonia	Rumania
1953	33	8	18	14	—	6	89	17	18	22	—	—	—
1954	52	15	20	6	—	7	73	7	19	29	—	—	—
1955	40	16	16	—	—	18.	76	11	20	23	—	—	—
1956	33	17	28	8	—	10.	72	16	21	19	—	—	—
1957	49	11	51	15	—	25	49	8	19	36	—	—	—
1958	65	19	11	11	—	26	78	8	22	23	—	—	—
1959	40	16	7	11	—	12	57	6	25	30	—	—	—
1960	36	10	6	29	—	11	38	14	29	31	—	—	—
1961	38	8	11	18	—	9	59	10	24	26	—	—	—
1962	39	6	10	18	—	12	47	4	23	26	—	—	—
1963	37	13	6	11	7	12	32	11	17	17	—	—	—
1964	39	7	7	11	8	25	46	13	23	17	—	—	—
1965	35	11	11	23	6	52	62	17	26	23	—	—	—
1966	33	6	10	10	13	46	42	11	34	14	—	—	—
1967	27	5	22	6	11	34	39	8	30	13	—	—	—
1968	37	7	32	7	5	21	42	10	37	7	—	—	—
1969	33	3	18	5	12	20	36	16	24	2	—	—	—
1970	28	3	31	9	11	6	33	21	28	3	—	—	—
1971	19	—	27	24	10	9	20	26	24	2	—	—	—
1972	15	1	43	8	13	10	8	14	25	2	—	—	—
1973	13	1	35	9	5	4	10	22	21	3	11	16	2
1974	8	1	40	14	5	13	7	10	22	4	29	18	10
1975	8	1	29	19	6	17	5	2	15	—	3	13	5
1976	7	—	62	31	8	78	11	11	12	—	5	16	20
1977	18	—	24	18	22	10	8	4	16	3	12	23	3

CUADRO I. 14

T. R. B. por banderas

Años	Alemania	Bélgica	Dinam	Francia	Grecia	Holanda	Inglaterra	Italia	Noruega	Polonia	Suecia	Rumanía
1958	104.675	22.327	16.085	45.486	—	23.969	260.675	10.192	67.181	—	30.592	—
1959	69.141	18.858	10.880	37.885	—	9.934	218.461	9.837	83.375	—	65.847	—
1960	59.428	12.394	10.777	118.800	—	9.515	192.730	29.971	102.252	—	85.602	—
1961	57.216	10.127	22.139	70.614	—	7.063	244.126	32.400	79.074	—	78.885	—
1962	76.545	6.535	26.434	67.655	—	10.816	170.305	17.103	73.858	—	75.229	—
1963	67.444	14.813	14.161	47.279	34.534	7.920	120.865	37.490	56.792	—	60.808	—
1964	60.423	9.249	9.875	43.434	30.326	13.973	198.493	38.706	84.606	14.125	75.113	—
1965	58.055	9.614	12.849	81.637	23.258	26.925	288.821	21.211	99.803	16.394	90.829	—
1966	54.609	6.404	10.297	51.021	41.990	26.597	227.563	36.607	99.554	—	61.385	—
1967	36.201	5.738	15.785	26.903	37.118	18.171	315.067	20.722	117.735	22.094	31.530	—
1968	51.091	11.877	24.555	40.186	24.571	14.990	327.128	16.333	186.916	8.524	19.403	—
1969	62.662	3.118	10.386	29.740	34.916	23.083	268.944	164.524	129.328	20.307	14.740	—
1970	46.931	3.115	25.145	48.256	33.387	5.112	234.946	212.558	127.976	50.086	13.903	—
1971	31.234	—	26.996	79.823	39.804	5.130	228.529	61.734	77.205	263.969	9.922	—
1972	27.289	936	49.379	32.868	46.544	6.542	50.430	111.127	99.623	239.659	18.828	—
1973	38.277	1.051	15.982	64.878	21.872	10.059	71.082	56.855	62.907	223.808	9.361	33.240
1974	23.604	5.154	49.379	80.410	29.639	19.874	50.553	76.157	99.987	289.845	6.738	109.671
1975	15.948	502	29.031	123.072	48.993	12.356	20.937	2.079	81.856	207.142	—	68.212
1976	8.109	—	57.357	116.319	75.885	55.440	43.729	43.515	63.540	257.481	—	259.934
1977	29.521	—	12.571	126.444	109.879	10.657	44.191	5.602	69.491	55.024	27.697	366.195

Fuente: Memorias anuales J.O.P. Almería.

CUADRO I.15
Porcentaje de buques nacionales según tonelaje de arqueo

Años	Hasta 2.000 T.	De 2.001 a 5.000	De 5001 a 10.000	De 10.001 a 25.000	De 25.001 a 50.000	Veleros
1963-67	45,75%	26,88%	8,80%	—	—	18,23
1968-72	32,74	44,24	18,14	,14	—	4,42
1973-77	29,04	51,58	9,34	9,84	0,13	—

CUADRO I.16
Porcentaje de buques extranjeros según tonelaje de arqueo

Años	Hasta 2.000 Tm.	De 2.001 a 5.000	De 5.001 a 10.000	De 10.001 a 25.000	De 25.001 a 50.000
1963-67	52,04%	25,00%	22,54%	—	—
1968-72	49,09	20,00	14,54	15,00%	—
1973-77	53,08	16,58	15,16	15,16	—

CUADRO I.17
Porcentaje sobre el total de buques según tonelaje

Años	Hasta 2.000 Tm.	De 2001 a 5.000	De 5001 a 10.000	De 10.001 a 25.000
1973	37,21	42,42	12,11	8,26
1974	37,03	38,25	11,81	12,91
1975	34,67	43,65	8,70	12,98
1976	39,68	42,52	7,82	9,98
1977	27,81	45,46	13,66	13,07

CUADRO I.18
Vapores y Veleros

Años	Vapores		Veleros	
	número	T.R.B.	número	T.R.B.
1953	569	1.268.089	500	53.042
1957	659	1.359.810	395	46.832
1963	688	1.602.585	173	20.333
1964	808	1.861.397	136	13.780
1965	894	2.194.074	114	11.885
1966	747	1.944.379	102	9.535
1967	681	1.959.403	59	6.720
1968	781	2.466.980	45	5.206
1969	891	3.201.060	37	5.147
1970	894	3.227.772	29	3.650
1971	904	3.290.025	38	5.301
1972	868	3.333.452	4	463
1973	825	3.129.575	—	—

Fuente. Memorias J.O.P.

que se han sucedido en los últimos quince años. En el primero de ellos (1964-1967) se pretendía la modernización y crecimiento de la flota mercante. El objetivo se cumplió. La flota se modernizó y aumentó su tonelaje. Gracias al II Plan (1968-1971) la flota mercante superaba los 3.000.000 de T.R.B, pasando a ocupar el decimoquinto lugar, lugar muy modesto como cabe suponer. Finalmente, el III de ellos, una vez iniciado el despegue, se proponía planes más ambiciosos, decía textualmente: "... hemos de conseguir una flota suficientemente competitiva para participar, tanto cuanto sea posible en tráficos extranacionales que aporten importantes ingresos a nuestra Balanza de Pagos". (20)

A pesar de todo lo expuesto, la flota que en la actualidad sigue entrando en el puerto de Almería lo es todavía de un tonelaje muy reducido, lo prueba el hecho de que en 1977, los buques menores de 5.000 Tm constituyesen más del 73% sobre el total de buques. (Cuadro I.18).

Finalmente, hemos de dejar constancia, ya que anteriormente se ha eludido la cuestión, de la creciente importancia que en la actualidad están adquiriendo los buques de guerra llegados al puerto de Almería. Estos han pasado de 14 en 1958 a 64 en 1977, incluidos nacionales y extranjeros, si bien estos últimos tienen una insignificante participación, en 1977, sólo tres eran de pabellón extranacional.

II. ESTRUCTURA DEL TRAFICO.

II.1 *El comercio de Importación.*

Se ha puesto de manifiesto anteriormente la escasa importancia que la importaciones representan sobre el volumen total del tráfico portuario. En 1977 estas significaron sólo un 11% del tráfico. Y esta ha sido la tónica siempre mantenida desde que terminase la Guerra Civil. Evidentemente, en los años de la postguerra su importancia era más acusada debido a las restricciones internacionales impuestas al comercio exterior español. Pero, a medida que la exportaciones fueron recuperando su ritmo habitual, el distanciamiento entre unas y otras fue acentuándose cada vez más. Ello, no obstante, no ha sido óbice para que su volumen no haya dejado de incrementarse de forma paulatina pero sin interrupción durante el periodo 1940-1977 (Cuadro II.1). No se aprecian alzas espectaculares ni tampoco contracciones de importancia. Esto se debe, a nuestro juicio, a un sólo hecho y es que la característica básica del tráfico de importación consiste en que se trata casi exclusivamente de cabotaje, muy poco influenciado, por tanto, por las fluctuaciones del comercio internacional. En los cuadros II.2 y II.3, presentamos lo que las importaciones en régimen de cabotaje significaron en porcentajes por quinquenios y las cifras totales anuales.

Salvo para el quinquenio 1963-1967 en que se aprecia un incremento considerable en las importaciones del exterior, debido a la desaparición en la estabilidad de los precios a nivel nacional, haciendo más atractivas las importaciones foráneas, por lo demás se puede afirmar que, en la actualidad, casi la totalidad de las importaciones se debe a un tráfico de cabotaje.

II.1.1. *El Comercio de importación en régimen de Cabotaje.*

El Cuadro II.4 contiene cuales fueron y forman hoy los productos de importación procedentes de otros puertos nacionales. Como es fácil apreciar el grueso de las mismas está constituido por los productos energéticos. En una primera etapa (1950-1958), el carbón mineral ocupa el primer puesto; todavía en 1958, si unimos al carbón nacional las cantidades importadas del exterior, el carbón suponía el 10% del tráfico total, lo que le colocaba, en orden de importancia, detrás del mineral de hierro. La totalidad de este mineral era consumido por la Central Térmica de la capital. Su práctica desaparición a partir de 1970, está unida a la utilización del fuel-oil, en sus instalaciones, por dicha Central Térmica.

20) Información Comercial Española, "La Marina Mercante Española", Ministerio de Comercio, Num. 476, 1972, págs. 34-57. Para años anteriores cfr.

GARCIA FERNANDEZ J. "La marina mercante y la construcción naval española" Rv. Est. Geográficos n.º 77, C.S.I.C. M. 1959 pags. 587-591.

CUADRO II
Movimiento de mercancías en Toneladas por conceptos (1)

Años	Fluidos por instalación especial: Fuel-Oil, Gas-Oil Petróleo, Gasolina	Graneles sólidos por instalación especial: Mineral de Hierro	Graneles sólidos sin instalación especial: carbón abonos, fosfatos	Mercancía gral. diversa: maderas frutas, cemento, tierras indust.	TOTAL
1940	3.969	57.782	67.222	32.903	161.876
1941	3.035	105.431	57.872	26.146	192.484
1942	2.720	114.728	62.941	32.163	212.552
1943	2.360	142.856	72.937	34.333	252.486
1944	2.293	92.555	79.082	27.637	201.567
1945	559	114.930	87.459	33.934	236.882
1946	913	253.420	87.287	53.182	394.802
1947	4.751	315.837	90.865	42.431	453.884
1948	4.702	301.295	101.272	82.453	489.722
1949	7.076	348.950	148.565	54.588	559.179
1950	6.290	305.949	163.927	39.077	615.243
1951	5.713	464.551	182.592	34.427	687.283
1952	6.955	488.359	197.023	39.578	731.915
1953	9.333	389.897	167.932	31.006	598.168
1954	10.112	388.812	150.630	76.998	626.552
1955	11.109	484.840	85.544	117.318	698.811
1956	14.310	541.984	102.081	131.790	790.165
1957	20.347	606.751	153.498	77.158	857.754
1958	70.103	487.586	168.177	77.050	802.916
1959	97.963	629.949	214.185	86.172	1.028.269
1960	88.990	759.651	227.486	82.349	1.158.476
1961	110.660	723.660	281.265	78.726	1.155.585
1962	97.967	676.896	228.486	83.351	1.086.430
1963	154.720	585.608	190.622	94.917	1.025.867
1964	161.851	702.185	228.518	87.410	1.179.964
1965	175.875	1.077.961	172.238	149.997	1.576.071
1966	170.315	884.437	199.475	115.320	1.369.547
1967	159.660	1.110.551	222.190	104.462	1.596.863
1968	237.280	1.773.215	287.434	77.979	2.375.908
1969	291.006	1.945.049	276.289	83.000	2.595.344
1970	359.209	1.870.226	186.786	92.019	2.508.740
1971	310.117	2.103.514(2)	89.503	94.859	2.593.933
1972	342.479	2.302.509(2)	115.642	97.098	2.857.728
1973	357.146	2.066.098(2)	101.841	113.242	2.638.327
1974	346.281	2.908.749(2)	79.740	102.018	3.436.788
1975	311.242	2.207.407(2)	91.494	68.065	2.678.208
1976	417.546	2.256.825(3)	107.012	80.966	2.862.649
1977	394.322	2.729.540(4)	209.192	251.187	3.584.241

Fuente: Años 1940 a 1953. M.O.P. *Plan de Puertos: 1964-1967*; Anexo n.º 2.
 Años 1953 a 1977. J.O.P. *Memorias anuales*.

1) Hacen referencias al total de mercancías cargadas y descargadas, tanto de tráfico de Cabotaje como de Gran Cabotaje y Altura.

2) A partir de este año, esta cifra engloba también, aparte del mineral de hierro, la Sal Común. Al mineral de Hierro corresponden 2.103.514 y a la Sal Común 29.857 Tm.

Año 1972: Mineral de Hierro 2.278.132, Sal Común 24.377

Año 1973: Mineral de Hierro 2.059.481, Sal Común 6.617

1974: Mineral de Hierro 2.898.704, Sal Común 19.045

1975: Mineral de Hierro 2.188.848, Sal Común 18.559

3) Corresponde a Mineral de Hierro únicamente. En este año la Sal Común aparece englobada en el grupo de Granulos sólidos sin instalación especial con un total de 28.910 Tm.

4) Como en el año anterior corresponde a Mineral de Hierro. La Sal Común aparece en el grupo citado anteriormente con un total de 64.832.

CUADRO II.1

Tráfico total de mercancías (Fuente I.O.P.)

Años	Mercancías Desembarcadas Toneladas	Mercancías Embarcadas Toneladas	Total Toneladas
1940	66.884	94.992	161.876
1941	55.800	136.684	192.484
1942	62.569	149.973	212.552
1943	81.656	170.830	252.486
1944	74.890	126.677	201.567
1945	90.995	145.687	236.682
1946	96.868	242.057	338.925
1947	93.445	248.413	341.758
1948	116.383	373.339	489.772
1949	124.483	434.696	559.179
1950	135.883	429.360	565.243
1951	147.583	539.700	687.283
1952	166.969	564.936	731.915
1953	178.125	420.042	598.167
1954	175.082	451.437	626.519
1955	140.378	558.432	698.810
1956	180.298	611.945	792.244
1957	206.105	643.481	849.946
1958	244.637	558.279	802.916
1959	279.030	749.239	1.028.269
1960	266.463	692.013	1.158.476
1961	276.157	839.428	1.115.585
1962	297.496	788.934	1.086.430
1963	351.542	674.325	1.086.430
1964	389.753	790.211	1.179.964
1965	392.921	1.183.150	1.576.547
1966	377.547	992.000	1.369.547
1967	379.901	1.216.962	1.596.863
1968	406.065	1.969.843	2.375.908
1969	463.333	2.132.011	2.595.344
1970	461.264	2.047.476	2.508.740
1971	392.060	2.201.933	2.593.993
1972	449.434	2.408.294	2.857.728
1973	463.226	2.175.101	2.638.327
1974	431.877	3.004.911	3.436.788
1975	387.494	2.290.714	2.678.208
1976	461.492	2.401.157	2.862.649
1977	428.613	3.155.628	3.584.241

Fuente: Años 1931-1939. M.O.P. *Plan de Puertos 1964-67*. Anejo n.º 2.

Años 1931-1952. I.O.P. *Dirección facultativa*. Estadística.

Años 1953 a 1977. I.O.P. *Memorias anuales*.

ESTRUCTURA DEL TRAFICO PORTUARIO DE ALMERIA

CUADRO II.2

Desglose de las Importaciones según régimen de navegación

Años	Cabotaje %	Gran Cabotaje y Altura %
1953-1957	81,62	18,38
1958-1962	75,70	24,3
1963-1967	65,83	34,17
1968-1972	85,06	14,94
1973-1977	92,29	7,71

CUADRO II.3
Entradas de mercancías

Años	Tm. Navegación de cabotaje	Tm. Navegación de Gran Cabotaje Altura	Tm Total
1953	132.646	45.479	178.125
1954	133.056	42.026	175.082
1955	118.152	22.224	140.376
1956	146.612	33.685	180.298
1957	187.785	18.319	206.105
1958	189.815	54.822	244.637
1959	215.637	63.393	279.030
1960	206.924	59.539	266.463
1961	216.028	60.129	276.157
1962	204.097	93.399	297.496
1963	242.807	108.735	351.542
1964	242.403	147.350	389.753
1965	231.263	161.658	392.921
1966	248.823	128.724	377.547
1967	280.091	99.810	379.901
1968	351.590	54.475	406.065
1969	384.745	78.588	463.333
1970	395.418	65.846	461.264
1971	339.149	52.911	392.060
1972	376.838	72.596	449.434
1973	400.432	62.794	463.226
1974	382.816	49.061	431.877
1975	362.171	25.323	387.494
1976	449.439	12.053	461.492
1977	410.438	18.175	428.613

Fuente: Memorias anuales I.O.P.

Las relaciones más intensas, por consiguiente, durante este periodo, las tenía establecidas el puerto de Almería con los puertos del Cantábrico donde era embarcado el mineral; en concreto, las mercancías procedentes de Avilés y Gijón suponían en 1956 más del 56% del tráfico de importación en este régimen (21).

21) MARTIN GALINDO J.L. "El tráfico nacional de Carbones". Rev. Est. Geográficos n.º 86. 1962 pág. 100.

El segundo periodo (1959-1977) está dominado por los carburantes, si en 1958 sólo representaban el 37'70% de las importaciones de cabotaje, en el año 1977 absorbían el 96'07% de las mismas.

Dentro de la línea evolutiva de carácter creciente se observan una serie de anomalías que tienen su explicación en motivos meramente coyunturales; 1967, por ejemplo, representa un descenso respecto al año anterior de -6'3%, por el contrario, las importaciones de carbón experimentan un fuerte incremento (80.263 Tm) que iban a sustituir el fuel-oil no consumido por la Central Térmica. Igualmente, la crisis mundial de la energía que afectó a todos los países de Europa Occidental tiene aquí su reflejo en los dos años que la siguen: 1974 y 1975, con un descenso de este último respecto al anterior de -10%, en el que influyó tanto la crisis de la energía como las medidas administrativas adoptadas para moderar el consumo. El mayor descenso afectó al fuel-oil con un 12%, siguiendo la gasolina con un 11% y el gas-oil con un 3%.

Dentro de la capital los principales consumidores de crudos son la ya mencionada Central Térmica que con 101.000 Tns. en 1977 absorbía el 60% de fuel-oil, el Aeropuerto, inaugurado en 1967, y la fábrica de Cementos Alba, que en 1975 se reveló como un gran consumidor de fuel-oil.

Los crudos que llegan al puerto son el fuel-oil, gasolina, gasoleo y gas-oil. El fuel-oil ocupa, en 1977, el primer lugar con 167.079 Tm, seguido del gasoleo (117.398 Tm), la gasolina (76.54) y el gas-oil (26.890 Tm). De las refinerías de Empetrol en Escombreras (Cartagena) y de Cepsa en San Roque (Algeciras) nos llegaba en este año el 85% de las importaciones de crudos. De Cartagena provenía principalmente el fuel-Oil (112.035 Tm), el gasoleo (70.662 Tm) y el gas-oil (11.092); mientras que Algeciras destaca por la gasolina (46.550 Tm) el Fuel-oil (40.140 Tm) y Gasoleo (22.304). A estos puertos le siguen en orden de importancia Huelva (24.672 Tm) Castellón (18.403 Tm), Palma (5.310 Tm) y Tarragona (4.010).

En cuanto a las restantes mercancías destaca las importaciones de cemento, importantes durante el periodo 1953-1960, pero que terminarán cortandose a comienzos de la década de los setenta gracias a la instalación de la fábrica de cementos Alba en el término de Gádor (Almería). Sobresale, asimismo, el volumen de abonos importados en los años 1960-1973 que coincide con la puesta en funcionamiento del sistema de los "enarenados", modelo de agricultura intensiva que mitigará, en parte, el problema del paro y de la escasez de renta en la provincia. Importantes son también, las de piritas y, las esporádicas de fosfatos, destinadas a la fábrica PROQUIBER de la capital para la obtención de ácido sulfúrico y superfosfato de cal.

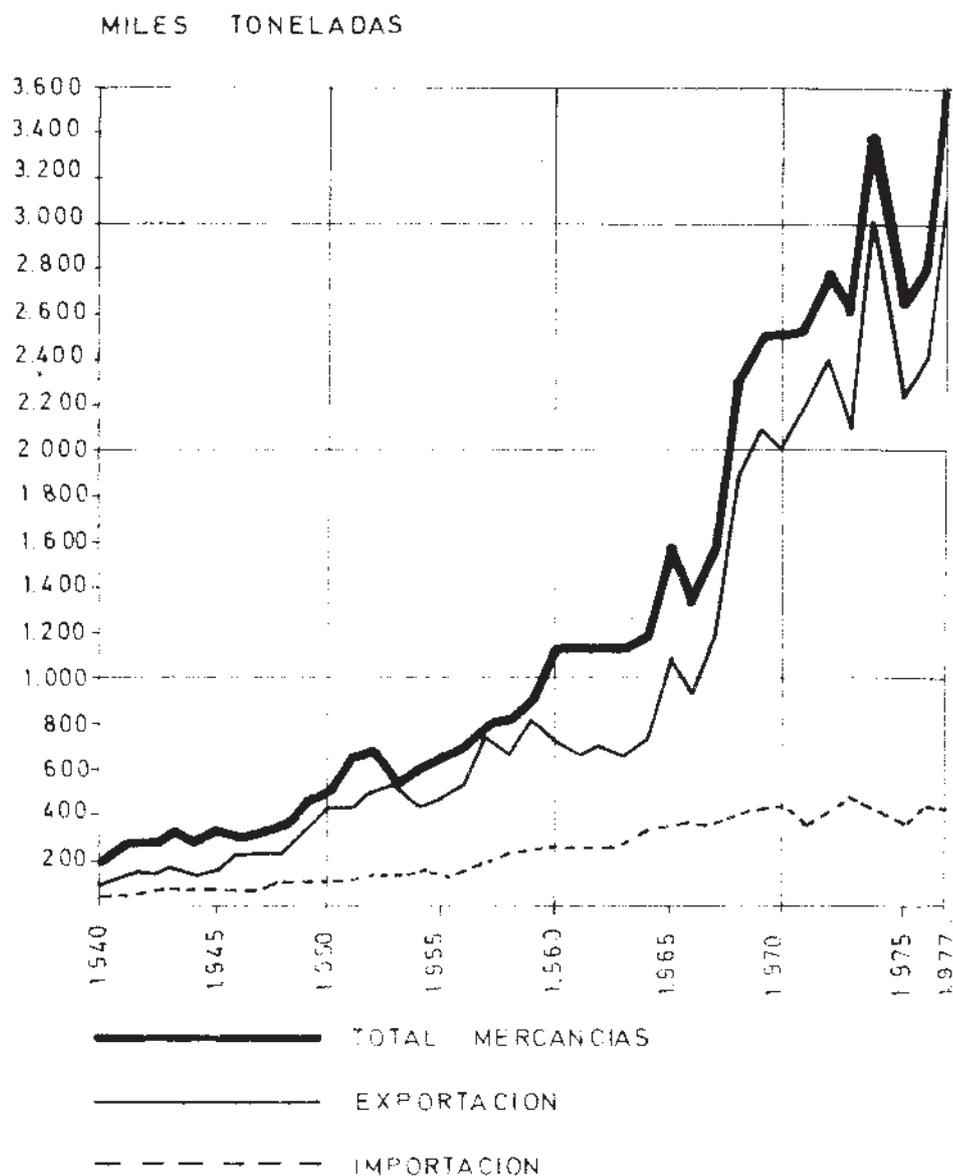
El cambio experimentado en el producto-base de importación ha originado un viraje en las líneas de relación del puerto. Si en el primer periodo prevalecen las relaciones con los puertos de Avilés y Gijón, a los que siguen los puertos de Málaga, Huelva y Barcelona (Cuadro II.5), en 1977 el primer lugar pasa a ocuparlo el puerto de Cartagena y Algeciras, seguido de Melilla, con más de 10.000 Tm en concepto de carga general descargada. A él seguían los puertos de Las Palmas y Barcelona, de donde procedían la mayor parte de los abonos.

II.1.2. *Las importaciones en régimen de Gran Cabotaje.*

Las características de este tráfico quedan expuestas en el Cuadro II.6. Excepción hecha de 1953, en que las importaciones de carbón supusieron el 66'86% del total; aquí tenemos el predominio en una primera etapa (1953-1969) de los fosfatos y abonos que en 1968, por ejemplo, representaron el 60'5%, seguido del cemento, (39'86% en 1967), la segunda etapa (1970-1977), en cambio, se singulariza por las importaciones de esparto, alcanzando su punto más elevado en 1975, significando el 70'54%. Las importaciones de esparto constituyen algo digno de mención ya que el puerto de Almería se caracterizaba por las exportaciones, hasta 1965, de esta materia; siendo hoy más rentable importarlo de los países norteafricanos, básicamente de Argelia entre 1970-75. El esparto es destinado en su totalidad a la Fábrica de Celulosa Almerense para la obtención de pasta química de celulosa blanqueada de esparto. Este es un dato más en que puede apreciarse la conversión económica que ha caracterizado a la Provincia de Almería en los últimos años.

El Cuadro II.7. presenta a qué países correspondía el mayor volumen de las importaciones.

GRAFICO IV
 TRAFICO TOTAL



De Alemania procedían los fosfatos (7.676 Tm en 1954) y sulfato de amoníaco (5.013 Tm en 1956). Argelia destaca por los fosfatos y sulfato de cal. Fosfatos y sulfato de amoníaco se importaban igualmente, aunque en menores cantidades de Francia, Holanda y Bélgica. El carbón importado procedió sólo de Bélgica y Francia; Inglaterra enviaba maquinaria y brea, mientras que Turquía destaca por sus envíos de trigo.

La estructura del tráfico de importación en cuanto a puertos de procedencia ha variado poco en los últimos años. En 1977 el esparto procedía de Tánger (7.576 Tm) y Kenitra (1.506 Tm); los abonos de Chile, la madera de Kartad y el azufre de Bayona.

CUADRO II, 4

Principales Importaciones en régimen de Cabotaje en Tm.

Años	Abonos	Asfalto	Azufre	Carbón	Carburantes	Cemento	Fosfatos	Maderas	Pirita	Total
1953	2.516	1.200	1.954	77.169	8.722	14.480	—	6.987	2.418	132.646*
1954	2.120	974	2.777	77.699	10.112	17.420	—	10.070	5.279	133.063
1955	850	722	2.131	64.022	11.109	15.085	1.640	11.067	5.538	118.152
1956	1.690	1.699	2.585	87.867	14.310	14.191	950	10.313	5.756	146.612
1957	1.490	2.099	2.423	113.852	20.317	21.454	5.100	7.673	8.421	187.785
1958	2.030	1.550	2.527	65.619	71.563	14.501	6.225	7.799	13.313	189.815
1959	6.814	—	—	70.112	97.963	13.471	—	5.202	16.132	215.637
1960	16.073	—	—	63.052	84.960	12.263	—	6.124	17.044	206.924
1961	17.443	—	—	53.482	110.270	7.110	—	6.732	12.947	216.028
1962	24.400	—	2.077	45.030	97.697	3.040	—	1.471	14.485	231.263
1963	16.938	1.500	1.839	41.326	154.720	3.490	—	6.305	17.295	204.097
1964	19.165	3.300	1.694	33.792	159.311	3.790	—	4.628	16.935	242.807
1965	16.386	3.250	1.770	14.389	175.865	1.645	—	3.537	17.082	242.403
1966	12.223	4.046	—	41.757	169.875	665	—	825	18.435	248.823
1967	19.569	1.400	1.077	59.265	158.653	1.999	—	—	13.645	280.091
1968	18.826	3.000	—	70.580	235.862	4.263	—	—	18.382	351.590
1969	16.433	1.800	—	53.893	290.593	—	—	—	15.045	384.745
1970	10.872	—	—	12.326	358.859	—	—	—	8.359	395.413
1971	11.442	—	—	1.584	310.117	—	—	—	10.800	339.149
1972	9.540	—	—	—	342.479	—	—	—	11.828	376.856
1973	13.307(1)	—	—	—	357.146	—	5.340	—	12.500	400.422
1974	3.310(1)	—	—	—	346.281	—	16.310	—	8.185	382.816
1975	7.200	—	—	—	311.242	—	27.295	—	9.545	362.171
1976(2)	8.133	—	—	—	417.846	—	—	—	—	449.439
1977(3)	6.123	—	—	—	394.322	—	—	—	—	410.438

Fuente: *Memorias anuales de la J. O. P.*

1) Unido la importación de abonos en sacos.

2) Comienzan a adquirir importancia las importaciones de Esparto 16.679 Tm.

3) La de Esparto fue de 1.479.

* Las diferencias existentes entre el total y las sumas de las principales mercancías corresponde a «mercancías varias».

CUADRO II. 5
Puertos de procedencia de las mercancías

Años	Alicante	Aviés	Barcelona	Cartagena	Gijón	Huelva	Málaga	Sagunto
1955	-	23,88	5,68	-	28,45	6,52	13,77	-
1956	-	29,47	4,64	-	26,65	5,92	11,38	-
1957	4,94	19,52	4,45	3,21	41,14	5,96	5,06	5,55

En conclusión, salvo el auge que las importaciones del extranjero presentan entre 1964-1967, favorecidas por la política más liberalizadora contenida en el primer Plan de Desarrollo, este es un tráfico que cada vez más se acentúa en unos pocos productos y que, teniendo en cuenta las cifras de los últimos años, es poco significativo en el tráfico general del puerto, sin duda por la competencia que le hacen otros medios de transporte, más rápidos y con la entrega de la mercancía puerta a puerta, como es el ferrocarril y la carretera.

II.2. El Tráfico de Exportación.

En el ya largo recorrido de su historia el puerto almeriense se ha revelado siempre como un puerto típicamente exportador, por una razón básica que estriba en la riqueza minera que subyace en el subsuelo de su geografía. Aunque la fecha queda ya lejana, en 1959 existían 111 minas en explotación de un total de 675; de las primeras, 60 correspondientes a plomo y 40 a mineral de hierro. En la actualidad estas cifras se han reducido, si bien conservan su significación; en octubre de 1978, según datos facilitados en la Delegación de Industria (Minas), las minas vivas se elevaban a 663, de las que sólo se encuentran activas 94. — (22)

Y si este carácter de puerto exportador no se muestra aún más acentuado, la razón habría que buscarla en las pésimas comunicaciones que en un tiempo atrás aislaron y que todavía siguen haciendo difícil el acceso a la ciudad. Resulta elocuente comparar dos textos, separados en el tiempo por casi cien años: En 1879, dejaba escrito D. José Trias en su Memoria sobre el proyecto del Puerto: "...a pesar de la especialidad de algunas de estas sustancias (materias de exportación), el transporte por tierra desde el sitio de producción al muelle de embarque es tan costoso que muchas veces no puede soportarlo la mercancía y queda detenida en su punto de producción al muelle de embarque es tan costoso que muchas veces no puede soportarlo la mercancía y queda detenida en su punto de producción, perdiéndose por completo el valor que tendría en un mercado extranjero". En fecha más reciente, el V Pleno del Congreso Económico Sindical, celebrado en Almería en 1974, reconocía: "En nuestra provincia concurren una serie de circunstancias, accidentada geografía provincial, que se traducen en inseguridad, lentitud, altos costes, etc, en el sistema de transporte, conduciendo en definitiva a obstaculizar las posibilidades de los mismos. Además, la insuficiencia de la carretera y el ferrocarril repercute negativamente en el tráfico marítimo no aprovechando de esta forma las posibilidades que nos brinda las proximidades del continente africano... Los servicios portuarios necesitan, no solamente barcos e instalaciones marítimas, sino carreteras y ferrocarriles para establecer continuidad al tráfico de mercancías y pasajeros, que a él lleguen y de él salgan... mientras no se adecuen sus comunicaciones... las deficiencias del sistema anquilosarán cualquier intento de desarrollo". (23) Es justo reconocer, no obstante, que actualmente se están acometiendo importantes obras de mejoras en toda la red viaria, tanto en las vías de comunicación con el Levante como con el resto de Andalucía, particularmente con Granada y Jaén, que constituyen un hinterland natural del Puerto de Almería.

22) MINISTERIO DE INDUSTRIA. *Catastro y Censo minero de España. Distrito minero de Almería*. N.º 31. 1959. CONSEJO SUPERIOR DEL M. de INDUSTRIA. *Memoria 1975*.

23) V Pleno del Consejo Económico-Social Sindical Provincial 1974.

CUADRO II. 6

Principales mercancías importadas del Exterior en Tm.

Años	Abonos	Azúfre	Brea	Carbón	Cemento	Cereales	Esparto	Fosfatos	Maderas	TOTAL
1953	1.000	—	—	18.702	—	1.175	—	4.727	—	27.971*
1954	1.000	—	—	7.777	—	19.171(1)	—	12.626	—	42.026
1955	7.618	—	—	—	—	—	—	6.156	—	22.224
1956	20.288	—	1.626	—	—	—	—	9.692	—	33.685
1957	—	—	1.179	—	—	—	1.094	13.332	—	18.319
1958	15.839	—	628	10.957	—	—	—	26.946	—	54.822
1959	60.565	—	—	2.423	—	—	—	—	—	63.393
1960	26.096	—	—	—	—	—	—	27.665	—	59.539
1961	32.093	—	—	—	3.981	1.626(1)	—	25.745	—	60.129
1962	35.422	—	2.041	7.706	17.938	—	—	27.655	1.407	93.399
1963	29.561	—	1.377	—	45.019	3.207	—	26.825	1.617	108.735
1964	35.337	1.058	1.169	19.529	37.698	21.629	—	26.285	2.432	147.350
1965	23.827	1.901	844	—	94.309	8.187	—	27.764	3.415	161.658
1966	19.370	1.894	—	2.937	60.209	12.051	5.129	24.977	4.523	128.724
1967	8.307	2.219	—	—	39.787	9.791	7.282	25.747	4.197	99.810
1968	12.102	2.326	—	—	—	987	8.809	20.908	5.106	54.475
1969	14.942	2.498	—	—	—	—	20.489	27.155	6.854	78.588
1970	7.051	2.514	—	—	—	—	29.166	13.940	5.907	65.846
1971	4.550	480	—	—	—	—	27.735	10.640	6.992	52.911
1972	5.149	1.352	—	—	—	—	33.536	19.565	7.049	72.596
1973	3.945	1.000	—	—	4.000	—	38.708	6.855	6.987	62.794
1974(2)	—	1.500	—	—	—	—	30.797	—	7.020	49.061
1975	—	2.000	—	—	—	—	17.863	—	—	25.323
1976	1.000	1.660	—	—	—	—	2.681	—	2.812	12.053
1977	3.000	1.246	—	—	—	—	9.085	—	3.233	18.175

Fuente: Memorias anuales de la J. O. P.

1) Sólo trigo.

2) Se importan 9.599 Tm. de azúcar.

* La diferencia entre suma total y suma de las principales mercancías corresponde a «mercancías varias».

CUADRO II. 8

Principales mercancías de exportación en régimen de Cabotaje

Años	Envases Tm.	Esparto Tm.	Espato F. Tm.	Clinker Tm.	M. Hierro Tm.	Patatas Tm.	Piritas Tm.	Tierras I. Tm.	Sal C. Tm.	Mat. Construc- ción Tm.
1953	1.593	7.360	—	—	41.233	1.299	—	—	—	—
1954	1.925	6.849	—	—	28.795	1.235	1.642	—	—	—
1955	2.171	4.694	—	—	17.032	1.738	1.653	—	—	—
1956	1.870	3.083	—	—	41.999	174	1.882	—	—	—
1957	654	2.495	—	—	111.909	—	2.792	—	—	—
1958	—	1.500	—	—	216.276	—	4.218	—	4.700	—
1959	—	—	—	—	379.472(1)	—	—	—	15.023	—
1960	—	—	—	—	457.261(1)	—	—	—	—	—
1961	—	5.967	—	—	494.381(1)	—	—	4.913	—	—
1962	—	1.280	—	—	543.849(1)	—	—	5.264	—	—
1963	—	2.452	—	—	523.900(1)	—	—	4.697	—	—
1964	—	650	—	—	524.675(1)	—	—	3.063	—	1.722
1965	—	81	1.440	—	679.633(1)	—	—	2.072	—	1.932
1966	—	—	—	—	560.255(1)	—	—	1.506	—	1.406
1967(2)	—	—	—	—	646.322	—	—	—	3.470	110
1968	—	—	—	—	1.194.932	—	—	—	43.565	—
1969	—	—	475	—	1.292.560	—	—	—	37.000	360
1970	—	—	—	—	1.086.067	—	—	—	35.156	629
1971	—	—	1.036	—	1.292.605	—	—	—	29.857	600
1972	—	—	—	—	1.585.040	—	—	—	24.377	615
1973(3)	—	—	—	—	1.519.700	—	—	—	6.617	1.080
1974	—	—	—	—	1.801.495	—	—	—	10.045	2.546
1975	—	—	—	—	1.613.350	—	—	—	7.910	2.826
1976(4)	—	—	—	—	1.353.380	—	8.200	—	12.205	3.170
1977	—	—	—	9.050	2.102.920	—	1.244	—	11.225	3.057

Fuente: Memorias anuales de la J. O. P.

- 1) Comprende el mineral de hierro embarcado por cargaderos especiales y el que sale por el puerto.
- 2) Aparece una nueva partida dedicada a la Bentonita (1.830 Tm.) que no tiene continuidad.
- 3) Comienzan a destacar las partidas de frutas (1.400 Tm.) y vinos (800 Tm.), e irán incrementándose.
- 4) Se embarca una partida importante de fosfatos (17.890 Tm.).

CUADRO II.9
Salidas de mercancías

Años	Tm de cabotaje	Tm para el extranjero	Tm Total
1953	59.074	360.968	420.042
1954	46.361	405.076	451.437
1955	69.243	789.188	558.431
1956	58.248	553.696	611.944
1957	121.650	522.190	643.840
1958	231.240	327.039	558.279
1959	427.786	416.537	844.323
1960	473.453	372.254	845.707
1961	509.311	330.117	839.428
1962	557.824	231.110	788.934
1963	534.801	139.524	674.325
1964	535.792	257.419	790.211
1963	686.952	496.198	1.183.150
1965	565.637	426.363	992.000
1967	656.452	560.510	1.216.962
1968	1.241.525	727.958	1.969.483
1969	1.335.986	796.025	2.132.011
1970	1.132.517	914.959	2.047.476
1971	1.131.157	864.238	1.995.395
1972	1.625.755	782.539	2.408.294
1973	1.542.939	632.162	2.175.101
1974	1.828.710	1.176.201	3.004.911
1975	1.640.667	650.047	2.290.714
1976	1.411.805	959.352	2.401.157
1977	2.145.100	1.010.528	3.155.628

Las características que hoy nos refleja el tráfico de exportación puede sintetizarse en las siguientes: 1º el mineral de hierro constituye, con mucho, la mercancía básica de la exportación; en 1977 representó un 86% sobre el total de las exportaciones. 2º Es un tráfico esencialmente de cabotaje, característica que comenzó a partir de la década de los sesenta y que, en los últimos años no ha hecho más que incrementarse. 3º La práctica desaparición de ciertas mercancías tradicionales en el tráfico de exportación, tales como la fruta (uva y naranja principalmente) y el esparto, junto a la aparición de otras nuevas como el esparto-fluor, la sal común, pasta celulosa, yeso, clinker y cemento en sacos.

Dos etapas pueden caracterizarse en la evolución de las exportaciones, (*) una primera, que comprendería la segunda mitad del siglo XIX y parte del XX, hasta 1915, en que las exportaciones estaban mucho más diversificadas, constituyendo las mercancías principales, por orden de importancia, el esparto, mineral de hierro, plomo y azufre; mientras extraídas de la propia provincia almeriense. Mientras que a partir de 1915, el mineral de hierro, procedente de las minas del Marquesado de Alquife (Granada), será el núcleo en torno al cual giren las exportaciones, en tanto se desdibujan las de esparto, azufre y mineral de plomo.

En cuanto al volumen de las mismas en el periodo 1940-1977, el incremento ha sido espectacular, superándose en la actualidad los 3.000.000 millones de toneladas, fruto de las mejoras introducidas en la infraestructura portuaria así como de una mayor racionalización en la explotación minera.

*) Incluyendo Cabotaje, Gran Cabotaje y Altura.

CUADRO II. 10

Principales mercancías exportadas al Exterior (+)

Años	Almendra	Sal Común en sacos Industr.	Tierras	Espato Fluor	Frutas y Hortalizas	Materiales Const.	M. Hierro	Otros minerales	Pasta Celulosa	Piritas
1953	373	—	—	—	40.850(1)	—	337.095	—	—	—
1954	653	—	—	—	42.217	—	360.016	—	—	—
1955	—	—	—	—	38.619	—	442.355	—	—	—
1956	25	—	—	—	45.120	—	500.751	—	—	6.900
1957	224	—	547	—	26.210	—	487.675	—	—	6.085
1958	1.526	8.283	—	—	44.501	—	260.168(2)	—	—	—
1959	—	19.416	—	—	45.268	—	234.983(2)	—	—	13.700
1960	—	—	—	—	31.695	—	379.946(2)	—	—	—
1961	—	—	—	—	31.288	—	287.919(2)	—	—	—
1962	1.288	—	—	—	28.306	—	182.942(2)	—	—	14.680
1963	1.038	—	—	—	26.280	660	100.403	2.084(3)	—	8.960
1964	1.332	—	—	—	28.315	2.200	205.730	—	—	14.100
1965	805	—	—	25.950	36.390	—	420.112	2.664(3)	—	8.800
1966	640	—	—	43.042	33.922	1.050	334.582	—	277	12.870
1967	424	2.400	—	42.685	30.942	—	464.229	2.400	7.783	9.330
1968	—	54.673	—	31.599	35.910	—	578.283	—	13.789	13.015
1969	66	19.727	—	56.632	28.916	—	663.009	3.150	9.929	13.130
1970	—	7.049	1.869	49.719	21.795	—	813.364	3.406	11.565	5.650
1971	207	—	1.926	32.990	26.984	—	781.052	7.000	8.431	2.400
1972	509	—	5.293	32.099	14.148	1.459	693.092	4.500	12.154	14.615
1973	—	—	3.344	44.589	13.364	1.310	539.781	5.505	14.392	9.750
1974	—	—	4.223	29.961	10.577	—	1.097.209	5.522	11.490	9.500
1975	—	10.649	2.360	33.954	9.699	7.500	575.498	3.814	6.385	—
1976	—	16.705	2.063	35.179	12.782	—	903.445	1.714	8.674	5.790
1977(4)	—	53.607	1.327	35.473	5.707	38.281	626.620	12.413	7.943	—

Fuente: Memorias J. O. P.

- 1) En esta partida se incluye uvas, naranjas, cebollas, tomates, granadas y melones.
 - 2) Comprende el embarcado por cargaderos especiales y el que se embarca por el puerto.
 - 3) Estos, como los que a continuación siguen, son exclusivamente de Bentonita.
 - 4) En este año se exportan dos nuevas mercancías de importación: cemento en sacos (178.935 Tm.) y clinker (178.935 Tm.).
- (+) Se ha unificado las cantidades correspondientes a Gran Cabotaje y Altura.

II.2.1 El tráfico de exportación en régimen de cabotaje.

Si en lo fundamental este tráfico ha permanecido inamovible, es obvio que, posteriormente a la Guerra Civil, se han introducido innovaciones que resultan fácil deducir del Cuadro II.8. La base de este comercio se encuentra en el mineral de hierro, que desde 1958 representa casi el 95%. El esparto, todavía jugó una baza significativa en los años de la potguerra, pero, a partir de 1954, comienza a decrecer hasta su desaparición total en 1966, la razón de ello se centra, por un lado, en el encarecimiento de la mano de obra y, secundariamente en la falta de demanda. Su lugar a pasado a ocuparlo la sal común que, procedente de las Salinas de Roquetas y de Cabo de Gata, se estima alcanzará cifras alrededor de las 100.000 toneladas anuales. Las salidas, en los últimos años, de materiales de construcción (yeso, arcilla), piritas, clinker y poco más completan el cuadro de las mercancías que salen en régimen de cabotaje.

Los principales puertos de destino de las mercancías embarcadas, exceptuando el mineral de hierro, no cambia en este periodo. En 1956 Melilla ocupa el primer lugar con 3.858.440 Kgs. le seguían Málaga (2.403.772 Kgs.) y Santa Cruz de Tenerife (2.197.200 Kgs.). En 1977, Melilla absorbe el 48,12% de las mercancías embarcadas, en concepto de carga general. El resto corresponde a la sal común con destino a los puertos de Pasajes y Bilbao básicamente. Finalmente, el clinker, procedente de la fábrica de cementos Alba instalada en Gádor, iba dirigido a los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Como se indicó más arriba este tráfico constituye actualmente más del 67% sobre el total de las exportaciones, mientras que hasta 1959 el predominio de las exportaciones al extranjero era evidente (Cuadro II.9).

II.2.2. Las exportaciones al Exterior.

La estructura de este tráfico, como se recoge en el cuadro II.11 ha conocido, en los últimos años, modificaciones sustanciales. Por su valor en el mercado internacional hay que aludir a la importancia que en un tiempo tuvieron las exportaciones de uva y almendra. La primera desempeñó un papel destacado en el volumen de las exportaciones hasta la década de los sesenta; tras la lenta recuperación que se dió en el periodo de aislacionismo político español, en la campaña de 1956-57 se alcanzaban las 26.917 Tm, a pesar de esta clara recuperación, la suerte de la uva de Almería, como producto de exportación marítimo, estaba echada; 1957 supone una gran inflexión siendo exportadas sólo 10.153 Tm de peso neto, con un valor de 106 millones de pts aproximadamente. En 1960, sólo significó el 1'31% del tráfico total siendo superada por las exportaciones de naranjas. Uvas y naranjas, no obstante, bajo el capítulo de frutas, seguirán exportándose hasta 1971, con un promedio anual en torno a las 25.000 Tm. Pero su precipitada caída en los últimos años han obligado a serias reflexiones; entre las razones que se aducen cabe citar, la casi total desaparición de las exportaciones de naranjas; las dificultades que los países de la C.E.E. han planteado a la exportación frutera española y, por último, la desviación del tráfico de la uva por camiones TIR. La instalación del frigorífico de "Frutas Preenfriadas" S.A. en la 3ª alineación del muelle de ribera, no iba a aliviar la situación, así, en 1977 sólo se exportaron 5.707 Tm de fruta, la cifra más baja conocida durante este periodo. Respecto a las exportaciones de almendra, la importancia está no tanto en su volumen, en el que se aprecian fluctuaciones importantes, cuanto en su alto valor de venta.

CUADRO II.11 Exportación de Almendra

Años	Total Kgs	Valor en Pts.
1950	748.716	13.578.354
1951	544.905	16.870.524
1952	629.541	12.855.427
1953	712.428	20.053.977

fuente: Memorias CAMARA COMERCIO INDUSTRIA y NAVEGACION

En 1953, Inglaterra absorbía el 55% y el resto iba dirigido a Estados Unidos y otros países. En la actualidad las escasas cantidades que se exportan van con destino a Inglaterra.

Finalmente, cabe hablar de una serie de mercancías que, en los últimos años, han adquirido particular relevancia. A partir de 1965 comienzan las exportaciones de espato-fluor o fluorita que se ha convertido en una de las producciones más representativas de la provincia almeriense, obteniéndose en el lavadero de flotación diferencial plomo-fluorita explotado conjuntamente por Minas de Almagrera, S.A. y por Minerales y Productos Derivados (MINERSA), el cual es alimentado por antiguas escombreras de plomo. Las exportaciones se han mantenido muy elevadas, en 1975 el valor de las 33.954 Tm exportadas ascendió a 140 millones de ptas. Las 35.473 Tm. de 1975 tuvieron los puntos de destino siguientes: Houston y Cleveland (USA) 13.828 Tm; el puerto de Windsor en Canadá con 11.100 Tm y, por último, Alemania 8.090 Tm, como más principales. Un año más tarde comienzan las primeras exportaciones de pasta celulosa procedente de la Fábrica de Celulosa Almeriense S.A. El valor de las exportaciones en 1975 en divisas ascendió a 225 millones de pts., con destino a Inglaterra, Italia, Austria, Francia, USA, Alemania Federal y Japón. En 1977, la casi totalidad va destinada al puerto británico de Sunderland. Respecto a las exportaciones de sal común, procedente de las Salinas de Roquetas y Cabo de Gata, experimenta sensibles modificaciones, con algunos años de exportaciones nulas, consecuencia de las adversas condiciones atmosféricas (1971-1974). La incidencia de la sal dentro del conjunto de graneles sólidos es destacada. Un sólo país, Noruega, era el destinatario del 100% de las exportaciones de sal.

La entrada en servicio de la fábrica de cementos Alba en Gádor en 1976 crea nuevas posibilidades gracias a sus exportaciones de cementos en sacos y clinker a granel, que, posiblemente se conviertan en el sostén del tráfico de graneles sólidos, ocupando el sitio que otrora correspondiera al carbón. Las exportaciones de tales mercancías en 1977 (Cuadro II.10) hace abrigar grandes esperanzas. Los puertos de destino fueron Alejandría (54.185 Tm), Túnez (49.621), Lagos (20.034), Argelia (14.940), de cemento. Respecto al clinker Abidjan recibió 20.000 Tm y 19.443 Colombia.

Estas nuevas mercancías, de seguir el ritmo actual, tendrán gran significación en el tráfico portuario.

II.3. La exportación mineral de hierro.

La importancia que el mineral de hierro tiene como primer producto de exportación, hecho que se inicia a partir de 1915, obliga a prestarle cierta atención.

En cinco cuadros estadísticos hemos recopilado y elaborado los datos facilitados por las memorias de la J.O.P., que se inician con posterioridad a la Guerra Civil a partir de 1953, y las estadísticas que se conservan en el archivo de la Dirección Facultativa de dicha J.O.P. en el primero (Cuadro II.12) indicamos las exportaciones de mineral de hierro a partir de 1940, con su participación en porcentajes dentro del tráfico total (Gráfico V) En el segundo (Cuadro II.13) la distribución del mineral entre el destinado a la siderurgia nacional (cabotaje) y el que se exporta hacia el extranjero. El Cuadro II. 14 recoge el desglose del mineral de hierro embarcado por cargaderos especiales y el que sale por el Puerto y, finalmente, los dos últimos (II.15 y 16) hacen referencia a los puertos nacionales y países de destino.

El origen de las exportaciones de mineral de hierro se remonta al siglo XIX, si bien en este tiempo era superado por el esparto y la uva; será a partir de 1915 cuando las exportaciones de hierro comiencen a marcar la pauta al ritmo del tráfico portuario. Anteriormente a la fecha indicada la procedencia del mineral estaba centrada en la provincia almeriense, básicamente de los yacimientos de Serón y Bacares en la Sierra de los Filabres, los únicos cuyas explotaciones se mantienen con regularidad todavía en los años de 1950, explotadas por las empresas SOCIEDAD MINERA CABARGA, SAN MIGUEL Y THE BACARES IRON ORE MINES, Ltd., Pero desde 1915 el mineral de hierro que actualmente se embarca por el puerto procede en su totalidad de las Minas del Marquesado en Alquife (Granada), explotadas por The Alquife Mines Railway, que hizo los primeros trabajos sobre la zona para la extracción del mineral y la Compañía Andaluza de Minas que tomó este nombre a partir de 1929, al hacerse con las reservas e instalaciones de una anterior empresa de capital también británico. Ambas compañías constru-

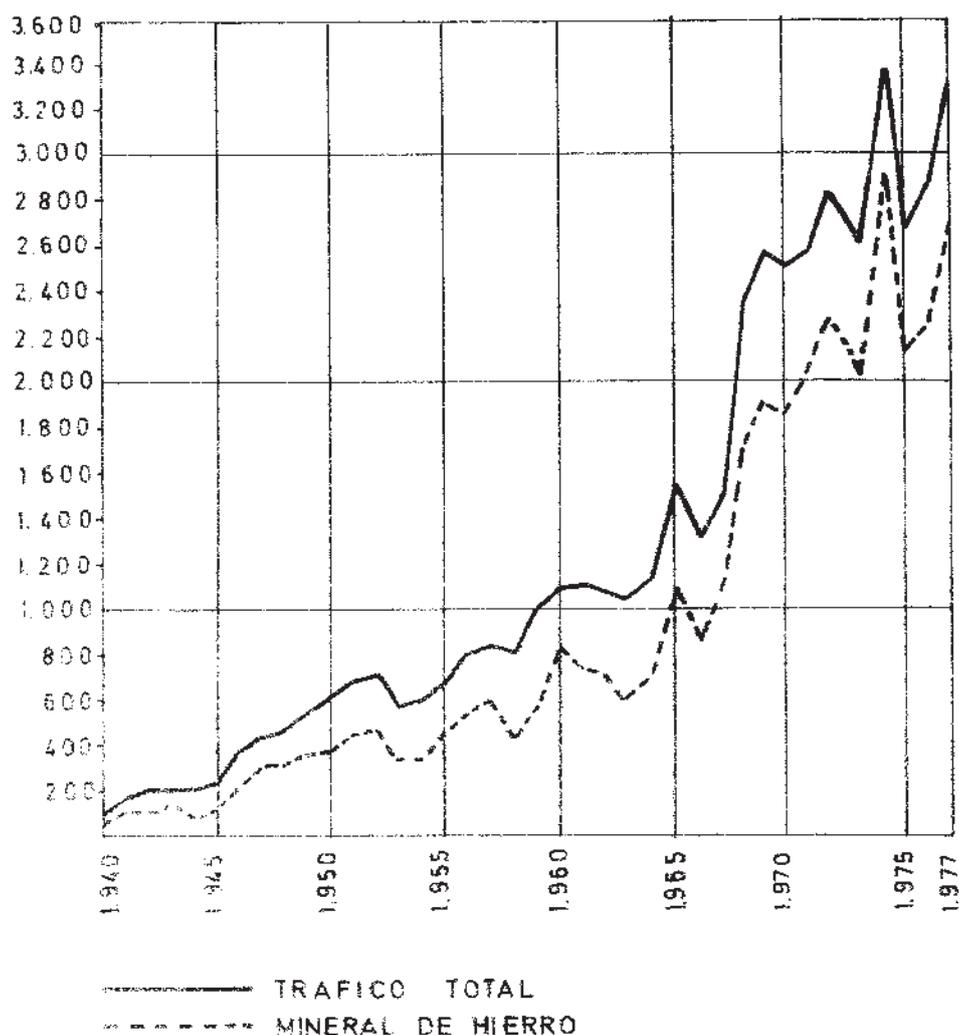
yeron sendos ramales ferroviarios para enlazar con la línea Linares-Almería y montaron dos embarcaderos en Almería, el primero de ellos data de 1901, que se encuentra hoy día en desuso debido al cierre de The Alquife (AGRUMINSA) en 1972, y el segundo que se construyó en 1915, perteneciente a la Compañía Andaluza.

Dentro del periodo 1940-1977, la evolución en el ritmo de los embarques de mineral de hierro atraviesa distintas fases, ligadas a acontecimientos de la siderurgia nacional e internacional, así como a hechos ligados a la infraestructura portuaria y sistema de explotación de las minas. Los años de la postguerra (1940-45) se caracterizan por un estancamiento, en que los embarques se encuentran entre las

GRAFICO V

EXPORTACION MINERAL DE HIERRO

MILES TONELADAS



57.782 Tm y las 142.861 Tm de 1943; son años coincidentes con la normalización del tráfico portuario. La segunda Guerra Europea iba a romper este estancamiento al sentir, ciertos países, la necesidad de una materia prima tan preciada; el volumen de las exportaciones de mineral alcanza cifras similares a las registradas durante la primera Guerra Europea (1914-1918), con una diferencia y es que el crecimiento iniciado, aunque paulatino seguirá en años posteriores, con cifras que oscilan entre las 400.000 y 600.000 Tm anuales, hasta la década de los sesenta. Pero será a partir de 1965 cuando se produzca el gran salto, gracias a las exportaciones de la Compañía Andaluza de Minas. La razón estaba en un cambio experimentado en el modo de explotación; esta, inicialmente subterránea, comienza en 1960 una etapa de transformación para quedar convertida en 1967 en una explotación "a cielo abierto", con lo que se aumentaba considerablemente la producción, evitándose, por otro lado, los peligros que entrañaban los derrumbamientos de las galerías. Desde entonces los embarques han aumentado considerablemente: en 1971 se alcanzaban los 2.073.657 Tm y, tres años más tarde se alcanzaban casi los tres millones. Reformas introducidas también en el sistema de transporte (24), así como en el embarcadero de mineral de la Compañía Andaluza (25) han hecho factible este espectacular crecimiento en los últimos años, con lo cual Almería se sitúa en el primer puerto de España en los embarques de graneles sólidos.

Porcentaje en el ritmo de crecimiento

Años	%
1971	+ 9'2
1972	+ 9'9
1973	-- 9'6
1974	+41'0
1975	-24'0
1976	+ 3'1
1977	+20'9

Los descensos, no obstante, que pueden apreciarse se deben a las fluctuaciones de los precios del mineral de hierro en los mercados internacionales, ello justifica el decrecimiento en los embarques en 1961, 1966 y el más reciente 1975, año en que las empresas siderúrgicas internacionales demoraron sus programas de retirada de las cantidades previamente contratadas; el de 1973, tuvo otra motivación distinta, ya que fueron las obras de reparación que se acometieron en la vía ferroviaria las que hicieron descender el volumen de mineral de hierro embarcado.

Desde que se fundase la Compañía Andaluza de Minas en 1929 el mayor porcentaje en el volumen de mineral embarcado siempre ha correspondido a esta empresa. Desconocemos el mineral que de 1940 a 1955 se embarcó por the Alquife y el Puerto, pero contamos con las producciones obtenidas en algunos de estos años y las obtenidas por la C.A.M. supera ampliamente a las de The Alquife.

Producciones de las minas del Marquesado

Años	The Alquife	C.A.M.
1947	123.785 Tm	127.298 Tm
1953	190.991	291.928
1954	152.895	258.186
1955	158.139	349.318

24) En 1973, RENFE mejora el sistema viario Linares-Almería.

25) La inversión realizada ascendió a unos 1.500 millones de pts. Dando cabida a buques de hasta 75.000 T.R.B. y está preparado para soportar un ritmo de 6 millones de Tns. anuales.

CUADRO II. 12
EXPORTACION DE MINERAL DE HIERRO RESPECTO AL TRAFICO TOTAL

Años	Total mercancías Tm	Mineral Hierro Tm	Porcentaje %
1940	161.876	57.782	35'69
1941	192.484	105.431	54'77
1942	212.552	114.728	53'97
1943	252.486	142.861	56'58
1944	201.567	92.555	45'91
1945	236.882	114.930	48'51
1946	394.802	253.420	64'18
1947	453.884	315.837	69'58
1948	489.722	301.295	61'52
1949	559.179	348.950	62'40
1950	615.243	357.828	58'16
1951	687.283	464.551	67'59
1952	731.915	488.359	66'72
1953	598.168	378.328	63'24
1954	626.552	388.811	62'05
1955	698.811	459.388	65'73
1956	790.165	541.984	68'59
1957	857.754	606.751	70'73
1958	802.916	473.689	58'99
1959	1.028.269	614.455	59'75
1960	1.158.476	837.207	72'26
1961	1.155.585	782.300	67'69
1962	1.086.430	726.786	66'89
1963	1.025.867	624.302	60'85
1964	1.179.964	730.405	61'90
1965	1.576.071	1.099.745	69'77
1966	1.369.547	894.837	65'34
1967	1.596.863	1.110.551	69'54
1968	2.375.908	1.773.215	74'63
1969	2.595.344	1.955.569	75'34
1970	2.508.740	1.899.430	75'71
1971	2.593.993	2.073.657	79'94
1972	2.857.728	2.278.132	79'71
1973	2.638.327	2.059.481	78'06
1974	3.436.788	2.898.704	84'34
1975	2.678.208	2.188.848	81'72
1976	2.862.649	2.256.825	78'83
1977	3.584.241	2.729.540	76'15

A partir de 1956 hasta 1967 los embarques de la C.A.M. tuvieron un crecimiento regular, más la racionalización en la explotación y las reformas del embarcadero antes apuntadas han originado un crecimiento sin precedentes. Con ello, la C.A.M. se sitúa actualmente en el segundo lugar en cuanto a producción dentro del grupo de las siete grandes empresas mineras de España, detrás de Sierra Menera (Guadalajara-Teruel).

Los embarques de The Alquife, más tarde AGRUMINSA, son, en cambio, más irregulares. La falta de rentabilidad de la explotación condujo en 1970 al cierre de la misma.

El mineral exportado por el puerto suponía hasta 1960 sólo un 5% sobre el total, más, a partir de esta fecha, la compra por el INI de las minas de Hueneja (Granada), que con el nombre de Minera Atlántica S.A. se hizo cargo de la explotación, iba a elevar el volumen de las exportaciones; por otro lado, la Empresa Nacional Adaro, inicia también la explotación de las minas de Beires (Almería) y presentaba

CUADRO II.13
EXPORTACION DE MINERAL DE HIERRO POR CARGADEROS ESPECIALES

AÑOS	Tm de Cabotaje	Tm de Comercio exterior	Total Tm
1953	41.233	337.095	378.328
1954	28.795	360.016	388.811
1955	47.032	442.355	459.388
1956	41.999	500.751	542.756
1957	111.909	487.675	599.584
1958	216.276	258.327	474.603
1959	373.410	222.100	595.510
1960	395.235	364.416	759.651
1961	458.593	265.067	723.660
1962	499.186	177.710	676.896
1963	485.205	100.403	585.608
1964	496.555	205.730	702.185
1965	657.894	420.112	1.077.961
1966	549.855	334.582	884.437
1967	646.322	464.229	1.110.551
1968	1.194.932	578.283	1.773.215
1969	1.282.040	663.009	1.945.049
1970	1.057.362	813.364	1.870.726
1971	1.292.605	781.052	2.073.657
1972	1.585.040	693.092	2.278.132
1973	1.519.700	539.781	2.059.481
1974	1.801.495	1.097.209	2.898.704
1975	1.613.350	575.498	2.188.848
1976	1.353.380	903.445	2.256.825
1977	2.102.920	626.620	2.729.540

Fuente: 1940-1953 M.O.P. Plan de Puertos
1953-1977 memorias anuales J.O.P.

un escrito en la J.O.P. solicitando un permiso para la exportación que se iniciaría en 1962, con 50.000 Tm, cifra que no se ha visto reflejada en las memorias de la Junta.

Por lo que respecta al destino del mineral, en el Cuadro II. 13 se evidencian dos etapas distintas, una primera hasta 1958 en que las exportaciones al exterior prevalecen; mientras que , a partir de esta fecha dominan los envíos al mercado nacional, hecho que no ha cesado desde entonces, así, el 62% de 1959 porcentaje alto en relación a años anteriores, se ha convertido en 1977 en el 77%.

Los puertos de Avilés, Gijón y Bilbao, y en menor cuantía Sagunto, han constituido los tradicionales puertos receptores del mineral, con destino a la siderurgia vasco-asturiana. En Avilés, la Empresa Nacional Siderurgica S. A. (ENSIDESA) será el gran destinatario. En 1972, debido al mayor T.R.B. de los buques que impiden la entrada al puerto de Aviles, decaerá en favor de la otra gran empresa siderúrgica instalada en Gijón (UNINSA), en la actualidad ambas integradas. (26) El resto de los embarques iban a la segunda provincia siderúrgica de España: Bilbao, con destino a la empresa A.H.V. (ALTOS HORNOS DE VIZCAYA) y a Sagunto, donde radica la segunda factoría de A.H.V. con el nombre de Altos Hornos del Mediterraneo (A.H.M.). (27)

26) El principal inconveniente que venía presentando Avilés para el desarrollo de su siderurgia era la insuficiencia del puerto de Avilés, cuyo acondicionamiento exigió elevadas inversiones a fin de permitir el acceso a buques de mayor tonelaje. De ahí que en la actuali-

dad haya optado por utilizar el puerto de Musel, en Gijón, distante a unos 20 Km. de la planta ENSIDESA. Cfr. FERRER REGALES, M.: "Concentración y dispersión de la industria Cantábrica". Aportación al XX Congreso Geográfico Internacional, págs. 159-178.

CUADRO II.14
TOTAL DE MINERAL EMBARCADO SEGUN LOS DISTINTAS COMPAÑIAS

AÑOS	The Alquife Mías. Tm.	Compañía Andaluza de Minas. Tm.	Puerto Tm.	TOTAL Tm.
1940		5.380		57.782
1941				105.431
1942		4.500		114.728
1943		14096		142.861
1944		23.500		92.555
1945		15.980		114.930
1946		71.303		253.420
1947		112.998		315.837
1948		160.000		301.295
1949		191.771		348.950
1950		190.889		357.828
1951		264.472		464.551
1952		292.258		488.359
1953		267.877		378.328
1954		258.602		388.811
1955		351.379		459.388
1956	183.012	348.717	10.255	541.984
1957	213.137	353.254	10.360	606.751
1958	86.659	385.189	1.841	473.689
1959	95.218	500.292	18.945	614.455
1960	220.605	539.046	77.556	837.207
1961	165.993	557.667	58.640	782.300
1962	218.740	458.151	49.895	726.786
1963	163.015	422.592	38.695	624.302
1964	209.045	493.140	28.220	730.405
1965	205.850	872.111	21.784	1.099.745
1966	154.750	729.686	10.400	894.837
1967	81.987	1.028.564		1.110.551
1968	210.742	1.562.473		1.773.215
1969	161.400	1.777.649	10.520	1.955.569
1970	7.512	1.863.213	28.705	1.899.430
1971		2.073.657		2.073.657
1972		2.278.132		2.278.132
1973		2.059.481		2.059.481
1974		2.898.704		2.898.704
1975		2.188.848		2.188.848
1976		2.256.825		2.256.825
1977		2.729.540		2.729.540

Fuente: M.O.P. Plan de Puertos 1964-67. (1940-1952). J.O.P. Dirección Facultativa: Estadística. Memorias anuales de la J.O.P. y Memorias de la C.A.M.

Respecto a los envíos al extranjero, Inglaterra fue hasta comienzos de la década de los setenta casi el único destinatario, sobresaliendo sobre todos, los envíos a los puertos británicos de New Port, Middlesbrough, Irlan, Hartlepool y Workington, pero el cierre de las Minas de AGRUMINSA iba a provocar igualmente el declive de las exportaciones británicas. Desde entonces y hasta 1975 el primer lugar correspondería a Francia, cuyos envíos se hacían al puerto de Dunquerque. Desde 1976 Rumanía viene siendo el casi único destinatario de la exportación de mineral, a través de su puerto de Constanza.

27) MANERO MIGUEL, F.: "Problemas y perspectivas actuales de la industria siderúrgica española"
Rev. *Estudios Geográficos*, n.º 135. C.S.I.O. 1974,
págs. 237-302.

Finalmente, apuntamos algunos rasgos sobre la flota que transporta el mineral de hierro en el periodo 1965-1977.

CUADRO II. 15
PUERTOS DE DESTINO DEL MINERAL DE HIERRO EN REGIMEN DE CABOTAJE

Años	Avilés	Barcelona	Bilbao	Cádiz	Gijón	Sagunto	Santander
1958	179.250	—	7.930	2.407	5.180	10.857	—
1962(1)	235.480	—	20.278	—	35.004	82.390	—
1964(2)	119.480	—	12.900	—	24.990	81.035	—
1965	399.944	—	—	—	91.560	205.850	—
1966	297.070	—	61.590	—	108.435	86.560	6.600
1967	477.700	—	76.377	—	86.535	1.310	—
1968	590.450	—	341.712	—	252.500	9.270	—
1969	977.680	—	174.400	—	140.490	—	—
1970	790.825	6.300	47.502	6.420	70.550	52.170	20.530
1971	1.140.350	—	76.755	—	37.865	37.635	—
1972	1.021.055	—	65.090	—	314.885	157.750	—
1973	877.490	5.815	—	—	594.465	24.830	—
1974	307.545	—	—	—	1.493.950	—	—
1975	114.270	—	43.680	—	1.381.170	74.230	—
1976	7.430	—	126.930	—	962.140	256.830	—
1977	47.860	—	133.030	—	1.493.230	417.250	—

Fuente: J. O.P. Dirección Facultativa. Estadística.

- 1) No están comprendidos los meses de Abril, Octubre, Noviembre y Diciembre.
- 2) Comprende los meses de Mayo a Octubre, ambos inclusivos.

Por lo que al tráfico de cabotaje se refiere el primer hecho a destacar es que el número de buques que realmente cargan mineral es bastante reducido. Para el periodo 1965-1973 en el que, como sabemos, Avilés era el principal puerto receptor, sólo a cinco buques corresponde el mayor porcentaje en el número de salidas. En 1965, los buques: ENSIDESA, ARRABIO, y LINGOTE, totalizaron el 80% de los viajes con destino a Avilés. En 1969 el mayor número de viajes lo realiza RÍO TAJO del armador F.-M^a Pereda con 20 viajes, sobre un total de 69; los tres citados anteriormente comprendieron 24 viajes. Un año más tarde, RÍO PAS, se equipara en el número de viajes a los ya mencionados; los cinco totalizan el 78%. Esta es la línea que se seguirá hasta 1973, en que los embarques a Avilés decrecen ostensiblemente. El T.R.B. de tales buques oscila entre los 4.368 de Ensidesa o Arrabio y los 7.696 de Río Tajo. Para el mismo periodo los embarques de mineral a Sagunto sólo tuvieron cierta importancia en 1965 y 1972, en 1965, tres buques: SOMIO, TAJO y CAJAL comprenden el 94% de las salidas y el número de barcos distintos fue sólo de siete. En 1972, en cambio, existe mayor diversidad, doce buques distintos que se reparten un total de 30 salidas. El T.R.B. es bastante más reducido, está comprendido entre los 910 T.R.B. de Cajal y los 4.914 de ONDATEGUI. Los embarques a Gijón para el mismo periodo tuvieron cierta relevancia en 1968-69 y 1972-73, las salidas, debido al mayor tonelaje de los buques, fueron más reducidas: 30, 27 y 55, 53 respectivamente, repartidas sobre un total de 30 buques distintos para ambos bienios. Sin duda alguna, la menor concretización se da en los buques que transportaron el mineral a Bilbao en 1968 y 1969, se dieron 74 y 75 salidas distribuidas entre 20 y 14 buques distintos, con un ligero predominio del Buque MARQUES DE CHAVARRI y VICTOR CHAVARRI. En los últimos años los embarques a Gijón lo realizan los buques Marta e Irene.

CUADRO II. 16

PAISES DE DESTINO DEL MINERAL DE HIERRO EN REGIMEN DE GRAN CABOTAJE

Años	Alemania Tm.	Francia Tm.	Holanda Tm.	Inglaterra Tm.	Italia Tm.	Félgica Tm.	Rumanía Tm.	Otros Países Tm.
1954	7.600	—	—	352.418	—	—	—	—
1955	8.388	—	51.000	382.187	800	—	—	—
1956	64.937	8.950	70.000	355.297	1.550	—	—	21
1957	50.970	30.440	36.409	369.796	65	—	—	5
1958	—	36.270	36.810	197.758	—	—	—	—
1962(1)	—	38.540	9.680	128.759	—	—	—	731
1963	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
1964(1)	—	49.735	—	118.491	—	—	—	37.504(2)
1965	—	43.395	—	294.330	—	—	—	82.387
1966	—	63.247	—	251.262	—	—	—	20.073
1967	—	69.800	—	372.917	—	—	—	17.508
1968	—	157.240	—	415.214	—	—	—	14.829
1969	—	244.190	—	418.819	—	—	—	—
1970	—	288.007	12.403	354.356	29.995	42.550	—	86.048(3)
1971	3.750	359.052	—	307.360	62.840	60.500	—	—
1972	—	348.981	—	100.551	169.410	74.150	—	—
1973	14.758	322.500	—	84.523	—	52.720	65.280	—
1974	225.003	413.920	—	—	81.635	135.160	241.490	—
1975	140.208	300.420	—	—	—	—	144.870	—
1976	84.781	368.010	—	12.330	—	—	438.330	—
1977	—	82.190	—	8.850	—	—	538.580	—

Fuente: J.O.P. Dirección Facultativa. Estadística.

1) Cifras no absolutamente fiables

2) Integramente a Glasgow (Escocia).

3) A Escocia corresponden 30.653 Tm., el resto es enviado a Noruega, Lisboa y Argella.

No ocurre igual para la exportación al exterior, sin duda por el largo recorrido. Inglaterra, principal país destinatario hasta 1970, cuenta con un predominio de 19 buques anuales para un total de 30 salidas anuales aproximadamente. La flota que en los últimos años transporta el mineral de hierro a Francia y Rumanía es, igualmente variada. El mayor tonelaje de los buques hace que estos realicen un viaje o dos a lo sumo. Los envíos a Francia están dominados por la flota mercante de nacionalidad polaca con un T.R.B. entre las 15.000 y 20.000 Toneladas.

Rasgo muy significativo es el avance producido en el T.R.B. en el periodo 1965-1977, en dicha flota. No obstante, los rasgos ya apuntados en el primer apartado de este artículo, válidos para lo que ahora tratamos nos hace no insistir más en ello. Sólo decir que en 1975 los buques entre las 10.000 y 15.000 T.R.B. representaron el 54% del total de las salidas, mientras que en 1965 fue nulo.

III. MOVIMIENTO DE PASAJEROS

Para completar la imagen sobre el tráfico portuario hay que aludir al movimiento de pasajeros, índice inequívoco también de la importancia de un puerto, y, a este respecto, el de Almería ha conocido en los últimos años un auge importante.

Como se recoge en el Cuadro III.2, este es un tráfico básicamente de cabotaje, debido al servicio que la Compañía Transmediterránea tiene establecido entre el puerto de Almería y la plaza de soberanía del Norte de África de Melilla, de la que sólo le separaban 93 millas, gozando, por tanto, de una situación privilegiada para canalizar todo el comercio procedente de esta provincia, ya que el otro puerto que le puede hacer competencia, el de Málaga, se encuentra a mayor distancia.

La evolución sufrida en los casi cuarenta años que comprende nuestro estudio ha pasado por varias etapas que pueden resumirse en las siguientes: a) 1940-1952: Terminada la Guerra Civil, el servicio bi-semanal que con anterioridad unía Almería-Melilla quedó reducido a uno quincenal. Los órganos de Administración local, como la Cámara de Comercio, Ayuntamiento y Diputación, lo consideraron insuficiente y lucharon para que, al menos se estableciese un vapor semanal. Sin embargo, el tráfico no debía ser muy intenso, porque la Subsecretaría de la Marina Mercante terminó por cerrar el servicio regular que unía ambos puertos. (28) Los continuos escritos y telegramas que la Cámara elevó a la superioridad consiguieron que en 1947, por un periodo de dos meses, se pusiese un vapor semanal. Sin embargo, una vez más, por resolución del consejo de ministros a instancias del Ministro de Industria y Comercio resuelve suspender el servicio aduciendo "la imposibilidad de poder continuar tan oneroso servicio". (9-V-1947). La Cámara protestaría una vez más, junto con las demás corporaciones locales, por lo que consideraba que era la usurpación de un derecho que a Almería pertenecía por ley y por razones estratégicas. b) la segunda etapa comprendería de 1953-1967; son unos años en que el movimiento aparece prácticamente estacionario; las cifras que recogen las memorias oscilan entre los 7.500 y los 10.000 viajeros, con un pequeño salto en 1966 c) La tercera, 1968-1977, es en la que auténticamente se ha producido este gran salto que abriga tantas esperanzas. 1968 supuso ya un incremento del 21,6% respecto al año anterior, pero lo fue aún mayor el de 1969, que significó un incremento del 63%. La puesta en servicio de nuevos buques, así como el aumento en el número de los viajes son hechos explicativos del fenómeno; en 1970 los servicios que la Compañía Transmediterránea tenía establecidos eran de tres salidas a la semana en Invierno y cinco en la época estival. El crecimiento ha sido ininterrumpido, en 1974 se superaban los 100.000 viajeros, que presentaban la siguiente distribución:

TRAFICO DE PASAJEROS POR NACIONALIDADES

ALMERIA--MELILLA	MELILLA--ALMERIA
Argelinos..... 8.575	
Franceses..... 4.464	
Marroquíes..... 7.761	
Españoles..... 38.043	
TOTAL 58.843	51.581

Fuente: CAMARA DE COMERCIO INDUSTRIA Y NAVEGACION. Memoria 1974

No obstante, el conflicto argelino-marroquí en 1975, se deja sentir en una ligera inflexión, por el inconveniente que suponía para los viajeros que se dirigían a Argelia via Melilla-Marruecos; razones también de infraestructura han impedido que este incremento no haya sido mayor tales como la falta de capacidad de las bodegas de los barcos para el transporte de automóviles, en definitiva falta de transbordadores suficientes. Como en otros casos, razones de una inadecuación de los medios a las necesidades frenará el mayor crecimiento económico del puerto.

28) En 1942, La CAMARA OFICIAL DE COMERCIO estimó en unos 125 los viajeros de Almería-Melilla en cada quincena, lo que daría un resultado de unos 3.000 anuales.

CUADRO III.1
MOVIMIENTO DE PASAJEROS

AÑOS	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
1953	4.713	3.883	8.596
1954	4.608	3.471	8.079
1955	4.465	3.474	7.939
1956	3.900	3.566	7.466
1957	4.120	3.509	7.629
1958	5.679	3.995	9.985
1959	5.680	4.442	10.122
1960	5.456	4.594	10.050
1961	5.579	4.333	9.912
1962	5.117	3.866	8.983
1963	5.711	4.665	10.376
1964	5.579	4.621	10.200
1965	4.980	4.428	9.408
1966	10.344	5.204	15.548
1967	10.085	5.706	15.791
1968	13.771	5.964	19.735
1969	31.272	23.476	54.748
1970	35.520	35.606	71.126
1971	38.782	39.179	77.961
1972	47.968	46.944	94.912
1973	45.451	52.146	97.597
1974	50.173	54.387	104.560
1975	43.579	50.241	93.820
1976	50.799	51.835	102.634
1977	53.267	58.611	111.878

Fuente: Memorias J.O.P.

CONCLUSIONES

El despegue experimentado por el puerto de Almería en los últimos veinte años, siguiendo la línea evolutiva de otros puertos nacionales, motivado por el desarrollo económico del país, configura unas determinadas características que, a modo de resumen, sintetizamos ahora:

En primer lugar se aprecia un descenso considerable en el número de buques que anualmente utilizan el puerto de Almería para las faenas de carga y descarga. Este hecho que lo coloca en los últimos puestos entre los 29 mayores puertos nacionales, ha venido, no obstante, precedido por un aumento en el T.R.B. de los buques, reduciéndose, por tanto, el número de viajes de los mismos en todos los conceptos. De ahí que esto no deba interpretarse como síntoma de crisis, como lo atestigua el hecho de que el volumen total de mercancías traficadas a través del puerto esté próximo a alcanzar los cuatro millones de toneladas.

En segundo lugar, en cuanto al tráfico de mercancías, su estructura se ha modificado sensiblemente, dentro de un incremento globalizado y en el que el mineral de hierro exportado por la C.A.M. viene correspondiendo, desde primeros de siglo, el papel de protagonista. Dentro del tráfico de descarga de mercancías conviene destacar, primeramente, su carácter de tráfico de cabotaje. Por otro lado, se ha reducido este tráfico a un sólo producto: los hidrocarburos, que sustituyeron al carbón, la antigua fuente de energía, a partir de 1959. Los otros productos que antiguamente completaban el comercio con el

CUADRO III.2
 DESGLOSE DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR CLASE DE NAVEGACION

AÑOS	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE
1953	—	—
1954	7.642	437
1955	7.608	328
1956	7.054	412
1957	7.359	270
1958	9.667	7
1959	9.799	323
1960	9.916	134
1961	9.584	328
1962	8.672	311
1963	10.117	259
1964	9.868	332
1965	9.128	280
1966	15.332	216
1967	15.565	221
1968	19.031	164
1969	54.748	—
1970	71.126	—
1971	77.961	—
1972	92.894	2.018
1973	97.597	—
1974	104.557	—
1975	93.246	574
1976	102.497	137
1977	111.878	—

Fuente: Memorias J.O.P.

mercado nacional a través del puerto, bien se ha desviado por otros medios de transporte, bien han desaparecido. Respecto a las mercancías importadas del Exterior, estas no han variado en su esencia, concretizándose en unos pocos productos: abonos, azufre, fosfatos, madera y esparto. Las más contrastadas varianzas se han producido en las mercancías que se embarcan por el puerto. El primer hecho a constatar es, igualmente, el predominio del tráfico de cabotaje sobre el de Exterior, que se inició a partir de 1959, debido a la puesta en funcionamiento, en ese año, en Avilés de la gran planta siderúrgica de ENSI-DESA, lo que ocasionará que, el mineral de hierro, hasta entonces exportado al extranjero, vaya desde ahora con destino Avilés. En segundo lugar, han desaparecido una serie de mercancías que tradicionalmente se embarcaban tales como la fruta (uva y naranja) y el esparto, y sus sustitución por otras nuevas en las que se tiene cifradas grandes esperanzas y que son el cemento, yeso, clinker, espato fluor, la mayoría de tales productos con destino al extranjero. Mientras que otros aparecen y desaparecen.

Estos cambios han originado un nuevo rumbo en las líneas de relación que el puerto de Almería tiene marcadas, así, en la actualidad las mercancías que entran por el puerto proceden en su totalidad de los puertos mediterráneos meridionales: principalmente Cartagena, Algeciras y Melilla; mientras que la carga va con destino exclusivo a los puertos del Cantábrico: Gijón, Bilbao, Avilés, etc. Por lo que al tráfico con el Exterior se refiere, lo más destacado es el declive del comercio con el Reino Unido, país que tradicionalmente venía absorbiendo el 80% de las exportaciones, gracias a los envíos de uvas y mineral de hierro, circunstancias que en la actualidad han desaparecido.

Finalmente, en cuanto al movimiento de pasajeros, el salto ha sido realmente espectacular. Pero es aquí donde de inmediato se han de introducir mejoras si se quiere potenciar el desarrollo económico del puerto y de Almería.