

CUADRO II
LAS SALIDAS SEGUN LA DISTANCIA

Km	Nº MUN.	EMIGRANTES	
		Nº	%
-20	7	1.764	40'68
20-40	14	2.260	51'84
40-60	15	231	5'29
60-80	4	39	0'89
+80	18	66	1'51
TOTAL	58	4.360	100'00

FUENTE: Censo de población, 1981. INE. Oviedo.

la línea Luarca-Tineo-Cangas de Narcea, que marca por Occidente la divisoria entre una zona a la que llega un número pequeño de migrantes, pero todavía significativo, y otra a la que no va nadie o va una sola persona. De los nueve municipios que reciben un solo migrante, siete están en el Occidente asturiano y el otro en la parte interior del Oriente.

Evidentemente estos migrantes no se desplazan diariamente a Oviedo. En el mejor de los casos, el desplazamiento es semanal. No obstante, no fijan su residencia en el concejo donde trabajan. Las razones son dos, una parte importante son maestros que pueden tener un destino provisional. En otros casos se trata de un segundo empleo del núcleo familiar, lo cual les mantiene unidos a la ciudad. Y, en general, son las mejores condiciones de vida de la ciudad las que hacen que esta población fije en ella su residencia.

En definitiva los desplazamientos se realizan hacia concejos próximos a la ciudad de Oviedo y son tanto más importantes cuanto mayor sea el volumen de empleo existente en ellos o bien hacia aquellos que están bien comunicados como Aller, Lena, Piloña o Gozón.- TOMAS CORTIZO ALVAREZ.

LAS EMPRESAS NAVIERAS EN ESPAÑA

El ritmo de crecimiento y las características técnicas de la flota mercante nacional, en relación con una determinada práctica del comercio marítimo y del negocio naviero, no son en absoluto hechos aleatorios o consecuencia de un dirigismo estatal encaminado a optimizar los acarreos marítimos que conciernen al país, sino la consecuencia del juego de intereses de las empresas navieras, muy relacionadas con la banca y

el sector de la construcción naval, que utilizan al Estado y en último término al contribuyente como elemento subsidiario del desarrollo de sus negocios. Por esta razón, resulta de suma importancia perfilar los rasgos generales de la organización naviera empresarial, ya que como organismo gestor de la vida marítima nacional sus decisiones encierran una enorme trascendencia en el conjunto de la actividad económica, e indirectamente en el modelado físico del paisaje portuario.

a) Predominio del minifundismo empresarial.— El primer hecho que llama poderosamente la atención en el estudio de las empresas navieras es su elevado número en relación con el tonelaje de la flota. Según Sancho Llerandi, en 1976 había en España 395 navieras, con una media de 2'05 buques por compañía, de las cuales sólo ocho contaban con diez o más unidades (1). Dos años más tarde, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que agrupa al sector más poderoso de los empresarios marítimos, controlando el 92'25% del tonelaje de la flota, encuadraba a 157 empresas con flota y 14 carentes de ella, con una media de 3'95 barcos por compañía. Considerando que el Reino Unido, país que ocupa el cuarto lugar del mundo por su flota mercante, del orden de los 30 millones de TRB, sólo tiene 27 empresas navieras, se pueden advertir las dimensiones liliputienses de las compañías españolas, lo que les hace derrochar, y al mismo tiempo limitar, su capacidad de gestión y les resta capacidad de acción y maniobra en las conferencias internacionales de fletes, en el caso de que su asistencia sea tenida en cuenta.

Ciñendo el análisis a las empresas asociadas a ANAVE en 1978, sólo diez tenían una flota igual o superior a otras tantas unidades, destacando además dos empresas intervenidas directa o indirectamente por el Estado: CAMPSA, con 48 buques, y la Compañía Transmediterránea con 34. A bastante distancia, la primera empresa privada, Compañía de Petróleos S.A. (CEPSA), totalizaba 19 buques, seguida de CONTENEMAR S.A., con 18, Marítima del Norte S.A., con 15, Naviera García Miñaur, con 13, y las cuatro restantes con diez buques cada una.

En el polo opuesto, 38 empresas disponían de una sola unidad, en algunos casos de tonelaje nimio, pues al menos en seis de aquellas el arqueo del buque de su propiedad no superaba las 400 TRB; el caso más extremo y significativo es el de la naviera ibicenca Manuel Verdera Ferrer, que disponía en 1978 de un diminuto carguero, el Rafael Verdera, de sólo 53 TRB. Se trata, en la mayoría de los casos, de empresas unifamiliares surgidas a veces en el siglo XIX cuya viabilidad tiene su razón de ser en el mercado proteccionista de fletes que domina un sector sustancial de los transportes marítimos en España.

Otros indicadores de concentración de capital, como el número de toneladas de peso muerto (TPM) por tripulante nos lleva a las mismas conclusiones. Así, para 1975, en España fue de 363, frente a las 1.261 de Noruega, 1.060 de Francia, 878 de Suecia, 873 de USA, 718 de Grecia o 600 del Reino Unido. La descapitalización de las navieras españolas resulta pues un pie forzado para una gestión comercial eficaz, y les obliga a una continua presión proteccionista que hace de este sector uno de los más contradictorios de la economía nacional (2).

b) La localización geográfica de las navieras. Su significado.— Por más que pueda resultar paradójico, Madrid aparece como la primera metrópoli marítima del país si se atiende a la domiciliación de empresas navieras, pues en la capital del Estado tienen su sede central 52 compañías que controlan 304 buques y más de tres millones de TRB, el 42% del tonelaje de la flota mercante. No ya sólo tienen su sede empresas con mayor o menor participación del Estado, como la Transmediterránea, CAMP-

SA, o la Empresa Nacional Elcano, sino algunas de las más importantes navieras privadas: la Cía. Española de Petr6leos S.A. (475.981 TRB), la Cía Marítima Gulf S.A. (107.694 TRB), Mar Oil S.A. (122.599 TRB), y compañías que, por su misma denominación, manifiestan su origen periférico como la Cía Gijonesa de Navegación S.A. (43.156 TRB), Cía. Marítima Zorroza S.A. (53.383 TRB), Cía. Valenciana de Navegación S.A. (15.763 TRB), Empresa Naviera Sevillana S.A. (4.095 TRB), Miño S.A. (9.381 TRB), Naviera de Canarias, Naviera del Cantábrico...

Y desde luego, no se trata de un hecho casual, sino que responde a las características del negocio marítimo español, que exige una proximidad física a las fuentes de financiación, la banca estatal y privada, y a los organismos oficiales que solventan las concesiones de fletes de preferencia y de fletes de comercio de Estado. Es decir, que el carácter proteccionista del comercio marítimo nacional y de la industria de la construcción naval, como veremos más adelante, polariza la localización junto a los centros de decisión, dejando libre la cancha del comercio internacional a los buques más competitivos de pabellón extranjero, por lo que, en un sentido literal, buena parte de las empresas navieras nacionales viven de espaldas al mar.

La segunda gran metrópoli naviera es Bilbao, donde están domiciliadas 34 empresas propietarias de 139 buques y 2'5 millones de TRB, el 33% del tonelaje de la flota mercante. En esta ciudad tienen sus sedes y sus oficinas centrales algunas de las compañías nacionales más poderosas en el armamento de graneleros, grandes buques de carga seca y petroleros. Así, la Naviera Vizcaína, con diez unidades, ocho de ellas petroleros y dos graneleros, que suman 617.337 TRB; Refinería de Petr6leos del Norte S.A., con cuatro petroleros que totalizan 562.713 TRB, Naviera Artola S.A., propietaria de cuatro buques de carga seca y dos graneleros, con 329.034 TRB; Líneas Asmar S.A., con un petrolero y dos graneleros que suponen 215.815 TRB; y hasta 1978 la quebrada Naviera Letasa, que en tal año disponía de cuatro graneleros y 198.180 TRB.

Aparte de estas grandes empresas, en Bilbao radica también una nube de medianas y pequeñas navieras, surgidas muchas de ellas al calor de la industrialización decimonónica de la ría del Nervión y que todavía hoy perviven, más o menos fuertes, más o menos adaptadas a los actuales requerimientos del transporte marítimo. Entre ellas pueden citarse Altos Hornos de Vizcaya, Eduardo de la Sota, Guezuraga Urizar, Toro y Betolaza, la Cía Naviera del Vapor Aurora, la Cía Marítima del Nervión...

El resto de las compañías localizadas en el litoral cantábrico totalizaban 73 unidades y 602.588 TRB en 1978, volumen que junto con el de Bilbao hace de este segmento litoral un ámbito naviero de trascendencia similar a Madrid. Dos centros navieros secundarios pueden detectarse en el Cantábrico, Santander y Gijón, pues el volumen de negocio marítimo en Pasajes y Avilés resulta muy reducido; el más importante de ellos es Santander, donde están domiciliadas 13 navieras, propietarias de 31 buques y 513.951 TRB, pudiendo destacarse la Naviera de Castilla, que dispone de dos petroleros y otros tantos graneleros que totalizan 248.137 TRB, y Transportes de Petr6leos, con dos petroleros y un granelero que suman 126.341 TRB. Gijón, con ocho empresas y 31 buques, sólo alcanza un TRB de 78.226 unidades, de las que 29.222 corresponden a Naviera Santa Catalina, propietaria de cuatro buques de carga seca, dos mini-graneleros y un portacontenedores.

El tercer ámbito naviero a escala nacional es la fachada mediterránea, con 21 empresas que controlan 56 buques y 813.138 TRB, el 10'7% del volumen de la flota mercante, cifra pequeña si se tiene en cuenta que en este sector litoral se localizan doce importantes organismos

del sistema portuario nacional que absorben más del 50% del tráfico de mercancías de todo el país, con puertos de la importancia de Barcelona o Valencia, en los que la manipulación de elevados porcentajes de mercancía general podría generar la aparición de un negocio marítimo de importancia. Además, el tonelaje arriba citado corresponde en un 90% a la empresa Fletamentos Marítimos S.A., propietaria de siete petroleros, que aunque tiene su sede social en Ceuta, de hecho radica en Madrid, ciudad donde se encuentran las oficinas de la presidencia de la sociedad, por lo que la actividad de las navieras asentadas en puertos mediterráneos es prácticamente nula.

Como núcleo significativo, dentro de esta general atonía, se puede citar el de Barcelona, donde sólo radican seis compañías navieras, con 14 buques y 60.500 TRB, de las cuales sólo una -Transportes, Aduanas y Consignaciones- tiene cierto relieve. De nuevo hay que insistir en la anomalía de que siendo Barcelona uno de los primeros puertos españoles, si no el primero por el valor de las mercancías traficadas, tenga un volumen de negocio marítimo similar al de núcleos secundarios del Cantábrico, como Gijón, hecho que nos coloca una vez más ante la absorción de esta actividad por Madrid. Las mismas conclusiones pueden establecerse al considerar el puerto de Valencia, donde sólo están domiciliadas tres navieras con 14 buques y 15.433 TRB.

En el resto del litoral mediterráneo la presencia de compañías navieras es puramente episódica, y en dos ciudades -Almería y Melilla- ni existen. Donde alcanzan cierta entidad es en Palma de Mallorca y Algeciras, cuyos puertos sostienen un activo tráfico de pasaje, que requiere una cobertura empresarial inmediata y localizada en la ciudad, lo que ha motivado la aparición de empresas que atienden el tráfico que la Transmediterránea no cubre.

El litoral atlántico gallego acoge 14 navieras, con 34 buques y 72.122 TRB, un volumen muy reducido acorde con la débil potencia funcional de sus puertos. El centro principal radica en La Coruña donde tres compañías absorben 13 unidades y 43.770 TRB, de las cuales 28.000 corresponden a tres portacontenedores de la empresa Ponte Naya; en Vigo aparecen siete pequeñas navieras con 11 buques y 17.970 TRB, tres de aquellas dedicadas al armamento de buques pesqueros, en consonancia con el fuerte arraigo de esa función colateral de los puertos comerciales. Finalmente, señalar la existencia de una naviera en una ciudad interior, Santiago de Compostela, propietaria de dos fruteros que desplazan 1.992 TRB.

En el óvalo suratlántico, que hasta el siglo XVIII absorbió casi la totalidad del negocio marítimo nacional, sólo permanecen cuatro navieras, con ocho buques y 38.682 TRB, distribuidas una en Cádiz y tres en Sevilla. En esta última ciudad destaca Ybarra y Cía, propietaria en 1978 de dos cargueros y dos buques mixtos de carga general y pasaje, que en conjunto desplazan 25.837 TRB.

Para acabar, el archipiélago canario ofrece un limitado volumen de negocio marítimo con tres navieras en Las Palmas y dos en Santa Cruz de Tenerife, que suman 15 buques y 9.423 TRB. Como empresas principales hay que citar la de Antonio Armas Curbelo, en Las Palmas, con nueve diminutos cargueros cuyo arqueo total llega a 3.510 TRB, y la tinerfeña Naviera del Sur, propietaria de dos pequeños buques frigoríficos que desplazan 3.278 TRB.

c) Estrategias de actuación en el negocio marítimo.- En principio, el objetivo principal de una empresa naviera es captar una carga, acoplar una carga al casco de un buque y desplazarla, en el menor tiempo posible y al menor costo, bien en el mercado nacional o en el internacional. Aparte la explotación de buques propios, el naviero explota en oca-

siones los ajenos que le son alquilados, en cuyo caso actúa como fletador, pudiendo también arrendar los propios, circunstancia en que actúa como fletante, así como venderlos o adquirir nuevas unidades.

Junto a esta misión prioritaria, existen una serie de funciones colaterales ligadas a la explotación del buque: las consignaciones portuarias o atención al barco y a la mercancía de una compañía foránea en el puerto propio, la labor de intermediario en operaciones de fletamento y compraventa (brokage), los suministros de pertrechos y utillaje, los seguros marítimos de buques y mercancías..., por citar algunas de las más frecuentes e inteligibles.

En las navieras españolas los objetivos suelen invertirse: no se trata de explotar con racionalidad los buques y hacerlos cada vez más competitivos tratando de captar las cargas más rentables, sino de desarrollar negocios colaterales, cómodos y seguros, que benefician directamente al presidente del consejo de administración -gestor real de la naviera- y a alguno de sus miembros. Si no se encuentra con beneficios espectaculares, desaparece la vocación de permanencia en los tráficos, y se practica una "política de costos" tendente a no perder dinero en los fletes de los buques propios, mientras se pone el énfasis en operaciones secundarias: embarque de suministros, seguros, venta de buques, etc.

En tal sentido, asegurar los fletes y la reposición de las unidades de la flota bajo la sombrilla protectora del Estado resulta esencial; de ahí las presiones para lograr subvenciones a la construcción naval y a determinados tipos de fletes, abandonando las líneas regulares internacionales, y el tramping de altura, que cae bajo el pabellón extranjero e introduce un brutal desequilibrio en la balanza nacional de fletes. Se llega así a la paradoja de que el Estado protege la construcción y posterior explotación de la mayor parte de la flota de graneles líquidos y sólidos, y a la vez paga a buques de pabellón extranjero por el desarrollo de un tráfico que los navieros españoles no están dispuestos a asumir.

Sin entrar en los mecanismos proteccionistas de la construcción naval, vamos a examinar dos instrumentos de protección a los tráficos de las navieras nacionales: los fletes tarifados y el comercio de Estado. Los primeros son fletes subvencionados por el Estado para el transporte de petróleo en buques de pabellón nacional, que en las décadas de los 50 y 60 eran superiores a las tarifas internacionales vigentes, quedando regulados a partir de mayo de 1974 en función de la tarifa internacional (wordscale); es decir, se trata de incentivar la participación nacional en un tráfico para el que existe una oferta internacional intensa.

Con el término "comercio de Estado" se designa un comercio monopolizado por buques de pabellón nacional bajo unas determinadas tarifas, por regla general superiores a las internacionales, y reservado a determinados productos: maíz, sorgo y trigo. Por tanto, no sólo se subvenciona el flete sino que se reserva la carga, que en otras condiciones sería arrebatada por las condiciones más ventajosas del pabellón libre. Buena prueba de la importancia adquirida por el comercio de Estado, es que bajo este régimen de transporte se importaron en 1975 más de cuatro millones de tm. de maíz, de las que tres procedían de EE.UU.

Dentro del proceso de penetración de cereales y leguminosas de EE.UU. en el mercado de los piensos ganaderos en España, hay que citar también el caso de las habas de soja, objeto de un importante tráfico en los años 70. Mientras los labradores castellanos siguen cultivando productos excedentarios en el mercado agrícola nacional, pudiendo aclimatar oleaginosas dedicables a piensos ganaderos como las habas de soja, las importaciones de este producto han crecido ininterrumpidamente a lo largo de la última década hasta llegar en 1979 a 2'3 millones de tm., lo que su-

pone una hemorragia de divisas del orden de 44.000 millones de pesetas, sin tener en cuenta los costos de transporte que en buena medida cargan sobre el Estado (3).

La aparición de este tráfico impulsó a los navieros españoles a exigir que fuera declarado como comercio de Estado, ante el hecho de que estaba dominado por buques de pabellón libre, como lo pone de manifiesto el que en 1976 sólo hayan transportado los buques españoles el 3'62% del total importado, por la falta de competitividad de las líneas españolas para fijar este tráfico. Ante la negativa de la Administración, se llegó a una situación intermedia que de hecho puede definirse como el establecimiento de un flete tarifado a través del FORPPA, pues este organismo del Ministerio de Agricultura subvenciona el viaje redondo en buque de pabellón español en cerca del 50%, lo que en el año 1977 supuso cerca de 2.000 millones de pesetas, el 14% del presupuesto total de subvenciones de aquel organismo.

Pero el hecho es aun más grave; porque una parte sustancial de tales subvenciones va a parar a manos de las distribuidoras americanas de piensos establecidas en España, filiales de las multinacionales del sector, debido a que parte de los armadores españoles les fletan sus barcos en condiciones de "alquiler por tiempo" (time charter) aunque sean ellos los que figuren oficialmente como transportistas para cobrar la subvención, que de hecho va a parar en parte al fletante real. Con esta práctica fraudulenta, que también parece darse en el tráfico petrolero, el dinero del contribuyente se dedica a afianzar a las multinacionales en España (4).

d) Una escasa participación en las líneas regulares exteriores.- Las navieras españolas reservan sólo unas 400.000 TPM a servicios de línea regular exterior, algo menos del 4% de la capacidad total de transporte de la flota, en tanto que la marina mercante mundial dedica a este tipo de servicios un 10'2% de su tonelaje. Estos porcentajes alcanzan todo su significado si se tiene en cuenta que se refieren a los segmentos de flota que acarrearán las mercancías de más alto valor añadido; así, el citado 10'2% transporta más del 50% del valor del comercio mundial por vía marítima, y en España, para el año 1975, el valor medio de la tm. de mercancía general transportada fue de 68.454 ptas. frente a las 6.286 ptas/tm de los graneles sólidos y líquidos (5).

En 1978, sólo 21 compañías establecieron líneas regulares exteriores, utilizando para ello unas 100 unidades con un arqueo en torno a las 260.000 TRB. De las 64 líneas establecidas, la mayor parte, 23, lo fueron con Europa, en especial con el Reino Unido y puertos comprendidos entre las desembocaduras del Sena y Elba, ocupando un lugar secundario las escalas y destinos en puertos mediterráneos. A continuación, siguen las líneas que comunican los puertos españoles con los del Maghreb -Marruecos, Argelia, Libia y Túnez- en número de diez; con la costa mediterránea de Levante y área del golfo Pérsico aparecen establecidas otras siete líneas regulares.

En relación con América, hay también siete líneas dirigidas al área de América central, golfo de Méjico y Caribe, y cuatro con destino a América del Sur; sólo una vincula los puertos nacionales con la costa este de EE.UU., donde está situada una de las mayores concentraciones portuarias del planeta. El Africa occidental y oriental, más Sudáfrica, son puertos de destino de nueve líneas, y otras dos se dirigen, una a Australia y la segunda a Extremo Oriente con punto de destino final en Singapur.

Como se puede observar, áreas de potente irradiación portuaria como la fachada megalopolitana y las constelaciones portuarias japo-

neas quedan totalmente fuera de la órbita de las líneas regulares nacionales, por lo que el correspondiente tráfico precedente de o destinado a ellas está capturado por el pabellón extranjero (6).

a) El sector público en la marina mercante.— La participación directa del sector público en el transporte marítimo es, en España, moderada y reciente. Antes de 1978, la única empresa naviera estatal era la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, creada por el INI y armadora de tanques y graneleros, de los que en 1978 disponía de seis y dos unidades respectivamente, con un arqueo total de 681.230 TRB. En el primer trimestre del año citado, el Estado recibió del grupo March la Cía. Transmediterránea, por cancelación del contrato de adjudicación de los llamados "servicios de soberanía" vigente desde 1952 y denunciado ya en 1975. Poco después, a través del INI, adquirió la Cía. Trasatlántica Española, hasta entonces controlada por los Fierro a través del Banco Ibérico, con lo que el tonelaje intervenido directamente por el Estado ascendió a 882.203 TRB, el 11'6% del total de la marina mercante nacional.

La flota de la Transmediterránea estaba integrada en 1978 por 34 buques mixtos de carga y pasaje, con un desplazamiento total de 157.343 TRB, que son los que cubren la mayor parte de las líneas regulares establecidas entre la Península, Baleares, Canarias y plazas africanas, así como las líneas interinsulares en cada uno de los archipiélagos. Se trata de una flota medianamente envejecida, si se tiene en cuenta que a lo largo de los últimos 25 años su renovación fue muy limitada, lo que como es lógico repercute en la calidad del servicio prestado. La Transmediterránea controla a su vez el 100% de las acciones de Naviera Mallorquina, empresa propietaria de dos buques de transportes rodados dedicados al tráfico con Baleares en régimen de línea regular. Por su parte, la flota de la Trasatlántica está integrada por cinco cargueros (41.833 TRB) que prestan servicios en las líneas regulares exteriores establecidas entre puertos cantábricos y gallegos y puertos del golfo de Méjico y costa oriental de EE.UU.

Por otra parte, el Estado tiene participación indirecta en otras navieras: a través del Ministerio de Hacienda en CAMPSA, que dispone de la flota más numerosa de todo el país, con 48 pequeños petroleros dedicados al cabotaje de derivados del petróleo, y a través del Ministerio de Industria en ENPETROL, compañía dedicada al transporte de crudos que dispone de cuatro petroleros con un desplazamiento conjunto de 300.250 TRB.— RAMON M^a ALVARGONZALEZ.

NOTAS

- (1) SANCHO LLERANDI, Pedro: Transporte marítimo y construcción naval en España, Ed. de la Torre, Madrid, 1979, 184 p. Cfr. p. 20.
- (2) Ibidem, p. 65. La información sobre las empresas navieras y sus flotas procede de la publicación de ANAVE, Empresas navieras asociadas, Madrid, 1978, 86 p.
- (3) GARCIA FERNANDEZ, Jesús: Desarrollo y atonía en Castilla, Ariel, Barcelona, 1981, 262 p. Cfr. p. 181.

- (4) SANCHO LLERANDI, Pedro, op. cit., p. 81 y ss.
- (5) Ibidem, p. 79.
- (6) ANAVE: Empresas navieras asociadas, Madrid, 1978. Cfr. el capítulo "Líneas regulares nacionales exteriores (carga)", p. 59-63.

SOBRE EL MODELADO ORIGINADO POR LOS ALUDES DE NIEVE EN EL PRAU DEL ALBO (ALTO HUERNA, ASTURIAS)

Es frecuente observar en las montañas cantábricas las huellas de aludes de nieve, cuando no los propios aludes en funcionamiento, y si bien no suele aparecer tal fenómeno con la importancia y negativos efectos que muestra en otros lugares de España, sí cumple -y ha cumplido- un papel de agente modelador del relieve que lo hace merecedor de un estudio geomorfológico detallado. Aunque de momento sólo le dedique estas breves notas, creo que serán suficientes para dar a conocer un caso concreto de gran interés.

Al contrario de lo que cabría pensar en un principio, no parecen ser los aludes de mayor importancia geomorfológica aquellos que se producen en las áreas más elevadas de nuestras montañas, sino más bien los que, partiendo de áreas con buena alimentación nival, descienden hasta lugares de media o baja altitud; ejemplo de ello son los que he observado, entre otros lugares, en los Montes del Infierno (Piloña), en las vertientes del desfiladero de los Beyos y del valle del Nalón, en las cercanías de Villamejín (Proaza), y los que son objeto de esta nota y tienen lugar en las pendientes meridionales del Prau del Albo (alto Huerna).

Una explicación de esta aparente paradoja radica en la propia naturaleza de los deslizamientos de nieve; mientras que aquellos que se originan en las áreas más elevadas de los Picos de Europa o del mismo macizo de Ubiña suelen distinguirse por su carácter superficial -siendo frecuentemente aludes de nieve en polvo o simples desprendimientos de placas, a causa de la topografía y de los grandes espesores de nieve acumulados durante el invierno y la primavera-, los que se dan en altitudes medias y medias-altas podrían calificarse en la mayor parte de los casos como "aludes de fondo", esto es, como deslizamientos de la práctica totalidad de una masa de nieve que discurre directamente sobre el sustrato rocoso o sobre la cubierta vegetal que lo coloniza, siendo éste el tipo de aludes que, como resulta fácil imaginar, tienen una mayor eficacia modeladora.

A este respecto, en ningún otro lugar de Asturias he visto con tanta claridad los efectos morfológicos de los deslizamientos de nieve como en la vertiente suroriental del Prau del Albo (2.120 m.), alineación de cumbres que se levanta de forma imponente sobre el pueblo de Tuiza de Arriba (1.200 m.), en la cabecera del río Huerna.

También aparecen huellas de aludes en las laderas meridionales de la alineación Pie Ferreru-Siegalavá, prolongación oriental de las