

NOTAS Y MATERIALES

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA EN LA DÉCADA DE 1980

En 1982 la marina mercante mundial alcanzó un máximo histórico de 425 millones de TRB, magnitud que suponía el doble del tonelaje a flote diez años antes, y que resultaba ser fiel expresión de una demanda ininterrumpida y creciente de transporte marítimo a escala planetaria. En 1983, por el contrario, dió comienzo un proceso de regresión de la flota mundial de transporte, el más duro de la historia de la navegación marítima en tiempos de paz, en virtud del cual hasta mediados de 1986 se perdieron 20 millones de TRB¹.

Esta rápida contracción del volumen total de flota responde, como es de suponer, a una correlativa recesión de la demanda de transporte marítimo mundial, algunas de cuyas causas pueden apuntarse. Así, el impacto negativo de los elevados tipos de interés bancario en países como los Estados Unidos, cuya actividad económica actúa como motor de otras economías nacionales; el endeudamiento exterior de países en vías de desarrollo, que distrae para el pago de la deuda crecientes recursos financieros; el elevado precio de materias primas energéticas como el petróleo, o el coste social de una situación permanente de guerra fría².

Se ha producido, pues, un rápido exceso de oferta de flota, que ha empujado al desguace o al amarre a importantes fracciones de las flotas nacionales, tanto mayor si se tiene en cuenta la generalización de medidas tales como la utilización de buques amarrados como depósitos, o la navegación a velocidades reducidas, práctica usual que enmascara una oferta en realidad superior. Por otra parte, la paralización de la construcción naval añade a la flota el estigma de un progresivo envejecimiento, que de rechazo impulsa al alza el precio del transporte marítimo al aumentar los gastos de mantenimiento, de reparaciones y de primas de seguros.

En este marco general, no es de extrañar la evolución negativa seguida por la marina mercante nacional, con una secuela de problemas financieros y de explotación, agravados por el cambio de sentido de ciertos tráficos o por la quiebra del tradicional marco proteccionista a consecuencia del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea desde comienzos de 1986. Hasta 1978, fecha en que se alcanzó el

máximo histórico de 7,6 millones de TRB, la expansión de nuestra flota de transporte fue ininterrumpida, al calor de una situación mundial favorable y de una política de construcción naval peculiarizada por las facilidades crediticias concedidas a los armadores; pero desde aquel año se inició un declive sin horizonte, calmoso hasta 1981, acelerado desde entonces, que ha conducido al volumen de 1987: 4,4 millones de TRB. Tonelaje que no parece haber tocado fondo en su retroceso, habida cuenta que a mediados de 1987 el Banco de Crédito Industrial era propietario de 32 buques, con un volumen de 227.800 TRB, embargados por impagos a sus armadores, y que la citada entidad bancaria hizo entonces pública su intención de venderlos a armadores extranjeros.

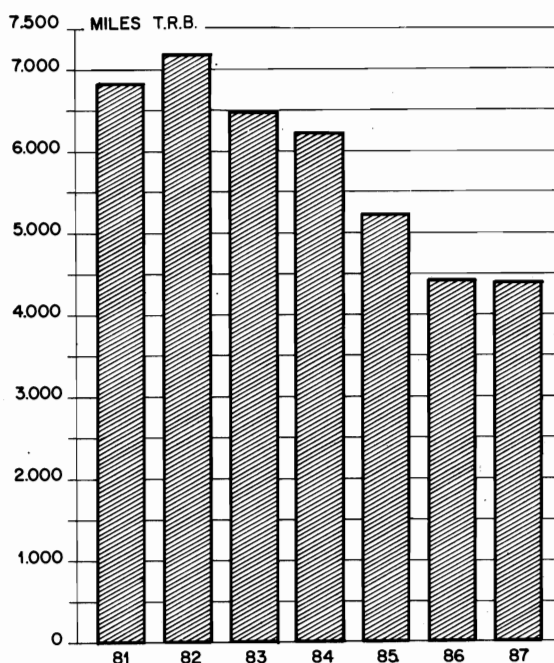


Fig. 1. Evolución del arqueo de la flota de transporte española en la década de 1980.

¹ ANAVE: *Marina Mercante y transporte marítimo*, 86. *Datos y comentarios*, Madrid, 1987, 165 pp. Cfr. p. 63. Para la redacción de esta nota se han utilizado, además, los resúmenes anuales comprendidos entre 1980 y 1986 que, bajo el título *Memoria*, edita la citada organización patronal.

² LUQUE COSMEN, José Antonio: «La marina mercante española en la encrucijada», *Información Comercial Española*, n° 594, 1983, pp. 19-27. Cfr. p. 20.

Caída tan sustancial del volumen total se explica, aunque no de forma exclusiva, por el desarme de petroleros, generalizado a escala mundial, por ser éste el tipo de buque que cubre los mayores porcentajes de las flotas más importantes, y el más sensible, por su falta de polivalencia, a los retrocesos o cambios de demanda del transporte marítimo. Entre 1981 y 1984 el número de petroleros se redujo en España en 20 unidades, que supusieron un millón de TRB, pero la regresión más llamativa tuvo lugar entre 1984 y 1985, en que se pasó de 81 a 72 unidades con la pérdida de otro millón de TRB. En años consecutivos, el desarme de petroleros ha continuado, aunque a ritmo más moderado, de suerte que en 1987 nuestra marina mercante contaba con 66 unidades y 2,1 millones de TRB. En siete años, pues, se vendieron o desarmaron 35 unidades y 2,3 millones de TRB, perdiendo peso relativo este segmento de flota en su conjunto, pues de absorber su tonelaje el 64% del total a comienzos de la década, representa hoy sólo un 47%.

Pero no ha sido el petrolero el tipo de buque sobre el que ha cargado en exclusiva el enflaquecimiento de la flota. Los cargueros convencionales, desadaptados a las exigencias crecientes de especialización del transporte marítimo, también han quedado arrinconados, pasando de 263 en 1981 a 165 en 1987, aunque en razón de su tamaño unitario más reducido el descenso de su número no ha implicado una sangría tan intensa del volumen de flota, ya que el tonelaje perdido fue tan sólo de 258.000 TRB. Otros sectores más especializados han mantenido sus magnitudes absolutas o las han incrementado, aunque en escasa medida, con lo que parece apuntarse una tendencia hacia la especialización, imprescindible para la rentabilidad de toda flota moderna.

A pesar del retroceso de otros pabellones nacionales y de la tendencia reciente a la desconcentración en el abanderamiento y al aumento de los registros de libre matriculación, la pérdida de valor absoluto del pabellón español ha supuesto un descenso de su lugar relativo a escala mundial. Mientras que, a finales de los 70, su puesto en la escala mundial era el 12, en la actualidad ha sido desplazado al 21, con sólo el 1,3% del tonelaje total, a una distancia muy considerable de los primeros lugares ocupados por Liberia, Panamá y Japón, con 52, 41 y 38 millones de TRB respectivamente, y por detrás de pabellones comunitarios como el griego, británico, italiano, francés y alemán federal.

El tamaño medio del buque nacional se ha mantenido estable a lo largo de la década, pues mientras que en 1980 el TRB unitario fue de 8.616 TRB, en

1986 había llegado sólo a 8.756, cifra inferior a las dimensiones medias unitarias de la flota mundial, de 9.704 TRB; evolución lenta, pues, hacia una media mundial de la que todavía le separan unas 1.000 TRB. Esta media unitaria encubre, como es natural, valores muy dispares si se atiende al tipo de buque considerado; así, en la flota de transporte española, los valores unitarios más altos corresponden, como en la flota mundial, a los buques de transportes combinados, con 61.000 TRB, y los más bajos a los buques frigoríficos, con 1.600 TRB.

Las ventas, los desguaces, en definitiva, la no reposición de los buques perdidos ha provocado en los años 80 cierto envejecimiento global de la flota de transporte, por más que la fracción más antigua, también la más minoritaria, haya quedado asimismo fuera de servicio. En 1980, el porcentaje de flota de antigüedad inferior a los diez años alcanzó un 78,2%, en tanto que a finales de 1986 tal fracción se había reducido a menos de la mitad, un 35%; y la porción de menos de 5 años retrocedió en el mismo periodo de tiempo dos terceras partes, pasando de un 45 a un 14%. En el extremo opuesto, en 1986 estaban en activo 85 unidades de antigüedad superior a los 20 años, con un arqueo total de 200.000 TRB; de ellas, 34 eran cargueros convencionales y 20 pequeños petroleros dedicados al cabotaje.

I. HACIA UNA ESTRUCTURA SECTORIAL DE TIPO EUROPEO-NIPON

A pesar de la pérdida de más de la mitad del tonelaje de 1980 los petroleros siguen ocupando, al igual que en la flota mundial, el primer lugar dentro de la marina mercante nacional, de suerte que su arqueo supone, aproximadamente, la mitad del volumen total. Como quedó indicado, este segmento de flota ha sufrido un retroceso constante que debido a la no reposición de las unidades perdidas ha implicado un envejecimiento, relativo si se tiene en cuenta que cerca del millón y medio de TRB tiene todavía una antigüedad comprendida entre diez y catorce años. El mantenimiento de un volumen unitario por encima del de la flota mundial se explica por el hecho de que, a excepción de los petroleros de CAMPSA que cabotean los derivados del petróleo, el resto son unidades de mediano o gran porte dedicados al tráfico exterior de crudos.

La segunda rúbrica de nuestra flota, que cubre la cuarta parte del tonelaje total, sigue ocupada por los graneleros, sector que, con algunas oscilaciones,

CUADRO I
EVOLUCION DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESPAÑOLA (En miles de TRB)

	1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
Petroleros.....	101	4.483	95	4.102	85	3.753	81	3.537	72	2.540	66	2.147	66	2.147
Combinados.....	3	191	3	191	2	128	2	128	2	128	2	122	2	122
Graneleros.....	77	1.064	77	1.079	79	1.155	80	1.209	76	1.275	68	1.127	65	1.073
Carga General/poliv....	263	741	243	709	230	671	222	675	182	540	167	486	165	483
Portacontenedores.....	58	145	66	207	70	224	69	221	61	167	55	132	55	132
Ro-Ro.....	40	70	46	82	49	86	50	90	51	94	53	98	53	98
Frigoríficos.....	49	77	48	78	51	82	48	79	45	85	36	59	35	56
Gases licuados.....	15	58	15	64	15	64	15	64	16	69	15	65	14	64
Especiales.....	50	119	54	176	57	179	61	182	55	178	52	171	51	168
Pasaje.....	43	170	42	160	39	142	36	135	41	128	40	128	40	128
Total.....	699	6.838	689	7.192	677	6.484	664	6.320	601	5.240	554	4.535	546	4.471

Fuente: ANAVE

CUADRO II
DISTRIBUCION POR EDADES DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA (1986).

	< 5 años		5-9		10-14		15-19		20-24		>24 años		Total	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
Petroleros.....	3	7	7	316	23	1.418	13	343	12	24	8	39	66	2.147
Combinados.....	-	-	-	-	2	122	-	-	-	-	-	-	2	122
Graneleros.....	7	303	18	263	24	253	12	273	6	34	1	1	68	1.127
Carga General/Poliv..	37	138	47	183	31	67	18	42	16	38	18	18	167	486
Portacontenedores....	9	50	19	42	17	26	9	13	-	-	1	1	55	132
Ro-Ro.....	12	28	25	54	9	10	6	5	1	1	-	-	53	98
Frigoríficos.....	5	18	17	24	2	3	4	6	5	6	3	2	36	59
Gases licuados.....	2	12	2	5	2	6	2	31	6	9	1	2	15	65
Especiales.....	16	70	12	57	12	21	10	20	2	3	-	-	52	127
Pasaje.....	11	22	9	26	8	34	7	24	4	19	1	3	40	128
Total.....	102	648	156	970	130	1.960	81	757	52	134	33	66	554	4.535

Fuente: ANAVE

mantiene el volumen absoluto de comienzos de la década, con un ligero crecimiento del arqueo unitario, aunque todavía por debajo de la media mundial. Situación explicable por la limitada presencia nacional en el tráfico intercontinental de graneles sólidos, desarrollado por buques de arqueo unitario muy superior.

El grupo de los cargueros convencionales no ha dejado de perder peso absoluto y relativo en los años 80, por más que ello haya ido acompañado de cierto rejuvenecimiento y de una expansión del volumen unitario, lo que en definitiva pone de manifiesto la modernización de este segmento de flota. Con una pérdida absoluta de un cuarto de millón de TRB, el desguace de las unidades más antiguas y la incorporación de otras nuevas ha rejuvenecido el sector, de manera que en 1986 dos tercios del tonelaje tenían una antigüedad inferior a los diez años.

Por lo que se refiere a los sectores más especializados de la flota, que suponen algo menos de la cuarta parte de su volumen total, cabe señalar o bien una tendencia hacia el mantenimiento de los valores de la década anterior o bien una moderada expansión. Entre los segmentos de flota que crecen hay que citar los transportes de cargas rodadas (*roll-on, roll-off*) y los transportes especiales, desarrollo limitado por otra parte pues en cada una de estas rúbricas no se han sobrepasado las 200.000 TRB. La flota de portacontenedores se mantiene en los valores iniciales de la década, y la misma tónica de estancamiento la ofrecen los transportes de gases licuados de petróleo. Los buques frigoríficos y los de pasaje son los únicos que sufrieron mermas en sus efectivos globales, de forma más acusada en los últimos en que parece haberse desarrollado una tendencia a la disminución del arqueo unitario, debido al abandono de nuestro pabellón por parte de las unidades de mayor porte.

A manera de resumen, el retroceso global de la flota, presente en la mayor parte de los sectores, es especialmente llamativo en los más convencionales, petroleros y cargueros polivalentes, al igual que ha ocurrido en la flota mundial, apuntándose una tendencia hacia la consolidación, ya que no crecimiento, de los segmentos más especializados. Evolución congruente con la rentabilidad máxima del transporte marítimo, que supone la desaparición de aquellos tipos de buques afectados por una retracción de una

demanda específica de transporte marítimo, o que por sus condiciones de arcaísmo gravan sobremanera los fletes.

Por otra parte, la estructura por edades, con un tercio del arqueo por debajo de los diez años, casi dos tercios entre diez y diecinueve, y un porcentaje residual por encima de los veinte, permite calificar a nuestra flota de transporte de moderadamente envejecida, sin que tal rasgo pueda ser considerado preocupante.

En definitiva, el perfil sectorial y por edades de la marina mercante nacional presenta un paralelismo bastante acusado con el de la flota mundial, por lo que si se utiliza como punto de referencia la tipología de flotas de transporte establecida por VIGARIE, cabría incluir a la flota nacional en el tipo *europeo-nipón*, peculiarizado por el hecho de que el arqueo conjunto de petroleros y graneleros alcanza o sobrepasa dos tercios del volumen total, y porque las rúbricas especializadas tienen una representación no testimonial, aparte de por la juventud media de la flota. Otros tipos como el *hindú* o el *indonesio* aparecen definidos por la escasa representación de los petroleros en el primer caso (menos del 20%), o por la presencia masiva de cargueros convencionales de edad media elevada en el segundo³.

II. LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA: LA CONTINUIDAD DE UNA ESCASA COBERTURA DEL COMERCIO EXTERIOR

La regresión mantenida del volumen de flota a lo largo de los años 80 ha estado acompañada de un correlativo descenso en el tonelaje movido, de forma que los 115,5 millones de tm. de 1980, el máximo histórico, han descendido sin pausa hasta los 93 de 1986. Descenso sin embargo inferior, en términos relativos, a la pérdida sufrida por el arqueo total de la flota de transporte, lo que pone de manifiesto una mejora de su explotación, o lo que es lo mismo, de su rentabilidad.

En el conjunto del tráfico marítimo de nuestro país, el cabotaje se ha sostenido, con pequeñas oscilaciones, en valores en torno a los 40 millones de tm. Por lo que se refiere al tráfico exterior, las importa-

³ VIGARIE, André: «Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985)», *Annales de Géographie*, 1983, pp. 53-72. Cfr. pp. 66-67.

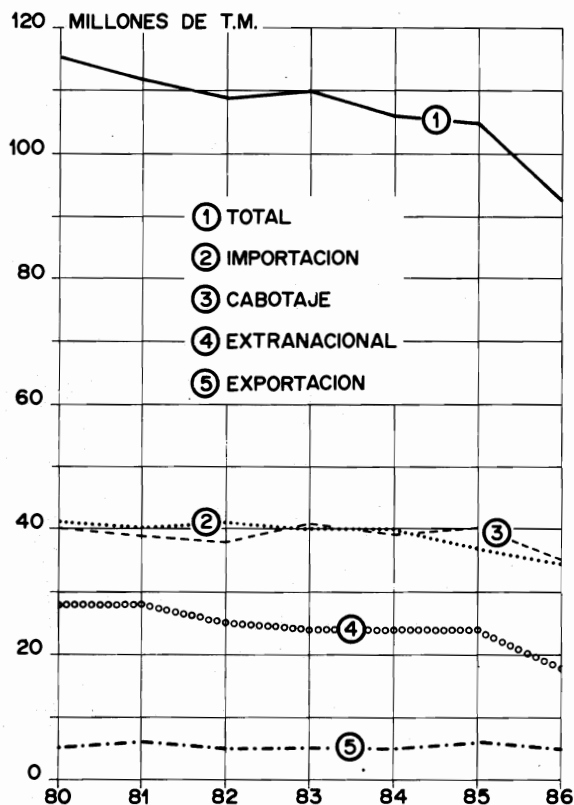


Fig. 2. Tonelaje transportado por la flota mercante española en la década de 1980.

ciones siguen absorbiendo la mayor parte de la actividad; con valores absolutos muy similares a los del ca-

botaje a lo largo de la década, desde 1984 parece apuntarse un retroceso, hasta llegar a los 36 millones de tm. de 1986. Dentro de las importaciones, la partida principal sigue siendo la de crudos de petróleo, que en el último año citado supuso 22 millones de tm.

El tonelaje exportado bajo pabellón nacional ha mantenido una tendencia a la uniformidad y al estancamiento, pues en todos los años de la década presenta valores entre los 5 y 6 millones de tm., reflejo del vigor con que, en nuestro comercio exterior, dominan otros pabellones o modos alternativos de transporte. En cuanto al tráfico extranacional, que mide la capacidad de penetración en los mercados de fletes internacionales, los máximos de los primeros años 80, en torno a 28 millones de tm., no han vuelto a ser recuperados, de suerte que entre 1981 y 1985 el tonelaje traficado permaneció entre 24 y 25 millones de tm. al año, habiendo caído en 1986 hasta los 18 millones de tm.

Prueba del escaso grado de cobertura del tráfico marítimo realizado desde o hacia puertos nacionales es que, en 1985, nuestra flota de transporte cubrió menos de un tercio del total, en tanto que a los pabellones comunitarios correspondía un 22,1%, a los registros de libre matrícula un 16,7%, y el resto a países de origen-destino no comunitarios, incluidos los pabellones del Este. Por otra parte, el grado de cobertura del pabellón nacional es mayor en las importaciones que en las exportaciones, en las que sólo se alcanzó una cobertura de algo más de la décima parte; en esta tesitura no es de extrañar que el déficit de la balanza de fletes haya alcanzado en el año de referencia la cifra de 11.500 millones de pesetas.—RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.

EVOLUCION MORFOLOGICA DEL MONTE SUEVE (NE. DE ASTURIAS)*

El Monte Suevo se encuentra situado muy próximo a la costa cantábrica, en el sector oriental asturiano, y administrativamente abarca una parte de los concejos de Colunga, Caravia, Parres y Piloña.

Desde un punto de vista topográfico, la altitud de esta unidad montañosa es moderada al estar situadas sus cotas más elevadas en torno a los 1.100-1.200 metros (Pienzu 1.159 m., Mirueñu 1.137 m., Les Corripies 1.113 m.). No obstante, la estrecha plataforma calcárea que constituye su culminación, alargada de NE a SW, destaca de una forma clara sobre las zonas que lo enmarcan, en especial sobre el sector costero septentrional, que pertenece a la unidad geomorfológica denominada *rasa*, y sobre el surco o depresión prelitoral Oviedo-Cangas de Onís, por estar ambas muy deprimidas con respecto a aquella unidad.

La estructura litológica y tectónica del Suevo no

cobra todo su significado si no se tiene en cuenta el papel que desempeña esta sierra dentro de la organización estructural del Macizo Asturiano. En este sentido, la zona objeto de estudio pertenece a la Región de Mantos, participando de las características litológicas y tectónicas de dicha región. Desde un punto de vista litológico se caracteriza por el predominio de los materiales paleozoicos (básicamente del Carbonífero y Ordovícico). Se trata, en todos los casos, de rocas sedimentarias de naturaleza calcárea o detrítico-silíceas que se van alternando en tramos duros y rígidos (calizas y cuarcitas) y de menor consistencia y mayor plasticidad (pizarras). Como veremos, este tipo de litología es uno de los factores que determina la existencia de dos grandes conjuntos con diferencias morfológicas apreciables: por una parte el conjunto calcáreo, caracterizado por un modelado cárstico, y, por

* Esta nota es resultado de unos estudios realizados en el Monte Suevo desde octubre de 1986 hasta mayo de 1987, que quedaron recogidos en el trabajo «El Monte Suevo: estudio del medio físico y de las unidades paisajísticas contenidas dentro de él», encargado por la Consejería de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Principado de Asturias.

Dichos estudios se basaron en el análisis del medio físico (relieve, vegetación, red hidrográfica, litología y tectónica...), dando mayor importancia a los aspectos relacionados con las formas del relieve y la evolución geomorfológica que en conjunto ha experimentado dicha zona.