

1983-2003

# Andalucía

y SUS PUERTOS



Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

**1983-2003** ANDALUCÍA Y SUS PUERTOS

# 1983-2003



Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



Al cumplirse veinte años del traspaso efectivo de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Andalucía, y coincidiendo además con los diez años de funcionamiento de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía como órgano específico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes para la gestión de las competencias portuarias atribuidas a la Comunidad Autónoma, se ha realizado un balance de la gestión en materia portuaria desarrollada en el periodo 1983-2003 por la Junta de Andalucía.

Se presenta, de este modo, la actual situación del sistema portuario de titularidad autonómica y se realiza un recorrido por las distintas etapas de su configuración a lo largo de las dos últimas décadas, prestando especial atención a las consecuencias de orden socioeconómico y territorial que la asunción de competencias, y posterior desarrollo de la política portuaria, ha generado sobre el entorno inmediato de implantación de los puertos y su ámbito territorial de influencia.

*Concepción Gutiérrez del Castillo*  
Consejera de Obras Públicas y Transportes

## INTRODUCCIÓN

La actual configuración portuaria andaluza es el resultado del marco competencial y organizativo fijado a principios de los años ochenta que permitió la gestión desde los órganos regionales de las instalaciones portuarias menores. Se inicia, de este modo, un proceso de adecuación, tanto de los usos como de la administración de las infraestructuras y servicios, que posibilita un acercamiento directo a la realidad de los puertos y su entorno territorial.

La administración autonómica hace así posible una nueva concepción de la función portuaria contemplando los espacios portuarios como factores de interés público y de apoyo al desarrollo económico y territorial de amplios tramos del litoral andaluz.

De este modo, la Junta de Andalucía al tiempo que acomete la recuperación de la funcionalidad básica de las instalaciones que le son transferidas por la Administración General del Estado, procediendo a su necesaria renovación y modernización, diseña una red territorialmente equilibrada de puertos en los que puedan desarrollarse adecuadamente actividades fundamentalmente pesqueras y recreativas, y emprende la ampliación del puerto comercial de Garrucha.

Es de destacar el enorme esfuerzo inversor movilizad, tanto para la creación de nuevos puertos, que han permitido configurar un verdadero sistema portuario autonómico, como para la adecuación y ampliación de las infraestructuras y equipamientos ya existentes. Pero cobra también

gran importancia la mejora de los servicios prestados a los usuarios y la labor de optimización en la administración del dominio público portuario llevada a cabo mediante la dotación de los recursos humanos y materiales que demandaban las nuevas pautas de gestión.

Atendiendo a la importancia de los puertos como focos articuladores del desarrollo local y subregional, y como ámbitos de referencia para el desarrollo de iniciativas singulares, los espacios portuarios comienzan a cobrar protagonismo específico en los distintos instrumentos de planificación territorial y socioeconómica desarrollados a lo largo de las dos últimas décadas por la Junta de Andalucía.

La administración regional pasa a liderar, de este modo, la construcción y explotación de nuevas infraestructuras náutico-recreativas, paliando los déficits en la oferta de atraques localizados en algunos tramos del litoral (principalmente en el arco atlántico) y contribuyendo decisivamente a la consolidación de la práctica náutico-recreativa en Andalucía. Asume además la promoción de nuevos espacios y equipamientos para el desarrollo tanto de la función pesquera como del resto de actividades complementarias que pueden tener cabida en el espacio portuario, posibilitando la dinamización del tejido social y productivo local.

La apuesta por la compatibilización de los pujantes usos náutico-recreativos con una adecuada reestructuración de la función pesquera tradicional permite optimizar las

# - 2003

infraestructuras existentes y sentar las bases de nuevas pautas de integración de la actividad industrial portuaria en una trama urbana que se viene desarrollando, en la mayoría de las ocasiones, ajena al borde marítimo desaprovechando un enorme potencial cualificador.

Las distintas actuaciones acometidas, tanto en materia de infraestructura y servicios como de ordenación de espacios portuarios, han permitido configurar una red de puertos autonómicos adecuadamente articulada en la que las instalaciones portuarias se constituyen en focos generadores de desarrollo.

Se ha propiciado, de este modo, una diversificación en las estructuras productivas portuarias al implantarse nuevas actividades ligadas a la práctica náutico-recreativa de gran pujanza que complementan las funciones tradicionales constituyendo oportunidades de empleo y desarrollo económico de gran incidencia en el entorno territorial de los puertos.

En consecuencia, tras veinte años de gestión autonómica portuaria, el Sistema Portuario Andaluz se encuentra adecuadamente estructurado, diferenciándose una red de puertos menores, de utilización fundamentalmente pesquera y recreativa y de competencia autonómica; y una serie de grandes puertos comerciales de importancia estratégica para el desarrollo de la región gestionados a través de autoridades portuarias dependientes de la Administración General del Estado en las que también se ha otorgado a la Junta de

Andalucía participación directa a través de la presencia en sus órganos de dirección.

Al disponernos a afrontar la tercera década de competencias portuarias se imponen nuevos retos derivados, fundamentalmente, de la necesidad de dar respuesta sostenible a una demanda náutico-recreativa plenamente consolidada y en continuo crecimiento en el contexto de una franja litoral de enorme valor y sometida a grandes presiones socioeconómicas; así como propiciar la generación de valor añadido a la actividad pesquera extractiva mediante la dotación de nuevos equipamientos y habilitación de espacios cualificados para la implantación de operaciones de transformación y comercialización.

Finalmente, corresponderá también a las instalaciones portuarias autonómicas contribuir a la optimización del sistema de transporte mediante la participación en el desarrollo de opciones de cabotaje de corta distancia entre puertos andaluces.

*Montserrat Badía Belmonte*  
Directora Gerente de la  
Empresa Pública de Puertos de Andalucía

**Andalucía**  
y sus PUERTOS

1983-



# -2003

## ÍNDICE

<b>1. SISTEMA PORTUARIO</b>	<b>10</b>
1.1. MARCO COMPETENCIAL	10
1.2. PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO	12
1.3. PUERTOS AUTONÓMICOS	18
1.4. SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ	19
<b>2. LA CONFIGURACIÓN DE UN SISTEMA PORTUARIO AUTONÓMICO</b>	<b>20</b>
2.1. INVERSIÓN EN PUERTOS	26
2.2. PUERTO Y TERRITORIO	27
2.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PORTUARIOS	29
2.4. ACTIVIDAD PORTUARIA	38
2.5. INCIDENCIA SOCIOECONÓMICA	44
<b>3. EL FUTURO DE LOS PUERTOS AUTONÓMICOS</b>	<b>48</b>

## 1. SISTEMA PORTUARIO

En las costas andaluzas se sitúan treinta y siete puertos de titularidad autonómica y cerca de una veintena de instalaciones portuarias de interés general del Estado, gestionadas por seis autoridades portuarias dependientes de la administración estatal.

### 1.1. MARCO COMPETENCIAL

Las competencias en materia de puertos corresponden al Estado o a las comunidades autónomas según la naturaleza del puerto, reservándose la Administración General del Estado la gestión de los puertos declarados de interés general, en tanto que las comunidades autónomas pueden asumir facultades legislativas y de ejecución sobre las restantes instalaciones portuarias.

La Junta de Andalucía asumió las competencias en materia portuaria en virtud del Estatuto de Autonomía para Andalucía que reconoce competencia exclusiva de la comunidad autónoma en puertos que no tengan la calificación legal de interés general del estado, y específicamente puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

Mediante el Real Decreto 3137/1983 de 25 de agosto comienza la transferencia efectiva de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma Andaluza, que se ha ido completando con sucesivos traspasos hasta conformar el actual Sistema Portuario Autonómico Andaluz.



☒ Puerto de Algeciras



☒ Puerto de Barbate

# -2003

Desde el año 1993, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía desarrolla sus competencias en materia portuaria a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

De acuerdo con el artículo 13.11 del Estatuto de Autonomía para Andalucía:

«La Comunidad Autónoma de Andalucía ostenta competencias en materia de puertos deportivos, puertos de refugio y, en general, los puertos que no desarrollen actividades comerciales declaradas de interés general del Estado».



☒ Puerto deportivo de Isla Cristina

## CRONOGRAMA

### DESARROLLO COMPETENCIAL Y NORMATIVO

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>1983</b> | La Junta de Andalucía inicia el desarrollo de sus competencias en materia de puertos, recibiendo el traspaso de veintisiete instalaciones portuarias (Real Decreto 3137/1983)   |
| <b>1988</b> | La ley 8/1988 de Puertos Deportivos de Andalucía regula la construcción y explotación de puertos deportivos, como competencia exclusiva de la Junta de Andalucía.   |
| <b>1992</b> | Se constituye la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (Decreto 126/1992) como órgano específico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes para la gestión de las competencias portuarias atribuidas a la comunidad autónoma.  |
| <b>1995</b> | Son transferidos a la Junta de Andalucía otros cuatro puertos, hasta entonces de titularidad estatal: Ayamonte, Punta Umbría, Rota y Bonanza (Real Decreto 1407/1995).  |
| <b>1997</b> | La Ley 62/1997, de modificación de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, atribuye a la Junta de Andalucía capacidad de participación en la planificación y gestión de los puertos de interés general de ámbito andaluz. |

## 1.2. PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO

En territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza se sitúan distintas instalaciones portuarias declaradas de interés general del Estado, gestionadas por seis autoridades portuarias:

- **Autoridad Portuaria de Huelva**  
Huelva
- **Autoridad Portuaria de Sevilla**  
Sevilla
- **Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz**  
Cádiz y Zona Franca  
La Cabezuela  
Puerto Real  
Puerto de Santa María  
Puerto Sherry  
Otras instalaciones en el ámbito de la bahía
- **Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras**  
Algeciras  
La Línea de la Concepción  
Tarifa  
Otras instalaciones en el ámbito de la bahía
- **Autoridad Portuaria de Málaga**  
Málaga
- **Autoridad Portuaria de Almería-Motril**  
Almería  
Motril  
Carboneras

En estas instalaciones, al margen de los tráficos comerciales de interés estratégico nacional, se desarrollan igualmente actividades pesqueras y náutico-recreativas que complementan la oferta del sistema portuario de titularidad autonómica en estas dos áreas de actividad.

Las seis autoridades portuarias andaluzas constituyen una pieza fundamental del sistema de transporte español, tanto por la significación relativa de sus tráficos sobre el total nacional, superior al 26%, como por la importancia estratégica de algunas de sus instalaciones que constituyen nodos logísticos y focos de actividad industrial de primer orden.

**PARTICIPACIÓN DE LOS PUERTOS ANDALUCES DE INTERÉS GENERAL EN EL TRÁFICO MARÍTIMO NACIONAL. Año 2003<sup>1</sup>**

AUTORIDAD PORTUARIA	TRÁFICO PORTUARIO TOTAL <sup>2</sup> [miles de toneladas]	TRÁFICO DE CONTENEDORES [TEUS]
HUELVA	18.213	
SEVILLA	4.835	102.854
BAHÍA DE CÁDIZ	4.758	150.909
BAHÍA DE ALGECIRAS	60.837	2.515.908
MÁLAGA	2.406	1.612
ALMERÍA-MOTRIL	8.264	77
<b>TOTAL ANDALUCÍA</b>	<b>99.313</b>	<b>2.771.360</b>
<b>TOTAL NACIONAL</b>	<b>380.091</b>	<b>9.015.848</b>
% ANDALUCÍA/NACIONAL	26,1 %	30,7 %

(1) Datos provisionales.

(2) Tráfico de mercancías, tráfico local, avituallamientos y pesca fresca.

# Andalucía

y sus PUERTOS





## SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ (AÑO 2003)

PUERTO	TITULARIDAD	GESTIÓN	ACTIVIDAD		
			Comercial	Pesquera	Recreativa
Sanlúcar de Guadiana		<b>d</b>			
Ayamonte		<b>d</b>			
Isla Cristina <sup>1</sup>		<b>d</b>			
El Terrón		<b>d</b>			
El Rompido		<b>d</b>			
Punta Umbría		<b>d</b>			
Huelva		(A.P. Huelva)			
Mazagón		<b>d</b>			
Sevilla		(A.P. Sevilla)			
Gelves		<b>i</b>			
Bonanza		<b>d</b>			
Chipiona		<b>d</b>			
Rota		<b>d</b>			
Base Naval Rota <sup>2</sup>					
Puerto Sherry		(A.P. Bahía Cádiz)			
Puerto de Santa María		(A.P. Bahía Cádiz)			
La Cabezuela		(A.P. Bahía Cádiz)			
Zona Franca de Cádiz		(A.P. Bahía Cádiz)			
Puerto América <sup>3</sup>		<b>d</b>			
Cádiz		(A.P. Bahía Cádiz)			
Gallineras		<b>d</b>			
Sancti-Petri		<b>d</b>			
Conil		<b>d</b>			
Barbate		<b>d</b>			
Tarifa		(A.P. Bahía Algeciras)			
Algeciras		(A.P. Bahía Algeciras)			
La Línea		(A.P. Bahía Algeciras)			
La Atunara		<b>d</b>			
Sotogrande		<b>i</b>			
La Duquesa		<b>i</b>			
Estepona		<b>d</b>			
Puerto Banús		<b>i</b>			
Deportivo Marbella		<b>i</b>			
Marbella (La Bajadilla)		<b>d</b>			
Cabopino		<b>i</b>			
Fuengirola		<b>d</b>			
Benalmádena		<b>i</b>			
Málaga		(A.P. Málaga)			
El Candado		<b>i</b>			
Caleta de Vélez		<b>d</b>			
Punta de la Mona		<b>i</b>			
Motril		(A.P. Almería-Motril)			
Adra		<b>d</b>			
Almerimar		<b>i</b>			
Roquetas de Mar		<b>d</b>			
Aguadulce		<b>i</b>			
Almería		(A.P. Almería-Motril)			
San José		<b>i</b>			
Carboneras		(A.P. Almería-Motril)			
Carboneras		<b>d</b>			
Garrucha		<b>d</b>			
Villaricos (La Balsa y La Esperanza)		<b>d</b>			

Junta de Andalucía.

Puerto de Interés General del Estado.

**d** Gestión directa. Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

**i** Gestión indirecta. Concesiones.

### NOTAS:

(1) Incluye el puerto deportivo Isla Canela.

(2) Instalación militar.

(3) Instalación gestionada por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía mediante convenio con la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.

A photograph showing the silhouette of a person on the deck of a sailboat at sunset. The person is standing near the mast, looking out over the shimmering sea. The sky is a deep blue, and the water is covered in bright, sparkling reflections from the setting sun. The boat's rigging and mast are visible in the foreground.

**Andalucía**  
y sus PUERTOS

### 1.3. PUERTOS AUTONÓMICOS

Las instalaciones portuarias donde no se llevan a cabo operaciones declaradas de interés general del Estado son de titularidad autonómica, y permiten el desarrollo de actividades fundamentalmente pesqueras y recreativas, aunque también tráfico comercial en determinadas circunstancias.

El Sistema Portuario Autonómico Andaluz se compone en la actualidad de los treinta y siete puertos que han sido adscritos a la Junta de Andalucía desde el año 1983 en que se inició el ejercicio de las competencias en la materia.

▪ **Gestión directa.** La Junta de Andalucía gestiona directamente, a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía como órgano específico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, veinticinco de las instalaciones portuarias regionales.

Se trata, en la mayoría de los casos, de puertos de utilización mixta pesquera y recreativa que conforman una red de gran heterogeneidad funcional que se extiende por todo el litoral andaluz.

▪ **Gestión indirecta.** La explotación de las restantes instalaciones portuarias está otorgada en régimen de concesión a operadores que acometieron en su momento la construcción de las infraestructuras para su posterior explotación mediante concesión administrativa.

Se trata de doce puertos deportivos que constituyen el núcleo inicial de la oferta náutico-recreativa andaluza, y que la administración regional gestiona de modo indirecto.

PUERTO	MUNICIPIO	GESTIÓN
SANLÚCAR DE GUADIANA	Sanlúcar de Guadiana	d
AYAMONTE	Ayamonte	d
ISLA CRISTINA	Isla Cristina	d
EL TERRÓN	Lepe	d
EL ROMPIDO	Cartaya	d
PUNTA UMBRÍA	Punta Umbría	d
MAZAGÓN	Palos de la Frontera	d
GELVES	Gelves	i
BONANZA	Sanlúcar de Barrameda	d
CHIPIONA	Chipiona	d
ROTA	Rota	d
PUERTO AMÉRICA <sup>1</sup>	Cádiz	d
GALLINERAS	San Fernando	d
SANCTI-PETRI	Chiclana de la Frontera	d
CONIL	Conil	d
BARBATE	Barbate	d
LA ATUNARA	La Línea de La Concepción	d
SOTOGRADE	San Roque	i
LA DUQUESA	Manilva	i
ESTEPEONA	Estepeona	d
PUERTO BANÚS	Marbella	i
DEPORTIVO MARBELLA	Marbella	i
MARBELLA (LA BAJADILLA)	Marbella	d
CABOPINO	Marbella	i
FUENGIROLA	Fuengirola	d
BENALMÁDENA	Benalmádena	i
EL CANDADO	Málaga	i
CALETA DE VÉLEZ	Vélez-Málaga	d
PUNTA DE LA MONA	Almuñécar	i
ADRA	Adra	d
ALMERIMAR	El Ejido	i
ROQUETAS DE MAR	Roquetas de Mar	d
AGUADULCE	Roquetas de Mar	i
SAN JOSÉ	Níjar	i
CARBONERAS	Carboneras	d
GARRUCHA	Garrucha	d
VILLARICOS (LA BALSA Y LA ESPERANZA)	Cuevas de Almanzora	d

1. Convenio Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.



☑ Puertos de Caleta de Vélez y Puerto Banús

#### 1.4. SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ

Como consecuencia del marco competencial anteriormente descrito, en los puertos de interés general se lleva a cabo cerca del 97% del total del tráfico comercial que se desarrolla en el Sistema Portuario Andaluz, mientras que los puertos autonómicos se especializan en la función pesquera y náutico-recreativa, compartiendo estas áreas de actividad con instalaciones adscritas a autoridades portuarias de interés general.

En cuanto a la actividad pesquera, los puertos autonómicos han ido adquiriendo creciente significación en las dos décadas de desarrollo de las competencias portuarias, dando soporte en la actualidad al 45% de los desembarcos de pesca fresca que se realizan en puertos andaluces.

#### SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Periodo 1984-2003

##### TRÁFICO DE MERCANCÍAS

TITULARIDAD	1984		1993		2003 <sup>1</sup>		% 83/03
	[miles Tn]	%	[miles Tn]	%	[miles Tn]	%	
ESTATAL	47.362	97,3	61.710	98,0	94.627	96,8	99,8
AUTONÓMICA	1.334	2,7	1.265	2,0	3.809	3,2	131,6
<b>TOTAL</b>	<b>48.696</b>	<b>100,0</b>	<b>62.975</b>	<b>100,0</b>	<b>97.716</b>	<b>100,0</b>	<b>100,7</b>

(1) Datos provisionales.

##### PESCA FRESCA DESEMBARCADA

TITULARIDAD	1984		1993		2003 <sup>1</sup>		% 84/03
	[Tn]	%	[Tn]	%	[Tn]	%	
ESTATAL	144.592	80,3	87.269	73,0	48.587	54,9	-66,4
AUTONÓMICA	35.423	19,7	32.262	27,0	39.942	45,1	12,8
<b>TOTAL</b>	<b>180.015</b>	<b>100,0</b>	<b>119.531</b>	<b>100,0</b>	<b>88.529</b>	<b>100,0</b>	<b>-50,8</b>

(1) Datos provisionales.

## 2. LA CONFIGURACIÓN DE UN SISTEMA PORTUARIO AUTONÓMICO

Una vez completadas las dos primeras décadas de gestión autonómica portuaria, el esfuerzo inversor y de optimización de la gestión pública realizado desde la administración regional ha permitido conformar un sistema portuario territorialmente equilibrado, completándose la dotación de las nuevas infraestructuras y equipamientos demandados, así como la renovación del patrimonio transferido por la Administración General del Estado, con el objetivo de la prestación de un servicio portuario de calidad, y la participación activa de los espacios y actividades portuarias en los procesos de desarrollo socioeconómico local.

Puerto de La Atunara



### ETAPAS EN EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA PORTUARIA AUTONÓMICA

#### 1983-1992 **Recuperación de la funcionalidad básica de los puertos regionales, conformando una red de puertos pesqueros y deportivos.**

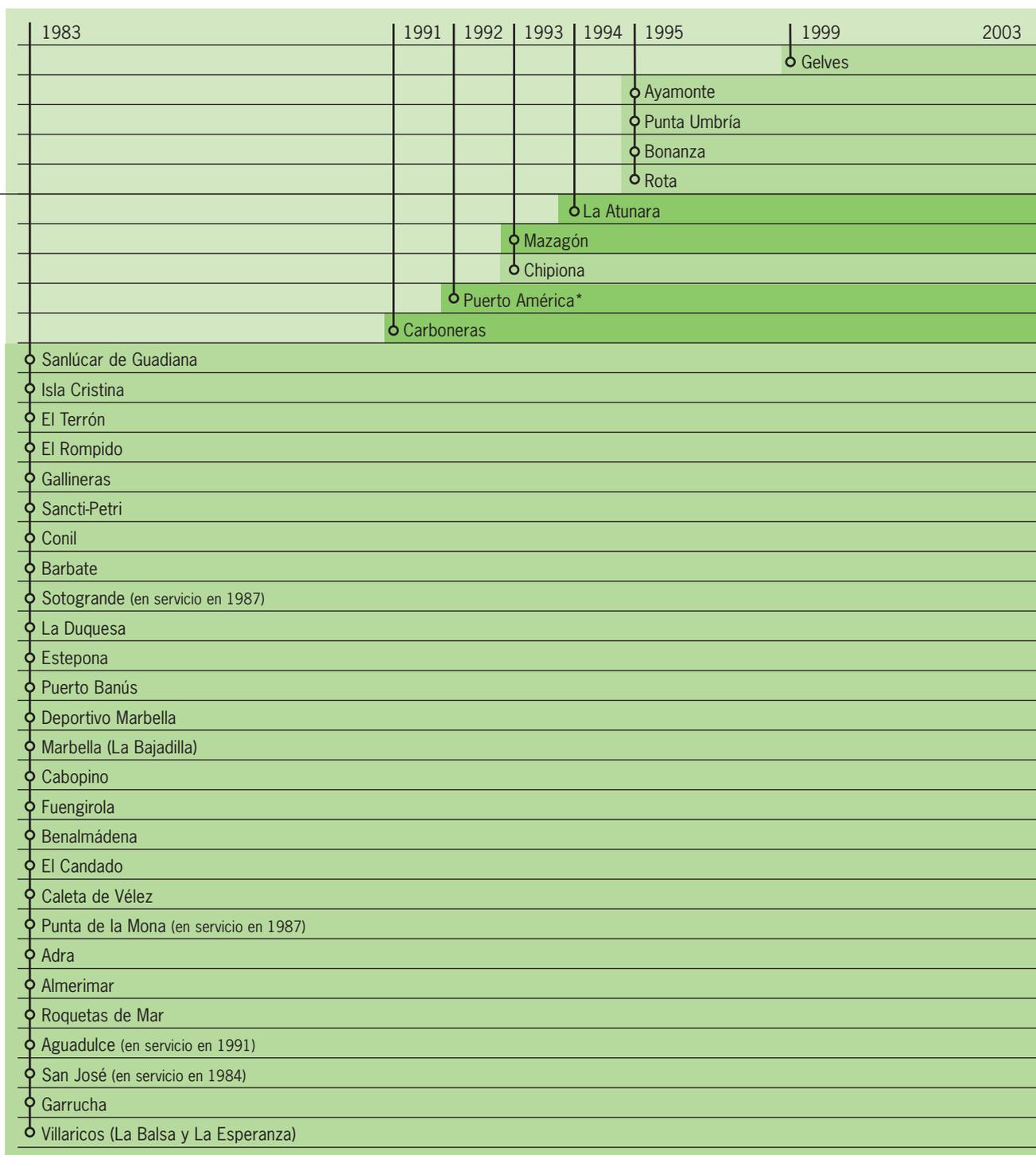
- Fuerte esfuerzo inversor en infraestructuras para adecuación de las instalaciones transferidas y construcción de nuevos puertos.
- Diseño de una red territorialmente equilibrada de puertos pesqueros y deportivos, adecuando la plataforma portuaria a la actividad pesquera y otorgando dimensión regional a la oferta náutico-recreativa.

#### 1993-2002 **Orientación hacia la prestación de un servicio integral con proyección socioeconómica y territorial**

- Esfuerzo inversor concentrado en el desarrollo de equipamientos y servicios de calidad.
- Notable incremento en la dotación de recursos humanos y materiales.
- Explotación directa de las nuevas infraestructuras y servicios náutico-recreativos construidos por la Junta de Andalucía a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

# 03

## SECUENCIA DE CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO AUTONÓMICO ANDALUZ



\*Convenio con Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz

Puertos transferidos por la Administración General del Estado

Puertos construidos por la Junta de Andalucía

# 1983-



El puerto de Chipiona en la década de los ochenta y en la actualidad



# -2003

## CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO AUTONÓMICO (1983-2003)

**1983** Se recibe el traspaso de veintisiete instalaciones portuarias:

DIECISÉIS PUERTOS DE FUNCIÓN FUNDAMENTALMENTE PESQUERA

- Sanlúcar de Gadiana
- Isla Cristina
- El Terrón
- El Rompido
- Gallineras
- Sancti-Petri
- Conil
- Barbate
- Estepona
- Marbella
- Fuengirola
- Caleta de Vélez
- Adra
- Roquetas de Mar
- Garrucha
- Villaricos (La Balsa y La Esperanza)

ONCE CONCESIONES DE PUERTOS DEPORTIVOS (CUATRO EN CONSTRUCCIÓN)

- Sotogrande [en construcción]
- La Duquesa
- Puerto Banús
- Deportivo Marbella
- Cabopino

- Benalmádena
- El Candado
- Punta de la Mona [en construcción]
- Almerimar
- Aguadulce [en construcción]
- San José [en construcción]

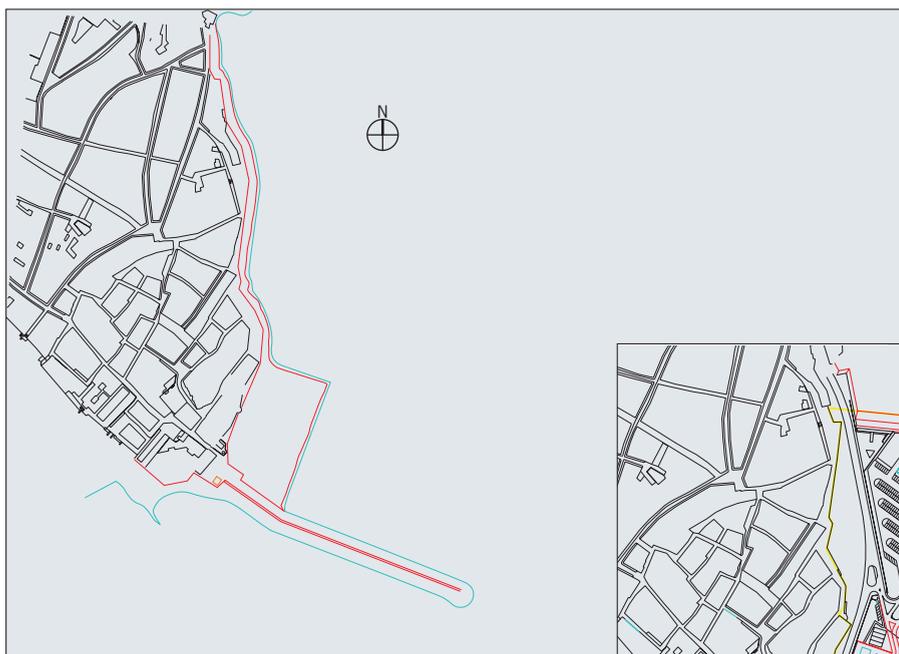
**1984-1991** Se amplían los puertos de Garrucha (1988) y Conil (1991).

Se ponen en servicio los puertos deportivos en concesión de San José (1984), Sotogrande (1987), Punta de la Mona (1987) y Aguadulce (1991).

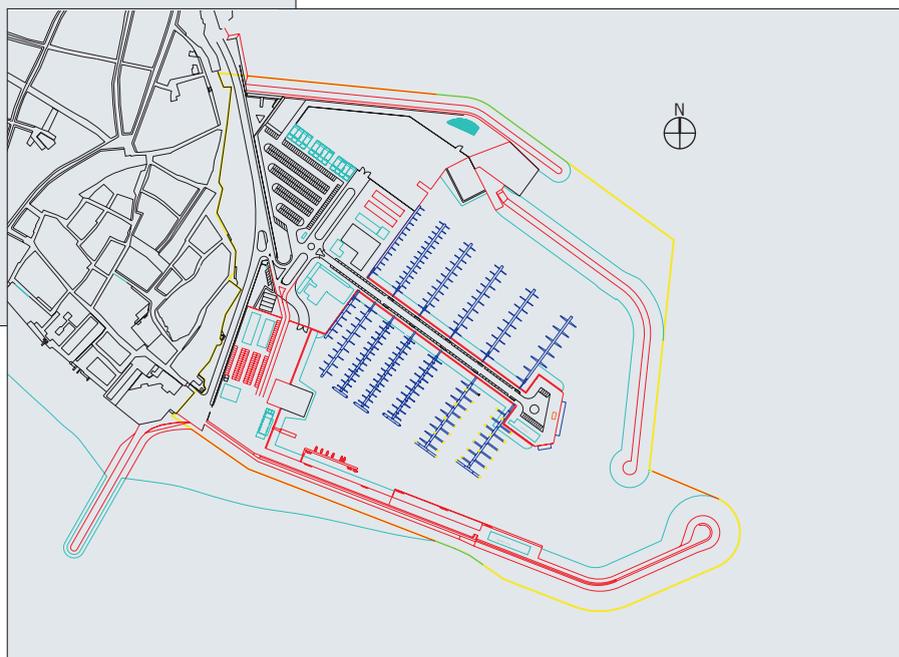
**1988-1989** Se habilitan zonas náutico-recreativas en concesión en los puertos de Fuengirola, Adra, Roquetas de Mar y Garrucha completándose la oferta recreativa en el Mediterráneo oriental.

**1991-1994** La Junta de Andalucía construye los puertos pesqueros de nueva planta de Carboneras (1991) y La Atunara (1994), y el nuevo puerto deportivo de Mazagón (1993).

A partir de la infraestructura básica de abrigo existente se crean nuevas dársenas de uso mixto pesquero y deportivo en Chipiona y Rota (1992) configurando dos nuevos puertos que serán posteriormente adscritos a la Junta de Andalucía.



El puerto de Rota en la década de los ochenta y en la actualidad



# -2003

	<p>La Junta de Andalucía construye nuevas dársenas o zonas de uso náutico-recreativo en el ámbito de los puertos existentes, que comienza a explotar directamente mediante la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, compatibilizando los usos tradicionalmente pesqueros con la práctica náutico-recreativa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Isla Cristina (1993)</li><li>▪ Puerto América (1992) [Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz]</li><li>▪ Sancti-Petri (1992)</li><li>▪ Barbate (1994)</li><li>▪ Caleta de Vélez (1993)</li></ul>
<b>1995</b>	<p>Son transferidos a la Junta de Andalucía otros cuatro puertos, hasta entonces de titularidad estatal: Ayamonte, Punta Umbría, Rota y Bonanza.</p>
<b>1993-1999</b>	<p>Mejora y modernización de infraestructuras y equipamientos pesqueros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Actuaciones en lonjas de catorce puertos construyéndose siete nuevos edificios.</li><li>▪ Nueve nuevas fábricas de hielo.</li><li>▪ Más de quinientos nuevos locales de almacenamiento de artes y enseres pesqueros.</li><li>▪ Informatización de procesos de subasta y operaciones pesqueras, y adecuación a las normativas comunitarias.</li></ul>
<b>1995-1997</b>	<p>Se llevan a cabo actuaciones de gran relevancia local en instalaciones menores como Villaricos (1997-1999), Sanlúcar de Gadiana (1995), o Gallineras (1997) integrando los espacios portuarios en el entorno urbano.</p>
<b>1995-2003</b>	<p>Se completa el equipamiento de los puertos deportivos gestionados directamente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Edificios de servicios, locales comerciales e industriales.</li><li>▪ Varaderos y equipos.</li><li>▪ Actuaciones de integración urbana de los espacios portuarios.</li></ul>
<b>1999</b>	<p>La Junta de Andalucía asume la titularidad de la concesión deportiva Puerto Gelves, completándose la actual configuración del Sistema Portuario Autonómico que consta de treinta y siete puertos.</p>
<b>1998-2003</b>	<p>Se reconvierten a usos recreativos dársenas de Ayamonte (1998) y Marbella-La Bajadilla (2000), habilitándose nuevas instalaciones náutico-recreativas en Punta Umbría (2002). Nueva dársena deportiva en concesión en Isla Canela (2000).</p>
<b>2001</b>	<p>Entra en servicio la ampliación del muelle comercial de Garrucha (2001) que con calados de hasta 12 m mejora las condiciones de competitividad del puerto.</p>

## Andalucía y sus PUERTOS



☒ Puertos de Carboneras y Sotogrande

### INVERSIÓN ACTUALIZADA SEGÚN PROGRAMAS [millones euros año 2003]

PROGRAMA	1984-1993 millones €	1994-2003 millones €	1984-2003 millones €	%
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS GENERALES	68,8	52,8	<b>121,7</b>	33
INFRAESTRUCTURA PESQUERA	38,2	59,2	<b>97,4</b>	26
INFRAESTRUCTURA NÁUTICO-RECREATIVA	88,3	49,7	<b>38,0</b>	38
INFRAESTRUCTURA TRÁFICO COMERCIAL	0,2	9,7	<b>9,9</b>	3
<b>TOTAL</b>	<b>195,5</b>	<b>171,4</b>	<b>366,9</b>	<b>100</b>



☒ Puerto deportivo de Mazagón

### 2.1. INVERSIÓN EN PUERTOS

Las dotaciones en infraestructura y equipamientos transferidas por la administración central en el año 1983 resultaban insuficientes para satisfacer las necesidades derivadas del nuevo papel que la Junta de Andalucía pretendía otorgar a los puertos en el desarrollo socioeconómico y territorial de la región.

Esta situación era consecuencia del reducido esfuerzo inversor realizado por la Administración General del Estado en los años previos a las transferencias, y su resolución requirió un amplio programa de inversiones destinado en los primeros años del desarrollo competencial a la realización de obras de mantenimiento y conservación del patrimonio transferido, para pasar a acometer a finales de los años ochenta las primeras actuaciones puntuales de ampliación y mejora de instalaciones, dando forma a la nueva red portuaria regional.

Entre los años 1989 y 1993 se concentra el esfuerzo inversor más importante, equivalente a 170 millones de euros

a precios del año 2003 (cerca de 28.300 millones de pesetas), que permitió el desarrollo de un ambicioso programa náutico-recreativo al que se destinaron más de 102 millones de euros completando la red regional occidental mediante la construcción de un puerto deportivo de nueva planta (Mazagón) y siete dársenas o instalaciones de uso recreativo.

Los dos puertos pesqueros de nueva planta construidos entre 1989 y 1994, Carboneras y La Atunara, significaron una inversión equivalente a 27,3 millones de euros a precios del año 2003 (cerca de 4.600 millones de pesetas).

Una vez completadas las carencias estructurales del sistema, en la segunda mitad de la década de los noventa cobran especial relevancia los programas de equipamiento, tanto en puertos pesqueros como recreativos, acometiéndose igualmente algunas actuaciones puntuales de envergadura para ampliación de infraestructura tanto comercial como pesquera o náutico-recreativa.

El esfuerzo inversor llevado a cabo en los veinte años de competencias portuarias equivale a 367 millones de euros a valores constantes del año 2003 (más de 61.000 millones de pesetas), lo que significa una media anual para el periodo 1984-2003 de 18,3 millones de euros (más de 3.000 millones de pesetas anuales).

A estas cifras hay que añadir las inversiones acometidas por los operadores de las instalaciones náutico-recreativas en concesión, estimadas para el periodo 1983-2003 en un volumen superior a los 65 millones de euros a valores constantes del año 2003.



## 2.2. PUERTO Y TERRITORIO

El desarrollo de las competencias en materia portuaria ha permitido adecuar la ordenación de los espacios portuarios a las políticas de ordenación del territorio y planificación urbanística de la Junta de Andalucía, integrando el sistema portuario en las estructuras urbanas que le dan soporte.

De este modo, se ha llevado a la práctica el difícil proceso de concertación del planeamiento urbanístico de las zonas portuarias con los distintos agentes implicados, con el objeto de garantizar una adecuada ordenación del dominio público portuario.

Se hace así compatible la dotación de espacios específicos para el desarrollo de las operaciones portuarias y las actividades industriales y de servicio asociadas con la implantación de nuevas actividades complementarias ligadas a usos recreativos y terciarios, así como el disfrute del puerto como espacio ciudadano plenamente integrado en el tejido urbano y localizado en un ámbito tan singular y sensible como la franja costera.



De acuerdo con las líneas básicas del planeamiento subregional, así como los distintos programas que desarrollan los objetivos socioeconómicos de la Junta de Andalucía, se propicia, de este modo, que los puertos se constituyan en focos articuladores del desarrollo local y subregional y ámbitos de referencia para el desarrollo de iniciativas singulares.

En la primera mitad de la década de los noventa, la Junta de Andalucía construye siete nuevas dársenas o zonas de uso recreativo en el ámbito de los puertos transferidos y Puerto América (Convenio con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz).

La introducción de los usos náutico-recreativos significa una fuerte remodelación de la estructura portuaria pre-existente, dando lugar a importantes modificaciones tanto morfológicas como de explotación portuaria que permiten compatibilizar la actividad pesquera con las nuevas prácticas recreativas, sentando las bases de un nuevo tratamiento del contacto puerto-ciudad que incorpora los espacios portuarios a la trama urbana.

Destacan las actuaciones en Chipiona y Rota, donde se crean nuevos puertos a partir de la infraestructura básica de abrigo existente, poniendo a disposición de la ciudad nuevos espacios cualificados, así como el puerto deportivo de nueva planta de Mazagón.

El proceso de modernización y adecuación de las infraestructuras transferidas realizado durante la primera década de ejercicio de las competencias portuarias da lugar también a fuertes transformaciones en puertos de actividad predominantemente pesquera, como Isla Cristina, Punta Umbría y Barbate, así como en el puerto comercial de Garrucha, de profunda repercusión sobre el frente urbano adyacente.

De especial importancia resultarán actuaciones de menor envergadura técnica y económica, pero gran relevancia local, llevadas a cabo en ámbitos de menor densidad de población como Sanlúcar de Guadiana, Gallineras, Villaricos o Sancti-Petri, que permitirán la renovación y cualificación de los espacios de contacto entre la franja urbana y la ribera del mar.



☒ Puerto deportivo de Punta Umbría

Continuando el proceso de articulación territorial de la oferta náutico-recreativa y reordenación de los espacios portuarios, en los últimos años han sido reconvertidas a usos recreativos dársenas de Ayamonte, Marbella (La Bajadilla) y Punta Umbría, y se ha construido una nueva dársena deportiva de promoción privada en Isla Canela, avanzando en la integración de las fachadas marítimas de carácter portuario en el ámbito urbano, y las estructurales territoriales y socioeconómicas que le dan soporte.



### PUERTOS AUTONÓMICOS EN SERVICIO

PROVINCIA	1983	1993	2003
HUELVA	4	5	7
SEVILLA			1
CÁDIZ	4	7	10
MÁLAGA	10	10	10
GRANADA		1	1
ALMERÍA	5	8	8
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>37</b>

### 2.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

El esfuerzo inversor y la labor de planificación y diseño realizados durante los veinte años de gestión autonómica han permitido configurar una red territorialmente equilibrada que posibilita un adecuado desarrollo de las funciones portuarias pesquera, recreativa y de tráfico comercial, estando en la actualidad el sistema portuario autonómico integrado por treinta y siete instalaciones.



☒ Acceso a pantalanes

### TRÁFICO COMERCIAL

El tráfico comercial en instalaciones autonómicas es únicamente relevante en los puertos de Garrucha y Barbate, aunque en otras instalaciones portuarias como Ayamonte, Punta Umbría o Isla Cristina se realizan esporádicamente algunas operaciones comerciales al disponerse de la infraestructura adecuada.

En materia de tráfico comercial destacan las distintas actuaciones llevadas a cabo en los últimos veinte años en Garrucha, principal puerto comercial de titularidad autonómica, que se completaron en el año 2001 con la puesta en servicio de la ampliación del muelle comercial que permite la carga de grandes buques.

### EVOLUCIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO COMERCIAL AUTONÓMICO

PROVINCIA	1983		2003	
	PUERTOS	MUELLE [m]	PUERTOS	MUELLE [m]
CÁDIZ	1	111	1	170
ALMERÍA	1	269	1	470
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>380</b>	<b>2</b>	<b>640</b>



☒ Actividad comercial en el puerto de Garrucha

**Puertos pesqueros de**   
**Carboneras y Roquetas**



**ACTIVIDAD PESQUERA**

En el periodo 1984-1993, el esfuerzo inversor se centra en la adecuación de las infraestructuras transferidas a las necesidades de la flota, siendo necesarias importantes actuaciones de remodelación y dotación de equipamiento en todos los puertos, así como la construcción de dos puertos de nueva planta en Almería y Cádiz: Carboneras y La Atunara (La Línea de la Concepción), y la nueva dársena pesquera de Chipiona.

En 1995 se produce el último bloque de traspaso de puertos hasta entonces dependientes de la Administración General del Estado, que afecta a cuatro instalaciones pesqueras de notable importancia como son Ayamonte y Punta Um-

bría en Huelva, y Bonanza y Rota en Cádiz. De esta forma, se completa la red autonómica pesquera que queda conformada por veinte puertos, concentrándose la actividad en las instalaciones principales y dejando de prestar servicio a la flota pesquera algunas instalaciones menores.

En los años noventa, la adaptación a las normativas europeas requiere grandes actuaciones en equipamiento, destacando el Plan de Lonjas y la construcción y remodelación de fábricas de hielo, así como locales para el desarrollo de las actividades pesqueras, completándose la dotación de instalaciones en tierra al servicio de la flota.

**EVOLUCIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO PESQUERO AUTONÓMICO**

PROVINCIA	1983		1990		1995		2003	
	PUERTOS	MUELLE [m]						
HUELVA	3	582	3	582	5	1.263	5	1.533
CÁDIZ	4	805	4	905	6	2.507	6	2.959
MÁLAGA	4	2.227	4	2.227	4	2.377	4	2.338
ALMERÍA	4	1.098	4	1.508	5	1.875	5	2.001
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>4.712</b>	<b>15</b>	<b>5.222</b>	<b>20</b>	<b>8.022</b>	<b>20</b>	<b>8.831</b>

### EVOLUCIÓN DEL EQUIPAMIENTO EN PUERTOS PESQUEROS AUTÓNOMICOS

LONJAS PESQUERAS				FÁBRICAS DE HIELO				LOCALES DE ALMACENAJE			
NÚMERO		SUPERFICIE [m <sup>2</sup> ]		NÚMERO		PRODUCCIÓN [Tn/día]		NÚMERO		SUPERFICIE [m <sup>2</sup> ]	
1983	2003	1983	2003	1990	2003	1990	2003	1983	2003	1983	2003
10	17	6.885	18.069	8	17	353	409	791	1.387	17.160	29.873



☒ Cuartos de armadores

### LÍNEA DE MUELLE PESQUERO EN SERVICIO EN PUERTOS AUTÓNOMICOS





#### ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA

En los veinte años de competencias autonómicas en materia portuaria, la oferta náutico-recreativa andaluza se ha incrementado en más de 7.400 puestos de atraque, siendo la contribución de la promoción pública directamente llevada a cabo por la Junta de Andalucía determinante para la consolidación de la práctica náutico-recreativa y la creación de una red regional de puertos deportivos territorialmente articulada compuesta en la actualidad por treinta y siete instalaciones de primer nivel, de

las que veintinueve corresponden a titularidad autonómica.

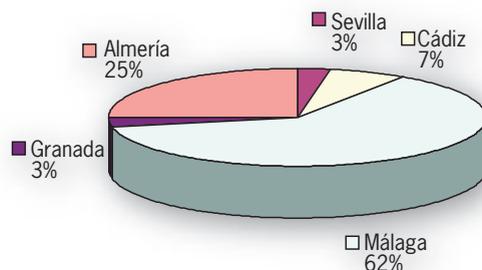
En 1983 son transferidas a la Junta de Andalucía once concesiones de puertos deportivos (cuatro de ellos en construcción), y una instalación náutico-recreativa. La oferta recreativa andaluza se completaba con otros cinco puertos deportivos situados en ámbitos de las autoridades portuarias estatales, alcanzando los 5.400 puestos de atraque localizados fundamentalmente en la Costa del Sol y levante almeriense.

#### EVOLUCIÓN DE LA OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA EN ANDALUCÍA

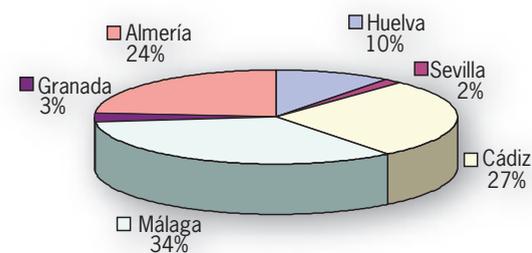
PROVINCIA	1983		1993		2003	
	PUERTOS DEPORTIVOS	ATRAQUES	PUERTOS DEPORTIVOS	ATRAQUES	PUERTOS DEPORTIVOS	ATRAQUES
HUELVA			2	458	5	1.303
SEVILLA	1	150	2	306	2	233
CÁDIZ	2	357	8	2.595	10	3.531
MÁLAGA	7	3.373	10	3.938	11	4.344
GRANADA	1	170	2	397	2	373
ALMERÍA	2	1.352	7	2.826	7	3.035
<b>TOTAL ANDALUCÍA</b>	<b>13</b>	<b>5.402</b>	<b>31</b>	<b>10.520</b>	<b>37</b>	<b>12.819</b>
<b>AUTONÓMICOS</b>	<b>8</b>	<b>4.429</b>	<b>23</b>	<b>8.593</b>	<b>29</b>	<b>10.909</b>
<b>ESTATALES</b>	<b>5</b>	<b>973</b>	<b>8</b>	<b>1.927</b>	<b>8</b>	<b>1.910</b>

**EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES POR PROVINCIAS**

AÑO 1983  
5.402 atraques



AÑO 2003  
12.819 atraques



En el periodo 1991-1994, la Junta de Andalucía acomete un ambicioso programa de dotación de nuevas infraestructuras náutico-recreativas centrado en el litoral atlántico, con el objetivo de paliar el déficit dotacional compatibilizando los usos pesqueros y recreativos. Se optimiza de este modo la infraestructura existente, reduciendo al mínimo las nuevas presiones sobre el medio litoral, e impulsando desde las políticas públicas la práctica náutico-recreativa.

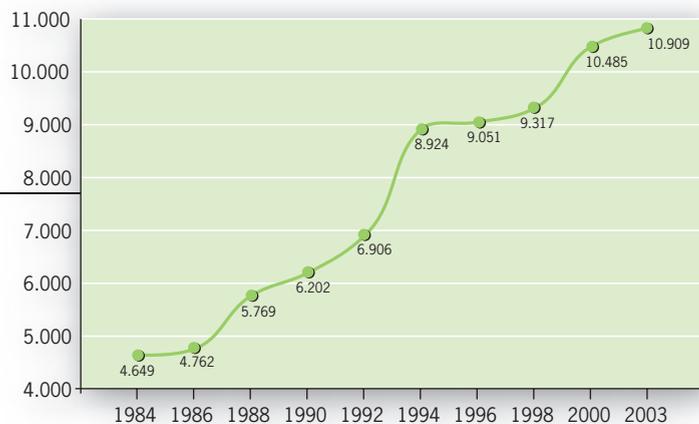
En el Mediterráneo oriental se completa la oferta disponible con nuevas zonas náutico-recreativas, también en el ámbito de puertos existentes, otorgadas en concesión: Fuengirola, Adra, Roquetas de Mar y Garrucha (1988-89), así como instalaciones de invernada en Marbella.

La articulación de una oferta náutico-recreativa equilibrada en el litoral andaluz continúa a finales de los noventa con actuaciones promovidas directamente por la Junta de Andalucía en Ayamonte (1998), Marbella-La Bajadilla (2000) y Punta Umbría (2002), complementadas con la iniciativa privada en el puerto deportivo de Isla Canela (2000), así como otras actuaciones puntuales en el ámbito de puertos de titularidad estatal.



☒ Puerto deportivo de Ayamonte

## EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE PUESTOS DE ATRAQUE RECREATIVOS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA



☒ Puerto deportivo de Punta de la Mona

## OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA SEGÚN TITULARIDAD Y MODO DE GESTIÓN

GESTIÓN	1983		1990		1995		2003	
	ATRAQUES	%	ATRAQUES	%	ATRAQUES	%	ATRAQUES	%
ESTATAL (AA.PP)	973	18	1.882	21	1.927	16	1.910	15
AUTONÓMICA DIRECTA					2.173	20	3.138	24
AUTONÓMICA INDIRECTA	4.429	82	6.202	79	6.941	64	7.771	61
<b>TOTAL</b>	<b>5.402</b>	<b>100</b>	<b>8.084</b>	<b>100</b>	<b>11.041</b>	<b>100</b>	<b>12.819</b>	<b>100</b>

De este modo, la oferta global náutico-recreativa andaluza supera en el año 2003 los 12.800 puestos de atraque distribuidos a lo largo de todo el litoral andaluz en treinta y siete puertos deportivos. El 85% de las plazas de atraque son de titularidad autonómica, gestionando directamente la Junta de Andalucía, a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, más de 3.100 atraques constituyendo en la actualidad el principal operador náutico-recreativo de la región.

## Andalucía y sus PUERTOS

### SISTEMA NÁUTICO-RECREATIVO EN 1983



### SISTEMA NÁUTICO-RECREATIVO EN 2003



### EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS EN INSTALACIONES NÁUTICO-RECREATIVAS AUTÓNOMICAS

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS				PAÑÓLES			
TRAVEL-LIFT		SUMINISTRO COMBUSTIBLE		NÚMERO		SUPERFICIE [m <sup>2</sup> ]	
1983	2003	1983	2003	1999	2003	1999	2003
7	19	6	19	49	97	342	703



A esta infraestructura náutico-recreativa de primer nivel, hay que añadir una serie de instalaciones menores gestionadas directamente por la Junta de Andalucía mediante la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, ubicadas fundamentalmente en entornos marítimo fluviales así como en puertos pesqueros, que aunque no disponen de servicios y equipamientos equiparables a los de un puerto deportivo completan el sistema portuario de recreo ofreciendo infraestructura básica de atraque a lo largo de todo el litoral andaluz.

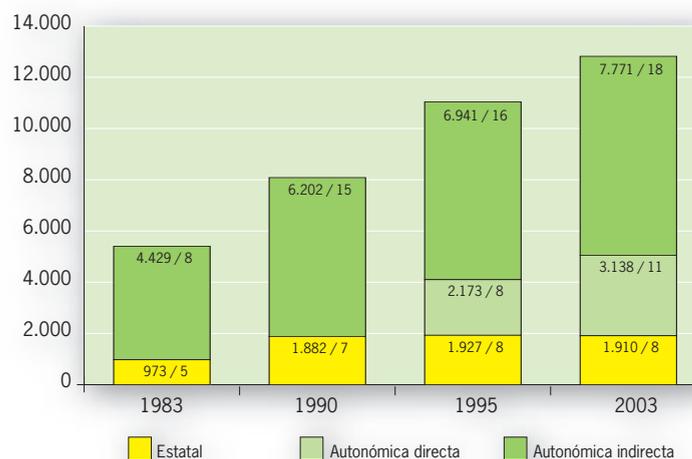
La creación de una red territorialmente equilibrada de instalaciones recreativas de titularidad autonómica ha venido acompañada de la oportuna dotación de servicios a flota y tripulaciones en las instalaciones construidas por la Junta de Andalucía.

A partir de 1993, la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía permite una adecuada explotación de las nuevas infraestructuras y servicios náutico-recreativos, completándose la infraestructura portuaria básica con edificios de servicios (capitanías, pañoles, aseos, etc...), varaderos y su equipamiento, e instalaciones auxiliares.

Se propicia la implantación, en el ámbito de las zonas náutico-recreativas, de actividades complementarias de carácter terciario y dotacional, mediante la construcción de locales para uso comercial e industrial, y actuaciones de integración puerto-ciudad que contribuyen al desarrollo socioeconómico del tejido local.

Una vez completado el grueso de los equipamientos pendientes, la prestación de un servicio portuario cada vez más eficaz y competitivo pasa a constituir objetivo principal, culminando en el año 2000 con la certificación de calidad en la prestación de servicios náutico-recreativos en puertos deportivos de gestión directa.

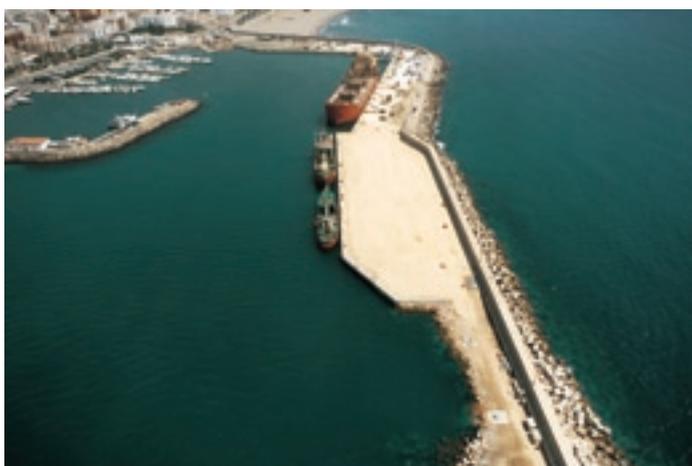
### EVOLUCIÓN DE LA OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA SEGÚN TITULARIDAD Y MODO DE GESTIÓN [atraques/puertos]





### EVOLUCIÓN DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS

TRÁFICO	1984	1993	2003	% 84/03
[Millones de Tn]	1,333	1,265	3,089	132



☒ Muelle comercial del puerto de Garrucha

### 2.4. ACTIVIDAD PORTUARIA

Las distintas actuaciones tanto en materia de infraestructuras, equipamiento y servicio como en gestión y administración portuaria desarrolladas por la Junta de Andalucía a lo largo de los veinte años de ejercicio de las competencias portuarias han permitido un notable crecimiento y consolidación de las tres funciones portuarias básicas: tráfico comercial, pesca y náutica de recreo.

#### TRÁFICO COMERCIAL

El tráfico comercial en puertos autonómicos alcanza únicamente relevancia en Garrucha, donde se realiza la carga de yeso procedente de explotaciones mineras cercanas.

Este tráfico se ha mantenido en torno al millón de toneladas anuales hasta finales de los años noventa en que se produce una gran despegue superándose por primera vez en 1998 los dos millones de toneladas transportadas.

Tras la puesta en servicio de la ampliación del muelle comercial, en el año 2002 se movieron más de 3,5 millones de toneladas, alcanzándose un registro histórico en la actividad del puerto que ha sido compatibilizado con la preservación de la calidad ambiental en el entorno urbano mediante el establecimiento de medidas de control. En el año 2003 se volvieron a superar los tres millones de toneladas transportadas.

En los puertos onubenses de Ayamonte y Punta Umbría se realiza tráfico local de pasajeros.

En las instalaciones de Isla Cristina, Punta Umbría y Barbate, que disponen también de infraestructura específica destinada a tráficos comerciales, se realiza descarga de pesca congelada y algunas otras operaciones con carácter muy esporádico. Aunque este tráfico sólo alcanza cierta importancia en Barbate, donde en 2003 se movieron más de 52.000 toneladas.

## EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PESQUERA. PESCA FRESCA DESEMBARCADA EN PUERTOS ANDALUCES

TITULARIDAD	1984		1993		2003 <sup>1</sup>		% 84/03
	[Tn]	%	[Tn]	%	[Tn]	%	
AUTONÓMICA	35.423	20	32.262	27	39.942	45	13
ESTATAL	144.592	80	87.269	73	48.587	54	-66
<b>TOTAL ANDALUCÍA</b>	<b>180.015</b>	<b>100</b>	<b>119.531</b>	<b>100</b>	<b>105.522</b>	<b>100</b>	<b>-51</b>

(1) Datos provisionales.



☒ Muelle pesquero del puerto de Isla Cristina

### ACTIVIDAD PESQUERA

La actividad pesquera ha sufrido una profunda reconversión en los últimos veinte años, consecuencia de la integración en las políticas comunes europeas y la definición de nuevos modelos de explotación sostenibles.

En consecuencia, el volumen total de pesca desembarcada en los puertos andaluces ha descendido más de un 50% en los últimos veinte años, y se ha producido una fuerte reducción de la flota operativa.

A mediados de los años 90, la situación se ve agravada por la falta de acuerdos para la explotación de caladeros extracomunitarios.

En paralelo a la reducción del esfuerzo pesquero tiene lugar una notable mejora de las instalaciones portuarias, tanto en infraestructuras básicas como equipamientos complementarios, en los puertos de titularidad autonómica y su adecuación a los nuevos niveles de actividad.

De este modo, en los veinte puertos pesqueros de titularidad autonómica se descarga en la actualidad el 45% del total de la pesca fresca andaluza, en adecuadas condiciones de operatividad e integración en los circuitos de comercialización, cuando en 1983 el sistema autonómico era soporte únicamente del 20% de la actividad.

**EVOLUCIÓN DE LA PESCA FRESCA DESEMBARCADA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS PESQUEROS AUTONÓMICOS [toneladas]**

PUERTO	1984	1993	1996	2003
ISLA CRISTINA	5.362	7.558	2.869	10.279
CALETA DE VÉLEZ		4.762	2.986	5.186
PUNTA UMBRÍA (*)			2.022	4.714
BONANZA (*)			2.963	3.634
BARBATE	7.039	5.926	7.432	3.623
ESTEPONA	3.286	2.642	4.092	2.817
ADRA	11.594	3.979	2.587	1.907
MARBELLA	1.251	1482	1.029	1.641
LA ATUNARA		340	1.971	1.055
RESTO DE PUERTOS	6.891	5.573	9.662	5.087
<b>TOTAL</b>	<b>35.423</b>	<b>32.262</b>	<b>37.613</b>	<b>39.942</b>

(\*) Puertos transferidos en 1995, su producción se incluye en el total de puertos estatales hasta 1995.

**EVOLUCIÓN DEL VALOR ACTUALIZADO DE LA PESCA FRESCA DESEMBARCADA EN PUERTOS AUTONÓMICOS**

IMPORTE	1984	1993	2003	% 84/03
[Millones de euros de 2003]	98,531	73,283	100,008	1,5



☒ **Desembarco de pesca en el puerto de Rota**

Las profundas transformaciones experimentadas por el sector pesquero en las dos últimas décadas han motivado grandes variaciones en los volúmenes de pesca desembarcados en cada uno de los puertos, perdiendo algunos, como Adra o Barbate (donde en 1998 se superaron las 18.000 toneladas) parte de su tradicional significación en términos relativos.

La fuerte reducción en los volúmenes de las capturas se ha visto compensada con un incremento sostenido del importe de la pesca, de tal modo que el año 2003 la producción se situaba por encima de los 100 millones de euros.

Esto implica, a valores monetarios constantes del año 2003, un crecimiento del 1,5% del importe de la pesca fresca desembarcada entre 1984 y 2003, a pesar del gran descenso de las capturas.



☒ **Concurso de pesca de altura. Barbate**



☒ **Puerto deportivo de Benalmádena**

#### ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA

La práctica náutico-recreativa ha experimentado un espectacular avance en las dos últimas décadas, consecuencia del esfuerzo en la dotación de una oferta territorialmente articulada promovido desde la Junta de Andalucía.

Los nuevos puertos y dársenas deportivas de iniciativa pública han generado un efecto red de especial importancia en zonas de escasa tradición náutico-recreativa. Del mismo modo, un notable desarrollo del turismo activo de calidad y la extensión de nuevas pautas de entendimiento del ocio, en el contexto de la convergencia económica de Andalucía en términos reales con el resto del Estado y la Unión Europea, ha

propiciado el despegue de las actividades náuticas de carácter recreativo a lo largo de todo el litoral andaluz.

Destacan los niveles de ocupación medio alcanzados en las instalaciones construidas por la Junta de Andalucía y gestionadas por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, superiores en la actualidad al 85%.

En el resto de instalaciones náutico-recreativas de titularidad autonómica, gestionadas indirectamente a través de otros operadores, el comportamiento también ha sido muy favorable registrando niveles de ocupación próximos a la saturación en muchos tramos del litoral andaluz.

**ATRAQUES DEPORTIVOS GESTIONADOS DIRECTAMENTE POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA  
(PUERTOS DEPORTIVOS EPPA)**

PUERTO	1993	1995	1998	2000	2003
AYAMONTE			174	174	173
ISLA CRISTINA	203	203	203	203	204
PUNTA UMBRÍA					197
MAZAGÓN	255	387	497	497	498
CHIPIONA	355	355	355	355	412
ROTA	(*) 334	392	344	496	509
PUERTO AMÉRICA	142	142	152	152	184
SANCTI-PETRI	(*) 100	100	100	88	87
BARBATE		331	256	256	314
MARBELLA (LA BAJADILLA)				266	268
CALETA DE VÉLEZ	263	263	224	227	292
<b>CAPACIDAD TOTAL</b>	<b>1.652</b>	<b>2.173</b>	<b>2.305</b>	<b>2.714</b>	<b>3.138</b>
<b>OCUPACIÓN MEDIA [embarcaciones/año]</b>		<b>1.188</b>	<b>1.639</b>	<b>2.060</b>	<b>2.689</b>
<b>% OCUPACIÓN MEDIA</b>		<b>54,7%</b>	<b>71,1%</b>	<b>75,9%</b>	<b>85,7%</b>

(\*) Instalaciones construidas por la Junta de Andalucía, inicialmente no gestionadas de modo directo por EPPA.

Lonjas 



## EVOLUCIÓN DE TÍTULOS DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

PROVINCIA	1984	1995	2003
HUELVA	12	187	284
CÁDIZ	9	288	587
MÁLAGA	10	299	340
ALMERÍA	17	315	385
GESTIÓN INDIRECTA	13	12	15
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>	<b>1.101</b>	<b>1.611</b>

### DESARROLLO DE SERVICIOS Y ACTIVIDADES EN LOS PUERTOS

La labor realizada desde la administración autonómica a lo largo de las dos últimas décadas ha permitido regularizar todas las ocupaciones del dominio público existentes, y promover la implantación en suelo portuario de nuevos servicios y actividades.

El gran número de nuevas concesiones y autorizaciones otorgadas constituye un indicador del desarrollo socioeconómico generado en torno a los espacios portuarios.

Estos títulos de ocupación del dominio público portuario corresponden tanto a iniciativas privadas como a promoción pública desarrollada directamente desde la Junta de Andalucía mediante la construcción de locales comerciales, naves industriales, cuartos de armadores y pañoles puestos a disposición tanto de usuarios privados finales como de profesionales y empresas del sector pesquero y náutico-recreativo, fundamentalmente.



 Locales comerciales



✉ Oficinas en Mazagón

## 2.5. INCIDENCIA SOCIOECONÓMICA

Las actividades desarrolladas en torno a los puertos generan una serie de efectos socioeconómicos de relevancia a nivel regional, y especialmente significativos en el entorno inmediato de los puertos.

Los puertos contribuyen a la generación de empleo y renta en muy diversos sectores económicos, con especial significación en la pesca y sectores productivos ligados a esta actividad, pero también en las distintas áreas de actividad asociadas al ocio y la función lúdica que desempeñan crecientemente los espacios portuarios, y en los servicios específicamente náutico-recreativos, de alta cualificación, requeridos por la flota de recreo y sus tripulantes.

En este sentido, el proceso de configuración del sistema portuario autonómico desarrollado a lo largo de los últimos veinte años ha propiciado una adecuada articulación territorial, con repercusiones directas de orden socioeconómico al constituirse los puertos regionales en focos dinamizadores del desarrollo local que han permitido la redistribución de las opciones de generación de riqueza, potenciándose la actividad pesquera e implantándose las actividades ligadas a la nueva función náutico-recreativa que significan la diversificación en las estructuras productivas portuarias, de especial relevancia en los periodos de inactividad extractiva en el sector pesquero.

El reparto competencial adoptado entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma ha permitido la potenciación de las instalaciones menores, ahora de titularidad autonómica, y el trasvase de las áreas de actividad que no encontraban acomodo en los puertos de interés general donde

# -2003

predomina la función comercial a la red regional de puertos especializada en la función pesquera y náutico-recreativa.

De este modo, ha sido posible dotar de infraestructuras y servicios de transporte marítimo acordes a su dimensión a tráficos locales y regionales que no encontrarían soporte en puertos de interés general, pero localizados en los puertos autonómicos contribuyen a la optimización del sistema de transporte, y constituyen elementos dinamizadores del tejido productivo regional de gran relevancia local.

En cualquier caso, la cuantificación de la incidencia socioeconómica de los puertos autonómicos constituye un problema muy complejo, no disponiéndose de estudios específicos que analicen las consecuencias de las actividades pesqueras y náutico-recreativas.

Las estimaciones manejadas con el propósito de un primer acercamiento a los efectos generados por el funcionamiento del Sistema Portuario Autonómico Andaluz permiten una primera aproximación a la generación de empleo y renta imputable a las áreas de actividad económica que cabe asignar específicamente al sector portuario.

De este modo, el efecto global directo de los veinticinco puertos autonómicos gestionados directamente sobre el empleo de la región se considera podría situarse en torno a los 15.000 puestos de trabajo, destacando la participación del sector pesquero.

A esta cifra es preciso añadir los empleos indirectos que la localización de un foco dinamizador como un puerto genera sobre su entorno urbano y las estructuras territoriales más próximas, con participación activa en diversos sectores productivos, entre los que son de destacar los servicios, la



☒ Carga de hielo en el puerto de Bonanza



construcción y la industria, y que indudablemente constituyen un volumen de empleo de gran significación local y regional.

El efecto sobre la generación de renta del funcionamiento corriente del conjunto de los puertos autonómicos de gestión directa se estima del orden de los 300 millones de euros, con una contribución mayoritaria de las actividades pesqueras y una participación creciente de las actividades ligadas a la práctica náutico-recreativa.

En este sentido, aunque la cuantificación de los efectos de la actividad náutico-recreativa resulta especialmente compleja al incidir sobre sectores muy diversos, las estimaciones realizadas permiten suponer, en términos medios, la generación de entre seis y diez puestos de trabajo en actividades con base portuaria por cada cien atraques, y un gasto medio anual por atraque en torno a los 4.000 euros.

El crecimiento de este sector, con participación directa de la Junta de Andalucía mediante los nuevos puertos y dársenas de iniciativa pública, ha sido especialmente notable a lo largo de los veinte años de desarrollo de las competencias autonómicas en materia portuaria, contribuyendo a la generación de nuevos puestos de trabajo, y el desarrollo de nuevas áreas de actividad en campos que requieren fuerte especialización y cualificación profesional.

Por otra parte, al margen de las repercusiones puramente económicas, son de destacar las mejoras en las condiciones de trabajo portuarias, muy especialmente en el sector pesquero, donde las actuaciones en infraestructura portuaria, equipamientos e instalaciones auxiliares, así como la optimización de la administración y gestión portuarias, y

sus funciones de control y vigilancia, llevadas a cabo en las dos décadas de gestión autonómica han significado un enorme avance social.

Finalmente, es importante señalar que los puertos proporcionan otros beneficios de carácter cualitativo con notable trascendencia estructural en el potencial social y territorial del entorno inmediato en que se ubican, y que se corresponden, fundamentalmente, con la capacidad del espacio portuario para el desarrollo de funciones y actividades específicas, y la dotación de un atributo diferencial respecto a otros tramos del litoral, como pone de manifiesto el desarrollo alcanzado a lo largo de las dos últimas décadas en las localidades donde se localizan puertos de la red regional, así como en sus áreas de influencia.

El espacio portuario, y su ámbito urbano de influencia, constituyen un recurso territorial de importancia por su capacidad de servir de elemento estructurante y cualificador sobre el cual apoyar políticas de ordenación y fomento turístico, de refuerzo dotacional de espacios públicos y reordenación urbanística de usos para abordar operaciones de redefinición funcional de partes de la ciudad.

En este sentido, tanto los planes de ordenación del territorio subregionales, como los distintos planeamientos generales de los municipios, han reconocido el valor del ámbito portuario, tanto en su componente pesquera como recreativa, y plantean operaciones de gran envergadura territorial apoyadas en los atributos de significación y singularidad que aportan los puertos.

☑ Puerto de Estepona



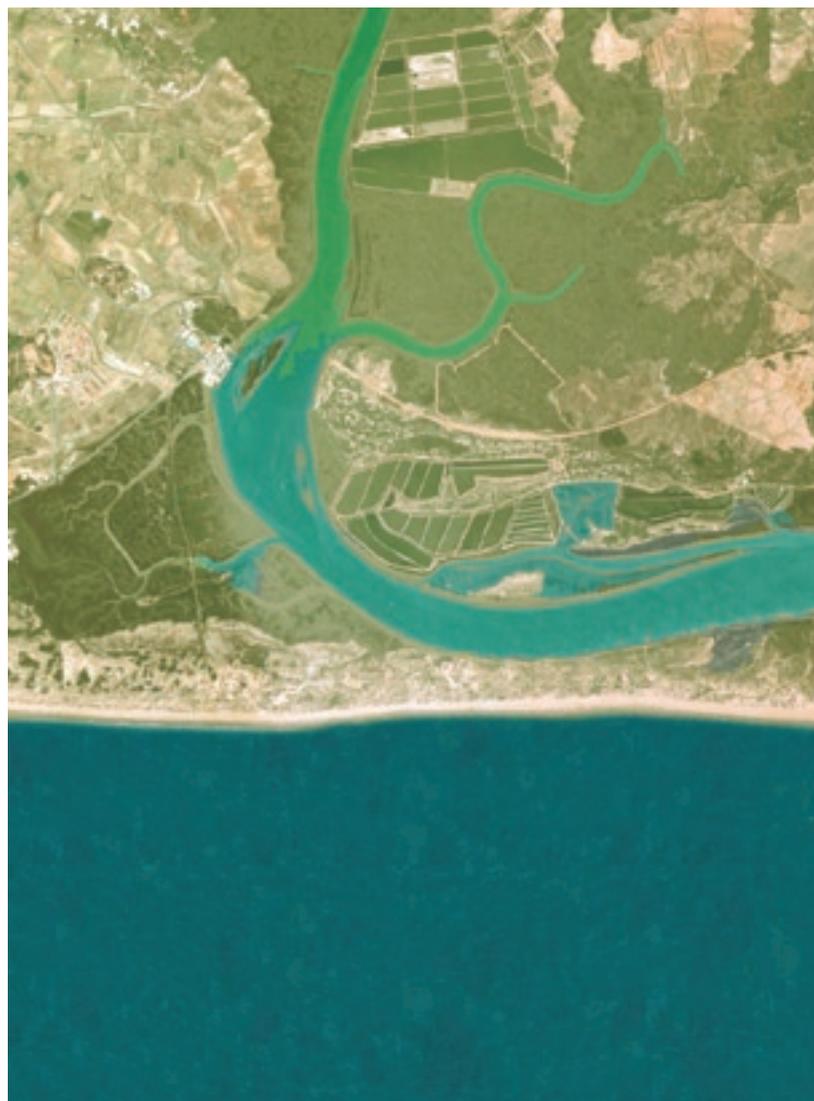
### 3. EL FUTURO DE LOS PUERTOS AUTONÓMICOS

Al afrontar la tercera década de ejercicio de sus competencias portuarias, la Junta de Andalucía cuenta con una red propia de puertos pesqueros y deportivos, complementada con las instalaciones de titularidad estatal que también dan soporte a estas dos actividades, pero se enfrenta a nuevos retos y un escenario en el que los condicionantes ambientales y la estricta ordenación de la franja litoral, de importancia cada vez más determinante en el modelo socioeconómico andaluz, exigen un riguroso análisis de la sostenibilidad de las nuevas actuaciones.

En consecuencia, se hacen necesarias nuevas estrategias para el adecuado desarrollo de una política portuaria que, contemplando los puertos como focos dinamizadores de primer orden dentro del tejido local que les da soporte, permitan una adecuada respuesta a las demandas asociadas a las funciones portuarias básicas.

En este sentido, la labor de dotación de infraestructura y promoción de la práctica náutico-recreativa iniciada por la Junta de Andalucía en los años noventa ha permitido la consolidación de las actividades náuticas de carácter lúdico a lo largo de todo el litoral andaluz.

☑ Desembocadura del río Piedras





Son así, de cara al futuro, los usos náutico-recreativos asociados a las modernas pautas y requerimientos sociales en los que el nuevo entendimiento del ocio, y sus repercusiones sobre la actividad económica, cobran protagonismo creciente; los que implican la mayor presión sobre el sistema portuario.

Saturada ya la oferta de plazas de atraque en muchos tramos del litoral, y con unas expectativas de crecimiento de la demanda plenamente consolidadas para el conjunto de Andalucía, se impone abordar una ampliación de la capacidad actual de la red de puertos deportivos andaluces, en las adecuadas condiciones de sostenibilidad ambiental y territorial, y desde la necesaria consideración global del Sistema Náutico-recreativo Andaluz en su conjunto incluyendo instalaciones de titularidad tanto autonómica como estatal.

Las opciones de incremento del número de plazas de atraque deben pasar necesariamente por la optimización en el aprovechamiento de las aguas abrigadas actuales y la concentración y racionalización de las estancias a flote, así como la ampliación de infraestructuras existentes minimizando la ocupación de nuevos tramos de costa, contemplando únicamente posibles puertos de nueva planta en tramos de costa con déficit manifiesto de instalaciones portuarias y donde condiciones naturales propicias minimicen el impacto ambiental.

En este orden de cosas, cabe estimar que una respuesta sostenible a las nuevas demandas se alcanzaría duplicando la oferta actual de puestos de atraque en la mitad de la próxima década, compatibilizando el incremento de la oferta

de forma equilibrada a lo largo de toda la costa andaluza con los requerimientos ambientales y una adecuada ordenación territorial de la franja litoral.

Por lo que respecta al sector pesquero, el obligado replanteamiento del esfuerzo extractivo conduce a la necesidad de adecuación de la oferta de infraestructuras, equipamiento y servicios a la flota pesquera, en línea con el proceso de racionalización de la actividad llevado a cabo de acuerdo con el Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz.

Es preciso, por tanto, continuar el proceso de mejora de las condiciones de acceso marítimo, estancia y operatividad de la flota, completando la infraestructura básica de algunos puertos; y acometer, con carácter puntual, incrementos de línea de atraque en aquellos puertos donde la actividad extractiva presenta tendencia consolidada al alza, asociada fundamentalmente a la pesca artesanal, o se está produciendo un aumento del tamaño medio de la flota realmente significativo.

Pero en el futuro, las actuaciones estratégicas en el Sistema Portuario Pesquero se dirigirán fundamentalmente a la dotación de equipamiento e instalaciones complementarias, así como habilitación de espacios para implantación de actividades vinculadas a la comercialización y transformación de los productos frescos desembarcados, de acuerdo con las políticas de potenciación de la generación de valor añadido en el puerto a la actividad extractiva básica.

Finalmente, en cuanto a la función comercial de los puertos autonómicos, al margen de una potenciación de los tráfico de Garrucha plenamente compatible con las condiciones del entorno, las nuevas demandas sobre el sistema autonómico son

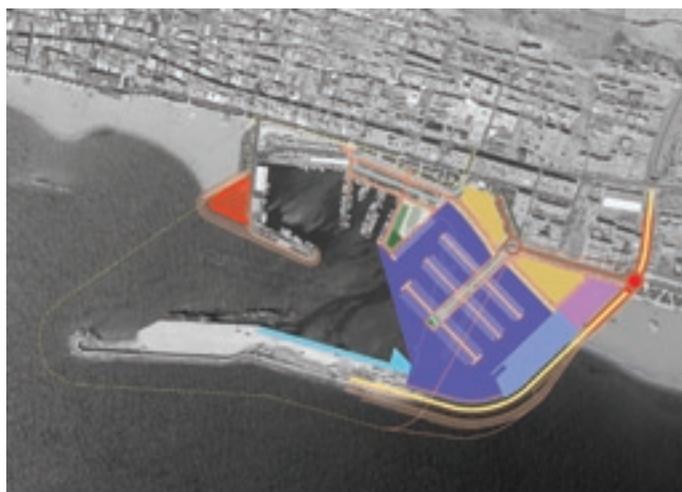
aquellas relacionadas con la necesaria potenciación del transporte marítimo de corta distancia como alternativa a otros modos terrestres cuyo continuo crecimiento resulta insostenible.

En este sentido, se impone el aprovechamiento de la privilegiada posición geográfica de Andalucía y la integración de sus puertos en los nuevos ejes de tráfico marítimo que deben configurar las futuras “autopistas del mar”.

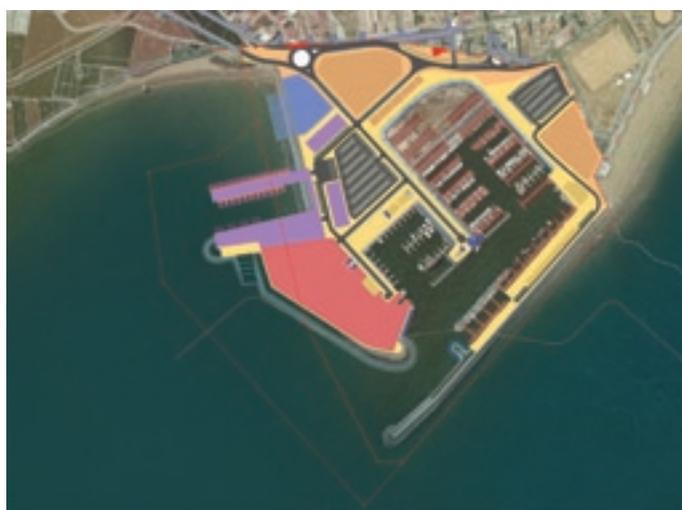
También en la línea de optimización del sistema de transportes, será necesario plantearse en el futuro la posible asunción, por parte de la administración autonómica, de la gestión de puertos comerciales clasificados en su momento de interés general del estado en que se desarrollan tráficos que ya no resultan estratégicos a nivel nacional, y cuyo cambio de titularidad pueda ser solicitado por la Junta de Andalucía.

Pero de cualquier modo, independientemente de las consideraciones funcionales específicas en torno a las tres áreas de actividad básica de los puertos autonómicos: pesquera, recreativa y de tráfico comercial, la respuesta a los nuevos retos del sistema portuario de titularidad autonómica pasa por la necesaria consideración de las importantes implicaciones territoriales de los puertos como infraestructuras públicas localizadas en el litoral, y su papel dinamizador y cualificador del tejido local contribuyendo a la generación de valor añadido en su entorno inmediato, en la mayoría de los casos de carácter supramunicipal.

De este modo, los puertos han de constituir una referencia territorial de primer orden para el desarrollo de proyectos de promoción pública o privada de relevancia en la ordenación subregional, y ser altamente valorados por su carácter escaso y de discontinuidad de la línea de costa con capacidad de protección y equipamiento del dominio público marítimo.



☒ Proyecto de ampliación del puerto de Garrucha



☒ Proyecto de ampliación del puerto de Chipiona

Redacción de textos:  
Rafael Bordons Gangas

Asesor técnico de la edición:  
Rafael Ruiz-Tagle Morales

Coordina la edición:  
Servicio de Publicaciones.  
Consejería de Obras Públicas y Transportes

Diseño y maquetación:  
Diagrama

Fotografías:  
Fernando Alda  
Alfonso Cruz  
Clemente Delgado  
Anna Elias  
Paisajes Españoles  
Scanu/Martin  
Archivo EPPA

Impresión:  
Egondi A.G.

Nº registro:  
JAOP/EPPA-20-2004

Depósito Legal: SE-3944-04



Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES