

VIII. EL PUERTO DE
PASAIA:
Características

La privilegiada situación y accesos de que disfruta el Puerto de Pasajes, junto con sus infraestructuras, movimiento y grandes posibilidades, hacen de él un instrumento fundamental para el desarrollo de la industria y el comercio de su zona de influencia. Igualmente, el puerto de Pasajes es un gran puerto pesquero en el que tanto su flota como la de otros puertos encuentran los medios para el desarrollo y la comercialización de sus capturas. Pasajes es un puerto flexible e integral.

La agilidad, el dinamismo, la eficacia y la seguridad que ofrece a sus clientes son los pilares básicos en que sustenta su actividad. Su objetivo primordial es el de ofrecer seguridad a sus clientes; una seguridad a sus clientes; una seguridad dada por la agilidad de sus servicios y prácticamente nulas incidencias en el manejo de mercancías.

A pesar de todo, el Puerto de Pasajes lleva una gran historia a sus espaldas, que se relaciona con los pueblos de los alrededores y las vivencias de los pasaitarras.

1. LA AUTORIDAD PORTUARIA.

La Autoridad Portuaria de Pasajes gestiona y coordina los aspectos relativos a la conservación y a la explotación del puerto. Esta labor se hace desde 1924, año en el que se creó la primera Junta de Obras del Puerto de Pasajes, anterior nombre de la actual Autoridad Portuaria. Del mismo modo, esta entidad se ocupa de la planificación y de la promoción de su puerto.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria abarca una amplia representación de sectores cuya participación proporciona una necesaria visión plural de la organización portuaria.

2. SITUACIÓN DEL PUERTO.

La ubicación del Puerto de Pasajes en el extremo oriental de la cornisa cantábrica, en la parte más cercana a la frontera con Francia, y sus inmejorables vías de comunicación con la península y con el resto del continente, hacen de este puerto uno de los mejores para el transporte de las mercancías.

La bahía de Pasajes se encuentra en la costa cantábrica, a 5 kilómetros de San Sebastián y a 12 kilómetros de la frontera con Francia.

Su área de influencia abarca una de las zonas más industriales de España y su situación hace de este puerto del Cantábrico el más cercano a la España oriental.

Su situación le convierte en un puerto especialmente preparado para el comercio con la Europa atlántica, porque además de ser un punto estratégico para el tráfico de productos; con su área de influencia: Navarra, Aragón e incluso el Mediterráneo, interviene de intermediario en las más potentes rutas internacionales.

2.1. Características técnicas del puerto.

El Puerto de Pasaia se sitúa a la longitud de 1° 56´ W de longitud (Greenwich) y una latitud de 43° 20´ N.

El canal de entrada del puerto de ancho mide entre 80-120 metros y tiene una longitud 1.200 metros. Por otro lado el calado en B.M.V.E es de 10 metros y la Naturaleza del Fondo es de arenas y areniscas.

La Boca de entrada tiene una orientación NW con un ancho de 180 metros y un calado en B.M.V.E de 20 metros.

3. COMUNICACIÓN.

Pasajes está muy bien comunicado con el Sur-Oeste de Francia y con toda la Península Ibérica, y también hay que recordar que es el puerto atlántico más cercano a la zona mediterránea.

Los accesos al Puerto por carretera son inmejorables, ya que existen dos enlaces directos con la carretera Nacional-1, que une Madrid con Irún, permitiendo la rápida comunicación directa con el Sur y con el Este de la península, y con la autopista Bilbao-Behobia, con la que se accede tanto al Oeste y Sur de la península, por un lado, como con Francia por el otro.

Por ferrocarril, el acceso al puerto se realiza por cuatro puntos que enlazan la red interna con la línea general de RENFE Madrid-Hendaya, de doble vía electrificada. Tres de los accesos conectan con la estación de RENFE de Pasaia, mientras que el cuarto lo hace con la estación de Renteria, mediante un túnel de la Autoridad Portuaria. Aparte de estos accesos por ferrocarril, prácticamente todos los muelles comerciales están conectados con la red interior del puerto.

También cuenta con la proximidad de 5 aeropuertos; el de San Sebastián que está a 10 kilómetros del recinto portuario, y los de Bilbao, Vitoria, Pamplona y Biarritz que están a menos de 120 Km. de distancia.

4. CANAL Y BAHIA.

Gracias a la estructura del puerto, los barcos encuentran refugio en él de las inclemencias del tiempo y la variedad y calidad de sus instalaciones y maquinaria hace que este puerto sea capaz de satisfacer las necesidades de los buques.

Es un puerto natural, constituido por una bahía que cobija a los barcos, por lo que el trasvase de mercancías se puede llevar a cada sea cual sea el estado de la mar.

Su canal de entrada tiene un calado mínimo en bajamar de 10 metros, con un fondo arenoso. Este calado se mantiene de forma natural; sin necesidad de operaciones de dragado.

Sus muelles tienen casi 5.200m; de los que aproximadamente 1.500 son de los muelles pesqueros y unos 3.250 a las comerciales, el resto está destinado a la constitución y reparación de buques y otras actividades auxiliares.

La superficie terrestre total de 60.000 m² mientras que la superficie total de flotación es de 940.000 m².

4.1. Limitaciones de acceso.

Los buques como máximo pueden tener 185 m de eslora, y si llevan mercancías peligrosas, los buques no pueden pasar los 175 m de eslora.

No está autorizada la entrada a buques mayores de 150 m de eslora sin propulsión y/o gobierno.

Solamente pueden tener hasta 30 m de manga máxima, y los calados máximos de acceso al puerto son de 29 pies a popa y 28 pies a proa.

Condiciones de marea:

- Buques hasta 130 m de eslora:
 - Si tienen calado hasta 25 pies, pueden entrar y salir del puerto las 24 horas del día y en cualquier condición de marea.
 - Si tienen calado superior a 25 pies, pueden entrar o salir solamente en el tramo de marea comprendido entre 4 horas antes y 3 horas después de las pleamares.
- Buques de eslora superior a 130 m:
 - Pueden entrar o salir solamente durante la marea creciente.

Y sólo los buques de eslora total hasta 140 m o hasta 80 m sin propulsión y/o gobierno propio pueden transitar por el canal de acceso durante la noche.

5. EL TRÁFICO DEL PUERTO.

Una gran parte del tráfico de mercancías es de la chatarra. Ya que la presencia del acero en Guipúzcoa hace que el sector siderúrgico ocupe un lugar fundamental en el puerto.

Además de importar la chatarra para las empresas siderúrgicas de la zona, es el punto de salida de muchas de los productos de estas empresas.

El puerto de Pasajes, en los años 80 se convirtió en el primer puerto de España exportador de automóviles, gracias a la preparaciones de infraestructuras específicas para el tráfico roll on.

Estas zonas dedicadas a la exportación de automóviles ocupan una superficie de 110.000 m². Y desde que se pusieron en marcha las infraestructuras se han descargado y cargado más de 3 millones de vehículos.

Más de la mitad de las mercancías del puerto son en forma de granel sólido, y dentro de este apartado, además de la chatarra y el carbón destacan los abonos naturales y artificiales y la importación de cemento.

En este puerto también hay zonas específicas para el tratamiento del carbón que van dirigido como combustible a la central térmica Iberdrola.

El granel líquido, también, aunque en porcentajes más pequeño es una parte de la mercancía del puerto, y hay una buena infraestructura para el tratamiento del petróleo.

La madera, el papel y la pasta también son transportados en este puerto, por lo que requiere una especial atención, en la maquinaria y en lo referente a la labor humana.