

XI. PUERTO DE PASAJES –
PASAIAKO PORTUA.

1. CONDICIONES GENERALES

El puerto de Pasajes tiene una longitud de 1° 56' W y una latitud de 43° 20' N. Consta de un canal de entrada de ancho entre 80 y 120 m, una longitud de 1.200 m, y un calado en B.M.W.E de 10 m .

En cuanto a la boca de entrada, está orientada hacia el NW, tiene 180 m de ancho y un calado en B.M.V.E de 20 m y la máxima corriente controlada en tal punto es de 0,5 nudos.

Se trata de 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 un servicio global, cubriendo todas las necesidades del buque, así como el de ofrecer seguridad a sus clientes; una seguridad dada por la agilidad de sus servicios y las prácticamente nulas incidencias en el manejo de mercancías.

La agilidad es precisamente una de las principales ventajas que ofrece este puerto. Así, el tiempo medio de estancia de los buques se ha reducido enormemente en los últimos años, gracias a la racionalización de los sistemas de trabajo. Pasajes no sólo se ocupa de las labores propias de un puerto comercial, sino que además ofrece otros servicios como reparación, construcción, etc., ya que dispone de todas las instalaciones precisas para cubrir las posibles necesidades de los barcos y sus tripulaciones.

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 propia como la de otros puertos encuentran los medios adecuados para el desembarco y la comercialización de sus capturas.

2. AUTORIDAD PORTUARIA

La Autoridad Portuaria de Pasajes gestiona y coordina los aspectos relativos a la conservación y a la explotación del puerto. Esta labor es prestada desde 1927, año en el que se creó la primera Junta de Obras del Puerto de Pasajes, anterior denominación 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

3. ANOTACIONES HISTÓRICAS

a.) *Edad media*: En la bahía de Pasajes se embarcaba la producción de las ferrerías de lazona y la lana de Navarra, mientras que se desembarcaban granos y manufacturas europeas.

b.) *Siglo XIV-XVI*: Pasajes fue uno de los puertos estratégicos de la Corona, además de un importantísimo centro de construcción, base para el aprestamiento y apostadero de la Armada en el Océano. Las flotas de pesca de altura tenían aquí su puerto de invernada y un gran centro de pertrechamiento, reparación y fabricación.

c.) *Siglo XVII*: Las expediciones pesqueras a Terranova tuvieron en Pasajes su principal base, ya que era el único puerto que reunía todas las condiciones necesarias

e.) *Siglo XVIII*: El Puerto de Pasajes ocupó un lugar señalado en el comercio marítimo, en especial durante el siglo XVIII, en el que fue base de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

f.) *Edad moderna*: Debido a la mayor institucionalización del cercano puerto de San Sebastián, Pasajes pasa a especializarse en las tareas relacionadas con la construcción naval.

g.) *Siglo XX*: Debido al espectacular incremento de la flota pesquera de altura y gran altura, se convirtió en el principal puerto bacaladero del Estado.

4. SITUACIÓN

La ubicación del Puerto de Pasajes en el extremo más 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 una de las mejores opciones para el transporte de las mercancías.

Este hecho hace de él un inmejorable punto para el tráfico de productos, no sólo de su área más próxima, sino también navarros, aragoneses o, incluso, mediterráneos, ya que su ubicación le inserta en las más potentes rutas internacionales, convirtiéndole en un puerto especialmente válido para el comercio con la Europa atlántica.

La bahía de Pasaia 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 industrializadas del Estado y su situación le convierte en el puerto del Cantábrico más cercano a la España oriental.

5. COMUNICACIONES

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, colindante con el puerto, mientras que el cuarto lo hace con la estación de Rentería, mediante un túnel de la Autoridad Portuaria. A partir de ello, prácticamente todos los muelles comerciales están conectados con la red interior del puerto.

Pasajes está incomparablemente comunicado con el Sur-Oeste de Francia y con toda la Península Ibérica. Tanto por su situación como por sus comunicaciones, el área de influencia del puerto cubre la zona de España más industrializada. Es preciso tener presente que Pasajes es el puerto atlántico más próximo a la zona mediterránea española. las excelentes conexiones terrestres hay que añadir la proximidad de 5 importantes aeropuertos. El de San Sebastián está ubicado a 10 kilómetros del recinto portuario, mientras que los de Bilbao, Vitoria, Pamplona y Biarritz se encuentran en un radio inferior a 120 kilómetros.

Los accesos al Puerto por carretera son difícilmente mejorables. Pasajes tiene comunicación directa con la península y con el resto de Europa. Existen dos enlaces directos con la carretera Nacional-1, que une Madrid con Irún, permitiendo la rápida comunicación del puerto 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.

6. DESCRIPCIÓN FÍSICA

Canal y bahía: El puerto de Pasajes es un puerto natural constituido por una bahía que proporciona abrigo total a los barcos. Con ello, los trabajos de carga y descarga pueden realizarse con total seguridad durante todo el año, cualquiera que 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 una longitud de casi 5.200 metros; de ellos, aproximadamente 1.500 corresponden a los muelles pesqueros y unos 3.250, a los comerciales, mientras que el resto se destina a la construcción y reparación de buques y otras actividades auxiliares. La superficie terrestre total asciende a cerca de 600.000 m². Frente a ello, la superficie total de flotación es de 940.000 m².

Gracias a su particular fisonomía que ofrece un excelente refugio a los barcos contra las inclemencias meteorológicas y a la diversidad y calidad de sus instalaciones y maquinaria, Pasajes se ha convertido en un puerto capaz de satisfacer todas las necesidades de los buques que acceden a él.

7. SUPERFICIE TERRESTRE

Como se puede apreciar en la tabla, el puerto de Pasajes consta de 737.580 metros cuadrados, de los cuales la mayoría pertenecen a Lezo con un 20 % del terreno, seguido por Herrera con un 17.5 % de terreno, el Muelle de Buenavista también abarca gran parte del puerto mientras que el muelle hospitalario, muelle petróleos, los viales del canal de entrada y el muelle de San Pedro son los muelles con menos terreno sin superar el 0'9 % de terreno cada uno. (Ver **TABLA 6.**)

Situación	Totales (m2)
Muelle Hospitalario	5.056
Muelle Herrera (Comercial)	17.110
Muelle Reloj	10.614
Muelle avanzado	15.219
Muelle Buenavista	104.518
Muelle Molinao	39.878
Muelle Capuchinos	24.304
Muelle Petróleos	5.618
Península de Capuchinos	66.416
Muelle Lezo-3	92.280
Muelle Lezo-2	25.005
Muelle Lezo-1	30.651
Muelle Iberdrola	34.758
Muelle Factoría y vertdero	35.497
Muelle Donibane	37.118
Muelle San Pedro	7.065
Muelle Pescadería	26.810
Muelle Trincherpe	10.070
Zona de la Herrera	100.932
Muelle de Herrera (Usos mixtos)	11.484
Cala Ondartxo	10.110
Carretera al Faro de la Plata	9.356
Camino Salvamento	6.340
Zona Lezo (Tunel RENFE)	7.653
Viales Canal de entrada	3.718
TOTAL	737.580

TABLA 6. Superficie terrestre de cada muelle.

8. DEL SERVICIO

Los predominantes son el empleo de los graneles solidos y la mercancía general que se dan por ejemplo en Buenavista, Capuchinos y Molinao. El sector de reparaciones y transformaciones esta mas fincado por las zonas de Trincherpe, San Pedro y Herrera. Tampoco es escaso el empleo del tráfico ro-ro, como se da en Buenavita y Lezo (3). Con el menor porcentaje aparece la descarga de pescado fresco que tan solo se da en el muelle de pescadería, la estancia de buques en Donibane, productos siderúrgicos en Lezo (3), combustibles líquidos en petroleo.

Como se puede apreciar en la tabla, uno de los muelles con mayor variedad de empleos es Buenavista, que consta de 4 funciones diferentes; la mercancía general, tráfico ro-ro, mercancías de gran peso unitario y graneles sólidos pos sistema de bombeo. (Ver **TABLA 7.**)

<u>NOMBRES</u>	<u>EMPLEOS</u>
Buenavista	Mercancía general, tráfico ro-ro, mercancías de gran peso unitario, graneles sólidos por sistema de bombeo.
Molinao	Graneles sólidos, mercancía general.
Capuchinos	Graneles sólidos y líquidos por instalaciones especiales, graneles sólidos sin instalación especial, mercancía general.
Petróleos	Combustibles líquidos por instalación especial.
Lezo1	Graneles sólidos, mercancía general.
Lezo 2	Contenedores, carga mixta, mercancía de gran peso, productos siderúrgicos.
Lezo 3	Automóviles, tráfico ro-ro.
Iberdrola	Graneles sólidos y líquidos por instalación especial.
Herrera	Reparaciones menores.
Reloj	Graneles sólidos, mercancía general.

Pescadería	Descarga de pescado fresco de altura.
San Pedro	Estancia de pesqueros y pequeñas reparaciones.
Trincherpe	Reparaciones, transformaciones y armamento.
Hospitalillo	Grandes reparaciones, transformaciones y armamento.
Donibane	Estancia de buques

TABLA 7. Servicio de cada muelle.

9. DEPÓSITOS DEL SERVICIO (DESCUBIERTOS)

Pescadería, Hospitalillo, San Pedro, Trincherpe y el muelle del Reloj, constan de una pequeña superficie en comparación con los grandes muelles que pueden ser Lezo (3), Ro- Ro, Buenavista e Iberdrola, q juntos controlan mas de la mitad de toda la superficie, exactamente un 64%. (Ver **TABLA 8.**)

NOMBRE	SUPERFICIE (m2)	NOMBRE	SUPERFICIE (m2)
Herrera	8.918	Lezo 2	14.415
Reloj	2.224	Lezo 1	23.346
Avanzado NW.	12.222	Zona de Herrera	15.346
Buenavista	49.816	Trincherpe	4.140
Molinao	17.801	San Pedro	4.620
Ro-Ro	57.223	Hospitalillo	1.602
Capuchinos	9.925	Iberdrola	27.978
Lezo 9	78.333	Pescadería	1.470
		TOTAL	329.379

TABLA 8. Depósitos del servicio.

10. EDIFICIOS OFICIALES

El puerto de pasajes también consta de edificios oficiales, como pueden ser el A.P.P , ministerios, etc. Donde se encuentran las oficinas de instituciones como la Guardia Civil y la Capitanía Marítima. Los podemos localizar en el muelle Avanzado y en el muelle de Buenavista. (Ver **TABLA 9.**)

<u>Propietario</u>	<u>Superficie y características</u>	
A.P.P	651 m	5 plantas
Ministerio de Hacienda	714 m	3 plantas
A.P.P	490 m	3 plantas
Ministerio de Interior	674 m	3 plantas
A.P.P	1.526 m	3 plantas

TABLA 9. Superficie de los edificios oficiales.

11. EDIFICACIONES Y OTRAS INSTALACIONES

COMERCIALES O DE USO PÚBLICO

El puerto consta de 40 edificios comerciales o de uso público, de los cuales la mayoría se encuentran en el muelle Molinao con un 25 %, seguido de muelle Petróleos que tiene un 10% de los edificios. Los lugares con menos edificios son la punta del mirador, en la cual solo hay viviendas, Gomistegui y Galzaraborda, en los que tan solo se encuentran grandes depósitos de agua potable. La mayoría de estos edificios o viviendas tiene como propietarios A.P.P, a excepción del muelle Petróleos, que tiene como propietario C.L.H

12. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO

a). Carreteras

La red interior de carreteras se servicio comprende una longitud total de 5.300 metros, de los que 4.200 corresponder a la zona comercial, y 1.100 a la zona pesquera.

Esta res está constituida por un vial que, contorneando la bahía, enlaza la plaza del Almirante en Pasai San Pedro con la central térmica de Iberdrola I en Pasai Donibane.

El ancho de los viajes es, en general, de 7 metros y su firme está constituido, de abajo arriba, por un subbase o explanda mejorada d 0,5 m. de espesor; una base granlar de zahorra artificial de 0,2 m.; un riego de imprimación; base asfáltica de 0,1m. y finalmente, un sellado de lechada asfáltica.

b.) Ferrocarriles

La red interior ferroviaria del puerto comprende una longitud total de vía de 11.668m. de ancho normal 1,674m.

Todos los muelles comerciales, a excepción del de Petróleos, están enlazados con los accesos a RENFE.

c). Accesos terrestres

Por carretera:

- Autopista-variante de San Sebastián. Acceso por el extremo oeste del puerto a partir de la carretera a Pasai San Pedro, sirviendo a la Zona de la Herrera, al puerto pesquero y enlazando con la autopista-variante anteriormente citada.

- Autopista Bilbao-Behobia y carretera N-1 Km. 472. Enlace por paso a distinto nivel de la autopista Bilbao-Behobia y la carretera Madrid-Irún con los muelles comerciales.

- Carretera de Lezo a Pasai Donibane. Acceso a los muelles de Lezo mediante un ramal que parte de la citada carretera y enlazada con los muelles comerciales. Acceso a la margen norte de la bahía aprovechando igualmente dicha carretera.

- Carretera N-1 Km. 471,600. Acceso exclusivamente para peatones por la pasarela metálica que cruza las vías de la RENFE y del puerto.

- Carretera N-1 Km 470,250. Acceso exclusivamente para peatones por la pasarela de hormigón que cruza los viales del puerto.

Por ferrocarril:

- El acceso al puerto por la línea de ancho normal se realiza en cuatro puntos: uno frente al muelle de Buenavista I y dos frente al muelle de Molinao, que enlazan en la estación de Pasaia con la línea general de la RENFE Madre-Hendaya de doble vía electrificada. El cuarto acceso tiene lugar a través de un túnel que parte de la estación de Rentería situada en la misma línea férrea citada anteriormente.

13. ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO

Como se puede apreciar en la tabla, es de Antigua, Holanda y Noruega de donde llegan más buques a la bahía Pasaitarra, mientras que de Marshall, Croacia, Barbados y Reino Unido la cifra no supera los 15 buques. (Ver **TABLA 10.**)

Bandera	Nº Buques
España	53
Alemania	43
Antigua	427
Antillas Holandesas	55
Bahamas	17
Barbados	10
Chipre	85

Croacia	11
Francia	25
Gibraltar	27
Holanda	251
Irlanda	65
Malta	56
Marshall	10
Noruega	246
Panamá	27
Portugal	114
Rusia	27
San Vicente	39
Turquía	25
TOTAL	1.718

TABLA 10. Número de buques entrantes por país.

14. DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE BUQUES

Con un porcentaje de 44,7 % son los Graneleros el tipo de buque con mayor cifra que visita nuestra costra, seguido por los buques de carga general con un 40%. En tercer lugar los buques tipo Ro-Ro de mercancías (13'8%) y por último, con el porcentaje mas pequeño, los buques tipo tanque con un 1'2%.

A parte de estos, a lo largo del año visitaron el puerto de Pasajes dos buques de guerra y otros dos buques para desguace.(Ver **TABLA 11.**)

Tipo	Total
Tanques	22
Graneleros	768
Carga general	690
Ro-Ro Mercancías	238
Otros buques	—

<u>TOTAL</u>	1.718
--------------	--------------

TABLA 11. Número de tipos de barcos entrantes.

15. MERCANCÍAS

Total cargas y descargas

En cabeza de la lista está la chatarra como mercancía más cargada y descargada con un 35'59%. Después de esta se encuentran los productos siderúrgicos con un 12'53%, el carbón como granale sólido por instalación especial con un 8'62% y las bobinas y chapas de acero con 8'48%, se aprecia una clara diferencia entre el porcentaje del primer producto que encabeza la lista y sus posteriores. La mayoría de las cifras de los productos sobrantes no superan el 1% de cargas y descargas, como pueden ser el trigo, los clavos, etc. (Ver **TABLA 12.**)

Mercancías	Toneladas	Porcentaje
Gas oil	183.056	3,10
Gasolina	72.559	1,23
Carbón	508.773	8,62
Chatarra	2.100.822	35,59
Coque de petróleo	108.285	1,83
Fosfato	67.986	1,15
Magnesita	72.007	1,22
Prerreducido	178.334	3,02
Urea	112.153	1,90
Automóviles	307.651	5,21
Bobinas y chapas de acero	500.365	8,48
Granito	100.718	1,71
Madera en troncos	76.313	1,29
Productos siderúrgicos	739.763	12,53
Pasta de madera	112.883	1,91
TOTAL	5.902.826	100

TABLA 12. Cantidades de cargas y descargas de cada producto.

Por nacionalidad

En esta tabla aparecen los países con mayor cantidad de cargas y descargas. En primer puesto se encuentra el Reino Unido con una cifra tal de 1.683.769 toneladas, seguido por España con 964.563 toneladas, y en tercer lugar Rusia con 564.128 toneladas. Tras estos se colocan, en el mismo orden de mayor a menos, Holanda, Alemania, Marruecos, Irlanda, Estados Unidos, Suecia y Bélgica son los mas destacados, por último aparecen Brasil y Argelia. (Ver **TABLA 13.**)

Nación	Total	Nación	Total
España	964.563	Holanda	462.149
Alemania	278.738	Islandia	154.280
Argelia	70.616	Irán	60.600
Bélgica	107.370	Italia	37.395
Brasil	67.718	Lituania	51.544
Camerún	22.728	Marruecos	200.015
Dinamarca	47.772	México	65.068
Estados Unidos	126.211	Reino Unido	1.683.769
Finlandia	52.213	Rusia	564.128
Francia	82.152	Venezuela	25.117
Grecia	98.136	Siria	51.768
Ucrania	57.497	Túnez	52.929
<u>TOTAL</u>	5.902.826		

TABLA 13. Toneladas por naciones

16. ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO

Como podemos ver en la gráfica de estadísticas de tráfico, año por año va aumentando considerablemente la cifra, desde una cantidad de 1.375 a una de 1.718 en un intervalo de tan solo 10 años.

Se puede apreciar dos caídas notables en los años 1996, bajando a la cifra más pésima de esta última década, y en 1998 en el que la cifra bajo a 1.367. Tras esta tan solo vuelve a haber una caída no tan precipitada como las anteriores en el 2001, desde

entonces, hasta llegar a la fecha actual, la cifra ha ido creciendo favorablemente hasta alcanzar el punto máximo de todo su curso. (Ver **GRÁFICO 1.**)

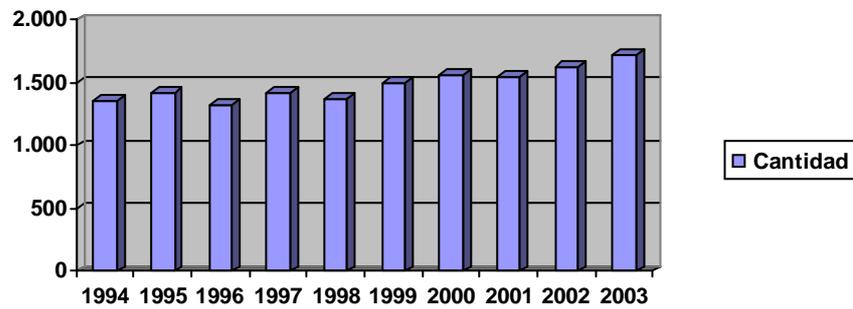


GRÁFICO 1. Estadísticas de tráfico.

17. HORA DE ESTANCIA MEDIA DE LOS BARCOS

Al ver la gráfica se puede ver que durante estos últimos 6 años ha habido una leve caída en la estancia de los barcos en el puerto de Pasaia, convirtiéndose el 2001 en el año con menores cifras, desde tal año, la cifra ha aumentado hasta posicionarse en el 2003 por no mucho más debajo de la cifra máxima lograda en 1998 con un número de horas de 35'5. (Ver **GRAFICO 2.**)

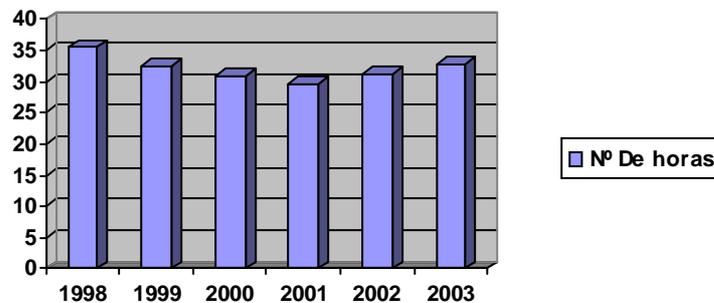


GRÁFICO 2. Estancia media de los barcos.