



PANORAMA GEOGRÁFICO SOBRE O PORTO DE ALGECIRAS - ESPANHA

Larissa Marchesan¹

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Lari.marchesan@hotmail.com

Lucas dos Santos Ferreira²

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Llucas.ferreira@hotmail.com

Lívia de Souza Carvalho Selhane³

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

livselhane@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A Espanha possui uma localização privilegiada na Península Ibérica, fazendo fronteira com Portugal a oeste e com a França ao norte, sendo ainda porta de entrada para o Mar mediterrâneo. O território espanhol se estende até as Ilhas Canárias nas proximidades do continente Africano e inclui também as Ilhas Baleares e duas cidades autônomas no norte de África (Ceuta e Melilla). A função histórica das unidades portuárias é de conexão das hinterlândias produtivas com o mar, o que torna a abordagem dos espaços portuários de fundamental para a compreensão das dinâmicas econômicas regionais. É neste contexto, que elegemos como objeto de estudo, a unidade portuária de Algeciras.

O país possui 28 portos em seu território, sendo os dez maiores Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Huelva, Gijón, Castellon, San Cidrao e La Corunha. Algeciras é uma cidade localizada no Sul da Espanha, no município de Cádiz (estado de Andaluzia). Devido a sua localização, o porto de Algeciras no ano de 2015 moveu quase 100 milhões de toneladas de mercadorias. Sua especificidade geográfica permitiu a bacia de Algeciras condições propícias para a criação de estruturas

¹ Graduanda do curso de Geografia na Universidade do Estado de Santa Catarina.

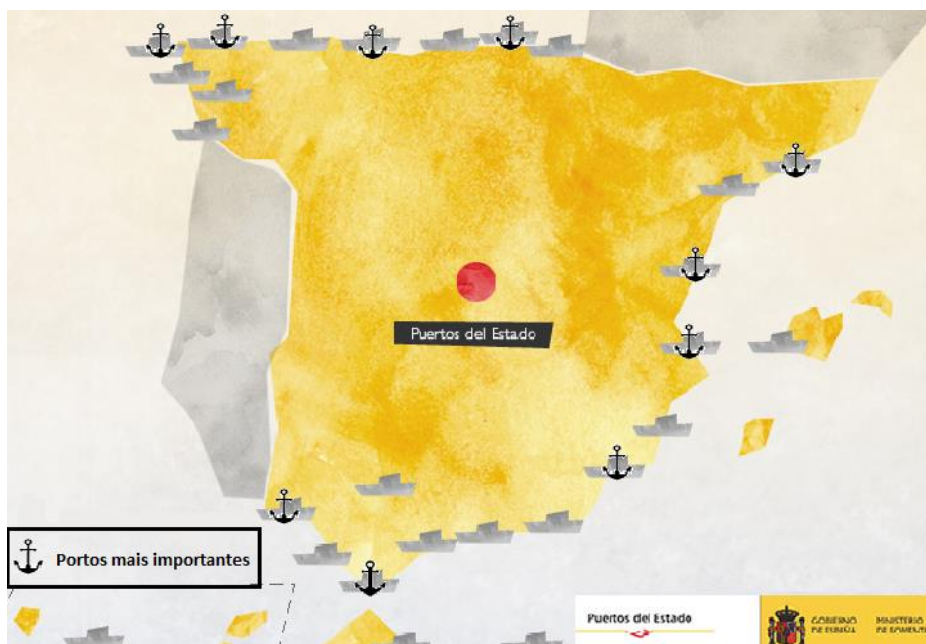
² Professor do Departamento de Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina.

³ Graduanda do curso de Geografia na Universidade do Estado de Santa Catarina.

portuárias. Aliada ao crescimento industrial e mercantil da cidade fez-se necessário importar matérias primas e exportar produtos manufaturados. Condicionando o aumento do comércio e desenvolvimento local da região.

O Porto de Algeciras é um centro logístico, marítimo e portuário no Mediterrâneo Ocidental. É a conexão entre as linhas marítimas que unem Europa, África, América e Ásia. O porto é responsável por movimentar cerca de 23% de todas as cargas que atravessam o território espanhol. Em seguida estão os porto de Valencia e Barcelona, com 17% e 10% respectivamente. O mapa a seguir mostra todos os portos espanhóis, sinalizando os dez maiores.

Figura 1: Os 10 portos espanhóis mais importantes



Fonte: www.puertos.es/Memorias_Anuales/2013/index.html

2. EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO DE ALGECIRAS

O desenvolvimento espanhol possui várias especificidades, já que chegou a nação europeia chegou a possuir grande parte do continente latino-americano e atualmente possui somente um pedaço da península ibérica. Conforme TROTSKY



(1972) “El descubrimiento de América, que en un principio fortaleció y enriqueció a España, se volvió contra Ella”. A Espanha possui uma localização geográfica privilegiada, sendo assim uma porta de entrada da Europa para o Mar Mediterrâneo. A partir da expansão ultramarina conquistaram novos territórios que foi fonte da inserção de capital para a coroa. O comércio destas mercadorias alavancou a economia de Andaluzia, além de outras províncias.

“Indiscutiblemente, España pertenece al grupo de los países más atrasados de Europa. Pero su atraso tiene un carácter peculiar, determinado por el gran pasado del país. (...)El poderoso desarrollo del comercio interior y mundial iba venciendo el aislamiento feudal de las provincias y el particularismo de las regiones nacionales de la monarquía española se hallaba indisolublemente ligado en aquellos siglos con el papel centralizador del capital comercial y la formación gradual de la nación española” (TROTSKY, 1972, p. 13)

Assim, a industrialização espanhola inicia-se apenas no século XIX. Apesar de seguir o padrão europeu no que tange a evolução demográfica e do setor de transportes, se diferencia em alguns pontos: o relativo atraso da revolução agrária e industrial. Na Espanha, a industrialização foi um fenômeno tardio, limitado e localizado no País Basco e na Catalunha, com pequenas empresas e falta de competitividade no mercado exterior. A razão para que o processo de industrialização tenha sido lento é determinado pelas condições geográficas - longe do núcleo europeu de industrialização -, fator que prejudicou as transações internacionais. Apesar das riquezas minerais provenientes da primeira revolução industrial, a Espanha dependia do capital estrangeiro para o desenvolvimento industrial; necessitavam da técnica e do comércio, ligados as importações de matérias primas e maquinarias.

A partir da constituição espanhola de 1812 iniciou-se o período liberal que, mediante normas explícitas na constituição, permitiu a criação de fabricas e manufaturas sem nenhum tipo de licença. Fábrica é sinal de desenvolvimento. A Espanha estava sofrendo um processo de industrialização e crescimento acelerado, porém lento. Depois do estabelecimento destas normas, criaram “(...) otras de igual carácter liberalizador, con el objetivo principal de estimular la industrialización del país.” (RODRIGUEZ,



2010. P. 45). Para que aconteça a industrialização de um país é necessário o desenvolvimento de infraestruturas de transporte para o escoamento das mercadorias. Assim, a cidade de Algeciras, localizada no território de Gibraltar, precisava de instalações portuárias para o desenvolvimento local e o crescimento da economia. Porém, a comarca era utilizada para serviços militares, o que não permitiu que as atividades industriais se instalassem no local.

As conformações espaciais de um porto mudam com o tempo. Primeiro este é apenas uma área de docas, onde passageiros e mercadorias embarcam e desembarcam. Através do crescimento da economia, o porto torna-se um lugar de atividades comerciais. O primeiro mole foi construído em 1887, a partir desse momento começa o crescimento das atividades portuárias. Com capital britânico, em 1892, a Companhia Ferroviária de Algeciras-Bobadilla instala a primeira linha férrea ligada ao porto e em 1893 uma ponte que une o Rio do Mel até o mole. A partir de então, diversas obras de crescimento das infraestruturas foram realizadas. Para desenvolver a comarca se estabeleceram quatro planos de desenvolvimento, entre 1964 a 1979, que condicionaram um pólo de crescimento⁴.

O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1964 – 1967) tinha como objetivo o crescimento regional, relacionando-se com os pólos de desenvolvimento e avanço da industrialização. Gibraltar possui escassos recursos naturais, assim uma das políticas tomadas foi estimular a instalação da indústria pesada. A partir disso o abastecimento dessas indústrias se deu por vias marítimas, tornando o Porto da Baía de Algeciras estrategicamente importante para o desenvolvimento local. A industrialização e o setor de serviços eram praticamente inexistentes. O segundo (1968 – 1971) continuou com os projetos do primeiro, mas com o intuito de integrar a economia estadual em uma regional e nacional. A tentativa de levar indústrias pesadas para a região se consolidou por causa das condições naturais favoráveis do Porto da Baía de Algeciras. O terceiro (1972 – 1975) consistiu em dividir a aérea em três zonas: Baía de Algeciras, Tarifa e o interior. Algeciras, com mais de 80% da população instalada, foi à aérea escolhida para o desenvolvimento industrial, pois demandavam atividades portuárias. Destinaram 450 hectares para as indústrias, instalando infraestruturas

⁴ Pólos de crescimento são áreas onde se estimula a localização de industriais para aumentar e movimentar a atividade econômica.

necessárias para seu desenvolvimento. Este planejamento trouxe com ele uma desproporção e diferenças econômicas no crescimento da cidade. No Plano Nacional de Desenvolvimento (1976 – 1979) continuou crescendo e ampliando os setores indústrias e infraestruturas necessárias, como a construção de uma rede viária que ligava Algeciras ao centro da Espanha.

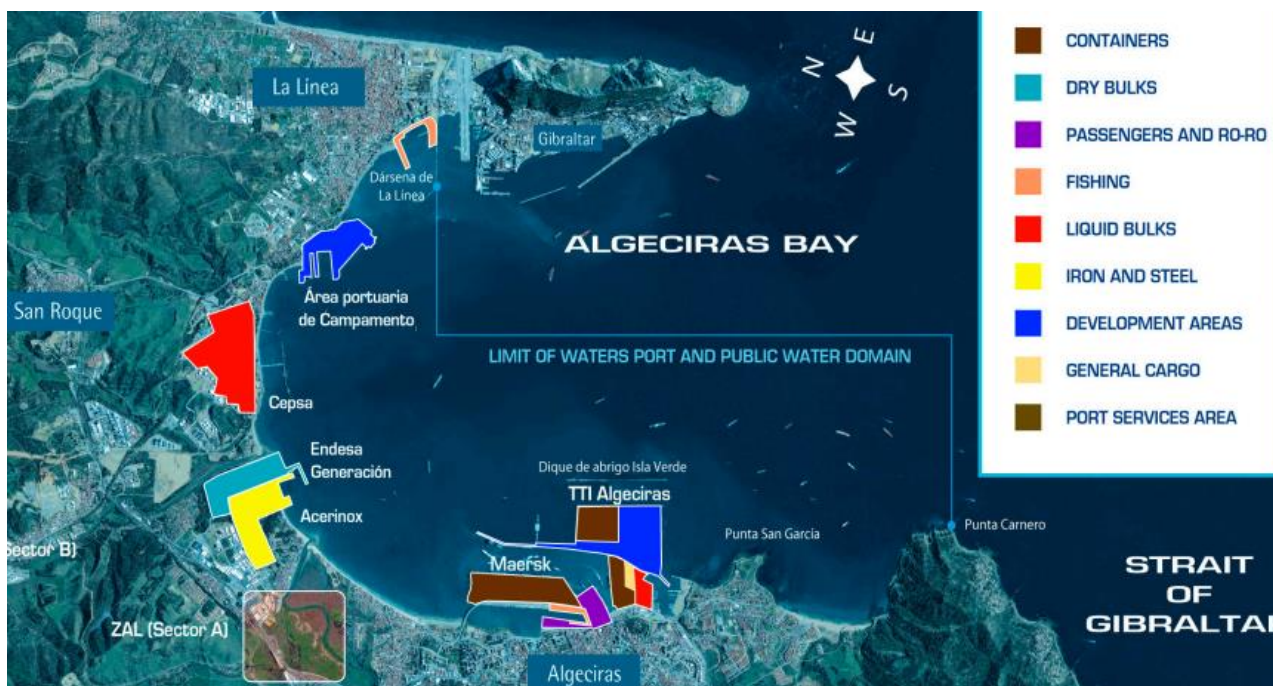
3. INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O Porto de Algeciras está em primeiro lugar no ranking espanhol de movimentação e em quinto lugar quanto ao tráfego em containeres, manipularam 55,4 milhões de toneladas de mercadorias em containeres no ano de 2015. A infraestrutura portuária está dividida entre o terminal nacional e terminal internacional (Total terminal internacional - TTI). A construção do terminal internacional possui investimento de capital da Coreia do Sul. Seu intuito é proporcionar as empresas Coreanas e Espanholas um potencial logístico que permita o aumento do tráfego entre a Ásia e a Espanha. O TTI dispõe de uma superfície de 30 hectares e de duas linhas de atraque de 850 e 550 metros, com os calados de 17,5 e 18,5 metros respectivamente. O terminal nacional ocupa uma superfície de 67 hectares e possui de 17 metros de profundidade. Os dois terminais podem atender aos novos mega buques de 18.000 Teus de capacidade. Na figura a seguir, pode-se observar a distribuição geográfica dos setores de Algeciras e a localização da refinaria da Cepsa⁵ e da empresa Acerinox⁶,

Figura 2: Setores de atividades da Baía de Algeciras.

⁵ Companhia Espanhola de Petróleo

⁶ Produtora de aço inoxidável



Fonte: www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf

Conforme os dados do Governo da Espanha as mercadorias carregadas em granel líquido são óleo de petróleo, óleo combustível e querosene, gasolina e petróleo refinado. O porto manipulou 20,4 milhões de toneladas de mercadorias em granel líquido em 2015, liderando o ranking espanhol nesta modalidade. A refinaria São Roque dispõe de deques e uma monobóia flutuante a 60 metros de profundidade. Através de uma série de dutos subterrâneos, o produto chega até os tanques da refinaria. A mercadoria que mais desembarca em granel sólido no porto é o carvão, com mais de 900.000 toneladas. Porém, o porto espanhol que se destaca quando se fala de granel sólido é o Porto de Gijón, localizado no norte do país, com mais de 13 milhões de toneladas manipuladas no último ano.

O porto de Algeciras converteu-se no principal destino das rotas marítimas comerciais entre Espanha e a Coreia do Sul. Pois, possibilita um tempo menor de transporte entre estes dois destinos, além disso, o Terminal internacional se encontra entre os mais modernos do sul europeu. Estes fatores são os principais motivos pelo grande aumento entre o comércio destes países, ou até mesmo com a Ásia em geral. “Algeciras está situada en la línea de unión de las principales rutas marítimas, en

especial la que unen Asia con los mercados Atlánticos” (Algeciras Korean Business Cluster, p. 34), podemos observar na imagem a seguir algumas destas rotas.

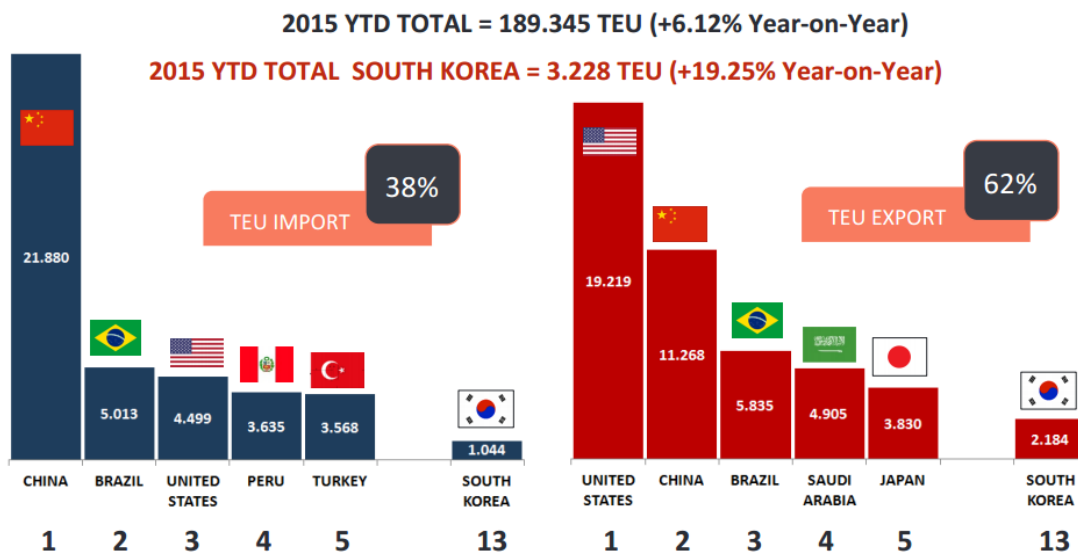
Figura 3: Mapa das rotas marítimas entre a Ásia.



Fonte: www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf

Segundo dados da Autoridade Portuária da Baía de Algeciras de 2015, entre os meses de janeiro a setembro, as importações portuárias corresponderam a 38% e as exportações representam a 62% da movimentação das mercadorias. Os Estados Unidos encontra-se em primeiro lugar quando se fala em exportação, a china vem em segundo lugar e o Brasil em terceiro. A China se encontra em primeiro lugar em relação às importações do porto, seguido do Brasil e os Estados Unidos. A Coréia do Sul se coloca em décimo - terceiro lugar em importação e exportação, como mostra na próxima figura.

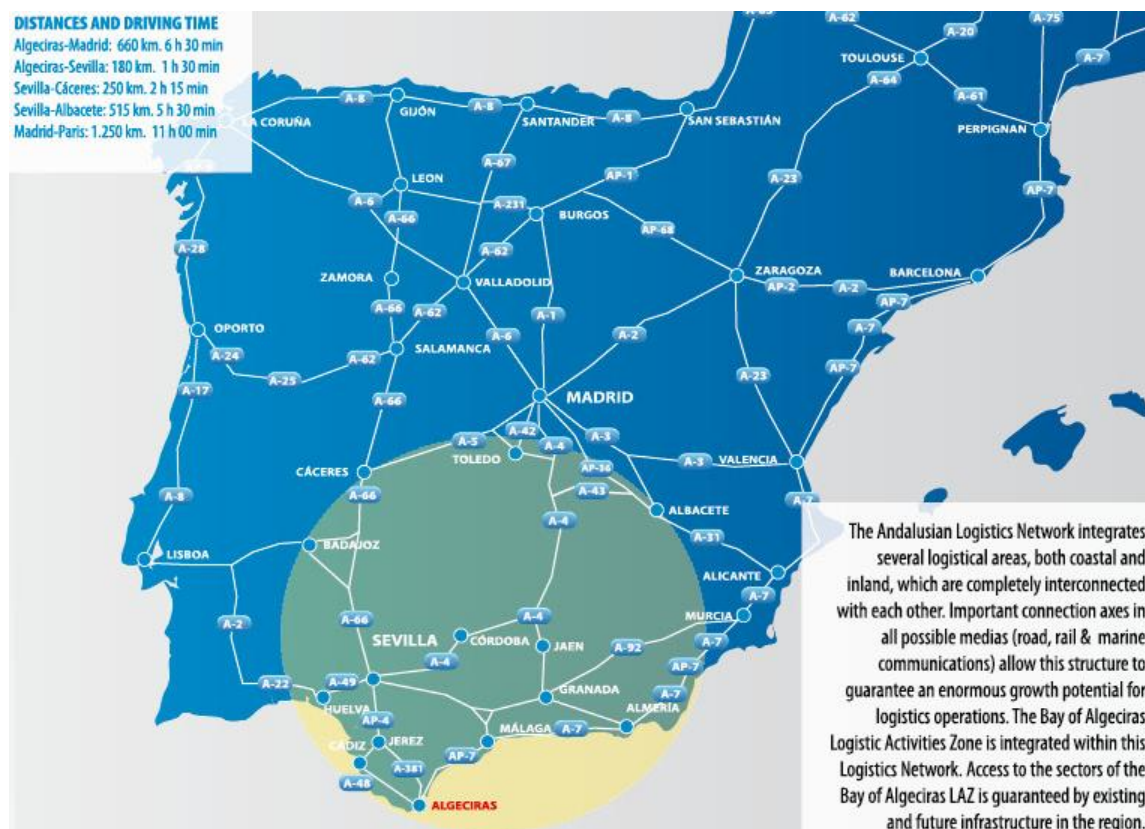
Figura 4: Gráfico de importações e exportações (2015)



Fonte: <http://www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf>

O informe anual de observatório do transporte e logística da Espanha aponta que 97% da mercadoria que entra e sai do porto de Algeciras de importação ou exportação é movimentada por caminhão. Ou seja, 38,8 milhões de toneladas em mercadorias. Os 3% restantes é por ferrovias. O porto possui uma posição central em relação à conexão ferroviária do corredor atlântico e mediterrâneo. Os navios continuam sendo uma peça chave no transporte de mercadorias, aliado ao transporte terrestre, mesmo por transportes rodoviários ou por ferroviários. A localização do porto influenciou na construção das rodovias que o ligam com o restante espanhol e europeu. Como podemos ver na próxima imagem, o porto possui conexões com as principais cidades espanholas a través de rodovias nacionais.

Figura 5: Hinterlandia: conexões e logística.



Fonte: <http://www.tialgeciras.com/images/promotions/downloads/brochure.pdf>

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa tivemos como objetivo geral elucidar panoramicamente as dinâmicas geográficas da Unidade Portuária de Algeciras, um importante centro logístico e de transporte marítimo das rotas do Oceano Atlântico e do Mar Mediterrâneo. Como objetivo específico, identificamos a evolução econômica que se encontra atrelada à implantação da unidade portuária e relatamos o progresso de suas infraestruturas frente o processo de modernização. Analisamos ainda que através de sua especificidade geográfica, a baía de Algeciras manteve condições propícias para a criação de estruturas portuárias. Aliada ao crescimento industrial e mercantil da cidade fez-se necessário importar matérias-primas e exportar produtos manufaturados.



Pode-se constatar que a instalação de grandes empresas como a Cepsa e Acerinox está atrelada a importância portuária, que se converteu em um ponto chave das rotas marítimas entre o continente europeu e o asiático. O Terminal internacional de Algeciras se encontra entre os mais modernos do sul europeu. Estes fatores são os principais motivos pelo grande aumento entre o comércio da Espanha e da Coreia do Sul, já que possui investimento de capital destes.

O Porto de Algeciras está em primeiro lugar no ranking espanhol em maior volume de mercadorias, somente em 2015 moveu quase 100 milhões de toneladas, comprovando assim, a importância da localização geográfica para a influência portuária no mercado internacional. O porto tem uma relação forte com o desenvolvimento de um país, sendo assim, a unidade portuária condicionou a estruturação da economia da comarca de Gibraltar, a organização espacial e o desenvolvimento da sua hinterlandia. Com a realização deste trabalho podemos concluir que é de suma importância o investimento de capital em infraestrutura de transporte para o desenvolvimento urbano e industrial da região, posto que depois através destes investimentos o sistema portuário alcançou posição no mercado internacional.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUTORIDAD PORTUÁRIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS. Algeciras-Korean Business Cluster 2015. Disponível em: <www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf>. Acesso em: 25/06/2016>

AUTORIDAD PORTUÁRIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS. Memorial anual de 2013. Disponível em: www.puertos.es/Memorias_Anuales/2013/pdf/Bahia_algeciras/03_CaracteristicasTecnicasPuerto.pdf. Acessado em: 03/05/2016



GOBIERNO DE ESPAÑA. Autoridade Portuária da Baía de Algeciras. Disponível em: <<http://www.apba.es/>> Acessado em: 03/05/2016

MUÑOZ, J. M. B. “El papel del puerto de Algeciras en los impactos recientes Del campo de Gibraltar: Prototipo de un modelo de ocupación desarrollista del espacio litoral”. Revista de Estudios Andaluces, número 13, páginas 183 – 196. 1989

PUERTOS DEL ESTADO. “Tráfico total, graneles líquidos, mercancía general, tráfico ro-ro, contenedores y pasajeros establecen nuevos máximos históricos”. Disponível em: <www.puertos.es/Documents/Notas%20de%20Prensa/Trafico_3er_Trimestre_2015.pdf>

RODRÍGUEZ, M. J. F. “Origen de la gran industria en la comarca del campo de Gibraltar”. HAOL, número 22, páginas 45-56, 2010.

TOTAL TERMINAL INTERNACIONAL DE ALGECIRAS. Disponível em: <www.ttialgeciras.com>. Acessado em: 20/06/2016

TROTSKY, L. “La revolución española”. Ediciones OMR. 1972