

## **El tráfico marítimo entre Andalucía y Sudamérica**

Mauro Ruiz Méndez

Departamento de Teoría Económica y Economía Política

Universidad de Sevilla

### Resumen

Durante el período 1985 a 2001 los intercambios de mercancías a través de los puertos de Andalucía se han multiplicado por nueve con Sudamérica y por 2.3 con el resto del Mundo y representa en la actualidad el 5 por ciento de la contracosta (foreland) de Andalucía. El tráfico marítimo total entre Andalucía y Sudamérica en 1985 fue de 395 miles de toneladas, el 4,2 por ciento del tráfico español con este área de comercio; en 1997 había pasado a 1.674 miles de toneladas, el 12,8 por ciento del tráfico nacional; y en 2001 fueron 3.635 miles de toneladas, el 15 por ciento del tráfico estatal con Sudamérica. Estos incrementos hay que enmarcarlos dentro de la tendencia al alza del tráfico español de mercancías (222.772 miles de toneladas en 1985; 349.668 miles de toneladas en 2001).

Estos datos muestran la importancia de las relaciones marítimas entre Andalucía y el Sur de América, y por ello, en la presente comunicación se estudia la integración en esta ruta de comercio marítimo de cada uno de los puertos del sistema portuario andaluz, empleando el coeficiente de localización y el índice de Gini; con el primero de los estadísticos conoceremos los puertos más relevantes en comparación al sistema portuario andaluz y español; y con el segundo, la concentración del tráfico en términos absolutos.

Área Temática: Comercio y turismo

### 1- Introducción

Para Adam Smith (1776), uno de los orígenes del desarrollo económico estaba en el aumento de la extensión del mercado porque aparecían oportunidades de vender más para los comerciantes y los consumidores tenían la posibilidad de comprar productos diferentes y más baratos. En este entorno, las fábricas se mejoraban, surgían nuevas actividades, se producía otra nueva división del trabajo, una especialización, un aumento de la productividad; en compendio un aumento de la riqueza de la nación.

Siguiendo este principio, el comercio internacional es necesario para el desarrollo de una región bien porque se incrementan los intercambios de bienes y

servicios a precios bajos, bien porque la apertura económica logre alterar los precios internos de tal forma que conduzca a los factores productivos locales a dirigirse hacia aquellas actividades más internacionalmente competitivas.

Las ventajas del comercio exterior se materializan en el tráfico marítimo y se difunden a través de los puertos y las redes de transporte vinculado a ellos. Los datos son claros, por los puertos europeos transita el 90 por ciento del comercio de la Unión Europea con terceros países y el 30 por ciento del tráfico intracomunitario. España está en esta senda; en el 2001 el 82 por ciento de las importaciones y el 59 por ciento de las exportaciones se realizaron por vía marítima.

En el año 2001, el tráfico total de mercancías con otras naciones en los puertos españoles fue de 260.456 miles de toneladas de las cuales el 28 por ciento pasaron por Andalucía. El tráfico español con Sudamérica fue de 24.225 miles de toneladas, un 9.3 por ciento, un porcentaje bajo si se compara con el 22 por ciento de la Unión Europea, o el Norte de África (un 23 por ciento), pero superior al tráfico mantenido con América Central (2.670 miles de toneladas) Europa Oriental (19.561 miles de toneladas), Oriente Medio (11.592 toneladas), Extremo Oriente (17.354 toneladas), el Sur de África (16.563 miles de toneladas) y casi al mismo nivel que el Norte de América (29.582 miles de toneladas).

## 2- El tráfico marítimo el Sur de América

El área de comercio del Sur de América comprende los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Guyana Francesa, Islas Maldivas, Paraguay, Perú, Santo Tome y Príncipe, Surinán, Uruguay y Venezuela; de estos los más importantes para el comercio español en 2001 fueron: Brasil (47 por ciento), Argentina (18 por ciento), Venezuela (17 por ciento), Chile (4 por ciento), Colombia (4 por ciento) y Uruguay (3 por ciento).

El tráfico marítimo andaluz con el Sur de América ha ido creciendo a lo largo del tiempo, en 1985 fue de 395 miles de toneladas (tabla 1), el 4.2 por ciento del tráfico español con esta área de comercio (tabla 3); en 1997, el tráfico total fue de 1.674 miles de toneladas un incremento del 424 por ciento respecto a 1985 (tabla 4) y representó el 12 por ciento del tráfico español (tabla 3); y en 2001, las cantidades embarcadas y desembarcadas aumentaron considerablemente, se alzaron las 3.635 miles de toneladas, casi se multiplican por diez los flujos de mercancía con respecto a 1985 y además se eleva el porcentaje de participación de los puertos andaluces sobre los demás puertos españoles (15 por ciento). En esos dieciséis años, Sudamérica se ha

convertido en una parte significativa de la contracosta (foreland) andaluza, con una tendencia creciente que se acelera a partir de 1994 cuando en el puerto de Algeciras se consolidan las descargas de productos petrolíferos procedentes de Argentina y de Brasil para la refinería de Cepsa.

Los tráficos portuarios con el Sur de América son de importación básicamente. En 1985 los desembarques fueron de 253 miles de toneladas frente a las 141 embarcadas (tabla 1), esto es, un 64 por ciento de desembarques, frente a un 36 por ciento de embarques; en 1994, la proporción fue un 90 por ciento en importaciones y un 10 por ciento de exportaciones; en 2001, hubo un 78 por ciento de desembarques frente a un 22 por ciento de embarques.

Los productos importados más relevantes a través de los puertos andaluces son los siguientes, de Brasil se trae petróleo o sus derivados, habas de soja, café, madera y piritas; de Argentina, petróleo, gas natural, carnes y pescados congelados, cereales y piensos; de Venezuela, petróleo y sus derivados; de Colombia, café, carbón y coque de petróleo; de Chile, mineral de cobre, pescados y crustáceos, fruta, celulosa y manufacturas de cobre; de Uruguay, madera en bruto, carne de vaca congelada, frutas y soja; de Paraguay, soja y carne; de Ecuador, langostinos, conservas de pescado y café; de Perú, mineral de cobre y sus concentrados, zinc, harinas de pescado y espárragos preparados y conservados. Como se ha podido observar los desembarques son básicamente graneles, bien productos energéticos, bien alimentos para el ganado, bien minerales, las manufacturas que se importan son textiles artesanales y apenas industriales excepto de Brasil (fundiciones de hierro).

Los embarques desde los puertos andaluces hacia Sudamérica han pasado de las 141 miles de toneladas en 1985 a las 765 miles de toneladas en 2001, se ha multiplicado por algo más de cinco (tabla 5). Pero estos datos hay que matizarlos, en los puertos de Sevilla y Málaga las exportaciones se han reducido a mínimos y en los puertos de Almería-Motril, Cádiz y Huelva la caída de los embarques ha sido de un 20 por ciento de media.

Los envíos se realizan sobre todo desde el puerto de Bahía de Algeciras que concentró en 2001 el 84 por ciento de los embarques andaluces y el 13 por ciento de los españoles. Las mercancías más importantes que se exportan desde España son maquinarias, automóviles y sus piezas, productos editoriales, productos químicos, papel y material eléctrico. Dadas las convulsiones políticas de los tres grandes países de la zona Brasil, Argentina y Venezuela las exportaciones se han resentido.

Por otro lado, los embarques desde Algeciras hacia el Sur de América son trasbordos de contenedores, esto es, contenedores que vienen del resto de España, Europa o África, se almacenan en los muelles de la compañía Maersk y se van en los

grandes portacontenedores rumbo a América. Los embarques de productos andaluces han descendido.

### 3- La estructura del tráfico marítimo entre Andalucía y Sudamérica

Para el estudio de la estructura de los movimientos de mercancías en los puertos andaluces se puede emplear el índice de Gini y el coeficiente de localización, mediante el primero se haya la concentración de los embarques o desembarques y gracias al segundo hayamos la polarización de cada puerto respecto a esta área de comercio. La formulación empleada es la siguiente:

$$a) \quad CL_i = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^N \left| \frac{x_{ij}}{x_i} - \frac{x_j}{x} \right|$$

Siendo:

$x_{ij}$  = El movimiento de mercancías embarcadas (o desembarcadas)  $i$  en el puerto  $j$  con Sudamérica

$x_j$  = El movimiento total del puerto  $j$

$$x_j = \sum_{i=1}^h x_{ij}$$

$x_i$  = El movimiento de mercancías con Sudamérica en el conjunto de puertos

$$x_i = \sum_{j=1}^N x_{ij}$$

$x$  = El movimiento total de mercancías en exterior del sistema portuario

$$x = \sum_{i=1}^N x_i = \sum_{j=1}^h x_j$$

El coeficiente de localización toma valores entre cero y uno, cuando tiende a cero indica que el porcentaje del tráfico “i” (tráfico con Sudamérica) en el puerto “j” es similar en todos los puertos del sistema que se toma como referencia. Cuando tiende a uno implica que se concentra el tráfico en un puerto. Para conocer la concentración relativa del tráfico en cada uno de los puertos se recurre a los coeficientes parciales que forman el sumatorio del coeficiente sin valor absoluto; su recorrido varía entre uno y menos uno, los valores positivos implican una dependencia de ese tráfico en ese puerto y los negativos una carencia relativa de un tráfico en comparación al sistema portuario de referencia, por lo que se puede emplear en sustitución del índice de Bird, aportando una información sobre la polarización del tráfico más cómoda de interpretar.

El índice de Gini para desembarques (cuadro 1) mantiene una tendencia a la baja hasta 1994, año en el que se alcanza el valor 0.43, pues se mantuvieron las descargas de carbón en Almería-Motril y aumentaron las importaciones de petróleos

en Algeciras y en Huelva. En 1997, el índice subió a 0.6 por la caída en el tráfico de Almería y Málaga y a los incrementos de Algeciras que prácticamente fueron el 50 por ciento del desembarque. El índice de Gini para desembarques toma su valor más alto en 2001 debido al cierre de las instalaciones de descarga de crudos en el puerto de Málaga y a la escasa participación del puerto Bahía de Cádiz en los tráficos con Sudamérica.

El índice de Gini (cuadro 1) para los embarques presenta valores superiores que para los desembarques, las exportaciones se han concentrado en pocos puertos; desde 1985 a 1997, el primer puerto estibador de mercancías hacia Sudamérica fue Almería-Motril, los principales bienes movidos fueron el yeso, piedra caliza y bentonita. Los datos de 1994 reflejan el incremento de embarques en Algeciras y Cádiz y también la pugna de ambos puertos por el tráfico de mercancía general convencional y en contenedor. La lucha será ganada por Algeciras primer puerto español en tráfico de contenedores y de los primeros del Mediterráneo, con unas economías de escala difíciles de igualar.

El coeficiente de localización aporta una visión completa del sistema portuario, destaca en primer lugar que los coeficientes parciales para cada puerto con respecto a España para desembarques (cuadro 2) son negativos, por tanto no son los principales puertos españoles para las descargas de productos de Sudamérica, en 1997 el primer puerto español fue Gijón con un 34 por ciento de los desembarques y en el 2001 con el 30 por ciento. Destaca la distancia del coeficiente parcial de Algeciras esto se debe a que los desembarques en este puerto no son relevantes en comparación a otras zonas de comercio como el Norte de África o la Unión Europea.

Con respecto a Andalucía, el coeficiente de localización para desembarques tiene una tendencia al valor cero, por tanto es similar el porcentaje desembarcado en cada puerto en comparación a su importancia relativa dentro del sistema portuario andaluz, la estructura del desembarque es similar en cada puerto, en especial del puerto de Algeciras y del puerto de Almería-Motril.

El coeficiente de localización para embarques presenta una estructura bien diferente que en el caso anterior (cuadro 2 y 3), el valor es mayor, la dispersión de los coeficientes parciales también lo es, si bien la tendencia es a la baja. En 1985, destaca la dependencia del puerto de Almería-Motril de los envíos a Sudamérica que por aquellas fechas representaba el 60 por ciento con respecto a Andalucía y el 11 por ciento con respecto a España. Para ese año hay que destacar que Cádiz aun teniendo menos embarques que Huelva, su coeficiente parcial es más alto, ello se debe a que para el puerto onubense esta zona de comercio es menos relevante que otras, y además va perdiendo importancia relativa con el tiempo, en 2001 presenta el

coeficiente parcial más bajo tanto en relación a Andalucía (cuadro 3) como para España (cuadro 2)

En 1991 hubo unas fuertes exportaciones desde Málaga y desde Almería y al tiempo una caída en Algeciras por lo que el coeficiente con respecto a España tuvo su valor más alto (cuadro 2). Para los años siguientes hay que destacar la importancia que ha ido adquiriendo el puerto Bahía de Algeciras que ha pasado de coeficientes parciales negativos a positivos en relación a Andalucía (cuadro 3) pero no en comparación a España (cuadro 2), aunque concentra el 13 por ciento de los envíos nacionales al Sur de América. En 2001 el primer puerto fue Barcelona con 1.750 miles de toneladas, el 35 por ciento de los embarques españoles hacia Sudamérica. Los demás puertos de la región también tienen valores negativos por lo que se puede decir que esta zona de comercio no es una de las principales de Andalucía.

Desde el punto de vista del método en el análisis de datos, los embarques nos ofrecen un ejemplo claro de la diferencia entre concentración y localización. Comparando los puertos de Algeciras y Almería en 1997, vemos que ambos movieron una cantidad muy similar, el 47 por ciento de las exportaciones cada uno. El índice de Gini (fig 3.165) tomó el valor 0,76; sin embargo los coeficientes de localización fueron bien distintos: en Almería fue de 0,40 y en Algeciras de -0,03. Esto es, el puerto almeriense estuvo más vinculado relativamente a las salidas hacia el Sur de América que el algecireño del que salen mercancías hacia Asia, Norte de América y la Comunidad Europea en mayor proporción.

#### 4- Conclusiones

Los tráficos de los puertos andaluces con el Sur de América son asimétricos, las descargas son graneles líquidos (petróleo o gas) o sólidos (carbón) y se han incrementado con el tiempo, mientras que los envíos se han reducido en todos los puertos excepto en Algeciras gracias al trasbordo de contenedores.

El Sur de América no es una parte fundamental de la contracosta (foreland) de Andalucía, representa el 5 por ciento y los productos traídos son de bajo valor añadido que se pueden comprar en otras zonas del Mundo, si bien pagando fletes algo superiores, y de otro lado los embarques de productos andaluces se centran en los productos industriales desde Huelva, materiales de construcción desde Almería-Motril y mercancía general desde Cádiz.

En un futuro es previsible un aumento de las compras de productos energéticos en el Sur de América, primero porque hay empresas españolas allí instaladas y

segundo porque la difícil situación política y social de Venezuela y Argentina les fuerce a vender, lo que tienen, materias primas a bajo coste. Respecto a las exportaciones andaluzas a la zona no será previsible que aumenten, pues Andalucía no es una región con una industria capaz de competir con la industria norteamericana o asiática, principales proveedores de esta área de comercio.

#### 5- Bibliografía

PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico (varios números) Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Madrid

RUIZ MÉNDEZ, M (2002) Análisis económico del sistema portuario andaluz. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla

SMITH, A (1776) Indagación sobre la Naturaleza y Causa de la Riqueza de las Naciones oikos-tau Barcelona 1988

## ANÁLISIS DEL TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA

Fuente: Puertos del Estado

	1985	1988	1991	1994	1997	1999	2001
<b>DESEMBARQUES</b>							
Almería-Motril	0	0	55231	283475	38362	486195	334647
Bahía de Algeciras	0	1595	5756	382491	449629	658231	1491286
Bahía de Cádiz	11106	34441	23138	29234	28800	197891	176091
Huelva	20059	59297	110962	322436	278145	951081	752060
Málaga	75421	17640	46355	185459	107726	334183	54975
Sevilla	146940	41651	22895	42600	50950	7331	60937
Andalucía	253526	156612	264337	1245695	953612	2634912	2869996
España	8626751	6910094	9537402	10824583	10913048	19073141	19309496
<b>EMBARQUES</b>							
Almería-Motril	83759	67316	85012	66559	345235	99670	79774
Bahía de Algeciras	1483	269	588	31041	340788	169298	643522
Bahía de Cádiz	15748	9426	17990	26083	8632	28761	13231
Huelva	31961	7386	13322	476	22783	24336	28258
Málaga	2256	0	65894	3964	3376	293	0
Sevilla	6426	0	0	0	276	57	240
Andalucía	141633	86385	182806	128123	721090	322415	765025
España	734131	1003994	785473	1080681	2154654	2656328	4916022
<b>TOTAL</b>							
Almería-Motril	83759	67316	140243	350034	383597	585865	415015
Bahía de Algeciras	1483	1864	6344	413532	790417	827529	2134808
Bahía de Cádiz	26854	43867	41128	55317	37432	226652	189322
Huelva	52020	66683	124284	322912	300928	975417	780318
Málaga	77677	17640	112249	189423	111102	334476	54975
Sevilla	153366	41651	22895	42600	51226	7388	61177
Andalucía	395159	242997	447143	1373818	1674702	2957327	3635615
España	9360882	7914088	10322875	11905264	13067702	21729469	24225581

Tabla 1



## ANÁLISIS DEL TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA

En porcentaje en relación a Andalucía

<b>DESEMBARQUES</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	0,00%	0,00%	20,89%	22,76%	4,02%	18,45%	11,66%
Bahía de Algeciras	0,00%	1,02%	2,18%	30,71%	47,15%	24,98%	51,96%
Bahía de Cádiz	4,38%	21,99%	8,75%	2,35%	3,02%	7,51%	6,14%
Huelva	7,91%	37,86%	41,98%	25,88%	29,17%	36,10%	26,20%
Málaga	29,75%	11,26%	17,54%	14,89%	11,30%	12,68%	1,92%
Sevilla	57,96%	26,60%	8,66%	3,42%	5,34%	0,28%	2,12%
Andalucía	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>EMBARQUES</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	59,14%	77,93%	46,50%	51,95%	47,88%	30,91%	10,43%
Bahía de Algeciras	1,05%	0,31%	0,32%	24,23%	47,26%	52,51%	84,12%
Bahía de Cádiz	11,12%	10,91%	9,84%	20,36%	1,20%	8,92%	1,73%
Huelva	22,57%	8,55%	7,29%	0,37%	3,16%	7,55%	3,69%
Málaga	1,59%	0,00%	36,05%	3,09%	0,47%	0,09%	0,00%
Sevilla	4,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,02%	0,03%
Andalucía	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	21,20%	27,70%	31,36%	25,48%	22,91%	19,81%	11,42%
Bahía de Algeciras	0,38%	0,77%	1,42%	30,10%	47,20%	27,98%	58,72%
Bahía de Cádiz	6,80%	18,05%	9,20%	4,03%	2,24%	7,66%	5,21%
Huelva	13,16%	27,44%	27,80%	23,50%	17,97%	32,98%	21,46%
Málaga	19,66%	7,26%	25,10%	13,79%	6,63%	11,31%	1,51%
Sevilla	38,81%	17,14%	5,12%	3,10%	3,06%	0,25%	1,68%
Andalucía	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 2

## ANÁLISIS DEL TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA

En porcentaje en relación a España

<b>DESEMBARQUES</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	0,00%	0,00%	0,58%	2,62%	0,35%	2,55%	1,73%
Bahía de Algeciras	0,00%	0,02%	0,06%	3,53%	4,12%	3,45%	7,72%
Bahía de Cádiz	0,13%	0,50%	0,24%	0,27%	0,26%	1,04%	0,91%
Huelva	0,23%	0,86%	1,16%	2,98%	2,55%	4,99%	3,89%
Málaga	0,87%	0,26%	0,49%	1,71%	0,99%	1,75%	0,28%
Sevilla	1,70%	0,60%	0,24%	0,39%	0,47%	0,04%	0,32%
Andalucía	2,94%	2,27%	2,77%	11,51%	8,74%	13,81%	14,86%
España	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>EMBARQUES</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	11,41%	6,70%	10,82%	6,16%	16,02%	3,75%	1,62%
Bahía de Algeciras	0,20%	0,03%	0,07%	2,87%	15,82%	6,37%	13,09%
Bahía de Cádiz	2,15%	0,94%	2,29%	2,41%	0,40%	1,08%	0,27%
Huelva	4,35%	0,74%	1,70%	0,04%	1,06%	0,92%	0,57%
Málaga	0,31%	0,00%	8,39%	0,37%	0,16%	0,01%	0,00%
Sevilla	0,88%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%
Andalucía	19,29%	8,60%	23,27%	11,86%	33,47%	12,14%	15,56%
España	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	0,89%	0,85%	1,36%	2,94%	2,94%	2,70%	1,71%
Bahía de Algeciras	0,02%	0,02%	0,06%	3,47%	6,05%	3,81%	8,81%
Bahía de Cádiz	0,29%	0,55%	0,40%	0,46%	0,29%	1,04%	0,78%
Huelva	0,56%	0,84%	1,20%	2,71%	2,30%	4,49%	3,22%
Málaga	0,83%	0,22%	1,09%	1,59%	0,85%	1,54%	0,23%
Sevilla	1,64%	0,53%	0,22%	0,36%	0,39%	0,03%	0,25%
Andalucía	4,22%	3,07%	4,33%	11,54%	12,82%	13,61%	15,01%
España	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

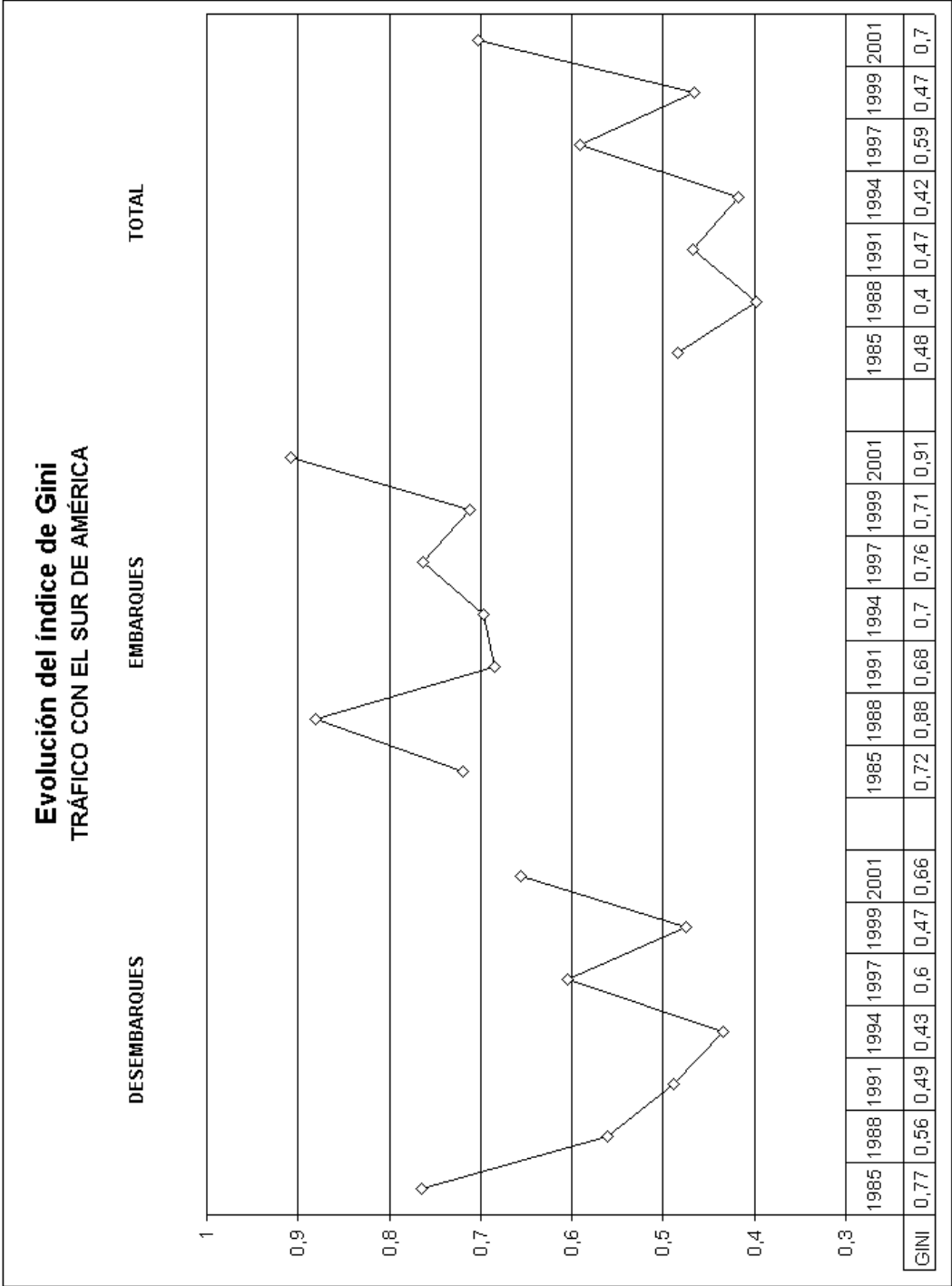
Tabla 3

## ANÁLISIS DEL TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA

Evolución: 1985 = 100%

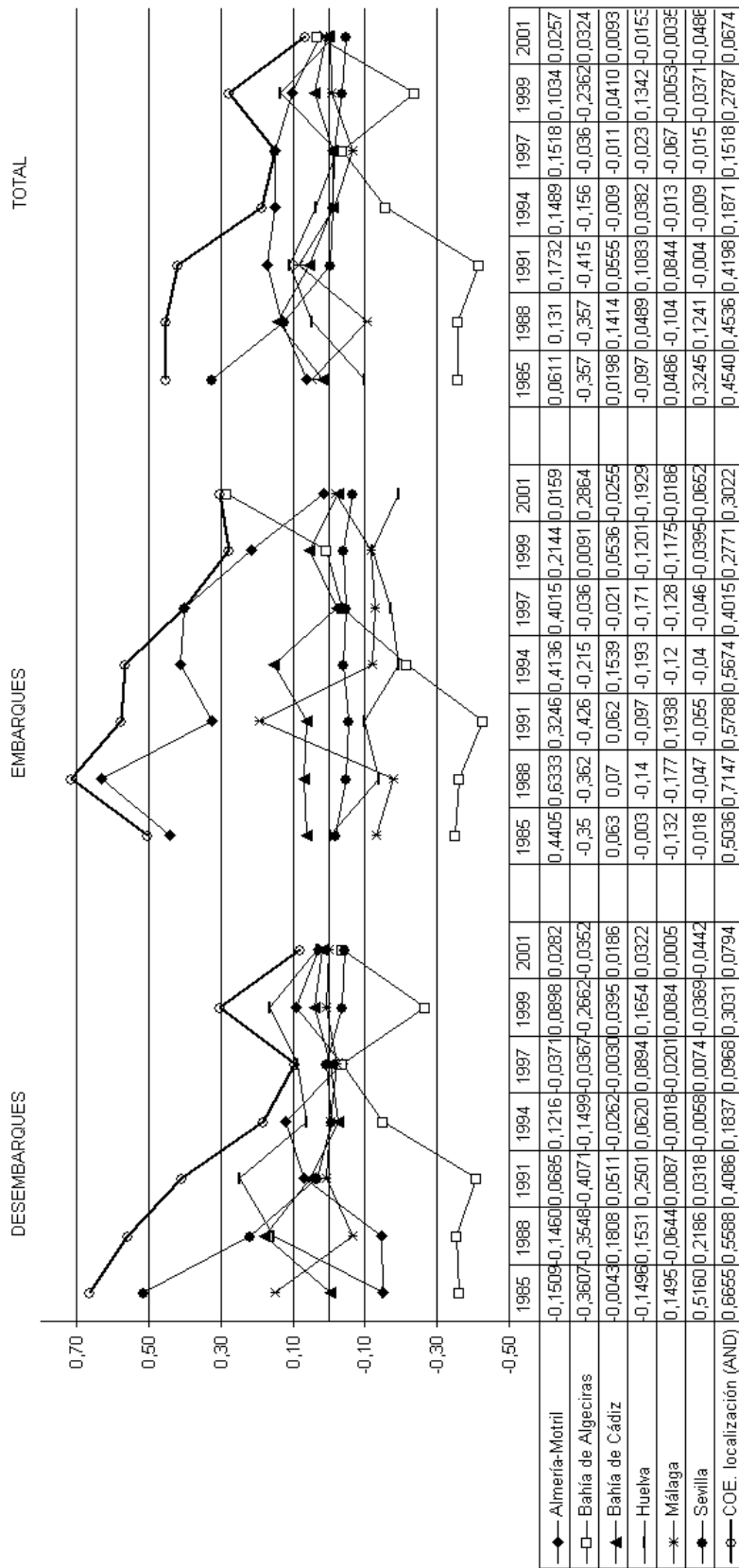
	1985	1988	1991	1994	1997	1999	2001
<b>DESEMBARQUES</b>							
Almería-Motril	0%	0%	100%	513%	69%	880%	606%
Bahía de Algeciras	0%	100%	361%	23981%	28190%	41268%	93498%
Bahía de Cádiz	100%	310%	208%	263%	259%	1782%	1586%
Huelva	100%	296%	553%	1607%	1387%	4741%	3749%
Málaga	100%	23%	61%	246%	143%	443%	73%
Sevilla	100%	28%	16%	29%	35%	5%	41%
Andalucía	100%	62%	104%	491%	376%	1039%	1132%
España	100%	80%	111%	125%	127%	221%	224%
<b>EMBARQUES</b>							
Almería-Motril	100%	80%	101%	79%	412%	119%	95%
Bahía de Algeciras	100%	18%	40%	2093%	22980%	11416%	43393%
Bahía de Cádiz	100%	60%	114%	166%	55%	183%	84%
Huelva	100%	23%	42%	1%	71%	76%	88%
Málaga	100%	0%	2921%	176%	150%	13%	0%
Sevilla	100%	0%	0%	0%	4%	1%	4%
Andalucía	100%	61%	129%	90%	509%	228%	540%
España	100%	137%	107%	147%	293%	362%	670%
<b>TOTAL</b>	<b>1985</b>	<b>1988</b>	<b>1991</b>	<b>1994</b>	<b>1997</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>
Almería-Motril	100%	80%	167%	418%	458%	699%	495%
Bahía de Algeciras	100%	126%	428%	27885%	53299%	55801%	143952%
Bahía de Cádiz	100%	163%	153%	206%	139%	844%	705%
Huelva	100%	128%	239%	621%	578%	1875%	1500%
Málaga	100%	23%	145%	244%	143%	431%	71%
Sevilla	100%	27%	15%	28%	33%	5%	40%
Andalucía	100%	61%	113%	348%	424%	748%	920%
España	100%	85%	110%	127%	140%	232%	259%

Tabla 4



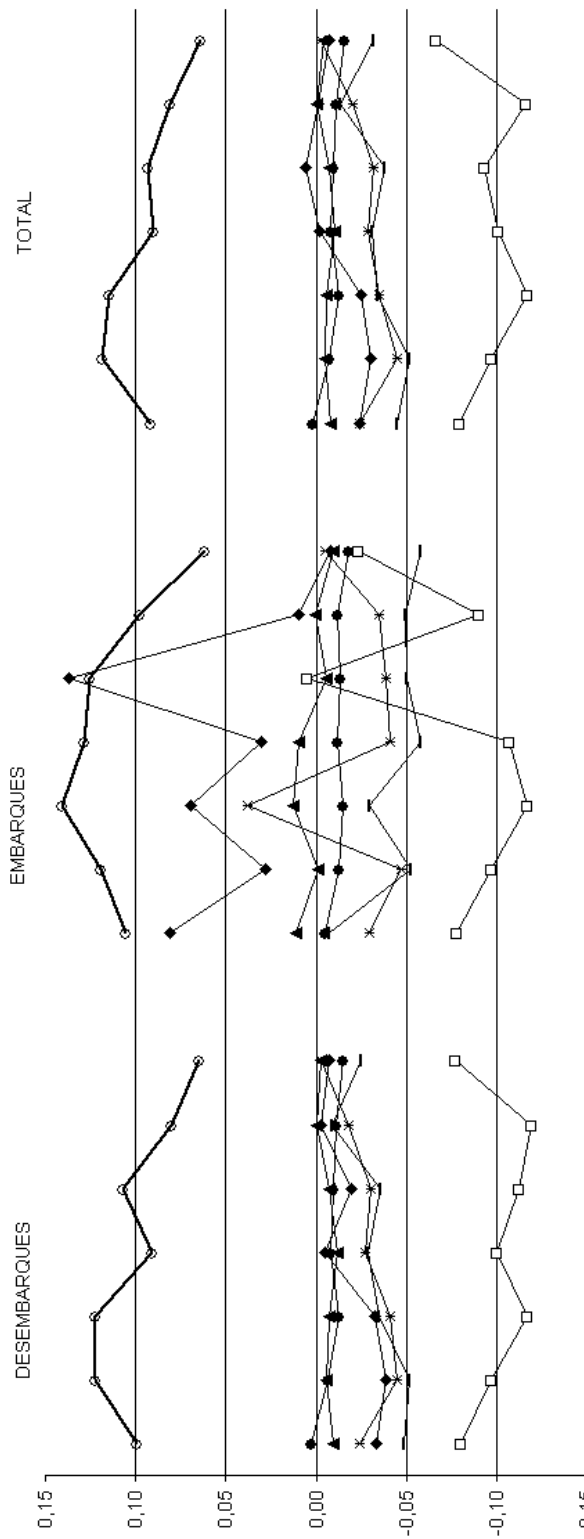
Cuadro 1

Evolución del coeficiente de localización en relación a Andalucía  
TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA



Cuadro 2

Evolución del coeficiente de localización en relación a España  
TRÁFICO CON EL SUR DE AMÉRICA



	1985	1988	1991	1994	1997	1999	2001	1985	1988	1991	1994	1997	1999	2001	1985	1988	1991	1994	1997	1999	2001
Almería-Motril	-0,033	-0,039	-0,033	-0,005	-0,02	-0,003	-0,007	0,081	0,028	0,07	0,03	0,137	0,009	-0,008	-0,024	-0,03	-0,025	-0,002	0,006	-0,001	-0,007
Bahía de Algeciras	-0,08	-0,097	-0,117	-0,1	-0,112	-0,12	-0,077	-0,078	-0,097	-0,117	-0,107	0,005	-0,09	-0,024	-0,08	-0,097	-0,117	-0,101	-0,093	-0,116	-0,066
Bahía de Cádiz	-0,009	-0,005	-0,008	-0,012	-0,007	-3E-04	-0,003	0,011	-0,001	0,013	0,009	-0,006	2E-04	-0,009	-0,008	-0,005	-0,006	-0,01	-0,007	-2E-04	-0,004
Huelva	-0,048	-0,052	-0,035	-0,029	-0,036	-0,009	-0,025	-0,007	-0,053	-0,03	-0,058	-0,05	-0,049	-0,058	-0,045	-0,052	-0,034	-0,031	-0,038	-0,014	-0,032
Málaga	-0,024	-0,045	-0,041	-0,028	-0,03	-0,018	-0,002	-0,03	-0,047	0,038	-0,041	-0,039	-0,035	-0,005	-0,024	-0,045	-0,035	-0,029	-0,032	-0,02	-0,003
Sevilla	0,003	-0,007	-0,013	-0,008	-0,009	-0,011	-0,015	-0,005	-0,013	-0,015	-0,012	-0,014	-0,012	-0,018	0,002	-0,007	-0,013	-0,008	-0,01	-0,011	-0,016
COE. localización (ESP)	0,0990	0,1222	0,1227	0,0906	0,1072	0,0802	0,0649	0,1057	0,1194	0,1411	0,1285	0,1253	0,0981	0,0614	0,0919	0,1183	0,1149	0,0905	0,0928	0,0813	0,0642

Cuadro 3