

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE EN MALLORCA

Pere BRUNET ESTARELLAS

El tema de los transportes ha sido uno de los que en los últimos años, a escala nacional o regional, ha merecido más atención. Ya sea por las necesidades de intercambio impuestas por nuestra economía ya sea por la necesidad de actuación en materia de ordenación del tráfico, construcción de nuevas infraestructuras, implicaciones medioambientales, etc., han ido apareciendo en la Universidad española toda una serie de trabajos sobre el tema y que, junto a otros de carácter más técnico llevados a cabo por la Administración, han llenado una parcela importante y fundamental para comprender la complicada trama de elementos que intervienen en la organización del territorio. En este sentido creemos oportuno decir aquí que para el curso próximo el Departamento de Geografía de nuestra Universidad será la primera en impartir una asignatura de Geografía del Comercio y del Transporte.

En función de la aparición en nuestra Comunidad de estudios como el Plan Director de Transportes de las Islas Baleares (INECO, 1981), el de planificación de los transportes incluido dentro de la REvisión del Plan General de Ordenación Urbana de Palma (TAET, 1982) o Los Transportes en las Baleares (CGI, 1983), nos hemos decidido aquí analizar la organización de los transportes de la isla de Mallorca a partir de los últimos datos disponibles (1980, 1981 y 1982), no incluidos en los estudios antes mencionados, haciendo especial relación de nuestros contactos con el exterior y a nuestra vocación insular.

Las cuestiones deben plantearse previamente a toda exposición de la situación de los transportes de un territorio determinado, como son sus características económicas y territoriales. A tal efecto no importa abundar, pero hay que tenerlo bien en cuenta, que al hablar de Ma-

llorca lo hacemos de un área de economía de mercado, vinculada estrechamente con el turismo y sectores a él allegados. Y que territorialmente lo primero que hay que descubrir en su insularidad, el carácter poco uniforme de sus tierras, aspectos que por lo que al transporte se refiere se convierten en unas desiguales condiciones de accesibilidad así como en una desigual presencia de infraestructuras (puertos, carreteras, etc.).

Desde que Mallorca se abrió de una manera clara al comercio exterior y se convirtió en un punto de paso obligado para las rutas intramediterráneas, en la segunda mitad del siglo XIX, la necesidad de desplazarse ha sido una de las exigencias que se han visto beneficiadas por la aplicación de las nuevas tecnologías. En 1834 hace su aparición en el puerto de Palma el primer barco de vapor en el intento de establecer servicio regular con Barcelona, el ferrocarril a vapor se inaugura en Mallorca en 1875, en 1900 se matricula el primer automóvil de tracción mecánica y, aunque el primer vuelo realizado en la isla fué en 1910, hasta 1916 no se consumó la hazaña del vuelo de Salvador Hedilla entre el continente y la isla. A partir de una primitiva etapa pionera y en muchas ocasiones prácticamente experimental de los distintos medios o sistemas de transportes invertidos, en adelante su organización, coordinación y regularidad serán condiciones indispensables para nuestra inscripción en el mercado turístico internacional, necesitado de rápidos y cómodos medios para acceder y conocer la isla.

Evidentemente, la propia insularidad determinó la dependencia respecto a dos tipos de transportes específicos, pero con el tiempo, normalizada la situación impuesta por nuestra guerra civil, el transporte por mar y por aire han dirigido sus esfuerzos respectivos en captar tipologías de tráfico concretos. En general se puede decir que los

productos caros, los de poco peso específico, los de mayor caducidad y los adscritos a grandes trayectos son canalizados desde el aeropuerto mientras que los de mayor peso y duración salen por mar. De aquí que las diferencias en el periodo de referencia entre el tonelaje entrado/salido por el aeropuerto de Son Sant Joan y el efectuado a través del puerto de Palma y el de Alcudia, los únicos con carácter comercial de la isla, den unos valores muy favorables para el tráfico marítimo, del orden del 99%.

Al contrario, la evolución del tráfico de pasajeros del periodo analizado no hacen más que demostrar la creciente importancia del transporte aéreo, que por su flexibilidad, capacidad y comodidad se ha convertido en el medio más idóneo y atractivo para quienes se relacionan con la isla. Los datos del periodo 1980-1983 señalan que, mientras el número de pasajeros entrados/salidos por el aeropuerto mallorquín marca un aumento anual del orden del 8% aproximadamente, el puerto de Palma experimenta un retroceso del 11% entre 1980-1981 y del 14% entre 1981-1982, al tiempo que el tráfico normal (de cabotaje) del puerto de Alcudia pasaba de los 38.483 pasajeros de 1980 a los 13.879 de 1982, (24.604 pasajeros, o tres veces menos que 1980), conducta que sólo se ve alterada en el computo de su tráfico total por la existencia en el verano de 1981, tal como ocurriera en el de 1975, de un servicio regular con algún puerto de Francia y que aumenta los valores normales de tráfico. Concretamente en 1981 el tráfico exterior de pasajeros por el puerto de Alcudia fué de 26.748, con lo cual su tráfico total se elevó por encima de los 55.000.

Tomando como punto de referencia 1982 resulta que el 92,17% del tráfico de pasajeros se realiza por aire y el restante queda muy desigualmente repartido entre el puerto de Palma (7,67%), que mantiene servicio regular de viajeros con Barce-

lona, Valencia, Alicante, Ibiza y Ciudadela, y el puerto de Alcudia (0,14%) con servicio regular sólo con Ciudadela.

Según datos de la OCDE para 1977 el turismo en Europa se efectuaba por los siguientes medios y con los siguientes porcentajes:

	%
automóvil	68
autobús	9
tren	19
barco	1
avión	9
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	100

Suponiéndose, a falta de datos, un reparto actual parecido al de 1977, sin duda salta a la vista la importante ruptura que supone el relacionarlo con una isla y, como hemos dicho antes, tener que depender del barco o del avión para ingresar o salir de la isla, cuando a nivel continental dichos medios sólo satisfacen un 10% del total del tráfico turístico. Evidentemente este 68% de turistas que en Europa hacían turismo en automóvil habrían de ser los mayormente afectados de tal dependencia y sólo el barco sería en definitiva la opción para el transporte mixto de automóvil y pasaje. En función de la demanda de este tipo de transporte la Compañía Aviaco puso en servicio por los años 60 una flota de cuatrimotores a hélice, los Bristol, con capacidad en sus bodegas para el transporte de 5 vehículos, con lo que hasta la aparición de los ferrys y la generalización en la flota con escala en la isla del sistema roll-on roll-off, fué la verdadera innovación en este tipo de transporte. Actualmente fuera de servicio esta modalidad de transporte aéreo mixto, los "canguros" y en menor medida los buques convencionales, son los que aún a costa de dos costosas rupturas de carga (embarque y desembarque), permiten a la clase turística viajar a la isla con su coche. De estas circunstancias son responsables, además de la capacidad de innovación de las Compañías que

operan (la adquisición de "canguros" se realiza en plena década de los 70), las importantes dimensiones del parque automovilístico que concurre ya que, aunque España tiene unos valores de coche de turismo/1000 habitantes sólo comparables a los de Irlanda y Portugal y relativamente bajos respecto a los de Luxemburgo o Suecia, los datos del archipiélago balear dan unos niveles de motorización muy superiores al del total nacional y parecidos a los de Francia, Islandia o Suiza.

Pero los datos del periodo aquí analizado señalan un fuerte retroceso por lo que a las unidades de automóviles transportadas en régimen de pasaje se refiere. Tomando como puntos de referencia los dos únicos puntos que en la actualidad pueden generar este tipo de tráfico, los puertos de Palma y Alcudia, se puede comprobar que mientras el tráfico total de automóviles va a la baja en el puerto de Palma y no tiene un comportamiento demasiado regular en el puerto de Alcudia, si bien diferenciándolo entre cabotaje y exterior, resulta que en el puerto de Palma el descenso del primero coincide a distinto nivel con el aumento del segundo. Por su parte en general en el puerto de Alcudia este tipo de tráfico se reduce al interinsular entre Alcudia y Ciudadela y, como ya ocurriera según hemos visto con el tráfico de pasajeros, sólo con la puesta en servicio de algún servicio adicional en épocas turísticas de algunos años (1975,1981), se hace efectiva la presencia de vehículos en tráfico exterior, ligados a puertos franceses como el de Port-Vendres o Sète, y que al suponer un número superior al de cabotaje (en 1981 6.450 contra 4.804 en régimen de cabotaje) distorsiona enormemente su cuadro normal.

Como se puede comprobar en el cuadro nº 3, el porcentaje de vehículos entrados/salidos por el puerto de Palma es siempre superior al 90%, situándose normalmente en torno al 97%.

El que el tráfico de automóviles en régimen de pasaje por vía marítima haya descendido en un 38,9% entre 1970-1983, puede ser considerado consecuencia de la generalización de viajes organizados o forfaits, del importante parque de coches de alquiler disponibles y sus ventajosas condiciones y, evidentemente, del importante desembolso que supone incluir el coche en el viaje.

Respecto a los coches de alquiler sin conductor precisamente las provincias de mayor carácter turístico, excepción hecha de Madrid que está a la cabeza del ranking, son las que disponen de un parque más numeroso de España. Concretamente nuestras islas tenían en 1980 el 18% del total de coches de alquiler de España, lo que suponía una cifra aproximada a los 10.000, de los que, según los trabajos realizados por TAFET para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Palma, la mitad estarían radicados en Palma, con 116 empresas dedicadas a ello.

Por lo que a la carestía del transporte por vía marítima, las tarifas de la Transmediterránea actualmente en vigor (desde el 16 de Junio de 1983) nos permiten descubrir que cualquier vehículo de menos de 4,5 metros tiene en la actualidad un coste de transporte desde las islas a la Península de 8.750,pts., lo que para un coche que tenga un consumo de 8 litros/100 Km, consumiendo gasolina de 90 octanos (normal) equivaldrá a poder realizar 1.370 kms., distancia aproximada a la existente entre Barcelona y Bolonia, Munich o Bruselas.

Recogiendo los datos e ideas hasta aquí expuestos se puede llegar a una primera conclusión de gran interés para descubrir la organización del transporte interior y los hinterlands portuarios y aeroportuarios en nuestra área. De nada nos servirá el descubrir como los flujos de tráfico van perdiendo intensidad

conforme se alejan de Palma si no tenemos en cuenta datos como el que los 290.372 habitantes de derecho de su municipio representaban en 1981 el 54,3% de la población mallorquina, el que algunos estudios (informe SOFEMASA) establezcan para la zona de Palma unos parámetros o niveles de urbanización litoral que han llegado a un tope máximo de capacidad (100%), el que el tráfico de mercancías entradas y salidas por el aeropuerto y puerto de Palma representen el 83,5% del total de este tipo de tráfico en la isla, que el de pasajeros llegue a ser en 1982 del orden del 99,85% entre ambos y que el de automóviles en régimen de pasaje del puerto de Palma alcance este mismo año valores del orden del 97,46%.

Tales circunstancias son en definitiva las determinantes de tres situaciones de especial interés para un estudio de mayor envergadura que este. Por una parte el carácter de oligopolio de ciertas modalidades de transporte, el marítimo por ejemplo, al estar integrado por un número escaso de empresas tanto por el carácter reducido del mercado y áreas asistidas como por propias exigencias de una economía de escala. En segundo lugar, el carácter centralizador de Palma, el monopolio de ciertas funciones del transporte y su preponderante control sobre el territorio, con una infraestructura del tráfico totalmente volcada en beneficio suyo (el único aeropuerto, las únicas autopistas y autovías, las mayores inversiones y mejor adecuación del sistema, etc.). Finalmente, en tercer lugar, los problemas y deseconomías surgidas precisamente del segundo punto antes citado en base a una excesiva congestión del tráfico, lo que equivale a tener que realizar inversiones cada vez mayores de construcción y conservación de la infraestructura, muy afectada por la importante IMD de tráfico (los aforos de 1979 señalan intensidades superiores a los 39.000), a proyectar una verdadera

arquitectura del tráfico y a tener que asumir religiosamente las desventajas del "desarrollo" medido en este caso a partir de indicadores de consumo.

En estas condiciones y dados estos parámetros de tráfico y estas condiciones de transporte, la cuestión a resolver estaría en plantearse si el modelo y organización están en concordancia con las condiciones territoriales de la isla o si atentan contra las mismas necesidades de reproducción del sistema.

Alta motorización o inversión de tecnología avanzada en la infraestructura de transportes son elementos que, exponentes de un alto grado de desarrollo, pueden llegar a atentar contra el modelo territorial que se intenta imponer en el mercado. De "isla de la calma" hemos pasado a otra cosa que en muchos aspectos y zonas no ofrece apenas atractivo y, si lo ofrece, sólo se adapta a las necesidades de una demanda de baja calidad.

El transporte introduce en el espacio elementos distorsionadores positivos y negativos. A un cierto nivel de desarrollo del tráfico y de sus infraestructuras, el tráfico es

positivo para quien lo usa pero negativo para quien lo padece, y en una economía turística, en función de su masificación, la organización de los transportes responde más a los agentes externos que a la propia población.

Una deficiente política de organización de los transportes o una mala elección y localización de infraestructuras, aspecto que se ha generalizado en las zonas turísticas de rápido crecimiento, pueden ser a largo plazo causa de una falta de competitividad, de la que pueden beneficiarse áreas próximas que aprendiendo de experiencias exteriores no incurran en los mismos errores. La "balearización" puede importarse fácilmente, o se puede evitar.

Pero para aquellos espacios en donde el problema ya existe, no vale decir aquello de que "hay que decidir que tipo de modelo de desarrollo queremos, para así poder actuar". El modelo está ya perfectamente definido y los efectos de la tecnología de los transportes sobre el territorio perfectamente conocidos.

Pere J. Brunet Estarellas
Bunyola, agosto de 1.983.

BIBLIOGRAFIA

- BARDOLET JANE, E. (1980): El turismo en Baleares.- Servicio de Estudios de la Banca March.- Palma.
- BRUNET ESTARELLAS, P.J. (1980): "La red viaria de Mallorca. Estudio de la densidad de carreteras y aplicación de la teoría de los grafos". In revista Mayurqa nº19.- Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Palma de Mallorca.- Enero-Diciembre 1980.
- BRUNET ESTARELLAS, P.J. (1979): "Transporte y turismo. Los desequilibrios de los transportes en una economía turística (Mallorca)". In VI Coloquio de Geografía (A.G.E).- Palma.
- CAMARAS OFICIALES DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE MALLORCA, IBIZA-FORMENTERA Y DE MENORCA.- Memorias.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR. (1983): Los transportes en las Baleares.- Edición patrocinada por la Banca March. Palma.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1980): Costes de infraestructura viaria. Imputación al usuario.- Palma.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1980): Transporte marítimo de mercancías en las Islas Baleares.- Palma.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1981): Dades Balears.- Palma.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1981): Primeras Jornadas del Transporte.- Palma.
- INECO (1981): Plan Director de Transportes de las Islas Baleares.- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones/ Consell General Interinsular.- Palma.
- MINISTERIO DEL INTERIOR. DIRECCION GENERAL DE TRAFICO.- Anuario Estadístico general.
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URRANISMO. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS: Memoria anual del Puerto de Palma.
- OCDE: Espagne. Etudes Economiques.
- TAET (1982): Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Palma.- Transportes. Ayuntamiento de Palma.

Cuadros estadísticos del periodo 1980-1982 referidos a Mallorca.

CUADRO 1

Tráfico de mercancías (total toneladas entradas/salidas).

	Aeropuerto Son Sant Joan	Puerto de Palma	Puerto de Alcúdia	Total
1980	28.553	2.664.371	274.507	2.920.517
1981	25.953	2.615.492	290.176	2.967.431
1982	24.671	2.675.671	531.121	3.231.463

CUADRO 2

Tráfico de pasajeros (total pasajeros entrados/salidos)

	Aeropuerto Son Sant Joan	Puerto de Palma	Puerto de Alcúdia	Total
1980	7.294.849	935.915	38.483	8.269.247
1981	7.924.655	830.974	55.674	8.811.303
1982	8.578.593	714.149	13.879	9.306.621

CUADRO 3

Automóviles en régimen de pasaje (unidades) entrados y salidos por los puertos de Palma y Alcúdia.

	Puerto de Palma			Puerto de Alcúdia			TOTAL
	cabotaje exterior	total		cabotaje exterior	total		
1980	165.244	951	166.195	4.027	-	4.027	170.222
1981	104.365	1.437	105.802	4.804	6.450	11.254	117.056
1982	98.730	2.619	101.349	2.641	-	2.641	103.990