

EL MUELLE FLUVIAL SOBRE EL RÍO DUERO Y SUS POSIBILIDADES DESDE UNA PERSPECTIVA SCHUMPETERIANA

**Augusto COBOS PÉREZ¹, M^a Amor CUMBREÑO BARREALES¹,
Marta INGELMO PALOMARES¹, Eva VICENTE HERNÁNDEZ²**

¹Departamento de Organización y Gestión de Empresas

²Departamento de Economía Aplicada
Universidad de Valladolid

1.- INTRODUCCIÓN

La creación de una infraestructura de navegación fluvial en torno al Muelle Vega Terrón, en las confluencias de las provincias de Salamanca y Zamora con la frontera portuguesa, abre nuevas perspectivas de desarrollo para la comarca de los Arribes del Duero.

Las peculiaridades, tanto climáticas como geográficas de dicha área, lejos de convertirse en un handicap, han de ser rentabilizadas. En una sociedad como la actual, donde el ocio, y más concretamente el turismo, representa una de las principales ocupaciones y preocupaciones del hombre moderno, como demuestra la mayor incidencia de dicho capítulo en la estructura del gasto de las economías domésticas, el Muelle de Vega Terrón abre un abanico de iniciativas innovadoras, permitiendo crear un producto diferenciado dentro de la oferta regional y nacional, apoyándose en las directrices que marca el Plan Regional de Marketing Turístico.

Dicho carácter innovador no excluye el estudio de otras cuencas fluviales europeas, adaptando los servicios turísticos que en ellas se ofrecen, al marco geográfico y condiciones de infraestructura del área que nos ocupa.

Pero limitar al sector turístico las posibilidades que brinda la navegabilidad del río Duero sería un grave error. Disponer de una vía abierta al Atlántico a través de Oporto, tal vez suponga que la puerta hacia Europa de la zona occidental de nuestra Comunidad, está en esa dirección, siendo el norte de Portugal, vía marítima, nuestro enlace con los países del Norte de Europa.

La identificación de Schumpeter entre actividad empresarial y actividad innovadora, como base del éxito, en un contexto como el actual, marcado por el libre acceso a los mercados y una feroz competencia, adquiere mayor valor. Los empresarios de nuestra región deben aprovechar las posibilidades naturales de la misma con grandes

dosis de creatividad, sin esperar a que el futuro les imponga los comportamientos que hoy imaginan otros empresarios.

2.- EL MUELLE DE VEGA DE TERRÓN

Aproximación histórica

Se puede suponer que ya desde antiguo la navegabilidad del Duero era aprovechada por los habitantes de sus riberas, bien para trasladar mercancías entre localidades cercanas, o simplemente para el aprovechamiento de los recursos naturales del río.

Esa utilización, un tanto precaria se mantuvo durante mucho tiempo. Y cuando el río se convirtió en frontera natural de los reinos de España y Portugal, lejos de convertirse en un elemento separador o fuente de enfrentamientos, fue percibido como un elemento integrador, facilitador de relaciones y comunicaciones, aunque fueron los portugueses quienes mostraron un mayor interés en mejorar las condiciones naturales del río para facilitar su navegación. Sin embargo, eran aún numerosos los tramos en los que se hacía preciso el uso de maromas, que tiradas por bueyes guiaban las embarcaciones desde la orilla.

A lo largo del S. XVI, durante el reinado de Juan II de Portugal, se realizan numerosos estudios sobre diversas partes del río con el fin de permitir el paso de embarcaciones mayores de las que hasta el momento surcaban sus aguas, buscando puertos o fondeaderos naturales (Vega Terrón, entre ellos) aptos para el embarque y desembarque de mercancías de forma que se facilite el comercio, tanto local y regional, como entre los dos reinos.

En Castilla, a finales de ese siglo, los estudios se centraban en la factibilidad de una vía navegable que partiendo de la frontera con Portugal, llegara a Tordesillas, donde se enlazaría con el río Pisuerga, creando una red que comunicara las principales ciudades castellanas: Burgos, Valladolid, Toro y Zamora. Ese proyecto, que en realidad nunca llegó a tomarse en consideración, fue el origen del posterior Canal de Castilla.

La navegabilidad del Duero no ha sido siempre utilizada con fines comerciales. Durante la Guerra de la Independencia los ingleses se sirvieron del río para introducir en España, a través de la provincia de Salamanca, las piezas de artillería que se utilizaron en la lucha contra las tropas de Napoleón. A los ingleses se debe precisamente la desaparición de un gran número de los obstáculos que el río seguía presentando.

El auge del transporte fluvial, que tiene su origen en una medida del gobierno portugués permitiendo la importación del grano de Castilla, impulsa a los gobiernos de España y Portugal a firmar un convenio que declare libre la navegación del bajo Duero (1835), siguiendo las conclusiones del Congreso de Viena sobre la navegación de ríos que atravesasen dos o más naciones, y a la elaboración de un Reglamento de Policía y Tarifa de Derechos (1841).

El incremento en las cantidades de cereales y vino transportadas impulsa a las autoridades salmantinas a solicitar del gobierno central la construcción de un muelle en uno de los tres fondeaderos naturales que el río presentaba en su tramo fronterizo, optando por el de Vega de Terrón, así como su unión por carretera a la ciudad de Salamanca.

La inestabilidad política del S.XIX y la existencia de discrepancias entre las distintas instituciones hicieron de los retrasos una constante, por lo que el muelle no se concluyó hasta 1860, por lo que al poco tiempo resultaba ya insuficiente, a lo que es preciso añadir las graves inundaciones sufridas en 1860 y 1909.

La expansión del ferrocarril y el uso obligado de la tracción animal o humana en determinados tramos, son las causas de la crisis que afecta a la navegación sobre el Duero a lo largo de este siglo. Su desaparición coincidirá con la construcción de las presas para el aprovechamiento hidrológico a partir de 1960.

Paradójicamente, la construcción de estas grandes presas, al modificar las condiciones hidrográficas del río va a eliminar los obstáculos más graves que se presentaban a su navegación, permitiendo la navegación de barcos con mayor calado.

El sueño de convertir el Duero en una de las grandes vías fluviales de Europa vuelve a surgir en los habitantes de sus riberas.

Características técnicas

El río Duero, con sus 895 km. de curso, es el tercer río peninsular por su longitud, pero el primero en cuanto a la extensión de su cuenca (más de 100.000 km²) y al caudal en su desembocadura. En su recorrido, atraviesa la comunidad de Castilla y León de este a oeste, sirve de frontera natural entre España y Portugal a lo largo de 107 km. y se adentra en tierras portuguesas para desembocar en Oporto. La condición de navegabilidad es propia de los últimos 210 km., los que separan el faro de Oporto del muelle de Vega de Terrón, ya en España. El desnivel entre esos dos puntos es de 130 m. que son salvados gracias a la construcción de 5 esclusas en territorio portugués: Carrapatello, Crestuma, Regua, Valeira y Pocinho.

Las distintas obras realizadas en su cauce permiten asegurar una profundidad mínima de 4,2 m. y una anchura que oscila entre los 40 y 60 m. Esas características permiten su utilización por naves de hasta 83 m. de eslora, 12,10 m. de manga, 3,7 m. de calado y 7m. de altura sobre la línea de flotación, lo que supone una capacidad máxima de carga de 2.500 toneladas.

Respecto al muelle propiamente dicho, junto al muro de atraque se ha construido una explanada para carga y descarga de 3.000 m² de superficie, destinándose a las funciones de almacenamiento una superficie de 6.000 m². Asimismo, se ha construido un puerto deportivo en forma de "L" cuyo pantalán flotante es de 60 m. Esta infraestructura se ha completado con una red de alcantarillado, depósitos de combustible, iluminación, telefonía y un edificio de control, así como la prolongación de la carretera C-517 hasta el muro de atraque.

3.- EL TRANSPORTE FLUVIAL

Actualmente, y como consecuencia de la creación de grandes espacios económicos integrados y la globalización de los mercados, las infraestructuras de transportes han adquirido una mayor importancia al flexibilizarse y dinamizarse los mecanismos de intercambios que potencian la productividad global del sistema económico. En este contexto, las economías regionales con graves carencias infraestructurales corren el riesgo de quedarse al margen de esos grandes mercados.

La comunidad autónoma de Castilla y León es una de las regiones españolas más deficitarias en lo que a infraestructuras de transporte se refiere. Si otorgamos el valor 100 a la comunidad española con mayor densidad de infraestructuras de transporte por km², y en función de ese índice damos valores relativos al resto de comunidades comprobaremos la deficitaria situación de la región castellano-leonesa, muy por debajo de la media nacional. Por esa razón, no puede permitirse el desaprovechar esa vía de transporte que se abre hacia el Atlántico, a pesar de la escasa incidencia que el transporte fluvial ha tenido en nuestra economía y sin apenas tradición, a diferencia de lo que ocurría en el resto de países europeos, donde se remonta a varios siglos atrás y en los que ha jugado el papel de eje socioeconómico de numerosas regiones. Debemos destacar en ese sentido la preocupación comunitaria por el tema, en particular por la regulación del transporte fluvial, se ha hecho patente a lo largo de los años; en este sentido, debemos destacar la labor desarrollada por el Parlamento Europeo, cuya preocupación por esta modalidad de transporte se plasmó en el Informe Hoffman¹.

El Informe Hoffman se mostraba favorable al transporte por vías navegables interiores, dando una idea de la relevancia que este tema suponía para los distintos países, hecho que se plasma en la existencia en aquel momento de un gran número de proyectos relativos tanto a la mejora de las vías interiores existentes como a la realización de otras nuevas.

- CUADRO 1 -
VÍAS NAVEGABLES EN 1991 (KM.)

PAÍS	CANALES	RÍOS
BÉLGICA	860	661
DINAMARCA	-	-
ALEMANIA	1.856	5.230
GRECIA	-	-
ESPAÑA	-	-
FRANCIA	3.767	2.611
IRLANDA	-	-
ITALIA	400	688
PORTUGAL	-	282
REINO UNIDO	215	914
LUXEMBURGO	-	37
HOLANDA	3.726	841
EUR-12	10.824	11.264

FUENTE: EUROSTAT 1994.

¹Documento del Parlamento Europeo nº 1.323/82 de 14 de Junio de 1982.

Como se puede apreciar en el cuadro 1, en 1991 en la CE estaban en uso 10.824 Km. de canales navegables, y 11.264 Km. de los ríos europeos eran, asimismo, aptos para la navegación interior.

- CUADRO 2 -

FLUJO DE MERCANCÍAS POR VÍA NAVEGABLE EN 1991 (1000 t)			
PAÍS	Dentro del país	Con otros países de la UE	Con otros países
Bélgica	64.457	26.041	1.351
Alemania	167.892	44.194	4.107
Francia	44.998	14.391	1.225
Holanda	124.142	115.442	2.887

FUENTE: EUROSTAT 1994.

Observando el cuadro 2 se puede apreciar la importancia que continúa teniendo el transporte de mercancías por vía navegable en Europa. Hay que señalar que la recuperación del tráfico de mercancías por las redes europeas de canales y ríos, que perdió indudablemente posiciones cuando apareció su principal competidor, el ferrocarril, se llevó a cabo gracias a un cambio en los tipos de mercancías transportados, produciéndose una especialización a favor de las mercancías pesadas y de bajo coste, de los que en los últimos años se está perdiendo a los hidrocarburos como consecuencia de la ampliación de las redes europeas de oleoductos (González Paz, J, 1981).

Tal vez sea necesario concienciar a nuestros empresarios de las ventajas que ofrece el transporte fluvial sobre el resto de medios, dado nuestro escaso conocimiento del medio.

La primera ventaja a tener en cuenta es la gran capacidad que tienen los barcos, debido a sus mayores dimensiones en relación con otros medios. Esto supone la posibilidad de transportar grandes cantidades en cada viaje, así como mercancías de gran tamaño.

Otra de las ventajas que se señalan, es el menor consumo de combustible: estudios realizados revelan que con 5 litros de carburante y una tonelada de carga, un barco recorrería 500 Km., mientras que un tren tan sólo 333, y la diferencia se agranda más si consideramos el consumo de un camión que consumiría los 5 litros de combustible para realizar tan sólo 100 Km.; el ahorro energético se hace aún más patente si lo comparamos con el transporte aéreo, ya que un avión tan sólo podría desplazarse 6,6 Km. con dicha cantidad de combustible.

Por último, hay que señalar que el transporte fluvial tiene un bajo coste en términos ecológicos: su impacto medioambiental en términos de ruido o contaminación del aire es el más bajo respecto a todos los medios de transporte. En cuanto al impacto visual, éste va a ser prácticamente nulo ya que el aprovechamiento de los ríos no supone la mayoría de las veces muchas modificaciones del medio en el que discurre.

Como desventajas, siempre en términos comparativos, debemos señalar la menor rapidez de este medio, que se compensa en parte por su mayor seguridad y previsibilidad del momento de llegada.

De todas formas estas ventajas e inconvenientes no deben ser tenidas en cuenta tanto a la hora de elegir un medio frente a otros, sino que se debe hacer una elección racional de la forma de transporte adecuada para cada mercancía y ocasión, combinando los distintos medios tratando de encontrar la estrategia más eficiente.

4.- LA EXPLOTACIÓN TURÍSTICA DEL MUELLE VEGA TERRÓN

Los recientes cambios en los hábitos turísticos buscando nuevas formas de ocupar el tiempo libre, ha provocado el auge del turismo rural frente al tradicional y masivo turismo de playa.

Sin embargo, tal y como recoge el Plan Regional para el Desarrollo Turístico de Castilla y León, nuestra región puede desaprovechar las oportunidades que para ella representa ese tipo de turismo si no es capaz de solventar los problemas, que tienen básicamente su raíz en la carencia de una estructura industrial en el sector. El Muelle de Vega Terrón se nos ofrece como uno de los más representativos ejemplos de las fortalezas y debilidades de nuestra oferta turística regional.

Así, junto a los activos citados en dicho Plan, característicos de nuestra región (atención y amabilidad, calidad de alojamiento y restaurantes, seguridad ciudadana y conservación de monumentos), podemos citar los siguientes como propios de la comarca de los Arribes del Duero:

- Un microclima de tipo mediterráneo, originado por las especiales condiciones orográficas del terreno, lo que favorece el crecimiento de plantas atípicas en el resto de la región: almendro,...

- La cercanía a una ciudad como Salamanca (121 Km.), declarada Ciudad Patrimonio de la Humanidad y con una reconocida tradición turística, lo que posibilita la realización de pequeños itinerarios que aumenten la duración media de la estancia de nuestros visitantes.

- La integración o proximidad a dos de las grandes rutas que atraviesan nuestra Comunidad, (Ruta del Duero y Camino de la Plata), que tienen la consideración de productos turísticos prioritarios según el Plan citado anteriormente, por lo que se beneficiará de las diferentes campañas institucionales de promoción del turismo en dichas rutas.

- La posibilidad de practicar actividades deportivas y recreativas. En este sentido cabe citar la construcción de un puerto deportivo en las instalaciones del muelle, que abre la posibilidad a las embarcaciones privadas o a aquellas de alquiler o "rent-boat", embarcaciones con capacidad de hasta nueve personas, que no exigen ningún título para ser pilotadas y que permiten con una correcta señalización recorrer el río en todo su tramo navegable.

En este sentido, los portugueses han demostrado una mayor iniciativa, y desde hace tiempo una empresa portuguesa organiza cruceros fluviales de 2 ó 3 días, que con salida o llegada en Oporto, recorren los parajes por los que transcurre el río. Sin embargo en el caso español esta posibilidad no ha sido explotada, y los portugueses no pueden disfrutar aún de las riquezas naturales que ofrece la orilla española, perdiendo la posibilidad de generar una pequeña industria hotelera, y en torno a ella, un incremento de los empleos en el sector servicios.

- El anuncio de la próxima construcción de plazas hoteleras en la comarca, con el apoyo de las instituciones provinciales y regionales.

Junto a estas ventajas, la instalación de una estructura industrial turística en el área que es objeto de nuestro estudio, presenta una serie de inconvenientes o dificultades:

- La atomización del sector, especialmente en el caso del turismo rural, donde los empresarios son muchas veces propietarios de antiguas casonas rehabilitadas, pero sin experiencia empresarial, y sin capacidad para crear un estilo o una imagen de marca característica de la región. Las empresas que se establezcan, tanto en el área que nos ocupa como en otras de la región, se verán obligadas a diferenciar su "producto" del que ofrecen otras regiones o comunidades autónomas.

- La inexistencia de paquetes turísticos ofrecidos por las agencias, y en los que nuestra región sea la protagonista, y no la suma de ciudades monumentales idóneas para el turismo de paso. En este sentido, las posibilidades que ofrece la navegabilidad del Duero, permite crear un producto diferenciado, capaz de convertirse en el eje de una combinación que incluye turismo de paisaje, deportivo, recreativo y cultural.

- El déficit en infraestructuras de transportes, característico de nuestra región, y que se hace aún más patente en las provincias de Salamanca y Zamora. Esas deficiencias que afectan a la apertura hacia nuevos mercados del "producto turístico" estudiado son básicamente:

Respecto a las carreteras y el ferrocarril, el principal problema al que se enfrenta nuestra comunidad es la ausencia de una vertebración transversal que, tomando como eje la cuenca del Duero, permita una rápida comunicación con el Norte de Portugal. Tanto la red de grandes carreteras como las principales líneas ferroviarias siguen el eje Norte-Sur o están planteadas pensando en la relación con una gran urbe, en este caso Madrid.

Así, la red básica de autopistas europeas, en su afán por unir las grandes ciudades del continente, plantea la conexión Madrid-Lisboa a través de Badajoz, con el eje Lisboa-Oporto como un apéndice del anterior, por lo que la cuenca del Duero queda marginada y rodeada por esa red de autopistas europeas, y la prevista Autovía del Duero ha quedado fuera, una vez más del nuevo Plan Nacional de Carreteras. La situación se repite al observar el plan de ferrocarril de alta velocidad (AV) de la Unión Europea, en el que el eje Lisboa-Oporto queda aislado del resto de Europa, y donde Castilla-León ve como a través de ella transcurre una de las líneas de velocidad alta, siguiendo siempre el

eje Norte-Sur (Madrid-Valladolid), al tiempo que la progresiva eliminación de líneas regionales elimina toda posibilidad de comunicación ferroviaria entre dos puntos de la región situados fuera de los grandes ejes citados previamente.

Por otro lado, la proximidad del aeropuerto de Madrid-Barajas ha anulado cualquier iniciativa en ese área. De ahí, que solo se pueda hablar de un verdadero aeropuerto en la Comunidad, el de Villanubla en Valladolid, cuya base son los vuelos que unen la factoría de FASA-Renault con su matriz de París, quedando los aeródromos de Burgos, León y Salamanca como punto de salida de vuelos charter.

- La reducida densidad de población de la comarca que encarece los proyectos de dotación de nuevas infraestructuras, haciéndolos depender del incremento en el número de visitantes, el cual se vería impulsado con una mejora de dichas infraestructuras.

5.- CONCLUSIONES

La navegabilidad del Duero, abre nuevas posibilidades, que se ven incrementadas por los menores costes que ofrece la navegación fluvial, tanto en términos económicos como ecológicos. El interés por convertir el Duero en una salida desde el interior hacia el mar no es nuevo, y son numerosos los intentos que se han sucedido a lo largo de la Historia.

En la actualidad, los esfuerzos que se han materializado en la construcción de las cinco esclusas portuguesas y el muelle de Vega de Terrón en la provincia de Salamanca, no deben ser desaprovechados por las dificultades que puedan aparecer en su proceso de explotación comercial. Es preciso buscar nuevos aprovechamientos, una vez que el transporte de minerales ha sido desechado. En esa dirección se mueven los intentos por transformar la comarca en un centro turístico y de ocio, que trasladará la fuerza de trabajo excedente desde el sector primario al de servicios, en un intento por modernizar una de las regiones más desfavorecida y apartada de los centros de desarrollo europeos.

Pero no se trata tan sólo de convertir el muelle en un centro de turismo y ocio. Desechado el transporte de minerales, la navegabilidad abre nuevas posibilidades a otros productos, como es el caso de los reconocidos vinos portugueses y castellanos. Los barcos que en la actualidad pueden recorrer el río, tienen capacidad de llegar sin rupturas de carga hasta los puertos y canales del centro y norte de Europa, y del Mediterráneo, lo que facilita el acceso de estos productos a los mercados del norte de Europa, e incluso, a través del sistema de buques portagabarras, a los mercados del continente americano.

Para favorecer esas posibilidades, es necesario una complementación con otros medios de transporte que faciliten el acceso hasta los tramos navegables del río. Actualmente las autoridades salmantinas, tratan de recuperar la línea ferroviaria que une la capital charra con el norte de Portugal e impulsar la construcción del proyectado puente sobre el Duero, que uniría Portugal y España, a tan sólo 500 m. del muelle.

6. BIBLIOGRAFÍA

BIEHL, D. (1988): "Las infraestructuras y el desarrollo regional". *Papeles de Economía española*, nº 35. pág. 293-310.

CALVO, S. y SANTOS, L. (1994): "Los transportes y las comunicaciones en el marco de la UE". La Estructura Socioeconómica de Castilla y León en la UE. Junta de Castilla y León.

CÁMARA DE COMERCIO DE SALAMANCA (1991). Informe sobre la navegabilidad del río Duero desde la provincia de Salamanca.

CUTANDA, A. y PARICIO, J. (1992): "Crecimiento económico y desigualdades regionales". *Papeles de Economía Española*, nº 51, pág 83-101.

DE RUS, G. (1992): "El sistema de transportes español en el marco de la CE". *Papeles de Economía Española*, nº 51, pág 102-115.

EUROSTAT (1994): Eurostat Regiones. Comisión Europea.

GONZALEZ PAZ, J. (1981): "La navegación interior en la Cuenca del Duero". *Estudios Territoriales*, nº 4, pág.: 13-42.

JUNTA DE CASTILLA Y LEON (1992): Areas de cooperación entre la región norte de Portugal y la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Junta de Castilla y León.

M.O.P.T. (1993): Plan Director de Infraestructuras 1993-2007.

NUÑEZ, B. y GARCÍA, G. (1981): Posibilidades de navegación de la red fluvial española. Madrid.

PINTO DA SILVA, D. (1986). "A via navegagel do Douro".

VEGUÉ, G. y otros (1988): "Repercusiones económicas de la apertura de una vía de navegación interior: la navegabilidad del río Duero desde Vega De Terrón". Universidad de Salamanca.