

UNA VISIÓN DE LOS PUERTOS DE GALICIA

Pablo E. de Llano Monelos
Universidad de A Coruña

RESUMEN:

Los puertos de interés general gallegos, los que dependen de el Ente "Puertos del Estado", son una fuente generadora de riqueza poco conocida. Todo se queda en lo anecdótico de la polución, estética e incomodidad que generan. Son capaces de haber generado un volumen de recursos de 149.313 millones de pesetas, derivados exclusivamente del negocio portuario como Autoridades Portuarias entre los años 1985 y 1997. Han movido 255.880 toneladas de mercancías, y tienen un valor en libros a fecha de 1997, que asciende a 75.842 millones de pesetas. La única parte negativa de este balance, es la recesión de los ingresos de explotación del conjunto en los años 96 y 97, que confío en que sean coyunturales.

Galicia tiene la peculiaridad de vivir del mar, de espaldas al mar. En todas las ciudades, donde los puertos significan gran parte de la vida e historia, se les ve como una molestia necesaria que impide disfrutar de las comodidades de la urbe, e incluso se le culpa de todos los inconvenientes. Estos inconvenientes provienen de que la ciudad ha crecido del motor, el centro de la economía que ha significado el puerto en cada una de ellas. En Galicia existen y coexisten cinco grandes puertos públicos, que desde la posición más septentrional hasta la más meridional son; Ferrol - San Ciprián, A Coruña, Villagarcía, Marín - Pontevedra y Vigo.

Quizás lo importante es tratar de ver que significado tiene cada uno de ellos en la estructura portuaria gallega, analizando los últimos trece años, esto es, desde el año 1985 hasta 1997, ambos incluidos. Podemos empezar el análisis, mejor dicho, el comentario, desde el activo, tanto fijo como circulante.

K.PTS	ACTIVO	FIJO	CIRCULANTE
A CORUÑA	28.815.962	79,8%	20,2%
FERROL - SAN CIPRIÁN	10.846.562	72,2%	27,8%
MARÍN - PONTEVEDRA	8.794.887	88,6%	11,4%
VIGO	22.035.990	87,8%	12,2%
VILLAGARCÍA	5.348.822	88,6%	11,4%
TOTAL	75.842.223	82,7%	17,3%

El cuadro anterior, que expresa la situación a cierre de 1997, no tiene ninguna significación en sí misma ya que es una visualización estática. Podemos interpretar que el circulante, compuesto por deudores, inversiones financieras temporales (créditos), tesorería y ajustes por periodificación, se mantienen en aproximadamente la misma proporción cada uno de los puertos durante los últimos 13 años. No podemos hablar de que es una cifra elevada: desconocemos cual es su evolución mensual, que es la que nos podría dar una idea fiable. Sí es cierto que en los puertos de A Coruña y Ferrol (20% y 27% respectivamente), tienen un valor significativamente mayor que el resto, esto puede ser debido a cualquier tipo de compromisos de cobro con sus clientes, o bien, derivado de otras causas temporales, que por falta de información al respecto no se pueden apuntar como determinantes de los mismos.

En cuanto a la valoración de los activos de los puertos, estos se basan en costes históricos y no en costes de reposición, por lo que el valor de los mismos puede ser discrepante o discutible. Lo que sí es cierto, es que son la contrapartida de las inversiones realizadas por el Ente Público Puertos del Estado, en cada uno de los puertos de Galicia. Además de la problemática del coste histórico, no están actualizadas las unidades de medida respecto del IPC de cada año. Es importante ver que existe un valor de inversiones por parte de las Autoridades Portuarias Gallegas que asciende a 75.842 millones de pesetas en el año 1997.

Uno de los elementos absurdos que circula, es que el suelo portuario es de idéntico valor al del suelo colindante urbano. Nada más lejos de la realidad, pues el suelo portuario no tiene coste comparable con el urbano, ya sea porque cualquier tipo de construcción sería limitada a un número de plantas muy bajo que la convertiría en prohibitiva, o bien, por ser un bien público de difícil realización por las limitaciones inherentes al mismo, o incluso por problemas derivados de la titularidad del mismo, aunque apetecible desde el punto de vista del negocio inmobiliario.

Un segundo punto a analizar sería el de las pérdidas y ganancias acumuladas durante estos trece años.

ACUMULADOS K.PTS	BENEFICIO	CUOTA S/TOTAL
A CORUÑA	15.313.533	64%
FERROL - SAN CIPRIÁN	2.912.789	12,2%
MARÍN - PONTEVEDRA	1.583.067	6,6%
VIGO	5.328.904	22,3%
VILLAGARCÍA	-1.220.119	-5,1%
TOTAL	23.918.174	

Como se puede observar, el beneficio acumulado durante estos trece años, asciende a 23.918 millones de pesetas. No tiene mayor explicación pero sí podemos obtener más información cruzando los datos anteriores con la cuenta de ingresos, gastos y movimiento de mercancías:

ACUMULADOS EN MILLONES PTS Y TM	INGRESOS MIOS PTS	GASTOS MIOS PTS	I - G MIOS PTS	MERCANCIAS MIOS TM
A CORUÑA	39.504,5	21.020,8	18.483,7	145,3
FERROL - SAN CIPRIÁN	9.091,4	5.552,8	3.538,5	62,7
MARÍN - PONTEVEDRA	7.577,8	5.768,5	1.809,3	9,8
VIGO	28.649,5	22.517,2	6.132,2	31,9
VILLAGARCÍA	4.641,5	4.988,8	-347,3	5,9
TOTAL	89.464,7	59.848,3	29.616,5	25,8

Es evidente que no coincide el volumen de beneficio acumulado en los trece años, con la diferencia entre los ingresos y gastos derivados del negocio portuario. Esto es debido a que no hemos tenido en cuenta ciertos gastos que las Autoridades Portuarias tienen como tales y, que no están sumados en la cuenta de beneficio los ingresos provenientes de la cuenta de Fondo de Compensación Recibida, que los puertos consideran como beneficio y no debería considerarse como tal, pues desvirtúa la determinación del resultado bruto.

Con todo podemos visualizar que la estructura portuaria gallega, tiene una capacidad de generación de recursos que asciende a un montante de 29.616 millones de pesetas, sin entrar a debatir cual es la jerarquización de los mismos. Entendemos que el cuadro anterior no requiere mayor explicación. Es evidente que existe una clara diferenciación entre el puerto de A Coruña y el resto. Esto es debido al tipo de negocio mayoritario de este puerto, ya que el 78% del volumen de mercancías movidas procede de los graneles líquidos, más concretamente al crudo de petróleo y sus derivados. Con ello, la estructura de costes del puerto es significativamente menor que en el resto de los casos, ya que se requiere una mano de obra menor, está más mecanizado el servicio de los derivados del petróleo y, por tanto, el diferencial respecto de los ingresos es mayor. Caso contrario se presenta en el puerto de Vigo, ya que este puerto, con tener su tipología de mercancías centrada en las generales, tiene una necesidad de recursos humanos, materiales y financieros de mayor volumen que en el primer puerto, ya que este último tipo de mercancías necesita de manipulación directa por parte del personal del puerto. Igual que en el puerto de A Coruña, el puerto de Ferrol - San Ciprián, ya que presenta una caracterización de sus movimientos centrados en los graneles sólidos, concretamente en el Carbón, Alúmina y sus derivados. Necesitando por tanto, de una maquinaria específica, personal menor, y por tanto estructura humana, financiera y material menor. Esto hace que la cuenta de resultados de los puertos de A Coruña y Ferrol, sea mejor que en el resto. Esta idea, tiene su inconveniente, la *cautividad* de ambos puertos respecto de dos centros productivos; Refinería (A Coruña) y Central Térmica (Ferrol).

El dato que falta por resaltar es el referente al movimiento de recursos financieros generados en los puertos gallegos, destinados al ente Puertos del Estado, bajo el epígrafe de Fondo de Contribución, que es evidentemente excedentario, y por tanto, generador de recursos que tienen un destino distinto de los puertos gallegos.

EN MILES DE PTS	ACUMULADO 1985 / 1997
A CORUÑA	6.892.202
FERROL SAN CIPRIÁN	1.076.300
MARÍN PONTEVEDRA	-2.100.338
VIGO	5.328.904
VILLAGARCÍA	-1.220.119
APORTADO	13.297.406
RECIBIDO	-3.320.457
APORTADO NETO	9.976.949

Con el mismo grado de importancia se desarrolla el capítulo de las mercancías, que son realmente las generadoras de los recursos financieros de los puertos. Existe una gran discusión respecto de como se debe de analizar el asunto de las mercancías. Algunos, entre los cuales me encuentro, mantenemos que las mercancías deben analizarse en su totalidad, ya que es el movimiento de las mismas el negocio portuario. Y otros, apuntan a que deben analizarse descontando los graneles líquidos, ya que es un negocio no portuario (refinería).

Para no entrar en discusión, lo mejor es representar el resultado de cada uno de los puntos de vista y entender lo que de ellos se desprenda, sin entrar.

El primero de ellos refleja la situación teniendo en cuenta todas las mercancías movidas en cada puerto, de acuerdo al siguiente esquema:

- puerto
- tipo, de mercancía; Graneles Líquidos (GL), Graneles Sólidos en Instalación Especial (GL IE), Graneles Sólidos en instalación No Especial (GL NIE), y, Mercancía General (MG)
 - cuota de participación respecto del total de mercancías movidas general
 - cuota de participación respecto del total general, acumulada
 - cuota de participación respecto del total de mercancías de cada puerto
 - cuota de participación respecto del total de cada tipo de mercancía

PUERTO	TIPO	% S/TOTAL	ACUMULADO	% S/PUERTO	% S/TIPO
A CORUÑA	G.L.	44,2%	44,2%	77,8%	89,4%
FERROL	G.S. IE.	18,4%	62,6%	75,0%	79,6%
A CORUÑA	G.S. N.I.E	9,3%	71,9%	16,4%	59,3%
VIGO	M.G.	7,0%	78,9%	55,8%	59,3%
FERROL	G.S. N.I.E	3,7%	82,6%	15,1%	23,6%
VIGO	G.L.	3,5%	86,1%	27,8%	7,0%
A CORUÑA	G.S. IE.	2,1%	88,1%	3,7%	9,0%
PONTEVEDRA	G.S. N.I.E	1,9%	90,0%	48,4%	11,9%
PONTEVEDRA	M.G.	1,7%	91,7%	44,9%	14,7%
VIGO	G.S. IE.	1,7%	93,4%	13,5%	7,3%
A CORUÑA	M.G.	1,2%	94,6%	2,2%	10,4%
FERROL	M.G.	1,2%	95,9%	5,0%	10,4%
FERROL	G.L.	1,2%	97,1%	4,9%	2,4%
VILLAGARCÍA	G.S. IE.	0,8%	97,8%	32,5%	3,2%
VILLAGARCÍA	M.G.	0,6%	98,4%	26,2%	5,2%
VILLAGARCÍA	G.L.	0,5%	98,9%	21,3%	1,0%
VILLAGARCÍA	G.S. N.I.E	0,5%	99,4%	20,0%	3,0%
VIGO	G.S. N.I.E	0,4%	99,7%	2,8%	2,3%
PONTEVEDRA	G.S. IE.	0,2%	99,9%	5,3%	0,9%
PONTEVEDRA	G.L.	0,1%	100,0%	1,4%	0,1%

GALICIA	G.L.	49,4%	49,4%
GALICIA	G.S. IE.	23,1%	72,6%
GALICIA	G.S. N.I.E	15,7%	88,2%
GALICIA	M.G.	11,8%	100,0%

Siendo autoexplicativo, podemos hacer una aclaración respecto de la primera y última línea, para ser más explícitos.

La primera línea nos indica que el puerto de A Coruña, Graneles Líquidos, representan el 44.2% del total de mercancías movidas en Galicia, significando ser el mayor movimiento de mercancías, además de ser el 77.8% del volumen de mercancías movidas en el puerto, y el 89.4% de los graneles líquidos movidos en Galicia.

La última línea nos indica que el puerto de Pontevedra, Graneles Líquidos, representan el 0.1% del total de mercancías movidas en Galicia, significando ser el menor movimiento de mercancías, además de ser el 1.4% del volumen de mercancías movidas en el puerto, y el 0.1% de los graneles líquidos movidos en Galicia.

Todo lo anterior está referido al valor acumulado desde 1985 hasta 1997, ambos inclusive. Un apunte importante es que en los puertos gallegos, el 88.9% de las mercancías se concentran y mueven en los puertos de A Coruña, Ferrol - San Ciprián y Vigo. La ordenación jerárquica, es la que refleja la tabla.

Abundando en la información anterior, vemos que el 71.9% de las mercancías son Graneles Líquidos y Sólidos movidos en los puertos de A Coruña y Ferrol.

La discusión se centra en la erradicación de los movimientos de graneles líquidos, para tratar de ver la importancia de los movimientos portuarios, ya que algún tratadista entiende que las mercancías movidas a través de canalizaciones y bombas no deben de ser tenidas en cuenta, pues no dejan ver la realidad portuaria. Entendemos esta postura, si es abierta y se aporta en el sentido de cautividad del mercado, no como crítica y apunte negativistas de que los puertos petroleros no son puertos, sino solamente puntos de amarre.

Sin entrar en más discusión de si debe o no debe ser tenido en cuenta el movimiento derivado del tráfico de crudos y sus derivados, esta es la visión de acuerdo al descuento de los graneles líquidos:

PUERTO	TIPO	% S/TOTAL	ACUMULADO	% S/PUERTO	% S/TIPO
FERROL	G.S. I.E.	36,40%	36,40%	78,91%	79,58%
A CORUÑA	G.S. N.I.E	18,40%	54,80%	73,77%	59,30%
VIGO	M.G.	13,78%	68,57%	77,35%	59,28%
FERROL	G.S. N.I.E	7,31%	75,89%	15,86%	23,58%
A CORUÑA	G.S. I.E.	4,11%	80,00%	16,50%	9,00%
PONTEVEDRA	G.S. N.I.E	3,70%	83,70%	49,11%	11,91%
PONTEVEDRA	M.G.	3,43%	87,13%	45,54%	14,75%
VIGO	G.S. I.E.	3,34%	90,46%	18,72%	7,29%
A CORUÑA	M.G.	2,43%	92,89%	9,73%	10,44%
FERROL	M.G.	2,41%	95,30%	5,23%	10,38%
VILLAGARCÍA	G.S. I.E.	1,49%	96,78%	41,28%	3,25%
VILLAGARCÍA	M.G.	1,20%	97,98%	33,29%	5,16%
VILLAGARCÍA	G.S. N.I.E	0,92%	98,90%	25,43%	2,95%
VIGO	G.S. N.I.E	0,70%	99,60%	3,93%	2,26%
PONTEVEDRA	G.S. I.E.	0,40%	100,00%	5,35%	0,88%

GALICIA	G.S. I.E.	45,74%	45,74%
GALICIA	G.S. N.I.E	31,02%	76,76%
GALICIA	M.G.	23,24%	100,00%

La clasificación no difiere mucho de la anterior. Siguen siendo los puertos de Ferrol San Ciprián, A Coruña y Vigo los que acumulan el 68.6% de las mercancías movidas en los puertos gallegos. Siguen siendo los Graneles, ahora Sólidos, los que tiene primacía en el conjunto portuario, y jerárquicamente hablando, se permutan las posiciones los puertos de A Coruña y Ferrol, respecto de la tabla anterior.

Lo único destacable de ambas tablas es la importancia de los GRANELES. La pregunta que deberíamos hacernos es si el mercado es el que se mueve en esa línea o por el contrario se evoluciona en otro tipo de mercancías. La verdad es que la comodidad de manipulación, el bajo coste unitario de manipulación, la necesidad de mano de obra especializada y demás ventajas de los grandes volúmenes, convierten a este tipo de movimientos en rentables desde el punto de vista del Armador, Fletador, Consignatario, Usuario y Puerto. Pero tiene un grave inconveniente, la cautividad de un tipo o un reducido tipo de mercancías movidas en los puertos. Con ello la ventaja comparativa de los puertos de Vigo y, Marín - Pontevedra, es evidente.

Son puertos más versátiles que los demás, en cuanto a que tiene gran parte de su carga en la mercancía general. Este tipo de mercancía necesita de mayor volumen de recursos humanos, financieros y materiales. Además convierte al puerto en flexible, esto es, capaz de recibir cualquier tipo de mercancía. Este tipo de puertos son acomodaticios, ya que se rigen por las fluctuaciones de las mercancías y tienen que adaptarse a ellos. Es evidente que son puertos menos rentables que el mono-movimiento, ya que al requerir mayor volumen de recursos, estos imputan sus costes en la estructura portuaria, lo que hace que siendo los precios de venta de los servicios portuarios similares en el conjunto gallego, compiten en diferente nivel de margen de beneficio.

Con todo lo anterior no se esta tratando de indicar que todos los puertos deben de recurrir al movimiento de mercancía general, todo lo contrario, se está haciendo hincapié en la necesidad de diversificar servicios portuarios, y tratar de no ser cautivo de un determinado tipo de mercancía. Caso de que no se pueda diversificar el riesgo, convertir la cautividad en una ventaja competitiva a nivel de precios, servicios portuarios, servicios complementarios, y demás beneficios que puedan reportar en el conjunto de la población adyacente al puerto.

Analizando los crecimientos en estos trece años, se han repartido por término medio, tomando como año base y de referencia el total de mercancía tipo del año 1985, del siguiente modo:

Graneles Líquidos	124% crecimiento medio s/GL-1985
G.Sólidos Inst Especial	151% crecimiento medio s/GSIE-1985
G.Sólidos N.Inst Especial	128% crecimiento medio s/GSNIE-1985
Mercancía General	113% crecimiento medio s/MG-1985

Podemos observar que las mercancías a granel han tenido un crecimiento mayor que la mercancía general. La desventaja de este último tipo de mercancía es tener un mayor coste unitario de manipulación.

Un último apunte importante, es la visión que se pueda tener de los beneficios generados en estos años, como diferencia entre ingresos y gastos de explotación.

INGRESOS - GASTOS						
	LA CORUÑA	FERROL SC	MARÍN PTV	VIGO	VILLAGARCÍA	GALICIA
1.985	477.919	49.670	2.055	271.747	3.921	805.312
1.986	945.138	-30.570	11.817	394.418	25.740	1.346.543
1.987	1.039.961	60.703	15.955	527.655	25.145	1.669.419
1.988	1.309.740	35.630	167.477	581.187	59.004	2.153.038
1.989	1.905.029	40.916	160.443	783.970	14.514	2.904.872
1.990	1.911.996	139.087	166.718	844.675	63.650	3.126.126
1.991	1.897.533	163.829	198.961	921.186	13.582	3.195.091
1.992	2.095.472	298.936	246.462	820.788	4.799	3.466.457
1.993	1.077.371	298.564	139.339	100.449	-399.060	1.216.663
1.994	1.688.886	627.710	150.542	235.009	-123.474	2.578.673
1.995	2.501.745	799.385	155.468	602.412	-7.385	4.051.624
1.996	883.623	555.830	160.122	-99.032	2.459	1.503.001
1.997	749.341	498.844	233.962	147.753	-30.231	1.599.669
18.483.754	3.538.534	1.809.320	6.132.217	-347.337	29.616.489	

La pregunta a realizar de la anterior lectura es la siguiente; ¿la bajada de beneficio de explotación en los años 96 y 97, es coyuntural o estructural?. Esto es, se debe a problemas internos de ajuste, o son derivados de una distribución distinta del mercado.

Esto lo podemos ver a través de la interpretación de la corriente de gastos e ingresos de cada uno de los puertos. Y en este caso, apunta a que los puertos de A Coruña y Vigo han sufrido una fuerte recesión en su cuenta de ingresos en los últimos años si analizamos el comportamiento del diferencial entre ingresos y gastos e millones de pesetas desde el año 85 hasta el 97 y tomamos como base el mismo año 85, y si además realizamos el mismo análisis respecto de las mercancías, tenemos lo siguiente:

I-G s/85 %	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
A CORUÑA	100%	198%	218%	274%	399%	400%	397%	438%	225%	353%	523%	185%	157%
FERROL SC	100%	-62%	122%	72%	82%	280%	330%	602%	601%	1264%	1609%	1119%	1004%
MARÍN PTV	100%	575%	776%	8150%	7807%	8113%	9682%	11993%	6780%	7326%	7565%	7792%	11385%
VIGO	100%	145%	194%	214%	288%	311%	339%	302%	37%	86%	222%	-36%	54%
VILLAGARCÍA	100%	656%	641%	1505%	370%	1623%	346%	122%	-10178%	-3149%	-188%	63%	-771%
TOTAL	100%	167%	207%	267%	361%	388%	397%	430%	151%	320%	503%	187%	199%

De acuerdo a lo anterior, el resultado de la explotación (ingresos - gastos) están evolucionando negativamente en los últimos años, llegándose a que a finales del 97 se está al mismo nivel que en el 87. Es cierto que los puertos de Ferrol San Ciprián y de Marín Pontevedra, tienen una tendencia alcista, pero el global de Galicia se ve mermado por tener estos puertos un menor peso relativo que otros de la región. Para comprender correctamente lo anterior, sería conveniente ver cual ha sido el peso específico de cada uno de los puertos en cada uno de los años analizados, que he reflejado en el último cuadro. Lo anteriormente expuesto, nos llevará a comprender por que si ha existido en al menos dos puertos un crecimiento en sus resultados brutos, por que el conjunto globalmente ha descendido hasta los niveles del año 87. Veamos que ha ocurrido con las mercancías tomando como base el año 1985:

MERCANCIAS	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
A CORUÑA	100%	125%	117%	122%	137%	124%	125%	137%	121%	121%	125%	115%	114%
FERROL SC	100%	90%	104%	102%	103%	130%	138%	143%	143%	172%	203%	213%	216%
MARÍN PTV	100%	122%	116%	159%	147%	131%	150%	186%	197%	223%	299%	284%	320%
VIGO	100%	103%	108%	115%	125%	129%	134%	136%	123%	138%	136%	109%	111%
VILLAGARCÍA	100%	98%	91%	108%	114%	115%	113%	130%	139%	140%	154%	166%	177%
TOTAL	100%	114%	112%	118%	128%	126%	130%	139%	129%	137%	149%	142%	143%

Se ha crecido en todo el período analizado destacando los puertos de Ferrol, Marín y Villagarcía. Gráficamente se puede observar con mayor comodidad cual ha sido la evolución, que en todos los aspectos es positiva y constante.

Nos falta añadir lo indicado con anterioridad, el peso específico de cada puerto dentro del conjunto de la región respecto de lo que aporta al beneficio bruto total. El siguiente cuadro representa los valores relativos en el conjunto de la región:

I-G % AÑO	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
A CORUÑA	59%	70%	62%	61%	66%	61%	59%	60%	89%	65%	62%	59%	47%
FERROL SC	6%	-2%	4%	2%	1%	4%	5%	9%	25%	24%	20%	37%	31%
MARÍN PTV	0%	1%	1%	8%	6%	5%	6%	7%	11%	6%	4%	11%	15%
VIGO	34%	29%	32%	27%	27%	27%	29%	24%	8%	9%	15%	-7%	9%
VILLAGARCÍA	0%	2%	2%	3%	0%	2%	0%	0%	-33%	-5%	0%	0%	-2%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Podemos destacar el mantenimiento en cuanto a su peso específico en la región del puerto de A Coruña, el crecimiento del puerto de Ferrol y la recesión del puerto de Vigo. Se pueden obtener, cuando menos, conclusiones erróneas si no tenemos en cuenta la disminución de los precios de venta de los servicios portuarios durante los años 96 y 97 como consecuencia de varios factores que entre otros podemos destacar; gestión indirecta de ciertos servicios realizados por el puerto, liberalización (conceptual) de las tarifas portuarias, competencia portuaria internacional, etc.. Un último apunte, se puede observar que los puertos tardan al menos dos años en ajustar la cuenta de gastos de explotación, por lo que es de esperar que el saldo positivo existente se vea incrementado en el próximo ejercicio.

BIBLIOGRAFÍA:

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SISTEMA PORTUARIO GALLEGO: GONZALEZ LAXE, F, DE LLANO MONELLOS, G., DE LLANO MONELLOS, P. FUNDACIÓN PEDRO BARRIE DE LA MAZA, ENERO 1999.

AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA, MEMORIAS AÑOS 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 Y 1997.

AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL - SAN CIPRIÁN, MEMORIAS AÑOS 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 Y 1997.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN - PONTEVEDRA, MEMORIAS AÑOS 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 Y 1997.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO, MEMORIAS AÑOS 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 Y 1997.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VILLAGARCÍA, MEMORIAS AÑOS 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 Y 1997