

RAFAEL VIRUELA MARTÍNEZ*

EL TRANSPORT MARÍTIM AL PAÍS VALENCIÀ

RESUMEN

Los puertos valencianos tienen escasa importancia en el transporte de pasajeros, no así en el de mercancías, que se ha incrementado de forma extraordinaria en los últimos años. La función comercial se caracteriza por el alto nivel de concentración en el puerto de València, cuyo dinamismo contrasta con la atonía o el estancamiento del tráfico en Alacant y Castelló. Entre los tres puertos existen grandes diferencias en el volumen y el tipo de mercancías, en las características de las instalaciones e infraestructuras portuarias, en la distribución geográfica de los flujos y en las dimensiones de las respectivas áreas de influencia.

PALABRAS CLAVE: Transporte marítimo, área de influencia, comercio exterior, País Valenciano.

ABSTRACT

THE MARINE TRANSPORT AT THE VALENCIA COUNTRY (SPAIN)

The ports in Valencia country (Spain) are of little importance for passengers, but have increased rapidly in importance for the shipping of goods. The commercial function is heavily concentrated in the port of Valencia, and this is in marked contrast with the low level of commercial activity in the ports of Alacant and Castelló. Among the three ports there are large differences in the volume and type of merchandise, the type of port facilities and the amount of infrastructure, the geographic distribution of the incoming and outgoing merchandise, and the size of the areas influenced by each of the ports.

KEY WORDS: Marine transport, hinterland, foreland, Valencia Country.

Al litoral valencià hi ha un gran port comercial, el de València (28.500.000 tm, en 2002) que rivalitza amb el de Barcelona pel segon lloc en la xarxa de ports espanyols, un port-refineria al Grau de Castelló (10 milions) i uns altres dos ports amb un volum de transport modest, el d'Alacant (3 milions) i el de Sagunt que ja el supera (quasi 4 milions). Aquest i el de Gandia, d'escassa activitat comercial, són gestionats per l'autoritat portuària de València,

* Departament de Geografia. Universitat de València.

Fecha de recepción: octubre 2004. Fecha de aceptación: marzo 2005.

que també dirigeix el port de la capital¹. En conjunt, el tràfic de mercaderies² equival al 13% del total registrat pel sistema portuari espanyol i destaca per l'alt nivell de concentració a València (el 62%). El trànsit de passatgers té menor importància i utilitza les instal·lacions de València i Alacant, a les que s'afegeixen les de Dénia, amb major activitat a l'estiu.

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES

El tràfic de mercaderies ha conegut importants canvis quantitius i qualitius. El tonatge transportat s'ha triplicat en els últims vint-i-cinc anys, passant de 14,5 milions en 1976 a més de 46 en 2002. Un augment que bàsicament és resultat del dinamisme del port de València, que contrasta amb l'estancament dels fluxos a Alacant i Castelló. La disparitat es relaciona amb l'àrea d'influència o *hinterland* i amb la capacitat d'atraure tràfics, que depèn dels equipaments i infraestructures portuàries i les connexions amb altres mitjans de transport, i dels serveis oferts per les empreses consignatàries i les companyies navilieres. En aquest sentit, València és el lloc més atractiu, ha comptat amb més recursos financers i amb el decisiu suport de l'Administració per a la modernització de les seves instal·lacions, que li han permès augmentar el trànsit de mercaderies i, en conseqüència, obtenir majors ingressos amb què prosseguir una expansió que no pareix tenir límits.

L'evolució del tràfic és diferent segons la naturalesa de les mercaderies. Així, en la dècada de 1970 predominaven els líquids a l'engròs, per l'entrada de petroli cru, però des de llavors ençà la mercaderia general ha progressat molt ràpidament, sobretot en data recent gràcies a la utilització del contenidor que, des de la seva aparició en la dècada de 1960, ha revolucionat el sistema de transport, convertint-se en l'element fonamental de la logística intermodal. Al País Valencià, la mercaderia general conteneritzada és des de fa anys el principal component del transport marítim, en l'actualitat suposa el 45% del volum total enfront del 23% a Espanya. Aquestes diferències es deuen al fet que a escala estatal les mercaderies a l'engròs representen el 64,5%, mentre que la mercaderia general suposa el 60% de les tones que transiten pels ports valencians, i és aquesta la que més utilitza el contenidor. En aquest subsector, el País Valencià ha anat guanyant quota de mercat, corresponent-li prop del 25% del total espanyol el 2002. Però això resulta bàsicament de l'activitat registrada al port de València, com comprovarem a continuació.

Diferències entre els ports valencians

Entre els ports valencians hi ha grans diferències en el volum (taula 1) i el tipus de mercaderies comercialitzades. Al voltant de la meitat del tonatge que entra i ix pel port d'Alacant és mercaderia a l'engròs, destacant els sòlids en el moment actual. Castelló es

¹ Les autoritats portuàries (27 en tot l'Estat espanyol) són organismes sota la tutela de l'ens públic *Puertos del Estado* i gaudeixen d'un elevat grau d'autonomia en la presa de decisions sobre inversions i tarifes o per a captar clients i empreses privades relacionades amb l'activitat portuària. Les autoritats de Castelló i Alacant també han dirigit, respectivament, els ports de Vinaròs i Torrevella fins al primer trimestre del 2000, quan, en virtut del Reial Decret 233/2000, de 18 de febrer, foren transferits a la Generalitat Valenciana. D'aquests, només el de la Vega Baixa manté certa activitat comercial.

² Les estadístiques utilitzades i els comentaris, excepte quan s'especifique de forma concreta, fan referència als totals de les tres autoritats portuàries. Així, València també inclou el tràfic de Sagunt i Gandia des de 1986, mentre que les xifres corresponents a Castelló i Alacant sumen a les d'aquests ports els resultats de Vinaròs i Torrevella, respectivament, entre 1986 i el primer trimestre del 2000.

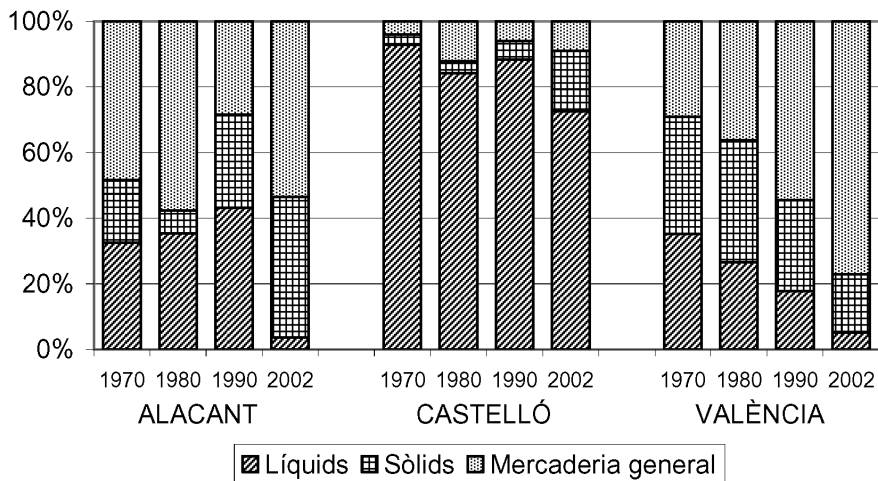


Figura 1. Naturalesa de les mercaderies (%).

dedica al transport de líquids a l’engròs, mentre que València s’ha especialitzat en la mercaderia general diversa (figura 1). Les diferències estan relacionades, en part, amb les que s’observen en les instal·lacions i infraestructures portuàries, en l’oferta de serveis i fins i tot en les dimensions de l’àrea d’influència.

La instal·lació de la refineria de petroli, que inicià l’activitat el 1967, proporcionà un gran impuls al comerç marítim del Grau de Castelló que, en els deu anys següents, va ocupar el primer lloc dels ports valencians (figura 2). El volum del tràfic experimenta lleugeres variacions des de finals de la dècada de 1970 a causa de les crisis petrolíferes, les conjuntures econòmiques internacionals, com la guerra del Golf el 1991, la racionalització del consum o la utilització d’altres sistemes per al transport dels productes derivats, com l’oleoducte València-Albuixec, que l’any de la seua inauguració (1992) va reduir l’embarcament de líquids en més de 700.000 tm (VALLS, LLANSOLA i MONLLEÓ, 2003). En l’últim any (2002), han transitat pel port de Castelló més de 10 milions de tones, dels que set són de petroli cru i productes derivats. Entre els sòlids a l’engròs destaca el desembarcament d’argila i altres matèries primeres per a la indústria ceràmica de la Plana i, entre la mercaderia general, l’exportació de taulells, amb un total de 900.000 tm, molt poc si es compara amb els quatre milions que surten pel port de València.

El port d’Alacant no aconsegueix superar la barrera dels tres milions de tones, excepte el 2001 (i també el 2003), incapaç d’eixir de l’atonía que arrossega des de fa anys. Es tracta d’un port cimentar atés que, tant la matèria primera per a la seua elaboració com el producte acabat, mobilitza més d’un milió de tones de ciment i *clinker*. En general, els sòlids a l’engròs suposen el 43% de les mercaderies transportades, proporció que era considerablement major en la dècada de 1990 per la contribució de la sal que s’exportava pel port de Torrevella. A finals dels anys vuitanta hi predominaven els líquids a l’engròs, amb més d’un milió de tones de petroli per als dipòsits de CAMPSA, ja desmantellats per raons ambientals i paisatgístiques.

Taula 1. Tràfic de mercaderies en 2002*, segons la naturalesa (%) i algunes característiques portuàries

		Castelló	València	Alacant	País Valencià
Tràfic total (milers de tm)		10334	32.816	2961	46.111
Cabotatge	Càrrega	1.684	2.739	811	5.234
	Descàrrega	336	1.344	755	2.435
Exterior	Càrrega	934	12.749	370	14.053
	Descàrrega	7.380	15.984	1.025	24.389
Líquids a l'engròs		72,6	5,0	3,7	20,2
Sòlids a l'engròs		18,4	17,6	42,9	19,6
Mercaderies generals		9,0	77,4	53,4	60,2
Contenidors equivalents a 20 peus (TEU)	Unitats	29.446	1.821.005	135.526	1.939.570
	Tones	313.560	19.758.225	995.571	21.067.356
Vaixells mercants entrats l'any	Unitats	1.230	7.068	1.331	9.629
	TRB (milers)	8.964	96.458	11.481	116.903
	TRB/Vaixell	7.288	13.647	8.626	12.141
Longitud de les dàrsenes comercials		2.595	8.937	2.829	14.361
Calat màxim		12	16	14,5	16
Línies regulars		17	156	10	183
Mitjà de transport de les mercaderies embarcades i desembarcades (%)					
Ferrocarri		-	3,0	-	1,7
Carretera		34,4	94,0	98,9	78,8
Oleoducte		65,6	1,3	1,1	18,5
Altres		-	1,7	-	1,0

Font: Autoritats Portuàries: *Memoria* de 2002; Puertos del Estado: *Anuario Estadístico*. Elaboració pròpia

* No inclou avituallament i pesca

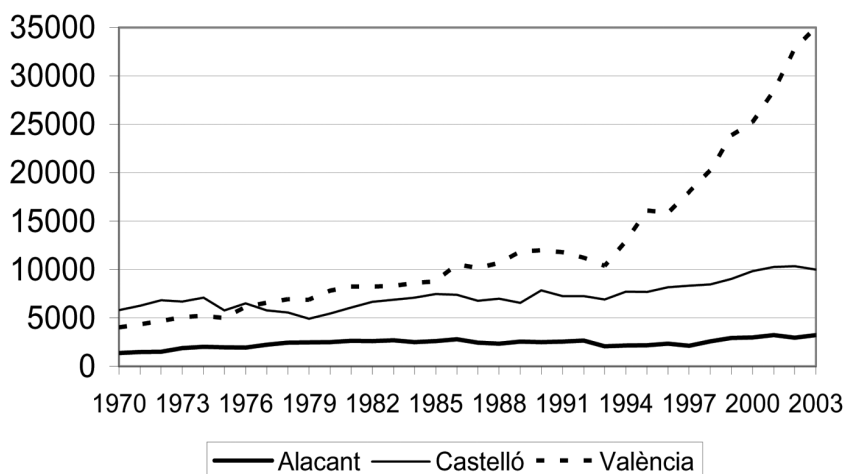


Figura 2. Evolució del tràfic de mercaderies (1970-2003). (Milers de tm).

València ha apostat de forma decisiva per la mercaderia general (77%), sobretot la transportada en contenidor (taulellets, productes de la indústria manufacturera, agroalimentaris, etc.). Entre la mercaderia general no conteneritzada destaquen els productes siderúrgics, per als que s'utilitzen les instal·lacions de Sagunt, la fusta, el paper i la pasta de paper a través del port de Gandia. Per la seua banda, el volum de sòlids a l'engròs (18%), que duplica el volum mobilitzat per Alacant i Castelló, correspon bàsicament a ciment i *clinker*, carbó i cereals. Finalment, entre els líquids a l'engròs (el 5% del volum total) destaquen els productes químics i els derivats del petroli. El ràpid augment del tràfic (figura 2), li ha permès escalar posicions en el *ranking* dels ports espanyols i europeus, amb una quota de mercat que equival al 10% del sistema portuari espanyol. Per a això ha realitzat un gran esforç inversor, sobretot en la dècada de 1990, amb un desemborsament de 331 milions d'euros, només superat per Barcelona i Bilbao i que contrasta amb el de Castelló i Alacant, 50 i 55 milions d'euros, respectivament (CORTÉS, 2003). En l'actualitat, el port de València abasta proporcions gegantines en comparació amb altres del litoral mediterrani i disposa de dàrsenes comercials especialitzades per al tràfic de líquids i sòlids a l'engròs i mercaderies en general, que han incrementat el seu atractiu i competitivitat.

Les infraestructures de Castelló i Alacant no han evolucionat al ritme que exigeixen els canvis experimentats pel transport marítim, amb vaixells cada vegada més grans que requereixen major calat. Els molls d'atrancament són petits, no arriben als 3.000 m en ambdós casos, enfront dels prop de 9.000 de València (el 1990 en tenia 5.720 m), i no disposen de grans superfícies per a la manipulació de la càrrega, sobretot de la mercaderia general moguda en contenidors. La necessària renovació de les instal·lacions s'ha anat retardant per la falta de suport de l'Administració. Per exemple, la prolongació del dic de Llevant i la demolició parcial del de Ponent, un projecte reivindicat en Castelló des de 1968, va haver d'esperar fins al 1995 (VALLS, LLANSOLA i MONLLEÓ, 2003). A Alacant, l'obra més important des de la fi de la guerra civil, el moll 17, que s'utilitza com a terminal de sòlids

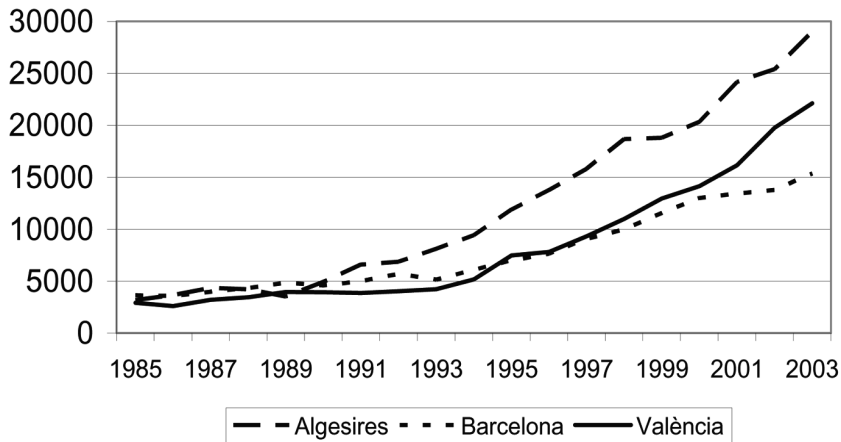


Figura 3. Milers de tm mobilitzades en contenidors equivalents a 20 peus.

a l'engròs, va entrar en servei fa poc més de deu anys (ROSSELLÓ i BOIRA, 1995). Però sens dubte, el principal inconvenient és la falta de calat. Al port d'Alacant, el moll 17 és l'únic que té 14 m de fondària, mentre que a Castelló el calat màxim de les seues dàrsenes comercials (12 m) només se supera en les instal·lacions que la BP Oil té a mar obert: l'illa-pantalà d'acer i ciment, a poc més d'una milla de la costa, i el camp de boies, a 2,3 milles. En canvi, la terminal de contenidors de València i altres molls per a la càrrega i descàrrega de sòlids a l'engròs arriben als 16 m de calat.

És evident que amb aquestes diferències, els ports no poden oferir els mateixos serveis, per això empreses de transport que operaven a Castelló i Alacant s'han traslladat a València. Les seues instal·lacions han estat visitades per més de 7.000 vaixells el 2002, mentre que Castelló i Alacant no n'han rebut més de 1.500 i, en conjunt, són més petits que els que arriben al port de València (taula 1). La major competitivitat d'aquest s'ha vist potenciada pel desenvolupament de les infraestructures de transport terrestre, motiu pel qual comarques i sectors productius en una altra època "captius" dels ports de Castelló o Alacant aprofiten ara el de València.

València, primer port comercial d'Espanya

El port de València és un dels que millor ha sabut adaptar-se als canvis que en data recent ha experimentat el transport marítim (concentració empresarial, augment de la grandària dels vaixells, importància creixent del contenidor, etc.) i des de fa anys rivalitza amb el de Barcelona pel segon lloc en el sistema portuari espanyol, a certa distància d'Algesires.

Com es pot apreciar a les figures 3 i 4, els tres primers ports espanyols han incrementat de forma extraordinària el nombre de contenidors equivalents a 20 peus (TEU) i el volum de mercaderies que utilitzen aquest sistema. La primàcia d'Algesires es deu a la localització geogràfica entre la mar Mediterrània i l'oceà Atlàntic, mentre que el compor-

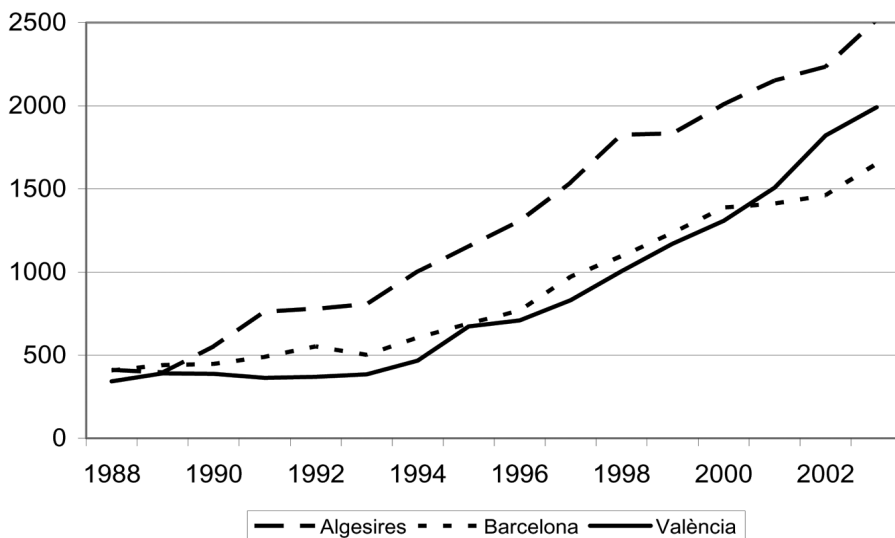


Figura 4. Tràfic de contenidors equivalents a 20 peus: TUE (milers).

tament de València i Barcelona es relaciona amb el creixement de l'Eix Mediterrani i amb el desenvolupament d'infraestructures i xarxes de transport terrestre que connecten les instal·lacions portuàries amb gran part de l'Estat espanyol. Així, el port d'Algesires s'ha especialitzat en el transbord entre línies marítimes, més del 90% del tràfic de mercaderia general en contenidors, mentre que en València i Barcelona el 70% del tonatge es distribueix per terra.

El tràfic de contenidors va començar en València a finals de la dècada de 1960 i des de llavors ençà no ha deixat d'augmentar, registrant-se cada any un nou rècord. A finals de la dècada de 1970, la quarta part de les mercaderies generals es movien en contenidors (MARTÍNEZ RODA, 1980) i en l'actualitat la taxa de contenerització és del 78%, la més alta d'Espanya. L'augment registrat el 2002 només fou superat a Europa pels ports d'Hamburg i Gioia Tauro (Calàbria). Segons l'*Institut Supérieur d'Économie Maritime*, el port valencià ocupa el desè lloc entre els ports europeus en nombre de contenidors mobilitzats. Com aquest sistema s'utilitza per a transportar sobretot béns d'equip i de consum elaborats, considerant com a criteri el valor afegit de la mercaderia transportada, València ocuparia el lloc 15^è entre tots els ports europeus, quan li correspon el 26^è pel volum total, guanyant posicions a altres ports que mobilitzen moltes més tones, com ara els de Dunkerque, a França, Trieste, a Itàlia o Grimsby, al Regne Unit. Observacions que estan en la línia de les de l'autoritat portuària de València que, en diversos informes i memòries, col·loca el port valencià entre els primers de la mar Mediterrània i entre els cinquanta primers del rànquing mundial.

Segons les estadístiques del centre d'investigació francès, el port de València és el més dinàmic de la península i la major porta d'entrada al mercat espanyol. Bona part de la inversió dels últims anys s'ha dedicat a incrementar la seva quota de mercat en aquest

Taula 2. Transport de mercaderies i distribució geogràfica del comerç exterior, el 1970

Total (milers de tm)	CASTELLÓ		VALÈNCIA*		ALACANT	
	Descàrrega	Càrrega	Descàrrega	Càrrega	Descàrrega	Càrrega
	3.213	2.576	3.004	1.027	824	543
Cabotatge	413	1.951	1.621	457	577	359
Exterior	2.800	625	1.383	570	247	184
Regions (%)						
UE**	2,4	61,5	11,0	55,0	19,5	37,6
Resta d'Europa	0,3	12,4	6,5	4,4	8,1	4,8
Àfrica	67,7	1,4	28,3	25,1	30,1	31,2
Àsia	-	-	1,0	-	0,4	0,1
Orient Pròxim	23,6	-	-	4,2	-	0,1
Amèrica del Nord	2,1	-	25,0	5,5	18,7	20,6
Llatinoamèrica i el Carib	3,9	24,7	27,8	5,8	23,2	5,6
Oceania	-	-	0,4	-	-	-

Transport de mercaderies i distribució geogràfica del comerç exterior, el 2002

Total (milers de tm)	CASTELLÓ		VALÈNCIA*		ALACANT	
	Descàrrega	Càrrega	Descàrrega	Càrrega	Descàrrega	Càrrega
	7.715	2.618	14.391	14.120	1.780	1.181
Cabotatge	339	1.686	1.250	2.170	691	798
Exterior	7.376	932	13.141	11.950	1.089	383
Regions (%)						
UE**	10,5	23,4	16,3	19,4	15,1	2,4
Resto d'Europa	28,3	25,0	14,8	5,7	44,3	4,4
Àfrica	48,9	36,9	10,5	21,1	7,5	39,8
Àsia	0,1	0,2	18,5	10,8	5,7	1,5
Orient Pròxim	5,3	6,2	9,5	17,0	1,3	5,3
Amèrica del Nord	0,3	7,1	15,2	13,1	21,3	46,0
Llatinoamèrica i el Carib	6,4	1,2	14,5	12,2	4,8	0,6
Oceania	0,2	-	0,7	0,7	-	-

Font: Autoritats Portuàries de Castelló, València i Alacant, *Memoria anual*. Elaboració pròpia

* Només el port de València

** Unió Europea de 15 països

sector del transport marítim. Destaca en aquest sentit la Terminal Pública de Contenidors, en el moll *Príncipe Felipe*, al sud, sobre una superfície de 200 ha guanyades al mar, amb una línia d'atracada de 3 km i més de 16 m de calat, on es manipula el 75% dels TEU (el 2002) que entren o surten del port. La construcció d'aquesta terminal ha reforçat l'atracció del port, tant des del seu *hinterland*, empreses i mercats, com del costat del mar, armadors i companyies navilieres, que aprofiten la localització geogràfica de València i els serveis de qualitat que els ofereix el port: gran capacitat d'acollida i emmagatzematge, fiabilitat i connexió amb altres mitjans de transport. Ací operen algunes de les majors navilieres del món, la danesa-nord-americana Maersk-Sealand, la taiwanesa Evergreen, l'holandesa P&O Nedlloy, la coreana-alemanya Hanjin Senator o la suïssa Mediterranean Shipping Co. Aquesta es responsabilitza de la major part del tràfic de contenidors de València (el 40% del total el 2003), que ja supera el milió vuit-cents mil TEU en 2002, el doble dels que es mobilitzaven fa cinc anys.

En comparació amb el de València, els ports de Castelló i Alacant mouen quantitats modestes. El d'Alacant ha superat els 100.000 TEU en data recent i el de Castelló no arriba als 30.000, segons les estadístiques de 2002 que, d'altra banda, multipliquen per 2,5 els comptabilitzats fa deu anys. Les dues autoritats portuàries desitjarien desenvolupar més el transport de contenidors, però no n'hi ha prou amb la voluntat de la gerència o dels empresaris. En un món cada vegada més competitiu, la decisió de les companyies navilieres, que localitzen les seues activitats amb l'objectiu de màximitzar els beneficis, margina necessàriament els ports que no es troben en la llista dels elegits.

ASPECTES GEOGRÀFICS DEL TRÀFIC DE MERCADERIES

El volum de mercaderies carregades i descarregades, la seua naturalesa, la taxa de contenerització, a més de les instal·lacions i infraestructures portuàries, posen de relleu les diferències entre les àrees d'influència dels ports i les regions amb què mantenen relacions comercials.

De hinterlands...

Els ports han estat tradicionalment al servei de les seues àrees d'influència, més o menys extenses segons l'època. Fins a mitjan segle XX, els valencians donaven eixida sobretot als productes agraris (taronges, cebes, ametles, creïlles, panses, fruites, llegums...), excepte el de Torrevella, on sempre ha predominat l'exportació de sal, i rebien adobs, productes energètics i matèries primeres per a la indústria. Els canvis en l'estructura productiva provocats pel procés d'industrialització han modificat la composició de les mercaderies embarcades. Així, a finals de la dècada de 1950, en el port de Castelló els vaixells carregaven sobretot taulells, a més de taronges i, des de la dècada de 1960, productes derivats de la manipulació del petroli importat. Al d'Alacant, als productes agraris de la província i de Múrcia, s'afegien les sabates, els materials de construcció i el ciment, principal producte d'exportació. El ciment també va incrementar notablement el tràfic del port de Dénia a partir de 1956 (COSTA, 1976). Des de la dècada de 1970, la major part del tonatge embarcat al port de València correspon als productes industrials: automòbils, productes agroalimentaris (vi, sucs), taulells, etc., d'una àrea d'influència que s'ha anat ampliant a expenses de les dels veïns, gràcies a les modernes instal·lacions

i infraestructures. Sengles enquestes a empresaris de la Vall del Vinalopó i de la Plana han revelat la pèrdua d'interès dels ports d'Alacant i Castelló i l'augment d'atractiu de València (PONCE, 1998; MOLINER *et al.*, 2004). Pel que fa a les mercaderies desembarcades per l'autoritat portuària de València destaquen els derivats del petroli, el carbó, el ciment i els cereals, entre les transportades a l'engròs, a més dels productes siderúrgics, la fusta i el paper, per al que s'utilitzen els ports de Sagunt i Gandia, respectivament i que es distribueixen per a empreses locals o comarcals.

També les mercaderies mogudes pels ports de Castelló i Alacant depenen d'empreses ubicades al seu entorn, de la refinera de petroli, en el primer cas, i de la fàbrica de ciment de Sant Vicent del Raspeig, en el segon. Els dos serveixen àrees econòmiques molt menudes i això limita les possibilitats d'expansió dels seus equipaments i instal·lacions.

El gran augment de l'activitat al port de València i la important especialització en el tràfic de contenidors s'han aconseguit gràcies a la progressiva ampliació de l'àrea d'influència que, al seu torn, ha reforçat l'atractiu del port i ha sigut un estímul per a la inversió i l'ampliació de les instal·lacions, que l'han convertit en un dels ports més competitius de la Mediterrània occidental. Segons l'autoritat portuària de València, l'*hinterland* abraça un radi de 350 km i concentra més de la meitat del PIB i de la població activa espanyols. El port ha donat un gran pas en molt poc de temps, ja que en la dècada de 1970 la major part de les mercaderies mobilitzades tenien com a origen o destí les comarques pròximes i l'àrea d'influència a penes sobrepassava els límits provincials. Pot ser que València s'hagi convertit en el port de Madrid. Un honor que des de fa anys li disputen altres ports, una lluita que avui l'enfronta només amb Barcelona, el seu rival més directe.

L'ampliació de l'*hinterland* ha sigut possible gràcies a la millora de la xarxa de carreteres que han dotat d'accessibilitat a unes instal·lacions que no han deixat de créixer. En aquest sentit, cal assenyalar que els interessos de l'autoritat portuària de València han coincidit amb els de les companyies de transport marítim que concentren bona part de la seva activitat al port de València.

... i *forelands*

La projecció marítima dels ports està relacionada amb el volum i la naturalesa de les mercaderies transportades i amb la zona terrestre a la que serveixen. Les transformacions de l'*hinterland* i el creixent procés de globalització econòmica han contribuït als canvis en la distribució geogràfica dels fluxos. La situació actual és molt diferent de la de fa trenta anys, sobretot en el tràfic que registra el port de València.

En 1970, en els ports de València i Alacant, el transport de mercaderies mostrava un acusat desequilibri a favor de les desembarcades, amb predomini del cabotatge. Castelló era un port netament importador, però el gros de les eixides anava consignat a altres ports espanyols. Trenta anys després, al 2002, el del Grau ha consolidat el seu caràcter de port-refinera que importa petroli cru i expedeix productes derivats (gasolina, querosè, gasoil i fuel) sobretot cap al mercat espanyol. No obstant, el tràfic de cabotatge és relativament escàs (inferior al que registra el port de València) a causa de la competència dels mitjans de transport terrestre: carretera i oleoducte. Els ports d'Alacant i València han augmentat les relacions amb altres països, sobretot el segon, el de major projecció exterior, amb una balança comercial que tendeix a l'equilibri entre importacions i exportacions.

Fa tres dècades el comerç exterior es caracteritzava per l'acusada concentració geogràfica. Europa era, amb diferència, el mercat més important, a molta distància d'Amèrica Llatina, en el cas de les mercaderies embarcades en Castelló, i Àfrica, per a les exportacions que s'efectuaven des de València i Alacant. D'aquest continent procedia la major part de les importacions, sobretot les que arribaven a Castelló. A Alacant i València, la major part dels productes forans venien del continent americà. En l'actualitat (2002), Àfrica és el principal client i proveïdor del Grau de Castelló i, junt amb Amèrica del Nord, també és un mercat important per al port d'Alacant. Als dos ports destaca la participació de països europeus no comunitaris en relació amb el procés d'obertura dels països excomunistes en transició a l'economia de mercat. D'altra banda, Amèrica Llatina, que en un altre temps era una regió important en les relacions comercials dels tres ports, en l'actualitat només destaca en el tràfic del port de València. Així mateix, cal referir-se al ràpid augment dels intercanvis d'aquest port amb el continent asiàtic, gràcies al creixement econòmic i la capacitat exportadora de països de recent industrialització.

En 1970, Líbia era el país que més petroli venia a la refineria de Castelló; en l'actualitat Nigèria ocupa el primer lloc. Altres proveïdors importants són Angola, Rússia, Mèxic o Aràbia. A més del cru, al port castellonenc es descarreguen matèries primeres per a la indústria ceràmica de la Plana, argiles, feldspats, mineral de zircó, arenes, etc., que arriben de Turquia, Ucraïna i països de la Unió Europea, a més de les que vénen d'altres ports espanyols. Entre les exportacions destaquen el ciment, els taulells i materials de construcció. Productes que fa anys tenien un gran mercat al litoral mediterrani peninsular i als arxipèlags, en un període d'intensa activitat constructiva estimulada pel turisme.

A Alacant, el *foreland* també ha experimentat canvis. No obstant això, des de fa temps, Estats Units i Algèria són els principals mercats, sobretot de ciment i altres materials de construcció. En les importacions destaquen Estats Units, Turquia i Rússia, que subministren adobs, carbó i coc de petroli, productes siderúrgics, minerals i *clinker* per a l'elaboració de ciment. Però, ací és molt important la relació amb altres ports espanyols (53% del tràfic), amb predomini de productes agroalimentaris, en la càrrega, i de materials de construcció i minerals entre la mercaderia descarregada.

El protagonisme absolut d'Europa occidental, en particular del Regne Unit, i d'Amèrica en les exportacions i importacions del port de València, ha estat substituït per la diversitat dels fluxos. A hores d'ara, el primer port del País Valencià manté relacions amb un gran nombre de regions i països: Estats Units, Argentina i Brasil, a Amèrica; Xina, l'Índia i Japó, a Àsia, Aràbia i els Emirats Àrabs, al Pròxim Orient; el Marroc i altres països nord-africans; França, Itàlia, Alemanya i altres membres de la Unió Europea; Romania, Ucraïna i Rússia entre els països postcomunistes d'Europa de l'Est.

En altre temps, Europa rebia productes agrícoles a canvi d'adobs i carbó. En l'actualitat, les relacions segueixen sent molt intenses amb els socis europeus, però ara les principals mercaderies intercanviades són manufactures, béns d'equip i productes siderúrgics. Des de la firma del tractat entre Franco i Eisenhower (el 1953), Estats Units s'ha convertit en el principal client i proveïdor, amb exportacions de taulellets, aliments i manufactures diverses, i importacions de cereals, però la seua participació ha minvat a causa de la progressiva ampliació dels circuits comercials. Destaca, per exemple, el ràpid ascens de Xina en relació amb l'elevada taxa de creixement del PIB (8% anual) i l'obertura econòmica (és membre de l'OMC des de 2001), que han donat un gran impuls al comerç mundial i al tràfic marítim que registren els ports de destinació. Les mercaderies s'embarquen

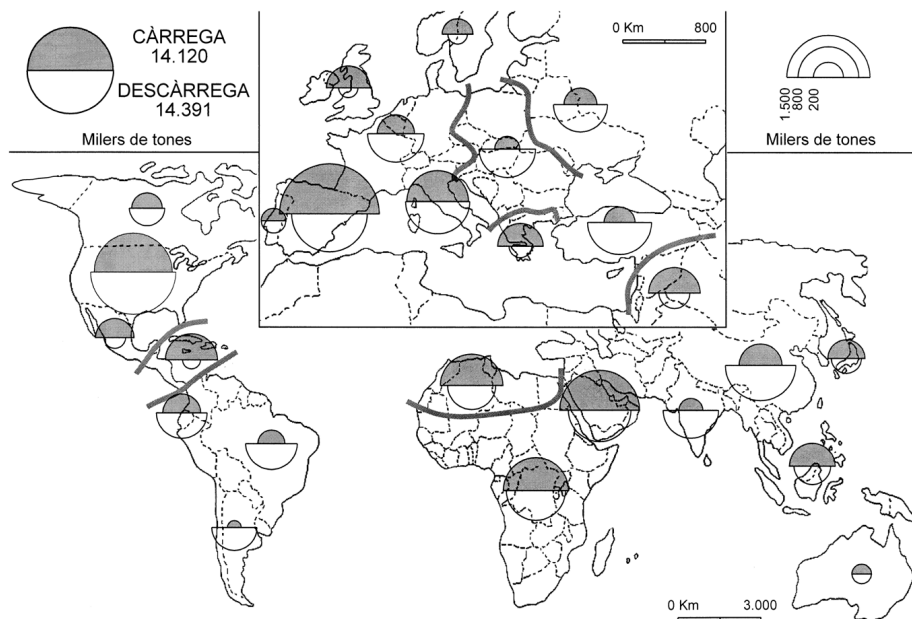


Figura 5. Tràfic de mercaderies del port de València el 2002, segons l'origen i la destinació.

principalment als ports de Shanghai, Chiwan, Qingdao i Xiamen, tots quatre amb més de 100.000 tm cadascú. Al de València, els productes (molt variats) provinents del gegant asiàtic representen quasi el 7% de les importacions, ocupant el segon lloc per darrere dels Estats Units.

La balança comercial és molt deficitària amb Xina (figura 5), igual que ho és amb els grans països sud-americans, d'on arriben cereals (Argentina i Brasil) i recursos energètics (Veneçuela), i també amb l'Europa no comunitària, en particular amb Turquia, que ens ven fonamentalment ciment. Amb la resta d'Amèrica Llatina, el saldo s'inclina de la part de les exportacions, igual que en els intercanvis amb el nord d'Àfrica o l'Orient Pròxim, amb materials de construcció i taulells com a principals productes embarcats.

El ràpid augment del comerç exterior ha reduït la participació dels ports espanyols que, de representar més de la meitat del tràfic del port de València en 1970, en l'actualitat a penes suposen el 12%. A més s'han produït canvis importants, que fonamentalment han consistit en el debilitament de les relacions amb els ports de la península, degut a la millora dels transports terrestres, i la consolidació de les relacions amb els arxipèlags. Efectivament, a principis de la dècada de 1970 la mercaderia descarregada era molt superior a la carregada, amb predomini de productes energètics: el carbó de Gijón i Avilés, i els derivats del petroli des dels ports amb refinaria (Cartagena, Tarragona, Castelló, Algesires, etc.). En canvi, ara té més importància la càrrega de mercaderia general cap a Balears i Canàries. Com ja preveia Martínez Roda (1980), València s'ha convertit en el port que relaciona la península amb l'arxipèlag balear.

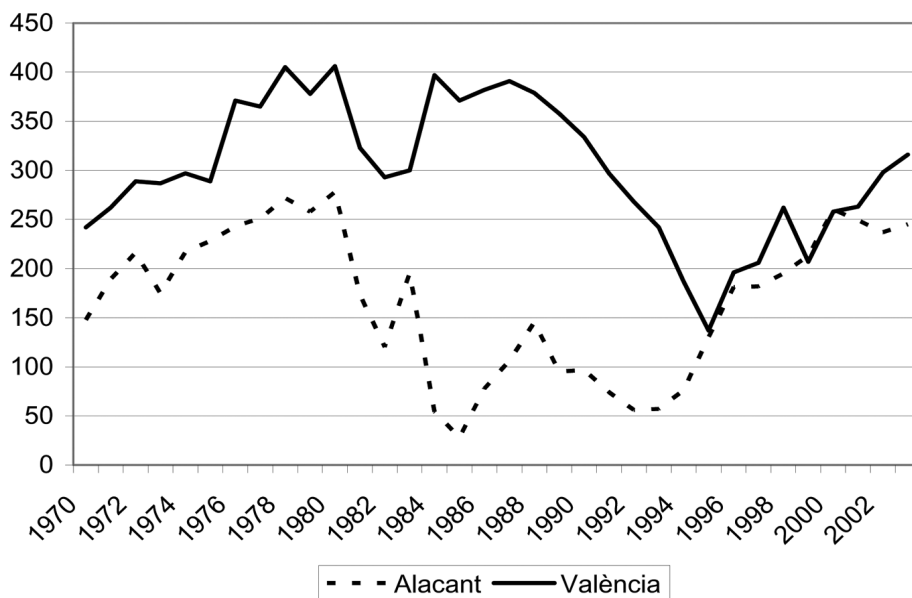


Figura 6. Trànsit de passatgers (1970-2003). (milers de persones).

EL TRÀNSIT DE PASSATGERS

Les instal·lacions portuàries són portes d'entrada i eixida de mercaderies, però també de persones. La importància que tenen els ports valencians en la seua funció comercial, el 13% del tonatge mobilitzat pels ports espanyols, contrasta amb la modesta participació en el transport de passatgers (el 3%).

A principis del segle XXI, al voltant de 250.000 persones van transitar a l'any pel port d'Alacant, un poc menys de les que ho feren pel de València. L'origen i la destinació d'unes i altres són diferents, igual que les seues característiques. A València hi predomina el tràfic de cabotatge, amb origen i destinació a les Illes Balears, sent molt pocs els viatgers que es desplacen a l'estranger, menys de 8.000 persones van utilitzar l'any 2002 els serveis de la companyia italiana Grimaldi, que explota la línia València-Salerno. En canvi, el tràfic exterior és el més important a Alacant, que manté una estreta i tradicional relació amb Algèria, en particular amb la ciutat d'Orà. Si en el primer cas els passatgers es desplacen per motius turístics i d'oci, en el segon, la major part dels clients són migrants magrebins que utilitzen els serveis del port d'Alacant per a realitzar part del trajecte entre la regió de treball (en països europeus) i la d'origen durant les vacances, i treballadors algerians que s'ocupen en l'agricultura, el comerç i l'hosteleria a les comarques del sud del País Valencià (SEMPERE, 2000).

La línia que fa anys unia Alacant amb Eivissa fou reemplaçada en la dècada de 1980 per una oferta més àgil des de Dènia. El port de la Marina, més pròxim a l'illa, ofereix una travessada ràpida que anualment utilitzen al voltant de 300.000 persones, sobretot en els mesos d'estiu. Un transport de passatgers molt distint al registrat fins a les primeres dèca-

des del segle XX, quan milers de valencians del sud mamprengueren, voluntàriament o per força, el camí de l'emigració cap al nord d'Àfrica. La major part eren agricultors, jornalers i propietaris de poques fanecades de terra, que provaren fortuna a Algèria en activitats agràries i extractives o en les obres públiques de l'administració francesa (COSTA, 1977).

La sèrie cronològica analitzada (figura 6) posa de manifest l'acusat descens del tràfic de passatgers fins a principis o mitjan dècada de 1990. En el cas d'Alacant es deu, almenys en part, a la situació política d'Algèria i a l'adopció de mesures més restrictives en el control de les entrades en territori espanyol arran de la incorporació d'Espanya a la CEE. En el cas de València té a veure amb la competència del transport aeri. Amb tot, en ambdós casos, destaca la recuperació dels últims anys.

* * *

L'augment del comerç marítim ha exigít l'ampliació de les instal·lacions portuàries, que ha modificat el paisatge marítim-terrestre en el que s'ubiquen. L'activitat afecta també les ciutats i les infraestructures de transport terrestre que, més prompte o més tard, han d'adaptar-se a les exigències del desenvolupament portuari.

L'impacte dels tres ports no pot ser el mateix ja que tampoc ho és el volum de mercaderies ni la seua naturalesa. Així, dels deu milions de tones que registra el port de Castelló, la meitat no toca la zona comercial ja que són carregades i descarregades en els molls d'atracada que poseeix la BP Oil a mar obert. Una part important dels productes derivats del cru es distribueixen per oleoducte fins al lloc de destinació (veieu el taula 1).

La carretera és protagonista indiscutible en el transport utilitzat per les mercaderies embarcades i desembarcades a Alacant i València. Però, mentre en el port alacantí el trasbals de mercaderies és modest, en el de València és considerable, sent la major part mercaderia general mobilitzada en contenidor (prop de 20 milions de tones en 2002), la categoria que té un caràcter més intermodal i que exigeix un major esforç per a integrar transport marítim i transport terrestre. En ambdós casos, destaca l'escassa connexió del ferrocarril amb l'activitat portuària (també a Castelló) i l'excessiva dependència de la carretera. És cert que la carretera té l'avantatge de la flexibilitat, però els camions no transporten més que un contenidor per viatge i això comporta un notable augment del tràfic.

El gran repte dels ports és integrar el transport marítim i terrestre de manera que puguem aconseguir una circulació fluida de les mercaderies. Tanmateix, la vocació urbana dels ports fa dels accessos un problema de difícil solució, que pot agreujar-se força en el futur si es compleixen les previsions d'augment del tràfic. Amb aquest objectiu, les tres autoritats portuàries han mampres grans projectes d'ampliació. L'any 2002 van començar en Castelló les obres d'ampliació pel nord, "la obra más importante de la historia del puerto", segons declaracions dels responsables, que permetrà augmentar la línia d'atracada en 730 m i que prompte es veurà superada per l'ampliació de la dàrsena sud, que afegirà 2.500 m més. En data recent, s'han licitat les obres per a una nova terminal a Alacant, en la zona sud, amb les que els molls d'atracada s'incrementaran en 1.200 m i que acollirà el tràfic de ciment i l'estació de passatgers d'Orà. El *Pla Estratégic 2015* de l'autoritat portuària de València té com a objectiu fonamental duplicar en aqueixa data el tràfic actual, arribant als 68 milions de tones i 4 milions de TEU. No obstant això, la competitivitat del port no depén només de les infraestructures i instal·lacions, sinó de l'adequa-

da connexió entre el port i la xarxa de transport terrestre i, en aquest sentit, el ferrocarril hauria de tenir un major protagonisme.

L'accés al port d'Alacant ha millorat en els últims anys gràcies al ramal viari que des de la confluència de les autovies A7 (Barcelona-Algesires), A31 (Almansa-Alcant) i A70 (carretera de circumval·lació de la ciutat i prolongació de la autopista AP7) arriba pel sud fins al recinte portuari. El de Castelló necessita nous accessos que descongestionen els carrers del Grau del tràfic de vehicles pesants, molts d'ells carregats de mercaderies peril·looses. Potser la situació millore amb l'autovia que pel nord i pel sud connectarà la carretera nacional 340 i l'autopista AP7 amb el port. També els camions creuaven una part de la ciutat de València (MARTÍNEZ RODA, 1980), problema que s'ha solucionat amb l'entrada en servei de la carretera de circumval·lació (*bypass*) que desvia el tràfic provinent del nord cap a les carreteres paral·leles al nou llit del Túria (V-30). El tràfic que ve del sud i de l'oest accedeix directament a la V-30, que és l'accés més important (quasi l'únic) al port, cosa que provoca freqüents retencions del trànsit en diversos punts de la xarxa viària. Farà falta doncs alguna cosa més que un *bypass* per a evitar el col·lapse que provocarà en les carreteres l'augment del tràfic marítim.

BIBLIOGRAFIA

- ADELMANT, Alexis (2002): Le fret ferroviaire et les ports à conteneurs, *Note de Synthèse*, 45, <http://www.isemar.asso.fr>
- BURGUET MOCHOLÍ, Isabel; CARDONA GERADA, Maria Lluïsa i PARDO PASCUAL, Josep (1988): *El món mariner valencià*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Generalitat Valenciana, València, 138 p.
- CORTÉS GARCÍA, Francisco Joaquín (2003): El tráfico marítimo y la actividad portuaria, *Boletín Económico de ICE*, 2758: 27-31
- COSTA MAS, José (1977): *El Marquesat de Dénia. Estudio geográfico*, Departament de Geografia, Universitat de València, 595 p.
- FUERTE EUGENIO, Ana María (1977): *Economía portuaria: estudio del caso de Alicante*, Tesi Doctoral, dirigida pel Dr. D. Alejandro Lorca Corrons, Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales, València, 2 vol.
- FUERTE EUGENIO, Ana María (1998): Los puertos marítimos de la Comunidad Valenciana, *Revista Valenciana d'Estudis Autònoms*, 11: 107-131
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando (2000): Perspectivas de los tráfico portuarios y competitividad portuaria. *Boletín Económico de ICE*, 2666: 7-16
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando (2004): Desarrollos en la Europa portuaria, *Boletín Económico de ICE*, 2792: 47-54
- ISEMAR (2002) : La révolution du conteneur, *Note de Synthèse*, 49, <http://www.isemar.asso.fr>
- LACOSTE, Romuald i GEORGET, Stéphane (2002) : Trafics portuaires européens, classement de 56 ports. Evolution 1970/2000, *Note de Synthèse*, 44, <http://www.isemar.asso.fr>
- MARTÍNEZ RODA, Federico (1980): *El puerto de València. Estudio geográfico*, Departament de Geografia, Universitat de València, 347 p.
- MOLINER TENA, Miguel Ángel; SÁNCHEZ GARCÍA, Javier; CALLARÍAS FIOLE, Luis; RODRÍGUEZ ARTOLA, Rosa (2004): *La logística vía marítima del sector cerámico español*, Universitat Jaume I, Castelló, 158 p.

- NAVARRO VERA, José Ramón (1998): *Puerto y ciudad en la Comunidad Valenciana*, Publicacions de la Universitat d'Alacant, Alacant, 180 p.
- NOMBELA, Gustavo i TRUJILLOS, Lourdes (1999): El sector portuario español: organización actual y perspectivas, *Papeles de Economía Española*, 82: 71-85
- PIQUERAS HABA, Juan i SANCHIS DEUSA, Carmen (2003): El tráfico marítimo de contenedores. Valencia en la red portuaria mundial: *Cuadernos de Geografía*, 73/74: 147-182
- PONCE HERRERO, Gabino (1998); Competencia y especialización en los grandes puertos valencianos: *Cuadernos de Geografía*, 63: 195-216
- ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç Maria (1969): *El litoral valencià*, L'Estel, València, 2 vol.
- ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç Maria i BOIRA MAIQUES, Josep Vicent (1995): *Geografía del País Valencià*, Edicions Alfons el Magnànim, València, 640 p.
- SEMPERE SOUVANNAVONG, Juan David (2000): La economía de bazares ligada a la presencia de argelinos en Alicante, *II Congreso Internacional sobre la Inmigración en España*, Universidad Pontificia de Comillas, Madrid, 16 p.
- TOURRET, Paul (2003) : Panorama des ports à conteneurs en Europe, *Note de Synthèse*, 54, <http://www.isemar.asso.fr>
- VALLS TORLÁ, Javier; LLANSOLA GIL, Gerard i MONLLEÓ PERIS, Rosa (2003): *Rumbo al progreso. El puerto de Castelló a través de su historia*, Autoridad Portuaria de Castellón, Castelló, 303 p.