

GABINO PONCE HERRERO*

COMPETENCIA Y ESPECIALIZACIÓN EN LOS GRANDES PUERTOS VALENCIANOS

RESUMEN

Los tres grandes puertos valencianos -Valencia, Alicante y Castellón- han experimentado grandes cambios desde los años 1960, debido a las transformaciones habidas en sus traspaíses, a los desiguales procesos de desarrollo industrial y agrícola, a las políticas de "vertebración" de la Comunidad Autónoma y reforzamiento de la centralidad de su capital (y de su puerto), y a las estrategias transnacionales de las grandes navieras. A todo ello se ha superpuesto un sustancial cambio tecnológico en el manejo y gestión de las mercancías, orientado en cada caso hacia una creciente especialización, conforme con la naturaleza de las mercancías más importantes expedidas por cada puerto. El tráfico de pasajeros se ha visto afectado por la competencia del avión con respecto a las Baleares y por la incertidumbre socio-política de Argelia, principales origen y destino desde Alicante. En resumen, la competencia por el tráfico de mercancías se ha reajustado a unas nuevas circunstancias estructural y socio-políticas, dando paso a una etapa de creciente especialización.

ABSTRACT

The three main valencian ports -Valencia, Alicante and Castellón- have undergone important changes since the sixties, due to the transformations in their hinterland, the unequal processes of industrial and agricultural development, the "structuring" policies of the Autonomous Region and policies to reinforce the centrality of the Capital City (and of its port), and the transnational strategies of the big shipping companies. Furthermore a substantial technological change in the running and management of the goods has been imposed, in accordance to the nature of the most important merchandise shipped off by each port. The traffic of passengers has been affected by competition of air transport in relation to the Balearic Islands, and by the socio-political instability of Algeria, the most important traffic in terms of origin and destination from Alicante. To sum up, the whole the traffic of goods has been readjusted to meet the new structural and socio-political circumstances, giving way to a stage of growing specialisation.

* Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante. Investigación realizada dentro del proyecto Puerto, territorio y ciudad en la Comunidad Valenciana, C.I.C.Y.T., Secretaría General del Plan de I+D, referencia SEC 92-0526.

1. LOS TRES GRANDES PUERTOS VALENCIANOS Y EL PROCESO DE "VERTEBRACIÓN" REGIONAL

En general, los puertos constituyen nudos de comunicación excepcionales, donde convergen diferentes redes de transporte. Existe por ello una estrecha interrelación entre puertos y sistemas de transporte terrestre, de forma que las modificaciones operadas en el *hinterland* tienen un claro reflejo en el sistema portuario: mejoras en el subsistema de transporte terrestre repercuten necesariamente en la dinámica portuaria, ampliando su *hinterland* o intensificando los flujos. De esa manera, los procesos de cambio experimentados en los tres grandes puertos valencianos obedecen a estrategias de diferente escala. Por un lado, las dinámicas transnacionales han apuntado hacia una disminución del número de escalas en beneficio de la reducción de los costes y del tiempo invertido en los desplazamientos. Por otro lado, las políticas de desarrollo regional han favorecido la modernización del subsistema de transporte terrestre, alterando considerablemente el equilibrio existente entre los *hinterlands* de cada uno de los tres grandes puertos valencianos, aminorando de paso el comercio de cabotaje entre ellos. Por último, las actuaciones de carácter local han propiciado la especialización de esos puertos, con inversiones acordes con las dinámicas económicas propias y, aún, con decisiones de carácter político estrictamente local, cuando el puerto no es de una sola ciudad, sino de un amplio territorio.

En Alicante se ha pasado desde el "efecto impulsión" que ha caracterizado la relación causa-efecto entre instalaciones portuarias y desarrollo económico del *hinterland*, hasta una situación actual de marasmo en la que los agentes sociales discuten cual deberá ser el papel futuro del puerto (comercial o de ocio), pasando por un estadio intermedio en el que ha sido el progreso económico del traspais el que ha propiciado la mejor dotación de infraestructuras portuarias. En Valencia y Castellón parece que el puerto sigue siendo motor destacado del desarrollo de sus respectivos *hinterlands*, si bien se trata de un proceso cuya evaluación exige estudios más detallados¹.

Se comprende pues que la planificación regional, y la ordenación territorial, han de atender a los procesos que cualquier actuación puntual o sectorial desencadena en el sistema global de transportes, alterando la distribución existente. En ese sentido, el efecto multiplicador de las inversiones en un puerto, o en la mejora de su accesibilidad, se hace siempre a costa de los otros puertos. En el caso valenciano, la competencia de *hinterlands* favorece notablemente al puerto de Valencia, en detrimento de los puertos de las otras capitales.

En una encuesta aplicada a grandes empresas exportadoras ubicadas en el nexo de comunicaciones terrestres entre Alicante y Valencia por el interior -comarcas Medio Vinalopó, Alto Vinalopó y Corredor de Almansa (Albacete)-, se ponía de manifiesto la pérdida de interés del puerto de Alicante en favor del de Valencia por la mejora en las infraestructuras terrestres (autovías de Levante y Almansa-Valencia, supresión del nudo ferroviario de La Encina y mejora general del tendido férreo entre Valencia y Alicante), así como por la presencia de mayores servicios de flete y mejores precios en general, como consecuencia directa de la competencia entre agentes de aduanas y transitarios².

¹ ZUBIETA IRÚN, J.L., "Planificación portuaria y desarrollo territorial", *Estudios Territoriales*, 9, Madrid, I.T.U., M.O.P.U., 1983, pp. 19-35

² PONCE HERRERO, G., "Industria y medio de transporte en el Medio y Alto Vinalopó y en el Corredor de Almansa", C.O.C.I. y N. de Alicante-I.U.G. Universidad de Alicante, 1992, inédita.- Un gerente de una gran empresa exportadora radicada en Caudete exponía lo siguiente: *el puerto y el aeropuerto de Valencia están a 110 km y los de Alicante a 80 km; por 30 km de diferencia ofrecen muchas más posibilidades y servicios*.

A grandes rasgos, la evolución reciente experimentada por los tres grandes puertos valencianos se ajusta a las propuestas generales de los modelos descriptivos elaborados por Verlaque y por Taafe-Rimmer³. En ellos, las dinámicas portuarias se explican por las intervenciones en la ordenación del territorio, así como por la ordenación del espacio marítimo. Puede caracterizarse así tres situaciones evolutivas (vid. gráfico 1):

Situación 1.- Las comunicaciones terrestres entre los tres puertos son limitadas y cada uno de ellos organiza su *hinterland* a partir de unos ejes de penetración perpendiculares a la costa, que articulan sus "redes de mercado". Entre ellos destaca el eje Alicante-Madrid (carretera y ferrocarril) que amplía el traspais del puerto alicantino por el interior de la mitad meridional de la península, complementado por el eje Alicante-Murcia, como salida de la Huerta murciana y acceso de fertilizantes ultramarinos. Los otros dos ejes de penetración territorial configuran un mercado interior de magnitud proporcional al área jerarquizada por cada puerto, si bien la vecindad entre Valencia y Castellón supone una clara competencia, saldada en favor de Valencia en virtud del mayor grado de desarrollo de su subsistema de transporte terrestre y por su mayor "capacidad portuaria" (infraestructuras y tramitaciones). Las comunicaciones transversales entre los tres grandes puertos se organiza fundamentalmente por la navegación de cabotaje.

Situación 2.- La red de comunicaciones terrestre mejora, de forma que el área de influencia de cada puerto se define ahora como semicírculos de diferente extensión, que llegan a solaparse originando áreas neutras. A esa modificación del subsistema terrestre se suman, por una parte, mejoras desiguales en la capacidad portuaria y, por otra parte, alteraciones en la organización del tráfico marítimo, cuya dimensión supraestatal favorece unas escalas (Valencia) en detrimento de otras (Alicante y Castellón).

Situación 3.- La red de transportes terrestres aparece claramente jerarquizada en beneficio del puerto de Valencia. Las comunicaciones transversales entre los tres grandes puertos se establecen ahora preferentemente a través del subsistema terrestre, en perjuicio del tráfico de cabotaje. Las mejoras en la capacidad portuaria de Valencia potencian su centralidad, al tiempo que este puerto se consolida entre las grandes escalas del Mediterráneo occidental. Los otros dos grandes puertos ven reducidos considerablemente sus *hinterlands*, hasta el punto que los radios de influencia son de carácter casi estrictamente local, en cuanto a extensión, y referidos a unas mercancías muy concretas en cuanto a diversidad: cemento en Alicante y petróleo y derivados en Castellón, hacia cuyo transporte tienden a especializarse. Los *hinterlands* de Alicante y Castellón acaban reducidos a *umlands* o áreas de influencia inmediata.

2. LA GÉNESIS DE UNA DINÁMICA RECIENTE DESIGUAL

Como va dicho, el tráfico portuario permite interpretar de manera eficaz el modelo portuario de una región⁴. Se procede ahora al análisis de los principales indicadores estadísticos sobre el tráfico de mercancías y pasajeros, así como a las dinámicas establecidas entre cada uno de los puertos y sus traspaises.

³ VERLAQUE, CH., *Geographie des transports maritimes*, Paris, Doin, 1975, 437 pp., pp. 145-149

⁴ VERLAQUE, CH., 1975, ob. cit., "Vers une classification des ports", pp. 152-160

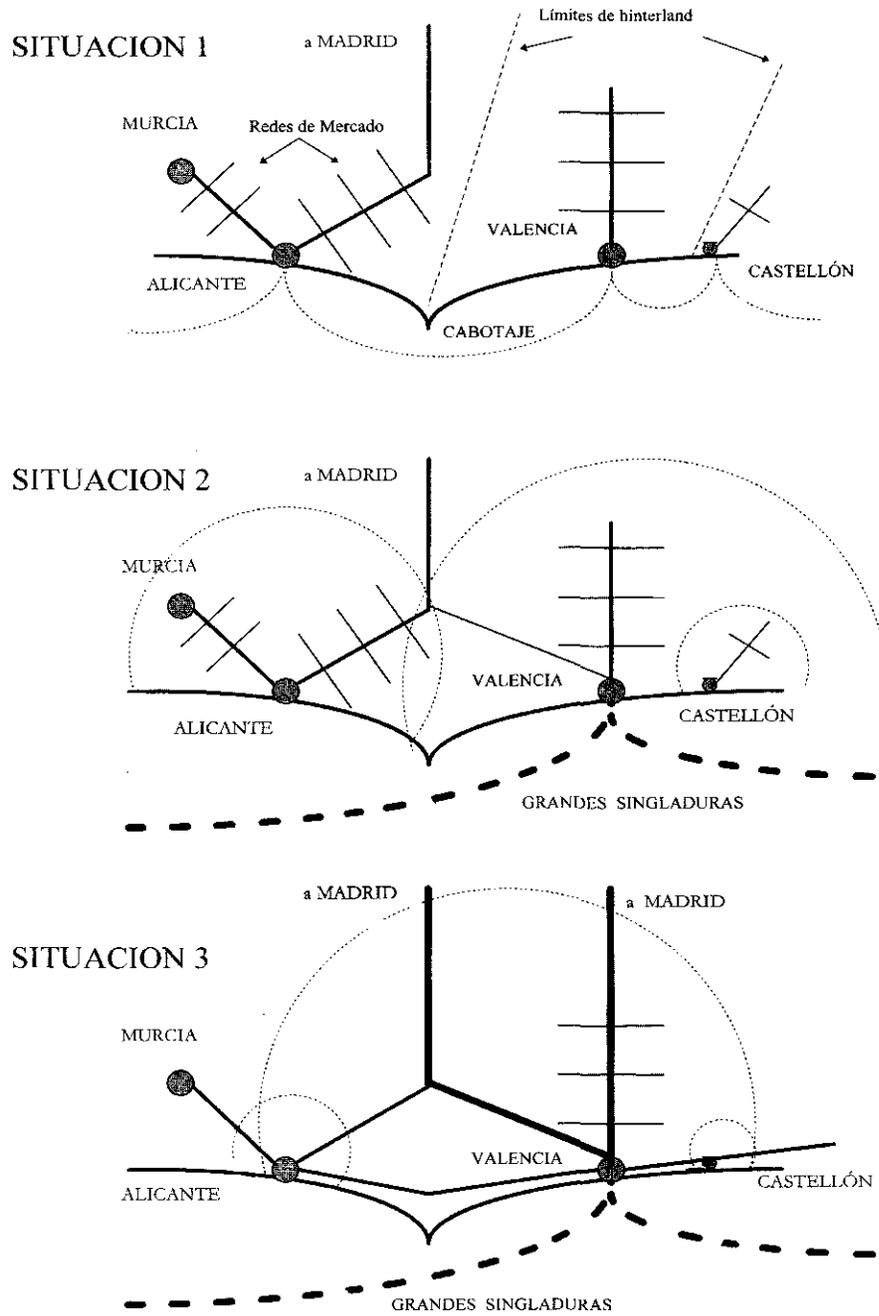


Figura 1. Modelo evolutivo. Elaboración propia.

2.1. Una participación desigual en el tráfico

Los tres grandes puertos valencianos -Valencia, Castellón y Alicante- movieron en 1994 un total de 22.798.167 toneladas de mercancías (incluidos graneles líquidos y sólidos). Tal cifra supone el 9,2 % del total del peso transportado en ese año por todos los puertos españoles. La proporción se mantiene estable en torno a ese valor desde 1975 (7,4%), aunque en los años 1980 siguió un ritmo ascendente que la elevó a un 8,1 % en 1985 y hasta un 8,8 % en 1990, año en el que se alcanzaron los máximos relativo y absoluto de las series analizadas, sólo rebasados en 1994.

Resulta obligado apuntar la distorsión que, en los cálculos efectuados, pueden llegar a introducir el cómputo de las dinámicas de varios pequeños puertos englobados en las estadísticas oficiales, dado que éstas recogen cifras acumuladas bajo cada una de las "Autoridades Portuarias": de Alicante, con los puertos de Alicante y el salinero de Torreveja, de Castellón, con el puerto de esta ciudad y el pesquero de Vinaròs, y de Valencia, con los puertos de Gandia y Sagunt en este caso con significativa importancia en el movimiento de mercancías.

Cuando ha sido posible (si la fuente estadística lo ha permitido), las cifras han sido desagregadas y utilizadas sólo las de los tres grandes puertos. En otras ocasiones, la naturaleza de las mercancías o graneles movidos ha hecho imposible tal distinción, sobre todo si se pretendía tener una visión evolutiva y no circunstancial o coyuntural. En cualquier caso, en los cuadros adjuntos, referidos a 1994, se exponen los porcentajes de participación que en las tres grandes "Autoridades Portuarias" analizadas alcanzaron cada uno de los puertos englobados.

Ahora bien, la participación de cada uno de los tres grandes puertos en esos totales es bien distinta, apreciándose desde 1963 (año en que se inicia el análisis con series homogéneas) una manifiesta tendencia hacia el incremento de las desigualdades. Así, en 1975 la participación de cada puerto era la siguiente: Castellón el 45,4 %, Valencia el 39,2 % y Alicante el 15,4 %; por contra, en 1995 se tornó en los valores que siguen: Castellón el 30 %, Valencia el 62 % y Alicante el 8 %. Esto es, Valencia ha incrementado el valor de su participación en el volumen de mercancías movidas a costa de los otros dos grandes puertos de la Comunidad Valenciana.

En la evolución comparada de las curvas cronológicas de tráfico de mercancías se observa los efectos de la crisis de 1973, manifiestos en un estancamiento, y aún descenso, de los valores de las mercancías movidas. El año 1975 supone la apertura de un nuevo período alcista en términos absolutos, aunque en concreto Castellón inaugura un período de crisis y descenso, arrastrado hasta 1979, debido fundamentalmente al descenso de las importaciones de graneles líquidos (fuel-oil de manera particular), que descienden desde los 4,1 millones de Tm descargadas en 1974 hasta los 2,7 millones de Tm de 1979. Menor importancia tienen en ese proceso las fluctuaciones experimentadas en los envíos de cemento desde Castellón.

En Alicante, el pequeño incremento registrado en la segunda mitad de los años 1970 obedece de manera principal al considerable aumento de las exportaciones de cemento y clinker, que ascienden desde las 245.161 Tm de 1975 hasta las 772.917 Tm de 1980.

No obstante, es el puerto de Valencia el que experimenta el mayor avance cuantitativo, con un espectacular crecimiento entre 1975 y 1976, aminorado después hasta el final del decenio. Entre esos dos años citados crecen todos los conceptos en el movimiento de mercancías en el puerto de Valencia: los graneles líquidos gracias a las importaciones de

fuel-oil, los graneles sólidos merced a las exportaciones de cemento, que se duplican de un año para otro, y las mercancías generales diversas, cuyo incremento está próximo al millón de toneladas, donde destaca la voluminosa partida de maderas descargada (636.852 Tm frente a las 76.298 Tm del primer año comentado). Este puerto experimenta un nuevo salto cualitativo en el ritmo de crecimiento entre 1979 y 1980, debido básicamente al incremento del tráfico exterior, que pasa de 4,3 millones de Tm a 5,1 millones de Tm entre uno y otro año. En tal sentido, son destacadas las exportaciones de cemento y clinker, que aumentan desde las 226.866 Tm de 1975 hasta el 1.478.000 de Tm de 1980; pero también es significativo el aumento de las importaciones de cereales y harinas. No obstante, en el primer quinquenio de los años 1980 se entra en una nueva etapa de marasmo que frena el crecimiento y mantiene las cifras del peso de las mercancías movidas en valores parecidos a los de la etapa anterior.

Cuadro I. *Autoridad Portuaria de Alicante, 1994. Buques y mercancías*

BUQUES	Alicante		Torrevieja		Total
	nº	%	nº	%	
número	793	86,2	127	13,8	920
T.R.B.	4.162	92,4	342	7,6	4.504
MERCANCIAS					
Graneles líquidos	227	100	0	0	227
Graneles sólidos	823	63,0	484	37,0	1.307
Mercancía General	615	99,0	6	1,0	621
Avituallamiento	28	93,3	1	7,7	29
Pesca	9	43,7	12	56,3	21
TOTAL	1.702	77,2	503	22,8	2.205

* Las Tm quedan expresadas en miles. Fuente: Autoridad Portuaria de Alicante, 1994, elaboración propia.

Cuadro II. *Autoridad Portuaria de Castellón, 1994. Buques y mercancías.*

BUQUES	Castellón		Vinaròs		Total
	nº	%	nº	%	
número	763	100	0		763
T.R.B.	5.709	100	0		5.709
MERCANCIAS					
Graneles líquidos	6.623	100	0		6.623
Graneles sólidos	521	100	0		521
Mercancía general	561	100	0		561
Avituallamiento	11	52,4	10	47,6	21
Pesca	13	72,2	5	27,8	18
TOTAL	7.729	99,8	15	0,2	7.744

* Las Tm quedan expresadas en miles. Fuente: Autoridad Portuaria de Castellón, 1994, elaboración propia.

Cuadro III. *Autoridad Portuaria de Valencia, 1994. Buques y mercancías*

BUQUES	Valencia		Gandia		Sagunt		Total
	nº	%	nº	%	nº	%	
número	3.694	78,5	243	5,2	771	16,4	4.708
T.R.B.	36.590	91,6	689	1,7	2.679	6,7	39.958
CONTENEDORES DE 20 PIES O MAYORES							
número	369.922	98,8	35	0,0	4.558	1,2	374.515
Tm	5.112	98,9	0,2	0,0	56	1,1	5.168
MERCANCIA							
Graneles líquidos	963	84,4	0	0,0	178	15,6	1.141
Graneles sólidos	3.421	91,8	3	0,1	303	8,1	3.727
Mercancía general	6.269	77,7	289	3,6	1.512	18,7	8.070
Avituallamiento	146	93,6	7	4,5	3	1,9	156
Pesca	2	37,7	3	56,6	0,3	5,7	5,3
TOTAL	10.801	82,5	302	2,3	1.996,3	15,2	13.099,3

* Las Tm quedan expresadas en miles. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia, 1994, elaboración propia.

Para el puerto de Castellón el año 1979 supone la interrupción de la caída del volumen de tráfico y el inicio de una nueva fase de crecimiento mantenida hasta 1985. La causa se halla en el fuerte incremento experimentado desde ese año por las importaciones de graneles líquidos, especialmente petróleo crudo, y las salidas de productos derivados de su refinado y tratamiento, en este caso básicamente mediante tráfico de cabotaje. Tales partidas ascendieron en total desde los 3,9 millones de Tm de 1979 hasta los 6,6 millones de Tm registradas en 1985.

Frente a esas dinámicas de significativo progreso, el puerto de Alicante mantiene una atonía generalizada, caracterizada por un inapreciable ritmo de crecimiento, que se trunca en 1986 para dar paso a una fase regresiva en el volumen de mercancías movidas, bien que con un ritmo de descenso también atemperado. En ese período, los productos energéticos descargados y las exportaciones de cemento y derivados constituyen la piedra angular del tráfico portuario en Alicante, con índices de participación del 62 % en 1977 y del 61,3 % en 1985, respecto de la mercancía total. En los últimos años, el descenso general se debe a que el incremento sensible de las descargas de productos energéticos no ha podido compensar el fuerte descenso de las exportaciones de cemento, que han descendido desde los 0,8 millones de Tm de 1985 hasta los 0,3 millones de Tm de 1989, recuperándose en 1993, año en que se registraron unas exportaciones de 0,6 millones.

De igual manera, el puerto de Castellón experimenta desde 1985 una etapa caracterizada por unas notables oscilaciones en el volumen de mercancías transportadas, siempre en torno a los 7 millones de Tm (7,5 millones de Tm en 1985, 6,9 millones de Tm en 1993 y 7,7 millones de Tm en 1995). Puerto energético por excelencia, las irregularidades en las curvas de evolución encuentran explicación en las fluctuaciones de las importaciones de petróleo crudo y, de manera especial, en el fuerte descenso de las exportaciones de productos petrolíferos refinados, que suponían 2,8 millones de Tm en 1985, igual cifra en 1990, 1,8 millones de Tm en 1993 y 1,5 millones en 1995. En este puerto, el descenso experimentado por las partidas de cemento también resulta responsable de la pérdida de valor

del total de mercancías transportadas, que descienden desde las 226.000 Tm de 1990 hasta las 57.792 Tm de 1995. Y junto a él, el descenso de las exportaciones de un producto típico del traspais como son los materiales de construcción (azulejos y terrazos de manera particular), que alcanzaron las 245.000 Tm en 1985 y sólo 175.000 Tm en 1992, aún cuando en 1995 ascendieron a 381.191 Tm.

2.2. *El liderazgo del puerto de Valencia*

Mientras que el año 1985 señala el inicio de la fase de estancamiento, y aún pérdida del valor del peso de las mercancías transportadas en Castellón y Alicante, para el puerto de Valencia ese año supone un nuevo impulso significativo en su línea ascendente, que queda cuantificado por el paso desde los 8,8 millones de Tm movidas en ese año hasta los 10,5 millones de Tm de 1986.

Tan fuerte crecimiento halla explicación en el destacado aumento de partidas como el carbón y el mineral de hierro, que pasan desde las 479.000 Tm y 75.000 Tm, respectivamente, de 1985 hasta las 856.000 Tm y 787.000 Tm del año siguiente. También los productos siderúrgicos contribuyen a ese incremento al pasar, casi mitad por mitad entre carga y descarga, desde las 148.000 Tm del primer año hasta las 799.000 Tm del año siguiente. En menor medida son responsables del aumento las exportaciones de cemento y partidas menores en cuanto a peso, pero significativas por su valor económico, como las frutas, los vinos y otras bebidas alcohólicas (que pasan desde las 3.793 Tm de 1985 hasta las 383.116 Tm de año siguiente, prácticamente en su totalidad debidas a las exportaciones).

El año 1987 supone un inciso negativo en la evolución de los tres puertos. Pero al año siguiente vuelven a dispararse los indicadores de crecimiento en las mercancías movidas por el puerto de Valencia, cuyo valor alcanza la máxima expresión en el año 1990, con casi 12 millones de Tm movidas, para entrar al año siguiente en una etapa regresiva, común a los tres puertos. En el caso de Valencia debida al retroceso de las mismas mercancías que habían propiciado su última expansión, esto es, por la pérdida de valor de las exportaciones de cemento, de las importaciones de carbón, hierro y productos siderúrgicos, así como por el descenso de los productos petrolíferos refinados y por la significativa pérdida de valor de una de las partidas menores, los cereales y harinas, que habían alcanzado en 1989 un volumen de 1,4 millones de Tm y acaba fijándose en 1,1 millones de 1995, pasando por las 750.646 Tm registradas en 1994.

2.3. *Conclusión: jerarquización y especialización de los grandes puertos valencianos*

A manera de síntesis puede señalarse que, por lo que respecta al volumen total de mercancías transportadas por los tres puertos analizados se observa la tendencia hacia una marcada especialización de cada uno de ellos, como demuestra el hecho de que en Castellón los graneles líquidos, esto es, fundamentalmente el petróleo y sus derivados, supongan en 1994 el 84 % del total del peso de las mercancías manejadas; que en Valencia las mercancías generales -de manera más destacada manufacturas, productos alimenticios y materias primas- alcancen el 64,4 %, y que en Alicante los graneles sólidos -básicamente integrados por el cemento y sus derivados- se cifren en el 58,4 % del total del volumen transportado. Esas mismas partidas obtenían las siguientes proporciones en el bienio 1973-1974: Castellón el 91,5 %, Valencia el 26,7 % y Alicante el 16,7 %. Se comprueba así un cierto descenso en la fuerte especialización de Castellón, un notable incremento de

la diversificación en Valencia y un fuerte incremento en la especialización del puerto de Alicante. El cambio queda contrastado si se atiende a un estudio que, conforme a las propuestas teóricas de Verlaque, clasificaba en los años 1970 el puerto de Castellón entre los caracterizados por una función monoindustrial de refinado, el puerto de Alicante entre los que el tráfico de mercancía general era predominante (superior al 50%), y el puerto de Valencia en una categoría identificada por la diversidad de funciones, sin que ningún tipo de mercancía (ni graneles ni mercancía general) superara el 50% del tráfico total⁵.

En resumidas cuentas, en Castellón la sensible pérdida de significación de los productos energéticos se ha debido a un efecto combinado de la suma de graneles sólidos, fundamentalmente arcillas, cemento y productos químicos, y mercancía general -azulejos y terrazos de manera principal- que han encontrado en ese puerto su salida natural. En Alicante se observa una tendencia hacia la diversificación en el transporte de mercancías generales que se trunca en 1981, cuando tal concepto -integrado por importaciones y exportaciones relacionadas con las manufacturas instaladas en su traspáis y con los productos alimenticios- suponía el 56,6 % del total del peso de las mercancías movidas en ese puerto. Por el contrario, en los años 1980, perdida esa línea de crecimiento, los graneles sólidos -cemento y derivados- han mantenido casi en exclusiva, o al menos como el más sólido pilar, el volumen de las mercancías movidas.

Valencia ha sido pues el puerto más beneficiado tanto por la cantidad de mercancías transportadas como por la notable diversificación de las mismas. Así, junto a valores importantes en los conceptos de graneles líquidos y sólidos -productos energéticos y materiales de construcción en sentido amplio, se ha convertido en el puerto más apreciado para el transporte de mercancías de carácter general, generadas por importaciones y exportaciones de materias primas y productos acabados de la industria y de los productos alimenticios en toda su amplia acepción -bebidas, frutas, pescados, hortalizas, harinas, etc.- de toda la Comunidad Valenciana y de un traspáis más amplio que excede esos límites administrativos. Y ello pese a que en los años 1970, la mayor parte del tráfico mercantil de este puerto se generaba en las comarcas más inmediatas a las instalaciones portuarias, con un *hinterland* máximo definido por la provincia, en competencia directa con los demás puertos mediterráneos, tanto hacia el interior como por los tráficos marítimos⁶.

La ampliación de su *hinterland* tiene mucho que ver con el proceso de vertebración territorial del País Valenciano, auspiciado por una política autonómica que ha reforzado la centralidad de la ciudad y el puerto de Valencia, merced a una decidida labor de mejora de las infraestructuras terrestres y, en concreto, de la red de carreteras. Se han combinado así las tareas de la RIGE (Red de Interés General del Estado), con la Red Básica Autonómica y el II Plan de Carreteras de la COPUT, para dotar de mayor accesibilidad al territorio valenciano, beneficiándose sensiblemente la jerarquía urbana de Valencia y, con ella, la de su puerto. De esa manera, acortados los tiempos de acceso desde las diferentes comarcas hacia la capital autonómica, las mayores posibilidades y mejores servicios de su puerto han sido decisivos en el proceso de captación de nuevas áreas de influencia y ampliación de su traspáis.

Coincidían así los intereses de la política autonómica con las estrategias generales de las grandes navieras, explotadoras de las rutas marítimas, que han propugnado la reduc-

⁵ ARACIL GÓMEZ, J., *Introducción al transporte marítimo en España*, Alicante, Juan Gil-Albert, 1989, 192 pp., pp. 104-109.

⁶ MARTÍNEZ RODA, F., *El Puerto de Valencia. Estudio Geográfico*, Valencia, Dpto. Geografía, Universidad de Valencia, 1980, 347 pp.

ción de las escalas y la concentración de las mercancías en unos pocos grandes puertos, con la finalidad de reducir los tiempos del transporte marítimo y, con ello, reducir por añadidura los costes de los fletes (menos tiempo, menos tareas de estiba y desestiba, menos mano de obra, mayor amortización de las instalaciones portuarias especializadas en carga y descarga).

Sólo las mercancías más voluminosas y pesadas (graneles líquidos y sólidos: productos energéticos sin refinar, cemento y algunos materiales de construcción) siguen optando ventajosamente por los puertos más cercanos a sus lugares de implantación, constituyendo el grueso de las mercancías movidas en Alicante y Castellón. En este sentido, debe apuntarse la alta dependencia que el tráfico de estos dos puertos tiene respecto a dos grandes empresas: el de Castellón con la refinería instalada en 1967 en el polígono del Serrallo, junto al mismo Grao, propiedad de Petromed (Petróleos del Mediterráneo), y el de Alicante con Valenciana de Cementos, instalada en San Vicente del Raspeig; ambas aportan casi el 90 % y el 60 % respectivamente del volumen de las mercancías movidas en cada uno de esos puertos. Se trata en ambos casos de empresas participadas por capital foráneo (nacional e internacional), con estrategias sujetas a motivaciones transnacionales (cuando menos regionales) y cambiantes, a las que se supeditan las perspectivas de futuro de ambos puertos. Cabe recordar aquí como las exportaciones alicantinas de cemento se redujeron desde las 818.000 Tm de 1984 hasta las 211.000 Tm de 1987, por imposiciones del mercado internacional de dicha mercancía y por estrategia de la empresa exportadora.

3. EL BALANCE ENTRE MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS

El balance entre las mercancías importadas y exportadas por un puerto resulta indicador excelente para conocer la dinámica de cada traspais. Ese papel se refuerza si se considera en ese juego de equilibrios la naturaleza y características de las mercancías cargadas y descargadas.

En general, los tres puertos valencianos analizados presentan en la actualidad un notable desequilibrio entre mercancías cargadas y descargadas, en todos los casos netamente favorable a estas últimas. La proporción, siempre variable, puede estimarse entre un 120 % y un 220 %, dependiendo de los años y de las coyunturas. No obstante, ese desequilibrio ha sido mucho mayor en épocas pasadas, de forma que, en los años 1960, las importaciones duplicaban por norma general a las exportaciones en los puertos de Alicante y Castellón, y eran cuatro veces superiores en el puerto de Valencia.

Se ha observado pues una tendencia clara a mejorar el carácter de los intercambios, y a mejorar los niveles de equilibrio entre carga y descarga, bien que por diferentes motivos en cada caso: en Alicante y Valencia, la tendencia al equilibrio se ha dado por un crecimiento más acelerado de las exportaciones, en una tendencia general al incremento, tanto de la carga como de la descarga; por el contrario, en Castellón, el mayor equilibrio se ha dado por un manifiesto estancamiento de las descargas, con valores similares a lo largo de toda la serie analizada. En este puerto, tal circunstancia obedece a la fuerte dependencia del volumen de mercancías respecto a un solo tipo de productos -los graneles líquidos de naturaleza energética- cuyas magnitudes se han mantenido bajo pequeñas oscilaciones, tanto en lo que se refiere a las descargas -productos energéticos brutos-, como a la carga -productos energéticos refinados-. Ha sido el puerto de Valencia el más beneficiado por las alteraciones experimentadas en la balanza de flujos, de forma que ha pasado desde la comenta-

da desproporción de cinco a uno en favor de las descargas, hasta un pequeño desequilibrio cifrado en el 130 %, pasando por el bienio 1985-1986 en que las mercancías cargadas superaron, por única vez en toda la serie estudiada, a las mercancías descargadas.

Tales proporciones de carácter global encierran unas claves interpretativas, que ponen de manifiesto el destacado progreso del traspais del puerto de Valencia, frente a unas evoluciones menos dinámicas en las otras áreas de influencia de los puertos de Alicante y Castellón. Pero también parece debido al comentado proceso de concentración de los fletes en un solo gran puerto central, el de Valencia, en detrimento del movimiento de mercancías en Alicante y Castellón, especialmente de las consignadas en el apartado de "mercancías generales", donde aparecen las partidas agrícolas y la producción industrial para la exportación. Frente a ese proceso, los graneles líquidos y sólidos, esto es, las mercancías más pesadas y voluminosas, han seguido saliendo por los dos puertos menores.

En este sentido, como se explicitaba al principio, la naturaleza de la mercancía movida explica en gran medida el dinamismo del puerto en cuestión, y ha dejado de ser indicador válido del dinamismo del traspais. En años pasados, la fuerte tendencia de cada área de influencia a dar salida a sus productos por el puerto más próximo influía, no sólo en el volumen de las mercancías transportadas, sino también en la variada naturaleza de las mismas. Así, en el puerto de Alicante por ejemplo, por las importaciones de maquinaria industrial y por las exportaciones de productos fabriles podía evaluarse el dinamismo del traspais alicantino. Hoy, centralizados esos flujos en el puerto de Valencia, el movimiento de mercancías por los puertos de Alicante y Castellón ha quedado aminorado, sino en cantidad sí en diversidad, y apenas son exponentes de las dinámicas económicas de sus respectivos traspaises.

4. LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS: DIFERENTES RUTAS PARA DIFERENTES PRODUCTOS

De acuerdo con todo lo expuesto, se hace preciso acudir al conocimiento de la naturaleza específica de las mercancías movidas, más que al volumen o peso absolutos, para interpretar el "grado de salud" que gozan estos puertos. Esto es, se hace necesario conocer qué se importa y qué se exporta, para analizar el nivel de integración entre puerto y traspais y, también, para valorar los beneficios potenciales de los intercambios que tienen lugar.

Los puertos valencianos han funcionado a lo largo de su historia como auténticos "puertos coloniales", que recibían manufacturas y productos acabados de notable valor añadido, y expedían materias primas sin elaborar y productos agrícolas de gran tonelaje y escaso valor. Ese carácter colonial de las exportaciones se ha visto remarcado por la sucesión de unos ciclos productivos basados en la explotación casi en exclusiva de un sólo producto. Así, cronológicamente, en siglos anteriores se ha pasado desde el ciclo del esparto hasta el de la barrilla y desde éste al ciclo del vino. Etapas con momentos de desarrollo y expansión que acabaron siempre en graves crisis mercantiles y aún sociales⁷.

Tales circunstancias, sumadas al desinterés manifiesto de los comerciantes, imposibilitaron la génesis y desarrollo de una industria de transformación en los traspaises de los puertos valencianos. Sintomático resulta el hecho histórico de las importaciones de acero sueco por el puerto de Alicante para satisfacer la afamada industria de espadas y otras

⁷ LÓPEZ GÓMEZ, J., "El puerto de Alicante", *Estudios Geográficos*, nº 60, Madrid, 1995, pp. 511-584; GIMÉNEZ LÓPEZ, E., *Alicante en el siglo XVIII, economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valencia, I. Alfons El Magnànim, 1981; PONCE HERRERO, G., "El puerto, catalizador histórico del comercio", *Comarca l'Alacantí*, Alicante, Mancomunidad, 1990, pp. 151-162.

armas de Toledo, y su secuela en una industria menor, que aprovechaba el tránsito de esa materia prima desde Alicante hasta Toledo, y dio origen a la industria cuchillera de Albacete, sin que ello repercutiera en la creación de alguna actividad fabril en Alicante.

En los años 1960, en el puerto de Valencia, en el apartado de "mercancías generales" las cargas de productos agrarios suponían el 80 % del total, mientras que las manufacturas sumaban sólo el 11 %. Por el contrario, las descargas estaban compuestas en un 65 % ó 70 % por manufacturas, y en un 17 % por productos agrarios.

En Alicante, hoy día puede hablarse de la vigencia de un nuevo ciclo dominado por la exportación masiva de cemento, aunque tal actividad tiene mucha menor repercusión en la ciudad y su traspáis que han tenido los anteriores ciclos, ya que beneficia a una sola empresa y a un limitado número de trabajadores. Excluidas esas cargas, el puerto de Alicante volvería al gran desajuste tradicional entre mercancías descargadas y cargadas, siempre en beneficio de las primeras. En este puerto, en los años 1990 la caída en los envíos de cemento y derivados se ha visto compensada en parte por las exportaciones de sal, por el puerto anexo y especializado de Torrevieja. En 1992, ambos conceptos suponían aproximadamente el 57 % del peso cargado. Les seguían en importancia los productos de la industria alimenticia (especialmente las bebidas alcohólicas), que alcanzaban el 15,6 %, los materiales de construcción, con el 6 %, y los productos químicos y agrícolas, con un 2,9 % y un 2,5 % respectivamente, como principales envíos. Esto es, se trata de un paquete de productos caracterizados por su carácter primario y poco elaborado, que alcanza el 84 % del peso de las mercancías cargadas, mientras partidas industriales tan representativas del traspáis como el calzado y el textil apenas suponen el 0,8 % y el 0,9 % del peso total de las mercancías cargadas.

En el mismo año, en el puerto de Castellón se observaba el claro predominio del refinado y primer tratamiento de productos químicos en las exportaciones: las cargas de petróleo y sus derivados suponían el 81 % y los productos químicos a granel el 8 %. Junto con otros conceptos de carácter primario (minerales, partidas agrícolas y primera transformación de metales), las cargas alcanzaban el 91 % del total. La representación industrial quedaba prácticamente reducida a la partida de materiales de construcción (especialmente azulejos), que suponían el 8,3 %. Ahora bien, por sus características especiales y casi monodedicación, el puerto de Castellón, al contrario que los otros dos grandes puertos valencianos, se caracteriza precisamente por recibir materias primas sin elaborar procedentes de otros ámbitos para proceder a un primer y somero tratamiento.

Con esas circunstancias, el puerto de Valencia ha conseguido en la actualidad dar un espectacular vuelco al carácter de las mercancías que expide, de manera que los productos industriales suponían en 1993 el 93,6 % del total de las mercancías generales cargadas, mientras que los productos agrarios sólo alcanzaban un 5,8 % de dicho concepto.

Puede por todo ello concluirse que la diversificación de la naturaleza de los productos ha sacado al puerto de Valencia de ese estadio que hemos caracterizado como colonial. Se han equilibrado en él las descargas con las cargas de mercancías y, lo que resulta especialmente llamativo, las mercancías cargadas destacan no tanto por el volumen o peso absolutos sino por el considerable valor añadido de los productos. Tal cúmulo de aspectos positivos ha sido posible merced a los comentados procesos de concentración de los fletes y ampliación del traspáis con una adecuada inversión en infraestructuras viarias. Todo ello se ha hecho, como resulta evidente en el análisis de los datos estadísticos, a costa de las áreas de influencia de los otros dos grandes puertos, atrayendo hacia Valencia los productos menos pesados y con mayor valor añadido (esto es, la mayor parte de la produc-

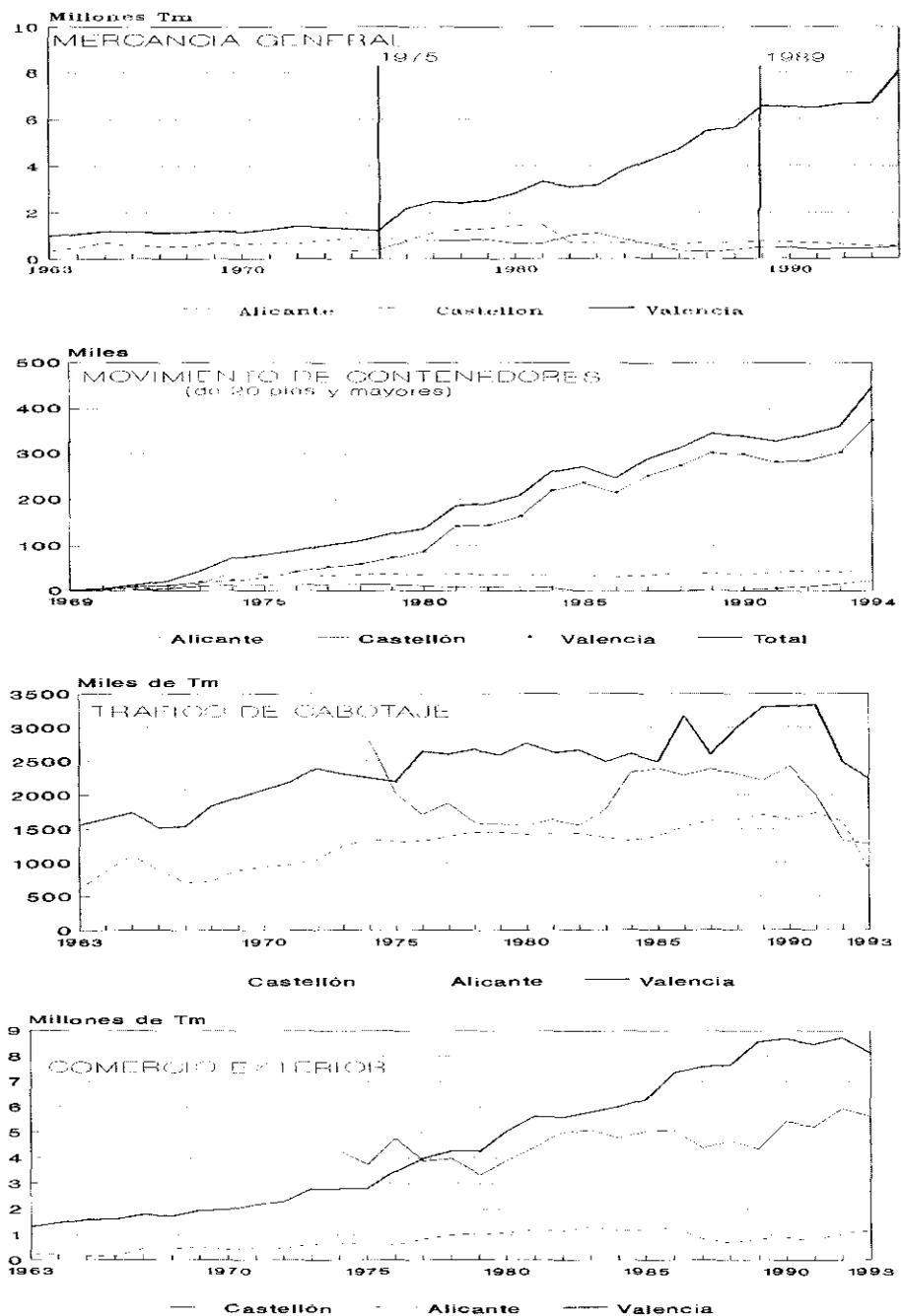


Figura 2.

ción manufacturera), que son, por esa misma circunstancia, los que mejor soportan los costes de transporte por carretera o ferrocarril desde las comarcas productoras hasta el puerto de Valencia. Por el contrario, las materias primas pesadas y voluminosas y los productos energéticos siguen buscando los puertos de salida más próximos, y constituyen hoy el verdadero motivo de supervivencia de los puertos de Castellón y Alicante.

5. HACIA UN PREDOMINIO DEL TRÁFICO EXTERIOR

Las características ya enunciadas y la naturaleza de las principales mercancías movidas por cada puerto explican el desigual equilibrio manifiesto entre tráfico doméstico, o de cabotaje, y tráfico exterior. En el puerto de Alicante, a lo largo de la serie analizada, el volumen de las mercancías movidas en régimen de cabotaje supera notablemente a las que tienen origen o destino en otros países. En este puerto, el cabotaje, desde 1963, ha superado el 60 % y hasta el 80 % del total del peso de las mercancías movidas. No obstante, se aprecia una tendencia hacia un mayor equilibrio, con oscilaciones coyunturales: así, en 1993 y 1994 por vez primera en todo el período estudiado, el tráfico exterior rebasó al de cabotaje, invirtiéndose los porcentajes tradicionales. Tal circunstancia es debida al acusado descenso de los "graneles líquidos" descargados en régimen de cabotaje -990 mil toneladas en 1992, 266 mil toneladas en 1993 y 130 mil toneladas en 1994-, lo que hace suponer que el grueso de esas partidas (gasóleo, gasolina y fuel-oil) llega hoy día a la red de usuarios mediante transporte terrestre, directamente desde la refinería de Castellón⁸.

Cuadro IV. Valencia, 1993. Principales mercancías cargadas

PUERTO DE VALENCIA	Tm	%
Total mercancías cargadas (sin tara)	3.921.578	100
. Materiales construcción	1.354.918	34,6
. Cemento	140.377	3,6
. Conservas y zumos	191.763	4,9
. Vinos y bebidas alcohólicas	129.593	3,3
. Otros productos agroalimenticios	858.014	21,9
Principales partidas industriales		
. Siderurgia	166.711	4,3
. Metalurgia	28.478	0,7
. Productos químicos	198.422	5,1
. Abonos	143.652	3,7
. Automóviles	137.012	3,5
. Maquinaria y herramientas	57.114	1,5
. Madera	51.098	1,3
. Papel	36.102	0,9

Fuente: Puertos del Estado, 1993, elaboración propia.

⁸ MORALES GIL, A., "Puerto y ordenación del territorio en Alicante", *Algunas cuestiones de ordenación del territorio*, Alicante, Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante, 1993, pp. 41-66. Recoge como el gasoducto Paterna-Orihuela será alimentado básicamente desde la planta de regasificación de Tarragona y posiblemente desde Cartagena, y como el oleoducto Cartagena-Elche transportará los diferentes hidrocarburos líquidos consumidos en la Provincia.

Cuadro V. Alicante, 1993. Principales mercancías cargadas

PUERTO DE ALICANTE	Tm	%
Total mercancías cargadas (sin taras)	607.379	100
Cemento y sal común	343.088	56,5
Productos agrícolas	15.302	2,5
Productos industriales	172.764	28,4
. Inds. Alimenticias	94.466	15,6
. Mat. Construcción	36.333	6,0
. Siderúrgicos y metal.	3.699	0,6
. Maquinaria	6.900	1,1
. Químicos	17.894	2,9
. Papel y A.G.	3.461	0,6
. Calzado	4.597	0,8
. Textil	5.414	0,9

Fuente : Puertos del Estado, 1993, elaboración propia.

Cuadro VI. Castellón, 1993. Principales mercancías cargadas

PUERTO DE CASTELLÓN	Tm	%
Total mercancías cargadas (sin taras)	2.251.978	100
Petróleo y derivados	1.852.160	82,2
Productos químicos	179.160	7,9
Minerales	16.306	0,7
Prod. Siderúrgicos	17.748	0,8
Maquinaria	1.925	0,08
Prod. Agrícolas	8.696	0,4
Mat. Construcción	189.685	8,4
Inds. Alimenticia	5.307	0,2
Papel y cartón	3.983	0,2

Fuente: Puertos del Estado, 1993, elaboración propia.

De mantenerse esa circunstancia, el puerto de Alicante ha de invertir de manera definitiva el balance entre cabotaje y comercio exterior, en beneficio de este último, como de hecho sucede en los otros dos grandes puertos valencianos. El *foreland* alicantino presenta una gran diversidad en las series analizadas, si bien, el grueso de la mercancía exportada tiene como destino unos pocos países, fundamentalmente los compradores de cemento, entre los que destacan EE.UU. y algunos países africanos. Tal limitación explica la escasez de escalas regulares en este puerto: sólo una internacional, con Argelia, y otras con Baleares y Canarias⁹.

⁹ PONCE HERRERO, G., ob. cit., pp. 160-161; Autoridad Portuaria de Alicante, *Memoria anual. Año 1993*, Alicante, A.P.A., 1993, p. 144.

En el puerto de Valencia la proporción se mantuvo equilibrada hasta 1973, año a partir del cual se observa un creciente predominio del comercio exterior, con valores que rondan el 80 % del total de las mercancías manejadas (82,6 % en 1994). En este caso, el fuerte desequilibrio se debe al estancamiento del volumen movido por cabotaje (2,3 millones de toneladas en 1973 y 2,2 millones de toneladas en 1994), así como al fuerte crecimiento experimentado por el comercio exterior, al ampliarse tanto el *interland* como el *foreland* de ese puerto, convertido en principal vía de entrada y salida de un traspais que supera los límites administrativos de la Comunidad Valenciana y extiende su influencia por buena parte de la mitad oriental de la Península. El *foreland* de este puerto es mucho más amplio que el de los otros puertos valencianos, y en el Mediterráneo español se halla sólo por detrás de Barcelona en cuanto a importancia y diversidad. El mayor volumen de intercambios se establece con EE.UU., pero el comercio es en general fluido con todos los grandes puertos del Mediterráneo, con los principales puertos del Atlántico Norte, con América del Sur y Central, así como con los más destacados países de Asia. Abastece ese extenso *foreland* con un total de 272 líneas regulares: 251 con el extranjero y 21 con otros puertos españoles¹⁰; tales cifras bastan por sí solas para explicar la diferente progresión experimentada por este puerto respecto a los otros dos grandes puertos de la Comunidad Valenciana¹¹.

La naturaleza específica de las instalaciones ligadas al puerto de Castellón explican su tradicional vocación exterior. Se trata del lugar de refinado y tratamiento de un diverso grupo de mercancías energéticas y químicas procedentes de diversos países. En concreto, de las 6.474.628 toneladas que alcanzaron todos los productos energéticos que en 1994 pasaron por el puerto de Castellón, el 84 % fue debido al tráfico exterior. De hecho, el puerto recibe esos productos del exterior y, desde él, los distribuye por cabotaje o por tierra a su traspais. El *foreland* de este puerto es el propio de un "puerto refinería", en el que los intercambios se establecen, básicamente, con países productores de petróleo, entre los que destacan hoy día Nigeria, México y Libia, cuyos crudos suponen por sí solos el 50% del total del tráfico movido por este puerto¹². En cualquier caso, las vicisitudes políticas y las coyunturas económicas influyen poderosamente en el radio de influencia de este *foreland* sin escalas regulares.

Cuadro VII. Tráfico de cabotaje en 1995 (miles de Tm)

	Embarques	%	Desembarques	%	total
España	38.161	50,2	37.863	49,8	76.024
Valencia	1.513	56,7	1.154	43,3	2.667
Castellón	1.098	87,6	156	12,4	1.254
Alicante	486	66,5	245	33,5	731

Fuente: Puertos del Estado, 1995, elaboración propia.

¹⁰ Autoridad Portuaria de Valencia, *Memoria anual. Año 1992*, Valencia, A.P.V., 1992, pp. 144-163

¹¹ MORALES GU, A., 1993, ob. cit., pp. 56-57: señala como el 89% de los empresarios alicantinos encuestados prefieren el puerto de Valencia por el menor coste de los fletes; el 82% afirma que el de Valencia ofrece mayor número de escalas; y un 27% declara que las instalaciones del de Alicante son insuficientes.

¹² Autoridad Portuaria de Castellón, *Memoria anual. Año 1992*, Castellón, A.P.C., 1992, p. 59

Cuadro VIII. *Tráfico exterior: embarques y desembarques en 1995 (miles de Tm)*

	Embarques	%	Desembarques	%	total
España	48.176	23,8	154.135	76,2	202.311
Valencia	5.366	40,0	8.057	60,0	13.423
Castellón	1.250	19,4	5.190	80,6	6.440
Alicante	805	55,7	640	44,3	1.445

Fuente: Puertos del Estado, 1995, elaboración propia.

6. RUPTURAS DE CARGA Y CONTENEDORES

En la actualidad, alrededor del 70 % de la mercancía general en los puertos de Valencia y de Alicante es movida en contenedores, proporción que desciende hasta el 35 % en Castellón. Se trata de un fenómeno en constante crecimiento desde que fuese adoptado a finales de los años 1960 y, sobre todo, desde los años 1970 en los tres grandes puertos valencianos. Cuestión principal en el movimiento de mercancías han sido históricamente los procesos de carga y descarga, que emplearon en el pasado a notables contingentes de mano de obra en unas tareas que, por la diversidad de la naturaleza de la mercancía y los escasos medios técnicos, debía realizarse utilizando intensivamente el esfuerzo humano y, por lo que respecta al espacio, ocupando extensas áreas de las siempre limitadas instalaciones portuarias. El empleo de contenedores homologados vino a facilitar esas tareas, a agilizarlas y, en consecuencia, contribuyó a una significativa reducción de los costes, evitando las rupturas de carga. El proceso se puso en marcha aprovechando primero las viejas grúas instaladas y después, con la generalización del uso de contenedores de 20 pies o más, mediante la instalación de nueva maquinaria más potente y especializada.

Las cifras que muestran la evolución del tráfico de mercancías en contenedores evidencian los momentos decisivos en la incorporación de esas nuevas tecnologías, mediante importantes saltos cuantitativos en el volumen de los contenedores movidos. Así, en el puerto de Alicante se observa el despegue a partir de la instalación de 16 nuevas grúas entre 1968 y 1969, cuando antes existían 27 datadas a principios de siglo. En el puerto de Valencia, entre 1965 y 1968 entraron en funcionamiento 21 nuevas grúas, cuando antes funcionaban 22 con uno o dos decenios de antigüedad. En ambos puertos y en el de Castellón, un nuevo salto cualitativo se produce entre 1972 y 1973, cuando las firmas Contenemar -en Alicante y Castellón- y Marítima Valenciana -en Valencia- pusieron en funcionamiento nuevas grúas especializadas en el manejo de contenedores, con un rendimiento de funcionamiento de 100 toneladas por hora, y hasta 300 Tm/h en Valencia, frente a las 20 Tm/h o, como mucho, 50 Tm/h para las que estaban habilitadas las anteriores máquinas. Con esos nuevos medios, el número de contenedores movidos por los tres puertos se multiplicó por cuatro entre 1971 y 1973, pasándose desde los 12.494 del primer año hasta los 44.309 del último año, inaugurando una etapa de continuo crecimiento de este moderno sistema de transporte, que ha terminado por imponerse para el manejo de las mercancías generales, cualquiera que sea su naturaleza.

Ahora bien, atendiendo al detalle de cada puerto se observa la contrastada evolución experimentada por los mismos desde esos momentos. En el puerto de Valencia, el número de contenedores movidos ha progresado de forma creciente hasta la actualidad, bien que en su evolución se observan algunos momentos claves en su desarrollo. Así, un incremento sustancial en el tráfico se produjo entre 1980 y 1981 -se pasa desde 87.967 contenedores en el primer año hasta 141.002 en el segundo-, coincidiendo con la instalación de las grúas de la empresa Transbalear Contenemar S.A., con unos rendimientos estimados en 160 a 200 Tm/h, para agilizar los envíos y descargas con destino y origen en las Baleares. De acuerdo con una tendencia general a la adopción de este sistema de transporte, y por la instalación en este puerto de medios técnicos apropiados, ajustados en cada momento a los requerimientos para el manejo de contenedores, que han culminado con la instalación de la Terminal Pública de Contenedores -por donde pasan entre el 65 % y el 70 % del total-, las cifras han mantenido una clara tendencia alcista, hasta alcanzar los 519.856 contenedores movidos en 1995, que suponen el 87 % del total de los transportados por los puertos valencianos. Han influido en ese ascenso la "contenerización" cada vez más importante de partidas como las integradas por azulejos y otros materiales de construcción, que supusieron en 1993 el 31,4 % del total de la mercancías movidas por este sistema, seguidas de los productos alimenticios en general (frutas, hortalizas, conservas y vinos principalmente), con el 17,6 %, los productos químicos, con un 5,4 %, y el papel y pasta de papel, con un 4,9 %.

Frente a ese proceso, el puerto de Alicante manifiesta un prolongado estancamiento en el número de contenedores movidos desde 1974: en ese año se manipularon 39.897 y 40.891 en 1991. Sólo en los últimos años parece que las nuevas instalaciones portuarias creadas y la mejora en los accesos están contribuyendo a incrementar sensiblemente el tráfico de contenedores, que alcanzaron los 51.928 en 1995. En este puerto se ha habilitado una Terminal de Contenedores (en el muelle nº 11), existen hoy 11 grúas portacontenedores de diferentes características y, junto a ellas, una superficie de depósito de 42.000 metros cuadrados y una superficie de maniobra de 15.000 metros cuadrados, con otros anexos para el mantenimiento, limpieza y reparación de los contenedores, lo que ha de repercutir en indudable beneficio para este tipo de transporte.

Por su parte, el puerto de Castellón presenta una evolución más contrastada, moderadamente positiva hasta 1979, conforme con la tendencia general, truncada en los años 1980: desde los 15.004 contenedores movidos en 1979 se descendió hasta sólo los 130 manipulados en 1986. La puesta en funcionamiento de 6 nuevas grúas entre ese año y 1988 en el Muelle Transversal, así como la dinámica exportadora debida a la pujanza de los materiales de construcción, pero también de los productos alimenticios (especialmente de las frutas), han permitido una notable recuperación del tráfico de contenedores, que se ha elevado en 1995 hasta los 22.678 movidos por ese puerto.

7. EL TRÁFICO DE PASAJEROS: EL NEXO CON LAS BALEARES Y EL PUENTE CON ÁFRICA

Excepción hecha del puerto de Castellón, los otros dos grandes puertos valencianos cumplen un destacado papel en el tráfico de pasajeros, bien que con unas características diferentes, acunadas por su ubicación geográfica y refrendadas por el peso de la tradición. Valencia constituye el principal nexo entre las Islas Baleares y la Península, de ahí que la práctica totalidad del tráfico de pasajeros registrado sea de cabotaje, con 104.221 embarcados y 82.952 desembarcados en 1994.

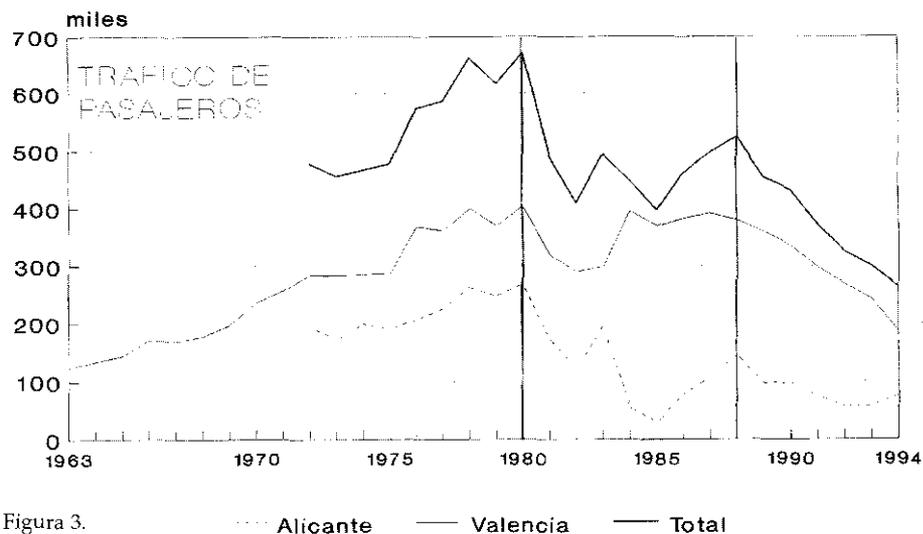


Figura 3.

..... Alicante — Valencia — Total

Con respecto a las Islas, Alicante presenta una ubicación más marginal, aunque ha existido una línea tradicional que unía este puerto con Ibiza (un viejo ferry reemplazado en la actualidad por otras ofertas más ágiles, que parten desde Denia, puerto menor más próximo a la isla, capaz de ofertar travesías rápidas, cómodas y, en los últimos años, ligadas a ofertas de ocio)¹³. Esa competencia ha reducido el tráfico de pasajeros en cabotaje a una mínima expresión, de forma que en 1994 tan sólo se censaron 400 pasajeros: 183 embarcados y 217 desembarcados. Las series cronológicas analizadas ponen de manifiesto el acusado descenso del tráfico de pasajeros en los dos grandes puertos valencianos habilitados. En el de Alicante, la supresión de la línea que unía esta ciudad con Ibiza supuso un brusco descenso desde los 268 mil pasajeros movidos en 1980 hasta los 28 mil registrados en 1985. Debe resaltarse en este punto la importancia que llegó a adquirir la línea con Ibiza desde Alicante, vía casi obligada para el grueso del turismo con destino en la Isla, y origen de un vasto traspais que abarcaba buena parte de la Península, con Madrid como origen principal de los flujos, encaminados también hacia Palma de Mallorca¹⁴.

Ahora bien, pese a los diferentes episodios históricos acaecidos en los últimos años en el Norte de África, el puerto de Alicante ha mantenido su tradicional vínculo con el de Orán, siendo trayecto beneficiado ahora por la recepción de visitantes argelinos (turistas, trabajadores eventuales y personas de paso), cuando en el pasado fue puerta de salida de grandes contingentes de alicantinos, que buscaban trabajo en la colonia francesa. En la evolución histórica se aprecia el fuerte quebranto recogido en la serie del volumen de pasajeros ocasionado en 1984 con el cierre de las líneas que unían la ciudad con Argel y Orán, que llevaron a la terminal de pasajeros a registrar un mínimo histórico en 1985,

¹³ Paquete turístico con precio único de salida a Ibiza, entrada en sala de fiestas y retorno al día siguiente.

¹⁴ DREGUEZ SEGUI, A., MARTINEZ RODA, F., "El tráfico de pasajeros entre los puertos de Palma de Mallorca y Alicante", *VI Coloquio de Geografía*, Palma de Mallorca, ACE, 1979, pp. 537-542

cuando se movieron tan solo 28 mil pasajeros. La normalización posterior de las circunstancias que llevaron a ese cierre, la reapertura de las líneas y la recuperación de las relaciones tradicionales entre Alicante y Orán -seguidas de un significativo hermanamiento de ambas ciudades-, repercutieron favorablemente en el volumen del pasaje, que se elevó hasta los 145 mil pasajeros de 1988. No obstante, desde ese año, la coincidencia en el tiempo de procesos de inestabilidad sociopolítica en Argelia y de integración de España en la Unión Europea, con la consiguiente adopción de nuevas normas más severas y restrictivas para el control del acceso al territorio de la Unión, fueron origen de nuevas limitaciones y, en definitiva, del descenso del pasaje en líneas generales, en un proceso salpicado de altibajos, en clara relación con las coyunturas sociopolíticas experimentadas a uno y otro lado del Mediterráneo. En 1994, por el puerto de Alicante pasaron 75.261 pasajeros en régimen de "tráfico exterior", con unas cifras absolutamente equilibradas entre embarcados (37.482 personas) y desembarcados (37.779 personas), debidas casi en exclusiva a ese tráfico entre Argelia y España.

La envergadura de las cifras de tráfico exterior y de relación con el Norte de África queda, empero, minimizada al compararse con la del pasaje movido en ese año por los otros puertos peninsulares que son eslabones obligados en la ruta africana: 3.697.194 pasajeros por Algeciras, 283.448 por Almería y 264.624 por Málaga.

A esas cifras de los grandes recorridos, Alicante suma 26.000 pasajeros en régimen de "tráfico local", movidos casi en exclusividad por impulsos turísticos, con destino fundamental en la vecina isla de Tabarca, adscrita administrativamente al término municipal de Alicante. También se debe a esos motivos de ocio buena parte de los 6.370 pasajeros de tráfico local registrados en 1994 en Castellón; el resto es imputable al trasiego entre el puerto y la plataforma petrolífera instalada frente a las costas castellonenses. Por último, cifras más exiguas presentan los pasajeros "en tránsito", que ascendieron a 9.545 en Alicante y a 7.251 en Valencia en ese año.

El puente entre Valencia y las Baleares perdió en los años 1980 su carácter eminentemente marítimo en beneficio del tráfico aéreo. El puerto de Valencia, que movió 403 mil pasajeros en 1980, ha ido perdiendo ese papel de nexo casi obligado en años anteriores, como puente entre prácticamente toda la Península y la mayor de las Baleares. Especialmente significativo fue el descenso de pasajeros experimentado entre 1980 y 1982 -se pasó desde los 403 mil del primer año hasta los 289 mil del segundo-. A partir de ese año, la construcción de una Estación Marítima habilitada como moderna terminal de pasajeros, y la mejora de la calidad y la oferta de los servicios prestados en ella, el pasaje experimentó una sensible mejoría, recuperándose en 1984, hasta alcanzar los 395 mil pasajeros. No obstante, nunca se ha llegado a superar las cifras de 1980 y, desde 1988 se asiste a un lento pero paulatino descenso del volumen del pasaje movido, hasta descender a los 136 mil pasajeros que usaron estas instalaciones en 1995.

8. CONCLUSIÓN

Tal como se apuntó al principio, parece clara la relación en la evolución de los tres grandes puertos valencianos y los modelos propuestos por Verlaque: la intervención en el subsistema terrestre de comunicaciones y, con ella, la potenciación de la centralidad del puerto de Valencia se ha realizado a costa de las áreas de mercado de los otros dos grandes puertos; a ello ha contribuido la mejora en la capacidad portuaria de ese puerto, paralela a la incorporación de nuevas técnicas en el manejo de las mercancías: las estrategias

actuales se encaminan hacia la consecución de un transporte multimodal de escala planetaria, mediante la incorporación de sistemas globales de gestión del transporte tanto público como privado (servicios de logística integral, puentes terrestres, trenes de contenedores y otros)¹⁵. En este sentido, la tendencia mundial del tráfico marítimo a concentrarse en unos pocos grandes puertos es dinámica general observada desde mediados de la actual centuria¹⁶. Pozueta y Ureña han señalado que esa concentración se da en nuestro país siempre que se haya producido un cambio claro hacia la "contenerización" de las mercancías generales, tal como se ha dado en el caso de Valencia (el 70% del peso de las mercancías generales en 1995), y ello por la importancia de las inversiones precisas y por las estrategias y el poder de unas pocas compañías de contenedores que operan en esos puertos, cuyos volúmenes de mercancías movidas representan elevados porcentajes del tráfico total¹⁷. Pero también se explica por la creciente competencia entablada entre los puertos, cada vez con mayor autonomía en su gestión, que ven en la adecuada comercialización de sus servicios unos objetivos claros de eficacia empresarial y ampliación de mercados.

Cuadro IX. Algunos indicadores de capacidad portuaria en 1995

Puertos de:	Alicante	Castellón	Valencia
Superficie terrestre (m ²)	1.187.794	609.452	3.729.435
Metros lineales de muelle para:			
. mercancía general	950	1.132	4.105
. graneles	1.414	649	2.230
. contenedores	354	25	1.341
Superficie depósitos (m ²)	182.903	284.345	2.018.753
Almacenes frigoríficos (m ²)	14.000	22.000	73.125
Grúas	14	15	68
Remolcadores	3	2	15
Mercancía total (Tm)	2.183.362	7.693.909	16.117.209
Número de contenedores	51.928	22.678	519.856
Número de buques	966	813	5.053
Pasajeros	121.611	-	136.931
Escalas regulares	7	-	272

Fuente: Puertos del Estado, Anuario Estadístico, 1995, elaboración propia.

Esa misma competencia es la que ha llevado a los otros grandes puertos valencianos hacia una especialización funcional, para poder competir ventajosamente al menos con algunos productos. De acuerdo con los umbrales establecidos por Verlaque¹⁸, un puerto fuertemente especializado sería aquel en el que un solo producto (o una sola categoría de

¹⁵ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *El transporte marítimo en 1994*, Nueva York, Naciones Unidas, 1995, 205 pp., pp. 106-111.

¹⁶ VICARIE, A., "Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985)", *Annales de Géographie*, nº 509, 1983, pp. 53-62

¹⁷ POZUETA, J., UREÑA, J.M., "El papel de los puertos en el desarrollo regional y la ordenación del territorio", *Estudios Territoriales*, nº 23, Madrid, I.T.U., M.O.P.U., 1987, pp. 123-154.

¹⁸ VERLAQUE, CH., 1975, ob. cit., p. 136.

productos) supusiera más del 90% del tráfico de mercancías o, en otras palabras, un puerto al servicio de un segmento muy reducido y concreto de la economía del traspais: en el puerto de Castellón, el petróleo y sus derivados llegan a ese porcentaje respecto al total de las mercancías, y en el de Alicante, el transporte de cemento y derivados alcanzan casi el 60%. Por el contrario, Valencia se consolida como uno de los tres grandes puertos españoles del Mediterráneo -junto con Barcelona y Algeciras¹⁹- por su elevada proporción de mercancías generales, el 68% del tráfico en 1995, ligadas a la existencia de un traspais extenso (ampliado) y de economía diversificada.

¹⁹ CASTELLÓN, R.M., "Le trafic commercial des ports espagnols de la Méditerranée", *Méditerranée*, nº 1, t. 44, Aix-Marseille-Avignon-Nice, 1982, pp. 59-64.