

JOSÉ ANTONIO SEGRELLES SERRANO *

JOSÉ DANIEL GÓMEZ LÓPEZ *

EL PUERTO DE VALENCIA Y LA
ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE SU
ESPACIO ECONÓMICO.
EL CASO DEL CALZADO **

RESUMEN

El Puerto Autónomo de Valencia representa un papel nuclear en el tráfico portuario de la Comunidad Valenciana, lo que le permite articular un vasto espacio económico que supera su área de influencia inmediata. Este puerto absorbe la producción industrial de las provincias vecinas por su mayor capacidad para atraer mercancías y distribuirlas con rapidez y eficacia, fenómeno que tiene especial influencia en el sector del calzado alicantino.

ABSTRACT

The Autonomous Harbour of Valencia represents a nuclear role in the harbour traffic in the Comunidad Valenciana, which allows it to articulate a vast economic area that goes beyond its near hinterland. This harbour absorbs the industrial production of the nearby provinces by its greater capacity to attract goods and distribute them with agility and efficiency, a phenomenon which has a special influence in the footwear sector in the province of Alicante.

1. INTRODUCCIÓN

Es indudable que el dinamismo de un recinto portuario se halla íntimamente vinculado a la vitalidad económica de su *hinterland*, a la intensidad de los vectores comerciales que en él convergen y a la concentración de capitales, actividades y agentes productivos que permiten la articulación e integración del espacio portuario con el territorio circundante.

En pocos puertos resalta este fenómeno tanto como en el de Valencia, pues diversos factores económicos y políticos, que provocan la afluencia del capital, han convertido este recinto en un importantísimo foco para el comercio marítimo internacional de mercancías.

* Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante.

** Este artículo se enmarca dentro del proyecto *Puerto, Ciudad y Territorio en la Comunidad Valenciana* (CICYT. Plan Nacional I+D. SEC 92-0526), dirigido por el Dr. D. José Ramón Navarro Vera, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante.

La consolidación de este carácter interoceánico y la expansión de su actividad comercial provocan que el Puerto Autónomo de Valencia aparezca cada vez más como el punto de referencia clave del tráfico portuario en la Comunidad Valenciana, absorbiendo progresivamente la producción industrial de las provincias vecinas por su mayor capacidad para atraer mercancías y distribuirlas con rapidez pese a la aparente relación desfavorable de las variables coste, precio, peso y distancia.

El objetivo de este trabajo es, pues, demostrar este hecho a través de la industria del calzado, sector emblemático alicantino que concentra aproximadamente la mitad de la producción nacional y casi las tres cuartas partes de las exportaciones del país en este producto, pero que en poco tiempo se ha convertido en uno de los pilares sobre los que se sustenta la actividad comercial del recinto portuario valenciano. Para la atracción de estas mercancías se configura una extensa y compleja red empresarial formada por diversos agentes cuya actuación converge en el puerto de Valencia y trasciende el *hinterland* inmediato, contribuyendo de este modo al propio dinamismo portuario y a la vertebración de un vasto territorio económico-productivo.

2. LA ACTIVIDAD MERCANTIL PORTUARIA Y LOS FLUJOS COMERCIALES DEL *HINTERLAND*

Aunque el transporte puede ser considerado como una esfera autónoma de la producción material y una actividad con funcionamiento propio que acarrea los productos desde el campo de la producción hacia el de consumo y desde un lugar de producción independiente a otro (KORIAKIN, 1978), es indudable que las fluctuaciones económicas repercuten sobre él de forma directa. Este hecho adquiere especial trascendencia durante las últimas décadas debido a la progresiva globalización de la economía, lo que influye sobre todo en el transporte marítimo que, por su peculiar idiosincrasia (coste y tipo de servicio), es actualmente hegemónico en los intercambios internacionales de mercancías.

A finales del año 1993, el presidente de Puertos del Estado reconoció que el tráfico global de los puertos españoles había retrocedido alrededor de un 6% como consecuencia de la actual recesión económica (Diario *Información*, Alicante, 30-noviembre-1993). Sin embargo, y rompiendo la tendencia del país, en los puertos de la Comunidad Valenciana se ha mantenido la actividad en términos generales. En el caso concreto del puerto de Valencia, objeto de este trabajo, el trasiego total de mercancías pasa de 8.790.388 toneladas en 1985 a 10.359.953 en 1993, es decir, experimenta un crecimiento del 17'9% lo que se halla relacionado con la existencia de un amplio *hinterland* en el que se incluye el centro peninsular, donde el área industrial de Madrid actúa como un dinámico foco distribuidor de mercancías que en notable medida convergen en Valencia para su exportación. Este hecho contribuye a paliar los efectos de la crisis económica sobre el tráfico marítimo valenciano.

Detrás de este aumento global del tráfico se esconde la diferente participación de los distintos tipos de mercancías, pues mientras desciende el movimiento de graneles líquidos y sólidos, es precisamente la notable progresión de la mercancía global diversa (56'2%) la que enmascara los efectos de la crisis económica en la actividad del puerto de Valencia y la que, al mismo tiempo, refleja la preferente orientación que se intenta otorgar a estas instalaciones a medio y largo plazo. No en vano, la mercancía general diversa participaba con el 48'6% del tráfico total portuario en 1985, porcentaje que en el año 1993 ya era del 64'4%.

Si distinguimos las mercancías según sean descargadas o cargadas podremos aproximarnos algo más a las peculiaridades y tendencias de los tráficos en el puerto valenciano. Los retrocesos más importantes entre los años 1985 y 1993 corresponden a los graneles líquidos descargados y a los graneles sólidos cargados. Los primeros están representados fundamentalmente por los derivados del petróleo y productos químicos de procedencia foránea, y constituyen, por lo tanto, un tipo de mercancía muy sensible a la coyuntura económica. La notable disminución de los graneles sólidos cargados se relaciona con un significativo deterioro del comercio exterior de cementos, cereales y harinas.

Por el contrario, el puerto de Valencia experimenta un claro crecimiento en dos tipos de tráfico que contribuyen a la consecución de cifras positivas para el movimiento portuario total la mercancía general diversa cargada y descargada y los graneles sólidos descargados. Estos últimos se basan ante todo en las materias primas (cereales y soja) que entran en la formulación de los piensos compuestos que fabrican varias empresas, algunas de ellas de carácter multinacional, localizadas en esta provincia para abastecer las necesidades de la pujante ganadería intensiva regional.

Pese a que la mercancía general diversa es la única que aumenta su tráfico tanto en carga como en descarga, y de forma sensible en ambos conceptos, se aprecia, *grosso modo*, que el puerto de Valencia representa un papel más modesto como emisor de mercancías que como receptor de las mismas. Además, el ligero incremento de los graneles líquidos cargados (2'4%) no es demasiado significativo dentro del tráfico total y no se centra en productos estratégicos, como los carburantes, sino en los vinos y alcoholes.

En cualquier caso, al contrario de lo que cabría esperar en una etapa de recesión económica y de depreciación de la moneda, las mercancías descargadas superan a las cargadas. Lo peor de la situación desde un punto de vista monetario no sólo radica en que las exportaciones no han tenido un estímulo notable, sino que, asimismo, los productos importados se deben pagar a precios mucho más elevados. Incluso la mercancía general diversa, que por regla general representa un valor añadido mayor, experimenta entre 1985 y 1993 un crecimiento del 91'9% en el tráfico de descarga frente a un 35'2% en el de carga.

Todo ello cobra especial relevancia si añadimos que del total de mercancías cargadas y descargadas por el puerto de Valencia en el año 1993, el 78'4% se destina al tráfico exterior. Atendiendo únicamente a la mercancía general diversa este porcentaje se sitúa en el 73'9%. En 1985, estos valores relativos eran, respectivamente, del 71'7% y 72'0%, es decir, de forma progresiva se va consolidando cada vez más la vocación internacional del recinto portuario valenciano. Este papel internacional surge de las estrategias que se adoptan en los primeros años de la década de los ochenta y cuyo resultado es el nacimiento del perfil del Puerto Autónomo de Valencia como instrumento de apoyo al comercio exterior. Hoy en día se puede afirmar que el puerto valenciano constituye, junto con el de Barcelona, la puerta de entrada a España desde el mar Mediterráneo (CARMONA, 1993).

Para mantener en el futuro esta situación de privilegio, el Puerto Autónomo de Valencia está apostando por inclinarse de forma decidida hacia el tráfico interoceánico de contenedores, siguiendo un claro proceso a escala mundial por el que el número de consignatarios tiende a reducirse, pero fletando buques transcontinentales cada vez mayores, que sólo harán escala en puertos muy concretos, es decir, aquéllos que ofrezcan ventajas e instalaciones adecuadas.

Buena muestra de ello es que el número de buques que utilizaron el puerto de Valencia para el tráfico exterior pasa de 1.960 a 2.532 entre 1985 y 1993, lo que representa un incremento del 29'2%, mientras que la evolución positiva del TRB exterior se cifra para el mismo período en un 44'6%, pues de 17.398.721 toneladas pasa a 25.150.805. Al mismo tiempo, se produce un descenso relativo de los buques de menor tamaño y una tendencia creciente hacia el tráfico marítimo en grandes cargueros, sobre todo a partir de 50.000 TRB.

Intimamente ligado al aumento del tráfico interoceánico y a la mayor capacidad de los buques que acceden al recinto portuario valenciano, se halla el crecimiento del uso de contenedores en el transporte de mercancías, modalidad que mejora la productividad de la mano de obra, reduce el tiempo de manejo en los almacenes y muelles, hace más eficiente la mecanización y permite la continuidad en el trasiego de mercancías, evitando así las rupturas de carga. Evidentemente, la manipulación de las mercancías mediante contenedores ha sido fundamental para la implantación del sistema intermodal de transporte, o transporte integrado, que es la característica básica del tráfico moderno de mercancías (SEGUÍ y PETRUS, 1991).

El rasgo más llamativo del Puerto Autónomo de Valencia durante la última década ha sido precisamente su progresiva especialización en el tráfico de contenedores y, por extensión, en el movimiento de la mercancía general que emplea este tipo de transporte y que suele ser la que concentra un valor añadido mayor. El número de buques portacontenedores que atrae el recinto portuario valenciano sólo crece un 1'6% entre 1985 y 1993, pero el arqueo lo hace en un 32'5%. Por lo que respecta a los TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*: unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), las unidades movidas aumentan un 26'2%, mientras que el peso total en esta modalidad de transporte lo hace en un 44'4%. Tanto en un concepto como en otro, es evidente el predominio de los contenedores descargados sobre los cargados y el tráfico exterior sobre el de cabotaje, lo que vuelve a demostrar la importancia que tiene el puerto de Valencia como centro receptor del comercio marítimo internacional y el desequilibrio existente entre las importaciones y las exportaciones de mercancías.

En cualquier caso, el tráfico de contenedores constituye la columna vertebral sobre la que se va a sustentar la consolidación del carácter interoceánico del Puerto Autónomo de Valencia y la expansión de una actividad comercial que le permita ocupar un puesto de privilegio entre los recintos portuarios mediterráneos. En este sentido se orienta la inversión de 8.000 millones de pesetas para la creación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en unos terrenos próximos al puerto y con una extensión de 500.000 metros cuadrados. Este área, que empezará a funcionar en 1997, estará acondicionada para la concentración y distribución de contenedores, prestando, además, otros servicios como almacenamiento, ensamblaje, etiquetado, envasado, embalaje, montaje de accesorios y conexiones telemáticas.

La futura expansión del Puerto Autónomo de Valencia no sólo se apoya en la creación de la Zona de Actividades Logísticas, sino también en dos obras de gran importancia: la ampliación sur y el controvertido acceso al recinto portuario desde el norte, infraestructuras que en conjunto supondrán una inversión de casi 50.000 millones de pesetas.

Sin embargo, quizás el proyecto más significativo de la política comercial expansiva de la Autoridad Portuaria de Valencia sea el denominado Puerto Seco, en la localidad madrileña de Coslada. Este proyecto, que apuntalará la competitividad de Valencia entre los puertos mediterráneos, también va a ser financiado, con la aprobación del Ministerio

de Obras Públicas y Transportes, por las autoridades portuarias de Algeciras, Barcelona y Bilbao. El esfuerzo inversor será de algo más de 1.000 millones de pesetas.

La plataforma logística Barajas-Coslada tendrá una superficie de 50.000 metros cuadrados para la concentración (carga y descarga) de contenedores, cuyo tráfico se estima en 60.000 para el año 1996 y unos 98.000 en el 2010. Además de la Ciudad del Transporte, este recinto pretende albergar diversas instituciones privadas y públicas, empresas y operadores mediante una estructura asociativa que proporcione proyección internacional a los puertos participantes.

De este modo tendrá lugar la consolidación del *hinterland* clásico, o área de influencia comercial terrestre, del puerto de Valencia (MARTÍNEZ RODA, 1980), ya que se convertirá, gracias al Puerto Seco, en un polo de atracción para las mercancías destinadas a la exportación procedentes de Madrid y el centro peninsular. No obstante, el factor que mejor demuestra la reciente expansión del tráfico del Puerto Autónomo de Valencia no es únicamente la intensificación de las relaciones comerciales con las zonas madrileña y castellano-manchega, puesto que la proximidad geográfica provoca que el puerto valenciano sea la salida marítima natural para esta amplia área interior, sino la progresiva absorción de las mercancías producidas en Alicante y Castellón, provincias litorales dotadas de instalaciones portuarias cuyo deterioro y languidez son manifiestos desde hace algunos años.

Tras su época dorada en el comercio de exportación durante los años sesenta, el puerto de Alicante ha ido perdiendo posiciones paulatinamente respecto al de Valencia, pues el tráfico quedó condicionado desde el momento en que el puerto alicantino no supo, o no pudo, adaptarse a las nuevas exigencias del transporte marítimo internacional, como por ejemplo la innovación que supuso la utilización cada vez más extendida de contenedores. Así, cuando se quiso reaccionar la mayor parte de este tráfico ya se había desviado hacia Valencia, de forma que en la actualidad se puede afirmar que la mayor parte de los empresarios alicantinos recurren al puerto valenciano para exportar sus manufacturas.

Esto es especialmente acusado en el caso del calzado, producto cuya fabricación genera un notable valor añadido y donde la provincia de Alicante aglutina más del 50% de las empresas nacionales del sector, aporta el 42% de los empleos en esta industria y representa casi el 71% de las exportaciones españolas. De ahí que nos hayamos centrado en este sector para aproximarnos a la evolución reciente del Puerto Autónomo de Valencia y al proceso de configuración de su inmediato *hinterland* a través de la absorción de flujos mercantiles que encuentran aquí más rentabilidad pese al incremento relativo de costes que supone la distancia entre las áreas de localización industrial y el recinto portuario.

3. UN EJEMPLO DE INTEGRACIÓN INTERTERRITORIAL DEL ÁREA PORTUARIA: EL SECTOR CALZADO

La pujanza de un puerto está estrechamente vinculada a la intensidad de los flujos comerciales, cuyos vectores apuntan en última instancia a la propia dinámica económica de aquellas regiones que integran el *hinterland*, o traspais portuario. En este sentido, la complejidad de los mecanismos que rigen la actividad portuaria están condicionados por el proceso de desarrollo de las actividades productivas y, por extensión, comerciales, que imprimen al puerto un dinamismo muy particular. Esto explica la importancia que tienen los factores productivos y comerciales de carácter endógeno como línea multidireccional del tráfico portuario.

La articulación del espacio productivo en torno al puerto, inclusive de zonas más amplias que las estrictamente ligadas al *hinterland* inmediato, se realiza a través de un intenso desplazamiento de mercancías que es posible movilizar, en muchos casos, atenuando la relación entre las variables coste, precio, peso y distancia, en beneficio de la capacidad de absorción y la rápida distribución del producto.

La mayor capacidad de atraer y desplazar las mercancías, ha tejido una amplia y compleja red empresarial constituida por transportistas, transitarios, consignatarios y agentes de las más variadas ocupaciones, cuya actuación generalmente trasciende el amplio marco del *hinterland*, para extender sus actividades y proyectarlas hacia el *foreland*, espacio natural de intercambio e interconexión entre los diferentes agentes que intervienen en la esfera del comercio mundial.

Entre las actividades productivas que articulan el territorio y configuran particularmente una especialización funcional del área portuaria, destaca la industria del calzado, cuyo asentamiento espacial y localización productiva demandará espacios complementarios singulares, adecuados a las necesidades potenciales de este sector y de los agentes que en él operan. En este sentido, la posibilidad de un acceso rápido y eficiente condicionará y modificará ineludiblemente la relación espacio-tiempo, establecida con otros ámbitos espaciales, al tratarse de un mecanismo selectivo y factor diferenciador de gran trascendencia.

Al tratarse el sector calzado de una actividad cuya existencia y localización no depende esencialmente del recurso materias primas, y al no estar sujeto a factores de orden físico o proximidad del mercado, su desarrollo, que hasta hace poco tiempo estaba íntimamente vinculado a la abundancia del factor trabajo, durante las últimas décadas se ha basado en otros factores que han adquirido especial protagonismo. Entre ellos destacan los condicionamientos y variables exógenas como el tipo de cambio monetario, costes salariales, diseño y moda, inversiones en I+D, canales comerciales sólidos y una destacada actuación en las actividades de mercadotecnia, procurando ocupar y consolidar una parcela en el competitivo mercado mundial del calzado (YBARRA, 1986).

El desplazamiento del calzado en su doble vertiente industrial y comercial, generará además de un espacio de servicios, unas necesidades complementarias desvinculadas de su inmediato entorno productivo. Tratándose del puerto, resulta evidente la necesidad de estar dotado de instalaciones adecuadas para acondicionar convenientemente la mercancía. Sin embargo, son los agentes comerciales con representación y relacionados tanto con la actividad portuaria como con el sector industrial, los encargados de agilizar la gestión y resolver todas aquellas operaciones ligadas al tráfico de mercancías, en este caso el calzado. En este punto conviene destacar someramente la importancia de la industria de calzado en la provincia de Alicante como productora, exportadora y, por extensión, uno de los principales soportes de las actividades comerciales del puerto de Valencia.

La industria de calzado en la provincia de Alicante tiene como principal eje vertebrador la cuenca del río Vinalopó, donde destacan los términos municipales de Villena, Elda, Sax y Elche, principales centros de producción y localización específica de las diferentes variedades de calzados, según la materia prima empleada y el consumidor final. En la fabricación de calzado de piel tiene especial protagonismo Elche y Elda, mientras Villena se especializa en calzado infantil (FICE, 1994). Los demás tipos de calzado (deportivos, de material sintético etc.) se fabrican indistintamente en estos núcleos, si bien Elche ocupa un lugar destacado.

En torno a este sector existe una amplia representación empresarial, cuya atomización tiende a reducirse paulatinamente, tanto por el número de empresas como por la cantidad de mano de obra empleada. En algunos casos se trata del cese de actividades empresariales, dada la grave crisis por la que atraviesa el sector, debido, entre otros motivos, a la fuerte competencia existente en los mercados externos de países cuyos costes de producción son menores (mano de obra abundante y barata). En otros casos, la reducción del número de empresas, y por extensión de trabajadores, se debe a la apuesta y consolidación en algunas industrias, de decididas inversiones en factores tecnológicos, lo que ha provocado un descenso sustancial del factor trabajo en la contabilidad de la empresa. Por último, la reducción de los establecimientos fabriles también obedece al fenómeno de la economía sumergida, tan arraigada en esta provincia (SABA, 1981).

Otro rasgo que se debe destacar de la industria del calzado en la provincia de Alicante es la fuerte participación que tiene en el sector empresarial nacional dedicado a este sector (50,2%) y en el empleo generado por esta industria (42%), lo que confiere a esta provincia un especial protagonismo en la producción y exportación de calzado español. En este sentido es importante destacar que en el año 1993 España fabricó 185,5 millones de pares de zapatos, cuyo valor ascendió a 295,6 miles de millones de pesetas. La exportación en ese año representó el 52% de la producción y el 51% del valor total. Semejante movimiento comercial reclama el concurso de un amplio espectro de agentes comerciales en los ámbitos nacional e internacional.

En el amplio y complejo mundo de los intercambios internacionales ligados a las actividades portuarias actúan diferentes figuras comerciales, que son imprescindibles como coordinadoras de esta vasta red comercial. Entre ellas destaca el transitario, profesional que interviene desde el inicio de las negociaciones hasta la entrega del producto en destino. Su labor es indispensable tanto para el exportador como para el importador, por cuanto ahorra una costosa organización propia y sirve de coordinador para toda la cadena del transporte en su sentido más amplio (TRANSITPORT, 1993).

La amplia representación de transitarios (54) censados en la provincia de Alicante en el año 1993, confiere a ésta un protagonismo tan solo superado a escala nacional por Barcelona, Madrid, Valencia y Vizcaya. Se trata de la manifestación más elocuente de la importancia que tiene el sector empresarial de Alicante en el ámbito de las transacciones comerciales y, por extensión, en el comercio exterior.

De los 54 transitarios registrados en la provincia de Alicante durante el año 1993, el 30% está vinculado, en mayor o menor medida, a las actividades relacionadas con el sector calzado, destacando además de las empresas nacionales otras cuyas sedes se encuentran en diversos países de la Unión Europea. Entre éstas despunta la empresa Damco Maritime, S.A. (Países Bajos), Calberson Ambrosetti, S.A. y Savino del Bene, S.A. (Italia), Schenker, S.A.E. (Alemania), Danzas, S.A.E. (Suiza) y Kuhne & Nagel, S.A., de capital mixto germano-suizo.

En el año 1994, fue canalizado a través de los transitarios un total de 2.148 TEUs hacia el puerto de Valencia, correspondientes al sector calzado. Se trata de mercancía que tiene su principal origen en la provincia de Alicante y que posteriormente será enviada al mercado exterior.

Los *Freight Forwarder*, o transitarios, que actúan en el ámbito de la industria y comercio del calzado en la provincia de Alicante, prestan una importante contribución a la mejora, fluidez y abaratamiento del tráfico de mercancías (en este caso calzado), expidiendo la mayor parte del mismo a través del puerto de Valencia, donde el consignatario

se encargará de su venta posterior. Se trata de un importante tráfico interterritorial, cuya absorción por el puerto de Valencia se debe en gran medida a la amplia representación de consignatarios, entre otros agentes económicos, asentados en esa plaza comercial, y que están íntimamente ligados al intenso tráfico portuario existente en la capital de la Comunidad Valenciana.

De las 60 empresas consignatarias censadas en Valencia durante el año 1994, el 22% se dedica a transacciones comerciales relacionadas con el sector calzado. Se trata de consignatarios cuyas actividades incluyen tanto el comercio exterior como el de cabotaje, siendo este último muy activo entre Valencia y las islas Baleares, en cuyo territorio está ubicada una importante industria de calzado.

Según datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Valencia, el comercio interanual de calzado (carga y descarga) movido por las empresas consignatarias durante el período noviembre 1993/noviembre 1994 tuvo un incremento del 79%, al pasar de 7.614 a 13.653 toneladas. Entre las principales empresas consignatarias dedicadas al sector calzado destaca la Compañía Trasmediterránea, que mantiene un comercio de cabotaje muy activo entre las islas Baleares y Valencia y cuya contribución porcentual al total de calzado comercializado por los consignatarios durante el mes de noviembre de 1994 superaba el 16%. Le siguen en orden de importancia la empresa Maersk España (14%), Transbull (9%), A. Pérez y Cía., S.A. (8,5%), Aseco, S.A. (8%) y Saemar (7%).

Los 2.148 TEUs de calzado exportados por el puerto de Valencia fueron canalizados a través de siete compañías navieras, que en muchos casos también ejercen labores de consigna. Tal como ocurre con otras actividades económicas, y especialmente aquellas ligadas al comercio internacional, en el ámbito de los intercambios portuarios se está procesando una concentración acelerada de las actividades comerciales que, presumiblemente, conllevará en un futuro próximo la monopolización del sector por empresas con fuertes vínculos transnacionales.

4. EL FORELAND DEL PUERTO DE VALENCIA

El tráfico de mercancías en el puerto de Valencia mantiene, *grosso modo*, un progresivo aumento de las mercancías desembarcadas y embarcadas. En el año 1993 se movieron un total de 6.671.223 toneladas dentro del capítulo de mercancía general, correspondiente al tráfico exterior y de cabotaje. Dentro del amplio abanico de productos importados y exportados en ese año, la sección arancelaria correspondiente al sector calzado (6401-6402-6403-6404-6405-6406) representó el 0,20% del tráfico total, o lo que es lo mismo, 13.599 toneladas, porcentaje muy poco representativo si lo comparamos con otras secciones arancelarias. Sin embargo, la importancia de esta mercancía en el tráfico total del puerto de Valencia adquiere su verdadera dimensión al ser comparado con el puerto de Alicante, espacio complementario de intercambio de la amplia red de industrias ubicadas a lo largo del eje del Vinalopó.

Según la *Memoria del Puerto de Alicante* del año 1993, el tráfico total (exterior y cabotaje) correspondiente a la sección arancelaria de calzado alcanzó las 5.274 toneladas, lo que representa el 39% del total movido a través del puerto de Valencia. De los varios motivos que explican esta sustancial diferencia entre los puertos de Alicante y Valencia, como ya se ha mencionado, cabe destacar la tardía integración del puerto alicantino a la red internacional de tráfico de contenedores. En este sentido, la evolución del transporte marítimo internacional avanza inexorablemente hacia técnicas de manipulación rápidas

y eficientes, donde el contenedor ocupa un lugar privilegiado. Como estrategia de futuro, el puerto de Valencia ha realizado cuantiosas inversiones para dotar al recinto portuario de terminales especialmente adaptadas para recibir este tráfico, en una clara apuesta para competir con otros puertos del arco mediterráneo.

La terminal de contenedores del puerto de Valencia tiene en la actualidad una capacidad de 350.000 TEUs. Con inversiones que rondan los 40.000 millones de pesetas, se pretende ampliar la capacidad de la terminal de contenedores a 800.000 TEUs en el horizonte del año 1998. Esta extraordinaria ampliación se enmarca dentro de los cambios que tendrán que afrontar los recintos portuarios del área mediterránea en los próximos años con el fin de mantener cuotas comerciales satisfactorias. Tratándose de un sector que avanza vertiginosamente hacia un proceso de concentración, sostener y fortalecer las operaciones comerciales y, asimismo, dotar al puerto de infraestructuras técnicas que permitan incrementar la calidad y rapidez de los servicios, significa apostar por permanecer ligado a la red del tráfico marítimo internacional en su vertiente mediterránea.

Los intercambios de calzado se realizan por regla general a través de un tráfico fluido de contenedores de 20 y 40 pies (32y 61 metros cúbicos de capacidad respectivamente), aunque está muy extendido el denominado *High Cube*, cuya capacidad oscila entre los 67 y 70 metros cúbicos. Los grandes buques dedicados al tráfico de contenedores pueden transportar entre 3 y 4.000 TEUs, siendo un TEU equivalente, como ya ha quedado dicho, a un contenedor de 20 pies. En la actualidad, la propensión a incrementar la capacidad de carga del buque, dentro del proceso de concentración del transporte internacional, ha propiciado un cambio en el diseño. En esta línea se sitúan los denominados *Overpanamax*, buques cuya dimensión y calado dificulta, o impide en muchos casos, la travesía del Canal de Panamá.

El *High Cube* transporta por término medio un total de 696 cajas de zapatos, lo que corresponde a 8.292 pares con un peso aproximado de 7.165 kilos. El valor monetario de esta mercancía puede sufrir sustanciales oscilaciones según la materia empleada en su confección, el diseño y el mercado de destino. Diversos profesionales del sector coinciden en señalar que en el año 1995 el valor medio de un contenedor de 40 pies, cargado de zapatos, puede oscilar entre los 16 y 18 millones de pesetas.

Además del valor intrínseco que representa el comercio de calzado para el movimiento general de mercancías del puerto de Valencia, en torno a este producto se ha tejido una amplia red de agentes comerciales extraterritoriales que en su conjunto configuran y diseñan el *foreland* portuario. En este sentido, el comercio de calzado contribuye a vertebrar las actividades portuarias, así como a generar espacios complementarios vitales para consolidar el paisaje industrial asentado en el traspaís.

5. CONCLUSIONES

La ampliación del *hinterland* inmediato del puerto de Valencia a través de la progresiva absorción de las producciones industriales de las provincias vecinas es un hecho evidente que encuentra su máxima expresión en el sector del calzado alicantino. No sería justo achacar este desvío mercantil únicamente a la falta de iniciativa de las autoridades portuarias y políticas alicantinas, pues existen condicionantes supraprovinciales y supranacionales, con interrelaciones complejas, que escapan a cualquier planteamiento racional. Es cierto que las infraestructuras del puerto de Valencia permiten el aumento de su

rentabilidad y reducen los costes de las operaciones portuarias para las navieras. Para ello han sido necesarias grandes inversiones durante las últimas décadas, pero cabe preguntarse ¿quién, cómo, dónde y por qué se deciden estas inversiones?

Si tenemos en cuenta la movilidad de los flujos del capital y de las decisiones económico-políticas que los orientan, así como de su papel en la creación y transformación de los espacios, es posible que el Puerto Autónomo de Valencia deba afrontar en un futuro próximo, pese a su dinamismo y cuantiosas inversiones, parecidos problemas a los que anteriormente sufrieron otras instalaciones portuarias cercanas. En este sentido, la competencia de Valencia con Barcelona va a ser directa e inminente, pues la supervivencia, ampliación del *hinterland* y expansión comercial del puerto valenciano pasa por convertirse en el puerto de Madrid, sobre todo si consideramos que la producción industrial exportable es menor en la Comunidad Valenciana que en Cataluña. Sin embargo, las ventajas comparativas de Valencia (proximidad física al centro peninsular y cercanía a las grandes líneas interoceánicas y mediterráneas que siguen las principales navieras), pueden quedar anuladas ante ciertas decisiones, públicas y/o privadas, que apuntalen, a través de la concentración de capitales, el ya de por sí ingente peso demográfico, industrial, económico, político y financiero de Cataluña.

De momento, en el organigrama funcional de las empresas navieras más importantes del mundo, dado que las estrategias recientes tienden a reducir el número de puertos donde escalan los grandes cargueros interoceánicos, sólo figuran Barcelona y Algeciras como puntos de apoyo al tráfico internacional de mercancías en el litoral mediterráneo español, ya que la existencia de estos dos recintos portuarios, uno al norte y otro al sur, sería más que suficiente para cubrir de forma satisfactoria nuestro comercio internacional por vía marítima.

BIBLIOGRAFIA

- CARMONA, M^a.C. (1993): El puerto, puerta para el desarrollo económico, *Economía* 3, febrero, pp. 48-52.
- F.I.C.E. (1994): *Anuario del calzado de España*, Federación de Industrias de Calzado Español, Madrid, 41 pp.
- KORIAKIN, S.F. (1978): *Economía del transporte marítimo*, Moscú, MIR, 480 pp.
- MARTÍNEZ RODA, F. (1980): *El puerto de Valencia. Estudio Geográfico*, Valencia, Universidad, 350 pp.
- SABA, A. (1981): *La industria subterránea*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 175 pp.
- SEGUF PONS, J.M., PETRUS BEY, J.M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Madrid, Síntesis, 231 pp.
- TRANSITPORT (1993): *Registro Español de Transitarios*, Transitport, Barcelona, 159 pp.
- YBARRA, J.A. (Coord.) (1986): *Sector calzado: presente y futuro*, Banco de Alicante, Alicante, 193 pp.