

*El puerto de Alicante a mediados del siglo pasado según Guesdon.*

# EL PUERTO DE ALICANTE

José Ramón Navaro Vera  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

**E**l Puerto de Alicante, como otras infraestructuras territoriales no locales, puede entrar en conflicto con la ciudad en algún momento de su desarrollo. La redacción del Plan Especial del Puerto, que recientemente ha sido aprobado, suponía una estupenda ocasión para entrar en un análisis serio sobre el futuro del Puerto y de los espacios portuarios,

*\* Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante.*

que desgraciadamente no se ha hecho por lo que sigue abierta la necesidad de un debate que clarifique los intereses urbanos y portuarios que entran en juego cuando se plantea el desarrollo futuro de un puerto tan relacionado morfológicamente con la ciudad como el de Alicante.

Lo que ocurre en Alicante, como en otras ciudades portuarias, es el resultado de la contradicción entre dos enfoques diferentes, pero necesariamente complementarios, del planeamiento. Del lado de la ciudad los objetivos del planeamiento que afectan al puerto se pueden resumir por:

Cuadro 1	
Puerto de Alicante Índice Toneladas Cargadas / Toneladas Descargadas (*)	
Graneles líquidos	0,005
Graneles sólidos	1,70
Mercancía General	1,29
Total Puerto	0,50
Total Puerto (*)	0,3

(\*) Los datos son de 1989. La segunda cifra para el tráfico total del puerto se refiere a este total menos la sal de Torrevieja.

Fuente: Elaboración propia en base a Memorias del Puerto de Alicante.

Cuadro 2		
Puerto de Alicante muelles y atraques comerciales. Calados.		
	Longitud	Calado
Muelles Graneles sólidos	668 m.	11,20/14(*) m.
Muelles Mercancía General	296 m.	8 m.
Muelles Ro-Ro	356 m.	7,40/8 m.
Muelles Contenedores	200 m.	10 m.
Muelles Mixtos	1.231 m.	7/9,50 m.
Total .....	2.751 m.	

(\*) Se incluye el nuevo muelle de graneles sólidos con 308 ml. de muelle. No se incluye muelles pesqueros. Fuente: Elaboración propia. Memoria Puerto.

Cuadro 3		
Puerto de Alicante. Ancho de los muelles de atraque		
	Longitud	Porcentaje
De ancho < 60 m.	1.793	73 %
De ancho > 60 m.	650	27 %

No incluye nuevo muelle de graneles sólidos.  
Fuente: Elaboración propia. Memoria Puerto.

Cuadro 4	
Standard M <sup>2</sup> Sup. Tierra/Ml. atraque (*)	
Puerto	
Valencia	327
Castellón	207
La Luz	189
La Coruña	178
Palma	141
Santander	126
Málaga	110
Vigo	100
Alicante (1988)	96
Alicante (Previsto Plan Especial)	189

(\*) Datos 1988. Elaboración propia en base a las Memorias de los puertos.

- La aparición de una nueva cultura urbana basada en el medio ambiente como valor colectivo.
- Abrir la ciudad al mar. Uso público de antiguos espacios portuarios.
- Necesidad de suelo para equipamientos en las zonas centrales de las ciudades muy densificadas, encontrando en los espacios portuarios obsoletos una posibilidad de cubrir alguno de esos déficits.

En resumen, predominio del planeamiento territorial sobre el sectorial. Y desde el lado de la planificación portuaria:

- Rentabilizar inversiones normalmente muy importantes y que exigen largos períodos de amortización.
- Incertidumbre en las previsiones de tráfico portuario.
- El abandono de una zona portuaria de su actividad específica puede ser lenta, porque las actividades portuarias, no son muy flexibles.

Por tanto desde el lado de la planificación portuaria hay un predominio del planeamiento sectorial sobre el territorial. (1)

Este artículo va a entrar en el análisis del segundo aspecto, el del puerto como estación de transporte, que en mi opinión ha sido el gran ausente en el debate sobre Alicante y su puerto, o cuando se ha tocado lo ha sido de un modo poco riguroso.

Un puerto es una estación de intercambio de modos de transporte localizado normalmente en una ciudad, a la que históricamente ha impulsado decisivamente en su crecimiento e incluso nacimiento; pero también está inmerso en un territorio, su «hinterland», con el que está interrelacionado. Al mismo tiempo, y esto es muy importante, el puerto tiene también una posición en un sistema portuario territorial con el que entra en competencia de tal modo que le puede ir en ello su propia existencia como estación de transporte. Sin olvidar su área de influencia marítima.

Por tanto la función de un puerto desborda el marco de la ciudad a la que está unido. Es una empresa a escala territorial por donde se extienden las facilidades que presta, aunque a la ciudad le toca sufrir las desventajas de la actividad portuaria principalmente en forma de costes ambientales.

Aquí vamos a hablar de la función general del puerto de Alicante como estación de transporte territorial pero no vamos a entrar en el análisis de su función urbana, es decir cuáles son las ventajas, beneficios, etc. que genera en Alicante su puerto. Esto sería fundamental si se quiere entrar seriamente y con rigor en el debate ciudad-puerto. Afortunadamente el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Alicante está co-



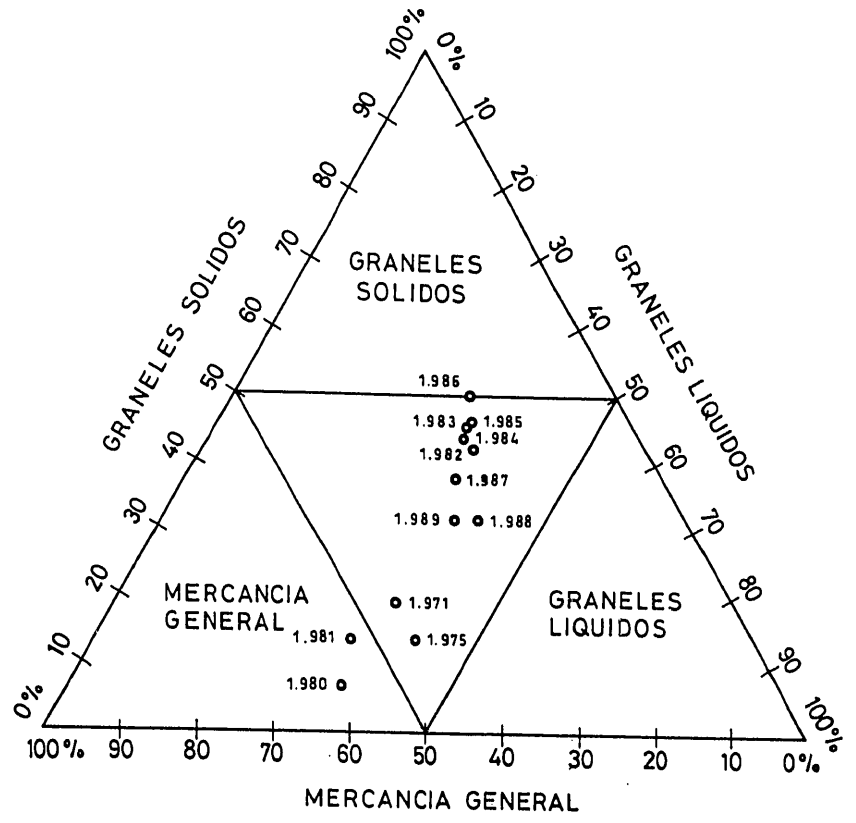
La dársena interior y los muelles de Levante desde el Castillo de Santa Bárbara. Son los espacios portuarios más obsoletos desde el punto de vista de su explotación, por lo que la Autoridad Portuaria, parece ser, va a ordenarlo para usos públicos, terciarios y deportivos.

Triángulo de especialización del puerto de Alicante desde 1971 hasta 1989, donde se aprecia que últimamente ha tenido unos tráficos equilibrados prácticamente a tercios.

menzando a desarrollar un proyecto de investigación del programa de la CICYT sobre «Puerto, Ciudad y Territorio», que abordará, entre otras, una línea de trabajo en aquel sentido. Este artículo se ha elaborado dentro de ese proyecto.

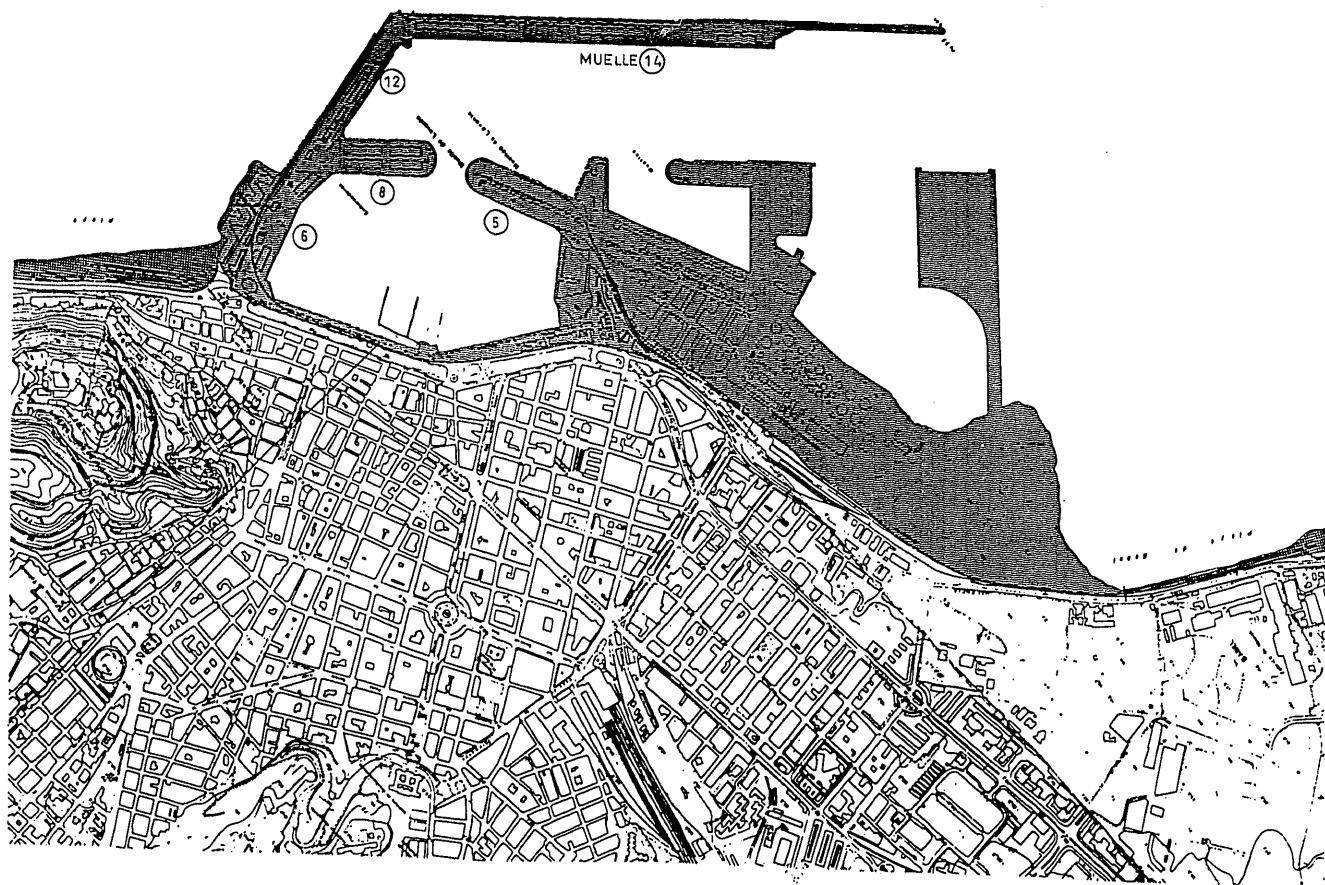
El puerto de Alicante se encuentra estancado desde hace unos años en un tráfico marítimo total del orden de dos millones y medio de toneladas (2). Por su volumen de tráfico solamente supera al puerto de Ferrol (3). Este tráfico está por debajo de otros puertos medios del mediterráneo como Tarragona, Castellón o Cartagena, pero estos puertos están muy especializados por su vinculación a complejos industriales, por lo que en la actualidad el puerto de Alicante tiene una estructura de tráfico más diversificada.

Como se ve en el gráfico triangular adjunto, el puerto de Alicante ha pasado en los últimos años



Porto	Rendimiento (Tm./ml.)
Alicante	865
Valencia	1.742
Castellón	3.038
La Coruña	2.930
Tarragona	3.263
Málaga	1.840
Vigo	304

Fuente: Elaboración propia en base a las memorias de los Puertos.



*Estado del puerto en 1988 cuando se inició el Plan Especial. Son evidentes los problemas de inserción entre la estructura urbana y los espacios portuarios. En la página de la derecha. Plan Especial del puerto de Alicante tal como fue*

de ser un puerto especializado en mercancía general y graneles líquidos a un puerto en el que su tráfico se distribuye casi en tercios entre los graneles, sólidos y líquidos, y la mercancía general. En los últimos años se aprecia un incremento de los tráficos de combustibles.

Entre los graneles sólidos, la cercana fábrica de cemento de San Vicente del Raspeig ha tenido, y

tiene, un impacto muy fuerte exportando cemento e importando carbón en polvo. Aunque ha tenido unos años malos este tipo de tráfico está aumentando de nuevo. El nuevo muelle de graneles de 72.000 m<sup>2</sup> de superficie con cuatro nuevas grúas de 16 Tn. es una importante facilidad a la oferta del puerto y que constituye la obra más importante realizada en este puerto tras la Guerra Civil. Resulta sorprendente que recientemente (primavera 1992) se haya construido una enorme nave para cemento en el muelle 14 (Levante) lo que entra en contradicción con alguno de los objetivos del Plan Especial del Puerto que pretende limitar el tráfico pesado a/o desde ese muelle, tráfico que ahora debe de cruzar la fachada marítima de la ciudad.

Algunos autores consideran que un puerto que presenta un balance desfavorable a la exportación es un puerto en decadencia (4). Si observamos las relaciones tráfico exportado-tráfico importado podemos ver que salvo en algún año concreto la tendencia del puerto de Alicante es a la importación. Es decir es una estación de transporte que abastece un territorio como actividad básica. Hemos realizado otro cuadro similar al anterior pero restando el tráfico de sal generado por Torrevieja que desvirtúa los resultados y los resultados son todavía más desfavorables.

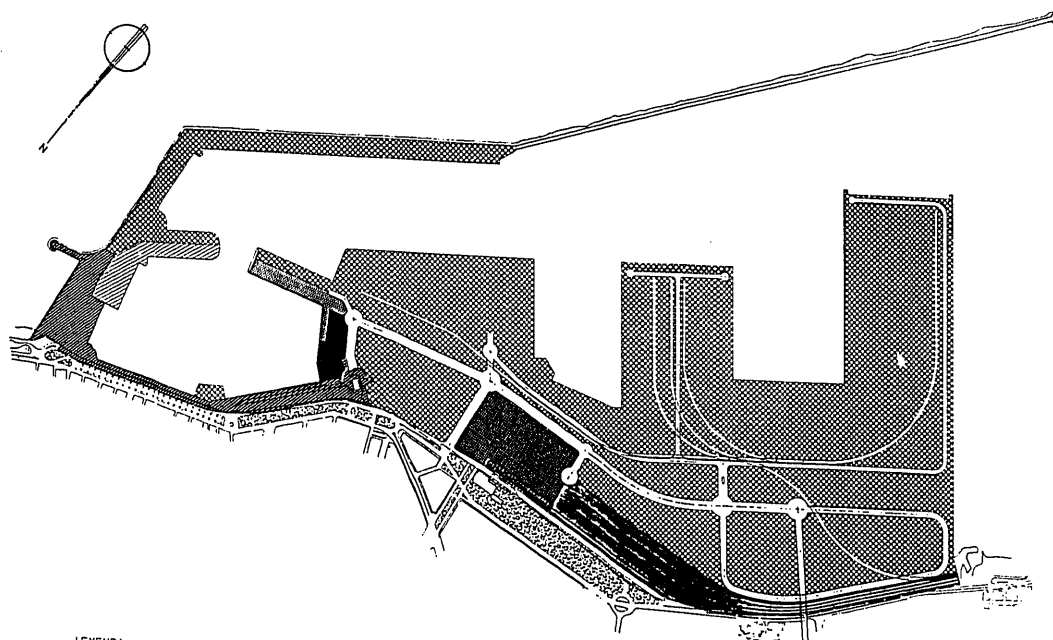
Analizando el índice exportación/importación o cargado/descargado para los tres tipos de tráfico más importantes se puede centrar mejor el estudio. Como vemos el desequilibrio hacia la im-

**Cuadro 6**

**Magnitudes portuarias previstas en el Plan Especial del Puerto de Alicante**

Muelles	(A) Longitud de atraque útil (m.)	(B) Superficie total parcela (m. <sup>2</sup> )	B/A
Pasaje y cruceros	320	35.500	111
Mercancía General y Ro-Ro	2.090	222.000	106
Graneles	1.150	193.000	168
Terminal contenedores exterior y multiuso.	600	293.000	488
Terminal contenedores de cabotaje	600	150.000	250
	4.760	893.500	187

Fuente: Plan Especial del Puerto de Alicante.



LEYENDA

	A/EQUIPAMIENTO DOTACIONAL Y DE SERVICIOS
	B/TERMINAL Y DE SERVICIO
	C/INDICADOS A LA ACTIVIDAD Y AL TRAFICO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS
	D/TERMINALES FERROVIARIAS
	E/NAUTICO DEPORTIVO
	F/PESQUERO
	G/PASEO MARITIMO, ESPACIOS LIBRES EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO Y DOTACIONES
	H/ATRAQUE Y MANIOBRA DE BUQUES

PLANO DE: USOS Y ACTIVIDADES PORTUARIAS

E: 1 / 5.000

portación lo dan los combustibles, mientras que los graneles sólidos y la mercancía general presenta un índice claramente exportador. Eliminando la sal de Torreveja el índice para graneles sólidos es más bajo.

En mercancía general donde predominan últimamente frutas, hortalizas (13 % en 1989) y Materiales de Construcción (13 % en 1989) el índice es exportador debido a que Alicante es uno de los puertos de abastecimiento a Baleares.

II

Desde el punto de vista de las facilidades portuarias Alicante tiene en muchos aspectos una infraestructura concebida en el siglo XIX. Del total de muelles actualmente en operación más del setenta por ciento tienen un ancho inferior a 60 m. Únicamente el muelle 11 y el nuevo de graneles tienen dimensiones adecuadas para efectuar operaciones portuarias en condiciones. Es de apreciar también una escasa especialización de muelles por actividades, existiendo en algunos de ellos una cierta confusión como mezcla de Ro-Ro, mercancía general y pasaje como ocurre en el muelle 8; o graneles sólidos y mercancía general en una parte del 14. En cuanto a calados, si bien es cierto el esfuerzo que se ha hecho últimamente en este sentido, todavía se está lejos de los niveles de otros puertos. Finalmente la relación metro cuadrado de superficie de tierra-metro lineal de atraque es muy baja.

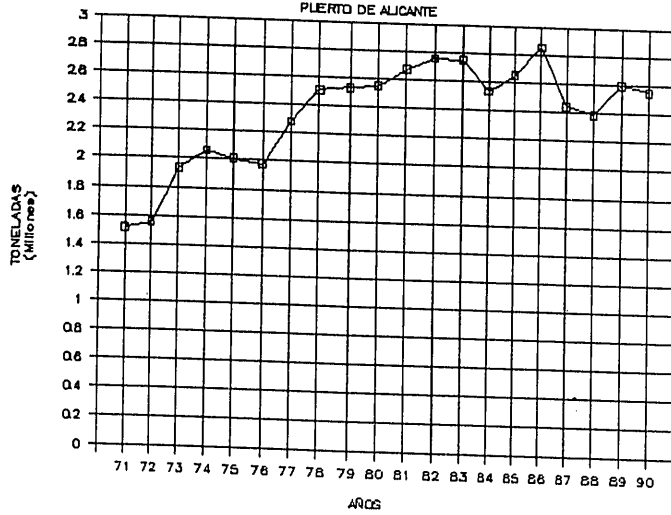
**Cuadro 7**

**Inversiones en puertos españoles 1989-1993**  
(En miles de ptas. y previsiones de tráfico en miles de toneladas)

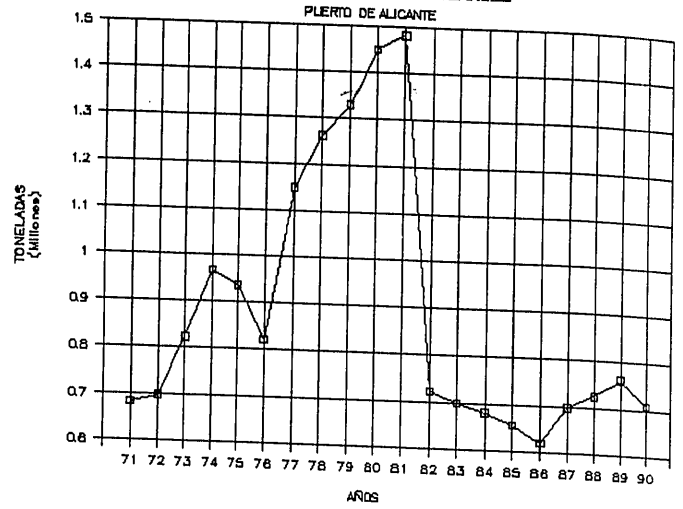
	Inversiones 1989-1993	Prev. Tráf. total 1994
Algeciras-La Línea	9.256	22.685
Alicante	3.188	3.490
Almería	1.707	8.325
Avilés	2.907	5.420
Bahía de Cádiz	7.505	3.635
Cartagena	3.595	10.885
Castellón	3.081	8.755
Ceuta	2.990	3.075
Ferrol	2.479	2.190
Gijón	8.390	17.660
La Coruña	5.500	13.130
La Luz y Las Palmas	9.421	7.780
Málaga	5.674	7.965
Melilla	1.570	395
Palma de Mallorca	3.940	5.865
Pasajes	3.555	4.355
Sta. Cruz de Tenerife	7.451	14.430
Santander	7.110	4.195
Sevilla	8.560	3.090
Tarragona	9.331	24.550
Vigo	4.630	3.100
Marín	2.478	585
Villagarcía de Arousa	1.636	480

Fuente: Antonio Serrano «Transporte en el Arco Mediterráneo». Revista «Papeles de Economía» n.º 11/92.

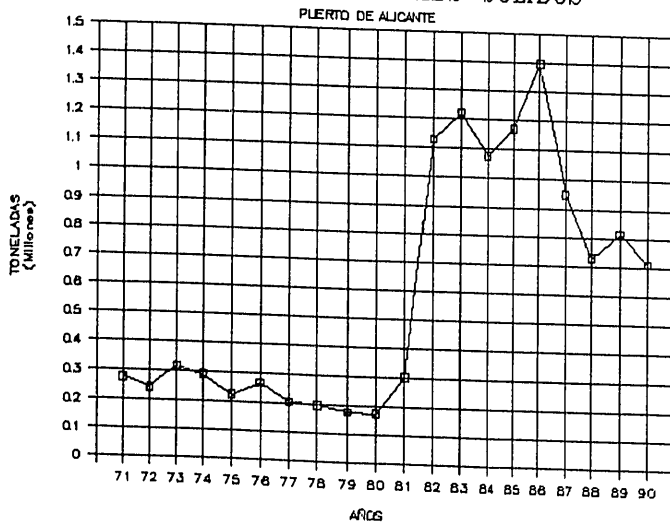
### TRAFICO MARITIMO TOTAL



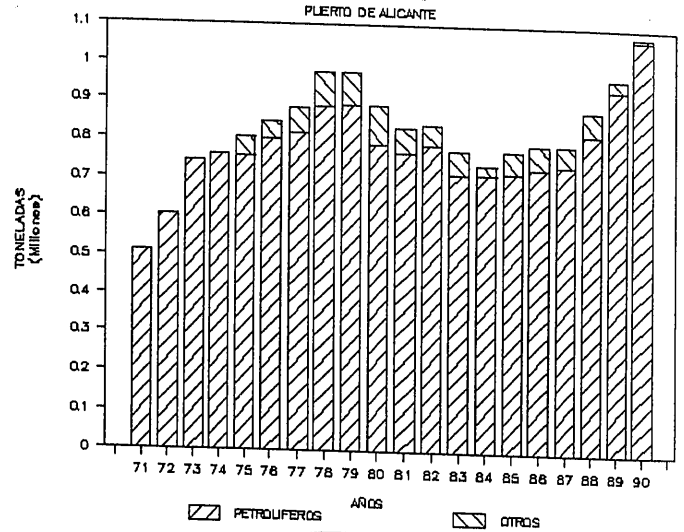
### MERCANCIA GENERAL



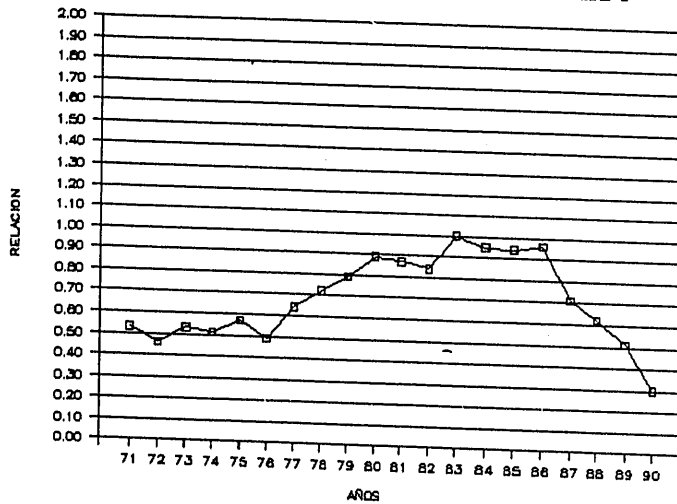
### TRAFICO DE GRANELES SOLIDOS



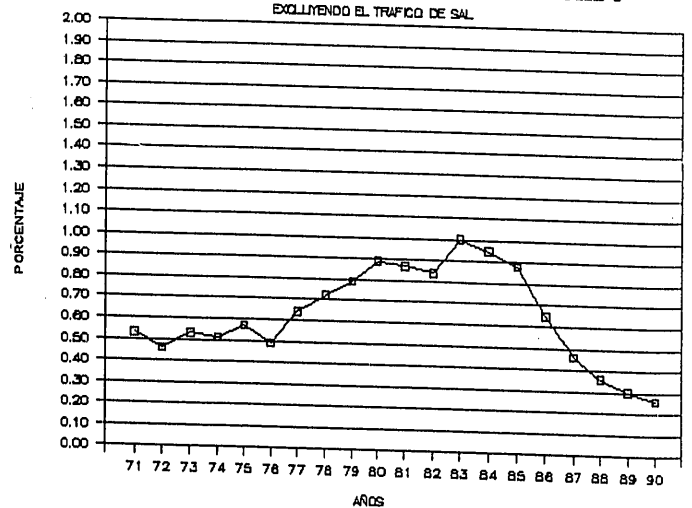
### GRANELES LIQUIDOS



### TRAF. EXPORTADO/ TRAF. IMPORTADO

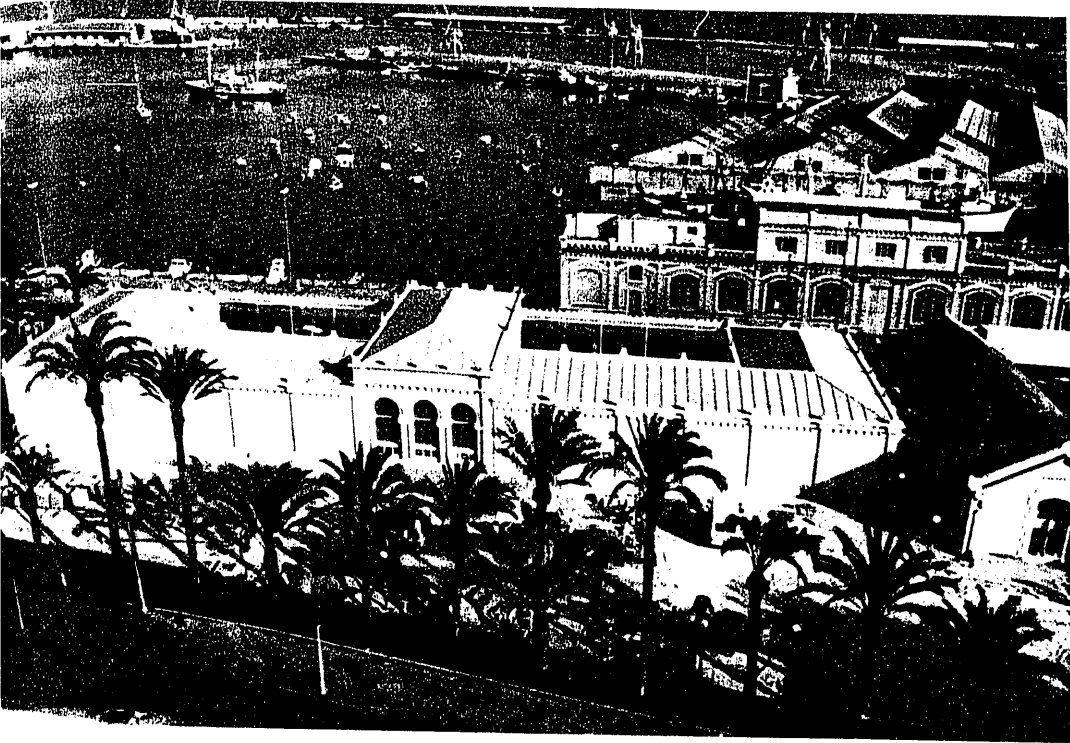


### TRAF. EXPORTADO/TRAF. IMPORTADO



Fuente: Elaboración propia en base a Memorias del Puerto de Alicante.

*Antigua Lonja de Pescado convertida por el Ayuntamiento en Sala Municipal de Exposiciones después de su cesión al municipio por parte de la antigua Junta del Puerto. Inaugurada en 1992.*



El estado de la infraestructura portuaria de Alicante quizás se explique por una política muy poco vigorosa de inversiones en el puerto hasta hace pocos años. Las inversiones en infraestructura portuaria son muy altas cuantitativamente y exigen períodos largos de construcción por lo que una caída en los ritmos de modernización de un puerto que se ha quedado obsoleto puede ser vital para su futuro. La gestión, proyecto y construcción del nuevo muelle de graneles estimo que ha supuesto un período del orden de 10 años.

Un indicador del rendimiento de un puerto está relacionado con su infraestructura, concretamente con la longitud de atraques, y es un índice que relaciona las toneladas totales movidas por el puerto con esa longitud. Hemos elaborado estos índices para varios puertos. Como vemos Alicante ocupa un lugar bajo en toneladas por metro lineal de atraque durante el año 90. El Plan Especial propone prácticamente duplicar la longitud de atraque futura, por lo que para mantener al menos el índice actual de rendimiento se necesitarán incrementos sensibles del tráfico lo que no parece estar nada de claro.

**III**

El puerto de Alicante ha mantenido unos niveles de tráfico a pesar de sus deficiencias portuarias y su problemático emplazamiento en la ciudad. En el futuro, a medio plazo, es previsible un incremento de especialización de los puertos. En este sentido ya se puede apreciar una competencia fuerte en la captación del tráfico de contenedores por parte de Barcelona, Valencia y Algeciras.

Alicante puede tener un importante papel como puerto granellero. Las nuevas instalaciones para este tipo de tráfico le ponen en una buena posición. Sin embargo la tendencia de transporte de

combustibles por tubería dejará en un futuro no muy lejano obsoletos los depósitos actuales, que por su localización, tienen un impacto ambiental muy negativo para la ciudad, y que el Plan Especial desde su primera redacción ya proponía su salida del puerto.

Las posibilidades futuras de incrementos de tráfico en los puertos están muy vinculados a su «hinterland» territorial, articulado a través del sistema de transporte terrestre que recoge en tierra los orígenes y destinos de los tráficos marítimos. En este sentido la apertura total de la Autovía Madrid-Alicante una vez terminada podría ser importante para dinamizar el puerto, pero no hay que olvidar la próxima terminación de la Autovía Madrid-Valencia que unido a las mejores características técnicas del puerto de Valencia incidirá favorablemente en este último en detrimento del de Alicante.

Las deficientes conexiones ferroviarias del puerto de Alicante han provocado una caída de

Cuadro 8	
Puerto de Alicante. Ritmos de inversión	
Año	Inversión en millones
1980	57,2
1981	60
1982	90
1983	152
1984	180
1985	314
1986	556
1987	418
1988	709

Fuente: Plan Especial Puerto Alicante.

Cuadro 9							
Comercio marítimo mundial. (Millones de toneladas)							
Año	Petróleo bruto	Productos petróleo	Mineral de hierro	Carbón	Cereales	Otros	Total
1978	1432 (41,31)	270 (7,78)	278 (8,02)	127 (3,66)	169 (4,87)	1190 (34,33)	3466 (100)
1988	1042 (23,35)	325 (8,84)	348 (9,46)	304 (8,27)	196 (5,33)	1460 (39,72)	3675 (100)

Fuente: OCDE «Les transports maritimes. 1989» París 1990 y elaboración propia. Las cifras entre paréntesis son tantos por ciento del total de tráfico.

Cuadro 10						
Evolución del tráfico marítimo mundial (1978-1988)						
(En tanto por ciento)						
Petróleo bruto	Productos petróleo	Mineral de hierro	Carbón	Cereales	Otros	Total
-27	+20,37	+25,17	+139,37	+15,97	+22,68	+6,03

Fuente: OCDE. 1990 y elaboración propia.

los tráficos movidos por este modo con origen o destino en el mismo. Las condiciones de explotación del puerto exigen en el futuro una mejora de ellas especialmente por el incremento en toda Europa del tráfico inter-modal. Sin embargo éste es uno de los aspectos más delicados de la relación puerto-ciudad que debía de enfocar y resolver el Plan Especial. La necesidad de este Plan es evidente no sólo desde el ángulo de las relaciones entre ciudad-puerto sino de la misma facilidad portuaria como estación de transporte. El crecimiento del puerto hacia poniente no se puede evitar por la configuración urbana-portuaria. No obstante el crecimiento de la ciudad hacia esa zona impone limitaciones que no se aprecian, por el momento, en las previsiones del Plan Especial y su Estudio del Impacto Ambiental con demasiadas ambigüedades e incertidumbres.

Incertidumbre que se manifiesta de un modo especial en las expectativas de tráfico marítimo a escala internacional que a pesar de que comienza a salir de la crisis de los años pasados todavía crece muy lentamente. En estas previsiones ha fallado hasta la misma Dirección General de Puertos que estimaba para 1990 y Alicante un tráfico total de 3,3 millones de Toneladas, cifra que no se ha alcanzado, ni añadiendo la sal de Torrevieja (5). Y examinando las magnitudes previstas en el Plan Especial del Puerto de Alicante casi se duplica la longitud total de atraque así como el índice de tierra/atraque. Esto supone que en el futuro para conseguir rendimientos de muelle como en Valen-

cia haría falta mover más de ocho millones de toneladas anuales, lo que desde la perspectiva actual parece poco probable. Si además la política de inversiones portuarias parece que se asigna en función de esas previsiones todavía resulta más desconcertante.

Todo esto nos lleva a dudar de que la política portuaria se base en una búsqueda de la eficacia del puerto, y en consecuencia la reserva de suelo portuario y longitud de atraque es excesiva y suelen estar claramente sobredimensionadas, lo que en el caso de que el puerto tenga una localización muy urbana como Alicante genera protestas ciudadanas estimuladas en ocasiones por el silencio o la actitud escasamente dialogante de la autoridad portuaria.

Creo que con el planeamiento portuario está ocurriendo algo parecido a lo que pasaba con el planeamiento urbano que se realizaba en los años del desarrollismo al amparo de la Ley del Suelo del 56. Los Ayuntamientos calificaban todo el suelo que querían de urbano o de reserva (apto para urbanizar) sin justificación en necesidades de crecimiento, ni mucho menos en criterios ambientales, pero los propietarios y promotores se aseguraban plusvalías, hipotecando el futuro de la ciudad.

Precisamente lo que habría que hacer en el planeamiento portuario es en lo que se basa la práctica de planeamiento urbano actual: la búsqueda de la máxima eficacia de cada metro del suelo minimizando los costes para la colectividad y aumentando su calidad de vida. No se trata de cerrar el puerto de Alicante como estación de transporte, las voces que se levantan en la ciudad últimamente en este sentido son totalmente irresponsables, sino de encontrar un equilibrio entre los usos portuarios y urbanos que una correcta y justa planificación territorial y urbana debía de conseguir. Desgraciadamente la nueva Ley de Puertos, recientemente aprobada, no supone ningún progreso ni novedad que aporte soluciones a las tensiones planteadas entre los usos urbanos y portuarios en cuanto a su planificación y gestión, sino que incluso consolida el estado de cosas actual.■

#### Notas

- (1) Pozueta, Julio. «El planeamiento ante el problema portuario, situación y problemática de la integración de los puertos en la ordenación territorial y urbana». Ciudad y Territorio. Octubre-Diciembre 1987.
- (2) En las Memorias del puerto de Alicante se incluye el tráfico del puerto de Torrevieja que pertenece administrativamente al primero desde 1986.
- (3) «El País». Suplemento económico. 15-III-92.
- (4) Ureña Francés, J. M./Pozueta Echavarrí, J. «El Papel de los puertos en el desarrollo regional y en la ordenación territorial». Estudios territoriales. 23/1987.
- (5) Dirección General de Puertos y Costas. «Análisis, Previsiones y Contraste de tráficos en el sistema portuario español». Informe de síntesis. Diciembre 1987.

*Este artículo se ha elaborado dentro del proyecto de investigación «Ciudad, Puerto y Territorio» del programa de investigación de la CICYT 92/95 Universidad de Alicante. Dpto. de Geografía Humana.*