

**INVESTIGACIONES
GEOGRÁFICAS**

CEOCV&EIVS

Investigaciones Geográficas (Esp)

ISSN: 0213-4691

investigacionesgeograficas@ua.es

Instituto Interuniversitario de Geografía

España

Canales Martínez, Gregorio; Crespo Rodríguez, Fermín
**EL PUERTO DE TORREVIEJA: GESTACIÓN Y DESARROLLO DE UN LARGO
PROYECTO PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE LA SAL**
Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 17, 1997, pp. 69-88
Instituto Interuniversitario de Geografía
Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17654246004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

EL PUERTO DE TORREVIEJA: GESTACIÓN Y DESARROLLO DE UN LARGO PROYECTO PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE LA SAL*

Gregorio Canales Martínez
Fermín Crespo Rodríguez

RESUMEN

El proyecto de construcción de un puerto en la rada de Torrevieja ha constituido, desde mediados del siglo XIX, una de las aspiraciones económicas más importantes de los habitantes del Bajo Segura. Desde los primeros planteamientos se vio en esta dotación la solución a los problemas de infraestructura para el embarque de la importante producción de sal de las lagunas cercanas a la localidad. Además, la comarca aspiraba a contar con un centro de conexión marítimo internacional para dar salida a las distintas cosechas agrícolas de su espacio de huerta. Estos dos factores fueron determinantes para mantener vivo el proyecto del puerto, a pesar de las constantes demoras y aplazamientos de su ejecución. No sería hasta bien entrado el siglo XX cuando se vieron cumplidas estas pretensiones debido al empuje que mantuvo el comercio de la sal.

ABSTRACT

The construction of a harbor in the bay at Torrevieja has been one of the most important economic aspirations of the inhabitants of the area known as the Bajo Segura since the mid-19th century. From its inception, the plan has been considered the ideal solution for the infrastructure problems related to the water transport of the salt mined from the lagoons salt fields in the area surrounding the city. Furthermore, with this project the region hoped to create an international maritime link which would provide an outlet for the abundant produce grown in the area. These two factor were key to keeping the harbor project alive in spite of constant delays and postponements in getting underway. It wouldn't be until well into the 20th century that these goals would be met thanks to the impetus of the salt trade.

* Este artículo forma parte del proyecto de investigación *Puerto, territorio y ciudad en la Comunidad Valenciana*, dirigido por el Dr. D. José Ramón Navarro Vera y realizado en el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Alicante. Patrocinado por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología (Madrid), Secretaría General del Plan Nacional de I+D, referencia SEC 92-0526.

El nacimiento del núcleo habitado de Torrevieja (Alicante) no se entiende sin la explotación de las salinas. El nombre actual de esta población deriva de la denominación de una antigua torre vigía destinada a proteger la costa contra las incursiones de los piratas, llamada Torre Vieja de las Salinas¹. A finales del siglo XVIII contamos con las primeras referencias a este lugar en el que se levanta un pequeño caserío al amparo de la industria de la sal; así el botánico ilustrado Cavanilles, que recorrió el territorio alicantino antes de que concluyera esa centuria, dejó constancia de la aparición de una agrupación creciente de casas en dicho lugar, «contiguo al Cabo Cerver, mirando al sudeste, se ha ido formando una población llamada Torre vieja, donde veinticinco años hace había tres familias, y actualmente 106, ocupadas casi todas en las varias faenas de las salinas»².

La importancia de la explotación salinera es crucial en el origen de los asentamientos de la zona. Este hecho ha calado profundamente en las gentes, de manera que cuando alguien evoca el nombre de Torrevieja inmediatamente se asocia al vocablo sal, porque ciertamente «en Torrevieja la palabra sal es historia, trabajo, forma de vida y, en definitiva, la esencia misma de su existir»³.

El desarrollo de Torrevieja fue constante durante el siglo XVIII. Buena muestra de ello es que en los primeros años del siglo XIX se traslada a dicha población la oficina de la administración de las salinas desde el caserío de La Mata. La Real Orden de 21 de octubre de 1802 mandaba el cambio de ubicación de las oficinas de las salinas, disponiendo además que se levantase un plano de la nueva población. Entre las razones que se esgrimían para justificar el traslado cabe citar la facilidad que ofrecía la rada torrevejense para el anclaje de los barcos, la mayor cosecha de sal que por entonces rentaba la laguna de Torrevieja y, por último, la gran inversión que se necesitaba para reparar los edificios existentes en La Mata, que habían quedado en muy mal estado tras un seísmo⁴. Unos años después la nueva población debió ser reconstruida al quedar totalmente arrasada por el terremoto de 1829⁵.

En 1820 Torrevieja logra segregarse del término municipal de Orihuela para tener el suyo propio, aunque circunscrito sólo al espacio urbano⁶. La población mantendría esta configuración hasta que en 1957 logra la actual demarcación territorial de su término municipal⁷. Sus vecinos han estado vinculados, desde su origen, a la extracción y comercialización de la sal, constituyendo éste el recurso más importante de la economía local, junto con los trabajos del mar (pesca y marina mercante).

Estas actividades que ejercieron la mayoría de los habitantes de la localidad conforman la historia de Torrevieja, por cuanto en el saber popular se recoge que la trilogía laboral de la población estaba constituida tradicionalmente por marinos, pescadores y salineros⁸.

1 ESCOLANO, G.: *Segunda Parte de la Década Primera de la Historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reyno de Valencia*, Valencia, Pedro Patricio Mey, 1661. Edición facsímil: Departamento de Historia Moderna, Universidad de Valencia, 1972, Libro IV, vol. IV, p. 6.

2 CAVANILLES, J.A.: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reino de Valencia*, Madrid, Imprenta Real, 1797, T. II, p. 295.

3 PÉREZ MAESO, J.L.: *Diccionario Torrevejense*, Torrevieja, Ayuntamiento de Torrevieja, 1990, p. 110.

4 COSTA MAS, J.: «El mayor complejo salinero de Europa: Torrevieja-El Pinós», *Estudios Geográficos*, nº 195, Madrid, C.S.I.C., Instituto «Juan Sebastián Elcano», 1981, p. 402.

5 CANALES MARTÍNEZ, G.: «El nuevo urbanismo del Bajo Segura a consecuencia del terremoto de 1829», *Investigaciones Geográficas*, nº 2, Alicante, Instituto Universitario de Geografía, 1984, pp. 149-172.

6 GISBERT Y BALLESTEROS, E.: *Historia de Orihuela*, Orihuela, Imprenta de Luis Zenón, 1901, T. I, p. 562.

7 COSTA MAS, J.: *Op. cit.*, p. 398.

8 MARTÍNEZ ORTIZ, J.: *Torrevieja. Impresiones, noticias y recuerdos*, Torrevieja, Ayuntamiento de Torrevieja, 1990, p. 163.

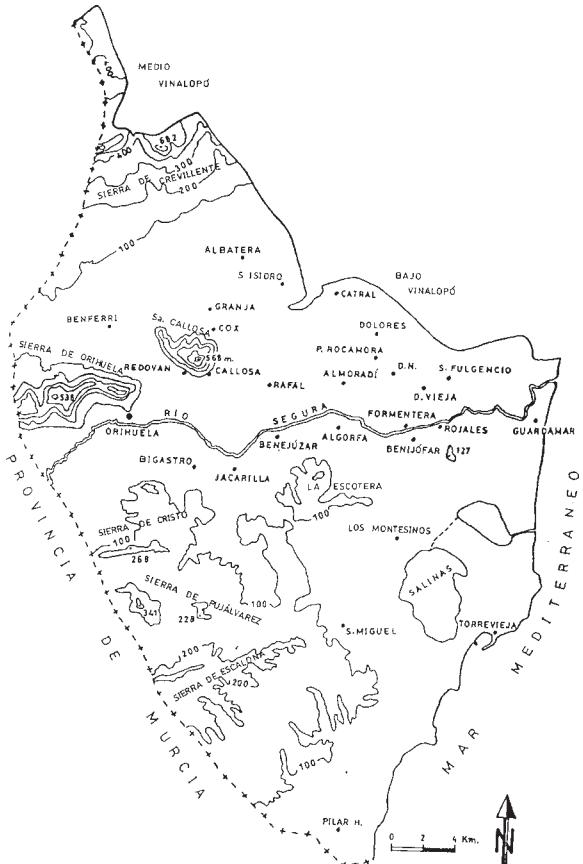


FIGURA 1. Mapa de ubicación del puerto de Torrevieja en la comarca del Bajo Segura.

La población de Torrevieja está situada al sureste de las vecinas lagunas de La Mata y de Torrevieja, de 700 Ha y 1.400 Ha de superficie, respectivamente. Existen indicios del aprovechamiento salinero de la laguna de La Mata que se documentan a través de registros arqueológicos, cuando menos desde época tardorreplicana (siglo I a.C.)⁹. La importancia de las salinas se mantuvo a lo largo de los siglos, como demuestran las referencias medievales, en las que se indica la cesión que el Infante D. Sancho hace de su uso a la ciudad de Orihuela¹⁰.

El proceso histórico de ambas lagunas presenta a la vez cierto paralelismo y notables divergencias. Así, mientras la de La Mata ha estado dedicada siempre a la producción de sal, la de Torrevieja, por contra, conoció cuando menos dos intentos de convertirla en

9 GARCÍA MENÁRGUEZ, A.: «El castillo de Guardamar. Nuevos datos sobre el poblamiento ibérico en la desembocadura del río Segura», *Alebus, Cuadernos de Estudios Históricos de Elda y Valles del Vinalopó*, nº 2-3, Elda, Mueso Arqueológico del Ayuntamiento de Elda, 1991, p. 76.

10 MARTÍNEZ MORELLÁ, V.: *Cartas de los Reyes de Castilla a Orihuela. 1265-1295*, Alicante, 1954, p. 70.

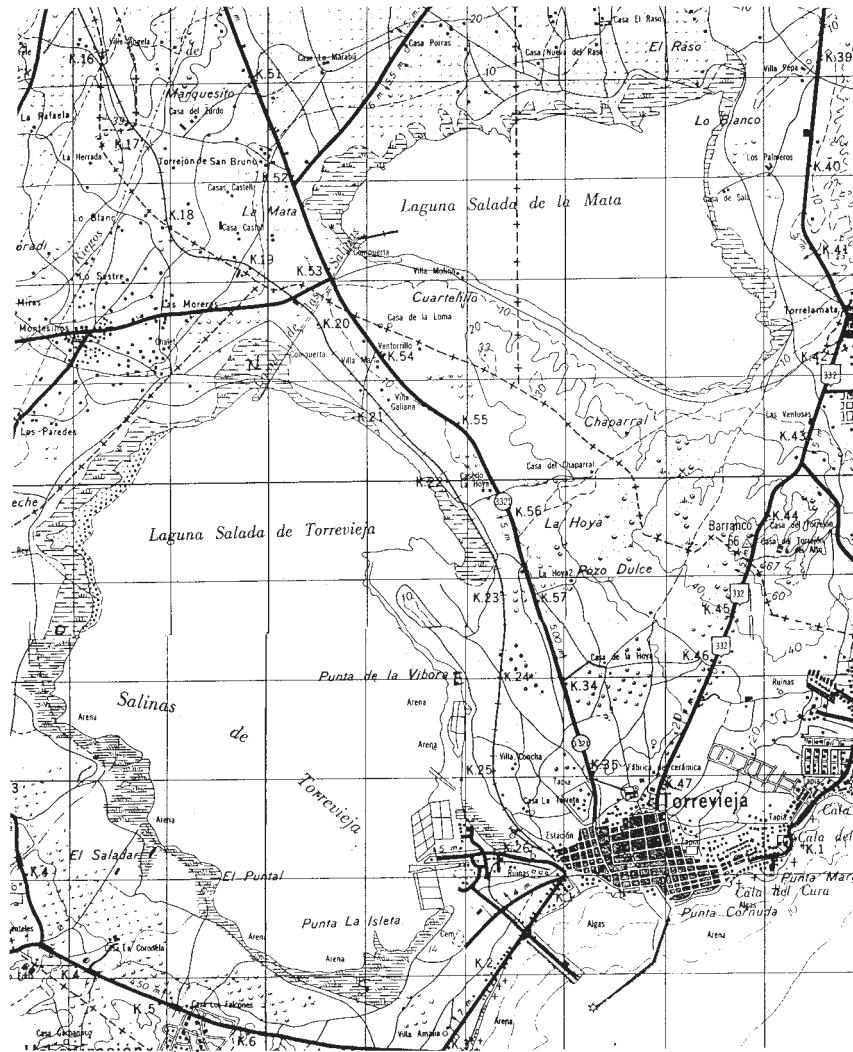


FIGURA 2. *Mapa de situación de Torrevieja que refleja la vinculación tradicional de la población con las lagunas cercanas de La Mata y Torrevieja. En 1928 ambas quedaron unidas por un canal para incrementar la producción de sal en la de Torrevieja.*

albufera, con el fin de dedicarla a la explotación de la pesca. El primero de ellos en 1389, cuando las Cortes de Monzón y el Rey Pedro II de Aragón concedieron a Orihuela el permiso para convertirla en albufera, lo que no se llevó a efecto hasta 1482, cuando se construyó un acequión para comunicarla con el mar, si bien este intento resultó un fracaso por la gran salinidad de las aguas que no permitía la vida de los peces. El frustrado intento de Orihuela motivó el abandono de la laguna y la propiedad fue recuperada por la Corona en 1759. El Estado realizó un nuevo intento de dar un uso pesquero a la laguna, que resultó infructuoso por los motivos por los que fracasó en la etapa anterior. En 1763 se renunció

definitivamente a este proyecto y se pasó a explotarla únicamente como salina. Esta circunstancia avala el tardío crecimiento de Torrevieja¹¹.

Dada la extraordinaria importancia comercial de la sal, en el área próxima a su ubicación se constata, desde el mundo antiguo, la presencia de fondeaderos dedicados fundamentalmente al embarque de sal, además de a la comercialización de los productos de la zona. El primer ancladero de los que tenemos constancia es de época fenicia, enclavado en la desembocadura del Segura¹². El segundo es de origen romano, se ubicaba en La Mata¹³. Y otro posterior del siglo XIV, en Cabo Cerver, cuya existencia fue efímera¹⁴. Este último embarcadero jugó un papel muy importante en tiempos bajomedievales, pues en él recalaban los barcos para abastecerse de la factoría salinera con destino al norte de Europa y a los países de la ribera del Mediterráneo. El traslado de las salinas de la laguna de La Mata a la de Torrevieja, llevó la necesidad de crear un puerto nuevo en sus inmediaciones. Este planteamiento se recoge ya en la segunda mitad del siglo XIX y tras un largo y difícil camino se hizo realidad una centuria después.

I. Las primeras propuestas para construir un puerto en Torrevieja

La creación del puerto de Torrevieja fue una de las aspiraciones de los habitantes de la comarca del Bajo Segura y muy especialmente de los vecinos de esta localidad, en la segunda mitad del siglo XIX. La urgencia por contar con unas instalaciones portuarias adecuadas para cubrir las necesidades comerciales de la zona, responde a una doble motivación: por un lado la riqueza agrícola de su área de influencia y por otro la importancia de la explotación salinera. A pesar de la presión social y de la palpable necesidad que tenía la comarca de contar con una vía de comunicación por la que dar salida a sus productos, fueron muchos los obstáculos surgidos en la gestación y construcción de este puerto, que tuvo que esperar un siglo para estar acabado.

Los antecedentes modernos más sólidos que muestran el interés que existía por levantar este puerto se remontan a los años sesenta del siglo XIX, cuando se aprueba la edificación de un dique de abrigo en Torrevieja. Como ejemplo de este interés en 1860 el ingeniero Agustín Elcoro elaboró un proyecto y las obras se iniciaron en el 1862. La contrata se rescindió un año después. En 1868 se hizo otro proyecto a cargo de Antonio María Jándenes, que no llegó a ser aprobado. Más tarde hubo otros intentos, aunque corrieron la misma suerte¹⁵.

El proyecto de Agustín Elcoro, único cuyos trabajos se iniciaron, tuvo que suspenderse al poco tiempo por falta de piedra, según la Real Orden que acordó la rescisión del contrato aprobado por el Estado en 1863. Pero en realidad esta suspensión fue la respuesta a la hostilidad que mostraron hacia este proyecto otros puertos cercanos (Cartagena y Alicante)

11 CANALES MARTÍNEZ, G. (Dir.): *El Bajo Segura. Estructura espacial, demográfica y económica*, Murcia, C.A.M. Fundación Cultural, Universidad de Alicante, 1995, p. 44.

12 GONZÁLEZ PRATS, A.: «La factoría fenicia de Guardamar», *Azarbe, Suplemento Cultural de la Revista de Moros y Cristianos de Guardamar del Segura*, Guardamar del Segura, Ayuntamiento de Guardamar, 1990, s.f.

13 GARCÍA MERNÁRGUEZ, A.: «El embarcadero romano de La Mata (Torrevieja, Alicante)», *Alebus, Cuadernos de Estudios Históricos de Elda y Valles del Vinalopó*, nº 1, Elda, Museo Arqueológico del Ayuntamiento de Elda, 1991, pp. 106-122.

14 VILAR, J.B.: «Los siglos XIV y XV en Orihuela», *Historia de la ciudad de Orihuela*, Edit. Patronato Ángel García Rogel (Orihuela), Murcia, 1977, T. III, p. 30.

15 FIGUERAS PACHECO, F.: «Provincia de Alicante», *Geografía General del Reino de Valencia*, CARRERAS CANDI, F. (Dir.), vol. V, Barcelona, Alberto Martín, 1913-1925, p. 1.069.

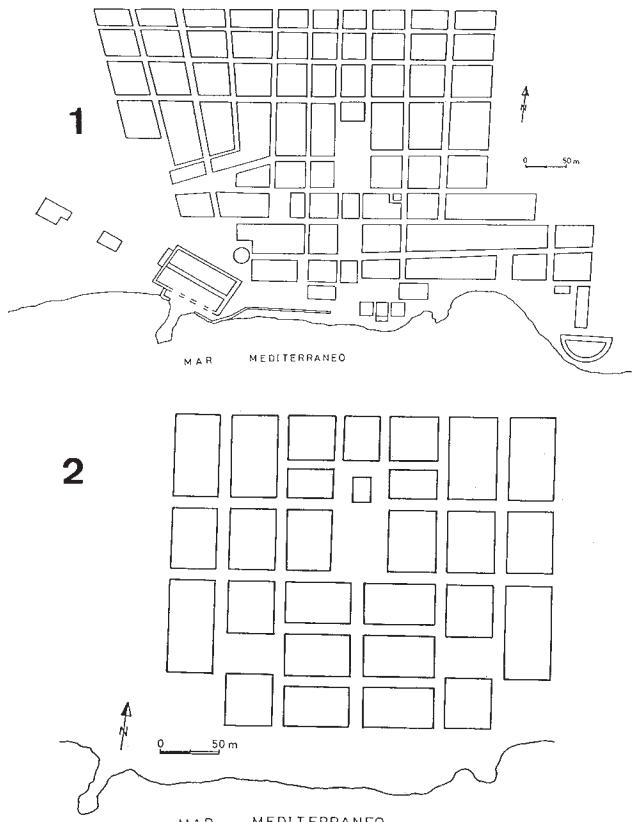


FIGURA 3. Planos del núcleo urbano de Torrevieja: 1) Trazado originario de 1803, que coincide con el traslado de las oficinas de las salinas desde el caserío de La Mata a la recién creada población de Torrevieja; 2) Planta de la reconstrucción de Torrevieja tras el seísmo de 1829. En ambas se aprecia, en la línea de costa la existencia del pequeño embarcadero de la sal.

que se veían amenazados por la importancia que como puerto comercial tendría el que se pretendía construir en la rada de Torrevieja¹⁶.

El hecho de que en repetidas ocasiones se dejase la realización de las obras en manos de particulares supuso el retraso del proyecto, por cuanto aquellos que se hacían con las licencias muchas veces se encontraron con problemas de financiación, o simplemente buscaban aprovecharse de la oportunidad para realizar otros negocios.

La Ley específica de puertos de 7 de mayo de 1880, en la que se enumeraban aquellos que eran considerados de interés general (que debían ser construidos por el Estado), no recogía el de Torrevieja. Este olvido provocó la protesta social de la comarca, lo que llevó a que dos años después, el 27 de abril de 1882, se publicase otra Ley de puertos en la que se incluía esta obra en el listado de las de interés general de segundo orden¹⁷.

16 *La Huerta*, nº 109, 16 de agosto de 1907. ARCHIVO HISTÓRICO DE ORIHUELA.

17 *La Huerta*, nº 109, *Op. cit.*

Desde el momento en el que se publica la Ley de 1882 el Estado contrae la obligación de fabricar por su cuenta dicho puerto como disponían los artículos 18 y 25 de 1880, que establecen era competencia del Ministerio de Fomento ordenar los estudios y proyectos de los puertos de interés general, los cuales «serán construidos por el Estado con arreglo a las cantidades que para este servicio se consignan en los presupuestos generales»¹⁸.

Pese a la buena intención por parte del Estado para su construcción, poco debió interesar en ese momento la realización del citado puerto pues los presupuestos generales del Estado no dotaron ninguna partida económica para la obra. Ante la incapacidad financiera del Estado, en 1888 el Ministerio de Fomento retornó a la política de concesiones privadas para sacar adelante infraestructuras que, como la de puerto de Torrevieja, seguían esperando inversiones. Una de las muchas concesiones que se produjeron durante esta época fue la realizada a favor de Chicheri y Rodríguez, pero, al igual que las anteriores no lograron vencer las dificultades que existían para hacer realidad el deseo de erigir un puerto.

Antes de que finalizase el siglo XIX Julio de Vargas, periodista de *El Liberal*, visitó Torrevieja y dibujó la situación con increíble acierto: «En Torrevieja se aspira, más que a la construcción de un puerto —cosa que exigiría la inversión de capital fortísimo— la de una simple escollera, que podría llevarse a cabo con un gasto de dos millones de reales o poco más, si acaso; y en esto se ponen tan en lo justo, que no se concibe como teniendo el Estado una propiedad tan pingüe en las salinas y siéndole tan conveniente —y aún más que conveniente, necesario— para explotar aquella riqueza en gran escala, el dar grandes facilidades a los buques para llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, no se ha decidido a construir por su cuenta la escollera que, en último término, le saldría de balde por la percepción de los derechos correspondientes a las mencionadas operaciones y que se aumentarían de manera considerable, por la mayor concurrencia de barcos»¹⁹.

Tras los fallidos intentos de cesión de finales del siglo XIX, en 1907 el Estado se ve obligado a recuperar la concesión administrativa. Pero las expectativas de la comarca de que el proyecto lo desarrollase el Estado de manera urgente se vieron truncadas ante la aparición de una nueva solicitud de dignación. Pese a la oposición de las gentes del Bajo Segura, que veían en las adjudicaciones una forma de obtener un prestigio social y económico en la esfera de los negocios, el Estado volvió a potenciar la política de asignaciones a particulares. Así, en 1908 el Senado aprobó la concesión a perpetuidad del puerto de Torrevieja en favor de D. Ladislao Manuel de León y Orcens, con lo que la comarca vio frustrada una vez más la salida de sus productos por vía marítima desde su territorio. Los empresarios de la comarca eran conscientes de que si se llevaba a cabo la obra con capital privado las tarifas serían tan elevadas que harían prohibitiva las operaciones de carga y descarga para los comerciantes²⁰.

Ante la pasividad del concesionario, unos años después, el Estado emprendía, en 1913, la realización de los estudios precisos para cimentar un puerto en Torrevieja. En estos momentos las instalaciones se reducían a un pequeño muelle, llamado de Minguer, donde se realizaba el tráfico general y otro dique propiedad de las salinas, destinados al embarque de los productos de estas. Ese mismo año el ingeniero de Obras Públicas de Alicante, Antonio Sanchís, presentaba un proyecto de ejecución²¹. La comarca acogió favorablemen-

18 *La Huerta*, nº 109, *Op. cit.*

19 DE VARGAS, J.: *Viaje por España. Alicante y Murcia*, Madrid, establecimiento tipográfico de *El Liberal*, 1895, p. 170.

20 *La Huerta*, nº 295, 7 de abril de 1908. ARCHIVO HISTÓRICO DE ORIHUELA.

21 FIGUERAS PACHECO, F.: *Op. cit.*, p. 1.069.



FIGURA 4. Vista del trazado urbano de Torrevieja, a principios del siglo XX, en la que se aprecia un caserío de planta baja, tal y como recogen las directrices de reconstrucción de las poblaciones afectadas por el terremoto del ingeniero José Agustín de Larramendi. Al fondo se ven numerosas naves fondeadas en las proximidades de la costa, que no contaba con ningún abrigo natural.



FIGURA 5. Imagen de la intensa actividad que tenía, desde principios de siglo, el muelle de Minguet, único existente para el tráfico comercial.

te esta nueva iniciativa estatal y todos los ayuntamientos se adhirieron a las peticiones que tantas veces habían hecho al Gobierno la corporación y vecinos de la población.

A pesar del optimismo generalizado, transcurridos varios años las obras seguían sin comenzar. Así, en 1920 las corporaciones locales del Bajo Segura se dirigen de nuevo al Ministerio de Fomento para «la inmediata construcción del puerto en aquella villa, por ser la mejor salida por el mar de nuestras producciones agrícolas»²². Se estimaba imprescindible la edificación del dique de abrigo, pues la bahía de Torrevieja, comprendida entre Punta Cornuda y Punta Prima, era muy abierta y los barcos no podían permanecer en ella cuando soplaban los violentos vientos de Levante.

La realización del puerto se demoraría unos años más, hasta que en la década de los años cuarenta el Estado por fin se decide a iniciar los trabajos. El puerto no estará terminado hasta 1963.

II. Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja

Expuesta la evolución que experimentó el proyecto de creación de un puerto en Torrevieja durante más de medio siglo, período en el que se suceden las adjudicaciones a particulares (y sus consiguientes rescisiones por incumplimiento) y las iniciativas estatales, pasamos en este apartado a estudiar uno de los múltiples proyectos presentados, en el que se pone de manifiesto las necesidades y los problemas de la bahía de Torrevieja.

El proyecto de construcción de unas instalaciones portuarias en la villa de Torrevieja que vamos a analizar data de 1888²³ y está firmado por Juan López Chicheri y Pascual Marfa Massa. En la memoria descriptiva se detalla la conveniencia de su realización que está íntimamente unida a la explotación salinera, como elemento primordial, y por la importancia hortícola de su área de influencia, en la que se desarrollaba una actividad agrícola intensiva, centrada en el espacio de huerta.

En las consideraciones generales de la memoria se destaca la estrecha relación de la futura estructura portuaria con la explotación salinera de Torrevieja, buscando sobre todo una protección para las embarcaciones que fondeaban en su rada para el cargamento de sal. En el período en el que se plantea el proyecto, la industria salinera tenía una gran trascendencia, tanto es así que en el estudio se afirma que «conocidas sobradamente son las salinas de Torrevieja y de La Mata para que creamos es necesario hacer una descripción de ellas»²⁴.

En aquella época se aseguraba que estas salinas podrían abastecer por sí solas los mercados de toda Europa, con la ventaja de que sus sales eran de calidad superior. Además, se consideraba que en los años de máxima extracción no se obtenía ni la décima parte de la que se producía en la laguna de Torrevieja.

Estos datos y la influencia de los temporales de Levante, que en muchas ocasiones obligaban a los barcos que venían a cargar sal a desviarse hacia Santa Pola, avalan la creación del puerto con el fin de incrementar el nivel de producción y la capacidad de transporte. Este proyecto se consideraba de una gran trascendencia por cuanto la población vivía casi exclusivamente de los trabajos relacionados con la producción y venta de sal, y

22 *Libro de Actas Capitulares*, Sesión 7 de octubre de 1920, p. 35. ARCHIVO MUNICIPAL DE ORIHUELA.

23 *Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja (provincia de Alicante). Memoria y pliego de condiciones facultativas firmada por Juan López Chicheri y Pascual María Massa, Madrid, 22 de enero de 1888*, s.f. ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Alcalá de Henares (Madrid), sección Obras Públicas, signatura 941, signatura topográfica 24/ 3.101, 05-505.

24 *Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja (provincia de Alicante). Memoria..., Op. cit.*, s.f.



FIGURA 6. Detalle del muelle de sillería, primer intento de crear unas instalaciones portuarias adecuadas en la costa de Torrevieja.



FIGURA 7. Sede de la administración de las salinas en Torrevieja, ubicadas junto al embarcadero de sal.

debido a las deficiencias de la rada, la población que «vive del movimiento de ella (rada) se vea como en la actualidad falta de medios para las necesidades de la vida, por la paralización de los trabajos que se ocasiona para el embarque de las sales»²⁵.

Un segundo motivo que apoyaba la fundación inmediata del puerto era la necesidad de mejorar las comunicaciones para dar salida a una importante cosecha de productos perecederos procedentes del área de influencia comprendida entre Murcia y Guardamar del Segura, desde que se construyera en 1884 el ramal del ferrocarril que de la línea Alicante-Murcia, se dirigía desde Albatera hasta Torrevieja, con lo que esta última quedaba «puesta en comunicación directa con toda España, puede y está llamada a ser una población importante tanto por la riqueza natural con que cuenta, así como por la posición especial que ocupa con referencia a la grande y rica vega situada entre Murcia y Guardamar, donde desemboca el río Segura que la fertiliza»²⁶.

Con la conexión de ferrocarril y puerto, Torrevieja quedaba en una situación privilegiada. Su puesta en funcionamiento podría servir para sacar del aislamiento a la población y a la rica comarca que la circunda. Por ello el citado proyecto considera la obra como de «verdadera utilidad pública», pese a realizarse bajo la iniciativa privada, por cuanto beneficiaba no sólo a los intereses del Estado (explotación salinera), sino también a los generales del espacio económico que quedaba bajo su influencia directa.

III. Hacia un puerto seguro y competitivo

Con la construcción del puerto en la rada de Torrevieja se salvaban una serie de dificultades que obstaculizaban tanto el desarrollo de la villa de Torrevieja como la explotación salinera. Tres son las ventajas, además de las citadas anteriormente con relación a la comarca, que reportaría la puesta en marcha del proyecto, que se pueden sintetizar en:

1. Seguridad y mejora de infraestructuras

Las embarcaciones podrían fondear con la seguridad suficiente y con las condiciones necesarias para tanto el buque como su cargamento se reciba en buenas condiciones.

Un análisis del litoral mediterráneo, desde el Cabo de Palos hasta el de Santa Pola, deja claro que la costa de Torrevieja es una de las menos indicadas para que amarren los barcos y permanezcan cierto tiempo, puesto que se halla en una rada desabrigada. Este hecho motivó la pérdida de competitividad con respecto a otros puntos productores de sal próximos a los lugares antes citados, mejor dotados de infraestructuras portuarias, todas ellas más seguras.

Un dato que revela la incidencia de la falta de seguridad y la competencia de los puertos cercanos es la reducción del número de embarcaciones que anclaban en la rada de Torrevieja, pues rara vez se contaba con la presencia de más de 3 ó 4 navíos, cuando en los mejores momentos se contabilizaron hasta 30 y 40 buques.

Algunos compradores, ante el peligro de engalgar en la rada de Torrevieja estudiaron la posibilidad de trasladar la sal por ferrocarril hasta el puerto de Alicante, para cargarlo allí. El alto coste de esta operación hizo inviable el desarrollo de este planteamiento. Esta situación provocó que sólo aquellos que obligatoriamente tenían que cargar sal de Torrevieja se atreviesen a desafiar todas las dificultades.

25 Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja (provincia de Alicante). Memoria..., Op. cit., s.f.

26 Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja (provincia de Alicante). Memoria..., Op. cit., s.f.



FIGURA 8. Detalle del embarcadero de sal, que consistía en un robusto andamiaje de madera, apoyado en una base de sillería. En él cargaban, hasta hace poco, las barcazas que llevaban la sal hasta los buques.



FIGURA 9. Vista aérea de la población de Torrevieja. Se observa la construcción del dique de Levante, cuyas obras se iniciaron en 1915. Su puesta en marcha supuso un avance importante en la dotación de infraestructura portuaria en la costa de Torrevieja.

2. Ahorro de tiempo de carga y descarga

La existencia de un recinto abrigado redundaría en un importante ahorro de tiempo en las maniobras de carga y descarga, con lo que se facilitaría un mayor número de viajes a las embarcaciones que llegasen hasta Torrevieja.

La falta de operatividad de la rada torrevejense para realizar las labores de carga y descarga, tanto por la aglomeración de embarcaciones como por el estado del mar, suponía unas retenciones importantes, que ocasionaban hasta dos meses de espera a algunos navíos para poder llenar sus bodegas.

La ausencia de infraestructuras adecuadas obligaba a realizar el transporte de la sal desde el muelle hasta el barco, anclado a una distancia media de un kilómetro, en barcazas. Para cargarla había que utilizar unas espuertas. Desde la cubierta se arrojaba a la bodega del buque para ser distribuida. Esta maniobra, pesada y laboriosa resultaba, además de cara, sujeta a constantes contratiempos cuando el mar estaba picado, puesto que no se podía evitar que la sal se mojase. Este era otro factor que creaba perjuicios a los cargadores.

3. Rentabilizar el puerto

La gran ventaja de crear un puerto era asegurar la presencia de las embarcaciones en la localidad, que en aquellos años se desviaban a otros fondeaderos cercanos. Como reconoce el autor, el puerto será la base principal sobre la que se asiente la vida y prosperidad de las salinas y del pueblo de Torrevieja, que sin él «marcha precipitadamente a su ruina»²⁷.

Los autores constatan en 1888 que el movimiento comercial de la rada de Torrevieja no justificaba la creación de unas instalaciones portuarias, puesto que en el último quinquenio se contabilizaba una media de 110.000 toneladas métricas de sal cargadas en buques, a las que hay que sumar 40.000 toneladas de frutas, hortalizas y demás productos hortícolas, que hacen un total de 150.000 toneladas al año. Pero al realizar una proyección de futuros negocios que se apoyarían en la fabricación del puerto, llegan a la conclusión de que sería una infraestructura de gran importancia para la comarca, por cuanto el movimiento alcanzaría 200.000 toneladas de sal y 60.000 toneladas de productos agrícolas, a las que habría que sumar 20.000 toneladas de otras mercancías que saldrían por este puerto.

Añaden el dato de que en aquel momento Torrevieja era un punto estratégico en las comunicaciones con Argelia, al ser el más inmediato a la costa africana. Existía un intercambio habitual con dicho país del norte de África, que se podría potenciar con la construcción de unas instalaciones que reuniesen las condiciones apropiadas.

4. Detalles técnicos

El presupuesto estimado para la realización del desembarcadero de Torrevieja, según la memoria, es de 4.951.151 pesetas. Esta importante inversión la justifica quien diseñó el proyecto con unas previsiones de movimientos de mercancías que darían unos ingresos una vez aplicadas las nuevas tarifas de uso que se impondrían, de casi medio millón de pesetas anuales, una vez concluidas las obras.

El proyecto presentaba la construcción de un dique que partiría de la Punta de la Cornuda, donde estaba el faro, con una longitud de 959,57 metros, con el que se creaba el abrigo para evitar los temporales. Al mismo tiempo se originaría un muelle de carga y

²⁷ Proyecto de un puerto en la rada de Torrevieja (provincia de Alicante). Memoria..., Op. cit., s.f.



FIGURA 10. *Imagen general de las actuales instalaciones del puerto de Torrevieja, finalizado en 1963, en la que se ve el Dique de Poniente acabado. En la actualidad alberga el muelle de la sal, conectado con la explotación salinera.*

descarga con una longitud total de 731,88 metros. Estas magnitudes darían como resultado un espacio abrigado de 59,5 hectáreas, con las condiciones necesarias para atracadero. La anchura de la boca del puerto sería de 350 metros.

El planteamiento del proyecto se forja sobre la idea de que el dique sólo sirviese para defensa del puerto, por lo que su espesor sólo debería ser lo ancho que precisase esta función, para no incrementar el coste. Sobre este dique se construiría un andén de 4,5 metros de ancho, y estaría situado a 2,5 metros sobre el nivel del mar, mientras que el parapeto exterior para evitar el salto de las olas al interior alcanzaría una altura de 7 metros.

El calado que se consideraba conveniente era de 8 metros en la parte destinada a embarcaciones mayores (unas 32,5 hectáreas), quedando el resto con su calado natural para barcos más pequeños. La creación de este muelle haría desaparecer el varadero contiguo al faro, así como un muelle de servicio particular situado junto a él.

El proyecto consideraba que los muelles servirían para cubrir no sólo la demanda de aquel momento, si no también la de un futuro, cuando se lograse incrementar la llegada de buques al puerto torrevejense.

IV. Construcción del Dique de Poniente y Muelle de la Sal

Las obras del Dique de Poniente y Muelle de la Sal fueron objeto de un sólo proyecto aprobado el 19 de junio de 1934. El citado trabajo comprendía la construcción de un dique de escollera con una longitud de 778 metros, un muelle de atraque de 260 metros y 26 metros de anchura adosado al dique; y el dragado hasta conseguir 10 metros de calado

en la zona inmediata al referido muelle. No obstante su ejecución no se llegó a autorizar, pero con el paso del tiempo fue dividido en dos: uno comprendía la escollera exclusivamente y el otro el muelle de atraque y el dragado²⁸.

El primero de ellos fue aprobado el 28 de septiembre de 1946 y se autorizó su ejecución por un presupuesto que ascendía a 15.214.965 pesetas. Las obras se adjudicaron en pública subasta a la empresa Ibérica de Construcciones y Obras Públicas S.A. Los trabajos dieron comienzo en octubre de 1947. Al final el coste de la obra fue de 26.102.631 pesetas, debido a las mejoras realizadas y al incremento de los costes.

El segundo de los proyectos fue redactado cuando las obras del dique estaban bastante adelantadas, siendo aprobado con el título de Dique de Poniente y Muelle de la Sal. Se dio el visto bueno a su ejecución el 19 de septiembre de 1951, con un presupuesto 15.832.411 pesetas, y se le adjudicó a Dragados y Construcciones, S.A., por casi 13 millones de pesetas. Las obras dieron comienzo dos años después.

Es de destacar que con anterioridad a 1922 la necesidad que existía de dar salida a los cargamentos de sal por estas instalaciones portuarias movió a la creación de unas modestas infraestructuras para contar con un muelle exclusivo para el embarque de la sal. Así, está constatada la existencia del llamado Muelle de la Era, que se abastecía a través de un ferrocarril minero que partía de las salinas. Este pequeño muelle consistía en un robusto andamiaje de madera sobre una base de sillería; los vagones vertían la sal en tolvas o embudos sobre unas barcazas y de éstas, con capazos, —o con grúas si es que las llevaban los buques— se subía a ellos. Mediante este sistema podían cargarse unas 1.500 toneladas cada día. Por esas mismas fechas se instalaron en los diques lavaderos mecánicos, accionados primero a vapor y después por electricidad. Decisiva fue la puesta en marcha de un taller de molturación, pues la sal torrevejense, al ser presentada en grano uniforme, obtuvo una mejor acogida en el mercado²⁹.

Desde la aprobación del proyecto del Muelle de la Sal hasta la propuesta de inicio de las obras pasó un dilatado período. Durante este tiempo el Estado concedió en arriendo las salinas a otra compañía, que consideró oportuno introducir modificaciones en las instalaciones, tanto en la factoría como en las del puerto, con el fin de que el proceso de carga de la sal fuese más rápido, para lo que requería un muelle de mayor capacidad. En este sentido la sociedad arrendataria avala su petición con el dato de que el 89% de la producción sale por el puerto, y de ella más de dos terceras partes es vendida a barcos extranjeros en competencia con la de otros países, «por lo que no deben regatearse los medios para intensificarla y abaratarla. Pero todo resultaría baldío si al recalcar los barcos al puerto tuvieran que demorar el embarque, bien por falta de línea de atraque, ora por falta de mercancía sobre el muelle»³⁰.

Decisiva fue la adjudicación que el Estado hizo en 1951 del concurso de explotación de las salinas, que recayó en la Nueva Compañía Arrendataria de las Salinas de Torrevieja, S.A., entidad constituida al efecto por varias empresas del sector, con un capital inicial de 20 millones de pesetas, de los que cinco millones fueron cedidos al Estado en acciones liberadas. En el plazo de cinco años la arrendataria debía —como así se hizo— mejorar la extracción, así como el transporte dentro y fuera de la laguna, electrificar todos los servicios, mecanizar el apilamiento y reformar el lavadero, además de instalar una fábrica

28 Proyecto reformado de Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja (muelle de atraque y dragados). Memoria, Alicante, 17 de abril de 1954, 9 pp. ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Alcalá de Henares (Madrid), sección Obras Públicas, signatura 8.081, signatura topográfica 24/ 2.201, 05-505.

29 COSTA MAS, J.: *Op. cit.*, p. 405.

30 Proyecto reformado de Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja..., *Op. cit.*, p. 4.

de subproductos. La vigencia inicial del contrato era de 30 años, pero fue prorrogado hasta el 2001, con motivo de la ejecución del salmueraducto desde El Pinós (1973). Con estos cambios la actuación de esta compañía ha marcado un hito en la historia de las salinas³¹.

La envergadura y la rentabilidad del proyecto llevó al Estado a comprometerse y apoyar decididamente la construcción de las infraestructuras necesarias para que el puerto de Torrevieja reuniese las condiciones precisas. Tanto fue así que el Estado se obligó a erigir el Dique de Poniente y el Muelle de la Sal, exclusivo para su carga y capaz, con sus 10 metros de calado, para la recepción de naves de unas 20.000 toneladas, entre 1952 y 1958.

La modificación del proyecto inicial está íntimamente relacionada con las necesidades que plantea la llegada simultánea de grandes buques al puerto de Torrevieja. En este sentido se propone una modificación bastante fácil de aplicar: eliminar el talud de la escollera del Muelle de la Sal, con el fin de que todo él, en sus 352 metros de longitud, sea apto para la carga y descarga de grandes navíos. Esta mejora se contemplaba con la incorporación de almacenes o tinglados para la sal envasada. Además, la compañía arrendataria contaría con 4 equipos elevadores de 200 Tm/hora, lo que permitía «despachar dos de aquellos (grandes) barcos en 8 días, operando simultáneamente, y la mitad del tiempo si se aplican a la carga de uno sólo»³².

Por estas fechas el traslado de sal al puerto todavía se hacía con el tren minero, aunque para el embarque comenzó a utilizarse una cinta transportadora, desde los equipos de carga, que repartían la mercancía por las bodegas del barco.

La remodelación también contemplaba un atraque específico para los barcos de mediano porte, dedicados principalmente al comercio de cabotaje (motoveleros), ampliando el área exclusiva para este servicio planeada inicialmente de 69 metros a 116 metros. Con ello se evitaban las perturbaciones y falta de operatividad que se producirían si estas pequeñas embarcaciones tuviesen que utilizar la zona destinada a los grandes vapores.

Con estas mejoras se obtuvo un ensanchamiento del acceso al muelle general, que alcanzaba los 64 metros de ancho, lo que permitió diseñar de una forma más coherente y práctica el trazado de las vías férreas que unían el área de producción con la de comercialización, sin restar espacio a la dilatada zona destinada a los depósitos de sal a granel.

Otra modificación que se estableció sobre el proyecto inicial fue el engrandecimiento de la bocana del puerto hasta 235 metros gracias a la supresión del talud de escollera a partir del extremo del muelle, por otro de fábrica de parámetro vertical.

Las dos últimas mejoras que se determinaron fueron, por un lado, el recrecimiento del espaldón (pantalla de protección del muelle) para evitar los perjuicios que podían ocasionar las olas en momentos de fuerte temporal a los depósitos de sal y al resto de instalaciones; por otro, el aumento de la zona de dragado en la misma proporción que ha crecido la línea de muelle.

Todas las mejoras que se especificaban a mediados de abril de 1954 obedecían a la oportunidad de acomodar la ejecución de las obras a las necesidades de transformación industrial de las salinas de Torrevieja, con el fin de intensificar su producción, tras el arrendamiento que el Estado concede en 1951. La repercusión de las ampliaciones de obra en el presupuesto fue de 19 millones de pesetas, con lo que el coste final de los trabajos alcanzó la cuantía de 35.097.751 pesetas.

Los técnicos que realizaron este informe para apoyar la necesidad de las mejoras, avalaron la remodelación con el incremento de ingresos que para el Estado supondría que

31 COSTA MAS, J.: *Op. cit.*, p. 407.

32 *Proyecto reformado de Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja..., Op. cit.*, p. 4.

la empresa arrendataria incrementase sus ventas, «la entidad arrendataria (de las salinas) viene obligada a satisfacer al Estado un canon fijo anual de 5 millones, otro millón por derechos de moliuración, y, además, un canon de 15 pesetas por tonelada, con un mínimo de cuatro millones y medio, correspondientes a una producción de 300.000 toneladas al año, lo que arroja un total de 15 millones, sin tener en cuenta los derechos de aduana y los beneficios que se derivan de la obtención de divisas»³³.

V. Proyecto de terminación del Dique de Levante

Las obras del Dique de Levante se iniciaron, por contrata, en el año 1915. El material empleado procedía de una cantera cercana al puerto, situada en el extremo norte de la bahía de Torrevieja (Punta del Salaret). La concesión se rescindió en abril de 1922 por falta de rendimiento.

Dos años después se realizó una nueva contrata para traer la piedra desde el Cabo de Santa Pola, por transporte marítimo. Cuando ya se habían vertido alrededor de 1,2 millones de Tm de piedra al mar, la Guerra Civil (1936-1939) interrumpió los trabajos. Para entonces estaban acabados la escollera, el faro y el muro espaldón, entre otros elementos de la construcción³⁴.

Terminado el conflicto bélico y tras un fuerte temporal que destruyó las escolleras, el ingeniero director de la Comisión Administrativa del Puerto de Torrevieja realizó un nuevo proyecto para la reparación total del dique. Este estudio planteaba la construcción de una sección tipo más reforzada, ante la insuficiencia de la escollera anterior.

Debido a que el nuevo plan excedía más del 20% del aprobado en su día, el Ministerio de Obras Públicas decidió en marzo de 1945 rescindir la contrata de las obras del Dique de Levante, proceder a la recepción a que hubiera lugar y a la liquidación de las obras ejecutadas; y por último, encargar un nuevo borrador a la dirección facultativa para la terminación de las obras del puerto de Torrevieja.

A mediados de 1948 la empresa constructora ya había dejado la contrata y procedido a la entrega de las obras y liquidación de las mismas. A partir de ese momento la administración del Estado se hizo cargo de la redacción de un nuevo proyecto aprobado el 9 de septiembre de 1953, con un presupuesto de casi tres millones de pesetas³⁵, para reparar la parte más deteriorada del dique.

La terminación de las obras del Dique de Levante, que se ajustaron a un proyecto distinto (1956), fue considerada de vital importancia para el puerto, ya que por cumplir las funciones de dique principal o rompeolas, contribuía a la seguridad de los barcos. En él se contemplaban como urgentes las restantes obras y muy especialmente el Dique de Poniente, o contradique (en el que se habían invertido ya 25 millones de pesetas), así como el muelle de embarque de sal, adosado al anterior, en el que ya se llevaban gastados 11,5 millones de pesetas, de un presupuesto total de 40,5 millones de pesetas.

Además de la reparación y refuerzos de los taludes en las dos alineaciones del dique principal con 597 metros la primera y 772 metros la segunda, el proyecto comprendía la construcción de un muro espaldón de hormigón ciclópeo de 2,5 m de grueso por 3,8 m altura; además de la puesta al día del faro.

33 *Proyecto reformado de Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja..., Op. cit.*, p. 9.

34 *Proyecto de obras de terminación del Dique de Levante en el puerto de Torrevieja. Memoria, Alicante, 6 de marzo de 1956, 7 pp.* ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Alcalá de Henares (Madrid), sección Obras Públicas, signatura 8.092, signatura topográfica 24/ 2.201, 05-505.

35 *Proyecto de obras de terminación del Dique de Levante en el puerto de Torrevieja..., Op. cit.*, p. 2.

La escollera natural, que se empleó en el fondo, procedía de las canteras de Albatera, ubicadas en las inmediaciones de la estación de Ferrocarril de Alicante a Murcia. En la parte alta, la más castigada por el oleaje, se proyectó una escollera de bloques artificiales y hormigón ciclópeo. Para las mezclas se utilizó arena procedente de la trituración de piedra natural de Albatera, puesto que la de la playa era muy fina y la de los cauces próximos se había consumido en la edificación del puerto.

El presupuesto total de ejecución de estas obras fue de 90 millones de pesetas, con un plazo para acabarlas de 10 años, contando en este período la mejora del trazado ferroviario para el traslado de la piedra hasta Torrevieja, de la que estaba prevista que se moviesen unas 560.000 Tm.

VI. Liquidación de las obras del Dique de Poniente y Muelle de la Sal

Las obras del Dique de Poniente se adjudicaron en el mes de agosto de 1952. El presupuesto inicial de la obras fue de casi 13 millones de pesetas, pero durante los diez años que duraron las obras se produjeron 4 revisiones y 3 reformas de los capítulos económicos iniciales, con lo que los gastos ascendieron hasta 48 millones de pesetas líquidos en mayo de 1961 (como se detalla en el cuadro I).

Cuadro I
DETALLE DE LOS PRESUPUESTOS APROBADOS PARA LA TERMINACIÓN DEL
DIQUE DE PONIENTE Y MUELLE DE LA SAL

Fecha O.M. Aprobación económica	Designación	Íntegros	Líquidos
21- 8-52	adjudicación	15.832.411,05	12.966.744,65
10- 4-57	1 ^a revisión	5.572.134,59	4.563.578,23
13- 9-57	1 ^{er} reformado	19.265.340,19	15.778.313,63
31-12-57	2 ^a revisión	6.026.522,93	4.935.722,28
6- 7-59	3 ^a revisión	4.063.673,58	3.328.148,67
16-11-59	2 ^o reformado	1.762.732,24	1.443.667,70
22- 4-60	3 ^{er} reformado	3.872.600,52	3.171.659,82
19- 5-61	4 ^a revisión	2.287.245,05	1.873.253,69
		58.682.660,15	48.061.098,67

Fuente: *Liquidación de las obras del Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja (muelle de atraque y dragado)*. Memoria, Alicante, 28 de abril de 1966, p. 3. ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Alcalá de Henares (Madrid), sección Obras Públicas, signatura 8.080, signatura topográfica 24/ 2.201, 05-505.

La recepción definitiva de las obras tuvo lugar en marzo de 1963³⁶. Con ello se veía cumplida una antigua aspiración de la comarca, contar con un buen puerto de abrigo en la rada de Torrevieja, si bien, casi un siglo después de que se realizasen los primeros proyectos para su construcción.

36 *Liquidación de las obras del Dique de Poniente y Muelle de la Sal en el puerto de Torrevieja (muelle de atraque y dragado)*. Memoria, Alicante, 28 de abril de 1966, 13 pp. ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Alcalá de Henares (Madrid), sección Obras Públicas, signatura 8.080, signatura topográfica 24/ 2.201, 05-505.

El proceso evolutivo del puerto está íntimamente ligado a la explotación de las salinas. Todavía a mediados de los años cuarenta en un estudio sobre aspectos técnicos de los puertos de la costa sur del Mediterráneo se señala que «el puerto de Torrevieja, tiene su principal razón de ser en su necesidad para la buena explotación de las salinas»³⁷. En este sentido, la experiencia ha dado la razón a todos aquellos que apostaron por la creación de un puerto salinero con las infraestructuras precisas para desarrollar la producción y comercialización de sal. Si a finales de los años veinte la capacidad productora alcanzó las 250.000 toneladas de sal anuales³⁸, en el año 1957 se producía 378.000 Tm, mientras que en 1963 se obtuvieron 521.383 Tm³⁹. En la campaña de 1975 se superó el millón de toneladas⁴⁰ y desde entonces en raras ocasiones se ha rebasado esa producción, manteniéndose en una media anual próxima a las 800.000 toneladas⁴¹. Los grandes avances en la producción y en la optimización de recursos se dan a partir del montaje del salmueraeducto (pipe-line) desde El Pinós (situado a medio centenar de kilómetros de la costa), que conduce la disolución de la sal gema después de inyectarle agua en los pozos existentes en el Cabezo de la Sal de dicha localidad. Así, la duración del tradicional sistema para conseguir la sal mediante la evaporación del agua del mar, se acorta con el aporte de sal gema disuelta en agua, lo que provoca una cristalización más rápida de la misma, con lo cual se multiplica la capacidad de producción del complejo salinero, obviando más fácilmente los riesgos meteorológicos, y se optimizan los rendimientos al potenciar la competitividad del producto. Valga como referencia el dato que a comienzos de los años setenta Torrevieja aportaba el 42% de la producción nacional de sal marina, mientras que al final de esa década y con la aportación de la salmuera del diapiro del Pinós, se obtuvieron 2/3 de la producción nacional⁴².

Otros de los elementos técnicos introducidos para unir con más rapidez el punto de producción con el de embarque fueron la cintas transportadoras, que llevan la sal desde la laguna al puerto, sustituyendo el viejo tren minero, que tenía 1,6 kilómetros de recorrido. El proyecto se inició en 1979 y estaba previsto un rendimiento máximo de 800 toneladas/hora. Esto hizo que también se modificasen las estructuras de embarque con la aplicación de un gran pórtico cargador móvil, que cumple el doble objetivo de cargar los buques y apilar la sal en el muelle.

VII. Conclusiones

Pese a su tardía ejecución el puerto de Torrevieja, desde su construcción, cumple los objetivos que se marcaron los inspiradores de la idea: dar salida a la producción del mayor complejo salinero de Europa. Esta es una realidad que se aprecia con sólo mirar las estadísticas de embarque de este producto desde los años sesenta. En la optimización del uso del puerto ha tenido una influencia decisiva la aportación de sal a través del salmuera-

37 GAITÁN DE AYALA, P.: «Aspectos técnicos de los puertos de la costa sur del Mediterráneo», *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, núms. 7 a 12, julio-diciembre 1944, T. LXXX, p. 611.

38 *Memoria sobre las salinas de Torrevieja y La Mata. Año 1933*. Madrid, Ministerio de Hacienda. Dirección General de Propiedades y Contribución Territorial (Imprime Barrias), 1936, 32 pp.

39 ROCAMORA OLIVER, J. y RAFOLS ROVIRA, J.M.: «El complejo salinero de Torrevieja y su explotación», *II Jornadas Nacionales Minerometalúrgicas*, Sección IV, Comunicación nº 4, Madrid, Tip. lit. Coullant, 1966, pp. 120 y 125.

40 COSTA MAS, J.: *Op cit.*, p. 421.

41 Datos facilitados por la Dirección de la empresa Nueva Compañía Arrendataria de las Salinas de Torrevieja.

42 COSTA MAS, J.: *Op cit.*, p. 421.

ducto que llega desde El Pinós, que acorta el ciclo productivo de extracción de sal e incrementa los rendimientos.

Con su puesta en funcionamiento el Estado asegura la pervivencia de una factoría salinera de la importancia de Torrevieja en un momento en el que la especulación que provocó el arranque del turismo de masas podía poner en peligro su continuidad. De hecho, otros espacios de estas características del litoral español han evolucionado hacia la ocupación de viviendas. Además, se aseguraba el abastecimiento de sal para el mercado interior.

Sin embargo el puerto de Torrevieja llegó tarde para satisfacer las grandes expectativas que los agricultores habían puesto en él como punto de partida de sus productos hacia el exterior. Después de una centenaria espera, cuando se finalizó la obra, los medios de transporte habían suplido con creces su ausencia con vehículos pesados, que cumplían las necesidades del sector. La tardanza en la construcción de las instalaciones portuarias llevó consigo una infrautilización del ramal ferroviario de Torrevieja-Albatera, que enlaza con la línea Alicante-Murcia, cuyo objetivo era, en principio, dar salida a la producción agrícola del espacio huertano, para comercializar sus productos vía marítima. No obstante, este enlace hasta Torrevieja, mientras estuvo en funcionamiento, sirvió para transportar vagones de sal hacia el interior y llevar turistas a la costa, sobre todo en verano. Esta vieja infraestructura ferroviaria estuvo en uso hasta mediados de los años sesenta, cuando ya quedó definitivamente clausurada tanto para el transporte de sal como para viajeros, pues desde los años veinte sufrió progresivamente la competencia del transporte por carretera, que unido al tradicional marítimo, copaban la distribución en el territorio nacional.

La gran afluencia de visitantes desde el siglo XIX han hecho de Torrevieja una ciudad de servicios dedicada al turismo. Esta situación ha provocado una mejora de las infraestructuras, sobre todo a partir de la llegada del turismo de masas, que ha motivado la proliferación de áreas residenciales, muchas de ellas ciñendo el espacio lagunar. La proliferación del ocio relacionado con el mar ha provocado a su vez una importante mejora del puerto, al dotarlo de un área destinada a embarcaciones deportivas. La instalación náutico-deportiva (con 600 amarres) completa el aprovechamiento económico de las dotaciones portuarias nacidas para el transporte de sal.