AGRICULTURA DE REGADÍO, ORGANIZACIÓN REGIONAL Y GEOGRAFÍA DE LA POBLACIÓN: UNA COMPARACIÓN ENTRE PROVENZA (FRANCIA) Y EL PAÍS VALENCIANO (ESPAÑA)[1]

Roland Courtot
Professeur émérite de géographie
Aix-Marseille Université (Pôle géographie et aménagement)
Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (UMR Telemme)

1. Introducción

En mi tesis doctoral, «Ciudad y campo en las huertas de Valencia y Castellón», defendida en París en el año 1985, proponía dos temas centrales de investigación: los sistemas productivos de la agricultura de regadío y las relaciones entre ciudad y campo, este último tema estrechamente relacionado con la *teoría de los lugares centrales*.

Del análisis de las huertas de Valencia, comparadas con las de Provenza, recogí un cúmulo de conocimientos que vertí de manera sistemática en mi tarea docente y pedagógica en la Universidad de Aix-en-Provence y Marsella. En esa labor aprendí mucho del conocimiento profundo de los dos territorios. Pero también de los geógrafos valencianos. La Geografía universitaria comenzaba entonces en España. En unos pocos años, los geógrafos valencianos conseguían un significativo aumento del colectivo y de sus investigaciones, rellenando un importante hueco en el tejido de análisis geográfico del territorio y, al tiempo, elevando su disciplina al nivel de la Geografía europea.

---

1. Primero quisiera agradecer a los colegas del Departamento de Geografía Humana y a la Universidad de Alicante la invitación y ocasión de presentar una comunicación de Geografía, pero que será también una evocación de mi labor geográfica hecha en España, y particularmente en la zona litoral valenciana. Debo esta invitación a los compañeros del Departamento y, particularmente, a su director, Vicente Gozálvez Pérez, con quién vengo colaborando desde el final de mi tesis doctoral sobre las huertas de Valencia y Castellón. El texto español de mi artículo ha sido cuidosamente revisado por mi colega Gabino Ponce Herrero.

Del análisis comparativo de esas dos regiones, se puede concluir que, tanto la Geografía como la evolución histórica desde el siglo XIX hasta finales del siglo XX, son bien conocidas y que de su estudio se han desprendido importantes lecciones. Sin embargo, desde finales del siglo XX, los sistemas agrícolas del regadío en Vaucluse y en el País Valenciano han experimentado una notable crisis económica y social, que se refleja en el descenso de las superficies cultivadas, en la disminución del volumen de producción y en la caída del número de agricultores y de explotaciones agrícolas. Tanto en la economía citrícola y en la huerta periurbana de Valencia (Romero, Francés, 2012), como en el «*modèle agricole comtadin*» del Vaucluse francés (Durbiano, 1997), se observan mutaciones importantes, a veces negativas. El análisis comparativo de esas dos regiones dará, sin duda, explicaciones a esos procesos, bien que en el tiempo largo de los historiadores. Pero la problemática situación actual de esas agriculturas de regadío exige cuestionarse ahora qué ha pasado en esos medios agrícolas desde la situación de cierta bonanza que analizaba en mi tesis.

2. Los sistemas de producción agrícola de regadío[2]

El volumen de publicaciones geográficas acerca del regadío de Vaucluse en Francia y del de Valencia en España (Romero, 2012) permite una comparación detallada de las numerosas semejanzas geográficas existentes en los dos sistemas de producción agrícola, observables en las imágenes que ofrecen los geoportales contemporáneos en internet (Fig. 1).

En el valle bajo del Ródano, la morfología actual del sistema geográfico del *Comtat Venaissin* quedó definida en el siglo XIX, apoyada en una serie de elementos de carácter local:

- una red de regadíos históricos por gravedad, organizada a partir de acequias derivadas desde los ríos Ródano y Durance, regulada por comunidades de regantes tradicionales.
- rentas derivadas de la precocidad de las cosechas por la bonanza del clima de la zona mediterránea de Francia.
- población numerosa, integrada por pequeños y medianos propietarios agrícolas.
- cúmulo de ciudades pequeñas y medianas, que dibujan una red de lugares centrales en torno a Aviñón, la capital histórica, sede del histórico

2. Mi tesis doctoral, traducida en valenciano años después (Courtot, 1992), me permitió conocer España, país del que desconocía la lengua y del que solo tenía algunas referencias de su cultura, de su geografía y de su historia. Además, gracias a esos trabajos de doctorado, pude establecer fructíferos contactos con geógrafos (profesores y doctorandos) de las universidades españoles, particularmente de la fachada del Mediterráneo, con los que he desarrollado diversas colaboraciones.

Figura 1. *La llanura regada del Comtat Venaissin en Châteaurenard (Bocas del Ródano)*



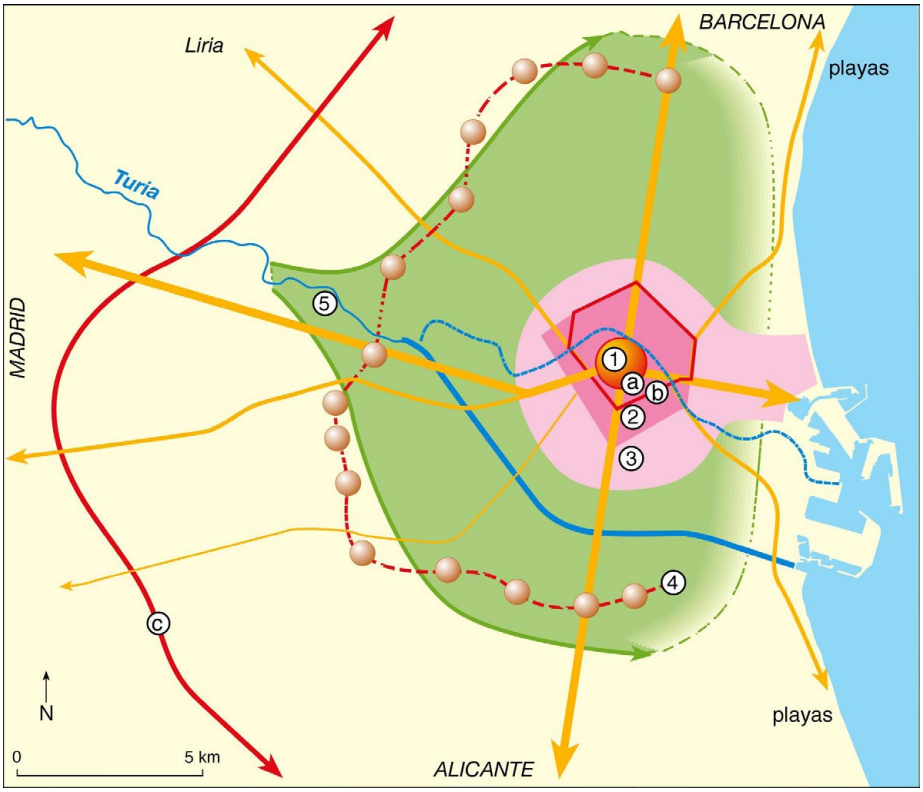
Nota: La ciudad, centro de explotación agrícola, se halla rodeada por el «bocage» de pequeñas parcelas con setos vivos de cipreses, salpicadas por pequeños caseríos e invernaderos de vidrio y de plástico. El agua de riego procede del Río Durance (ángulo NE de la imagen).
Fuente: Roland Courtot, 2011.

Papado, que establecen estrechas relaciones sociales y económicas con el medio rural.

En la llanura litoral del Golfo de Valencia, área mucho más extensa, se hallan muchas semejanzas que podrían pergeñar un esquema general muy parecido, si bien con algunas matizaciones. En ese sentido apuntan el regadío histórico de las acequias del Turia (Huerta de Valencia) (Fig. 2) y del Júcar (Acequia Real) (Fig. 3), las rentas climáticas, el nutrido cuerpo de pequeños y medianos agricultores y las fuertes relaciones entre ciudad y campo. Con todo, se debe subrayar ciertas matizaciones como:

– el sistema agrícola valenciano se extiende de forma continua por un espacio encabezado por una potente ciudad, capital regional y de rango estatal.

Figura 2. *La Huerta de Valencia: un espacio cercado*



Nota: Esquema radio-concéntrico en el Área Metropolitana de Valencia, donde la Huerta está encerrada entre la ciudad y el cinturón urbano de los municipios periféricos: 1) centro histórico de la ciudad; 2) ensanche; 3) periferia densa; 4) núcleos suburbanos; 5) ejes de comunicación: a, rondas; b, Avenida de Circunvalación; c, By-pass de la Autopista del Mediterráneo. Fuente: Courtot, R. (2014: 58).

– la burguesía urbana, la nobleza y el clero mantienen un peso importante en la propiedad del suelo rústico debido a la supervivencia de algunos rasgos del *antiguo régimen*, y a la transferencia de la propiedad rústica a las clases acomodadas de las ciudades; de ese modo, tanto en Valencia, como en otras ciudades de España, la propiedad rústica se ha concentrado en manos urbanas, a veces de manera predominante, como sucede con mucha frecuencia en las huertas periurbanas; mientras que, por el contrario, en el *Vaucluse*, las leyes revolucionarias de ventas de bienes del clero y de los nobles emigrados permitieron el ascenso a la propiedad rústica de trabajadores del campo, convertidos en labradores propietarios.

Figura 3. *La llanura litoral de Valencia en la desembocadura del Río Júcar*

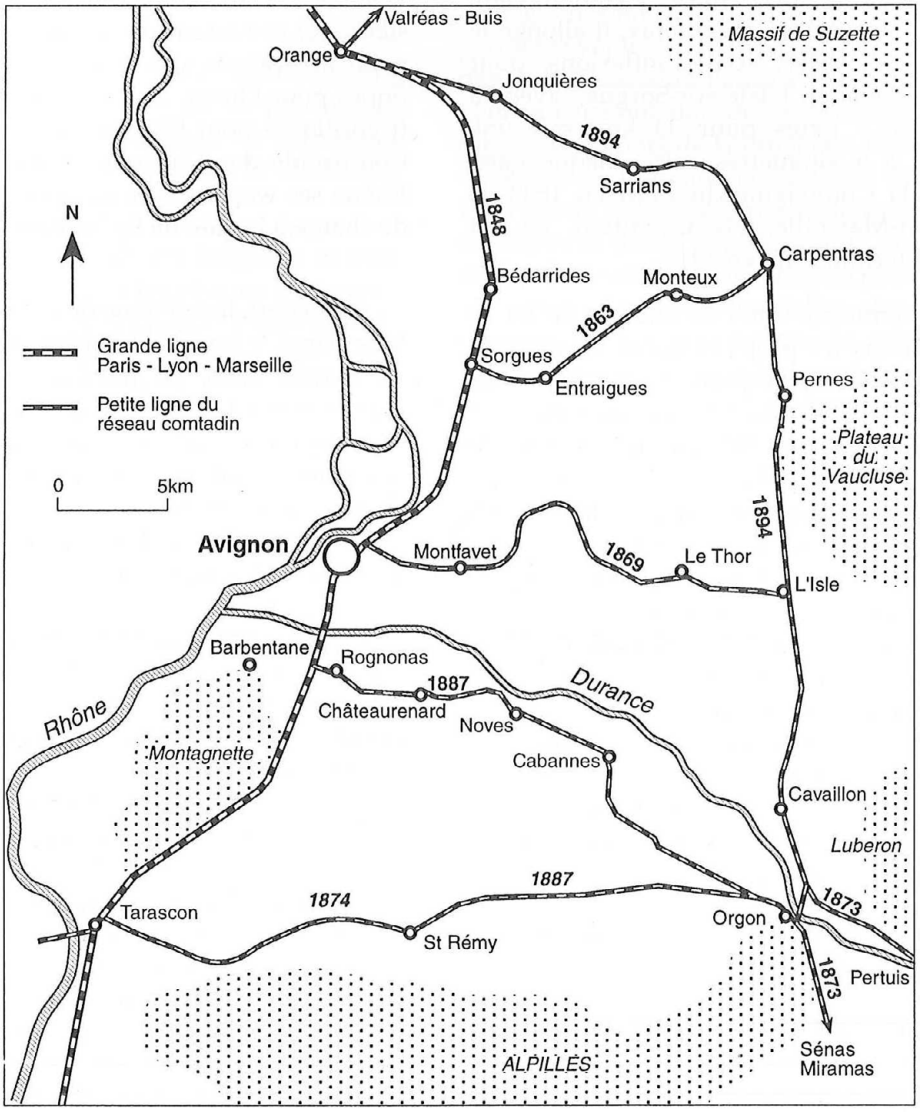


Nota: La ciudad de Cullera aparece rodeada por los arrozales y los huertos de cítricos.
Fuente: Foto aérea oblicua, A. Humbert, Casa de Velázquez, 1979.

– la propiedad rústica de la burguesía rural es más importante en Valencia que en el *Comtat Venaissin*, a causa de la supervivencia de grandes propiedades propias del *antiguo régimen* en la primera, mientras que la *Revolución* francesa trasladó parte de la propiedad de la tierra en el *Vaucluse* a los pequeños agricultores, al tiempo que las ciudades del Vaucluse, más pequeñas, no tenían una burguesía tan potente.

En ambas huertas, el sistema agrícola existente descansaba en la producción intensiva de frutas y legumbres mediterráneas en fresco, para el abasto de los mercados regionales y, ocasionalmente, para el de las ciudades de algunas regiones vecinas. En los dos casos, la *revolución del vapor* en los medios de transportes (terrestres y, además, marítimos en el caso de Valencia) abrieron esas agriculturas a los mercados nacionales e internacionales, al menos para una parte de la producción. El ferrocarril fue el medio esencial de la transformación en el *Comtat Venaissin* a partir de la construcción de la red francesa de ferrocarriles desde la segunda mitad del siglo XIX. En esos momentos, un abanico de trazados ferroviarios permitió la llegada de los productos del campo hacia la línea principal de la *Compañía PLM* (París-Lyon-Marsella) que las transportaba hacia la mitad norte del País y los países colindantes (Fig. 4).

Figura 4. *Implantación de la red ferroviaria en el Comtat Venaissin (1848-1894) según un modelo radio-concéntrico en torno a Aviñón*



Nota: Los agricultores transportaban sus productos con *jardinières* (carretas) hacia las estaciones ferroviarias de carácter secundario, desde donde se expedían hacia los mercados franceses por el eje principal del Valle del Ródano (Aviñón-Lyon-París). Fuente: Durbiano (1997: 23).

En Valencia, el ferrocarril desempeñó el mismo papel en la escala nacional, pero su influencia quedó debilitada en la escala internacional por el diferente ancho de vía, que obligaba al transbordo de las mercancías en las fronteras. En el caso de los cítricos y de las cebollas valencianas, durante muchos años fue el transporte marítimo el principal agente de comercialización, a través de las compañías navieras inglesas, que contaban con experiencia en el trasiego por mar de productos agrícolas no perecederos (frutos secos, vinos y otros). Tales compañías mercantiles inglesas explican la temprana presencia de capital extranjero en la comercialización de la producción agrícola del mediterráneo español, circunstancia que se mantiene en la actualidad.

Sin entrar en el detalle de la estructura de la producción agrícola, ni en el de los sistemas de comercialización y expedición, muy bien estudiados por geógrafos y economistas en Francia y España, sí se puede subrayar que tales sistemas construyeron unos paisajes humanos bastante parecidos, bien que con algunas matizaciones, como las expresadas a continuación.

Por un lado, en el ámbito de las huertas se ha dado un hábitat denso, agrupado en pueblos grandes, próximos unos de otros, y estructurado por una red de lugares centrales de tipo *christalleriano*. El hábitat rural disperso, abundante en el Valle del Ródano, se fue formando en la segunda mitad del s. XIX por el asentamiento de pequeños propietarios, conforme avanzaba la expansión del regadío; mientras que en la Huerta valenciana el hábitat rural, distribuido por alquerías y barracas, se fue constituyendo por los colonos de la burguesía urbana propietaria.

Por otro lado, en el ámbito de los asentamientos urbanos, de la mano del desarrollo agrícola florecieron diversas actividades de transformación, de apoyo de la producción y, también, de servicios comerciales. La producción agrícola necesitaba y era dotada de almacenes, centros de expedición, instalaciones de mercado en origen, infraestructuras y equipos de transporte y comunicación y de diversos talleres para la maquinaria agrícola. Su prosperidad se plasmó fielmente en los dos países en el paisaje urbano de los pueblos y ciudades que acogían a la clase social entonces más importante: los *expéditeurs* en Vaucluse y los *exportadores* en Valencia.

3. Las huertas de Vaucluse y valencia en el espacio económico de la Europa occidental

Si se tiene en cuenta el impacto de la revolución de los transportes en el siglo XIX para esas dos zonas de producción agrícola mediterránea, se observa que han aprovechado un cambio sustancial en su relación con los mercados de consumo. En ambas se ha pasado desde un mercado regional hasta un mercado nacional e internacional. También el significado de su situación geográfica ha cambiado,

dado que, con los nuevos medios de transporte, han podido aprovechar las rentas climáticas, económicas y sociales de su agricultura. De ese modo han pasado de ser regiones periféricas en sus países (Sur mediterráneo en Francia y fachada mediterránea de España), a convertirse en el Sur agrícola integrado de Europa, para el abasto de otros países vecinos y, también, de los más alejados.

El cambio tuvo varias consecuencias. En el caso de la producción agrícola, los nuevos transportes, más seguros, ágiles y rápidos, permitieron integrar en la exportación de larga distancia los productos más perecederos (frutas y legumbres en fresco). En las técnicas de cultivo, ya que el regadío experimentó una expansión enorme para abastecer los nuevos productos, mientras el secano se fue transformando paulatinamente en regadío, movilizando todos los recursos de agua disponibles: de superficie –las acequias– y los subterráneos –los pozos–. También las formas de organización del espacio geográfico regional se vieron alteradas al prosperar, en el Valle del Ródano y en la llanura litoral valenciana, las bases de nuevos sistemas geográficos «especializados» en la producción y exportación de productos agrícolas frescos y de alto valor unitario.

En esa primera etapa de la evolución histórica de las huertas analizadas, la «distancia al mercado» y sus cambios constituye la variable esencial para explicar las mutaciones: es la condición necesaria, aunque no suficiente. Su acortamiento merced al ferrocarril permitió a esas zonas meridionales aprovechar las rentas naturales que disfrutaban para desarrollar nuevas «posibilidades» y crear nuevos sistemas de producción y de organización geográfica regional, que funcionaron así durante casi un siglo, desde la mitad del s. XIX hasta la mitad del s. XX. Tal limitante volvió a modificarse en la segunda mitad del s. XX, cuando el camión, en concordancia con el tendido de la red de carreteras y de autopistas por toda Europa occidental, permitió un segundo e importante recorte de las distancias.

En la primera mitad del s. XX, el camión empezó a competir con el ferrocarril en los mercados nacionales, hasta alcanzar definitivamente la supremacía en la segunda mitad de la centuria, tanto en los mercados nacionales como en los internacionales. En esas circunstancias, las huertas de la mitad norte del Mediterráneo español pudieron competir de manera más eficaz con las comarcas del Mediterráneo francés, desapareciendo con el camión la «ruptura técnica» de la frontera necesaria para el ferrocarril.

De ese modo, las mismas producciones de frutas y legumbres se fueron desarrollando paulatinamente en zonas más meridionales del litoral español mediterráneo. Y más tarde, siguiendo la misma pauta de transporte, por el litoral marroquí atlántico. Desde los años sesenta hasta hoy, hemos visto aparecer nuevas *huertas*[3], en realidad campos de secano transformados en regadíos

3. Además de las huertas históricas ya conocidas, como la de Murcia o la Vega de Granada.

Figura 5. *El Campo de Dalías en el litoral andaluz (Provincia de Almería)*



Nota: El «mar de plástico» es imagen de satélite emblemática de la expansión del cultivo de hortalizas bajo plástico en la segunda mitad del siglo XX, creando un nuevo «Sur» agrícola en el Mediterráneo español (Mignon, 1974). Fuente: Google earth, 2015.

intensivos, sucesivamente de norte a sur: primero en Alicante y Murcia (años 1950-1970), después en Almería y Málaga (años 1960-1980).

De nuevo, el descenso del precio de transporte hacia los mercados de consumo, permitía el aprovechamiento de nuevas rentas climáticas y socio-económicas, en beneficio de agricultores situados más al sur. En esas latitudes más meridionales, sobre nuevas estructuras agrarias transformadas, se intensificó tanto la producción que llegaron a crear verdaderas «fábricas de frutas y legumbres», aprovechando el bajo coste de la mano de obra local e inmigrada temporalmente. Al tiempo que se pasaba desde las primeras soluciones «artesanales» (los primeros invernaderos), hasta el actual «mar de plásticos», gracias a la rápida y barata difusión de las técnicas más vanguardistas[4] (Fig. 5).

Al orientar mi investigación de tesis hacia la evolución histórica de las huertas, tuve la ocasión de leer la publicación del geógrafo inglés J. R. Peet (Peet, 1969) citado por Cl. Moindrot (sin fecha). Peet estudiaba la exportación de los productos agrícolas del Mediterráneo apoyándose en la teoría de Von Thünen, economista alemán del s. XIX. De sus aportaciones y de mis análisis comprendí que el desplazamiento continuo de las zonas de regadío intensivo hacia el sur, por toda la fachada litoral del Mediterráneo español, era, en cierta forma, una muestra literal de esa teoría que, en este caso de análisis, refuerza la teoría de la localización de producciones agrícolas intensivas en torno a los centros de

4. El crecimiento de las zonas meridionales de producción agrícola intensiva en la segunda mitad del siglo XX ha sido perfectamente estudiado por geógrafos españoles y franceses, y no es necesario repetir sus análisis.

mercados consumidores. La teoría descansa en el coste del transporte. Es decir, el coste de la distancia explica la disposición de las zonas agrícolas en aureolas concéntricas en torno a los principales mercados consumidores, que adoptan una posición central en el sistema, sobre el que se organizan cinturones productivos: los más intensivos cerca del centro del mercado y, conforme decrece la intensidad, se disponen los demás hacia la periferia del sistema. Explica también que, variando el coste del transporte, la distancia de las aureolas agrícolas se modifican: se aproximan en el caso de encarecimiento del coste y se alejan en caso de abaratamiento del coste[5].

De acuerdo con Von Thünen, podemos decir que, en la segunda mitad del siglo XIX, tanto *Comtat Venaissin* como Valencia entraron en el campo de influencia del mercado de consumo de legumbres y frutos frescos de los países industriales de la Europa noroccidental. Las dos regiones presentaban parecidas ventajas comparativas (ubicación meridional y factores climáticos) para conquistar los mercados más septentrionales, tanto de sus propios países como de otros países vecinos.

Situada en una posición intermedia en la fachada mediterránea de España, Valencia podía también considerarse como un «Sur agrícola» en ese mercado estatal, gracias a unas buenas relaciones ferroviarias con todo el centro y norte de España. Sin embargo, el mercado francés quedaba limitado por el problema del distinto ancho de vía del ferrocarril español, que cercenaba la potencial competencia de los productos valencianos frente a los productos de las comarcas del mediterráneo francés. Diferente fue el caso de las naranjas y cebollas valencianas, porque buena parte de las exportaciones hacia los países del norte de Europa se hacía mediante transporte marítimo: países del entorno del Canal de la Mancha y del Mar del Norte, como Gran Bretaña, el Benelux o Alemania (Deffontaines, 1949).

Tales ventajas permitieron a las dos regiones competir con éxito frente a las zonas de producción más septentrionales, como las ciudades del norte de Francia (*ceintures maraichères*) y de los países vecinos de la Europa del noroeste. Esa nueva competencia de productos meridionales se sumaba como factor importante al descenso ya iniciado de la disminución de los cinturones de hortalizas

5. Para no complicar la presentación del análisis, no hemos tenido en cuenta el problema de las tasas aduaneras que deben pagar los productos exportados: en los límites de la Comunidad Europea, dichas tasas desparecieron con la creación de la CEE y de la PAC para los productos franceses (*Política Agrícola Común*) y el ingreso en la Comunidad (1985) para los españoles. Tampoco consideramos el caso de los cítricos, que tienen en Valencia una historia y una geografía algo distinta de la de los otros frutos, a pesar de que Peet incluye su caso en la evolución exportadora de los productos del Mediterráneo en el siglo XIX.

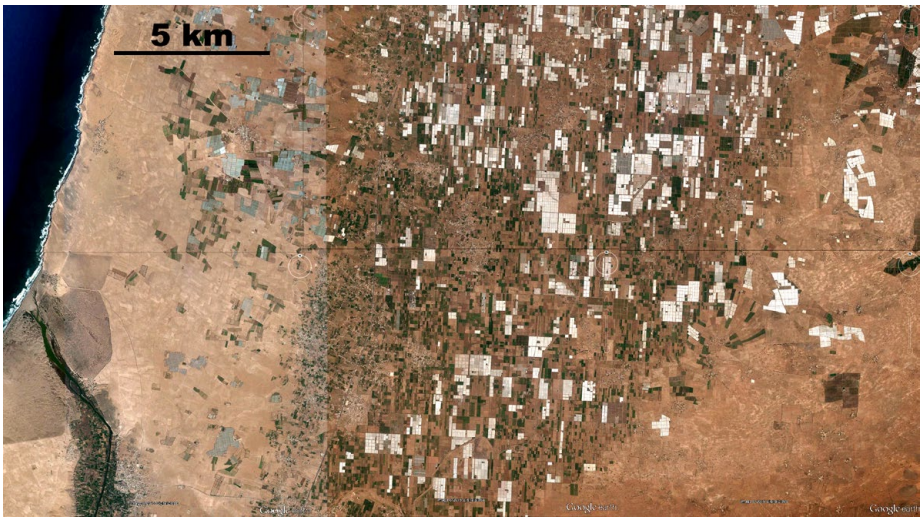
de las grandes ciudades de la Europa central y septentrional, en un proceso que se prolongaría más de un siglo[6].

Esa primera etapa duró hasta la segunda guerra mundial. Después, las infraestructuras y equipos de transporte por carreteras (autopistas y camiones) cambiaron rápidamente las cosas, en la misma medida que lo habían hecho el ferrocarril y el transporte marítimo en la segunda mitad del s. XIX. A lo largo de toda la segunda mitad del s. XX, el transporte por carretera fue ganando rapidez y agilidad, conforme con las inversiones en infraestructuras, permitiendo un mayor radio de difusión y provocando un paulatino abaratamiento en el precio de los productos frescos. De ese modo, los productos de las comarcas más meridionales fueron accediendo a nuevos y crecientes mercados de las prósperas zonas urbanas europeas, en alza tanto por el aumento de la población, como por el desarrollo del nivel de vida, que abría un nuevo «mercado cultural» para el consumo de frutas y legumbres, ligado a los nuevos hábitos en la dieta. Es etapa que entronca directamente con el auge económico de la postguerra en Francia: «*les 30 glorieuses*» (en referencia a las tres décadas de fuerte desarrollo socioeconómico experimentado por el país). En esos momentos, la desventaja de las regiones más meridionales, «*sures*» en sentido de subdesarrollo económico y social, fueron cambiando, al poder aprovechar unas rentas climáticas superiores a las de las zonas de producción agrícola septentrionales y, también, unas rentas sociales, plasmadas en mano de obra barata, derivadas del bajo nivel de vida, que abarataban los costes de producción de esa agricultura de huerta muy intensiva en mano de obra.

De ese modo, en el arco mediterráneo se aprecia un deslizamiento hacia el sur de las áreas de producción agrícola intensiva, conforme nuevos territorios se fueron incorporando paulatinamente a un sistema de transporte moderno, integrado, en el que el tráfico rodado alcanza especial significación: primero en España, desde Valencia y la fachada mediterránea de Andalucía hasta llegar por último a la fachada atlántica, con Sevilla y Huelva (especializada esta en la producción y exportación de fresas). Después, las empresas de producción especializada para el abasto de los mercados europeos saltaron el Estrecho de Gibraltar para instalarse en Marruecos, donde las zonas de producción intensiva, casi «industrial», de frutas y legumbres se desarrollaron rápidamente por todo el sur de ese país. De nuevo por las áreas beneficiadas por las mejores rentas de situación –climáticas y económicas–, en concreto, en Marruecos la producción hortofrutícola para los mercados europeos se ha instalado en la provincia de Agadir, en las cuencas de los ríos Sous y Massa, que en unas décadas se han

6. En la actualidad, si estos cinturones no han llegado a desaparecer completamente, en ocasiones se mantienen o experimentan una cierta recuperación debido al desarrollo de nuevas formas de horticultura de proximidad.

Figura 6. *El nuevo Sur agrícola de Marruecos en la Provincia de Agadir*



Nota: Cítricos e invernaderos en la comarca subárida del Souss-Massa-Draâ.
Fuente: Google earth, 2015.

consolidado como el polo más importante en Marruecos de cultivos de hortalizas para exportación, sobre todo de tomate en fresco (Bouchelka, 2003) (Fig. 6).

El proceso no para. En la actualidad ha pasado desde la escala mediterránea hasta la escala supra continental y casi mundial, gracias a la incorporación del avión de mercancías en el sistema, al descenso constante del precio del transporte aéreo y al acortamiento de las distancias por ese medio. A finales del siglo xx ese nuevo «vehículo aéreo» transporta legumbres y frutas desde los otros continentes hacia los mercados consumidores, capaces de pagar precios altos por productos frescos durante todo el año. En el Mediterráneo, las nuevas zonas productoras se extendieron por la orilla del Sur y hacia el Medio Oriente. En la escala del Hemisferio Norte, África subsahariana tropical entró en el sistema como zona de producción para los mercados de consumo europeos. A nivel mundial, América del Sur ha completado el sistema, incorporando una producción «contra estacional» de fuera de temporada, aprovechando el diferente clima imperante en las zonas templadas del Hemisferio Sur.

Así, en el caso de los frutos y legumbres frescos de alto valor unitario (capaces de soportar elevados precios de transporte), el modelo de Von Thünen, analizado a escala del subcontinente europeo por Richard Peet, ha llegado a una escala casi mundial gracias al desarrollo del comercio internacional por mar y aire. Es una situación bien distinta de la imperante en la primera mitad del siglo xx, en que la proximidad al mercado era esencial para las zonas productoras

de alimentos frescos[7]. Situación bien distinta de la que presentaba la llanura prusiana del Meklembourg en el siglo XVIII, donde Von Thünen hizo sus observaciones de campo para sentar las bases de su teoría (Moindrot, s/f). En esos momentos, Von Thünen había detectado el papel de los medios de trasporte y de su coste, pero no contemplaba las otras variables de los sistemas agrícolas: con los medios actuales de transporte a larga distancia, el determinismo es ahora plenamente financiero, económico y social.

4. Los movimientos de la mano de obra y del dinero

El desplazamiento espacial de las zonas de producción hacia el sur ha sido sostenido por movimientos paralelos de inversiones financieras y desplazamientos en sentido contrario de mano de obra. El crecimiento de las huertas septentrionales de Francia y España en la segunda mitad del siglo XIX fue solventado con la mano de obra agrícola local o próxima. Sin embargo, pronto se hizo necesario atraer más mano de obra, por aspectos tales como el rápido aumento de las necesidades de trabajo en cultivos «poco mecanizables», con importante demanda puntual de mano de obra en tareas específicas, como la plantación y la recolección. En esas zonas, la industrialización y el desarrollo de los servicios, conforme con el crecimiento de sus economías, acaparaba una parte del empleo local y la nueva demanda agrícola atrajo mano de obra de zonas rurales meridionales, sobre todo de las dedicadas a cultivos extensivos de secano, con sobrepoblación rural, jornaleros sin tierra, bajos salarios y endémico desempleo agrícola. Esa mano de obra agrícola excedentaria en sus comarcas de origen se ha ido desplazando hacia las zonas del norte, según un gradiente de desarrollo económico que puede sintetizarse como recogen los siguientes puntos.

En el tercer cuarto del siglo XX, los pequeños agricultores y jornaleros de la España mediterránea, en particular de las zonas de regadío de Valencia, se trasladaban por temporadas anuales hacia el Rosellón y el Vaucluse de Francia, para trabajar en los regadíos y en la vendimia. El agrónomo E. Arnalte ha expuesto nítidamente cómo esas migraciones golondrinas hacia Francia eran parte necesaria del calendario anual de trabajo de los jornaleros sin tierra y de los pequeños agricultores propietarios del regadío valenciano (Arnalte, 1980, Courtot, 1991). Al mismo tiempo, jornaleros y pequeños propietarios agrícolas de Murcia y del litoral andaluz se trasladaban para las mismas tareas hacia los regadíos de Valencia, Castellón y Cataluña (Fig.7).

En el último cuarto del siglo XX, peones marroquíes emigraban hacia las huertas de Murcia y hacia el litoral andaluz, para trabajar en los invernaderos de Almería (campos de Dalías y de Níjar), de Granada y de Málaga. Esa cadena

7. Circunstancia que se comprueba fácilmente al leer las etiquetas de los productos frescos importados en un mercado detallista o en un supermercado de las ciudades de Europa.

de migraciones en escalón desde el sur hacia el norte se ha mantenido con los migrantes procedentes de África subsahariana y, también, con inmigrantes procedentes de los países andinos de América del Sur[8].

En cierta forma, los migrantes de países «del Sur» proporcionan involuntariamente a los agricultores «del Norte» una fuerza de trabajo barata, que les ayuda a luchar contra la competencia de las agriculturas «del Sur», abaratando el coste de la mano de obra en las explotaciones donde trabajan como jornaleros. En contrapartida, sus salarios nutren una corriente de remesas económicas hacia sus países de origen, que beneficia directamente a sus familiares y contribuye a la economía de esos países exportadores de mano de obra.

Para la adecuada interpretación del sistema mundial establecido, es preciso tener en cuenta también la corriente de dinero debida a las inversiones de empresas agrícolas de carácter agro-industrial, así como las derivadas de empresas dedicadas al comercio de productos agrícolas desde las zonas productoras del Sur hacia los mercados del Norte. Suponen grandes inversiones del *agrobusiness*, capital con origen en el Norte, que se invierten en el Sur. Ante este panorama, me arriesgo a sostener la tesis de que esos movimientos de capital, todavía poco estudiados, han sido tanto más importantes en el cambio agrícola cuanto más al Sur se han invertido, recayendo sobre zonas de escasa capitalización autóctona.

Se trata de un esquema territorial de «sucursalismo», ya pergeñado en el siglo XIX en el caso de los cítricos valencianos (Font de Mora, 1971), exportados hacia las ciudades del Norte por las compañías navieras inglesas. También es el caso de la producción y comercialización del tomate en la Provincia de Alicante en las décadas centrales del s. XX. Bajo otras fórmulas contemporáneas, se ha repetido en el gran desplazamiento de las zonas de producción hortícola y fruteras desde Valencia hacia el sur del Mediterráneo español y hasta el Marruecos atlántico.

En su tesis doctoral, Mignon ha estudiado el papel de los exportadores de Valencia y Murcia en la expansión de los cultivos enarenados y de los propios invernaderos del Campo de Dalías (Mignon, 1974). Fueron esos mismos agentes comerciales valencianos los que impulsaron la creación de nuevas áreas de producción, roturaron tierras, acondicionaron el suelo, abrieron pozos y captaron

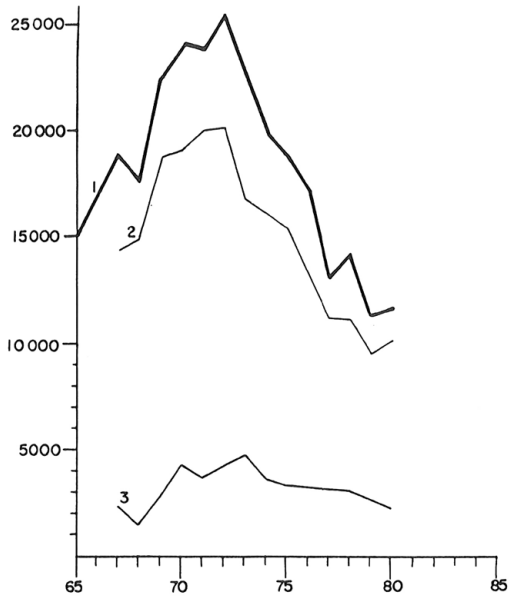
8. Hay una migración laboral particular que no entra en este modelo, la de los países de Europa del Este. Se trata de trabajadores trasladados hacia las zonas agrícolas del sur de España a partir de la caída del «telón de acero» y por los efectos de la incorporación de nuevos países a la Unión europea. En este caso, el gradiente económico responsable era de orientación Este/Oeste y no Sur/Norte. Una nueva etapa se abre con la aplicación de sistemas de empleo agrícola *subcontratado*, tal como ocurre también en los sectores de la industria y de la construcción. Hace poco, la prensa francesa recogía la noticia de que una empresa murciana contrataba jornaleros suramericanos (bolivianos y ecuatorianos), para trabajos agrícolas en el campo francés, en precarias y duras condiciones y bajos salarios: diario *Le Monde*, 15 de abril de 2015.

aguas para la transformación en modernos regadíos, construyeron almacenes de manipulado y, en definitiva, definieron un nuevo modelo de explotación que ha servido de ejemplo a todos los agricultores e inversores atraídos por *el Dorado agrícola*.

También las sociedades extranjeras (entre ellas especialmente francesas e italianas) se han sumado al sistema desde la última década del s. xx. Si bien han trasladado sus inversiones más al sur de las regiones españolas, instalándose rápidamente en el sur de Marruecos, participando en la expansión de la nueva zona productiva de Agadir.

El *agrobusiness*, de capital con origen en la Europa occidental, potencia en el Sur menos desarrollado la producción hortofrutícola que entra en competencia directa con la de los agricultores de sus propios países. El valor añadido por esas inversiones vuelve con frecuencia al punto de origen de los capitales. Así, mientras las inversiones se desplazan de Norte a Sur, el valor añadido lo hace de Sur a Norte.

Figura 7. *Curvas de evolución de las migraciones estacionarias de la Provincia de Valencia hacia Francia en el periodo 1965-1980*



Nota: 1) total de emigrantes; 2) vendimiadores; 3) otros trabajadores agrícolas. Fuente: Emigración asistida, Instituto Nacional de Emigración, Delegación Provincial de Valencia, Elaboración propia.

Las empresas inversoras buscan ventajas comparativas de todo tipo. Por un lado, mediante un aprovechamiento intensivo de los recursos naturales de esas nuevas zonas productoras, donde el clima permite un régimen continuo de producción anual (fuera de temporada europea), y donde puede disponerse de agua abundante para el riego porque tiene un coste muy bajo, por la escasa competencia de otros usos del agua, por un débil control de los sistemas de riego y por una escasa preocupación medioambiental.

Por otro lado, también se aprovecha la situación económica y social de esos países. Con frecuencia, los inversores foráneos cuentan con diversos apoyos e

incentivos derivados de políticas estatales de desarrollo (nacional o regional) orientadas hacia la creación de nuevas actividades y empleos. La mano de obra es muy barata y se halla poco protegida por la legislación laboral.

Se trata en realidad de un modelo de crecimiento agrícola poco sostenible (ambiental y socialmente), que entra en competencia directa con los agricultores autóctonos, muy afectados porque no pueden competir con sus productos en ese mercado. De modo que una parte de ellos tienen como perspectivas desaparecer como agricultores, o incorporarse como jornaleros en las fincas y almacenes del *agrobusiness*[9].

Conclusión

De este análisis cronológico y geográfico de Norte y Sur, se puede extraer una especie de modelo de distribución espacial de las huertas de la fachada mediterránea francesa y española, extendido luego hacia la fachada atlántica de Marruecos. En este esquema, cada una de las zonas de regadío intensivo, para la producción de frutas y legumbres destinada a la exportación hacia los mercados con mayor nivel de renta del Norte, presentan diferentes gradientes según su estado de evolución, que se manifiestan en diferentes niveles de movilización de capitales, de producción, de comercialización, y de impacto en la mano de obra y en el medio ambiente.

Las regiones productoras del Norte se hallan en un estado maduro del sistema: la producción propia entra en crisis a causa de la competencia de las huertas del Sur en sus mercados tradicionales. Si acaso pueden resistir, se debe a una nueva orientación de sus producciones hacia formas más artificiales de agricultura, tales como la «agricultura sin suelo» con invernaderos, más intensiva que la horticultura tradicional. Otra manera de resistir es la derivada de fórmulas menos intensivas: la agricultura a tiempo parcial, en la cual el sustento esencial de la familia procede de otros sectores económicos, que acaparan la dedicación laboral principal, y el sistema agrícola privilegia la plantación de árboles (cítricos en la Huerta valenciana, manzanas y peras en el Vaucluse). También la búsqueda de nuevas alternativas puede resultar eficaz: se introducen nuevos cultivos, o se especializan en nichos de mercados selectos y exigentes (productos ecológicos, con denominación de origen, o de «kilómetro cero», esto

9. En un viaje de estudios a Marruecos (abril de 2005) la Comisión de Geografía Rural francesa visitó la central hortofrutícola de una sociedad franco-marroquí de producción de frutas y legumbres en la zona Souss-Massa-Draa, integrada en un grupo empresarial con sede principal en Châteaurenard (Vaucluse, Francia). Cuenta con más de 600 Ha de invernaderos, y manipula un tercio de los tomates exportados desde esta zona. Los conflictos laborales entre asalariados y empresa son frecuentes por no respetar esta última el Derecho laboral. Los productos salen en camión hacia Châteaurenard, a lo largo de tres días de viaje, donde son manipulados otra vez para ser distribuidos por Francia y por otros países vecinos.

Figura 8. *El Perelló, en la zona costera de la Albufera de Valencia*



Nota: Una huerta produciendo legumbres para exportación se mantiene en el arenal entre el litoral turístico y los arrozales de la Albufera.
Fuente: Foto aérea oblicua de A. Humbert (© Humbert-Casa de Velázquez, 2008).

es, junto al mercado de consumo) (Fig.8). En otras ocasiones, la subsistencia viene dada por motivos que exceden la propia rentabilidad del sistema agrícola local, como sucede cuando las reglamentaciones urbanísticas promueven la conservación de los cinturones de huerta como nuevos *equipamientos urbanos* a manera de cinturones verdes (ecológicos y paisajísticos) o los Ayuntamientos subvencionan zonas de producción hortícola que aúnan vocación agrícola y de ocio urbano en forma de «agricultura urbana y huertos urbanos».

Pero la realidad es que las superficies de huerta disminuyen y los agricultores se jubilan o buscan otros horizontes de trabajo. La agricultura a pie de huerta pierde importancia frente a las actividades agroindustriales y agrocomerciales radicadas en las mismas zonas, que ahora han cambiado sus ámbitos de intervención principal. Son las empresas del *agrobusiness* que negocian con las producciones de las huertas del Sur (que a veces producen ellas mismas), incorporándolas a las cadenas de transformación industrial y comercialización, en las que desempeñan el papel de intermediarios para la exportación a larga distancia (Durbiano, 1997). En esas regiones del Norte, el sistema territorial de la huerta ha perdido importancia económica y social, muy afectada por las

Figura 9. *Una antigua casa de labrador, Calle de la Ermita en Torrente, área metropolitana de Valencia*



Nota: Salvaguardadas sus dos palmeras por la urbanización de la Huerta, junto con la casa degradada quedan como testimonio del antiguo sistema agrícola. En la acera de enfrente, el «Bar La Huerta» recoge en sus paredes el paisaje patrimonial de la Huerta y de la Albufera pintado en azulejos de Manises. Fuente: foto R. Courtot, 2005.

dinámicas expansivas de los otros sectores económicos, que constituyen la base actual de la nueva organización del espacio. Aunque en el paisaje de todas ellas son visibles todavía las huellas de la agricultura tradicional.

Figura 10. *El Canal de Carpentras y la chimenea de una antigua fábrica de conservas (hoy cerrada), en las afueras del casco urbano de Pernes-les-fontaines (Vaucluse)*



Fuente: Cl. Durbiano, 1970.

Por su parte, las nuevas zonas productoras del Sur (más o menos a partir de la Provincia de Alicante) ofrecen un dinamismo económico más fuerte cuanto más meridionales. Los agricultores locales han participado en frentes pioneros de la nueva agricultura, en competencia directa con las empresas del *agro-business*. En ellas, el paisaje sigue evolucionando con criterios agrícolas. Se crean constantemente nuevos espacios de riego, por la captación de acuíferos subterráneos y, también, por derivación de caudales por nuevos sistemas de regulación y conducciones hidráulicas, siempre en zonas de notable aridez, donde, ante la constante térmica, la variable esencial es la disponibilidad de agua. La población dependiente de la agricultura va en aumento, y se promueve la organización de una red de comunicaciones en favor de entidades agrocomerciales y agroindustriales, radicadas en los centros urbanos. La organización territorial del nuevo sistema geográfico marca rápidamente el paisaje, cuajado de invernaderos, balsas y almacenes agrícolas. Pero el rápido crecimiento puede hallar, también de forma rápida, importantes limitantes para su crecimiento, como son los derivados de una explotación abusiva de los recursos naturales, que afectan a la calidad de los productos, y humanos, que ya se manifiestan en

conflictos sociales. Mientras que la nueva agricultura y las actividades inducidas, siendo partes esenciales en los sistemas locales del Sur, no han desarrollado ni la complejidad, ni la masa crítica suficientes como para resistir las amenazas que pueden llegar desde dentro o desde fuera del sistema territorial.

En el ámbito de análisis encontramos dos casos extremos exponentes de situaciones económicas y sociales contrapuestas: el *Comtat Venaissin* en el Norte, como ejemplo de huerta madura, y la región de Souss-Massa-Draa en el Sur, como exponente del frente pionero. Entre ellos, las huertas intermedias mezclan en su organización espacial los dos submodelos expuestos conforme con un claro gradiente norte/sur.

Como muchos otros geógrafos y responsables sociales y políticos, podemos preguntarnos, en pocas palabras, cuál es el porvenir de los sistemas geográficos definidos por el *agrobusiness*. En el Norte, las huertas solo sobrevivirán en un meta-sistema internacional, que actualmente les condena a desaparecer (Figs. 9 y 10), si las políticas económicas, sociales y culturales superan las tendencias de la simple lógica del capital financiero. Mientras que en el Sur, las huertas pioneras necesitarán desarrollar una complejidad mayor, para sentar las bases de una organización regional más diversificada y sostenible, que procure un mayor equilibrio entre los horizontes económico y social.

Bibliografia

Arnalte Alegre, E. (1980): *Agricultura a tiempo parcial en el País Valenciano*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Servicio de Publicaciones Agrarias, 378 pp.

Bouchelka, M. (coord.) (2003): *L'espace rural dans le Souss. Héritages et changements*, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines d'Agadir et Groupe d'Études et de Recherches sur le Sud marocain (GERS), 209 pp.

Courtot, R. (1979): «Télédétection et évolution des cultures dans la basse vallée du Jucar (Espagne)», *Méditerranée*, n.° 4, (Note), pp. 95-102.

Courtot, R. (1989): *Campagnes et villes dans les huertas valenciennes*, Paris, CNRS, Mémoires et documents de géographie, 191 pp.

Courtot, R. (1991): «Les migrations saisonnières valenciennes vers la France (1965-80)», *in* Temine, E. (dir.): *Exil politique et migration économique (Espagnols et Français aux xix.°-xx.° siècles)*, Toulouse-Paris, CNRS, pp. 135-144.

Courtot, R. (1992): *Camp i ciutat a les hortes valencianes*, València, Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, 284 pp.

Courtot, R. (2001): «Huertas et marchés des fruits et légumes dans le Bassin méditerranéen», *in* Moriniaux, V. (coord.) : *La Méditerranée*, Paris, Ed. Du Temps, pp. 151-160.

Courtot, R. (2011): «Littoralisation et nouveaux modèles spatiaux dans la communauté du Pays valencien», en Humbert, A. ; Molinero, F. y Valenzuela, M. (dirs.): *España en la Unión Europea, un cuarto de siglo de mutaciones territoriales*, Madrid, Casa de Velázquez, pp. 107-124.

Courtot, R. (2012): «La Huerta de Valencia: ¿qué porvenir?», en Romero, J. y Francés, M. (eds.): *La Huerta de Valencia, un paisaje cultural con futuro incierto*, Valencia, Publicaciones de la Universitat de València, pp. 23-31.

Courtot, R. (2014): «La ciutat contra l'horta», en *La Universitat de València i els seus entorns*, València, Universitat de València, pp. 56-59.

Deffontaines, P. (1949) : «Le delta du Llobregat (étude de géographie humaine)», *RGPSO*, 20, 3-4, pp. 137-174.

Durbiano, Cl. (1997): *Le Comtat et ses marges. (Crises et mutations d'une région agricole méditerranéenne)*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 85 pp.

Font De Mora, L. (1971): *Taronja i caos economic*, València, Edicions 62, 250 pp.

Mignon, Ch. (1974) : «Un nouveau Sud en Espagne: colonisation et pionniers du Campo de Dalías», *Espace Géographique*, 4, pp. 273-286.

Moindrot, C. (non daté): *Le modèle agricole de J. H. Von Thünen et ses applications*, Université de Paris VII, multigraphié, 159 pp.

Peet, R. (1969): «The spatial expansion of commercial agriculture in the XIXth century: a Von Thünen interpretation», *Economic geography,* 45, n.°4, pp. 283-301.

Romero, J. y Francés, M. (2012): *La Huerta de Valencia (un paisaje cultural con futuro incierto)*, Valenca, Universitat de València, 203 pp.