

De la misma forma que no se puede hablar de la agricultura de *l'Horta* de Valencia sin incluir en ella a los municipios que rodean a la capital y que, al fin y al cabo, formaron parte en épocas pasadas de la llamada *contribución particular del cap i casal*, tampoco se puede hablar de industria valenciana (entiéndase capitalina) sin ampliar su ámbito de acción a toda el área metropolitana. Esto se entiende mejor al analizar el proceso temporal de la industrialización, ya que en un principio, y salvo raras excepciones como la del azulejo, la ciudad de Valencia estuvo en el origen de las primeras actividades artesanales y fabriles, y no fue hasta la segunda mitad del siglo XX cuando el proceso empezó a extenderse como una gigantesca mancha de aceite y siguiendo las grandes rutas de comunicaciones hacia los pueblos de su entorno más inmediato, como ocurrió por ejemplo con el mueble. En una fase todavía más reciente se pasó a un proceso de emigración de las fábricas de la capital hacia los numerosos polígonos industriales de su periferia, buscando espacios más amplios y mejor comunicados, eliminando molestias a los vecinos y liberando de paso gran cantidad de suelo para viviendas o grandes complejos de cultura y ocio como es la Ciudad de las Artes y las Ciencias, que ocupa el lugar de las viejas fábricas de abonos y productos químicos, serrerías y bodegas que había entre la ciudad y su puerto siguiendo el viejo cauce del Turia.

Es así como en 2009 apenas quedan espacios industriales dentro del término de Valencia, fuera del polígono de Vara de Quart, situado en la orilla del Nuevo Cauce, o del polígono del Forn d'Alcedo que, aunque es término de Valencia, se halla al otro lado de dicho cauce y tiene muy poco que ver con la Valencia urbana. Algunas viejas fábricas como la de Bombas Gens, en el Raval de Morvedre, son ahora refugio de inmigrantes e indigentes; otras mayores como la de Macosa, entre Sant Vicent y la vía férrea, están siendo derribadas para dar paso al tren de alta velocidad. Se puede decir que el paisaje industrial está a punto de ser sólo un recuerdo dentro de la gran ciudad, y que en contrapartida, se ha trasladado a la corona de municipios que la rodean, en algunos casos con una intensidad y magnitud que supera con creces a los cascos urbanos, como ocurre en el eje de la A-3 o carretera de Madrid con Quart de Poblet, barrio del Cristo, Aldaia y Alaquàs, o en la Pista de Silla. Casi siempre estos nuevos espacios industriales albergan no sólo a fábricas sino también a almacenes logísticos y a grandes superficies comerciales que, también ellas, han salido de la gran ciudad para expandirse mejor en puntos estratégicos de la periferia. Todo ello ha ido acompañado de una multiplicación de los movimientos diarios y por tanto del tráfico, para facilitar el cual se ha ido construyendo toda una gigantesca red de grandes carreteras que nunca parece estar acabada. La gran sacrificada ha sido precisamente la ya casi 'mítica' Huerta de la que empezamos a acordarnos y a querer proteger ahora, cuando quizás ya sea demasiado tarde.

Efectivamente, el lugar de aquel fértil espacio regado, salpicado de alquerías y barracas, que fuera causa de admiración de propios y extraños, lo ocupa ahora una aglomeración humana de más de 1'5 millones de habitan-





tes y alberga a la tercera mayor concentración industrial de España, sólo por detrás del Llobregat-Vallés de Barcelona y del cinturón meridional de Madrid. Dentro de los límites que marca la Autovía de Circunvalación, desde Puçol hasta la factoría Ford, se cuentan casi 60 grandes polígonos industriales, sin incluir las fábricas diseminadas por el interior de los cascos urbanos y por la misma huerta.

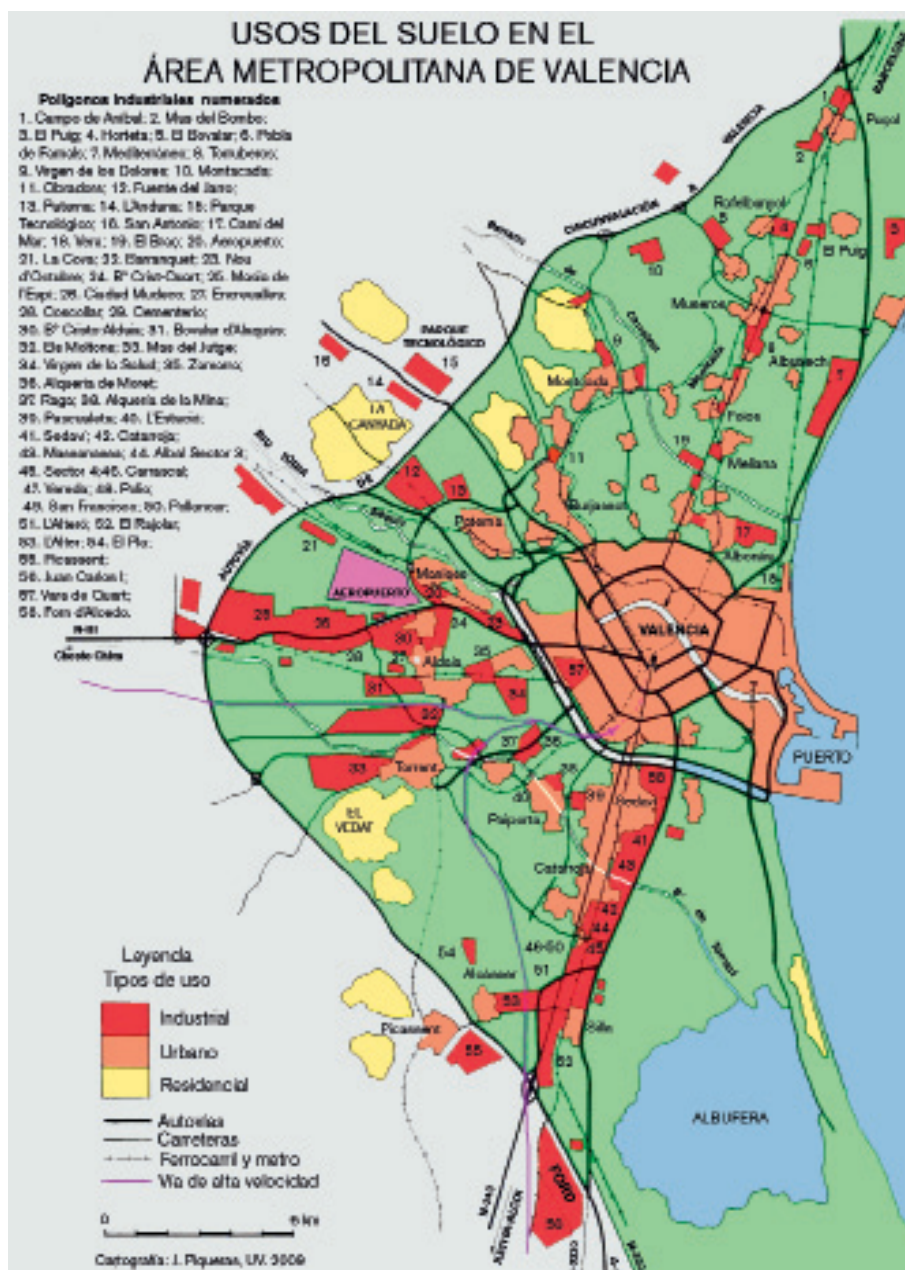
Los datos estadísticos, difíciles de precisar por cuanto en muchas fábricas hay altos porcentajes de administrativos y transportistas que no figuran como empleados industriales, y siguiendo tanto el Censo de la Seguridad Social, como los de Población Activa del INE y los de la Cámara de Comercio, sólo nos permiten estimar que el número de trabajadores industriales del AMV oscila entre los 110.000 y los 140.000. Una cuarta parte de ellos (c. 30.000) se agrupa en la rama de la metalurgia, que abarca desde la fabricación de coches y motores, locomotoras, bombas y grifería, hasta la de muebles metálicos, lámparas, cerrajería, etc. Le sigue en número la rama de la madera y el mueble, con unos 15.000, muy disminuidos con respecto a los años 1980 en que llegaron a sumar más de 25.000 empleados. Viene luego la industria química y de plástico, que ha crecido mucho en los últimos veinte años y cuenta ya con unos 10.000 empleados. El papel y las artes gráficas sigue dando trabajo a otras 6.000 personas, mientras que ramas de larga tradición como el textil y confección (5.000) y la de cerámica y materiales de construcción (7.000) se hallan en franca regresión. La rama de la industria de alimentación, que incluye desde las grandes fábricas de cerveza y mataderos hasta los hornos de pan, suponen otros 20.000.

Bien es verdad que estos datos cambiarían si se tuviera en cuenta toda la región industrial presidida por Valencia, ya que en este caso habría que añai-

Dentro de los límites que marca la Autovía de Circunvalación, desde Puçol hasta la factoría Ford, se cuentan casi 60 grandes polígonos industriales, sin incluir las fábricas diseminadas por el interior de los cascos urbanos y por la misma huerta.

Polígono industrial Fuente del Jarro en Paterna.

Un proceso industrial como el experimentado por Valencia y su área no se improvisa ni surge de la nada. La tradición artesanal valenciana se remonta a varios siglos en varias de las ramas que ahora siguen siendo muy representativas, como las de la cerámica, el mueble, la cerrajería, el transporte e incluso el agonizante textil, sin olvidar las forjas, las tenerías e incluso la construcción y calafateo de barcas.



dir otros grandes núcleos industriales situados en un radio de 25 a 30 kilómetros de la capital, como Sagunt por el norte, Llíria por el noroeste, Buñol por el oeste y Benifaió, L'Alcúdia, Alginet y Alzira por el sur.

El proceso de industrialización

Un proceso industrial como el experimentado por Valencia y su área no se improvisa ni surge de la nada. La tradición artesanal valenciana se remonta a varios siglos en varias de las ramas que ahora siguen siendo muy representativas, como las de la cerámica, el mueble, la cerrajería, el transporte e incluso el agonizante textil, sin olvidar las forjas, las tenerías e incluso la construcción y calafateo de barcas. Como ya demostrara Teixidor de Otto (1976), la ciudad intramuros fue adquiriendo desde la Edad Media una función y una fisonomía artesanal que ha quedado reflejada en la topo-

A partir de mediados del siglo XIX, coincidiendo con la decadencia de la sedería y con un fuerte incremento de las actividades derivadas de la madera y la metalurgia, los nuevos establecimientos tuvieron que buscar acomodo en las zonas de extramuros. Las serrerías y fábricas de tableros, puertas y ventanas, lo hicieron por la parte de Guillem de Castro (Suay, Morata) y Llano de la Zaidía, en las cercanías del puente de San José, donde era extraída la madera que bajaba por el Turia. Las metalúrgicas prefirieron las carreteras de salida hacia Barcelona por la calle de Sagunt y la Zaidía (Devis, Imad, Gens, El Vulcano), la de Madrid por las calles de Quart y Cuenca (La Paloma) y la de Xàtiva, por la prolongación de la calle de San Vicente (Macosa), sobre la que también se instalaron las nuevas grandes fábricas de muebles.

Instalaciones industriales de La Paloma.

nimia de sus calles, aunque éstas ya no conserven la actividad que les dio el nombre: Soguers, Adreçadors, Cordellats, Velluters, Fusters, Sabaters, Alarders, Blanquerías, Barques, etc. Y es que, como solía ocurrir en este tipo de actividades sometidas a una disciplina gremial y familiar, cada rama artesanal se concentraba en una determinada calle o barrio.

La actividad más importante, la relacionada con el tejido de la seda, que a finales del siglo XVIII llegó a contar con más de tres mil telares activos repartidos por casas particulares, se concentraba en la esquina suroeste de la ciudad intramuros, teniendo como centro a la Casa del Arte Mayor de la Seda, por las calles del Pilar, Triador, Torno del Hospital, En Sañç, etc. Los curtidos o tenerías se localizaban en el cuadrante noroeste, por el barrio del Carmen, desde la calle Bolsería hasta las de Ripalda, Teneries y Padre Huérfanos, muchas ya mirando al río por la parte de la Alameda de Serranos. Los zapateros se concentraban en los alrededores de la plaza del Mercado; los guarnicioneros en la calle de la Corretgeria y aledaños. Las carpinterías se repartían entre la zona próxima al río y la calle de les Barques.

A partir de mediados del siglo XIX, coincidiendo con la decadencia de la sedería y con un fuerte incremento de las actividades derivadas de la madera y la metalurgia, los nuevos establecimientos tuvieron que buscar acomodo en las zonas de extramuros. Las serrerías y fábricas de tableros, puertas y ventanas, lo hicieron por la parte de Guillem de Castro (Suay, Morata) y Llano de la Zaidía, en las cercanías del puente de San José, donde era extraída la madera que bajaba por el Turia. Las metalúrgicas prefirieron las carreteras de salida hacia Barcelona por la calle de Sagunt y la Zaidía (Devis, Imad, Gens, El Vulcano), la de Madrid por las calles de Quart y Cuenca (La Paloma) y la de Xàtiva, por la prolongación de la calle de San Vicente (Macosa), sobre la que también se instalaron las nuevas grandes fábricas de muebles como las de Ventura Feliu y Vicent Balaguer. Los curtidos también salieron de intramuros y en 1871 los Hermanos Martínez mostraban al rey Amadeo I su gigantesca nueva factoría, la Tenería Valenciana, ubicada al inicio de la calle Guillem de Castro, frente al viejo cuartel del Pilar, que con sus 800 empleados llegaría a ser la mayor empresa valenciana a comienzos del siglo XX. El camino del Puerto y los alrededores del mismo fueron otro de los nuevos polos industriales: fundiciones, tonelerías, grandes fábricas de abonos (Trenor, Cros, Noguera) y casi medio centenar de bodegas de vino y



almazaras. Ya de 1927 es la instalación en la playa de la Malvarrosa de La Papelera Española, que daba trabajo a caso 700 obreros. Todo ello sin olvidar la Real Fábrica de Tabacos, instalada primero en 1828 en el palacio de la Aduana y trasladada luego al palacio de la Exposición, que en sus mejores momentos llegaría a ocupar a más de 3.000 operarios, la mayoría mujeres. La planificación urbana según el Plan de Ensanche de 1912 dibujó una gran ronda exterior, el Camino de Tránsitos, que pronto se reveló como otro eje de localización para las nuevas fábricas, sobre todo en la parte de Pérez Galdós, una especie de duplicado de Guillem de Castro y en la que en 1931 había ya grandes establecimientos como el de tableros de José María Barona.

Se puede afirmar que con anterioridad a 1950 el término de Valencia concentraba más de las cuatro quintas partes de las fábricas existentes en su comarca. Fuera de la capital, el único pueblo con fisonomía netamente industrial era Manises (cerámica). Torrent (calzado, escobas) y Catarroja (carros) apuntaban un incipiente proceso de industrialización, pero en el resto de L'Horta las fábricas existentes eran algo muy puntual: yute en Vinalesa y Foios, mosaicos en Meliana, fósforos en Alfara, textil de seda en Montcada y Burjassot, abonos en Silla, productos químicos en el Puig, etc. Habría que esperar a finales del los años 1950 y posteriores para que el *boom* industrial se propagase desde Valencia al resto de la comarca, para configurar así una gigantesca área metropolitana.

El textil: la sedería valenciana

La principal actividad fabril de Valencia y su huerta hasta la segunda mitad del siglo XIX –llegó a ocupar a más de 20.000 personas entre tejedores e hilanderos– desapareció sin dejar apenas huella en el paisaje urbano en el que se desarrolló. La actividad sedera nació y se desarrolló según el sistema de trabajo a domicilio y murió sin haber traspasado el umbral que marca el paso de la etapa artesanal a la industrial. Los tornos de hilar y los telares estaban repartidos por las casas de los operarios de la ciudad y por las barracas y alquerías de la huerta. Hubo algunos intentos por concentrar máquinas y obreros en talleres, pero no los suficientes como para dar el salto a una nueva etapa.

La primera fábrica en el moderno sentido de la palabra fue la instalada por el francés Lapayese en el pequeño pueblo de Vinalesa hacia el año 1768. En ella, y empleando como fuerza motriz el agua de la acequia de Montcada, funcionaban a finales del siglo XVIII más de un centenar de máquinas dispuestas en tres naves que se dedicaban respectivamente al hilado, devanado y torcido de la seda. Con la ampliación y renovación de maquinaria que el técnico Janini efectuó en 1822, la fábrica de Vinalesa llegó a ocupar a más de 300 personas, sobre todo mujeres hilanderas provenientes del medio rural circundante. Hasta 1828 aquella era la única gran fábrica del área de Valencia. En esta última fecha se le añadiría otra de proporciones similares, también de hilado, localizada en la barriada de Patraix, al sur de la ciudad de Valencia. Su primer propietario, Juan Bautista Batifora, tendría que cederla por endeudamiento a Santiago Luis Dupuy, de ascendencia francesa, en el año 1836, quien la engrandeció y dotó de la maquinaria más moderna procedente de Francia, incorporando incluso fuerza motriz por medio de máquinas de vapor. De fábricas auténticas podrían ser calificadas también las construidas por aquellos mismos años a cargo de empresarios como Calvet, Bordalongue y Pascual González.



De todas formas estas grandes instalaciones fabriles no serían sino la excepción en un ambiente en donde predominaba la empresa unifamiliar. En 1862, cuando ya empezaba a ser grave problema la crisis sedera valenciana, había registradas en la ciudad y pueblos de su huerta cerca de 600 empresas, de las que casi 400 eran estrictamente unifamiliares y de las restantes sólo 49 superaban los diez operarios. Las de más de 50 trabajadores, que eran las únicas que por su magnitud podían ser consideradas como auténticas fábricas, eran solamente siete, (cinco en Valencia, una en Montcada y otra en el Puig), y la mayor de todas ellas ocupaba a 261 personas.

La casi desaparición de la industria sedera en la segunda mitad del siglo XIX ha sido motivo de numerosas interpretaciones. A modo de resumen se pueden contar las siguientes cinco razones. Primero, el excesivo proteccionismo que acompañó al sector durante varios siglos y que lo condujo al anquilosamiento; segundo, la competencia interna entre los productores de seda bruta e hilanderos partidarios de la exportación y los tejedores aferrados a un mercado interior y colonial que habían conservado gracias a medidas proteccionistas; tercero, la incapacidad para las innovaciones en maquinaria y en la adopción de nuevas fibras como el algodón, debido por una parte a las trabas gremiales y por otra a la falta de capital; cuarto, la enfermedad de los gusanos de seda (la pebrina) que a partir de 1852 produjo un encarecimiento de la materia prima local, no arbitrándose las medidas necesarias para la libre importación de sedas orientales más baratas; y quinto, la permanencia del sector tejido en un estadio preindustrial sin rebasar el sistema de trabajo a domicilio para pasar a la producción en talleres y fábricas. En cualquier caso, parece ser que la causa fundamental de la ruina de la sedería valenciana estuvo en

La primera fábrica en el moderno sentido de la palabra fue la instalada por el francés Lapayese en el pequeño pueblo de Vinalesa hacia el año 1768. En ella, y empleando como fuerza motriz el agua de la acequia de Montcada, funcionaban a finales del siglo XVIII más de un centenar de máquinas dispuestas en tres naves que se dedicaban respectivamente al hilado, devanado y torcido de la seda.

Antigua Real Fábrica de la Seda de Vinalesa.

su escasa competitividad dentro de un mercado de tejidos de lujo frente a catalanes y franceses.

Pero siempre hay que hablar de excepciones. Aunque las grandes fábricas de hilados fueron reconvertidas en yuterías, como ocurrió con la de Vinalesa, que fue adquirida por la familia Trenor, al menos tres docenas de medianos y pequeños empresarios siguieron apostando por los tejidos de seda y así llegaron hasta la vísperas de la Guerra Civil española, cuando según el *Directorio Bailly-Baillièrre de 1931* había activas 22 fábricas de seda en la ciudad de Valencia (Catalá, Garín, Gimeno, Duato, Vigo, etc.) y otras 8 repartidas por los pueblos de su huerta: 3 en Montcada (Boix, Vicent y Lombart), 2 en Burjassot (Bello y Miralles), una en Rocafort, otra en Xirivella y una última en Torrent.

Después de la guerra la mayoría acabaron cerrando y otras registraron cambios notables de dueño o de localización. Lombart vendió su fábrica de Montcada a Garín, que sigue allí en el momento actual bajo el nombre de Garín 1820 SA. Rafael Catalá SA, localizada antes en la calle Guillem de Castro buscó nuevo emplazamiento en el polígono del Mediterráneo (Albuixech) y cuenta ahora con una moderna fábrica que exporta a más de cuarenta países. En Burjassot sigue activa la de Camilo Miralles, especializada en trajes de fallera. La que tenía Aleixandre en Xirivella se trasladó al polígono Virgen de la Salud y es ahora propiedad de Vives Marí. Todavía se pueden añadir a estas cuatro otras siete repartidas por Paterna (4), Quart, Aldaia y Albuixech, todas ellas con instalaciones modernas y localizadas en polígonos industriales. Muchas de ellas trabajan no sólo la seda sino también otros tipos de fibras y han ampliado la gama de productos (Garín hace también alfombras, por ejemplo). La revitalización de los trajes típicos, no sólo en la ciudad de Valencia, sino también en muchos pueblos de la región ha facilitado la supervivencia de estas fábricas.

La cerámica: del azulejo de Manises y las figuras de porcelana de Lladró

En el área que circunda a Valencia ya se daba cierto nivel de concentración de industrias cerámicas en la baja Edad Media en las localidades de Aldaia, Quart, Manises y Paterna, a unos diez kilómetros al oeste de la capital. Sus productos (platos, jarras, azulejos) eran famosos en toda Europa y los viajeros extranjeros que pasaban por Valencia, como Nicolás de Popielovo en 1485, solían acercarse a ver como trabajaban los alfareros musulmanes.

Durante los siglos XVI y XVII Aldaia, Quart y Paterna verían disminuir sus hornos en beneficio de los de Manises, que desde entonces consolidaría su hegemonía en el sector, orientado principalmente hacia la fabricación de azulejos, de los que hacía un provechoso comercio no sólo con el mercado español y colonial sino también con varios países europeos.

A finales del siglo XVIII había en Manises 34 fábricas, cifra muy alta para una población de apenas 1.200 habitantes que vivían dividiendo su trabajo entre la alfarería y la huerta. En el transcurso del siglo XIX se multiplicó por tres el número de fábricas de loza y azulejos hasta sumar más de 120 en el año 1900, cuando la población había crecido al mismo ritmo y alcanzaba los 3.600 habitantes. En las primeras décadas del siglo XX, al abrigo de la creciente demanda interior y exterior, tuvo lugar un proceso de concentración por fusión de hornos familiares y se incrementaron las plantillas de trabaja-



dores de algunas de ellas, siendo bastantes las que en 1920 superaban ya los 50 y hasta los 80 empleados. En 1930 había registradas unas 60 fábricas, algunas de ellas de grandes dimensiones, como las de Luis Vilar, Leopoldo Mora, Vicente Mora, Jaime Forné, José Taberner y La Esfinge, y la industria se había extendido también a la vecina Quart de Poblet, donde había ocho fábricas, entre ellas la del Arte Cerámico de Jaime Bertomeu, y también a Aldaia, donde había 2 fabricas de baldosas y 7 de tejas y labrillos.

La inmigración de mano de obra aceleró el crecimiento demográfico y urbano de Manises, que en 1940 contaba con 7.700 habitantes, en contraste con el relativo estancamiento en que vivían el resto de pueblos de L'Horta, anclados todavía en una economía exclusivamente agraria. Manises fue el primer pueblo del área que adquirió una fisonomía netamente industrial. En 1960 había registrados más de 220 establecimientos cerámicos y 3.050 obreros en el sector, mientras que el suelo industrial ocupaba nada menos que el 65% de todo el espacio urbano. Constreñida entre el río Turia de una parte y el aeropuerto de la otra, Manises y sus industrias vieron frenado su crecimiento en los años en que precisamente se desarrollaban sus vecinos de Quart, Aldaia y Paterna, mejor situados y con más espacios abiertos para albergar polígonos industriales en sus respectivos términos, de tal suerte que Manises ha sido sobrepasada en industrias y en población por las otras tres.

En un plano estrictamente cerámico cabe destacar además de Manises a otros centros productores como Quart de Poblet, que no es en esta actividad sino un apéndice de Manises. Algo más alejado, hacia el norte, está Alfara del Patriarca con más de media docena de alfarerías dedicadas a la fabricación de ladrillos y otros materiales de construcción. Otra gran fábrica aislada en mitad de la huerta de Meliana fue la de mosaicos levantada en 1861 por el industrial Miquel Nolla. La fábrica de Nolla, con sus más de 600 empleados fue durante muchos años la mayor empresa comarcal y hoy se halla especializada en material refractario y aislantes para conductos eléctricos a cargo de la firma francesa Gardy.

No muy lejos de Meliana, pero más cerca de la capital, se halla otra gran fábrica, esta vez especializada en cerámica artística muy solicitada por clientes europeos, japoneses y norteamericanos, como es la de Lladró, en Tavernes Blanques, empresa fundada por los hermanos Lladró Dolç en 1950 y que actualmente es, por sus dimensiones y su número de empleados (ha llegado a tener más de 2.000), la mayor de su rama en toda el área metropolitana.

Una gran fábrica aislada en mitad de la huerta de Meliana fue la de mosaicos levantada en 1861 por el industrial Miquel Nolla. La fábrica de Nolla, con sus más de 600 empleados fue durante muchos años la mayor empresa comarcal y hoy se halla especializada en material refractario y aislantes para conductos eléctricos a cargo de la firma francesa Gardy.

Instalaciones de la empresa Gardy en Meliana.

Mural cerámico relativo a dicha industria en Manises, 1930.



Considerada como una de las ramas más genuinamente valencianas y sin duda la más representativa de la ciudad de Valencia y su entorno más próximo, la industria de la madera y el mueble llegó a ocupar en sus mejores momentos a cerca de 40.000 personas, la cuarta parte de España, aunque en los últimos años se ha visto muy disminuida por el cierre de fábricas, el traslado de otras o su reconversión en simples tiendas comerciales.

La madera, materia prima, se importa actualmente por mar desde los bosques boreales de Escandinavia, Rusia y Canadá, y desde las selvas lluviosas de África, Brasil e Indonesia, de donde vienen también el *rattan* y una larga serie de juncos y cañas. Pero en tiempos pasados, entre 1850 y 1930, se trajo madera de pino de Flandes y antes desde el interior peninsular, especialmente de los bosques de la cordillera Ibérica, transportándola mediante flotación por los ríos Turia, Cabriel y Júcar. El geógrafo árabe al-Idrisi (siglo XII) ya escribió que por el río Júcar (y su afluente el Cabriel) bajaba de los pinares de *Quelaza* (¿Cañete?) la madera con la que se construían los barcos en los astilleros de Dénia y la que se gastaba en la ciudad de Valencia para los edificios. Aunque al-Idrisi no menciona al río Turia, es seguro que en aquella época también bajaba madera por este río, como se desprende del privilegio que el conquistador Jaime I otorgó a la capital del reino para que pudiera seguir trayendo madera por el Turia, según era ya vieja costumbre.

Las maderadas del Turia

Todas las noticias que se tienen sobre el origen de la madera que bajaba por el río Turia o Guadalaviar hasta Valencia coinciden en señalar al marquesado de Moya como principal zona de abastecimiento. La Tierra de Moya, situada inmediatamente al noroeste de la de Requena, abarca una extensa zona en la esquina nororiental de la actual provincia de Cuenca, lindando con tierras valencianas de Ademuz, Alpuente y vizcondado de Chelva. Tanto Gaspar de Escolano a comienzos del siglo XVII como el inspector de la Marina J. Maltés en 1738 y Antonio Ponz en la segunda mitad del XVIII insisten en que los pinares de Moya eran la principal fuente de

El geógrafo árabe al-Idrisi (siglo XII) ya escribió que por el río Júcar (y su afluente el Cabriel) bajaba de los pinares de *Quelaza* (¿Cañete?) la madera con la que se construían los barcos en los astilleros de Dénia y la que se gastaba en la ciudad de Valencia para los edificios. Aunque al-Idrisi no menciona al río Turia, es seguro que en aquella época también bajaba madera por este río, como se desprende del privilegio que el conquistador Jaime I otorgó a la capital del reino para que pudiera seguir trayendo madera por el Turia, según era ya vieja costumbre.



Maderada en Valencia. Grabado, c. 1880.

aprovisionamiento de madera para Valencia. Las talas debieron incrementarse mucho a partir de 1757, debido a la creciente demanda para la construcción en la capital y a la extracción sistemática a cargo de los comisionados de la Marina Real. Por todo ello, a comienzos del siglo XIX empezaron ya a oírse voces tan autorizadas como la de Simón de Rojas Clemente que alertaban de la escasez de pinos en los bosques de Moya debido a las talas excesivas y a la poca preocupación por la repoblación.

El principal aguadero o lugar de embarque de la madera sobre el Turia fue siempre la Olmeda, aldea de Santa Cruz de Moya, pueblo de Castilla, aunque hubo otros en el Rincón de Ademuz, como eran los del Mas de Jacinto, el Puente de la Palanca (Torrebaja), la Virgen de la Huerta (Ademuz) y Casas Bajas, razón por la cual muchos de los vecinos de esta pequeña comarca valenciana se dedicaban temporalmente al acarreo o arrastre de pinos desde los lugares de corta hasta el río, utilizando los mismos animales (machos y mulas) que usaban el resto del año para la labranza. Las maderas embarcadas en Ademuz y Santa Cruz de Moya tardaban en llegar a Valencia (a unos 120 kilómetros) entre 3 y 4 meses según fuera el caudal del río, con un módulo de apenas 15 m³/seg en su mejor tramo, muy inferior siempre al del Cabriel o el Júcar, cada uno de los cuales aporta en torno a 30 m³/seg al juntarse en Cofrentes.

La mayor parte de la madera tenía su destino final en la propia ciudad de Valencia, a menos que fuera desviada a los astilleros de Cartagena, en cuyo caso seguía su camino hasta la desembocadura del río, justo en el Grau, que era su lugar de embarque marítimo. A mediados del siglo XIX las maderas con destino al mercado local eran detenidas a la altura del Pont Nou o de Sant Josep, el primero de los cinco puentes de sillería con que contaba la capital del Turia y delante de cuyos trece arcos se construían unos castillejos para impedir que las maderas fueran arrastradas hacia el mar en caso de avenidas. Por eso, los troncos eran retirados con la mayor rapidez del amplio lecho del río y subidos por unas rampas artificiales hechas con los mismos troncos hasta los almacenes comerciales que poblaban esta parte de la ciudad.

La extracción se hacía por medio de pares de mulas que tiraban de una cadena cuyo extremo se sujetaba en un grueso gancho que se clavaba en cada uno de los troncos. Todas estas operaciones eran, según escribía en 1872 Navarro Reverter, seguidas por multitud de vecinos «cual si de un acontecimiento se tratara [...] y no falta alguno, cuya tenaz curiosidad, no satisfecha con la relación –cien veces repetida– de los incidentes del viaje, sólo se calma cuando ha desaparecido el último madero [...] y se cierra el ameno paréntesis que en la dulce soledad, en el profundo silencio que aquel arrabal de Valencia goza, abrió la descarga de la maderada del Turia».

Las manufacturas de madera y su evolución

En la segunda mitad del XIX la actividad maderera conoció un gran crecimiento debido a la aparición de factores antes poco conocidos y algunos totalmente nuevos. Por una parte surgieron nuevos tipos de demanda, como la de leñas para hornos y hogares, la de maderas baratas para la confección de envases de frutas, vino y tabaco, la de traviesas de ferrocarril y la de postes de telégrafo. Por otra parte la Desamortización puso a partir de 1837 grandes extensiones de montes públicos y de la Iglesia en manos privadas, alimentando el interés especulativo y las ganas de hacer dinero rápido vendiendo madera. Menos mal que tanto la Marina como la industria

valenciana del mueble (que creció mucho en la segunda mitad del XIX) sustituyeron sus antiguas fuentes de aprovisionamiento por la madera importada, mitigando así, aunque sólo fuera parcialmente, el proceso de deforestación de nuestros bosques.

Un tipo de demanda fue la de cajas de madera para la creciente exportación marítima de pasas, naranjas, cebollas, etc. Las serrerías dedicadas a estos productos no eran aquí muy exigentes en la calidad de la madera, por lo que mucha de la misma procedía de los propios bosques valencianos y era transportada en parte en carros. Pero no por eso decayó el transporte fluvial, sino al contrario, ya que las maderadas se hicieron más complejas, incluyendo además de los clásicos pinos laricios, albares y rodenos apropiados para la construcción y el mueble, los de otras especies menos nobles. En todo caso, también entre la madera noble había troncos o partes de ellos que sólo servían para carpintería menor y cajas.

Por otra parte los mismos almacenes y serrerías solían operar con varios tipos de madera, incluso con la importada, para optimizar sus resultados económicos. En Valencia las nuevas serrerías, movidas ya con máquinas de vapor, siguieron concentrándose en las cercanías del río Turia, por la zona de la Petxina, la Zaidía e incluso el barrio del Carmen (calle Roters), lo que indica que su principal punto de aprovisionamiento seguía siendo el desembarcadero fluvial del puente de San José. Los mayores empresarios eran entre 1850 y 1860 Francisco Cubells, Mauro Comín, Francisco Martín, Carmelo Ilario, Plou y Sales, Moreno y Cía, etc., y algunos de ellos, sobre todo Plou y Sales, Francisco Cubells y Mauro Comín (luego Hermanos Comín) aparecen como los principales propietarios de la mayoría de maderadas que bajaban por el río Turia y de una buena parte de las que lo hacían por el Júcar-Cabriel.

En 1870 los mayores almacenes-serrerías de Valencia eran el de Santiago Puchol, en la calle de Burjassot, junto al Portal Nou; el de Francisco Cubells, en el Pla de la Zaidía; el de Mariano Ramiro (antes de los Comín), también en la Zaidía; el de Blas Martín, en la calle de Sargent; el de Joaquín Fuertes, junto a Roters, y el de Juan V. Pardo, éste último localizado en la prolongación de la calle de San Vicente, buscando sin duda una mayor proximidad a las fábricas de muebles. Dos de ellos, Puchol y Fuertes, trabajaban también con maderas importadas de Flandes, una actividad en la que estaban acompañados por Carmelo Ilario, con almacén en Russafa; José Llano (en la calle Renglons) y alguno más situado en los alrededores del puerto. En 1901, cuando el número de serrerías y almacenes de madera había crecido a 46, la mayor concentración seguía dándose en torno al desembarcadero del Turia (calles de Burjassot, Na Jordana, Roters, Guillem de Castro, Sargent, la Zaidía...), pero es bien significativa la formación de un nuevo y pujante distrito maderero (un tercio de los establecimientos) en torno al Grao de Valencia (Camí Nou del Grau, Serrano, Brull, Serrerías...), y por lo tanto en relación con la madera importada y con la fabricación de envases.

La industria de la tonelería, ligada a la exportación de vino, utilizaba casi exclusivamente madera de importación (pino de Flandes) mucho más fácil de trabajar, por lo que su localización espontánea tuvo lugar en los alrededores del puerto, por donde entraba tal madera y salía el vino. La calle de la Reina fue uno de los lugares donde primero se notó una concentración de estas tonelerías, no sin las protestas de los veraneantes de la capital que ya en 1862 se quejaron de que los tres talleres allí existentes causaban gran ruido y molestias por estar trabajando de manera continua desde bien ama-



necido hasta después de haber anochecido. En 1901, según el *Anuario Bailly-Baillière*, había en Valencia diez toneleros, de los que al menos siete estaban localizados en la zona portuaria. Por estas fechas las maderadas del río estaban ya tocando a su fin, mientras que seguía tomando auge la importación marítima y el transporte por ferrocarril (maderas de Cuenca y de Segura) con estaciones en la zona sur de la ciudad y en el Grau, pero no en el viejo barrio maderero de San José y la Zaidía.

Tras la construcción del ferrocarril Valencia-Utiel en 1885 la estación término de aquella ciudad interior, que ya mantenía lazos comerciales y de influencia sobre las comarcas madereras de la mitad oriental de Cuenca, comenzó a desviar hacia ella la mayor parte de la madera que antes bajaba al embarcadero fluvial de Santa Cruz de Moya. A poco de inaugurarse la vía férrea ya se habían establecido junto a la estación de Utiel dos almacenes de madera, el de Mariano Gadea y el de Manuel Sánchez, este último el primero que instaló una sierra mecánica, convirtiéndose poco después en carpintería y fábrica de muebles. El número de serrerías y almacenes creció a once en los primeros años del siglo xx al tiempo que la expedición de tablonnes con destino a Valencia por vía férrea era ya de casi 10.000 Tm en 1901, 12.000 en 1920 y 16.000 en 1930. No cabe ninguna duda, y así se conserva en el recuerdo de sus habitantes, que la estación de Utiel fue el relevo de Santa Cruz en el papel de gran colector de las maderas del antiguo marquesado de Moya, principal abastecedor de la ciudad de Valencia durante siglos. Por esta misma razón las maderadas que bajaban por el Turia desde Santa Cruz comenzaron a remitir drásticamente a partir de 1885. Hasta comienzos del siglo xx siguieron bajando por el río algunas partidas procedentes de Ademuz y Titaguas, aunque no llegaban a la ciudad de Valencia, ya que tras el establecimiento del Servicio de Aguas Potables, más arriba del azud de la acequia de Montcada, y la construcción del ferrocarril Valencia-Lliria en 1890, los troncos eran sacados del río en Vilamarxant y enviados desde allí a Valencia por ferrocarril o en carros.

La fabricación de muebles, puertas y ventanas

La fabricación artesanal de los *fusters de fi* (muebles y objetos decorativos) ya estaba claramente diferenciada en la baja Edad Media de la actividad de los *fusters de gros* (puertas, ventanas, etc.) y aunque su principal mercado radicaba en la ciudad de Valencia, también se exportaba hacia el vecino reino de Castilla. Con todo, no es hasta mediados del siglo xix cuando hay

Es bien significativa la formación de un nuevo y pujante distrito maderero (un tercio de los establecimientos) en torno al Grao de Valencia (Camí Nou del Grau, Serrano, Brull, Serrerías...), y por lo tanto en relación con la madera importada y con la fabricación de envases.

Maderas en el puerto de Valencia.

que fechar los orígenes de la actual industria del mueble valenciano. Hacia 1850 empiezan a aparecer en Valencia los primeros talleres especializados que adoptan nuevas técnicas de fabricación. En 1860 se estableció en la ciudad Luis Suay (calle Guillem de Castro), el primer fabricante de mueble curvado que introdujo la maquinaria en su elaboración, con lo que se puede decir que se inauguraba el modo de producción industrial. Poco más tarde, otro ebanista, Josep Trobat (calle Isabel la Católica), ampliaba su escala de producción e iniciaba la exportación hacia las colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. A estos pioneros seguirían luego otros como Salvador Albacar, Ventura Felú y Feliciano Bartual, de cuyos talleres saldrían ebanistas que se instalaron por su cuenta y forjaron la proliferación industrial de pequeñas empresas en esta rama.

Las exposiciones regionales de 1883 y 1909 descubrieron al resto de España y a algunos países extranjeros la importancia del mueble valenciano, sobre todo del llamado *curvado*, que se estaba imponiendo ya por aquellas fechas en el mercado nacional. La expansión fue enorme en las tres primeras décadas de siglo, de tal manera que en 1930 la ciudad de Valencia tenía registradas nada menos que 234 ebanisterías, 78 fábricas de mueble tradicional y 18 de mueble curvado. A ellas habría que añadir 31 fabricantes de carros y 24 de toneles. Para suministrar materia prima había 64 almacenistas de madera y 18 grandes fábricas de tableros, entre los que destacaba el de José María Barona en la avenida Pérez Galdós. Por estas fechas la capital concentraba todavía a la mayoría de empresas del sector madera y mueble, mientras que en el resto de la comarca apenas se contabilizaban 71 ebanisterías, 8 fábricas de muebles tradicionales y 13 de muebles curvados, 12 de carros y 15 cuberos toneleros.

INDUSTRIAS DERIVADAS DE LA MADERA EN 1930

Localidad	Ebanisterías y carpinterías	Carros	Mueble tradicional	Mueble curvado	Cuberos
Valencia	234	31	78	18	24
Aldaia	3	2	3	1	–
Alaquàs	2	–	2	3	–
Torrent	4	5	1	–	7
Picanya	2	–	–	–	–
Paiporta	5	1	–	4	–
Alfajar	4	–	–	2	–
Sedaví	6	–	1	–	–
Benetússer	8	4	–	2	–
Massanassa	13	2	1	–	–
Catarroja	10	3	–	1	–
Albal	3	–	–	–	–
Beniparrell	1	–	–	–	–
Silla	5	1	–	–	–
Total	300	49	86	31	31

Fuente: Directorio Valenciano Bailly-Baillièrre y Riera, 1931. Elaboración propia

Por lo que respecta al mueble curvado, su producto más representativo, varios de los pioneros del XIX (Trobat, Albacar y Bartual) habían dejado paso a nuevos empresarios como Julio Benedito (Patraix), Vicente Crespo (calle San Vicente), Joaquín Lledó, Miguel Mocholí (Fuente de San Luis), Her-



menegildo Segura y otros. De los antiguos sólo quedaban los sucesores de Ventura Feliu, con su gran fábrica situada en el Camino Real de Madrid, prolongación de la calle de San Vicente y verdadero eje de la industria del mueble en su posterior desarrollo hacia los pueblos situados más al sur, en los que en 1930 sólo había 2 fábricas en Benetússer, 2 en Alfafar, 1 en Cata-roja y 4 en la cercana Paiporta, si bien sumaban más de 60 carpinterías y ebanisterías que con el paso del tiempo acabarían transformándose en otras tantas fábricas de muebles, aunque habría que esperar todavía treinta años para que esto ocurriera.

Efectivamente, tras haber conocido una etapa de expansión comercial y de producción en las primeras décadas del siglo xx, a partir de 1930 la industria del mueble entró en un largo periodo de letargo y escaso desarrollo que duró hasta 1960 y que estuvo debido a la mala coyuntura económica y bélica internacional y al sostenimiento del carácter rural de la sociedad española. Ello no supuso sin embargo que la industria del mueble dejase de ser la más importante de entre las valencianas en este periodo.

Entre 1962 y 1973 conoció uno de los periodos de mayor expansión gracias tanto a la demanda interna, que se disparó como consecuencia del proceso de industrialización y urbanización de la sociedad española, cuanto a las exportaciones masivas a países extranjeros, especialmente a Estados Unidos, Francia y la República Federal Alemana. Aquella expansión fue más fruto de la multiplicación de pequeñas empresas a partir de personas que dominaban el oficio de ebanista que de la ampliación física de capital de las industrias preexistentes. La mayoría de las nuevas empresas familiares se instalaron en los mismos bajos de los bloques de viviendas por lo que su impacto sobre el paisaje urbano fue en un primer momento poco notable.

Este peculiar proceso imitativo de multiplicación de empresas y la concentración de la mano de obra especializada en unas determinadas zonas y barrios hizo que la industria del mueble se concentrara en tres puntos del área metropolitana. El principal eje polarizador sería el Camino Real de Madrid, primero como calle de San Vicente en la ciudad de Valencia (barrios meridionales de la Creu Coberta y San Marcelino) y luego como carretera N-340, auténtica 'calle mayor del mueble' que se prolonga por más de 10 kilómetros repletos de viviendas, fábricas y, sobretodo, puntos de

Tras haber conocido una etapa de expansión comercial y de producción en las primeras décadas del siglo xx, a partir de 1930 la industria del mueble entró en un largo periodo de letargo y escaso desarrollo que duró hasta 1960 y que estuvo debido a la mala coyuntura económica y bélica internacional y al sostenimiento del carácter rural de la sociedad española. Ello no supuso sin embargo que la industria del mueble dejase de ser la más importante de entre las valencianas en este periodo.

Naves dedicadas a industrias derivadas de la madera en Paiporta.

venta y que convierte en una conurbación a los municipios de Benetússer, Sedaví, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell y Silla, todos ellos con predominio de la rama del mueble en su estructura laboral industrial. Los otros dos focos serían Aldaia-Alaquàs, donde ya venía trabajando conjuntamente con madera y metal desde hacia medio siglo, y Burjassot-Benimàmet-Paterna.

A partir de 1974 la industria del mueble entró en una larga etapa de estancamiento. Muchos de los pequeños talleres de la vieja zona (Sedaví, Benetússer, etc.) abandonaron la producción para dedicarse exclusivamente a la exposición y venta de muebles que les sirven otras empresas. A comienzos de los ochenta las fábricas que optaban por la producción tuvieron que salir del entramado urbano para instalarse en espacios abiertos (polígonos) en los mismos municipios y en otros situados más al sur (Beniparrell, Silla, Alcàsser, Sollana, etc.), invirtiendo de paso en la modernización de la maquinaria. Los últimos veinte años han sido de altibajos. Los acuerdos de libre comercio de 1993 permitieron un aumento notable de las exportaciones durante cinco o seis años, pero en los primeros años del siglo XXI se ha vuelto a una situación de crisis para muchas de las empresas, que padecen la competencia de los muebles baratos de importación.

La estructura empresarial de la industria del mueble sigue apoyada en la pequeña y mediana empresa de tipo familiar. Muy pocas son las que, entre las casi 1.400 censadas en el AMV rebasan el medio centenar de empleados y las mayores no suelen tener más de cien (Mariano García, Hurtado, Grau, etc.).

Las industrias de la rama del metal

Decir que la metalurgia es una actividad reciente en Valencia y su entorno es sólo una verdad a medias, sobre todo si nos remitimos a la importancia que su orfebrería alcanzó ya por los siglos XIV y XV, cuando su producción era objeto de demanda dentro y fuera de la corona de Aragón. Rejas, placas, aldabones y objetos litúrgicos eran su especialidad, cultivada a nivel artesanal hasta nuestros días en que ha derivado hacia la fabricación industrial de lámparas, muebles y diversos artículos para el hogar. Esta sección de pequeños objetos manufacturados de metal juega un papel más importante de lo que comúnmente se cree en la industria valenciana, en donde se halla aparentemente eclipsada por las grandes dimensiones de las empresas dedicadas a material ferroviario, motores y automóviles.

El paso a la producción plenamente industrial de la rama del metal se inició a fines del siglo XIX y se puede tomar como fecha de referencia la fundación en 1888 del taller de Domingo Gómez Granería (Zaidía) dedicado en sus orígenes a la fabricación de maquinaria para los molinos arroceros, atendiendo así a una demanda comarcal que hasta la fecha era surtida por la importación extranjera, y ampliando luego el panel de sus máquinas a las segadoras, trilladoras, almacenes de grano. Tras conocer una etapa expansiva en los años cincuenta y cambiar su nombre por el de IMAD, la empresa se trasladó en 1961 junto al Camí de Montcada, en su salida de Valencia, pero no tardó muchos años en quebrar y su solar lo ocupa actualmente un complejo comercial y de servicios para el automóvil.

Sólo nueve años más tarde que el taller de Gómez Granería, en 1897, nacían los Talleres Devís, otra empresa de raíz autóctona localizada inicialmente en el comienzo de la carretera de Barcelona, al norte de la ciu-



dad y al otro lado del río, en un terreno por entonces todavía dominio de la huerta. Esta empresa, dedicada en principio a la construcción de calderería gruesa y construcciones metálicas, alcanzaría pronto un extraordinario crecimiento de capital y de talleres, ampliando su actividad hacia la construcción y reparación de locomotoras. En 1943 adquirió nuevos bríos al tomar participación en ella la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, así como otras entidades financieras valencianas. Finalmente, en 1947, sobre la base Construcciones Devís, SA y Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA, de Barcelona, se constituyó la empresa Material y Construcciones, SA (MACOSA), cuya gama de producción comprendía desde las locomotoras eléctricas (con licencias Secheron e Hitachi) y locomotoras diésel-eléctricas (con licencia General Motors), hasta la calderería gruesa, depósitos, grúas, estructuras metálicas, etc. La ampliación de sus instalaciones le llevó primero a trasladarse a un amplio solar situado en la parte meridional de la ciudad, entre la prolongación de la calle de San Vicente y la RENFE, y más tarde al polígono industrial del Mediterráneo (Albuixech), esta vez a siete kilómetros al norte de Valencia en su salida hacia Barcelona por la variante de Puçol. Tras cambiar de dueños en varias ocasiones, en los años noventa pasó a depender de la multinacional GEC-Alsthom, que finalmente la vendió en 2004 a la firma alemana de Kiel Vossloh, la mayor empresa europea en la construcción de locomotoras diésel, que también produce en Valencia unidades de metro para Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. La firma de varios contratos recientes con Noruega y Sudamérica, le permite mantener una plantilla cercana al millar de trabajadores, además de generar otros tantos entre las empresas auxiliares del área metropolitana que le suministran componentes.

Otra gran empresa metalúrgica con antecedentes autóctonos es Unión Naval de Levante. Su origen hay que buscarlo en los talleres que fundara Manuel María Gómez en 1878 en la barriada marítima del Grao de Valencia y que en 1906 se trasladaron a la playa de Poniente del puerto, dedicándose a la construcción de buques menores. En 1912 amplió sus instalaciones y consiguió la cesión de los terrenos entre el malecón del Turia y el muelle de Poniente, sede de las actuales instalaciones. En 1917 la familia Gómez entró en relaciones con la Compañía Transmediterránea y en 1924, con la incorporación de Astilleros de Tarragona, SA y la participación técnica y financiera de Krupp, nació la Unión Naval de Levante, especializada actualmente en la construcción de buques de tonelaje medio y con una plantilla que ha ido reduciéndose desde los casi tres mil empleados de los años sesenta a los pocos más de 600 que había a comienzos del año 1998 y a los 390 en 2009. En los últimos años se ha especializado en buques ‘quimiqueros’, un segmento en el que intenta hacer frente a la competencia coreana y china, y se han botado unidades para empresas noruegas, francesas y españolas. A pesar de todo el Banco Central Hispano, principal accionista, decidió poner en venta los astilleros en 2008, sin que haya encontrado comprador hasta la fecha.

Dentro de la rama del metal conviene recordar también a otras empresas no tan grandes pero de profunda raigambre local, como podrían ser Hierros Turia (140 empleados), Ros Casares (140), Bombas Ideal (90), Bronces Mestre (105), etc. y alguna otra que ha alcanzado mayores vuelos como Válvulas Arco (330), la empresa de Foios que fundara en 1973 José Ferrer y que es líder en piezas de grifería, calefacción y gas.

Una gran empresa metalúrgica con antecedentes autóctonos es Unión Naval de Levante. Su origen hay que buscarlo en los talleres que fundara Manuel María Gómez en 1878 en la barriada marítima del Grao de Valencia y que en 1906 se trasladaron a la playa de Poniente del puerto, dedicándose a la construcción de buques menores. En 1912 amplió sus instalaciones y consiguió la cesión de los terrenos entre el malecón del Turia y el muelle de Poniente, sede de las actuales instalaciones.

Empleados de los talleres de calderería Devís.

Instalaciones de Unión Naval de Levante en el puerto de Valencia.

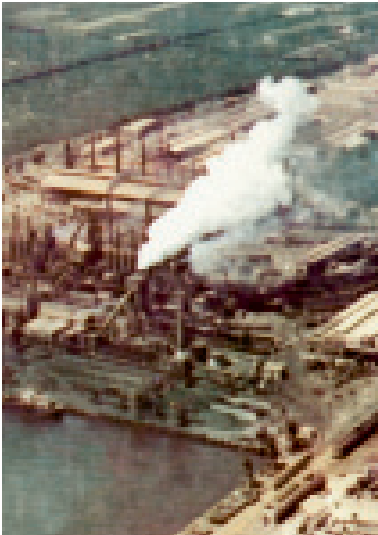
La industria automovilística: la Ford y las industrias auxiliares

Pocos podían pensar en 1975 que la industria del AMV llegaría un día a estar liderada por la fabricación de automóviles y sus componentes. No faltaron en aquellos momentos quienes consideraron la llegada de Ford a Valencia como una ruptura total del modelo 'valenciano' tradicional basado en la pequeña y mediana empresa, liderada por empresarios locales y especializado en bienes de consumo directo (muebles, cerámica, calzado, confección, alimentos, etc.). Y, aunque luego cambiaron de opinión, entonces lo consideraron como algo pernicioso para la industria valenciana. Más de treinta años después la Ford es vista como el mayor revulsivo del tejido industrial, no sólo por lo que significa en sí misma, sino por la renovación del panorama fabril, dominado ahora por grandes empresas de capital extranjero y algún que otro local que ha sabido subirse al carro de la innovación. La Ford ha atraído hasta Valencia a varias docenas de empresas fabricantes de componentes de motores, piezas, carrocería, tubos de escape, vidrio, plástico, etc., y ha permitido que cientos de pequeñas empresas autóctonas hayan orientado su producción hacia la industria del automóvil, en campos como la tapicería, los forros, los cinturones, la inyección de plástico, el galvanizado de tornillos y otras piezas del motor. Y ocurre que la inmensa mayoría de estas empresas se localizan en el área metropolitana de Valencia, o en un radio no superior a los cincuenta kilómetros contando desde la factoría Ford en Almussafes.

Tanto por sus dimensiones (270 hectáreas de terreno ocupadas, donde antes había 600 parcelas de arroz, huerta y naranjos), como por su número de trabajadores (más de 7.000), la empresa Ford España es la de mayor magnitud en Valencia. Produce, además de motores, una media anual de 400.000 automóviles, destinados en más de un 80% a la exportación. En sus

La factoría Ford de Almussafes a finales de los años 1970.





Altos Hornos del Mediterráneo, planta siderúrgica del Puerto de Sagunto.

primeros pasos, y al no existir en Valencia industrias auxiliares, la totalidad de los componentes se importaron de Cataluña, País Vasco, Alemania, Bélgica y otros puntos de Europa. Sólo la tapicería de los asientos encontró pronto suministro en las fábricas valencianas y más concretamente en los cercanos municipios donde predominaba la industria del mueble (Alfajar, Catarroja, Sedaví...). Tampoco había mano de obra especializada, por lo que tuvo que traer personal de otras plantas de Europa y enviar a los primeros 500 obreros valencianos a formarse en Gran Bretaña y Alemania antes de empezar la producción en Valencia, donde el primer motor fue terminado en 22 de septiembre de 1975 y el primer automóvil, del modelo *Fiesta*, en 18 de octubre de 1976.

Pero una demanda tan grande como la que hacía Ford no podía pasar desapercibida por los inversores extranjeros. La primera gran firma en venir fue Lignotock, que se instaló en 1978 en Quart de Poblet. Actualmente pertenece al grupo francés Faurecia y cuenta con dos plantas en Valencia, ya que a la de Quart añadiría luego otra en el polígono Juan Carlos I, justo al lado de la Ford, con casi 1.200 empleados entre ambas fábricas. Luego vendrían la escandinava Laboratorios Radio, que se instaló en Lliria y cuenta con una plantilla de casi 750 trabajadores; la alemana Blinker (600 empleados), que fabrica sistemas de fijación y montaje en el polígono de Vara de Quart (Valencia); Autolive-Bki (500), de componentes de plástico y de airbags, en la Poble de Vallbona; Johnson Control (400) en Quart y Almussafes; la francesa Plastic Omnium (330) primero en Catarroja y luego en Riba-roja; la Bentelet Jit (260) en Almussafes; Industrias Alegre (300) en Albal, especializada en termoplástico que exporta a toda Europa; Manufacturas Fonos (250) de Beniparrell, que fabrica silenciadores de tubos de escape y catalizadores; Bosal España S.A. (200) situada en Puerto de Sagunto y fabricante de tubos de escape; Textar España (130) que fabrica forros de frenos en Paterna; Schefenacker (159), firma alemana líder mundial en espejos retrovisores, instalada en Lliria desde 1998.

Mención especial merece la llegada a Sagunto de la Societat del Viento, instalada en 1990 y que en 1997 pasó a manos de la inglesa Pilkington, que amplió las instalaciones y ha llegado a ocupar a más de 600 trabajadores en sus cadenas de producción de lunas y parabrisas de coches. En la misma localidad, la vieja siderurgia pudo levantar cabeza a partir de 1984 gracias a la demanda de chapa por parte de la Ford y otras fábricas de coches de Europa. Recordemos que industria del Puerto de Sagunto empezó a gestarse en el año 1917 cuando un grupo de financieros vascos constituyó la sociedad Siderúrgica del Mediterráneo. Tras algunos años en los que la única actividad fue la extracción de mineral de hierro de Ojos Negros (Teruel), en 1922 se inauguró el primer alto horno y la fábrica pronto alcanzó una producción considerable para la época (260.000 Tm de acero en 1929). Tras una larga crisis y su absorción en 1940 por Altos Hornos de Vizcaya, recuperó su antiguo nivel de producción en 1959 y se expansionó considerablemente en los veinte años siguientes, culminando con un cambio de dueño, el INI, y el proyecto de construcción de la IV Planta Siderúrgica Integral a mediados de los años setenta que no llegaría a funcionar. Las drásticas medidas de reconversión siderúrgica aplicadas a partir de 1983 dejaron a AHM sin el proyectado tren de bandas en caliente (TBC) y culminaron con el cierre y demolición de sus altos hornos. Únicamente se salvaron en 1984 las recién inauguradas instalaciones de laminado en frío, conocidas actual-

mente como Sidmed, a las que luego se ha añadido la planta de galvanizados Galmed, logrando así salvar algo menos de la mitad de una plantilla que en 1984 todavía era de 4.000 empleados, aunque actualmente no supera los 1.200.

En total y en un radio que llega por el norte hasta Sagunt, por el oeste hasta Buñol y por el sur hasta L'Olleria, donde está Galol (galvanizados), con 120 empleados, el número de empresas que producen cualquier tipo de piezas auxiliares del automóvil asciende a unas 250, con un total aproximado de 12.000 trabajadores. A ellos habría que añadir otros 21.500 empleos inducidos, lo que vendría a suponer un total de 40.500 empleos en la industria del automóvil. Y es que la producción de coches y motores de Ford representa por sí sola casi el 7% del PIB valenciano y nada menos que el 21% del valor de las exportaciones.

LOS TRANSPORTES: PUERTO Y FERROCARRIL.

El puerto de Valencia

[JUAN PIQUERAS HABA -UVEG-]

Los orígenes de la actividad portuaria

Los antecedentes marineros del Grao de Valencia se remontan cuanto menos a la Edad Media, ya que no es seguro que los musulmanes y los romanos utilizaran esta parte de la playa y hay indicios de que el puerto pudo estar en aquellas épocas en la Albufera. En todo caso su actividad marinera está probada desde 1249, cuando Jaume I fundó la Vila Nova del Grau dando franquicias a sus pobladores para el ejercicio de la marinería. De 1283 data el privilegio dado por Pere IV para efectuar cargas y descargas mercantiles. Durante el siglo xv el tráfico era ya muy importante y se hacía necesaria la mejora de sus instalaciones. A finales de aquel mismo siglo Antoni Joan, tras obtener el privilegio real, invirtió 10.000 florines en la construcción de un embarcadero de madera que habría de mantenerse con constantes reparaciones hasta el año 1555. Los derechos sobre el puerto fueron transferidos a la ciudad de Valencia,

El puerto de Valencia hacia 1865.
Colección Adolfo Ribas.

