

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

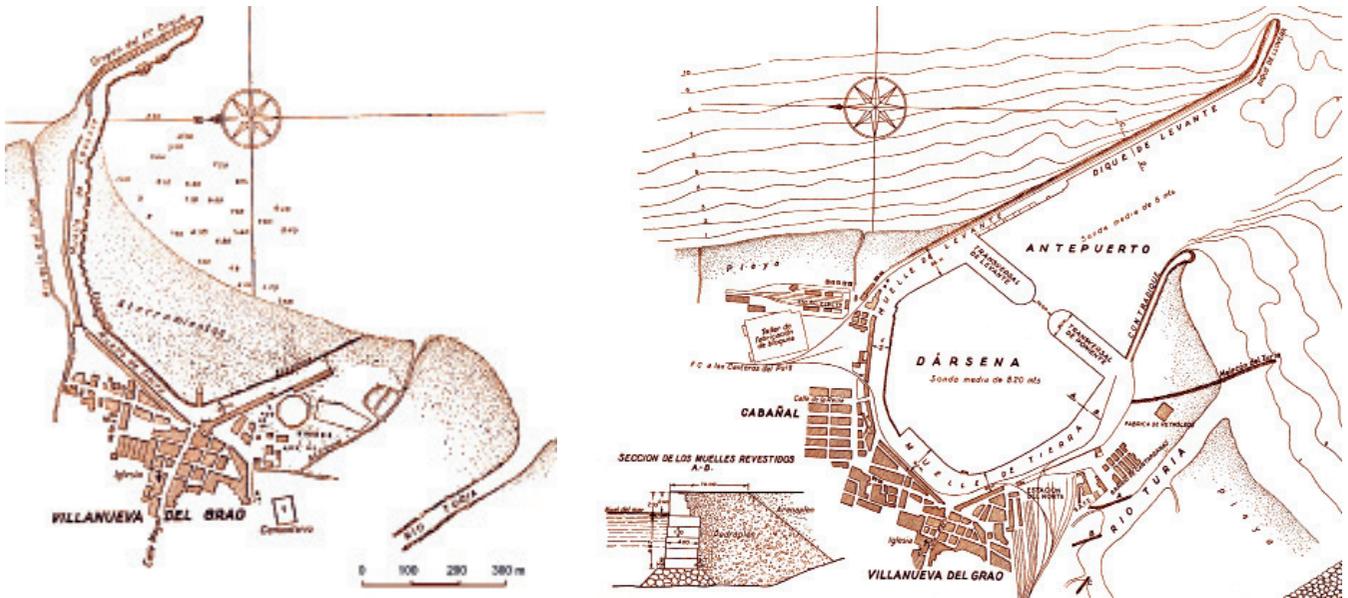
[JUAN PIQUERAS HABA -UVEG-]

##### *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.





que construyó un nuevo muelle, también de madera, de 600 pasos de longitud, que padecería los mismos males que su antecesor.

Habría que esperar hasta 1676 para que Tomás Güelda presentase un proyecto de muelle de obra que empezó a ser ejecutado poco después pero que sería desmantelado luego durante la guerra de Sucesión (1707-1714) para utilizar sus piedras en la composición de un lienzo de muralla entre la puerta del Real y el Temple. Tras varios ensayos fallidos a lo largo del siglo XVIII, en 1791 el ingeniero Manuel Mirallas presentó un nuevo proyecto que empezó a ser ejecutado en 1792 y que puede ser considerado como el embrión del puerto actual, por más que aquellos primeros muelles y diques fueran de escollera, sin posibilidad de atraque, y que los constantes acarreo del río Turia provocasen el aterramiento constante de la dársena inicial, que en 1850 estaba ya casi totalmente cegada de sedimentos.

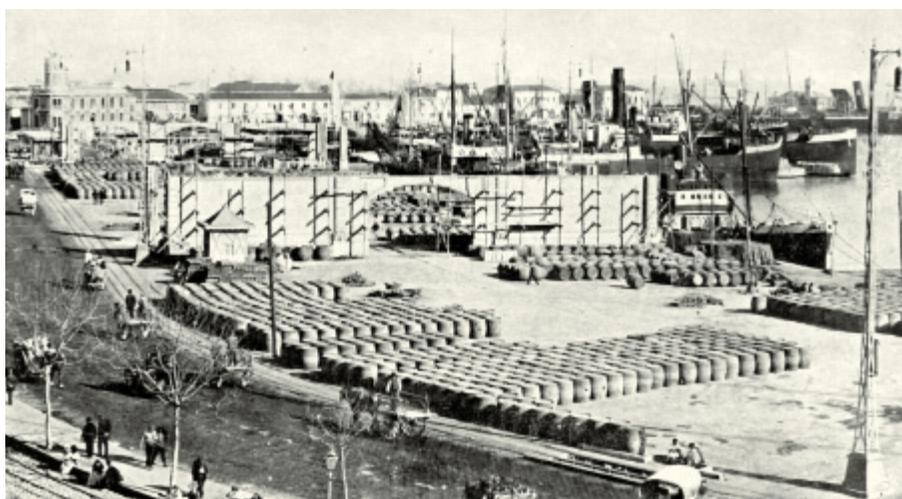
#### *La construcción del puerto moderno*

A partir de 1852 y hasta 1869 se acometieron obras de gran trascendencia como fue el dique de Levante, de mil metros de longitud, incluido su giro y prolongación hacia el este, según proyecto de Llovera, para facilitar la toma del puerto en pleno temporal por los barcos de vela. También se construyó el dique de Poniente, cuya misión principal era la de salvaguardar la dársena de los aterramientos provocados por el río Turia. La propia dársena fue cerrada para mayor protección con dos espigones transversales, adquiriendo la forma que, con ligeros retoques, ha conservado hasta la fecha. Entre 1869 y 1903 apenas se llevaron a cabo obras de envergadura, destinando la mayor parte de las inversiones a dragar el puerto, ya que los acarreo del río seguían entrando en el mismo. En las dos primeras décadas del siglo XX se construyeron los bellos tinglados comerciales ahora restaurados y se ejecutaron algunas obras como el inicio del malecón del Turia y el muelle de Levante, aunque la falta de abrigo hacía que en 1923 el puerto realmente practicable fuera el mismo que en 1880.

Fue ya entre 1924 y 1931 cuando por fin se llevaron a término las reformas y ampliaciones proyectadas treinta y cinco años antes por Manuel Maese: se terminó el dique del Este (*la Gità*) para proteger el antepuerto, se

Diferentes estados en la evolución del puerto de Valencia: en la primera mitad del siglo XIX, en el año 1884 y (página siguiente) en 2008.





revistieron los muelles de Levante y de Poniente haciéndolos operativos para el atraque de barcos y se mejoró el acceso por el sur con la construcción del puente llamado de Astilleros sobre la desembocadura del río Turia. La prolongación del malecón del Turia por el dique Sur mejoró notablemente la protección de la dársena frente a los acarreo del río. Durante estos mismos años se levantó la gran factoría de la Unión Naval de Levante sobre terrenos comprendidos entre el muelle de Poniente y el malecón del Turia.

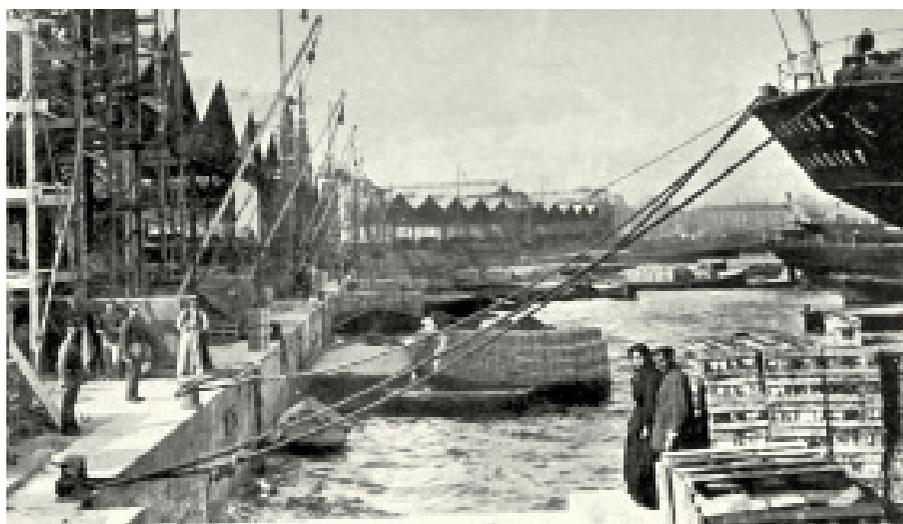
A partir de 1932 se entró en una etapa de letargo constructivo a la que seguirían luego las destrucciones de la Guerra Civil y un largo proceso de reconstrucción que dejaría el puerto en 1965 en las mismas condiciones que tenía en 1936. En 1967 se proyectó el nuevo dique del Este, arrancando desde el faro, obra que duró largos años, y con el desvío del cauce del río Turia varios kilómetros más al sur, empezó a proyectarse la ansiada ampliación del puerto por Natzaret. Pero ha sido ya a finales de la década de los ochenta cuando tal ampliación empezó a cuajar. En 1989 se inauguró el nuevo acceso por el sur que incluía un gran puente sobre el prolongado cauce viejo del Turia, ganando gran extensión de terreno al mar sobre las playas de Benimar y Natzaret. El viejo dique del Este o *Gità* quedó luego soldado al dique Norte y se ha visto ampliado y convertido en muelle para la descarga y depósito de carbón y *clinker*. Otro tanto se hizo con el malecón del Turia o dique Sur, transformado en muelle con una terminal para la descarga de cereales y un pantalán para los productos petrolíferos, ya fuera de servicio. Por su parte, el viejo espigón de Levante que cierra la dársena interior fue habilitado para la carga de automóviles, actividad que más tarde se trasladaría al ensanche meridional del puerto y últimamente (2008) a la ampliación del muelle exterior de Levante, enfrente de la *Gità*.

Pero la obra de mayor trascendencia para el tráfico del puerto fue entonces (años ochenta y noventa) la ampliación del muelle de Levante y Norte, que pasó a albergar el depósito franco y las primeras grandes operaciones de carga y descarga de contenedores. Finalmente, en el dique nuevo del Este instalaron los depósitos de combustibles líquidos de la empresa TOTAL. La vieja dársena interior, en cuyo entorno se alinean los edificios de gestión portuaria, aduana, sanidad, estibadores, etc., seguía manteniendo el muelle y lonja de pesca en su lado norte, y los de pasajeros (nueva terminal) y tráfico mercantil con las islas Baleares en el lado suroeste, hasta que en 2007 fue objeto de una total remodelación y adoptó la forma actual, reservada para actividades lúdicas y de ocio.

La estrecha relación entre el puerto de Valencia y su *hinterland* valenciano viene de muy antiguo. Los historiadores han puesto de relieve su papel desde la Edad Media en la exportación de seda, azúcar, pasas, aguardiente y otros productos del entorno, y en la importación de trigo para el abastecimiento local. No obstante, fue ya a partir de mediados del siglo XIX cuando empezó a desarrollar el modelo de base exportadora que llega hasta nuestros días. Efectivamente, durante aquella primera fase de internacionalización habida entre 1850 y 1930, Valencia tuvo ya una notable participación gracias, entre otras circunstancias más coyunturales, a su especialización agraria en cultivos como el naranjo, las cebollas, el arroz y el viñedo.

Barricas de vino en los muelles, c. 1925.





### *El tráfico portuario y la economía regional*

La estrecha relación entre el puerto de Valencia y su *hinterland* valenciano viene de muy antiguo. Los historiadores han puesto de relieve su papel desde la Edad Media en la exportación de seda, azúcar, pasas, aguardiente y otros productos del entorno, y en la importación de trigo para el abastecimiento local. No obstante, fue ya a partir de mediados del siglo XIX cuando empezó a desarrollar el modelo de base exportadora que llega hasta nuestros días. Efectivamente, durante aquella primera fase de internacionalización habida entre 1850 y 1930, Valencia tuvo ya una notable participación gracias, entre otras circunstancias más coyunturales, a su especialización agraria en cultivos como el naranjo, las cebollas, el arroz y el viñedo, cuya extracción hasta los mercados consumidores del norte de Europa no habría sido posible sin la construcción simultánea de una red de ferrocarriles que cubría todas las principales comarcas agrícolas y de una serie de puertos como los de Valencia (primeras grandes obras entre 1852 y 1869), Vinaròs, Benicarló, Castelló, Borriana, Gandia, Dénia y la ampliación del de Alacant. De aquella especialización agrícola, reafirmada en el transcurso del siglo XX, son ahora una muestra magnífica los extensos naranjales y el compacto arrozal de las llanuras litorales al igual que las masas uniformes de viñedos de las planicies interiores.

El puerto mantuvo su especialización agraria hasta aproximadamente 1960, cuando se inició el proceso de industrialización que llega hasta nuestros días. En los primeros años, hasta 1980 aproximadamente, las exportaciones industriales de bienes de consumo (textil, calzado, muebles, juguetes, etc.) iban dirigidas casi exclusivamente a nuestros vecinos europeos y el medio de transporte elegido fue el terrestre y, más concretamente la carretera. Es por eso que el tráfico portuario siguió siendo más agrario que industrial, si se exceptúan los embarques de cemento en los años setenta. Ha sido ya en la segunda fase de industrialización, con nuevos productos industriales de mayor peso y proyección mundial cuando la estructura del tráfico portuario ha pasado a ser eminentemente industrial: azulejos, automóviles y sus componentes, fritas y esmaltes, mármol, etc. De las tradicionales exportaciones agrarias ya sólo se mantienen, y además pasadas por el tamiz de la industria, las conservas vegetales y los vinos, que son precisamente los de mayor dispersión geográfica.

En una primera etapa la composición del tráfico fue evidentemente de marcado predominio agrícola. Tomando como referencia la media del sexenio 1886-1891, las expediciones (353.500 Tm) estaban compuestas básicamente por vino (52'5%), naranjas (8'2%) y otros productos agrícolas entre los que empezaban a destacar ya las cebollas. Todos eran de origen regional, y más concretamente de la provincia de Valencia, aunque no faltara una parte de vinos procedentes de La Mancha. En la segunda etapa, al final de los años veinte (datos de 1929), con un fuerte incremento de tráfico respecto a la etapa anterior, se exportaban 840.000 toneladas, dominadas ahora por las naranjas (30'3%), las cebollas (18'6%), el vino (15'6%) y otros agrarios (17'8%). Entre el resto de mercancías (17'6%) figuraban ya los azulejos y los muebles. En todos los casos la relación entre el puerto y su *hinterland* valenciano seguía siendo íntima (sólo una parte del vino era manchego). Durante la tercera etapa, la de posguerra (datos de 1949), el tráfico había decaído a sólo 495.000 Tm pero sus componentes seguían siendo los de siempre: naranjas, cebollas y vino.

Embarque de naranjas con destino al norte de Europa en los años 1930.

### Composición del tráfico de salida desde mediados del siglo XIX

En la primera etapa la composición del tráfico fue evidentemente de marcado predominio agrícola. Tomando como referencia la media del sexenio 1886-1891, las expediciones (353.500 Tm) estaban compuestas básicamente por vino (52'5%), naranjas (8'2%) y otros productos agrícolas entre los que empezaban a destacar ya las cebollas. Todos eran de origen regional, y más concretamente de la provincia de Valencia, aunque no faltara una parte de vinos procedentes de La Mancha.

#### TRÁFICO DE SALIDA DEL PUERTO DE VALENCIA

Primera etapa. Predominio de las exportaciones agrarias. Toneladas

	Año 1890	%	Año 1929	%	Año 1949	%
Vino	185.500	52,5	131.000	15,6	52.000	10,5
Naranjas	29.000	8,2	255.000	30,3	148.000	29,9
Cebollas	9.500	2,7	156.000	18,6	165.000	33,3
Otros agrícolas	16.500	4,7	150.000	17,8	24.000	4,8
Otros restos	113.000	32,0	148.000	17,6	106.000	21,4
Total	353.500	100	840.000	100	495.000	100

Fuente: Dirección General de Aduanas. Elaboración propia

En la segunda etapa, al final de los años veinte (datos de 1929), con un fuerte incremento de tráfico respecto a la etapa anterior, se exportaban 840.000 toneladas, dominadas ahora por las naranjas (30'3%), las cebollas (18'6%), el vino (15'6%) y otros agrarios (17'8%). Entre el resto de mercancías (17'6%) figuraban ya los azulejos y los muebles. En todos los casos la relación entre el puerto y su *hinterland* valenciano seguía siendo íntima (sólo una parte del vino era manchego). Durante la tercera etapa, la de posguerra (datos de 1949), el tráfico había decaído a sólo 495.000 Tm pero sus componentes seguían siendo los de siempre: naranjas, cebollas y vino. La decadencia de las exportaciones, en plena autarquía española, había afectado en la misma proporción al movimiento portuario. Hasta estas fechas, y salvo una pequeña parte que era enviada a Francia por ferrocarril, la casi totalidad de las exportaciones se hacía por vía marítima.

A partir de 1960, coincidiendo con la recuperación de las exportaciones agrícolas y la primera gran expansión de las industriales, tuvo lugar una nueva revolución del transporte, ahora protagonizada por las carreteras, que desplazó a un segundo plano y dejó en muchos casos obsoletos los viejos sistemas marítimo y ferroviario. La razón estaba en la relativa proximidad de los mercados de consumo (Europa occidental) y en la gran versatilidad de los camiones, que permiten llevar directamente las mercancías desde las zonas de producción a las de consumo sin que haya ruptura de carga. Así, el tráfico marítimo quedó casi exclusivamente circunscrito a la importación de maderas, cereales, carbón, maíz, soja, etc., procedentes de África y América. La mayor parte de los puertos construidos entre 1870 y 1940 redujeron drásticamente e incluso cesaron en su función mercantil, limitándose su actividad hasta nuestros días a la pesca y a la navegación deportiva (Vinaròs, Benicarló, Borriana, Dénia, etc.). El único puerto que mantuvo una actividad eminentemente comercial fue el de Valencia, ya que concentró la mayor parte de las importaciones ya citadas, así como las expediciones internacionales (vino, mueble, cemento, etc.) además de ser el principal proveedor de las islas Baleares.

## TRÁFICO DE SALIDA DEL PUERTO DE VALENCIA

Segunda etapa. 1970-2008. Predominio de las mercancías industriales. Toneladas

	Año 1970	%	Año 1990	%	Año 2005	%	Año 2008	%
Azulejos	57.000	5,9	884.000	25,7	4.116.300	44,6	3.490.000	29,5
Prod. Químicos	En otros		125.000	3,6	771.000	8,4	987.000	8,4
Vino y bebidas	140.000	12,5	309.000	9,0	488.000	5,3	876.000	7,4
Frutas y legum.	108.000	9,7	121.000	3,5	71.000	0,8	97.000	0,8
Conservas	54.000	4,8	143.000	4,1	184.000	2,0	150.000	1,3
Cereales	68.000	6,1	652.000	18,9	166.000	1,8	183.000	1,5
Automóviles	0	0	159.000	4,6	435.000	4,7	559.000	4,7
Cemento	75.000	6,7	307.000	8,9	116.000	1,3	205.000	1,7
Siderurgia	51.000	4,6	14.000	0,4	81.000	0,9	112.000	0,9
Mármol y piedra	En otros		64.000	1,7	909.500	9,9	920.000	7,8
Otros	564.700	50,5	666.000	19,3	1.892.700	20,5	4.216.000	35,7
<b>Total</b>	<b>1.118.000</b>	<b>100</b>	<b>3.444.000</b>	<b>100</b>	<b>9.230.000</b>	<b>100</b>	<b>11.795.000</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Aduanas y APV. Elaboración propia

A comienzos de los años 1970, cuando el volumen de tráfico de salida había vuelto a subir a 1'1 millones Tm, se apreciaba ya la irrupción de mercancías industriales, tales como el azulejo, el cemento o los productos siderúrgicos, así como la caída de las naranjas y cebollas, cuyo transporte había sido desviado hacia la carretera. La mejora en las rutas terrestres (autopista AP-7), en la capacidad y condiciones de los camiones y la cercanía de los mercados de destino (Francia y Alemania, básicamente), explicarían estos cambios. En todo caso el vino (12'5%) volvía a ser la primera partida gracias al incremento de las exportaciones al golfo de Guinea y a Europa oriental. No obstante el capítulo otros, que representaba más del 50%, estaba ya compuesto por una larga serie de productos industriales, tales como muebles, calzado, juguetes, textiles, etc. y materias primas para la construcción (yeso, mármol).

En 1990, triplicado el tráfico de salida con respecto a los setenta y con una notable ampliación del mercado internacional, comenzaba ya a perfilarse el protagonismo de los azulejos y de los productos químicos, y se apreciaba un notable crecimiento en términos absolutos de partidas como el vino, las conservas y, aunque sólo fuera de manera coyuntural, la de cereales y cementos, siendo de destacar la presencia de los automóviles que habían empezado a ser exportados en 1976. En el año 2005, con más de 9'2 millones Tm netas expedidas y un mercado global, era ya manifiesto el predominio del azulejo (44'6%) y su industria auxiliar química (8'4%). En 2007 y 2008 hubo una caída de las exportaciones de azulejos debida a la crisis económica mundial y a la competencia internacional, sobre todo en los mercados de América del Sur (Brasil y Méjico) y del Lejano Oriente (China). También hay que tener en cuenta que muchas partidas para el resto de España y el Mediterráneo han pasado a ser expedidas directamente desde el puerto de Castelló, que ha ampliado sus instalaciones. Mantiene una buena representación tanto el vino y bebidas (7'4%), como las conservas (1'3%), los automóviles y sus componentes (4'7%), etc. y aumentan de forma espectacular la partida de mármol, alabastro y otras piedras ornamentales (7'8%), perfilándose así un tráfico cada vez más dominado por los materiales de construcción.

Según nuestras estimaciones el origen de las mercancías sigue siendo valenciano en más del 80% del total, dibujando así un *hinterland* eminentemente regional. Esto se debe a que las dos primeras partidas, azulejos (3.490.000 Tm exportadas en 2008) y productos químicos (987.000),

EXPEDICIONES POR EL PUERTO DE VALENCIA EN 2008

Mercancías netas	Toneladas
Abonos naturales y artificiales	108.673
Aceites y grasas	193.295
De los que aceite de oliva	178.464
Automóviles y sus piezas	559.118
De los que automóviles	348.852
Cemento y clinker	205.302
Cereales y su harina	183.330
De los que cebada	71.571
arroz	34.477
Conservas (casi exclusivamente vegetales)	149.629
Frutas, hortalizas y legumbres	96.788
De los que albaricoques	22.905
cítricos	19.093
Maderas y corcho	156.433
De los que tableros	115.000
Maquinaria, aparatos y sus piezas	428.799
Materiales de construcción	4.039.044
De los que azulejos	3.434.000
piedra de talla	195.146
Piedras y rocas	1.178.000
De los que mármol y travertinos	912.637
yesos	75.098
Otros productos alimenticios	598.141
De los que carnes de origen animal	323.000
Papel y pasta	572.110
Pienso y forrajes	145.000
Productos químicos	986.549
De los que fritas y esmaltes para cerámica	382.000
Productos siderúrgicos	111.506
Vino	429.000
Cerveza, agua y otras bebidas	456.000
Tabaco, café, cacao, especias	40.319
Resto de mercancías	1.157.964
De las que artículos de papel	75.000
textil y confección	130.000
calzado	9.025
muebles	106.000
juguetes	24.000
efectos personales	397.000
<b>Total mercancías netas</b>	<b>11.795.000</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración propia

proceden íntegramente de la Plana de Castelló y del cinturón industrial de Valencia, y entre ambas suman la mitad de todo el tráfico de salida. En el caso del mármol (913.000 Tm), en tercera posición, su origen está básicamente en las canteras de Novelda, el Pinós, Buñol, Barxeta y otras del territorio valenciano, pero no faltan tampoco otras partidas venidas desde Murcia. En el caso del vino (429.000 Tm), la parte valenciana (Requena, Turís, Villar, la Font de la Figuera, etc.) representa algo más de un tercio, mientras que el resto procede casi todo de La Mancha. En los

muebles (106.000 Tm) la participación regional es superior al 80%, pero también son muy importantes los procedentes de Murcia, Albacete y Cuenca. Los automóviles (349.000) son mayoritariamente de Ford España (Almussafes) pero también vienen de otras fábricas de España (Zaragoza, Madrid, Valladolid). Los componentes de automóvil (motores, vidrio, piezas varias) proceden también de la propia Ford y de otras fábricas ubicadas casi exclusivamente en el área metropolitana de Valencia. Tanto frutas y legumbres (97.000 Tm) como conservas vegetales (150.000) se reparten casi a partes iguales entre Valencia y Murcia, mientras que en el caso de los cereales, la cebada procede del interior peninsular, pero el arroz es local.

Todas estas mercancías llegan actualmente al Puerto de Valencia por carretera, en su mayor parte ya envasadas en contenedores para su carga directa al barco por medio de potentes grúas. Sólo algunas partidas de vinos a granel y de cereales utilizan otros tipos de envases y su carga en los barcos se hace mediante mangueras (vinos) o cintas transportadoras (cebada). Los automóviles son un caso aparte, se expiden por unidades, llegan en camión (rara vez en tren) y se cargan a los barcos por ramas de aces.

#### *La integración en la red marítima mundial y la especialización en contenedores*

La ampliación del área geográfica de todas las líneas que tocan Valencia permite en el momento actual una conexión regular con otros 600 puertos del Mundo (el doble que en 1990) y prácticamente con todos los países que tienen fachada marítima, ya que sólo siguen sin servicio directo Corea del Norte, Birmania y Somalia. Desde este punto de vista se puede decir que la 'mundialización' del Puerto de Valencia es total.

Hace ya algunos años que viene registrando una creciente especialización en el tráfico de contenedores que, desde 2001, comprende ya no sólo el tradicional transporte comercial sino también el de tránsito, función en la que parece tener mayores expectativas de crecimiento en un futuro inmediato. Efectivamente, en 1997 los contenedores en tránsito apenas suponían el 13% del total, pero este porcentaje creció casi al 35% en 2002 y en 2008 superó ya el 41%.

Realmente el tráfico de contenedores de Valencia ha crecido en los últimos diez años a un ritmo sólo comparable al de los puertos de China. Medido en unidades TEU el crecimiento entre ambas fechas ha sido de 371.000 en 1992 a 3'6 millones en 2008.

Depuradas de tráfico de tránsito y del peso (tara) que representan los propios contenedores, las cifras netas de mercancías embarcadas y desembarcadas por el puerto de Valencia se reducen en más de una tercera parte con respecto al transporte bruto. Así, en 2001, sobre un total de 16'2 millones de Tm brutas, la mercancía en tránsito supuso 3'4 millones y la tara otros 3 millones, quedando 9'75 millones Tm de mercancía neta, de las que 7'2 fueron cargadas y 2'5 descargadas, con un evidente desequilibrio entre uno y otro sentido del tráfico. Posteriormente esta enorme desproporción se ha podido corregir, gracias sobre todo a las importaciones procedentes del Lejano Oriente (China sobre todo), hasta el punto de que en 2005 la mercancía neta cargada ascendió a 9'2 millones de Tm mientras que la descargada fue ya de 4'2 millones de Tm. En 2008 estas cifras han sido respectivamente de 11'8 y de 6'8, gracias de nuevo al comercio con China.

TRÁFICO DE CONTENEDORES POR LOS PUERTOS  
DE ALGECIRAS, BARCELONA Y VALENCIA. 1997-2008

Miles TEU. Com.: comercial; Tran.: en tránsito

	ALGECIRAS			BARCELONA			VALENCIA		
Año	Com.	Tran.	Total	Com.	Tran.	Total	Com.	Tran.	Total
1997	160	1377	1537	770	201	971	734	97	831
1998	284	1541	1825	915	180	1095	867	138	1005
1999	431	1266	1697	983	252	1235	968	202	1170
2000	191	1818	2009	1093	295	1388	1101	207	1308
2001	113	1039	2152	1094	317	1411	1209	298	1507
2002	134	2095	2229	1133	328	1461	1350	471	1821
2003	140	2450	2590	1245	407	1652	1418	573	1991
2004	168	2.768	2937	1330	586	1916	1535	610	2145
2005	298	2882	3180	1362	716	2078	1702	696	2398
2006	361	2883	3244	1450	867	2317	1804	808	2612
2007	275	3170	3445	1624	986	2610	2017	1026	3043
2008	253	3071	3324	1572	997	2569	1942	1658	3589

Fuente: Memorias de APV y Puertos del Estado

*La apuesta de Valencia por los contenedores*

La especialización valenciana en el tráfico de contenedores ha tenido lugar en contra de las previsiones que en los años setenta hiciera el Ministerio de Obras Públicas. En el diseño de su política portuaria estimaba que los únicos puertos con futuro en este campo eran los de Barcelona, Algeciras y Cádiz, el primero como puerto comercial (de entrada y salida) y los otros dos como puntos de transbordo. De acuerdo con aquella previsión Valencia quedaba fuera de las ayudas financieras oficiales. Sin embargo la dirección del puerto decidió no quedar al margen de este tipo de tráfico y construyó por cuenta propia una pequeña terminal de contenedores en el muelle de Levante. A falta de financiación oficial las obras y la explotación de la terminal fueron adjudicadas mediante concesión a la empresa privada Marítima Valenciana, SA.

La especialización valenciana en el tráfico de contenedores ha tenido lugar en contra de las previsiones que en los años setenta hiciera el Ministerio de Obras Públicas. En el diseño de su política portuaria estimaba que los únicos puertos con futuro en este campo eran los de Barcelona, Algeciras y Cádiz, el primero como puerto comercial (de entrada y salida) y los otros dos como puntos de transbordo. De acuerdo con aquella previsión Valencia quedaba fuera de las ayudas financieras oficiales. Sin embargo la dirección del puerto decidió no quedar al margen de este tipo de tráfico y construyó por cuenta propia una pequeña terminal de contenedores en el muelle de Levante. A falta de financiación oficial las obras y la explotación de la terminal fueron adjudicadas mediante concesión a la empresa privada Marítima Valenciana, SA. La terminal fue inaugurada en 1978 y en el aquel mismo año (10 de octubre) el puerto obtenía su autonomía.



Terminal de contenedores del muelle de Levante.

## AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Evolución del tráfico por grupos de mercancías. Valencia, Sagunt y Gandia

Año	Granel líquido	Granel sólido	Merc. gener. convencional	Merc. gener. contenedor	TOTAL
1992	1.180	3.350	2.640	4.020	11.190
1993	1.180	2.520	2.480	4.220	10.400
1994	1.114	3.720	2.900	5.170	12.930
1995	1.129	3.830	3.510	7.470	16.100
1996	1.119	3.540	3.310	7.800	15.840
1997	1.380	3.560	3.720	9.330	17.990
1998	1.340	3.890	4.040	10.990	20.260
1999	1.650	5.030	4.230	12.960	23.860
2000	1.740	4.640	4.700	14.140	25.220
2001	1.740	5.280	5.280	16.150	28.450
2002	1.630	5.800	5.640	19.760	32.820
2003	1.648	5.433	5.819	22.115	35.015
2004	1.675	5.447	6.387	23.981	37.491
2005	1.380	6.361	6.715	26.406	40.862
2006	4.356	7.148	7.624	28.157	47.540
2007	5.543	7.323	7.861	32.526	53.953
2008					59.700

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Memorias anuales

La terminal fue inaugurada en 1978 y en el aquel mismo año (10 de octubre) el puerto obtenía su autonomía y se constituía antes de acabar el año el primer consejo de administración, que habría de elaborar un plan estratégico en el que se apostaría de manera clara por la especialización en contenedores. El tráfico en 1978 fue de 70.000 TEU, modesta cifra que en 1980 había crecido a 118.000, pero que parecían insuficientes para hablar de éxito. En el transcurso de la década siguiente se amplió el muelle de Levante (1982-1984) ganando terreno al mar por la parte exterior (NE) y la poderosa naviera Evergreen (Taiwan) eligió a Valencia (luego se marchó) como una de sus bases de operaciones, contribuyendo así de manera notable al incremento del tráfico que creció hasta alcanzar los 387.000 TEU en 1990, momento en que Valencia ocupaba la quinta posición entre los puertos del Mediterráneo, por detrás de Marsella (480.000), la Spezia (450.000), Barcelona (448.000) y Livorno (416.000).

Por aquellas fechas ya se había apostado por construir una gran terminal de contenedores en la parte sur del puerto. Las obras comenzaron en 1990 con la ocupación y relleno de la playa de Natzaret desde el cauce viejo del Turia hasta el puerto deportivo, aunque lo que hoy es el Muelle del Príncipe Felipe tardó varios años en ser ejecutado y no fue inaugurado oficialmente hasta el 2 de marzo de 1999. Mientras tanto se había producido desde 1989 hasta 1993 un estancamiento del tráfico en torno a los 380.000 TEU, si bien en 1994 se inició una fase expansiva que en catorce años ha supuesto multiplicarlo casi por diez hasta situarlo en 2008 en torno a los 3.600.000 TEU, de los que 575.000 salieron cargados de mercancías regionales, 610.000 entraron con mercancías foráneas; otros 757.000 entraron o salieron vacíos, y los restantes 1.658.000 fueron de mero tránsito, es decir, fueron depositados en Valencia para su posterior distribución por otros puertos menores del Mediterráneo (Argelia, Túnez, Italia y Francia) o fueron reexpedidos para América (Brasil, México y Estados Unidos).

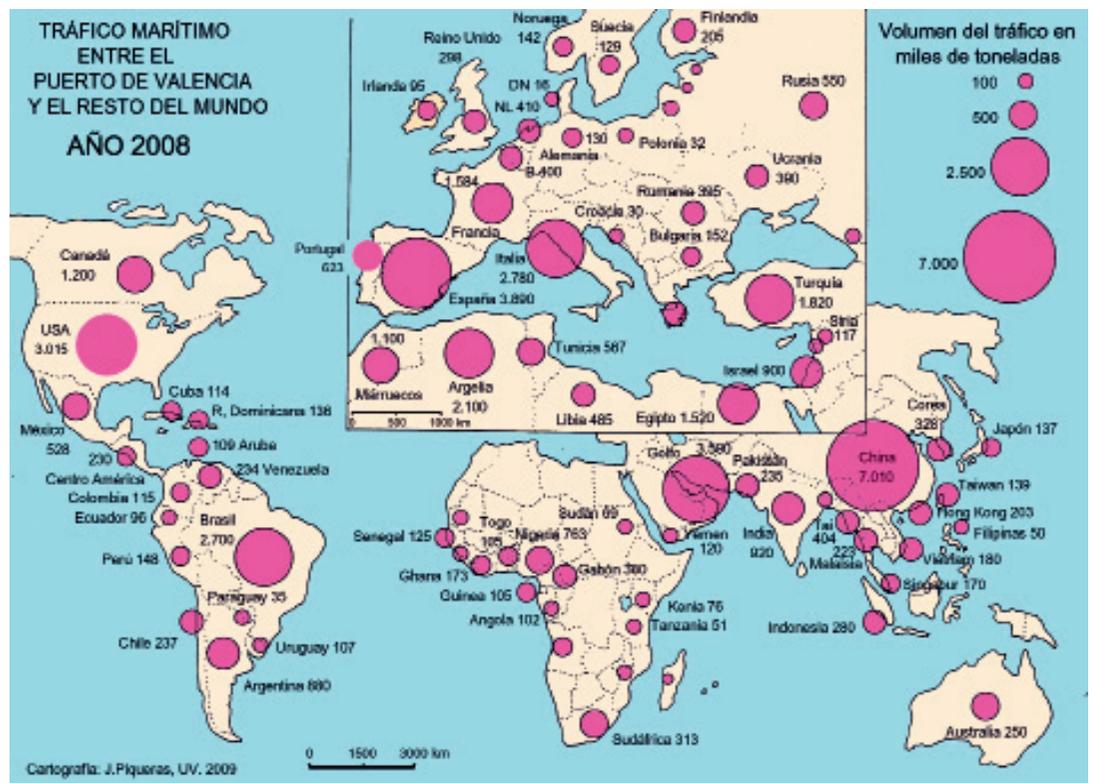
Las causas de tal incremento son varias. Por un lado está la política competitiva de la Autoridad Portuaria, que mediante la oferta de servicios de calidad y rapidez en las operaciones de carga y descarga ha logrado atraer a Valencia a las más grandes navieras que hoy operan en el mundo (Maersk, Evergreen, CMA-CGM, MSC, etc.), y también a las surgidas durante los años noventa en China y Corea (COSCO, China Lines, Hanjin-Senator, Yang-Ming, etc.). Otra de las razones hay que buscarla en la demanda de transporte marítimo surgida en el propio entorno industrial valenciano, que ha estado protagonizada por el extraordinario incremento de la exportación a todo el Mundo de azulejos, productos químicos y, más recientemente, mármol y piedra ornamental. Estas tres partidas representan casi el 70% de toda la exportación neta de mercancías en contenedores y han servido de cebo para atraer a las navieras de mayor cobertura internacional, al tiempo que han ayudado a una mayor difusión espacial de otros productos locales como los muebles, el calzado o el vino. Por lo tanto, una caída de las exportaciones de azulejos tendría graves repercusiones en el tráfico portuario de Valencia, cosa que ya empezó a notarse en 2007 y parece haberse agravado en 2008.

Desde que en 1999 fuera inaugurado el muelle Príncipe Felipe la capacidad de almacenaje ha permitido un fuerte aumento del tráfico de contenedores en tránsito, que ha pasado de 97.000 en 1997 a más de 1.600.000 en 2008, gracias sobre todo a la actividad de las navieras Maersk-Sealand y Mediterranean Shipping Company. La primera tiene su *hub* o base logística en el puerto de Algeciras, pero la segunda, de larga presencia en Valencia, eligió este puerto en septiembre de 2001 como su *hub* en el Mediterráneo. En diciembre de 2003 obtuvo la concesión por 30 años de una nueva terminal en el muelle de fangos en donde operarán con carácter de exclusiva los grandes buques *post-panamax* de más de 60.000 TEU que esta naviera suiza posee.

#### *La evolución del tráfico por grandes áreas geográficas*

Tomando como referencia las expediciones por los tres puertos de la Autoridad Portuaria de Valencia, entre 1990 y 2005 el tráfico habría subido de 4'7 a 12'3 millones de Tm, lo que supone un incremento relativo del 160'4%, aunque con notables diferencias según las distintas regiones del globo. En consonancia con este proceso de globalización, las regiones europeas han crecido por debajo de la media, con valores mínimos del 33% en el caso de la Europa atlántica y del 43'2% en los países del Báltico. También por debajo de la media se sitúan España (88'5) y Norteamérica (97'2%), lo que no impide que sigan siendo los principales lugares de destino (entre ambas suman todavía el 30'3% del total). Ligeramente por encima de la media han crecido las expediciones a otros puertos de los mares Mediterráneo y Negro (164'8%), sin incluir los países del Magreb (Marruecos, Argelia y Túnez) donde el incremento ha sido muy superior, el 781%.

Del resto del mundo es especialmente destacable el crecimiento de las exportaciones dirigidas a América Latina (463'8%), que en cifras absolutas (1'2 millones de Tm en 2005) se aproximan a las de Estados Unidos-Canadá, antes muy superiores. Por esta razón la participación relativa de América Latina ha pasado del 4'5 al 9'8%. También ha crecido mucho (472'1%) el tráfico con destino al Lejano Oriente, India y Australia, y su cuota ha subido del 5'6 al 12'2%. Lo mismo puede decirse de África, que en su conjunto





ha pasado del 4'5 al 8'6%, mientras que la zona del golfo Pérsico y mar Rojo, a pesar de haber aumentado en un 156'7% su volumen de tráfico, mantiene casi inalterable su participación, en torno al 10'5%.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA TRÁFICO DE SALIDA ENTRE 1990 Y 2005

Destino por Regiones	1990 Tm	1990 %	2005 Tm	2005 %	Incremento 2005/1990
España	1.205.000	25,6	2.271.000	18,5	88,5
Mediterráneo-Negro	1.054.000	22,4	2.791.000	22,1	164,8
Europa Atlántica	439.000	9,3	584.000	4,8	33,0
Mar Báltico	95.000	2,0	136.000	1,1	43,2
Norteamérica	736.000	15,6	1.451.000	11,8	97,2
México-Caribe	163.000	3,4	864.000	7,0	430,1
Sudamérica Atlántico	37.000	0,8	145.000	1,2	291,9
Sudamérica Pacífico	13.000	0,3	192.000	1,6	1.377,0
Total Latinoamérica	213.000	4,5	1.201.000	9,8	463,8
Magreb	63.000	1,3	555.000	4,5	781,0
África Occidental	121.000	2,6	384.000	3,1	217,4
África Sur y Este	28.000	0,6	117.000	1,0	317,9
Total África	212.000	4,5	1.056.000	8,6	398,1
Golfo Pérsico	497.000	10,6	1.276.000	10,4	156,7
Lejano Oriente	262.300	5,6	1.499.000	12,2	472,1
Total Mundo	4.710.000	100	12.265.000	100	160,4

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Incluye los puertos de Valencia, Sagunt y Gandia. Elaboración propia

Por lo que respecto al tráfico total, teniendo también en cuenta las importaciones, en el momento actual China, con más de 7 millones de Tm ocupa el primer lugar, muy por delante de otros países como son el grupo del golfo Pérsico (3'50), Italia (2'78), Brasil (2'70) y los Estados Unidos (3'02). Los intercambios son también muy voluminosos con otros países ribereños del Mediterráneo como Francia (1'58 millones de Tm), Argelia (2'1), Egipto (1'52), Turquía (1'82), Marruecos (1'1) e Israel (0'9). En América, además de Estados Unidos y Brasil, destacan también Canadá (1'20), Argentina (0'88) y México (0'52). Los países del golfo de Guinea viene a sumar entre todos casi 2 millones de Tm, mientras que en el Lejano Oriente, aparte del gigante China, comienzan también a despuntar Tailandia, Malaisia, Vietnam, Australia, Indonesia, etc., sumando entre todos más de 2'5 millones de Tm, sin contar a la India, que ella sola ya supone 920.000 Tm. Es así como el sureste asiático se ha convertido en la principal referencia del tráfico del puerto de Valencia.

Las cifras anteriores, que vienen desagregadas por países en el mapa adjunto, se refieren a todo tipo de tráfico, incluidas las mercancías que llegan a Valencia para ser luego reexpedidas a otros lugares. Se advierte así que Valencia desempeña un papel cada vez más relevante como puerto de redistribución. Así, por ejemplo de los 7 millones de Tm registradas en el tráfico con China, sólo poco más de un millón corresponden a las exportaciones directas desde Valencia a China, cuatro son importaciones de aquel país y los otros dos millones corresponden a operaciones de puro tránsito. De estos últimos 2 millones, algo más de 1'5 millones fueron descargadas por los grandes portacontenedores procedentes de China para luego ser enviadas a otros puertos del Mediterráneo en barcos menores, mientras que las

Desde que en 1999 fuera inaugurado el muelle Príncipe Felipe la capacidad de almacenaje ha permitido un fuerte aumento del tráfico de contenedores en tránsito, que ha pasado de 97.000 en 1997 a más de 1.600.000 en 2008, gracias sobre todo a la actividad de las navieras Maersk-Sealand y Mediterranean Shipping Company. La primera tiene su *hub* o base logística en el puerto de Algeciras, pero la segunda, de larga presencia en Valencia, eligió este puerto en septiembre de 2001 como su *hub* en el Mediterráneo. En diciembre de 2003 obtuvo la concesión por 30 años de una nueva terminal en el muelle de fangos en donde operarán con carácter de exclusiva los grandes buques *post-panamax* de más de 60.000 TEU que esta naviera suiza posee.

(Página anterior)

Vista aérea del puerto de Valencia desde el sur.

El buque MCS Carmen efectuando tareas de descarga.

otras 526.000 Tm lo hicieron en orden inverso, siguiendo el modelo de *short see shipping*. Este caso es extensible al comercio con otras mercancías procedentes o con destino a lugares lejanos, como el resto de Oriente (India) y de América (Brasil, Estados Unidos, Canadá). En su conjunto, el tránsito afectó a 20'2 millones de Tm, frente a 18'6 de descargas y 11'3 de expediciones. Véase cuadro siguiente.

COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE VALENCIA  
SEGÚN SU NATURALEZA. AÑO 2008

País	Expediciones	Descargas	Tránsito de expedición	Tránsito de descarga	Total
China	971.000	4.005.000	526.000	1.529.000	7.002.000
India	82.000	238.000	223.600	367.200	900.000
Brasil	101.000	687.000	609.000	1.247.000	2.640.000
USA	517.000	1.020.000	501.000	982.000	3.015.000
Canadá	112.000	228.000	312.000	570.000	1.230.000
Mundo	11.322.000	18.634.000	10.167.000	10.051.000	50.174.000

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración propia

### Metro y ferrocarriles de Valencia

[CARMEN SANCHIS DEUSA –UVEG–]

La ciudad de Valencia ejerce una notable y compleja función ferroviaria por lo que es preciso analizarla en los diversos niveles de su articulación espacial. En un primer nivel se sitúa el perímetro más próximo a la capital, servido por los trenes de la red del metro y los de cercanías de la red de vía ancha. Un segundo nivel comprende el ámbito cubierto por los servicios regionales. Finalmente, son de otra magnitud superior las conexiones con Barcelona-Francia, con Madrid y otras partes de España (Aragón, Andalucía, etc.).

#### *Las bases de la red del metro: la red de ferrocarriles de vía estrecha*

La actual red de metro se apoya en los primitivos ferrocarriles de vía estrecha que comunicaban Valencia con buena parte de L'Horta y de la Ribera. Las líneas del norte (Llíria, Bétera y Rafelbunyol) fueron impulsadas, construidas y explotadas por la Sociedad Valenciana de Tranvías (SVT), constituida en enero de 1885 y cuyo promotor, Juan Navarro Reverter, pertenecía al entorno de José Campo. El proceso de su gestación se inició en 1875 con la solicitud que hizo V. Aleixandre para la realización del proyecto de un tranvía entre Valencia y Llíria, que no cuajó. La misma SVT solicitó la concesión de un tranvía a vapor que le fue adjudicada en el año 1884. Poco después por la Ley de 30 de agosto de 1886, esa concesión fue transformada en la del ferrocarril económico. La línea fue inaugurada en 1888 y quedó totalmente electrificada en 1925.

El origen de las líneas de Bétera y Rafelbunyol hay que buscarlo en el proyecto de Ricardo de Álava de un ferrocarril que enlazase el Grau de Valencia con Bétera, pasando por Montcada con un ramal a Rafelbunyol. La concesión se hizo por la Ley de 1 de agosto de 1889 y en febrero de 1890