

NOTAS HISTÓRICAS SOBRE EL PUERTO DE VALENCIA

La historia del Puerto de Valencia es la historia de las dificultades que hubieron de vencerse para llegar a “la creación de este Puerto totalmente artificial, partiendo de una playa sin calado y sin abrigo de ninguna especie, hasta conseguir la bella realidad de un puerto, si no perfecto, sí de magníficas condiciones de calado y amplitud que lo hacen uno de los mejores del litoral”.¹

Probablemente en el paraje del actual puerto hubiese un embarcadero desde antes de la conquista de Valencia por Jaime I, ya que sus huestes recibieron ayuda por éste. Dicho embarcadero, donde se estableció el campamento del rey Jaime I, fue llamado grau (del latín gradus); el rey estimuló la edificación de casas y la construcción de un muro protector, con lo que nacería la «**Vila nova maris Valentiae**». Por un Privilegio real, otorgado en 1249, se concedió a sus habitantes el derecho de no pagar servicio alguno, lo que favoreció el aumento del número de vecinos.

La importancia marítima de Valencia nos queda confirmada por el hecho de que, en 1283, Pedro III de Aragón concede un importante privilegio: «Statuimus et ordinamus quod a portu gradus Valencie removeant staca que ibi posita erat racione lezde».

El establecimiento en Valencia, por el citado Privilegio Real, de la jurisdicción marítimo comercial del Consolat de Mar indica que desde finales del siglo XIII el tráfico marítimo iba en aumento. Un ejemplar manuscrito del Consolat de Mar, que data de 1407, se conserva en el Ayuntamiento de Valencia y de él se han hecho varias ediciones facsímil y transcripciones.

Respecto a los componentes del tráfico marítimo medieval, Ferrer Navarro escribe:

"En resumen, pues, el comercio valenciano de "cosas vedadas" de finales del siglo XIV, trata un tipo de exportación al detalle realizada casi totalmente por “mercaderes” no profesionales que marchan en la mayoría de los casos hacia el interior de la Península -y que cuando toman los caminos del mar lo hacen siempre en una navegación de cabotaje--- llevando productos manufacturados por los artesanos valencianos, artículos de alta especialización como son los bélicos e industriales.”²

Los astilleros valencianos gozaron de gran fama; en 1321 existía la llamada Draçana del Senyor Rei, es decir, el Astillero Real. En las atarazanas del Grau de la Mar se construirían parte de las naves que Roger de Lauria mandaría bajo la divisa de las cuatro barras de Aragón.

El núcleo urbano de Valencia, establecido junto al río Turia, a unos 3 km de la costa, contaba en el siglo XIV con una comunicación fluvial con el mar. Las aguas del río Turia eran en cierto modo navegables hasta las murallas de Valencia, como lo prueba la orden dictada por la Bailía en 1377, por la que se prohibía a las embarcaciones descargar en los márgenes del río, con el fin de que no pudieran eludir el pago de los derechos para sufragar el embarcadero del Grao.

La importancia del puerto fue aumentando; ya en 1338 los jurados de la ciudad ordenaron construir un edificio en el que se depositarían los efectos navales propiedad del municipio. A principios del siglo xv, en el Consejo General de la Ciudad, celebrado el 29 de mayo de 1402, se pensó construir una «cequia fonda o vall per la que la mar pogués venir tro a prop dels murs de la Ciutat», pero, como otros muchos posteriores, este proyecto no llegaría a realizarse.

1 DICENTA, L.: Puerto de Valencia. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo (enero 1942-dic. 1949). p. 13.

2 FERRER NAVARRO, R.: La exportación valenciana en el siglo XIV. C. S. I. C. Escuela de Estudios medievales. Zaragoza, 1977. p. 354.

Las primeras obras de las que tenemos constancia fueron realizadas en virtud del privilegio concedido a Antoni Joan, por el rey Fernando el Católico, expedido en Córdoba el 28 de mayo de 1483. El rey otorgó licencia para construir un puente de madera en la playa del Grao, con arranque en tierra firme y hasta dentro del mar y que actualmente es conocido como “**Pont de Fusta**”. Las obras fueron realizadas invirtiendo una suma superior a 10.000 florines, a la que hubo que agregar unos 600 florines anuales, a fin de atender los gastos de conservación. Este mismo año 1483, los jurados de la ciudad concedieron a Antoni Joan la explotación del puente de madera como embarcadero. Cuando intentaron establecerse otros, Antoni Joan recurrió ante el rey, quien desde Sevilla, el 17 de marzo de 1491, expidió una provisión amparando al concesionario del puente, de manera que le confirmó el privilegio de exclusividad.



Restos hallados del Pont de Fusta

A finales del siglo XV y principios del siglo XVI, asistimos a la ampliación de las atarazanas. «La concentración de capital, apoyada en una solidez monetaria, atraerá y hará proliferar empresas mercantiles. Valencia disponía en estos años de astilleros cuya necesidad de creación fue puesta de relieve ya en 1338 por el Consejo de la Ciudad... Otro astillero de proporciones más modestas y con un carácter artesanal mucho más acentuado se situaba al término de la actual calle de Pintor Sorolla, ocupando las que son hoy calles de Correos y Pérez Pujol, que formaban parte del barrio de Pescadores, por la ocupación de sus habitantes, y que se mantuvo en la morfología urbana hasta finales del XIX, iniciándose el nuevo acondicionamiento a partir de los primeros años de este siglo.»³

Desechada la antedicha propuesta del Consejo General de la Ciudad para dragar el cauce del río Turia, de manera que embarcaciones de mayor calado llegaran a los muros de la ciudad, adquiere el puerto su emplazamiento definitivo, aunque en el siglo XIX volverá a ser puesto en cuestión, proponiendo a Cullera como puerto o antepuerto de Valencia.

Parece ser que las playas del Grao «debían estar atestadas de almacenes de madera para dar abasto a las construcciones navales».⁴ Muchas de estas maderas procedían de bosques inmediatos a Valencia y de otros interiores más distantes. Por su parte, la serie documental del Peaje de Mar suministra datos exactos por lo que al origen de las maderas de construcción de embarcaciones se refiere. Antenas, palos, remos, cargas y carretadas de madera llegan al puerto de Valencia, procedentes por lo común de otros puertos del reino, especialmente de los de la zona septentrional -actual provincia de Castellón- y también de Cataluña.⁵

3 TEIXIDOR DE OTTO, M. J.: Funciones y desarrollo urbano de Valencia. Institución Alfonso el Magnánimo. Valencia, 1976. p. 37.

4 ESCOLANO-PERALES: Décadas de la insigne y coronada ciudad y reino de Valencia. Tomo III, Valencia, 1879. p. 448.

5 SALVADOR, E.: La economía valenciana en el siglo XVI. Universidad de Valencia, 1972. p. 359.

La exclusiva obtenida por Antoni Joan a la larga no resultó rentable, por lo que sus herederos fueron abandonando poco a poco el embarcadero, que en 1555 ya no funcionaba porque una avenida del río Turia lo dejó totalmente inservible. «Fue entonces cuando su propietario Honorato Juan, señor de Tous, intentó construir otro en la playa del Cabañal, cuya idea fue rechazada por los Jurados de la ciudad basándose sobre todo en la lejanía y en la falta de comodidad.» Sigue E. Salvador: «La ciudad decidió por último comprar a su propietario los derechos de carga y descarga. Pero como no se llegase a un acuerdo respecto al precio, se recurrió al virrey de Valencia, duque de Maqueda, quien ordenó al señor de Tous la cesión de sus derechos a la ciudad para que ésta construyese un puente adecuado a las necesidades del momento, a cuyos gastos no estaba en condiciones de hacer frente su propietario. La ciudad, por su parte, debía abonar a su antiguo dueño la cantidad de 67.500 sueldos y un censo anual de 4.500 sueldos más, que el Consejo impuso sobre la fábrica de la Lonja nueva. La transacción se realizó el año 1575.»⁶

Comprados los derechos sobre el embarcadero, se construyó uno nuevo de 600 pasos de largo, pero tropezó con dos problemas: cada año había necesidad de prolongarlo ya que el avance de la playa le hacía quedarse en seco y, además, la madera era carcomida por un gusanillo llamado «broma».

A lo largo del siglo XVI, según la tesis de Braudel, durante el semestre otoño-invierno, la época de mal tiempo que embravecía el mar, debía disminuir la navegación ya que, sobre todo para las galeras, había peligro de naufragio. Las prohibiciones de viajar en épocas invernales se prodigaron durante la Edad Media, y aún en 1569 Venecia mantenía la suspensión de la navegación entre el 15 de noviembre y el 20 de enero. Según Emilia Salvador, este esquema no se puede aplicar al Puerto de Valencia:

“De un total de 16.444 embarcaciones, registradas a su llegada al Puerto de Valencia a lo largo de treinta años, 8.409 corresponden al semestre de verano y 8.035 al de invierno, lo que equivale a un promedio anual de 280 y 267 respectivamente. Es evidente que la diferencia resulta bien exigua y que no se ajusta en modo alguno a los notables contrastes que la bibliografía parece sugerir. Si descendemos a una equiparación mensual... aunque los dos últimos puestos están ocupados por meses del semestre invernal -febrero y enero---, no es menos cierto que el primer lugar corresponde a un mes de la estación fría --diciembre---.”⁷

En el siglo XVI era patente el desfase existente entre las necesidades de una potencia marítima ya notable y un puerto inadecuado para cubrirlas. Las 16.444 embarcaciones que quedaron registradas en los 30 años comprobados por Salvador se repartían en los siguientes porcentajes:

CUADRO 1-D

Barcas	35'83	por 100
Laúdes	20'89	-
Saetías	12'97	-
Londrós	8,85	-
Naos	6,60	-
Carabelas	3,62	-
Resto	11,24	-

Observamos claramente en el cuadro el predominio del pequeño tonelaje y la perduración de las embarcaciones de tradición mediterránea.

⁶ SALVADOR, E.: Op. Cit. P. 130.

⁷ SALVADOR, E.: OP. Cit. p. 123.

Las pequeñas y medianas embarcaciones que llegaban a Valencia durante el siglo XVI traían tanto productos del puerto de origen como de los sucesivos puertos de escala por los que había arribado, siguiendo siempre la tradición de navegar junto a la costa. El mar Mediterráneo era conocido, pero, debido a la piratería y al deseo de tocar el mayor número de puertos posible para ampliar la gama de productos para comerciar, sólo los grandes barcos no efectuaban continuas escalas. Los grandes barcos de la época, cargados de trigo, que procedían normalmente de Sicilia, o con pesca, originarios de Castilla, Portugal y el Atlántico Norte eran los únicos que transportaban directamente a Valencia su carga sin las continuas compras y ventas en los puertos del trayecto.

Durante el siglo XVII, los jurados siguieron preocupados por las pésimas condiciones en que se realizaban las operaciones de carga y descarga. Los accidentes que sufrían las embarcaciones en el Grao de Valencia, los días de mar embravecido, les impulsaba a buscar refugio en lugares más protegidos como Denia y Cullera cuyas radas «jugaban en cierta medida el papel de antepuertos de nuestra ciudad».⁸

Los jurados, interesados en fomentar el comercio marítimo, ordenaron renovar las atarazanas y estudiaron la posibilidad de habilitar como puerto la desembocadura del río Turia. Finalmente se prefirió la construcción de un nuevo embarcadero de Piedra que fue encargado a Tomás Güelda.

Los jurados de la ciudad se habían opuesto tenazmente, dos siglos antes, a la construcción de un puerto de piedra. En las postrimerías del siglo XV, el veneciano Juan Caboto Montecalunya estudió la posibilidad de construir un puerto de obra en la playa del Grao, dibujó los planos del proyecto y los presentó, en Barcelona, al rey Fernando el Católico. El rey designó a personas entendidas a fin de comprobar si lo expuesto por Juan Caboto se ajustaba a la realidad. Hubo diversidad de pareceres acerca de si debía construirse o no el Puerto, prevaleciendo el criterio favorable.

Convencido de que las condiciones para la construcción eran excelentes, sobre todo en lo referente a la piedra necesaria que podría obtenerse del cabo de Cullera, el rey Fernando el Católico se dirigió por carta a los jurados de la ciudad de Valencia. Exponía la conveniencia de proceder a la ejecución de las obras y apuntaba la solución económica del asunto.

La misiva real fue leída en el Consejo General de la Ciudad, el 28 de marzo de 1494, pero la mayoría de los jurados se sumó al criterio de no construcción, sustentado por micer Miquel Albert. Por ello, este primer proyecto no fue realizado.

El puerto de Valencia acusaba notables deficiencias, de las cuales dan cuenta todos los historiadores que han estudiado el tema.

“Es cierto __ escribe E. Salvador__ que los accidentes que registran las fuentes documentales sobre el comercio, en muchos casos son imputables a las condiciones del mar, pero también es cierto que el puerto no ofrecía un refugio demasiado seguro.”⁹

Lo principal del tráfico marítimo se realizaba sobre la playa, varando directamente las embarcaciones en la orilla. Sólo las naves mayores solían utilizar el embarcadero de madera, al que hemos aludido anteriormente. y desde 1555 dejó de funcionar.

Tras diversas gestiones, en 1679 se concedió a la capital del Reino de Valencia, por Real Orden, el derecho de ser puerto de tráfico de mercancías para otros reinos «haciendo aún más urgentes las obras de acondicionamiento para el logro de una fluidez en las relaciones por vía marítima».¹⁰

8 CASTILLO PINTADO, A.: Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII. Madrid, 1967. p. 24.

9 SALVADOR, E.: Op. Cit. p. 132.

10 TEIXIDOR DE OTTO, M. J.: Op. Cit. p. 48.

A pesar del temor que despertaba la construcción en piedra «porque son tantos los bancos de arena que el flujo y el reflujó de la corriente le va arruinando, que de un año para otro queda la mitad del muelle en seco por la parte de tierra y es fuerza andar siempre alargándole para adentro, que a no ser de madera no lo pudiera llevar, y fuera gasto perdido se labrara de piedra»,¹¹ el Consejo de la Ciudad encargó, en 1685, a Tomás Güelda el proyecto de un muelle de piedra (gráfico 1 - 9).

Dicho proyecto constaba de cuatro secciones de quinientos palmos cada una, en línea quebrada, en dirección NW-SE, que terminaba en un torreón o baluarte capaz para ocho cañones. El muelle tendría un reborde de once palmos de ancho para el embarque y desembarque de mercancías; a lo largo del mismo, se construiría un respaldo para protegerlo de las olas y con anchura suficiente para que se pudiese pasar ampliamente.

Parece ser que cuando se hallaba construido se derrumbó parte del muelle. Lo que quedó fue mandado destruir por orden del rey Carlos II fundándose en que aquellas obras causaban grandes aterramientos. Probablemente no se llevó a cabo esta orden ya que Fray José Teixidor asegura que vio muchos años el muelle entero, aunque sin el baluarte, el cual no había llegado a construirse. Lo que parece seguro es que el general Juan Bautista Basset y Ramos ordenó arrancar la sillería del muelle para reconstruir parte de la muralla de Valencia durante la guerra de Sucesión.

Desde 1695, año en el que fue llamado el arquitecto genovés Corcilia, y durante la primera mitad del siglo XVIII surgieron algunos proyectos encaminados a rehacer el puerto, si bien ninguno de ellos llegó a prosperar.

El puerto valenciano mantuvo un deficiente acondicionamiento hasta el siglo XVIII, sin embargo, siempre contó con cierto tráfico de importancia.

Según Teixidor de Otto: «El mayor porcentaje de mercancías recibidas lo integraban artículos manufacturados, materias primas y objetos de lujo: lanas, cueros, papel, algodón, etc. Parte era para el consumo ciudadano y parte para su reexpedición a los puertos de Barcelona y Mallorca. Los artículos alimenticios de primera necesidad, sobre todo carne y trigo, al venir del interior del territorio peninsular en fuertes proporciones, no contaban mucho en el movimiento portuario. Sin embargo, había variedad de otros que sí llegaban por mar: sal, almendras, vino, pasas y cereales. Entre los navíos extranjeros se citan los procedentes de Italia -Génova y Sicilia-, Flandes, Francia o incluso de Irlanda.

Valencia, a su vez, exportaba paños, objetos de cerámica, tejidos de seda, guarnicionería, seda en rama, chapines (calzado de seda) y grana.»¹²

En 1762, el coronel de ingenieros Pedro Ara, auxiliado por el teniente de navío Pedro García Aguilar, realizó un estudio de construcción que seguía sensiblemente el proyecto formulado por Tomás Güelda; no fue realizado, al igual que ocurrió con el del vicario perpetuo de la parroquia de San Pedro, Manuel Gómez Marco, de lo que queda constancia en unos manuscritos conservados en la Biblioteca Universitaria de Valencia.¹³

En 1764, el marqués de la Romana defendió un «contraproyecto» de puerto de Valencia en Cullera, según el cual se aprovecharía la Albufera para el contacto entre el futuro puerto y la ciudad; era preciso, sin embargo, perforar «sólo 557 varas» de montaña. Los miembros de la Sociedad Económica de Amigos del País resucitaron el proyecto en 1779, enlazándolo con la bonificación parcial de la Albufera, la cual no fue realizada, a pesar del interés de Floridablanca. Todavía en 1787 Pascual Caro, hermano del marqués, presentó de nuevo el proyecto del puerto cullerense sin tener éxito tampoco.¹⁴

11 ESCOLANO - PERALES: Op. Cit. Tomo II. p. 269.

12 TEIXIDOR DE OTTO, M. J.: Op. Cit. p. 40.

13 Los manuscritos son los siguientes:

RODRIGUEZ, JOSÉ: Noticias del lugar del Gran de Valencia. Siglo XVII. Signatura M 884.

GÓMEZ Y MARCO, MANUEL: Relación sobre el proyecto que se había de hacer en el Grao de Valencia. Año 1765. Signatura M 273 (2).

MEMORIAL a S. M. de la Junta particular del Comercio y Agricultura de Valencia acerca del muelle del Puerto de Valencia. Año 1739. Signatura M 273 (1).

14 ROSSELLÓ, V. M.: El litoral valencià. II. Valencia, 1969. p. 45.

En 1786, siendo Corregidor de la Ciudad Joaquín Pareja Obregón, se debatió en el seno del Cabildo la oportunidad de gestionar cerca del ministro de Indias, el marqués de Sonora, la autorización para comerciar con América desde el Grao. Esta proposición fue resuelta el 12 de agosto de 1791, mediante una Real Orden que decía así:

“Deseando el rey el fomento del comercio e industria de la Ciudad y Reino de Valencia y que sus frutos y manufacturas tengan mayor y más pronta salida, se ha dignado, conformándose con el dictamen de la Suprema Junta del Estado, condescender a la suplica de la Junta Particular de Comercio y Agricultura de ese Reyno, relativa a que se habilita para el comercio libre de América el puerto del Grao o playa de esta ciudad.

A su consecuencia, es su Real voluntad que dicha playa se tenga y reputa por puerto habilitado; pero esta habilitación sea sólo para comerciar a la América frutos, géneros y efectos nacionales con absoluta exclusión de todos los extranjeros.”

En el mismo año en que se promulgaba la Real Orden transcrita, se determinó por la Junta de Comercio hacer un nuevo embarcadero, financiado con 70.000 pesos recaudados como impuesto sobre los géneros de desembarco. Los trabajos comenzaron en 1792, bajo la dirección del ingeniero Hidráulico y capitán de fragata Manuel Mirallas o Miralles (gráfico 1 - 10).

Ya en 1790, antes de iniciarse las primeras importantes reformas del puerto, hay indicaciones que reflejan el incremento del tráfico portuario. «Entre el 26 de junio de 1790 y el 2 de julio del mismo año llegaron al Grao siete embarcaciones procedentes de Salou, Cartagena, Barcelona, Malta, Marsella y Castellón con unos cargamentos de trigo, materias textiles, madera y productos alimenticios. El 20 de julio de 1790 también se señala el arribo de cinco embarcaciones -cuatro desde Alicante y una desde Málaga-, con cacao, vino, atún y cebada; el 23 de julio, cuatro atraques con procedencia de Murviedro, Barcelona, Ibiza y Génova, este último con una carga de seda, acero, piedras jaspes y lienzo; el 11 de agosto, siete embarcaciones de Denia, Tarragona, Murviedro, Cullera, Gandía, Barcelona y Génova. A través de estas referencias consignadas por el Diario de Valencia se puede apreciar, aún siendo el puerto valenciano de escasa categoría por sus instalaciones, las necesidades que precisamente tenía de ellas por ese movimiento que sin duda alguna se hubiese visto incrementado de disponer de las mismas .»¹⁵

En la época, Cavanilles se lamentaba de las deficiencias, al observar la riqueza de la economía valenciana que exigía “un puerto para que fuese Valencia el centro del comercio como lo es de las riquezas del reino”.¹⁶

Como hemos visto anteriormente, «nada práctico se hizo durante más de siglo y medio, pues todas las obras que se intentaban eran de tan poca envergadura para la fuerza de este mar abierto, sin abrigo natural, que se derrumbaban en su primer embate».¹⁷

Cavanilles nos recuerda que «renacían frecuentemente las ideas de construir una obra digna de los Valencianos; presentábanse proyectos, pero siempre sin fruto, hasta el año 1791 en que se determinó la obra, y se empezó á costa del Consulado, habiéndose clavado la primera estaca el día 26 de Marzo de 1792 baxo la dirección del ingeniero hidráulico don Manuel Mirallas».¹⁸

Esta construcción llegaba 17 años después de que Valencia fuera excluida del derecho al libre comercio con América. En 1765, por Real Decreto, se concedió este derecho a diferentes puertos peninsulares, entre ellos a Alicante; la no inclusión de Valencia corroboró una vez más el fuerte obstáculo que representaba el no disponer de adecuadas instalaciones portuarias para convertirse en puerto de Castilla en el Mediterráneo, lo que le hubiese valido afianzar su valor económico.¹⁹

15 TEIXIDOR DE OTTO, M. J.: Op. Cit. p. 49.

16 CAVANILLES, A. J.: Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia. Madrid, 1977. Tomo I. p. 191.

17 DICENTA, L.: OP. Cit. p. 20.

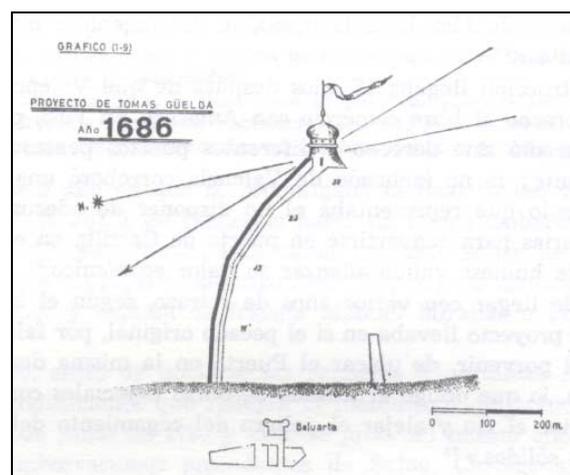
18 CAVANILLES, A. J.: Op. Cit. Tomo I. p. 144.

19 ARROYO ILERA, R.: "Problemas económicos del puerto valenciano en el siglo XVIII". Saitabi, XII. 1962. p. 212.

Además de llegar con varios años de retraso, según el ingeniero Dicenta: «Este proyecto llevaba en sí el pecado original, por falta indudable de visión del porvenir, de ubicar el Puerto en la misma desembocadura del río Turia, lo que obligó al trazado de obras especiales con el solo objeto de desviar el río y alejar el peligro del cegamiento del Puerto por sus arrastres sólidos .»²⁰

Las obras que fueron suspendidas en 1796, de nuevo el 2 de marzo de 1798 se reiniciaron de manera que debían ajustarse al proyecto de Mirallas. Dicho proyecto (gráfico 1 - 10) trataba de poner el fondeadero al abrigo de los vientos; con las alineaciones de los diques en forma de polígono se ganaba espacio, obligando a la última alineación a que fuese paralela a la playa. Estaba proyectado un contramuelle o Dique del Oeste que impediría la entrada de las aguas del río Turia en el fondeadero. Prosiguieron las obras hasta 1805, año en el que tuvieron que suspenderse al comprobar que, a pesar de todos los esfuerzos, la playa crecía rápidamente conforme se adelantaban los diques. El obligado paréntesis de la guerra de la Independencia y la crisis posterior coadyuvó poderosamente a diferir la prosecución de los trabajos, habiéndose llegado a fines de 1821 al punto en que se inicia el actual Dique de Levante. Por lo que respecta al contramuelle, antes de 1830 se habían construido unos 670 m, pero en este año se demolieron los últimos 280 m, lo que produjo grandes socavaciones en la playa de Nazaret. Además las arenas de las corrientes y los aluviones eran impelidos al interior del puerto.

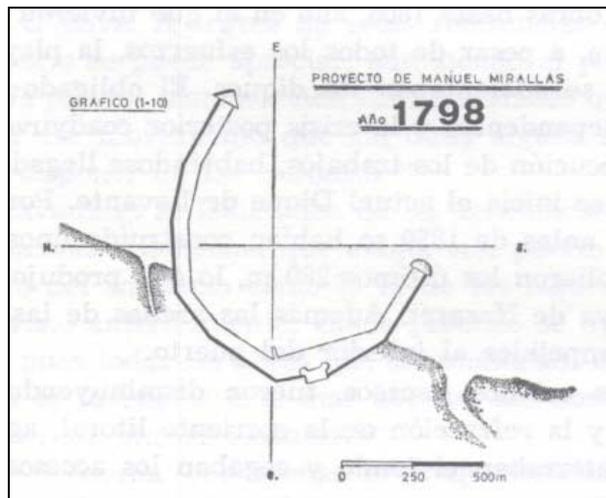
En efecto, los calados, escasos, fueron disminuyendo pues todos los acarrees del río y la refracción de la corriente litoral, agudizada durante los temporales, aterraban el fondo y cegaban los accesos.



Proyecto de Tomás Güelda (1686)

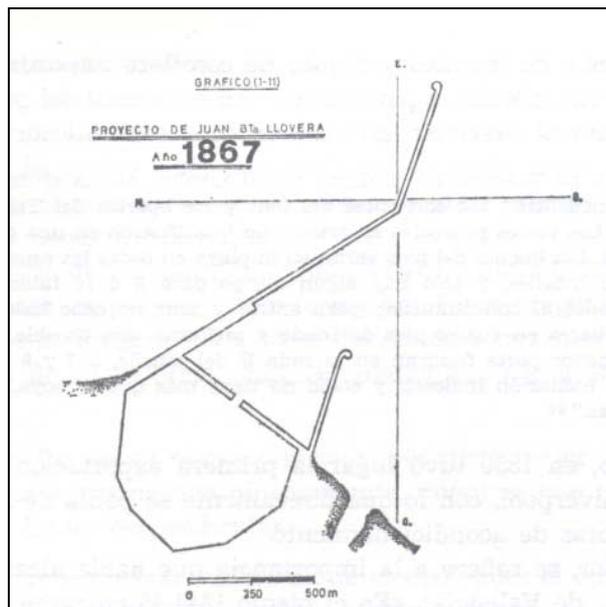
Dique de estacas de madera y cajones de argamasa, de unos 500 metros de longitud y 30 palmos de calado en el extremo, fue destruido por el mar cuando se había llegado próximamente a la mitad. En el año 1688 fue ordenada la demolición del resto por los aterramientos que producía.

20 DICENTA, L.: Op. Cit. p. 20.



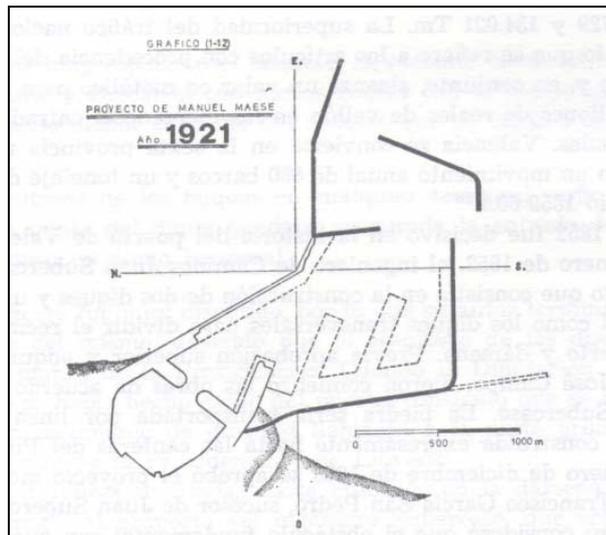
Proyecto de Manuel Mirallas (1798)

Con arreglo a este proyecto se fueron ejecutando las obras con intermitencias y gran lentitud. A fines del año 1821 la parte de Levante llegaba al punto de arranque del actual transversal. La rama sur, o contramuelle, en 1830 estaba en su mayor parte construida, demoliéndose la mitad, creyendo así evitar los enarenamientos. Las obras quedaron suspendidas en 1833.



Proyecto de Juan Bautista Llovera (1867)

En este proyecto se propone la prolongación del Dique de Levante en una extensión de 500 metros, desviándolo hacia el este. Con tal disposición se mejoró la entrada. La Diputación Provincial, que desde 1869 se hizo cargo del puerto, aceptó el proyecto de Llovera. En primero de noviembre se llevaban construidos 160 metros de dique, mas por efecto del temporal acaecido en dicho día, quedaron reducidos a un centenar.



Proyecto de Manuel Maese (1921)

Encargado de la dirección el ingeniero señor Maese, formula su proyecto de diques. Sustituye los monolitos por pilas de bloques huecos rellenos de hormigón. Aumenta las secciones e introduce el empleo de puzolanas para evitar la destrucción del cemento portland por el agua del mar.

La construcción de muelles y diques de escollera imposibilitaba el atraque, lo que era otro obstáculo para la agilidad comercial del puerto. Madoz es muy elocuente al describir este estado de cosas anterior a 1852:

"El puerto de Valencia no es digno de tal nombre, tal es el deplorable estado en que se encuentra; las corrientes del mar y los aportes del Turia lo han obstruído todo. Los vastos proyectos anteriores no fructificaron en una obra consistente y de utilidad. Los buques del país varan en la playa en todas las estaciones, dentro y fuera de los muelles, y sólo hay algún abrigo para 8 o 10 faluchos dentro del recinto, pegados al contramuelle; para entrar y salir no debe haber mucha mar, porque hay barra en cuatro pies de fondo y se forma una terrible rompiente. Los buques de mayor porte fondean en la rada E del muelle, a 7 y 8 brazos sobre la cama, en la enfilación indicada y como no tiene más que la boya, raro es el año sin desgracias."²¹

Sin embargo, en 1850 tuvo lugar la primera exportación de naranjas con destino a Liverpool, con lo que nuevamente se ponía de manifiesto la necesidad de obras de acondicionamiento.

M. J. Teixidor, se refiere a la importancia que había alcanzado el tráfico en el puerto de Valencia: «En el bienio 1844-45 entraron en el Puerto de Valencia un total de 361 buques, que representaron un volumen de mercancías de 58.346 Tm, y salieron 339 con un valor de 54.592 Tm, en ambos casos para el comercio extranjero; por lo que respecta al nacional, las entradas fueron de 2.854 buques, con una carga de 139.709 Tm, y las salidas, 2.729 y 134.021 Tm. La superioridad del tráfico nacional se revaloriza por lo que se refiere a los artículos con procedencia del mismo País Valenciano y, en conjunto, alcanza un valor en metálico para los dos años de 66'8 millones de reales de vellón en las mercancías entradas y 71'6 en las exportadas. Valencia se convierte en la sexta provincia marítima de España con un movimiento anual de 680 barcos y un tonelaje de 68.694 Tm en el bienio 1859 - 60.»²²

²¹ MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Tomo XV. Madrid, 1849. p. 421.
²² TEIXIDOR DE OTTO, M. J.: *Op. Cit.* p. 69.

El año 1852 fue decisivo en la historia del puerto de Valencia, el primero de enero de 1852, el ingeniero de Caminos Juan Subercase presentó un proyecto que consistía en la construcción de dos diques y un rompeolas aislado, así como los diques transversales para dividir el recinto abrigado en antepuerto y dársena. Previa aprobación superior y adquirida la contrata por José Campo, dieron comienzo las obras de acuerdo con el proyecto de Subercase. La piedra sería transportada por línea férrea que había sido construida expresamente hasta las canteras del Puig.

El primero de diciembre de 1865 se aprobó el proyecto modificado del ingeniero Francisco García San Pedro, sucesor de Juan Subercase. El nuevo ingeniero consideró que el obstáculo fundamental con que tropezaban todas las obras emprendidas, los aterramientos, podría ser evitado si la cabeza del contramuelle no terminara en curva, sino en línea recta y paralela al Dique de Levante. Estimó, asimismo, la conveniencia de establecer un malecón de piedra que, partiendo de la orilla izquierda del río, se prolongara en el mar hasta que llegase a la línea este-oeste que pasa por la cabeza del Dique de Levante.

El 31 de julio de 1867, el piloto Juan Bautista de la Concepción Llovera Lloved presentó un proyecto de reforma en el que proponía que el Dique de Levante se prolongara 500 metros, desviándolo tres cuartas más al este. Las ventajas de su reforma eran las siguientes, según se aprecia en el gráfico 1-11:

1.^a El muelle, en su nueva dirección, resistiría mejor los embates del mar, ya que se aproximarían oblicuamente, mientras que en el construido chocaban en forma perpendicular.

2.^a El dique sería más visible desde el mar, pues el construido se destacaba poco de la tierra, por ser bajo y muy cerrado; recomendaba, además, que en su extremo se construyese una gruesa torre para un faro de luz fija.

3.^a La punta del dique caería en una sonda de 8 brazas y media de fondo natural.

4.^a Siendo muy espacioso el boquete, la vaciante disminuiría la fuerza de su corriente y chocando con menos fuerza con el oleaje que arrastra las arenas, sería menor el efecto del choque, que da lugar a la formación de la barra.

5.^a La entrada de los buques en cualquier temporal sería feliz, pues al doblar la punta del dique quedaba asegurada la entrada de la mejor manera, incluso en pleno temporal.

Este proyecto fue muy discutido, por lo que su autor terminó por dejar de ocuparse del mismo, diciendo que el resultado de las discusiones lo «dejaba en manos de la Providencia». Cuando la Diputación Provincial, que en 1869 se había hecho cargo del puerto, consiguió que se aprobase el proyecto, en testimonio de gratitud llamaron a la parte principal de la reforma «Dique de la Providencia o de Llovera».

El resto de obras realizadas hasta entonces en la dársena, lo habían sido con arreglo al proyecto del ingeniero Subercase, que era suficiente para las necesidades comerciales de entonces, pues las embarcaciones de mediano y pequeño porte podían atracar a ellos cargadas, descargando por medio de planchas; los buques mayores, que hasta entonces quedaban en la rada, iban a estar abrigados al resguardo de los diques, pudiendo hacer la carga y descarga por medio de barcazas.

No se habían empezado las obras de los muelles transversales, cuando el aumento del comercio hizo ver la insuficiencia del puerto, por lo que los ingenieros Sanz y García San Pedro propusieron notables ensanches en el contramuelle y en los muelles de Levante y de tierra. No obstante la más urgente necesidad de la dársena era la construcción de revestimientos a profundidad suficiente para que toda clase de buques pudieran atracar, esta mejora no se empezó hasta 1886. Hasta esta fecha los muelles no fueron atracables, no tenían paramento vertical, por lo que todas las operaciones se realizaban por medio de barcazas o gabarras, cargándose o descargándose las mercancías con primitivos artefactos denominados «caballetes». Para remediar el grave inconveniente de la dársena, y al objeto de que los buques pudiesen atracar en los muelles, el ingeniero Alejandro Cerdá, en 1878, redactó un proyecto, en el cual, además de los revestimientos, proponía la construcción de seis espigones avanzados que, con los transversales, formarían siete dársenas. No obstante hasta 1884, año en el que se aprueba el proyecto de los muelles de la dársena del ingeniero Amado de Lázaro, la paralización de las obras había sido la nota del período ya que los aterramientos cegaban el canal de entrada y seguían disminuyendo el calado hasta inutilizar el puerto. Se provocaron continuas disputas para resolver el problema de los aterramientos, que se creyó muchas veces insuperable. De unos años antes es la «Impugnación del folleto del Dr. Fernando Herbés contra el Puerto del Grao y a favor del de Cullera», escrita por Vicente Montero Espinosa en 1849, lo que demuestra que la idea del Puerto de Valencia en Cullera tardó en ser desechada.

Al fin, en 1898, según el proyecto del ingeniero Amado de Lázaro quedó revestida la dársena interior y los dos transversales, quedando sólo por revestir el muelle que enfrenta con la boca de la dársena, pues entraba tan fuerte marejada por ella durante los temporales que se debía dejar un paramento de escollera para absorberla.

En 1898, el puerto tenía 2.103 m de línea de atraque y quedó una superficie de muelles en la dársena y transversales de 2.537'51 m² con calados de 7,50 m en la dársena y 8 m en el antepuerto y canal de entrada.

Este mismo año por la Real Orden de 20 de octubre de 1896, quedó aprobado el proyecto de «Diques exteriores para el ensanche y mejora del puerto», redactado por el entonces ingeniero-director de la Junta del Puerto de Valencia, Manuel Maese de la Peña.

En 1880, en virtud de la Ley de Puertos, se había constituido la Junta del Puerto de Valencia, organismo que a partir de esta fecha ha proyectado y realizado todas las obras del puerto.

Antes de que acabara el siglo se intentó desviar la desembocadura del río Turia, con la construcción de tres espigones y la iniciación del malecón con escollera, lográndose una ligera mejoría en los aterramientos. No obstante, la solución del preocupante problema de los aterramientos se resolvió con la ejecución de las obras que proyectó Manuel Maese de la Peña en 1921, hasta entonces los dragados fueron constantes.

Este proyecto comprendía cuatro diques cuyos nombres eran: Norte (1.132,64 m), Este (823,61 m), Sur (1.029 m) y Oeste o del Turia (1.323,46 m). Como consecuencia de un fuerte temporal que azotó las costas valencianas (22 y 23 de febrero de 1901) quedaron afectados algunos puntos de las obras del dique Norte, lo que obligó a dejar en suspenso la colocación de bloques y a la urgente redacción de dos proyectos: uno de refuerzo de la parte construida y otro de reforma para lo sucesivo. Por lo que respecta al primero, fue aceptada la solución de adosar, por el lado exterior del dique, un macizo de escollera que rompiera las olas.

La sociedad que debía construir los diques exteriores, la «Daydé Pillé, Reveillach y Groselier», solicitó y obtuvo la rescisión de la contrata en 1902 cuando sólo se habían iniciado las obras del malecón del Turia. Este contratiempo fue calamitoso para el puerto, pues acarreó un retraso de más de 25 años.

El ingeniero Dicenta escribe sobre la importancia de los diques exteriores proyectados por Manuel Maese en 1896:

"Debieron ser ejecutadas con ritmo acelerado, puesto que eran las esenciales para conseguir un abrigo elemental para el Puerto, que sin ellas no podía tener tal nombre, evitando los aterramientos y los costosísimos dragados, van tan despacio por multitud de causas, unas técnicas, otras económicas y de las que no estuvo ausente las luchas políticas y los partidismos."²³

Hasta 1913 prosiguieron las obras de los diques exteriores, por el sistema de administración, con un ritmo muy poco satisfactorio; en dicho año fueron adjudicadas a Miguel Zapata Sáez.

Las obras a realizar constaban de dos partes: una, correspondiente a los diques de defensa y todo lo que pudiera proporcionar abrigo a las dársenas; y la otra referida al establecimiento de nuevos muelles comerciales a fin de aumentar la línea de atraque y la superficie destinada al depósito de mercancías.

Continuadas las obras hasta 1918, en cuyo tiempo fue muy poco lo construido, falleció el adjudicatario Zapata y fue rescindida la contrata.

Modificado el proyecto, en el que se suprimían muelles y se admitía el empleo de bloques huecos de cemento, se sacó nuevamente a subasta, que fue adjudicada a la Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas, el 11 de febrero de 1924 y que se comprometía a ejecutar el segundo proyecto Maese de 1921. Hechas las instalaciones necesarias por la contrata para el arranque y transporte de piedra que provenía de la cantera de Sagunto, se montaron los talleres de los grandes bloques huecos en el Muelle de Poniente, y, adquiridos toda clase de elementos de trabajo, se dio comienzo a la colocación de dichos bloques en abril de 1926.

Proseguidas las obras con gran rapidez, se llegó a su término en el año 1931, habiendo construido todo lo proyectado en poco más de cinco años, a pesar de haber tenido que ser rehechos 174 m del Dique del Este, el cual fue destruido por completo por un temporal ciclónico en la noche del 26 de diciembre de 1926. Al reformarse su perfil fue llamado la Gitada.

El Muelle de Levante, el muelle de la dársena exterior más capaz, se construyó en el período comprendido entre los años 1919 y 1930, siguiendo el segundo proyecto de Manuel Maese de la Peña que data de 1921 (gráfico 1-12).

23 DICENTA, L.: Op. Cit. p. 25.

La ejecución de estas obras, que supusieron una adaptación del primer proyecto de ampliación de Maese, en 1896, se realizó en las siguientes etapas:

Trozo 1.º De 226'50 m de longitud por 80 m de anchura en su coronación sobre el nivel medio del mar. Principiaron las obras en junio de 1919 y concluyeron en mayo de 1921.

Trozo 2.º De 523,11 m de longitud por 80 m de anchura y 2'60 m de coronación. Dieron comienzo las obras en octubre de 1926 y finalizaron en abril de 1930.

Trozo 3.º De 207 m de longitud, implicó al mismo tiempo la construcción del muro que cierra el extremo del muelle en su enlace con el de Llovera, dejando entre ambos un martillo de 53'65 m de longitud, a fin de proporcionar un atraque de costado a dicho muelle. Las obras se iniciaron en mayo de 1929 y quedaron terminadas en septiembre de 1930.

El escaso aprovechamiento del Muelle de Poniente, de 346 m de longitud y 101 m de anchura, aconsejó la necesidad de efectuar un revestimiento o muro de bloques que permitiese el atraque de costado, a cuyo efecto se redactó el oportuno proyecto el año 1928, para concluir las obras en 1932.

Respecto a las instalaciones y accesos cabe destacar que, desde 1910, bajo la dirección del ingeniero José M.^a Fuster, se venía realizando la construcción de tinglados decorados con cerámica modernista, se rodeó el puerto con la verja de cierre y se procedió a instalar alumbrado en los muelles. Por otra parte, la carretera que une el centro urbano de Valencia con el puerto, que había sustituido al Camí Fondo, era insuficiente para el enorme tráfico de vehículos que transportaban mercancías para su embarque o desembarque, lo que hizo pensar -tras varios proyectos- en la conveniencia de ensanchar la carretera existente en la margen derecha del Turia, y en la construcción de un nuevo puente en el poblado de Nazaret, inmediato al puerto. La carretera fue financiada por el Ayuntamiento de la Ciudad; quedó a cargo de la Junta de Obras del Puerto la construcción del puente de 174'85 m de longitud y 25 m de anchura. Las obras del puente, comenzadas en mayo de 1929, finalizaron en 1931; seguidamente fue dotado del necesario alumbrado.

En el período comprendido entre 1932 y 1936 se completaron las obras interiores de pavimentación y urbanización de los nuevos muelles; se mejoraron algunos edificios, se edificaron dos almacenes en el Muelle de Levante y se adquirieron nuevos elementos de trabajo.

Durante la guerra civil (1936-1939), Valencia quedó en zona republicana, por cuyo motivo el puerto, dada su situación geográfica e importancia estratégica al ser un excelente lugar para la recepción y fabricación de material de guerra, se convirtió en objetivo militar de primer orden.

Las incursiones aéreas desde Mallorca sufridas por el puerto, que superaron las quinientas cincuenta, unidas a los bombardeos de la escuadra «nacional», obligaron a la evacuación total de los poblados marítimos, así como a extremar las medidas de precaución, reduciendo todo lo posible la circulación rodada por el interior de la zona de servicio. Los daños sufridos por las obras e instalaciones pueden calificarse de gravísimos, si bien los infligidos a los diques de abrigo no revistieron demasiada importancia.²⁴

Los muelles y edificios sufrieron grandes daños así como los pavimentos, vías férreas, canalizaciones y elementos de trabajo, por lo que, la Junta de Obras del Puerto, reconstituida una vez concluido el conflicto bélico y dirigida por el ingeniero Justo Vilar, realizó la abrumadora labor de la reconstrucción con gran tesón.

24 VILAR, JUSTO: Puerto de Valencia. Memoria sobre el estado y progreso de las obras (1-1-1933 hasta 31-12-1941).

Las obras del espigón del Turia dieron comienzo el 14 de enero de 1936, llevando un ritmo normal hasta el 18 de julio del mismo año. En noviembre de 1939 prosiguió la ejecución de las obras, si bien por causas no imputables al contratista de las mismas, no pudieron ultimarse dentro del plazo previsto. Por otra parte la Dirección del Puerto estimó oportuna la redacción de un proyecto reformado, cuyo principal objeto fue el aumento del ancho del espigón de 110 a 150 m. Las obras quedaron totalmente terminadas el año 1953.

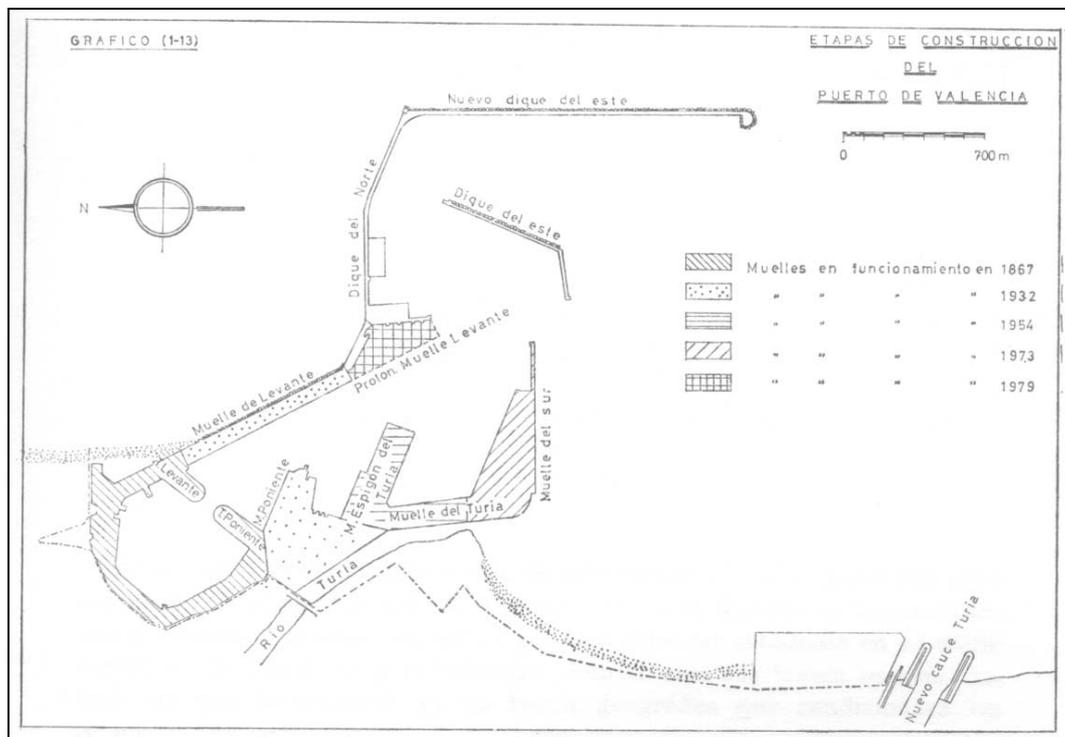
Análogas vicisitudes atravesó la construcción del Muelle del Turia, cuyas obras dieron comienzo en octubre de 1935, teniendo prevista su terminación a mediados de 1938. Por causa de la guerra civil y las dificultades de la postguerra, las obras no fueron recibidas con carácter definitivo hasta noviembre de 1954, El puerto disponía de un nuevo muelle de 267 m de longitud, 120 m de anchura y 9 m de calado.

La línea total de atraque y los espacios destinados a depósito de mercancías se sobresaturaron en el transcurso de los años 50, por lo que la puesta en servicio del muelle Sur -su construcción se inició el 8 de noviembre de 1969, de 600 m de longitud, por 150 de anchura media y 14 de calado y las obras fueron recibidas provisionalmente el 27 de junio de 1973- propició el necesario alivio, que fué mayor tras el establecimiento de un área para contenedores, cuyo tráfico se intensificaba día a día, en la prolongación del Muelle de Levante, de 495'70 m de longitud y 14 m de calado; estas obras fueron terminadas en el mes de diciembre de 1978 y recibidas provisionalmente el día 24 de enero de 1979.

Es de destacar el enorme alivio por descongestión que estos nuevos muelles supusieron al resto del puerto, ya que en el primero (Sur) se depositaron una ingente cantidad de troncos de madera de importación, que constituyeron una de las mercancías de las que el Puerto de Valencia era el principal receptor de España; y en el segundo (Prolongación del Muelle de Levante) eran cargados y descargados los mayores contingentes de contenedores desde su entrada en funcionamiento el 24 de enero de 1979.

Todos los muelles siguieron la trayectoria ya marcada por Llovera, al construirse los diques con un paralelismo mayor o menor según los casos, pero siempre en línea perpendicular a la costa.

Después de la riada de 1957, al proyectarse el traslado del cauce del río Turia unos kilómetros más al sur que el antiguo, se pensó en la posibilidad de construir un dique (el Dique del Este) que, de hecho, asemeja el Puerto de Valencia a los demás puertos del Mediterráneo, que suelen tener un gran dique de abrigo paralelo a la costa, de este modo se aumentaban las posibilidades de construcción de nuevos muelles en la extensa superficie abrigada, libre del peligro de aterramientos. Esta idea dio lugar a que por una Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas (25 de abril de 1969) se ampliara la zona de servicio del puerto hasta el nuevo cauce del río Turia, donde se construyó una plataforma, ganada al mar, que serviría de base para la expansión del puerto.



Etapas de construcción del Puerto de Valencia

Con la construcción del Nuevo Dique del Este el puerto adquirió su configuración actual en la zona Norte. La construcción de este dique, de 1.700 m de longitud, con arranque a la altura del faro y en dirección norte-sur, supuso una mejora sensible tanto del abrigo como del acceso al puerto. Con este nuevo dique paralelo a la costa, el Puerto de Valencia iba adquiriendo la forma de gran puerto artificial en el Mediterráneo (gráfico 1-13), en el cual los muelles estaban situados perpendiculares a la costa, tal como ocurre en los puertos de Marsella y Barcelona.²⁵

Entre 1969 y 1973 se construyó el Muelle Sur, de 600 m de longitud, 150 m de ancho y 14 m de calado. En 1979 se termina la prolongación del Muelle de Levante, con 495,7 m de largo y 14 m de calado. Más adelante, en 1988, se llevó a cabo el nuevo acceso Sur por carretera al puerto y en 1998 quedaba terminado el Muelle Príncipe Felipe, donde actualmente está ubicada la Terminal Pública de Contenedores (TPC). Dicho muelle fue inaugurado por S.A.R. el Príncipe Felipe en marzo de 1999 y ha representado una inversión de 250 millones de Euros, entre fondos públicos y privados, habiéndose ganado 100 Has de superficie operativa y de depósitos, con 1.500 m de línea de atraque de 16 m de calado.

Respecto al tráfico, el contenedor hizo su aparición en el Sistema Portuario español a comienzos de los años 70 y el Gobierno decretó que Barcelona, Cádiz (que luego cambió por Algeciras) y Bilbao fueran los únicos puertos con instalaciones para contenedores. El Puerto de Valencia, apoyándose en la iniciativa privada, instaló una miniterminal para este nuevo tráfico que, hoy en día y tras sucesivos traslados, motivados por el constante incremento de tráfico, se convirtió en la Terminal del Muelle Príncipe Felipe en la que actualmente se manipulan el 74 % del tráfico containerizado del Puerto.

25 SORRE, M.: Les fondaments de la Géographie Humaine. "Les fondaments Techniques". Tomo II. Paris, 1954. pp. 479-481.



Imagen del Puerto de Valencia (2002)