

# Puerto de Valencia

**Cecilio Sanz Colmenarejo**  
Doctor Ingeniero Naval  
Académico Correspondiente

Antes de empezar me gustaría indicar que estuve unos 35 años trabajando en este puerto de Valencia; me siento muy unido a él y voy a darles una serie de notas históricas que permitieron que el puerto sea hoy como es después de pasar por no pocas vicisitudes.

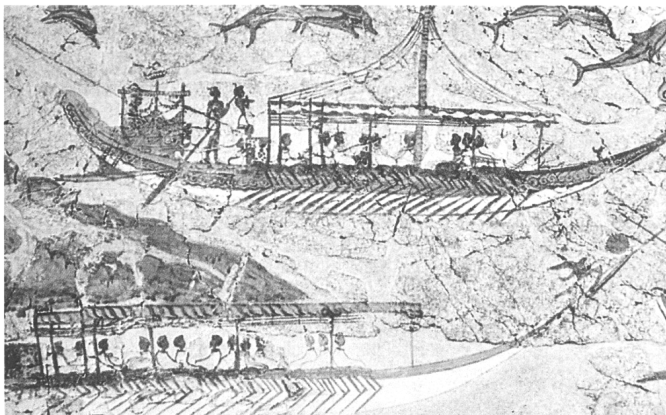
El puerto es el lugar de donde salen y a donde llegan todos los caminos de la mar en una ciudad marítima. Cuando la economía de estas ciudades es boyante, como Valencia, durante el Siglo de Oro, hubo cola entre los barcos para entrar y salir del puerto, como diré luego. Un puerto parado no dice mucho ni bueno de la ciudad a la que teóricamente sirve.

Leía hace poco que la cultura Neolítica se presentó y tomó naturaleza de una manera tan súbita, en tierras de Valencia, que no se puede pensar en que llegara de otra forma que no fuera por mar; esto es admitido hoy día de una forma unánime para las actuales tierras valencianas. Pensando que surgió simultáneamente junto al mar Adriático, en las costas del Tirreno, en la costra sur de Francia y en la costa norte de Africa; en las costas mediterráneas españolas, no pudo ser de otra manera. Los que llegaron, sí que se sabe que lo hicieron desde el Mediterráneo Oriental

A pesar de que estas migraciones, y las influencias culturales consiguientes, suelen aprovechar los valles fluviales para adentrarse en los territorios, no me atrevo a pensar que uno de los sitios elegidos para comenzar esa civilización neolítica fuera en las proximidades de la desembocadura del Turia. Yo no conozco, que a día de hoy hayan sido localizados suficiente número de yacimientos de esa cultura en el valle de dicho río, que pudieran hacer pensar que estos colonizadores recalaran mayoritariamente en Valencia.

Empero de lo dicho en Liria, en Villar del Arzobispo, en Altura y en Segorbe sí que se han encontrado restos pertenecientes a esta cultura neolítica. Podríamos decir que aunque el valle del Turia no fuera el principal camino para penetrar esa cultura neolítica en estas tierras, tampoco fue ignorado entre los que vinieron a adoctrinarnos sobre los últimos logros de la civilización de entonces.

Más tarde, durante la Edad de Bronce, sí que creo que volvimos a ser visitados, esta vez por navegantes de etnia griega (minoicos o micénicos), y que uno de los puntos en los que acabaron montando un mercado de playa, además de hacer aguada y conseguirse alimentos, fue en las proximidades de Valencia. Sobre esto hice un estudio hace unos meses, sobre el asentamiento prehistórico en el litoral, dependiendo del relieve de la costa y la proximidad a estuarios de ríos, que hacía suponer que uno de los puntos de posible arribada de navegantes fuera la zona de la Punta, concretamente al sur del saliente que forma la desembocadura del Turia, que avalaba con la existencia de cerámica íbera y romana en la zona y la llegada hasta ese punto de un camino prehistórico desde el interior, que había seguido a pie hace unos diez años.



*Barcos minoicos cretenses. Fresco de Akrotiri*

A pesar de no tener evidencias notariales, creo que me puedo atrever a decir que el primer puerto que hubo en Valencia, estuvo en una calita de Pinedo que se conoce como la Casa Negra, que hoy es posible que ya forme parte del puerto de Valencia.

Del periodo cultural siguiente, de los inicios del periodo ibérico son las ánforas fenicias que se encontraron en el mar, frente a la desembocadura del Barranco de Carraixet. Se supone que los fenicios debieron recalar en esta zona, y perder esas ánforas, que han acabado apareciendo 2.600 años después. Siguiendo ese barranco hacia el interior, no tardarían en llegar a la zona de Bétera, que es la zona donde se puede recoger el cáñamo y el esparto más fino de los que crecen en la zona (en el siglo XIX, se seguía recogiendo para la Armada Española), tal vez es lo que fueran buscando. Los fenicios, pueblo marino por excelencia, necesitaban grandes cantidades de esos materiales, imprescindibles en la construcción naval de entonces, y que lo ha continuado siendo hasta la invención del nylon y otras fibras sintéticas.

Para terminar con la época prehistórica, recordar que la gran cantidad de cerámica íbera que se puede encontrar en la Casa Negra, no deja ninguna duda de donde estaba el puerto de Valencia cuando llegaron los romanos por estas tierras.



*La Casa Negra, al sur de La Punta, Pinedo.*

La abundancia de cerámica romana en ese mismo punto, la localización del Apolo de Pinedo en esa cala de la Casa Negra, y los caminos que desde ese punto, llevaban hasta Valencia, vía Ruzafa o Monteolivete, que aún se pueden seguir, dejan más que claro que el puerto de la Valencia romana estuvo allí, aunque, según noticias, puede que no fuera el único. Parece que se localizó hace no mucho, un embarcadero romano en el Turia, en la zona donde se encuentran las Torres de Serranos. Los barcos comerciales romanos, las “naves oneraries”, que desplazaban unas 500 toneladas, es posible que pudieran remontar el río hasta esa zona, aunque es más probable que las naves onerarie trasvasaran su carga a otras barcas menores que fueron las que llegaban a lo que después serían las Torres de Serranos. El abrigo del río para las naves, frente a tormentas, sería mayor que en la Casa Negra, a pesar de la protección que proporciona la Punta, y muchísimo mayor que en el actual emplazamiento del puerto, que entonces sería una simple playa abierta.

De este periodo, primero de los históricos, ha quedado algo de información. Se sabe que el total de la carga era objeto de comercio en la lonja, por los conocidos como “*negociatores marinos*”. Esta carga, vendida subdividida, es la que acababa abasteciendo a las tiendas. La cantidad de dinero que moverían los negociatores, y las ganancias que pudieron llegar a obtener en ese tipo de operaciones, debió ser enorme.

Se sabe que los *negociatores* de los puertos romanos, fueron, en su gran mayoría, sirios, griegos y judíos. Antes de Roma, ya lo eran, y después de Roma continuaron con esa actividad.

El tráfico del puerto de Valencia fue con el puerto romano de Ostia, las islas entre España e Italia, norte de Africa y, menos, con el Mediterráneo Oriental.

De la posterior época visigoda, las noticias son más escasas, sabemos que parte de la costa de Valencia estuvo en manos bizantinas hasta el año 625, y que la frontera entre bárbaros e imperiales, debió estar junto a la desembocadura del Júcar. Sabemos que la comunidad de los negociadores sirios, así como la de monjes del mismo origen, debió ser bastante abundante, hasta el punto que acudió un obispo sirio a un concilio, convocado por San Isidoro, que se celebró en Sevilla. El comercio bajó en cuantía en relación con la época romana, salvo el que se mantuvo con el norte de Africa, cuando esta antigua provincia romana fue dominada por los vándalos. El tráfico entre los puertos valencianos, libres de Bizancio, y el sur de Francia, también fue muy intenso, sobre todo con los puertos de la Narbonensis, provincia que pertenecía al reino visigodo español. Están documentados varios viajes de religiosos, y hasta de grupos numerosos de población cristiana, entre Cartago y España en esta época.

Ha quedado noticia de que los negociadores del puerto de Sagunto, en la época visigoda, fueron judíos, a los que se persiguió, siguiendo las resoluciones de varios Concilios de Toledo. Más tarde, el rey Egíca, acabó prohibiendo a los judíos entrar en las lonjas.

No se han localizado noticias sobre la situación del puerto visigodo en Valencia, aunque es bastante posible que utilizaran las mismas instalaciones que estuvieron en uso durante la época romana. Aguas arriba del Turia, lejos del puerto, han quedado restos de una fortificación visigoda conocida como Valencia la Vella.

Durante la época musulmana, los puertos más activos fueron los del sur y oriente peninsular. Tortosa, Valencia, Denia y Almería, fueron los que acapararon el comercio musulmán. De cualquier forma, desde la llegada de los moros hasta la segunda mitad del s.X, las convulsiones políticas paralizaron el comercio y muchas otras actividades de esa sociedad. Fue a partir de esa época cuando las ciudades empezaron a expandirse y el comercio por mar tuvo una cierta actividad, que nunca fue muy grande. La mayor parte de este escaso comercio valenciano se dirigió hacia los puertos de Andalucía, y se sabe que de aquí salió el azafrán y una buena cantidad de arroz, que prácticamente solo se cultivaba en estas tierras.

Cuando las circunstancias lo permitieron, de los puertos que se han citado salieron buen número de barcos para llevar peregrinos a la Meca a cumplir con sus obligaciones religiosas. Dada la buena comunicación de Valencia con tierras de la costa y del interior, se puede suponer que desde Valencia se debieron de organizar muchos de estos viajes de peregrinos.

Una vez que los cristianos reocupan Valencia, empiezan a aparecer ordenes reales que pueden ayudarnos a seguir el comercio desde finales del s.XIII. En 1.285 ya se dan unos listados de alimentos que no deben salir del Reino, se debe de entender que en razón de evitar un desabastecimiento interior. Los productos industriales, que no pueden exportarse, que acompañan esta lista de alimentos, son la pez, el hierro, la madera, la estopa, el alquitrán y el cáñamo natural y picado. El decreto se podría haber acordado diciendo directamente que se prohibía exportar los componentes necesarios para construir barcos.

Se sabe que a principios del XIV, Valencia importa paños de Francia para remitirlos hacia Castilla y que prohíbe a los italianos ejercer el comercio en la ciudad de Valencia. De 1.316 se tienen datos de la importancia de las exportaciones de cereal de Valencia, que siendo algo más bajas que las de Tortosa, suponen la existencia de una importante actividad comercial. Hacia el 1.325 se construyen en Valencia tantos molinos de grano como en todo el siglo anterior.

En este s.XIV, por guerras, para mantener a raya a la piratería y por el incremento creciente de las actividades comerciales, supusieron la ocupación plena de las Atarazanas de Valencia. Para acelerar las construcciones se recurrió a localizar y emplear madera próxima en vez de traerla de Albarracín y Cuenca. Se empleó madera del Puig, de Silla y del barranco de Carraixet. Desde 1.345, la jarcia y la cordelería se trajo de Alicante, aunque se empleó también de Liria.

Han quedado datos de la construcción de una galera en 1.407, en la que se emplearon 65 días. Trabajaron en ella carpinteros de ribera, calafates y ayudantes, que se encargaban en trabajos de armamento. El gremio de calafates se creó a finales del XIII, el de esparteros es del XIV.

A finales del XIV, según datos de 1.396, la pujanza comercial valenciana superaba con mucho a los demás territorios de Aragón, de Valencia salían seis de cada siete barcos de los que partían del reino de Aragón dedicados a la exportación. En esos años el comercio exterior era en su mayor parte con

Génova y Venecia, que empezaron a usar convoyes de galeras para escapar de la piratería.

Los mercaderes del s.XIV, fueron los mudéjares, así como los moros y judíos del norte de Africa.

Los caminos de llegada al puerto siguieron siendo las antiguas calzadas que ya no estaban en el estado que estuvieron, lo que no facilitó el comercio interior.

Los barcos que mas se emplearon es este siglo fueron las galeras de dos palos, las galeotas de uno, y las naos de dos y tres palos que fueron las mayores de las usadas, y las más habituales en el tráfico con otros reinos. Para recorridos cortos se emplearon la barca a vela de 10 a 100 toneladas, así como las mas pequeñas laúd y leño, esta última a vela y remo. Para viajes largos se emplearon también carabelas portuguesas y castellanas. La mayoría de los barcos que intervinieron durante el XIV en el tráfico marítimo valenciano, eran de la ciudad o italianos.

La piratería se dejó sentir en mayor medida a partir de 1.370, habiendo quedado como notable el asalto a Torreblanca por piratas de Tedeliz, en 1.397. Esto hizo que los barcos mercantes fueran reforzados con hombres de armas a partir de esos años.

En esos años, el puerto de Valencia seguía siendo un simple amarradero, a todas luces insuficiente y poco seguro para los barcos. De ahí que en 1.402, se pensara en hacer del Turia un canal navegable que llegara hasta la ciudad, que quedó en proyecto.

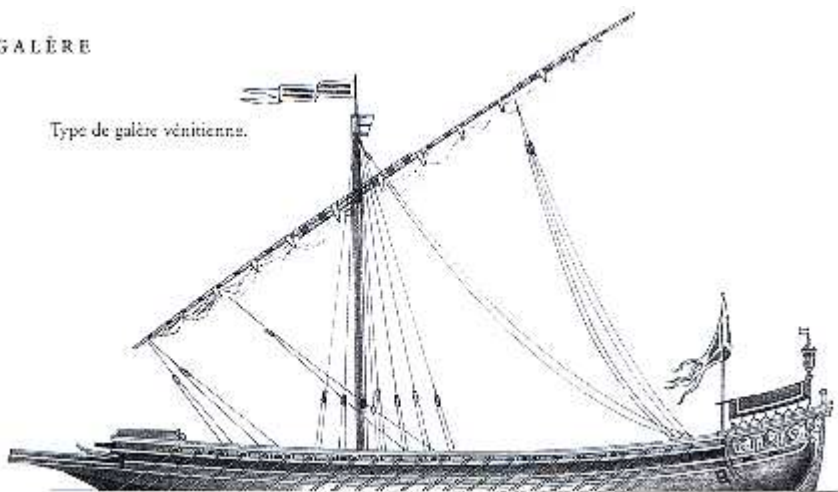
La importancia de los capitales que se movían llevó a crear Sociedades Mercantiles, para sustituir a los comerciantes individuales, que a pesar de estas sociedades, siguieron existiendo. También se creó un Seguro Marítimo que aseguraba un tanto por ciento del valor de la carga, con el respaldo de la Taula de Canvis, creada en 1.408.

De poco antes es la modificación del Consolat del Mar, que a partir del 1.358, tuvo dos cónsules, un mercader y un hombre de mar.

El crecimiento ininterrumpido del comercio se vio frenado en este siglo por la terrible peste negra de 1.347 y por las guerras, además de por la permanente piratería.



Type de galère vénitienne.

*Galera Veneciana de un palo.*

En el s.XV, aun se incrementó este auge comercial iniciado el siglo anterior. Los barcos que se emplearon en el siglo siguieron siendo las galeras, y galeotas, empezándose a usar las galeas que con cuatro palos desplazaban entre 800 y 1.200 toneladas. Para comercio cercano se emplearon la galeota pequeña, o fusta, y las barcas a vela de 10 a 100 toneladas. Se continuaron usando galeras de guerra para asegurar tráficos estratégicos, como el del trigo. Los barcos grandes se tuvieron que llevar a carenar y reparar a Mallorca por falta de instalaciones en este puerto.

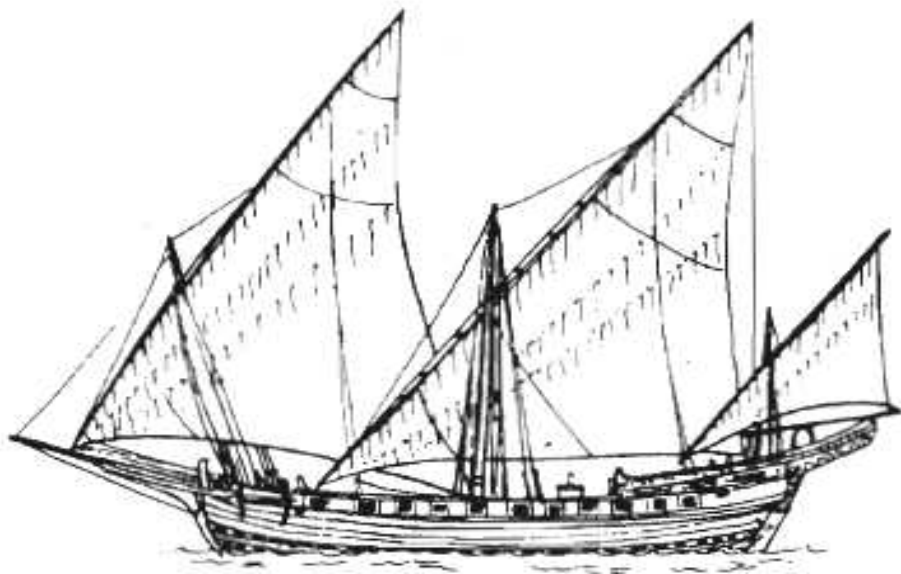
En 1.424 se empezó a negociar y comerciar con Alejandría. Al aumentar los viajes a largas distancias, e iniciarse unas líneas casi regulares con puertos musulmanes, aún se aumentó más el tamaño de los barcos y se construyeron las galeas grossas de mayor porte. La galera fue siendo sustituida en recorridos medios por llaudes, balleneros y carabelas, en la segunda mitad del s.XV.

En la construcción de barcos los accionistas fueron mercaderes y marinos, el patrón del barco entre otros. Se concedieron créditos a la construcción de barcos dedicados a la persecución de piratas y corsarios, que antes habían financiado los propios mercaderes. La demanda de nuevas construcciones fue tan alta que se acabaron encargando la construcción de algunos barcos a Castilla, Galicia y el País Vasco.

Las atarazanas de Valencia, que son del s.XIII, se repararon en 1.414 y 1.435, pudiendo llegar a construirse cinco barcos simultáneamente. En las atarazanas estaba prohibido enseñar a moros, judíos y otros infieles desde

1.424. Agotada la madera próxima ha de acudirse a los bosques de Mosqueruela en Castellón y a los del Rincón de Ademuz.

Durante el siglo XV, la carga y descarga de los barcos se seguía realizando valiéndose de barcas hasta que, a final de siglo, el caballero Johan obtuvo licencia de fabricación de un puente de fusta, que no era otra cosa que un espigón de madera pilotado, al que atracaban los barcos. A la vista del negocio que suponía, para Johan la explotación de ese amarradero, Cellers hizo otro, que se acabo derribando a cambio de algunas concesiones.

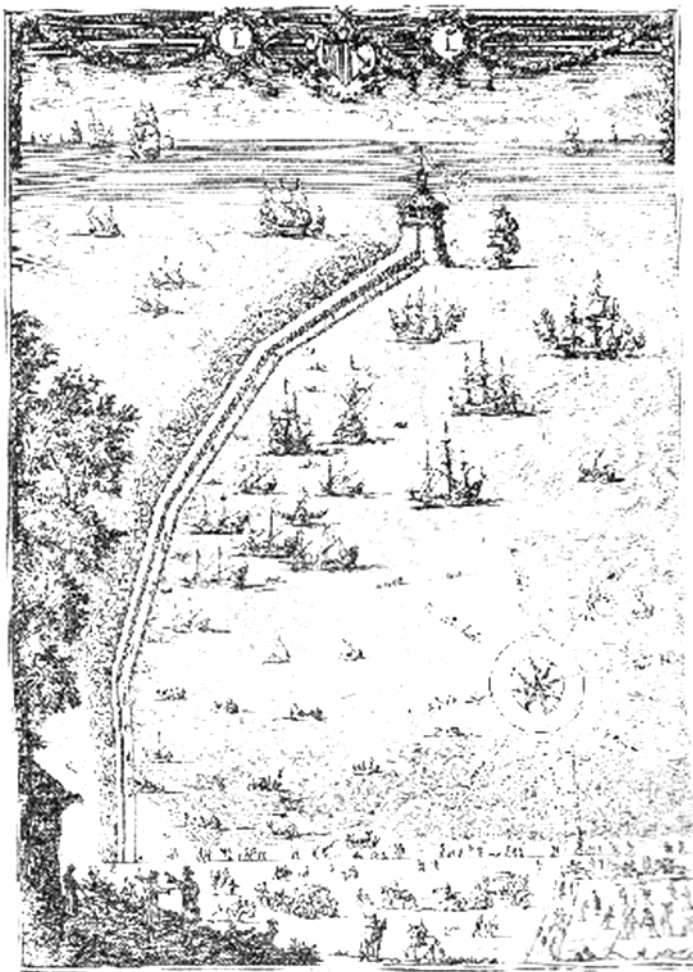


*Jabeque*

Durante todo este siglo fueron muy frecuentes las razzias de piratas, oficialmente berberiscos, en las que participaron castellanos, portugueses, valencianos, italianos,... y hasta barcos de la Armada Real española. Los jabeques, barcos rápidos de tres palos, se emplearon mucho en estas actividades.

Con el siglo XVI, llegaron a escena los grandes capitales internacionales, sobre todo italianos, y las guerras de las Germanías de 1.520 al 1.522, que acaban frenando la pujanza valenciana anterior. Sirva de ejemplo el que en 1.503 llegaron a Valencia 493 barcos y tan solo 201 lo hicieran en 1.558. Los barcos empleados se fueron empuqueñeciendo, se usaron las galeras mediterráneas, los navíos atlánticos de velas cuadradas, las carabelas y las naos, para las distancias mayores y las saetías y laudes para las más cortas.





*Proyecto Güelda 1.676.*

En el siglo siguiente, el XVII, continuó el declive del comercio por barco en Valencia, de hecho, a finales de este siglo o principios del s.XVIII, acaba desapareciendo el Cosulat del Mar.

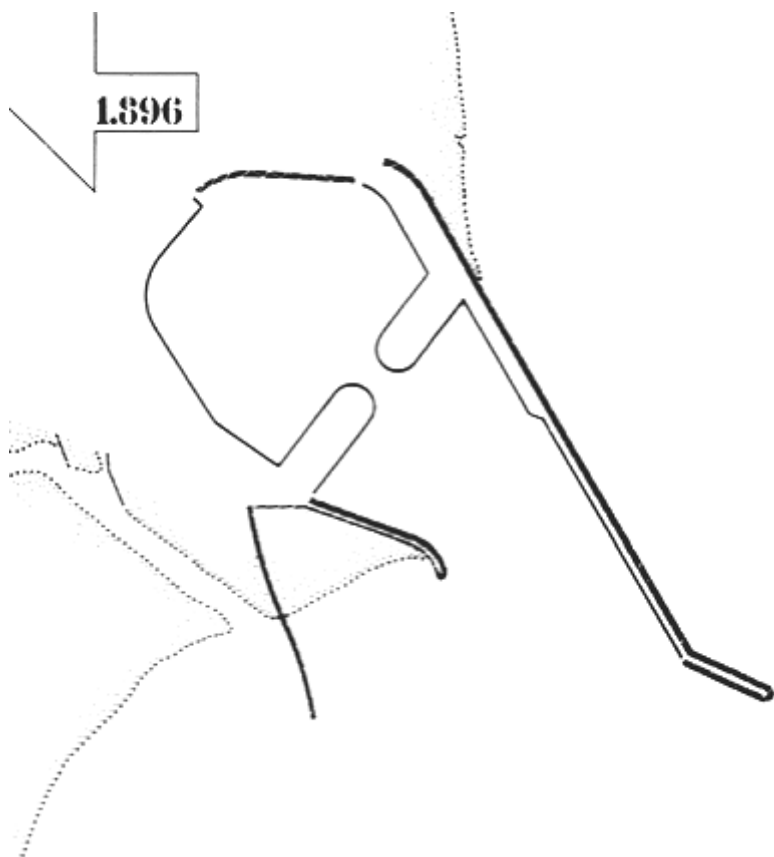
La buena noticia de haberle sido concedida la condición de puerto de transito, o puerto franco en 1.679, no arregló demasiado las cosas. El disponer únicamente de un embarcadero de madera para las operaciones de carga fue un handicap realmente insalvable y lo continuaría siendo durante todo el s.XVIII. La mayoría de los buenos puertos vecinos disponían de muelles de piedra, que son los que se requerían. Se hizo, para intentar atajar esta desventaja, un intento de construcción de puerto de piedra entre 1.686 y 1.698, pero no resultó.

A panoramic view of the city of San Francisco, showing the city built on a hill overlooking the water, with a large ship docked at the pier.

Proyecto Mirallas 1.792

Durante todo el s.XVIII, ante la carencia de un puerto de piedra adecuado y unas malas comunicaciones de tierra por Madrid, con un puerto de las Cabrillas, casi infranqueable, el tráfico del puerto estuvo prácticamente interrumpido. En 1.788. el puerto de Valencia era una mala ensenada, sin ningún tipo de abrigo, en el que los barcos debían fondearse a media legua de la costa. Ante esto Alicante, fue autorizado en 1.792 a comerciar con América, lo que le supuso una riqueza, que no pudo ser para Valencia.

A los planos de Tomas Güelda de 1.676, para un puerto que no se hizo, siguieron los de Manuel de Mirallas de 1.792. Se iniciaron las obras ese año y en 1.794, se acabaron abandonando.



*Puerto a finales del s. XIX*

Entre 1.803 y 1.805, se realizó un nuevo intento fallido, de construir el puerto.

Entre 1.856 y 1.859, salieron a subasta las obras de construcción del puerto, adjudicándose en este último año a la Sociedad de Crédito Valenciano, frente a la oferta para lo mismo del Marques de Campo que acabó comenzando las obras. En 1.866, la Diputación ante los problemas financieros surgidos aporta una buena cantidad de dinero.

En 1.880, se crea la Junta de Obras del Puerto de Valencia.

En 1.886, comienzan las obras de la dársena interior y el ensanche de todos los muelles.

En 1.897, se acaban las obras principales de este primer puerto valenciano de piedra.

El resto, hasta llegar al espectacular Puerto de Valencia que hoy disponemos, es mucho más conocido.

