



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

DOCUMENTO Nº2: ANEJOS

ESTUDIO DE SOLUCIONES PARA LA AMPLIACIÓN DEL
PUERTO DE GANDÍA (VALENCIA) PARA USOS NÁUTICO-
DEPORTIVOS. OBRAS DE ABRIGO Y REORDENACIÓN
INTERIOR.

Presentado por

Escudero Serrano, Mónica

Para la obtención del

Grado en Ingeniería Civil

Curso: 2019/2020

Fecha: Diciembre 2020

Tutor: Molines LLodrá, Jorge



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

ANEJO Nº1: ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL

ESTUDIO DE SOLUCIONES PARA LA AMPLIACIÓN DEL
PUERTO DE GANDÍA (VALENCIA) PARA USOS NÁUTICO-
DEPORTIVOS. OBRAS DE ABRIGO Y REORDENACIÓN
INTERIOR.

Presentado por

Escudero Serrano, Mónica

Para la obtención del

Grado en Ingeniería Civil

Curso: 2019/2020

Fecha: Diciembre 2020



ÍNDICE

1	OBJETO	4
2	LOCALIZACIÓN	5
3	ACCESOS.....	6
3.1	Por carretera.....	6
3.2	Por ferrocarril	6
4	ANTECEDENTES.....	7
5	SITUACIÓN ACTUAL.....	11
5.1	Características físicas	12
5.2	Servicios a las embarcaciones y usuarios.....	12

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 1. Localización de Gandía	5
Ilustración 2. Accesos al Puerto de Gandía por carretera y ferrocarril.	6
Ilustración 3. Plano del proyecto del puerto ampliado (Fuente: Gimeno, F., (2007). Història del Port de Gandía, Autoridad Portuaria de Valencia).	7
Ilustración 4. Plano en planta del dique Serpis. (Fuente: Gimeno, F., (2007). Història del Port de Gandía, Autoridad Portuaria de Valencia).	8
Ilustración 5. Vista aérea del Puerto de Gandía en la actualidad (Fuente: Gimeno, F., (2007). Història del Port de Gandía, Autoridad Portuaria de Valencia).	10
Ilustración 6. Usos del Puerto de Gandía (Fuente: Valenciaport.com)	11
 Tabla 1. Número de amarres en función de la eslora (Fuente: Valenciaport.com)	 12



1 OBJETO

Este anejo tiene como objeto situar geográficamente e históricamente el puerto de Gandía, describiendo su evolución a lo largo del tiempo. Además, se detallan las principales características físicas del puerto.

2 LOCALIZACIÓN

El puerto se encuentra en la ciudad de Gandía, capital de la comarca de La Safor, aproximadamente 65 km al sur de Valencia, en la Comunidad Valenciana (España). Gandía, uno de los principales destinos turísticos de Valencia, cuenta con una población de 74.562 habitantes (INE 2019) y una superficie de 60,8 km².

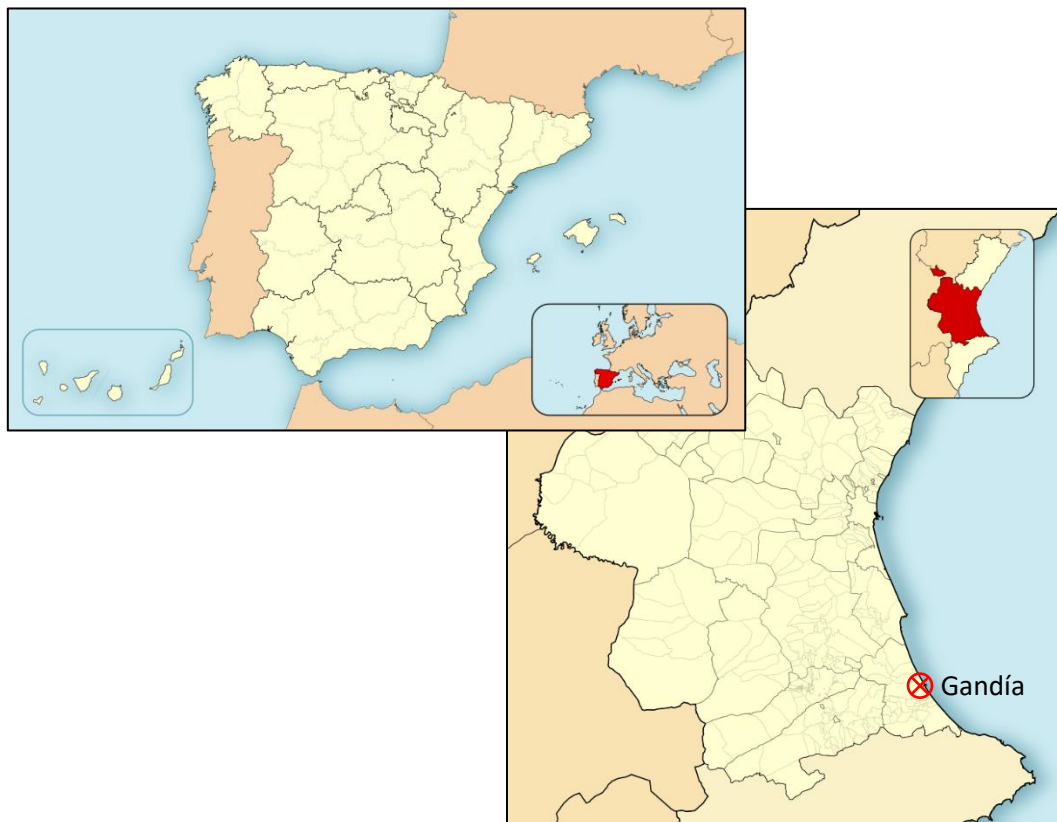


Ilustración 1. Localización de Gandía

Delimitado al sur por el río Serpis y al norte por la Playa del Grao, las coordenadas del Puerto de Gandía son las siguientes:

LOCALIZACIÓN DEL PUERTO	
LATITUD	38°59'41.24" N
LONGITUD	0°8'58.34" W
CARTA NAÚTICA	475

3 ACCESOS

3.1 POR CARRETERA

Puerto de Gandía se conecta mediante la N-337 y desde ésta al resto de la Red de carreteras enlazando con:

- La AP-7/E-15 por medio de los accesos de Xeraco (Norte) y Oliva (Sur).
- El oeste de la Península Ibérica a través de la autovía A-35 mediante la carretera CV-60.

Además de los enlaces con diversas carreteras nacionales a lo largo del anterior eje, el Puerto de Gandía está comunicado con su hinterland a través de la CC-320 de Almansa al Grao de Gandía.

3.2 POR FERROCARRIL

El Puerto de Gandía posee una infraestructura ferroviaria interior conectada a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).



Ilustración 2. Accesos al Puerto de Gandía por carretera y ferrocarril.

4 ANTECEDENTES

A principios de 1883, el entonces alcalde de Gandía encarga al ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Don Rafael Yagüe Buil, la realización de un proyecto para el Grao de Gandía.

Un año después, en 1884, se consigue la concesión de construcción del puerto por tiempo ilimitado y en 1886, a punto de expirar el plazo para iniciar las obras del puerto, se coloca la primera piedra como acto simbólico.

En 1889 se transfiere la titularidad del puerto a la compañía británica *Alcoy & Gandia Railway & Harbour Company Limited*, la cual, ampliando el proyecto original e incluyendo los tendidos de vías férreas que debían atravesarlo, lo inaugura en enero de 1893 junto con la línea de ferrocarril Gandía-Alcoy.

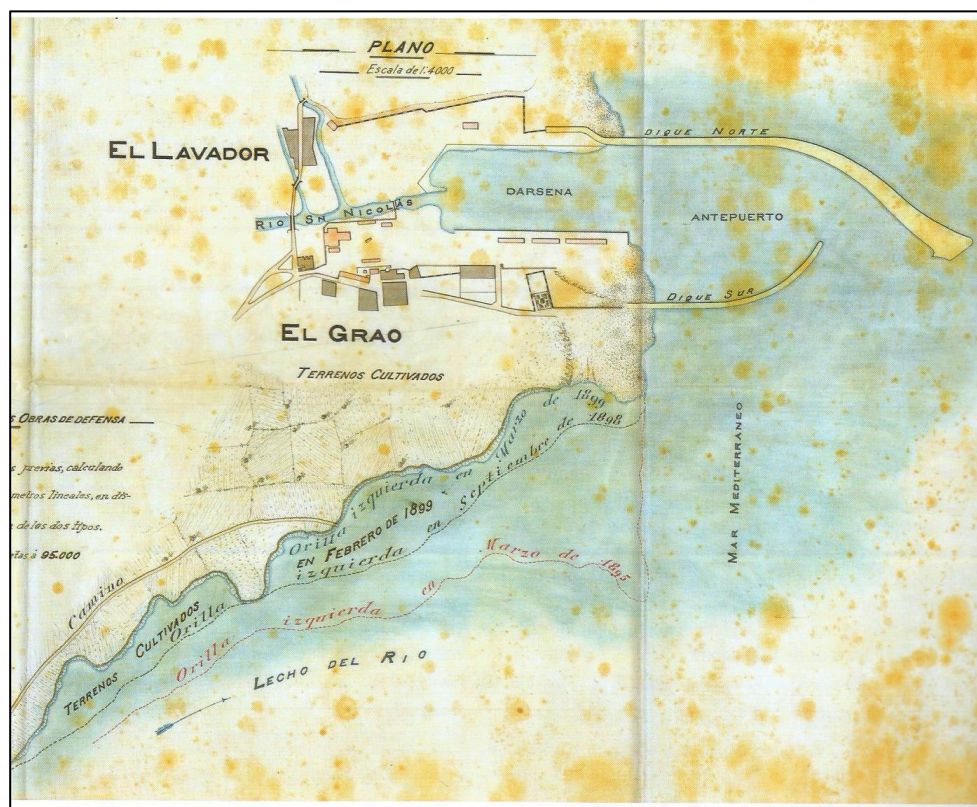


Ilustración 3. Plano del proyecto del puerto ampliado (Fuente: Gimeno, F., (2007). *Història del Port de Gandía*, Autoridad Portuaria de Valencia).

El siglo XX comienza bien para Gandía ya que está creciendo en población y actividad y es declarada ciudad en 1904. Sin embargo, no todo eran buenas noticias para el puerto. El río Serpis, situado al sur del puerto, depositaba con sus avenidas

arena y fangos sobre el canal de entrada, reduciendo el calado y obligando a que se tuviera que dragar permanentemente. Para dar solución al problema se construyó un nuevo dique de 407 metros de longitud, denominado dique Serpis. El dique constituyó un inconveniente que, aunque evitaba en parte los aterramientos, permitía que los temporales entrasen dentro del puerto por ser su longitud mayor que la del dique norte.

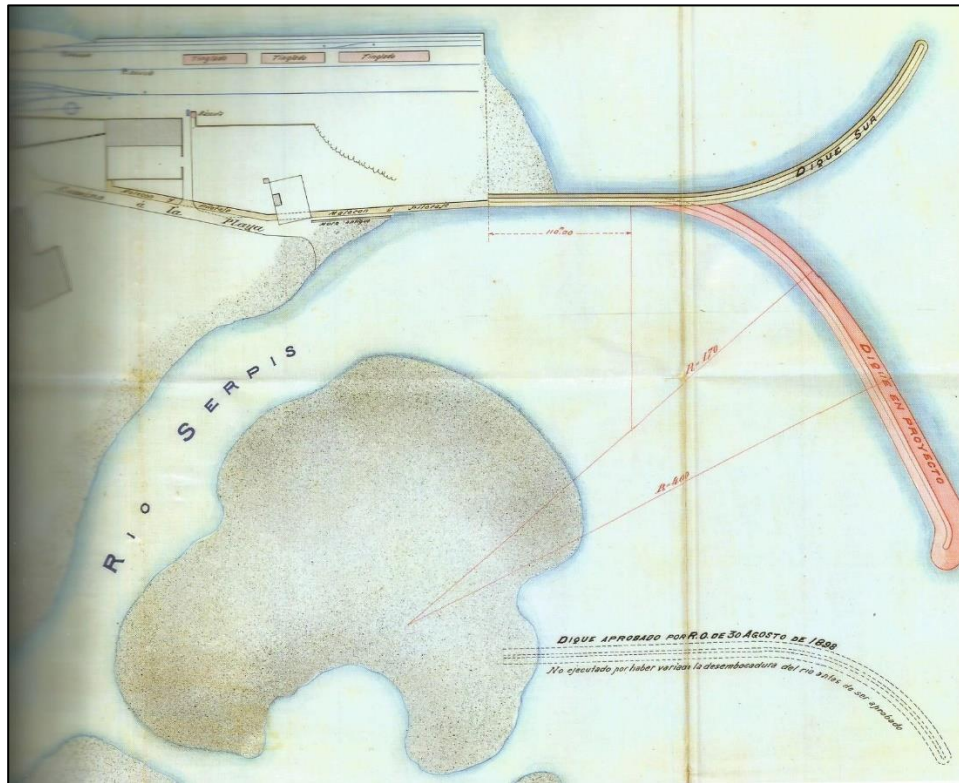


Ilustración 4. Plano en planta del dique Serpis. (Fuente: Gimeno, F., (2007). *Història del Port de Gandía*, Autoridad Portuaria de Valencia).

Alrededor de 1908 la *Railway & Harbour* comenzó a construir los tinglados fruteros, considerados como la emblemática del puerto hasta la actualidad.

En 1911 se produce la concesión para la construcción de un muelle de 150 metros de longitud para la descarga de carbón, denominado por ello muelle del carbón (sur después).

En diciembre de 1929 finalizó la construcción de un muelle de madera de 86 metros de longitud, situado en el fondo de la dársena, contiguo al muelle frutero existente.

Durante 1931 comienza a construirse el actual edificio de la Aduana del puerto de Gandía, en terrenos cedidos por la compañía concesionaria al Ministerio de Hacienda.

En 1946, tras la Segunda Guerra Mundial y debido a la disminución de la actividad del puerto, el Estado declara el puerto de Gandía “de interés general”, haciendo efectiva la compra del mismo el 21 de octubre de ese mismo año y pasando finalmente en 1961 a pertenecer a la Comisión Administrativa Grupo de Puertos de Valencia.

Entre 1952 y 1954 se añadió al puerto un nuevo tinglado de mampostería de 1200 m² de superficie en el muelle sur, un pequeño muelle con tablestacas de 30 metros de longitud para las embarcaciones pesqueras y la prolongación del muelle frutero, denominada muelle de motoveleros con 84,7 metros.

La Autoridad Portuaria de Valencia (hasta 1992, bajo la denominación “Puerto Autónomo de Valencia) incorpora el Puerto de Gandía a su ámbito de gestión en 1985.

En el año 1966 llega al puerto un nuevo tráfico que con el plazo de los años se convertirá en hegemónico: el de las bobinas y pasta de papel. Las primeras bobinas desembarcadas se componían de partidas muy pequeñas de escasas toneladas y se manipulaban sin maquinaria especializada. A finales del mismo año entra en servicio un segundo tinglado en el muelle sur, destinado al tráfico de naranja.

Un año más tarde, y cinco años después de planificarse, empieza la construcción de la prolongación del dique norte en 410 metros, la obra que ha permitido al puerto de Gandía tener su actual configuración.

Poco después de haber finalizado las obras de prolongación del dique norte hacia el mar, se iniciaron las obras de prolongación del dique hacia la playa, y permitir con ello la consecución de una dársena para las embarcaciones deportivas del Club Náutico de Gandía, ganándole terreno a la playa. Su capacidad actual es de unas 300 embarcaciones a flote de distintos tamaños.

Desde septiembre de 1982, y durante 1983, la empresa Agromán Empresa Constructora, S.A. ejecutó las obras del proyecto del contradique sur. Se trataba del proyecto más importante desde la prolongación del dique norte, ya que el puerto aún estaba influenciado por las aportaciones de arenas de arrastre del litoral, temporales, y de la desembocadura del río Serpis. Con la terminación de contradique sur el puerto presenta una mejora sustancial en lo referente a la seguridad de los buques atracados, y aliviaba la necesidad de efectuar constantes dragados en su canal de entrada.

Por último, en 1989, se proyectó la última gran obra realizada hasta la fecha en el puerto. Me refiero al muelle Serpis, realizado en dos fases. La primera fase que consistió en rellenar de arena una superficie entre el contradique sur y el dique del Serpis, y construir un primer tramo de muelle de 150 metros de longitud y de 9 m de calado. Las obras de esta primera fase se realizaron entre 1990 y 1992. La segunda fase se realizó entre 1993 y 1995 consistiendo en la construcción de los últimos 150 m

de muelle, con una profundidad de 10 m. El muelle Serpis quedó conformado por una línea de atraque de 300 m de longitud.



Ilustración 5. Vista aérea del Puerto de Gandía en la actualidad (Fuente: Gimeno, F., (2007). Història del Port de Gandía, Autoridad Portuaria de Valencia).

5 SITUACIÓN ACTUAL

La Autoridad Portuaria de Valencia gestiona y administra el correcto funcionamiento y operatividad del Puerto de Gandía, junto con los puertos de Valencia y Sagunto. Este puerto forma parte del sistema de puertos de interés general en el ámbito estatal español.

El puerto cuenta en la actualidad con dos diques de abrigo. El dique norte con una longitud de 1.100 metros y el contradique sur con una longitud de 420 metros, siendo ambos de diques de tipología en talud.

En cuanto a los usos del puerto, encontramos tres: el uso comercial, correspondiente a la zona sombreada en verde en la *imagen 6*, especializado en la manipulación de productos forestales (papel y paquetes de madera de importación) y productos perecederos, especialmente fruta refrigerada de importación y exportación. Asimismo, atiende otros tráficos que utilizan el puerto de manera puntual. El uso pesquero, correspondiente a la zona azul de la *imagen 6*, y el uso deportivo.



Ilustración 6. Usos del Puerto de Gandía (Fuente: Valenciaport.com)

Concretamente en este último, el Real Club Náutico de Gandía cuenta con un total de 301 amarres, 265 correspondientes a la dársena interior y 36 en los pantalanes exteriores. La mayoría de los amarres se distribuyen en cuatro pantalanes fijos de hormigón, y el resto en dos líneas de atraque al norte y sur de la dársena deportiva.

5.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

- Superficies del puerto:
 - Superficie terrestre: 15.000 m²
 - Superficie abrigada 26.761 m²
- Obras de abrigo:
 - Todas las obras de abrigo son de tipología en talud
 - Longitud dique (escollera natural salvo últimos 300 metros cubos de hormigón): 1.100 m
 - Longitud contradique (escollera natural): 420 m
- Dársena deportiva:
 - Calado: 1,8 m a 3,5 m
 - Ancho bocana: 30 metros

La dársena dispone de pantalanés fijos de hormigón de ancho 2,6 metros y longitud variable con muertos anclados al fondo para el amarre. En la siguiente figura se muestra el número de amarres en función de la eslora de las embarcaciones:

ESLORA	Nº AMARRES	SUPERFICIE
7	76	1.596 m ²
10	118	3.721 m ²
12	28	1.506 m ²
15	2	132 m ²
20	39	4.023,6 m ²
22	2	299,2 m ²
<i>Amarres exteriores</i>	36	-
TOTAL	301	11.277,2 m ²

Tabla 1. Número de amarres en función de la eslora (Fuente: Valenciaport.com)

5.2 SERVICIOS A LAS EMBARCACIONES Y USUARIOS

Las instalaciones ofrecen servicios de agua y electricidad (220V) en los pantalanés, zona de varada para embarcaciones deportivas, aseos y duchas, recogida de residuos, marinería (24 horas), vigilancia 24 horas, bar – restaurante, repostaje de combustible, edificio social, teléfono público, información meteorológica, parking, piscina, rampas de vela ligera, expedición de Titulaciones Náutico Deportivas, venta de embarcaciones y WIFI en toda la instalación.