

**Durant els seus cent anys d'història, l'Associació Naviliera Valenciana (ANV) ha fet front a molts canvis i circumstàncies històriques desfavorables. Sempre ha estat unida al Port de València, que en vertebrava l'activitat econòmica. Tot i els entrebancs, l'ANV ha sortit endavant i avui és una de les organitzacions empresarials més antigues i sòlides del País Valencià.**



# Un mar d'empreses

**Q**uan Antonio Lázaro, primer president de l'Associació Naviliera Valenciana (ANV), va prendre possessió del seu càrrec, el 1902, el Port de València era una plaça modesta en comparació amb altres capitals marítimes: un port que amb un tràfic de poc més de 900.000 tones dipositava la seua projecció de futur en l'incipient comerç exterior i en les exportacions de fruites, hortalisses i vi. Avui, Pedro Navarro, l'actual president, encapçala una complexa entitat que aglutina 64 empreses consignatàries, estibadores i armadores que treballen dins d'un port que ja s'ha convertit en un gegant comercial amb més de 30 milions de tones de tràfic anual.

Fundada el 17 de maig del 1902 per 31 empreses armadores i consignatàries de vaixells, la història de l'ANV està inevitablement unida a la del Port de València. A mig camí entre patronal i sindicat, l'entitat es va constituir a principi de segle amb l'objectiu d'unir els interessos de les companyies i dels treballadors. Ben aviat es va convertir en un referent per a totes les empreses que prestaven els seus serveis en l'enclavament portuari. La seua projecció va motivar que l'ANV passés a controlar la Mútua d'Accidents de Treball del Port de València fins als anys trenta.

L'Associació Naviliera Valenciana ha coexistit amb els canvis polítics, socials i econòmics que han marcat la història de la societat valenciana. Entre ells destaquen els conflictes socials de la primera dècada del segle XX amb els contractes col·lectius de treball; la reforma laboral del 1931, la Guerra Civil i la posterior dictadura; fins a arribar a la democràcia i a la llei d'associacions del 1977. Una travessa de més de cent anys que ha portat l'ANV a convertir-se en una de les organitzacions empresarials

més antigues i sòlides del País Valencià. I és que, com explica Francisco Roca, president de l'Associació entre 1979 i 1985, "la nostra història està escrita entre calmes i borrasques".

L'Associació tan sols va aturar la seua activitat en la pitjor de les "borrasques". Va ser durant la Guerra Civil, quan el Port de València va quedar completament destruït. En acabar el conflicte, els naviliers es van veure obligats a integrar-se dins del Sindicat Vertical del Transport, que agrupava els sectors terrestre, ferroviari i aeri. La postguerra va ser l'època més dura per a aquesta institució centenària, que va haver de lluitar per defensar la seua personalitat i independència amb unes condicions de màxim control per les autoritats.

Encara que la Guerra Civil va significar un trencament forçat de l'activitat portuària, els empleats de l'ANV van continuar treballant, però eren els temps durs de la postguerra en València i una peça clau en l'economia valenciana com era l'Associació Naviliera no podia quedar al marge del control.

Malgrat la difícil convivència entre l'Associació Naviliera i el Sindicat del Transport, l'ANV ja estava molt arrelada dins de l'estructura econòmica i social del Port. Això va permetre la supervivència de l'Associació com a institució dedicada exclusivament a protegir els interessos del comerç marítim. El 1957, amb la disgregació del Sindicat del Transport, l'ANV s'integrà en el nou Sindicat Provincial de la Marina Mercant, on va continuar apostant per la independència en la mesura en què les lleis li ho permetien. A la fi dels anys seixanta portaren l'aparició de les empreses estibadores. La creació d'aquestes companyies especialitzades en les operacions portuàries va ser afavorida per la mateixa ANV.



EL TEMPS

### POSICIÓ DE PRIVILEGI

**L'Associació Naviliera Valenciana ha assolit una presència molt consolidada dins dels fòrums de màxima decisió de l'entorn econòmic i empresarial valencià. Avui resulta indubtable que l'ANV posseeix els valors afegits de l'experiència i la tradició que li proporciona la història. Uns trets tan poc mesurables com cotitzats dins d'una atmosfera tradicional com la del Port de València. Uns trets que han valgut a l'ANV per participar al consell d'administració de l'Autoritat Portuària de València i per formar part de la junta directiva de la Confederació Empresarial Valenciana i de la Cambra de Comerç.**

Pedro Navarro, que presideix l'Associació des del 1994, es mostra orgullós de la història de la naviliera valenciana i explica que, tot i les grans transformacions operades en el mercat i en les empreses al llarg d'aquests anys, l'objectiu dels naviliers continua sent el mateix: "Representar els armadors, els consignataris de vaixells i tota la comunitat portuària. Durant cent anys hem estat fidels a una mateixa idea, gràcies a la cohesió de totes les persones que han passat pels òrgans de govern." El president dels naviliers destaca que "l'Associació s'ha sabut adaptar a la nova dinàmica del Port de València i del tràfic portuari, una tasca complicada però que hem aconseguit".

**Canvi de rumb.** Els nous temps començaren a arribar per a l'ANV el 30 d'abril del 1971. Era el moment en què l'ANV començava a recuperar independència i adquiria personalitat jurídica pròpia. A partir d'ací se li reconeixia capacitat jurídica suficient per actuar en representació de les empreses que hi estaven enquadrades. L'ANV podia gestionar el seu patrimoni i assumir les funcions específiques sindicals.

Un altre pas cap a la modernització va arribar amb la transició política i la nova llei sobre regulació d'associacions sindicals del 1977, una regulació que permetia la constitució d'associacions professionals d'empreses. Aleshores

l'ANV va adquirir la configuració jurídica actual i va poder ampliar el seu nombre de membres, en incorporar socis procedents de les consignatàries, estibadores i contractistes de càrrega.

### L'ANV dins de l'expansió del port.

El Port de València ha experimentat una autèntica revolució comercial, en la qual l'ANV ha participat activament. Durant les darreres dues dècades, l'evolució en xifres del Port de València indica que s'ha situat com un important port interoceànic. Tot i aquest balanç positiu, encara sembla necessària la introducció de millores. Raul Compés, professor titular del Departament d'Economia de la UPV, assenyala que "a més de la seua expansió física, és necessari que la comunitat portuària treballi per corregir els punts febles del port. Les despeses, la velocitat en la recepció i lliurament de la càrrega o la fidelitat d'horaris en són alguns exemples".

Les expectatives de creixement del Port de València s'han disparat amb l'arribada de la Copa Amèrica. Per al president de l'ANV, "l'arribada d'aquest esdeveniment el 2007 es traduirà en una millora de les infraestructures, l'ampliació del Port de València, juntament amb el seu accés nord, una necessitat històrica, la creació de l'autovia Sagunt-Somport o la millora d'algunes connexions ferroviàries. També ens trobarem amb un recinte portuari on la tecnologia punta serà un referent a àmbit mundial".

Durant el seu segle de vida, l'ANV ha hagut de fer front a molts canvis i circumstàncies històriques desfavorables, encara que existeixen aspectes que mai no canvien, com ara la polèmica que sempre ha acompanyat al creixement del Port. Quan al principi del segle XX es va fundar l'ANV, la societat valenciana de l'època estava sacsejada per la polèmica sobre la necessitat, la conveniència i la forma d'expandir les instal·lacions portuàries. Res de nou, doncs, respecte a algunes situacions més recents. I és que la història de l'ANV es continua escrivint una vegada més envoltada de calmes i borrasques.

Alexandre Carbó