

IMPACTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: EL CASO DEL PUERTO DE VALENCIA

ATIENZA DE LA CRUZ, Carlos; BELENGUER ESTEVAN, Alberto; PARDO SÁEZ, Jorge

RESUMEN

El presente trabajo aborda, desde una perspectiva global a una local, los impactos que supone un incremento del transporte marítimo mundial a raíz de la inclusión de las mercancías que circulan por vía marítima dentro de contenedores. De estos nuevos métodos de transporte surgen derivadas consecuencias, tanto en el ámbito socioeconómico, tras un intenso proceso de deslocalización, como medioambiental, al interferir en los flujos naturales de la biodiversidad marina y causar múltiples formas de contaminación. Estos efectos serán introducidos en la economía académica mediante el concepto de *externalidades*.

1. INTRODUCCIÓN

La contenedorización ha generado la mayor revolución global en transporte. Desde la década de los 60, el transporte de mercancías se ha homogeneizado por rentabilidad, logística y opacidad. Estas características han desarrollado un modelo de transporte marítimo basado en el contenedor, donde la cadena productiva se enfoca principalmente en la carga de “almacenes portátiles”. Así, el producto manufacturado, principalmente de empresas deslocalizadas y con diferentes países de producción, se traslada desde la fábrica hasta el puerto exportador. Una vez cargado el producto en contenedores, estos son trasladados a cualquier puerto importador para su descarga o trasbordo.

La globalización se traduce en la interconexión global de los principales puertos mundiales, favoreciendo un modelo mercantil de carácter neoliberal que beneficia a unos pocos y acentúa las redes centro-periferia. Este transporte marítimo es vital para la economía mundial, sin embargo, su impacto pasa desapercibido y la sociedad no está lo bastante informada debido a los intereses económicos y políticos asociados. Dicho fenómeno de globalización ha afectado al modo de producir y consumir actualmente, es decir, los componentes de un producto se producen en diferentes partes del mundo, ensamblándose todo en una fábrica. Si tenemos que hablar de una zona del mundo que asuma la producción a unos costes baratos es el sudeste asiático, siendo la fábrica del mundo. Tanto es así, que se estima que el 90% de lo que se consume en Norteamérica ha sido transportado por vía marítima, teniendo como responsables los 60.000 barcos que zarpan diariamente (*Figura 1*).

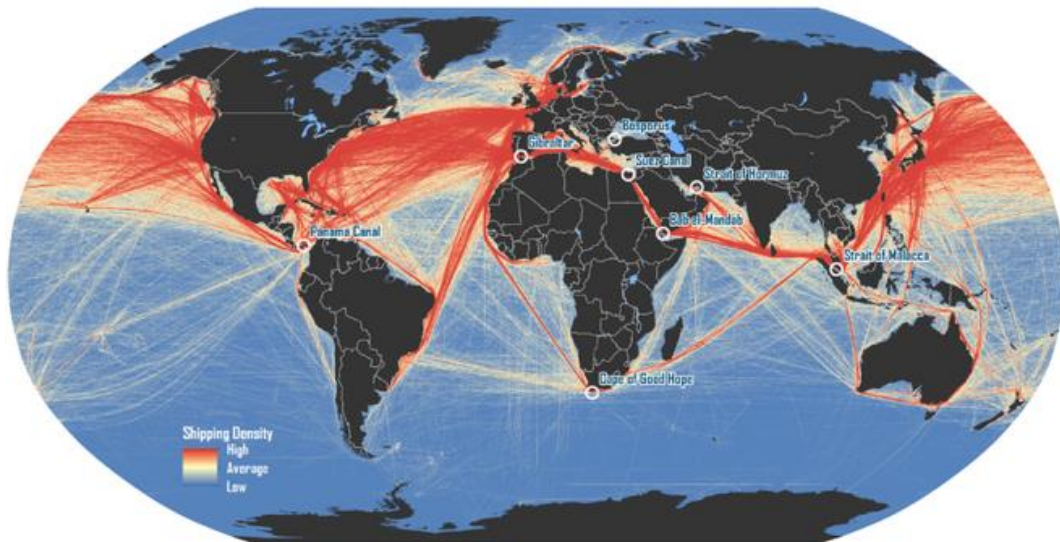


Figura 1. Mapa de densidad de tráfico marítimo. Fuente: ICEX (2016)

Pese al gran negocio que rodea al transporte marítimo y todas las consecuencias que este genera, existe un fenómeno opaco, especialmente debido al desconocimiento de la carga que contienen los contenedores. Esto se debe a la escasa tripulación que forma parte del traslado de contenedores, a la multitud de diferentes actores que intervienen y a que únicamente el 2% de los contenedores son revisados, sin expectativas de que esta proporción aumente. Existen fuentes que afirman que esta *ceguera marítima* es aprovechada por grupos armados, traficantes de armas, mercancías ilegales o drogas utilizando las brechas que hay en los puertos.

La mano de obra es el principal causante del incremento exacerbado del transporte marítimo, puesto que la deslocalización de la producción hacia países asiáticos ha provocado reducción de costes a costa de condiciones laborales más precarias y salarios inferiores. Existe una transición entre un modelo de producción que integraba la fabricación de prácticamente todos los componentes que formaban un producto final a un modelo en el que un solo producto final lleva componentes de multitud de países y recorre miles de kilómetros. Esto genera un debate sobre el coste real y no monetario que supone, por ello, sale a la palestra el concepto de externalidad, utilizado en economía para designar aquellos efectos no cuantificados o no incluidos en su valor final. Las externalidades representan multitud de variables dentro de una función matemática, sin embargo, esta mayor o menor cantidad de términos no tiene incidencia directa en el precio de venta final de cada producto, lo que denota la existencia de otros factores externos y ajenos al cálculo monetario real.

Sin embargo, esta reducción en los costes de producción no afecta a las compañías navieras (MAERSK, MSC, etc.), puesto que se encuentran entre las mayores empresas del mundo en relación con los ingresos totales. En el desconocimiento mencionado anteriormente participan estas compañías, de manera que interferir en el mercado naval se convierte en una tarea de difícil acceso por la vía legal, incluso los puertos son un espacio inaccesible a cualquier persona o para las leyes del mercado laboral (Transporte XXI, 2017).

Por otro lado, entre los problemas que supone el tráfico marítimo se encuentran los naufragios, las mareas por desgasificación, la alteración de los flujos naturales de biodiversidad

y, de manera más holística, la contaminación, tanto en su ámbito de vertidos como en materia acústica. En primer lugar, los 120 naufragios anuales de grandes buques aportan un vertido de combustible que supone el 2% de la contaminación marítima. Las mareas del tráfico marítimo son producidas por su proceso de desgaseificación, aunque puede parecer un fenómeno invisible.

Finalmente, la alteración de los hábitats naturales marinos es uno de los principales impactos del tráfico marítimo. Esta se da durante los procesos de cambio de agua que realiza cada embarcación, en los que animales son transportados tanto en el casco como en su interior, en forma de vertidos y de manera acústica, ocasionando la desorientación de algunas especies.

Según cálculos estimados, debido al calentamiento global y al incremento del transporte marítimo, 37.000km² del hielo del Círculo Polar Ártico se derretirán, originando nuevas vías marítimas. Esto permitirá un mayor número de rutas (*Figura 2*) y una temporada casi anual de navegación, un factor dicotómico que puede desembocar en colisiones intergubernamentales entre los países miembros de la OMI (Delestrac, 2016).



Figura 2. Futuras rutas consecuencia del calentamiento global. Fuente: ICEX (2016).

2. EL PUERTO DE VALENCIA

2.1. HISTORIA Y EVOLUCIÓN

La configuración costera de la ciudad de Valencia compuesta por estuarios, marjales y albuferas fue dibujando una costa baja y abierta poco propicia para instalaciones portuarias abrigadas; únicamente era un refugio seguro para encallar las embarcaciones. En la época fenicia comenzarán las primeras relaciones comerciales por el mediterráneo; griegos, romanos, visigodos, musulmanes y cristianos fueron dibujando y confeccionando uno de los puertos más importantes del Mediterráneo (Hermosilla, 2007).

A principios del s. XVII, Valencia no disponía de infraestructura portuaria adecuada a su posición territorial estratégica en el Mediterráneo. Será en 1676, cuando se materializa la primera obra portuaria empujada por el auge mercantil de la época y las políticas basadas en el mercantilismo económico. Su débil capacidad de carga junto con la promulgación del libre comercio con América en 1778 desencadenó la necesidad de seguir resolviendo las limitaciones que presentaba la infraestructura portuaria. El proyecto portuario todavía decadente, presentaba diferentes problemas para materializar las ampliaciones pertinentes; por un lado la dificultad de encontrar financiación de las obras y, por otro lado, existía la dificultad que generaba la desembocadura del río Turia por las frecuentes avenidas cargadas de sedimento (Hermosilla, 2007).

El cambio de siglo propició la redacción del nuevo “Plan de ensanche, defensa y mejora de servicios” del puerto, cuyo objetivo principal fue el de resolver las circunstancias de acceso y abrigo y proporcionar facilidad a las operaciones mercantiles, además de satisfacer las necesidades de los pescadores. A partir de 1910, la realización del abrigo y defensa del puerto (eje principal para las obras siguientes) era primordial. Junto con estas obras exteriores se complementaron proyectos singulares para dotar de servicios la dársena interior (tinglados, depósitos, estación marítima y sanitaria, varaderos, aduana, cuartel de la Guardia Civil...) creando un paisaje portuario reconocible en la actualidad. El carácter comercial que iba adquiriendo el puerto de Valencia en los inicios del s. XX se fundamentaba en conseguir un espacio con seguridad y estabilidad para la instalación de carenado de buques y embarcaciones (reparaciones), a través de diques secos y gradas-varaderos donde encallarlos (Aguilar, 2017).

El puerto seguía creciendo en infraestructura. Con el estallido de la Guerra Civil, los bombardeos dañaron gran parte de ésta, por lo que en la década de los cuarenta se deben realizar grandes inversiones para la construcción de la dársena del Turia, un espigón y dos muelles con sus líneas de atraque, además de nuevos diques de abrigo (Vicedo, 2006).



Figura 3. Ortofotografía de 1956, puerto de Valencia. Fuente: ICV

Con todo esto en 1956, previamente a la riada, el puerto se dividía en tres zonas: el puerto antiguo o dársena interior, la dársena exterior y la dársena del Turia (Figura 3). Ya desde finales del s. XIX la desembocadura del río era un serio problema para el desarrollo en paralelo a la costa, y no hacia el mar. Tras la riada de 1957, la pretensión de los dirigentes del puerto se hace realidad. Mediante la aprobación del Plan Sur, la desembocadura se traslada 3km al sur. Permitiendo al puerto aprovecharse de la situación, mediante la ampliación del recinto portuario hacia el sur y adquiriendo terrenos para la instalación de nuevas empresas industriales (Vicedo, 2006). Sin embargo, el hecho que marcó un cambio en el tráfico de mercancías fue la aparición del contenedor a mediados de la década de los 60. Esta novedad supone un nuevo planteamiento en la organización logística portuaria, ya que habría que habilitar nuevas zonas y equipos para poder manipular los contenedores.

Aquí se producirá un punto y aparte para los barrios del Cabañal, Nazaret y la Punta; el afán del puerto por expandirse junto con políticas neoliberales (Romero *et al*, 2015) que fomentaban la producción inmobiliaria y la privatización será el detonante para aprobar el proyecto de ampliación a favor de la contenedorización. Además se aprueba la solicitud del Estatuto de Autonomía del puerto de Valencia, concedida en 1978 (Hermosilla, 2007). Cada vez se movían más contenedores, por lo que las necesidades del puerto, ahora autónomo, residían en mejorar las comunicaciones terrestres y en seguir ampliando su infraestructura; el espacio entre las dos desembocaduras sería el escogido para la realización de las obras de ampliación y mejora de las conexiones (viaria y ferroviaria), sin importar la desaparición de la playa de Nazaret y la fragmentación y destrucción de parte de l'Horta Sud, incluso ganando metros a la mar. Toda ampliación era poca en la competición por ser el mayor puerto mediterráneo en contenedores.

Al principio de la década de los 90, se aprueba el “Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia”, creando un gran debate ciudadano y político, que finalmente sería aprobado por los beneficios económicos que supone el puerto y el beneficio que generaría a la Comunidad Valenciana y a su zona de influencia (Vicedo, 2006). Tras la aprobación de este instrumento

urbanístico “estratégico”, se dará luz verde al proyecto de continuar ampliando la zona sur, futura terminal de contenedores (Figura 4). Cabe destacar, el cambio en la legislación portuaria con la que se pretendía establecer un nuevo modelo de organización y explotación donde la gestión quedase coordinada y controlada por un ente público (Vicedo, 2006).

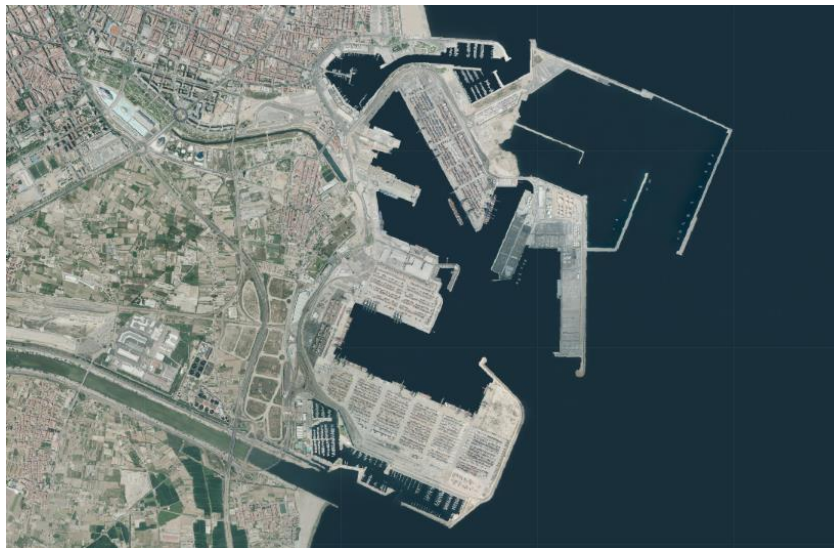


Figura 4. Ortofotografía de 2018, puerto de Valencia. Fuente: ICV

Desde los 60 hasta nuestros días el puerto siempre ha aumentado sus beneficios y sus relaciones comerciales, ¿era necesaria la ampliación para la construcción de la Z.A.L?

Finalmente, se llega a un acuerdo para iniciar el proyecto de la Z.A.L (Zona de Actuaciones Logísticas). Sin embargo, no se esperaba era la fuerte oposición ciudadana que desencadenó. Las poblaciones limítrofes, fuertemente dañadas por las políticas territoriales, por el crecimiento desmesurado del puerto y por la despreocupación negligente de las últimas décadas generan un movimiento contrario a la Z.A.L. Se expropian bancales de huerta histórica, se destruyen barracas y alquerías, se expulsa a la población de la Punta para la construcción de la nueva obra; sin embargo, la sentencia a los recursos impuestos por las diversas asociaciones involucradas da la razón a la población (Peris, 2002). El Plan Especial contiene defectos de forma, ya que se eluden diversos aspectos para una elaboración y aprobación fugaz.

Actualmente el proyecto se encuentra parado a la espera de soluciones alternativas tanto para el puerto como para la ciudadanía.

2.2. PUERTO DE VALENCIA EN LA ACTUALIDAD

El Puerto de Valencia está gestionado por un organismo llamado Autoridad Portuaria de Valencia (APV), conocida comercialmente como Valenciaport. Este puerto es un modelo de gestión económicamente autosuficiente (mantenimiento de los muelles, ampliaciones o mejoras se realizan mediante créditos que pide y asume el puerto) y con independencia de los Presupuestos Generales del Estado y la Generalitat Valenciana.

Entre sus actividades destacan contenedores import-export, actividades de carga y descarga, cabotaje y tráfico marítimo contando con gran variedad de terminales (Figura 5).

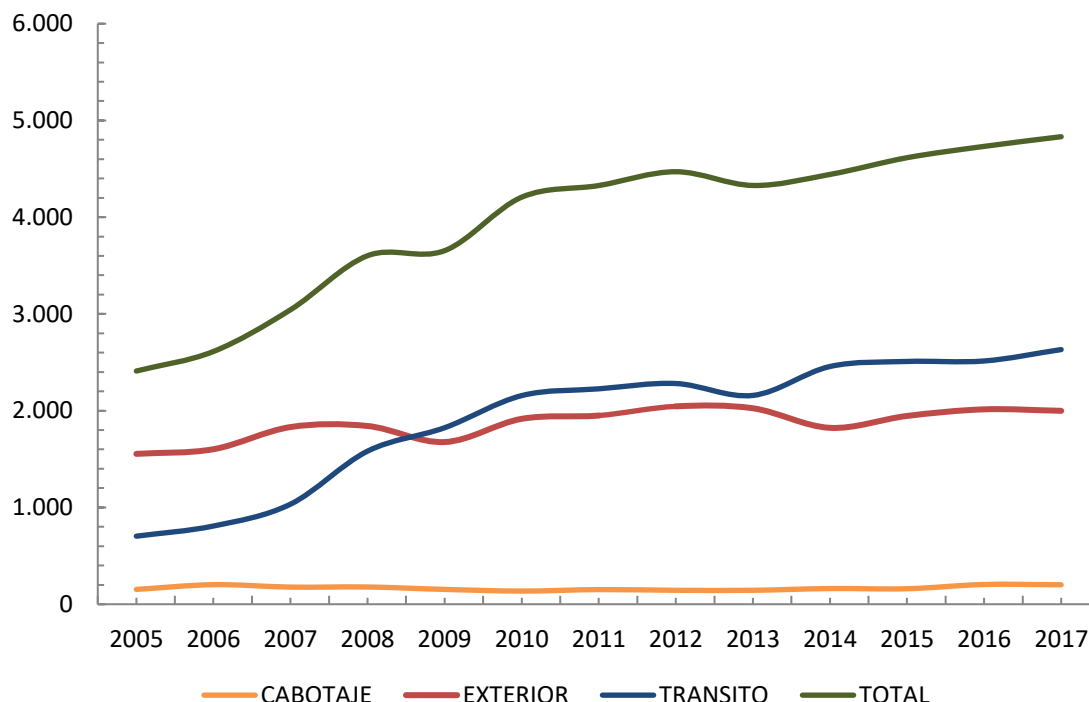


Figura 5. Miles de TEUs por año. Elaboración propia a partir de www.valenciaport.com.

Dada su importancia, además de sus buenas infraestructuras y servicios, llegaron importantes navieras a la dársena, como por ejemplo MSC, CMA, CGM Y NASC. La pionera fue la suiza MSC que instaló su dársena de transbordo principal del Mediterráneo en Valencia, lo que provocó la llegada de las demás. Es por ello por lo que Valencia es uno de los principales puertos en cuanto a transporte de contenedores tanto a nivel europeo como internacional (compite con Algeciras, pero este se centra más en operaciones de tránsito de contenedores) (Figura 6).



A ello hay que sumarle la buena conexión con los principales puertos mundiales (unos 1.000 aproximadamente de los 5 continentes).

Valencia por sus condiciones climáticas, gastronomía y patrimonio cultural atrae a numerosos turistas de todo el mundo, generando un flujo anual de casi un millón de clientes mediante cruceros. Las principales

Figura 6. Evolución del tráfico (miles de toneladas) en el puerto de Valencia 2017. Fuente: valenciaport.com

operadoras son MSC Cruceros y Costa Cruceros que están interesadas en la ampliación, con el fin de satisfacer la demanda que tienen.

Respecto al impacto que tiene sobre las economías española y valenciana es vital ya que acumula el 40% de los contenedores que se exportan e importan en puertos españoles. Por ello es el principal centro exportador español, quinto en cuanto al ranking europeo y trigésimo segundo en el mercado mundial, debido a una serie de características como su posición estratégica dentro del Mediterráneo, siendo cruzado por las llamadas “rutas madre”. Está en el eje entre el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar y es primera y última escala entre los países de América o norte de África, además de encontrarse en el Eje del Corredor Mediterráneo de la red transeuropea TEN-T.

La economía valenciana es la cuarta más importante de España, basada en la industria manufacturera, turismo de sol y playa y sector inmobiliario representando un 9% del PIB español. Concretamente, el puerto de Valencia supone un 2,4% del PIB de la Comunidad Valenciana (Transporte XXI, 2017), generando 40.000 puestos de trabajo, incluyendo una gran variedad de sectores: construcción, agrícola y ganadero, energético, químico, automóvil, etc.

Su hinterland dentro de la Península Ibérica es de 350 km aproximadamente, siendo vital para otras comunidades como Murcia, Andalucía o Castilla- La Mancha, permitiendo a las empresas españolas colocar sus productos en el mundo entero. La economía valenciana ha prosperado y evolucionado positivamente gracias a las exportaciones de los sectores del calzado, agroalimentario o cerámica, tanto a países europeos como internacionales (India, China, EE.UU, Alemania, Francia entre un gran número de países de destino).

En cuanto al ámbito tecnológico, es de primer nivel mundial, contando con infraestructuras y servicios especializados en los diferentes tráfico que se dan en el puerto. Además, cuenta con un servicio que lo distingue de los demás puertos españoles y europeos que es la Marca Garantía. Fue el primer puerto español en aplicarlo y hoy en día es un aspecto clave en el funcionamiento de este. Al contratar un servicio, las empresas que cuentan con esta garantía se comprometen a cumplir lo pactado en el contrato y ofrecer unos servicios acordes, de calidad y con mucha transparencia. A esto hay que sumarle una herramienta virtual que existe el llamado portal electrónico ValenciaportPcs, ofrecido a los clientes que facilita la tarea a todos los actores que realizan sus actividades en el puerto. Mediante la conexión de las cadenas de transporte y logística, se obtiene mayor eficiencia en las transacciones, automatización del proceso, ahorro de costes y tiempo, menores errores y una mejor atención al cliente.

2.3. IMPACTOS

Una simbiosis histórica

Las relaciones tradicionales campo-ciudad en el espacio circundante a Valencia son un espejismo de lo que hoy día se mantiene, que podría calificarse de un vínculo alienante y de subordinación cuya superioridad reside en el flujo de actividades económicas cuyo régimen de acumulación parece superior a cualquier consideración acerca de la equidad en el equilibrio entre economía y naturaleza. Esta economía de urbanización carece de espacio para el modo

de vida rural, conceptualizado en este contexto de actualidad como rururbano (Sanchís *et al*, 1999). Lo que antiguamente era una simbiosis de flujos demográficos y económicos humildes que permitían un modelo de desarrollo sostenible, medioambientalmente hablando, se ha convertido en una ostentosa ocupación del espacio que ha resultado en una sobrevalorización del suelo. El principal perjudicado en este aspecto ha sido la actividad agrícola, que se ha visto relegada, con suerte, a un segundo plano, conviviendo siempre bajo la amenaza de ser expropiada y destruida.

Década de la nueva Ordenación

Tras el PGOU de 1989, en el que se incluía el área que dibujaba un semicírculo sobre la ciudad de Valencia como zona de especial protección, al ser considerada como patrimonio cultural valenciano, concretamente “su conservación y enriquecimiento corresponden a todos los valencianos” (Simó, 1999). Más tarde, un histórico cambio de gobierno mantenía esta línea y se embarcaba en un proyecto aún más ambicioso, que evocaba una significativa consideración por la vida agraria y su función para con la gran ciudad (Romero *et al*, 2015). Esto no solo incluía un anhelado cinturón verde, contenido en numerosas planificaciones urbanas idealizadas, sino que suponía un límite al crecimiento de la ciudad por el flanco sur. Este perímetro de protección introdujo una visión dos décadas adelantada del concepto de infraestructura verde en el Área Metropolitana de Valencia, que posteriormente ha sido recuperado con urgencia ante el descontrol inmobiliario.

Continuando con la política de conservación de aquellos espacios y valores de las comunidades locales, a principios de la década de los 90, y con el beneplácito de la Unión Europea junto a la UNESCO como “productores”, se fija el objetivo de profundizar sobre el anillo de l’Horta con el fin de configurar un Plan Especial Verde que ponga en valor este espacio de forma más renombrada, como ejemplo de gran ciudad con crecimiento sostenible. Sin embargo, no llegó a buen puerto, puesto que, a finales de siglo, finalizando la segunda legislatura del gobierno Popular (Simó, 1999), se quedó fuera de los presupuestos e incluso fue contraplanificado un plan especial, tan fugaz como polémico, que inicia la expropiación parcial de las huertas de la Punta para instalar una Z.A.L.

Edad Contemporánea, espacio de contrastes

La transformación extrema del paisaje de l’Horta ha sido el principal impacto de la construcción de la Z.A.L. portuaria en el barrio de la Punta. Este cambio radical en el tipo de paisaje no solo ha tenido impactos visibles en las estribaciones de la ciudad de Valencia, sujeta a constante cambio, sino que, además, la industrialización de un área eminentemente agrícola eleva el contraste, arquitectónico y social, que suponen los edificios de viviendas paulatinamente incrementando su altitud con respecto a un barrio de identidad difusa (Sanchís *et al*, 1999). Esto se debe, por una parte, a la actividad tradicional agrícola que ha caracterizado siempre al barrio de la Punta, contenido en la circundante comarca de l’Horta (Hammerstein, 1999), y su dicotomía con las contemporáneas construcciones propias de una gran ciudad: la Ciudad de las Artes, el Centro Comercial El Saler, la dispersión de actividades industriales que parten del distrito de Quatre Carreres, la ZAL...

No obstante, dicha transformación ha resultado en una problemática social donde no solo han sido los contrastes paisajísticos el resultado, sino que la inestabilidad ciudadana con respecto a las autoridades se halla en una ruptura irreversible desde la última década de siglo XX. El citado polémico Plan Especial de modificación del PGOU de 1998 inicia una guerra vecinal-gubernamental que no solo concierne a la Punta, sino que el anteriormente “invadido” barrio de Nazaret y otros pertenecientes al distrito de Poblados Marítimos muestran su desacuerdo con el plan y su apoyo, incluso presencial, a la causa.

3. CONCLUSIONES

Del análisis realizado en este trabajo, podemos extraer las siguientes conclusiones:

- Creciente impacto global del transporte marítimo, en materia socioeconómica y medioambiental. En primer lugar, supone un abaratamiento de los costes del transporte y, por ello, de la producción. No obstante, esto es causado por una deslocalización empresarial hacia zonas periféricas con leyes laxas en el ámbito de la seguridad social y precariedad laboral.
- Opacidad del sector naviero, debido a la permisividad legal de países en transición (Liberia, Somalia, Líbano, etc.) con respecto al aprovechamiento fiscal, financiero y laboral, consiguiendo un abaratamiento de los costes, participando en el mercado negro y llevando a cabo acciones al margen de la legalidad.
- El puerto de Valencia es artificial, habiéndose construido a finales del siglo XVII al margen izquierdo de la desembocadura del río Turia, que durante el siglo XX mantuvo un área de conflicto con el crecimiento portuario hasta su eliminación en la década de los 60.
- Afán de crecimiento incontrolado hasta convertir el puerto de Valencia en una referencia del Mediterráneo, ocasionando un fenómeno de desvertebración territorial debido a una serie de políticas cortoplacistas, fomentando la urbanización masiva de carácter sectorial, excluyendo así la variable medioambiental de la ordenación urbana.
- El puerto de Valencia supone un gran beneficio para la ciudad y para la Comunidad Valenciana, conectando mercados interiores con las *rutas madre* mundiales. En contraposición, un futuro cambio climático afectaría negativamente, al suprimirse varias rutas mediterráneas.
- Enfoque dipolar desde finales del siglo XX. Por un lado, se proponía la ciudad de Valencia como referencia europea de ciudad sostenible, al poseer un semicírculo de infraestructura verde de abastecimiento agrario en su área metropolitana. Por otro, la exacerbación urbanística y la sobrevalorización del suelo ha supuesto la pérdida de valor patrimonial de este espacio y, con ello, su destrucción.

REFERENCIAS

Aguilar, I (2017). Los varaderos del puerto de Valencia. Una historia centenaria. Catedra Demetrio Ribes y CHOPVT. Valencia, 48pp

Delestrac, D. (2016): *Freightened: el precio real del transporte marítimo* (DVD).

Ferri, M., Sanchís, C (1999). Paisatge i patrimoni històric: L'Horta de La Punta. Universidad de Valencia (eds.), El Valors de La Punta 18 arguments en defensa de l'Horta (p.63-71). Valencia: Servicio de Publicaciones Universidad de Valencia.

Hammerstein, D (1999). Urbanites a l'Horta de València. Universidad de Valencia (eds.), El Valors de La Punta 18 arguments en defensa de l'Horta (p.125-130). Valencia: Servicio de Publicaciones Universidad de Valencia.

Hermosilla, J. (coord.) (2007). Historia del puerto de Valencia. Valencia: Universitat de València.

Manuel Gil, M. J. Antón (2018). *Los vecinos de La Punta se movilizan contra la ZAL. SER, Radio Valencia*. Recuperado el 13 de abril de:
https://cadenaser.com/emisora/2018/06/23/radio_valencia/1529764572_868772.html

Oficina de Estadística del Ajuntament de València. (2018). Estadístiques per Territori; barris 2018. Recuperado el 12 de febrero de 2019, de:
<http://www.valencia.es/ayuntamiento/estadistica.nsf>

Peris, E. i Castro, M. (2002): *A tornallom* (DVD).

Romero, J. *et al.* (2015). El giro neoliberal de las políticas para la ciudad en España. Balance a partir de los ejemplos de Madrid y Valencia. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. 69, 369-386.

Simó, T. (1999). La Punta, l'Horta. Universidad de Valencia (eds.), El Valors de La Punta 18 arguments en defensa de l'Horta (p.71-77). Valencia: Servicio de Publicaciones Universidad de Valencia.

Valencia Port (2017): Memoria de sostenibilidad. 77pp. Recuperado el 26 de abril de:
<https://www.valenciaport.com/publicaciones/>

Valencia Port (2019): Autoridad portuaria de Valencia. Recuperado el 26 de abril de:
<https://www.valenciaport.com/publicaciones/>

Vicedo, C. (2006) "Evolución histórica del puerto de Valencia". Puerto de Valencia 1950-1998, Una clara apuesta por el Contenedor. Valenmar, S.L., Paterna: Industrias Gráficas ECIR, pp 23-132.