

DONATIVOS 2012



100 años de historia de la aviación en la Comunitat Valenciana



150 años de ferrocarril Alicante-Madrid [Recurso electrónico]



AVE Valencia-Madrid: diálogos sobre el territorio y escenas desde el tren



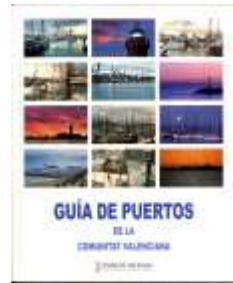
Benicassim y la historia del ferrocarril



MUÑOZ NAVARRO, Daniel y URZAINQUI SÁNCHEZ, Sergio
El Camino Real de Valencia a Castilla s. XV-XVIII: "El Camí de Requena", un itinerario histórico



Grandes estaciones del s. XXI [recurso electrónico]



Guía de Puertos de la Comunitat Valenciana



Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana



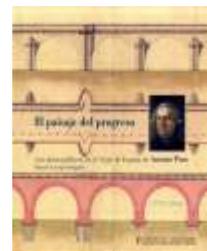
Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana Utiel-Requena



Ingenieros y artifices en la obra pública de la Comunidad Valenciana [recurso electrónico]



Ocho años de realidades...



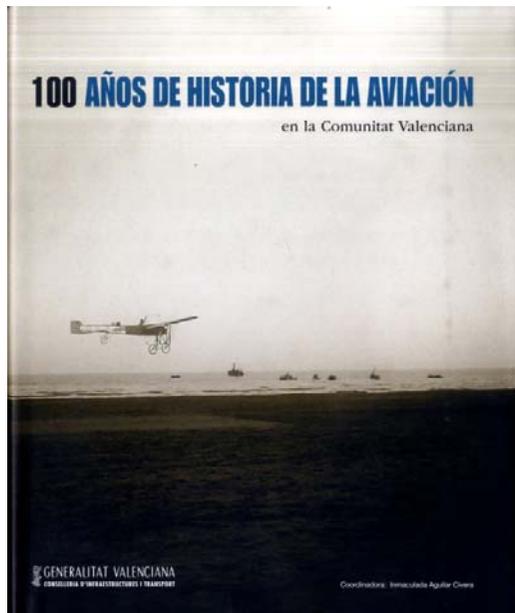
CRESPO DELGADO, Daniel
El Paisaje del progreso : las obras públicas en el Viaje de España de Antonio Ponz (1772-1794)



ARCINIEGA GARCÍA, Luis
El saber encaminado



DOMÈNECH CARBÓ, Antonio
Los tranvías de Valencia: transporte y estructura urbana 1876-1970



100 años de historia de la aviación en la Comunitat Valenciana / coordinadora: Inmaculada Aguilar Civera ; [Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009

469 p. : il. col. y n. ; 31 cm.

Bibliografía

D.L. V. 4352-2009

ISBN 978-84-482-5345-5

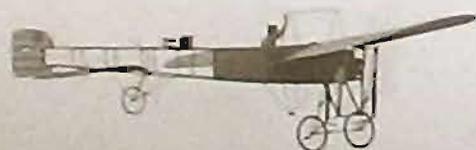
1. Comunidad Valenciana 2. Transporte aéreo 3. Aeropuertos 4. Historia I. Aguilar Civera, Inmaculada II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

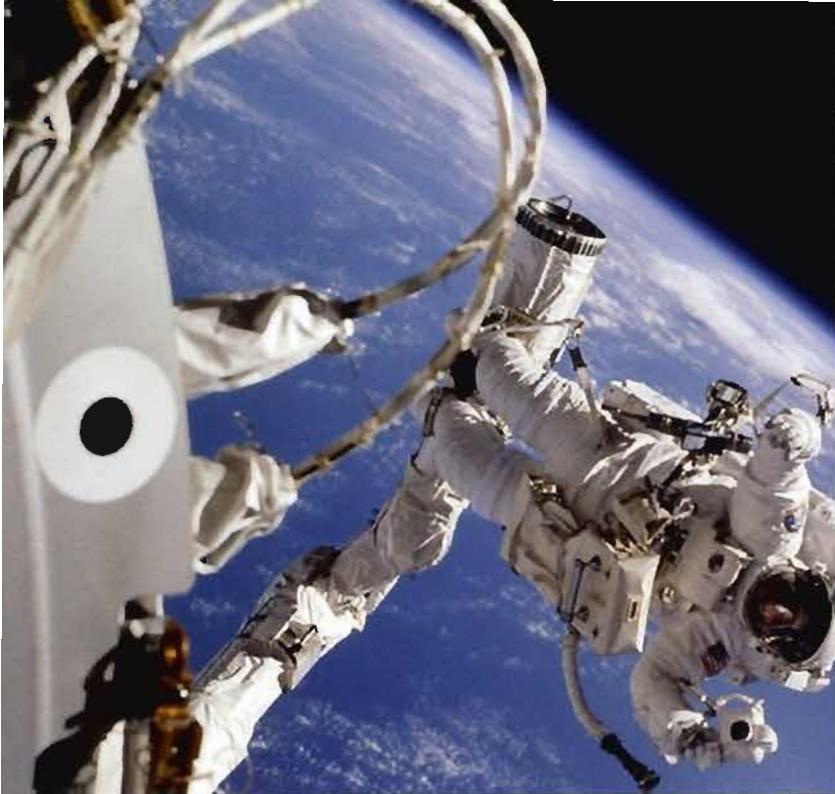
2.036 Aviación

COAM 945

100 AÑOS DE HISTORIA DE LA AVIACIÓN

en la Comunitat Valenciana





Esta publicación no hubiera sido posible sin la colaboración prestada por las personas, entidades y organismos mencionados en cada uno de los artículos. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento.

© De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures i Transport
© De los textos e ilustraciones: los autores y las instituciones
© Portada: Colección Gillot-Ribes

Edita:

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

1ª ed., 2009

Maquetación, impresión y encuadernación: Martín Impresores, S.L.
ISBN: 978-84-482-5345-5
Depósito Legal: V-4552-2009

FICHA CATALOGRÁFICA

100 años de historia de la aviación en la Comunidad Valenciana / coordina, Inmaculada Aguilar Civera ; [Rafael Murcia Llorens, (et al.)]. - 1ª ed. - Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009. - 469 p. : fot., il. col. ; 29 cm.

ISBN 978-84-482-5345-5

AVIACIÓN - Comunidad Valenciana - Historia
AEROPUERTOS - Comunidad Valenciana

I. Comunidad Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport. ed.

656.7 (+60.51) (091)



COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN

Inmaculada Aguilar Civera
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

AYUDA A LA COORDINACIÓN

Virginia García Ortells
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

DOCUMENTACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Equipo de Investigación Cátedra Demetrio Ribes: Inmaculada Aguilar Civera, Manuel Cerdi García,
Virginia García Ortells, Mari Carmen Hernández Penelló, Soraya Llorens Ortuño

COMISIÓN DEL CENTENARIO DEL PRIMER VUELO A MOTOR EN ESPAÑA

El 27 de mayo de 2009 se constituyó la Comisión del Centenario del Primer Vuelo a Motor en España, compuesta por:

PRESIDENTE:

D. Mario Flores Lanuza Hble. Conseller de Infraestructuras y Transporte. Generalitat Valenciana

VOCALES:

Sr. D. Carlos J. Eleno Carretero, Director General de Puertos, Aeropuertos y Costas

Sr. D. Braio Broseta, Director General de Industria e Innovación, Conselleria de Industria, Comercio e Innovación

Sr. D. Manuel Ameñeiras, Director General de Aviación Civil

Sra. Dña. Rita Barberá Nolla, Alcaldesa-Presidenta del Ayuntamiento de Valencia

Sr. D. Lorenzo Agustí, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Paterna

D. Julián Cámara Carazo, Director del Aeropuerto de Valencia, AENA

D. Antonio de No Vázquez, Director de comunicación, *marketing* y relaciones institucionales de Air Nostrum

D. Francisco Herrero Prez, Presidente de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de la Comunitat Valenciana

D. Enrique Ballester Sarrias, Director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Diseño, Universidad Politécnica de Valencia

D. Julián Offer García, Patrono de la Fundación Aérea de la Comunitat Valenciana

D. José Luis Blanes Ibáñez, Presidente de la Federación de Deportes Aéreos

Dña. Inmaculada Aguilar Civera, responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV



MARIO FLORES LANUZA
Conselleria d'Infraestructures i Transport

Presentación

Ya hace 100 años el 5 de septiembre de 1909, en Paterna, se realizaba el primer vuelo a motor de España. Así, el tan codiciado y lejano deseo del hombre de volar, era presenciado por primera vez en nuestro territorio. En el rico mundo de los transportes, la aviación ha supuesto un hito que ha permitido al hombre disponer de la tercera dimensión, elevarse, franquear el obstáculo de las montañas, los bosques, y el mar; ser libre de elegir su ruta, de buscar las corrientes favorables; un transporte rápido y seguro. En el pensamiento de sus creadores, la aviación debía ser un instrumento de unión entre los hombres.

La Conselleria d'Infraestructures i Transport, ha querido durante todo el año 2009, realizar diferentes actividades para celebrar el Centenario del primer vuelo a motor en España, protagonizado por el aviador valenciano Juan Olivert. Con este vuelo, la Comunitat Valenciana abrió sus puertas a la contemporaneidad.

Con la conmemoración de este acontecimiento ha querido reflejar y transmitir la importancia de la aviación en nuestra sociedad, que ha supuesto, no sólo un cambio radical en el sistema de transporte de viajeros y mercancías, sino también una novedad tecnológica e industrial; que ha modificado las formas de vida y de pensamiento de los ciudadanos, incentivando la movilidad de las personas y convirtiéndose en un maravilloso agente de influencia social y cultural.

El libro es un compendio ambicioso que abarca diferentes aspectos, cronológicos y temáticos, de la historia de la aviación en la Comunitat Valenciana. Desde los primeros vuelos, en las primeras décadas del siglo, a su organización como un sistema de transporte; la evolución de sus infraestructuras, de sus aeropuertos y sus procesos tecnológicos e industriales; su reflejo e influencia en las diferentes manifestaciones artísticas. Han sido, pues, 100 años de historia de un nuevo sistema de transporte que inicia el siglo XXI con numerosos proyectos de futuro.

Es una contribución importante a la historia de la aviación, que ha contado con una amplia colaboración de los mejores especialistas en la materia, los cuales nos ofrecen a través de sus ensayos una panorámica fascinante, entre el pasado y el futuro, de cómo ha ido evolucionando, de la mano de la industria, de las empresas, de las políticas institucionales, el transporte aéreo en la Comunitat Valenciana. La obra ha sido coordinada por la profesora Inmaculada Aguilar al frente de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, y forma parte de la amplia línea editorial de la Conselleria d'Infraestructures i Transport dedicada a la historia del transporte ▶



CARLOS ELENO CARRETERO
Director General de Puertos, Aeropuertos y Costas

Introducción

Hace un siglo, un aeroplano pilotado por el valenciano Juan Olivert, realizó el primer vuelo a motor en España. El biplano, con un motor Anzani de 25 cv y una hélice de la casa Chauvière de 2,25 metros de diámetro, voló ante 4.000 valencianos en el recinto del cuartel militar de artillería de Paterna. Era el 5 de septiembre de 1909. Fecha importante para todos los españoles, pues, ese día se inició la historia de la aviación en nuestro país.

Un transporte nuevo que ha progresado extraordinariamente, casi vertiginosamente, y que ha generado a lo largo de este siglo nuevos sectores productivos, empresariales y sociales, bajo el signo de la «aeronáutica»: industrias, tecnologías, infraestructuras, aeropuertos, turismo, compañías aéreas, profesionales, científicos, etc. Una nueva era, un nuevo reto, como lo fue el ferrocarril a mediados del siglo XIX. Retos, como la distancia, la velocidad, la capacidad, la estabilidad, la comodidad, etc., se han salvado, siendo inimaginables en aquellos primeros años de la aviación. Todo ello ha permitido al sector aeronáutico convertirse en referente en materia de innovación, investigación y desarrollo, posibilitando avances tecnológicos que han repercutido en beneficio de toda la sociedad.

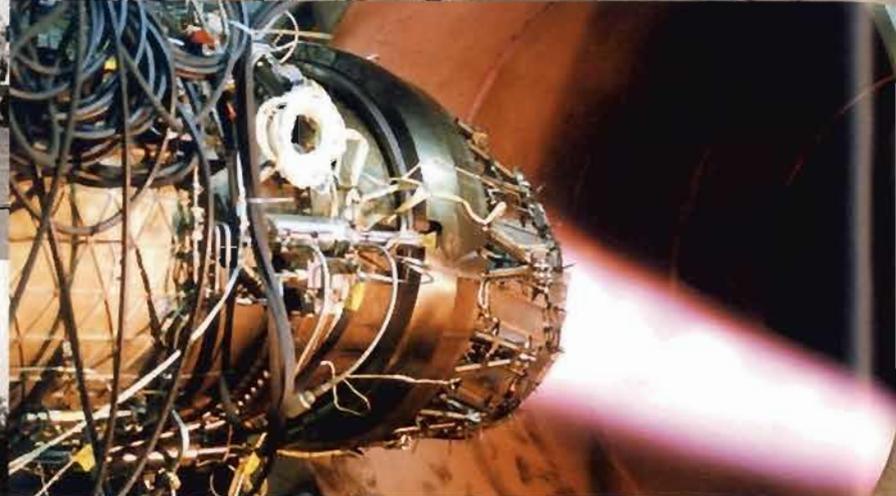
El transporte aéreo ha convertido a nuestra Comunitat en una de las regiones más dinámicas de su entorno, ha incidido directamente en un sector clave para la economía valenciana, el turismo, ha democratizado el viaje y ha facilitado la conectividad con otras ciudades, dando un valor añadido a nuestra economía.

Son cien años en los que se nos invita a recordar aquellas primeras líneas aéreas de Latécoère entre Toulouse y Casablanca con paradas en Barcelona, Alicante y Málaga (1919), aquellos espacios playeros como primeros aeródromos (la Malvarrosa), las incipientes industrias, y observar la expansión vigorosa del transporte aéreo que se ha producido durante este siglo.

Proceso que ha derivado del sostenido aumento de viajeros, debido en parte al turismo, pues millones de viajeros disfrutaban de las bondades y excelencias de nuestra tierra, y en parte a nuestro desarrollo económico, acercando al empresario valenciano a nuevos mercados y permitiendo al capital extranjero a instalarse en nuestro territorio. Ha generado la aparición de compañías que nos representan como AIR Nostrum y ha puesto en servicio numerosos vuelos regulares que mantienen viva nuestra conexión con el resto del mundo. Ha resuelto con la construcción de grandes aeropuertos como el Alter, Manises o Castellón todas las nuevas necesidades de la navegación aérea, con equipamientos funcionales y de seguridad, con nuevas terminales para viajeros. Ha creado un tejido empresarial pionero en aeronáutica que se ha consolidado con la creación de un Clúster en la Comunitat Valenciana.

Este libro que edita la Conselleria d'Infraestructures i Transport, en la conmemoración del centenario del primer vuelo a motor de España, hace un recorrido por estos 100 años de aviación y nos anima a seguir planteándonos nuevos retos para el siglo XXI.

La Comunitat fue pionera de la industria aeronáutica. Mantengamos ese espíritu emprendedor y aspiremos a convertirnos en una de las regiones más prósperas de Europa. ▶



Presentación

Introducción

I. DEL AEROPLANO A UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE

Volar, mito y realidad	17
Inmaculada Aguilar Civera	
La Aviación en la Valencia de 1909: el vuelo de Brunet-Olivert	47
Rafael Murcia Llorens	
Los primeros vuelos y las primeras rutas	71
Julián Oller García	

II. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE AÉREO

Del aeródromo al aeropuerto: El Altet y Manises	113
Ester Alba	
Desarrollo y consolidación del transporte aéreo	135
Luis Utrilla Navarro	
La aviación militar	
La aviación militar durante la Guerra Civil en la región levantina	167
Carlos Javier Sánchez Martín	
La aviación militar española en la Comunitat Valenciana a partir del final de la Guerra Civil	189
Juan Garay Unibaso	
La aviación comercial en la Comunitat Valenciana en el s. XX	215
Javier Vidal Olivares	
Air Nostrum: presente y futuro de la aviación regional española	239
Antonio de Nó	



La industria aeroespacial y la ingeniería aeronáutica	265
Rodrigo Martínez-Val	

III. EL VIAJERO DEL AIRE

Historia de los inicios de la aviación protagonizada por un aviador valenciano	295
Alejandro Martínez-Esteve	

Literatura y aviación	313
Francisco Javier Díez de Revenga	

La aviación y las artes	329
M ^a Carmen Hernández	

La aviación y el deporte

El nacimiento de la aviación deportiva	353
Óscar Cosín Ramírez	
Los aeroclubs	375
Juan Antonio Molins Martín	

IV. RETOS DEL SIGLO XXI

El Altet y Manises: planificación y nuevas infraestructuras	395
José Manuel Hesse Martín	

Nuevos Aeropuertos	411
Ivan Tejada	

El Clúster Aeronáutico-espacial de la Comunitat Valenciana	429
Enrique Ballester Sarrias y Enrique Masiá Buadaes	

Hacia una cultura aeronáutica	439
Rafael Jiménez Gómez	

El espacio, el reto de la aeronáutica	455
Joaquín Llop y Fermín Tirado	





150 años de ferrocarril Alicante-Madrid [Recurso electrónico] : 150 años de ferrocarril en Alicante, 1858-2008 / [dirección, coordinación y documentación: Inmaculada Aguilar Civera... (et al.)]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport : Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, D.L. 2008

1 disco compacto (CD-ROM) : il. col.

Cronología

Incluye los audiovisuales: El puerto de Alicante, años 30 ; Laurent y el ferrocarril alicantino, 1858 ; Alicante y el paisaje ferroviario ; El material móvil Fc. Madrid-Alicante ; El TRAM de Alicante

Bibliografía

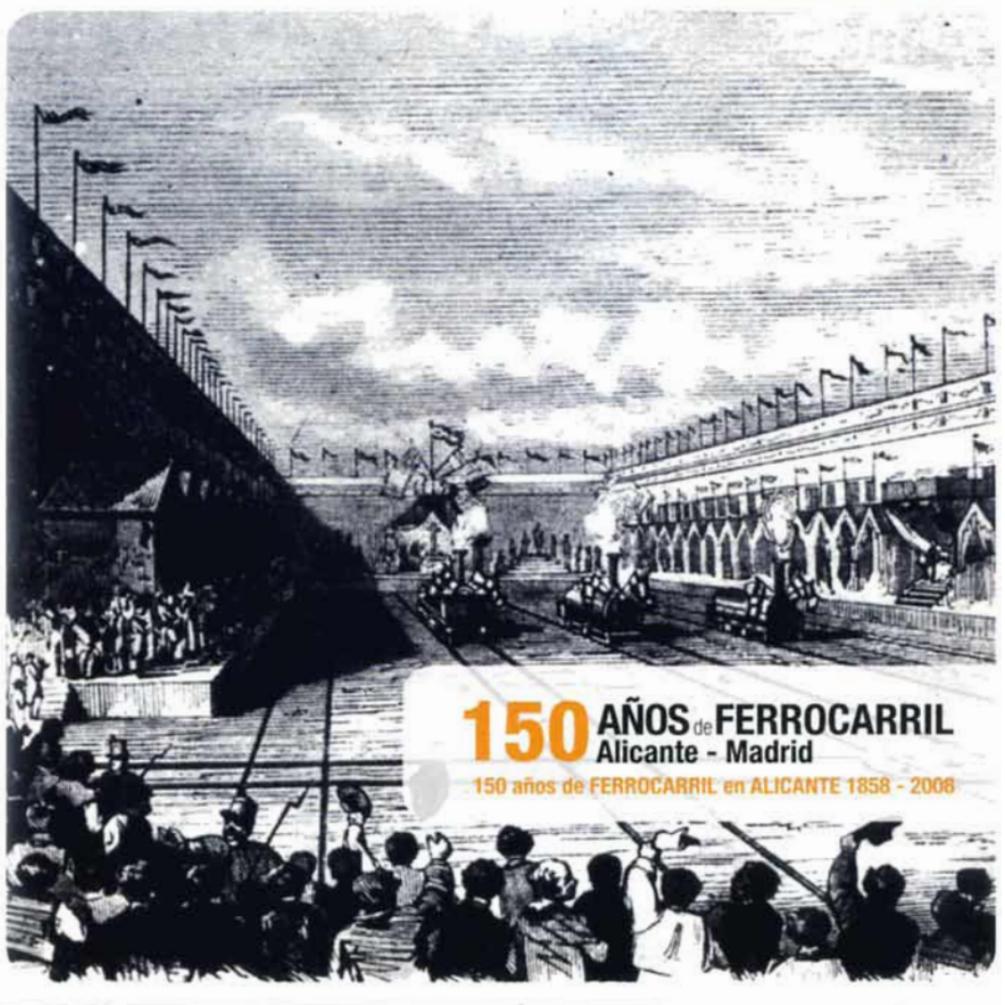
D.L. V. 2143-2008

ISBN 978-84-482-4936-6

1. Donativo Cátedra Demetrio Ribes 2. 3T12 3. MJ (2012) 4. Alicante 5. Comunidad Valenciana 6. Transporte ferroviario 7. Ferrocarriles 8. Obras públicas 9. Estaciones ferroviarias 10. Líneas ferroviarias 11. Historia 12. Siglo XVIII 13. Siglo XIX 14. Siglo XX I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

2.03 Tráfico y transporte

COAM CD-84



150 AÑOS de FERROCARRIL
Alicante - Madrid

150 años de FERROCARRIL en ALICANTE 1858 - 2008

PATROCINIO
DIRECCIÓN
COORDINACIÓN
DOCUMENTACIÓN

ADMINISTRACIÓN

ARCHIVOS
COLECCIONES
E INSTITUCIONES

Investigación incluida en los objetivos del Proyecto I+D "Repertorio biográfico de ingenieros valencianos: artífices y constructores de las obras públicas valencianas", ref: HUM2004-04703/ARTE. Ministerio de Educación y Ciencia. Dirección General de Investigación. Subdirección General de Proyectos de Investigación.

Conselleria d'Infraestructures i Transport
Inmaculada Aguilar Civera
Virginia García Ortells
Equipo de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
Inmaculada Aguilar Civera
Laura Bolinches Martínez
Virginia García Ortells
Sonia Martínez Requena
María del Mar Ruiz Ferragud
Soraja Llorens Rodrigo

nuestro más sincero agradecimiento
Archivo General de la Administración Ministerio de Fomento
Archivo Histórico Ferroviario, FFE
Archivo José Huguet
Archivo Municipal de Alicante
Autoridad Portuaria de Alicante
Biblioteca Valenciana
Colección Enrique Andrés Gramage
Colección Francisco Signes
Colección Jeremy Wiseman
Colección María Teresa López Campos
Dirección General de Transportes y Logística. Conselleria d'Infraestructures i Transport
Ente Gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat Valenciana
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Archivo Histórico
Instituto del Patrimonio Histórico Español. IPHE
Instituto Valenciano de Cinematografía Ricardo Muñoz Suay.
ARCHIVO
IVAC- La Filmoteca
Ministerio de Educación y Ciencia
Ministerio de Fomento
Museo Naval. Madrid
Museo del Ferrocarril-Delicias. Fundación de Ferrocarriles Españoles
Palacio Real. © Patrimonio Nacional

© de los textos: Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
© de las ilustraciones y documentación gráfica: las instituciones

La Consellera d'Infraestructures i Transport, a través de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, conmemora el sesquicentenario de la llegada del ferrocarril a la ciudad de Alicante (Fc. Madrid-Alicante 1858-2008) con la creación de una página Web monográfica, fruto de un minucioso trabajo de investigación universitario.

Esta línea ferroviaria comunicaba Madrid con Alicante, atravesando la larga llanura manchega para llegar al singular paisaje alicantino. El camino de hierro, los puentes, viaductos, túneles y demás infraestructuras ferroviarias marcarían una huella imborrable en la geografía de la provincia. Los solemnes actos organizados el 25 de mayo de 1858 anunciaron el inicio de una nueva era, donde el vapor sería el símbolo inequívoco de progreso y prosperidad.

El proyecto Web tiene como objetivo presentar, desde una visión histórica, los 150 años del ferrocarril en Alicante, desde los orígenes a la actualidad, mediante ejes

temáticos relacionados con los inicios del ferrocarril en la ciudad, la incidencia en su puerto, empresas, empresarios, ingenieros, viajeros, infraestructuras, las estaciones y sus servicios. El usuario encontrará una amplia información sobre el desarrollo y evolución de la línea, así como su incidencia en el territorio. Conocimiento acompañado con interesantes imágenes de colecciones privadas y archivos públicos, textos antiguos, proyectos, bibliografía específica y demás documentación adicional accesible y descargable. Todo ello complementado con los recursos más avanzados de la tecnología multimedia, como las animaciones o los audiovisuales

Este proyecto proporcionará información general sobre el transporte ferroviario, obra pública e infraestructuras de la provincia de Alicante. Una documentación que ha empleado las nuevas tecnologías para su difusión, sirviendo de base y plataforma científica a futuros trabajos de investigación.



EDITA: Conselleria d'Infraestructures
i Transport
Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

ISBN: 978-84-482-4936-6

D.L.: V-2143-2008

© 2008 - Conselleria d'Infraestructures
i Transport / Càtedra Demetrio Ribes
UVEG-FGV.

Requisitos mínimos:

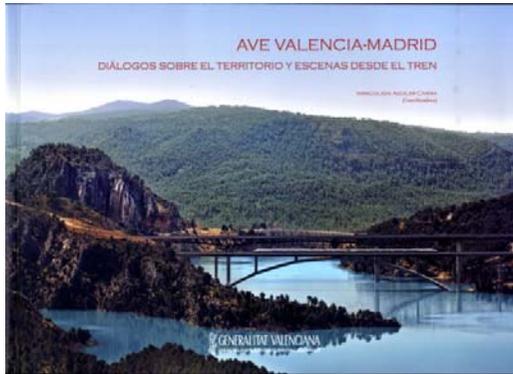
Ordenador tipo PC

- × Procesador Pentium II o similar
- × Sistema Operativo Windows 98, Me, NT, 2000, XP y Vista
- × Memoria RAM de 64 MB.
- × Resolución de pantalla mínima de 1024x768 píxels a 16 bits de color.
- × Unidad lectora de CD-ROM

Ordenador tipo MAC

- × Procesador PowerPC G3
- × Sistema Operativo MacOS X o superior
- × Memoria RAM de 64 MB.
- × Resolución de pantalla mínima de 1024x768 píxels a 16 bits de color.
- × Unidad lectora de CD-ROM

www.150ferrocarrilalicante.gva.es



AVE Valencia-Madrid : diálogos sobre el territorio y escenas desde el tren / Inmaculada Aguilar Civera (coordinadora) ; [Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2011

212 p. : fot. col., plan. ; 21 x 30 cm.

Bibliografía

D.L. V. 2759-2011

ISBN 978-84-482-5645-6

1. Valencia 2. Comunidad Valenciana 3. Transporte ferroviario 4. Trenes 5. Ferrocarriles de alta velocidad 6. Paisaje 7. Patrimonio cultural 8. Patrimonio arquitectónico 9. Obras públicas I. Aguilar Civera, Inmaculada II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

2.038 Trenes

COAM 16937

AVE VALENCIA-MADRID

DIÁLOGOS SOBRE EL TERRITORIO Y ESCENAS DESDE EL TREN

INMACULADA AGUILAR CIVERA
(Coordinadora)

AVE VALENCIA-MADRID

DIÁLOGOS SOBRE EL TERRITORIO Y ESCENAS DESDE EL TREN

INMACULADA AGUILAR CIVERA
(Coordinadora)



FICHA CATALOGRÁFICA

AVE Valencia – Madrid: diálogos sobre el territorio y escenas desde el tren / Inmaculada Aguilar Civera, coordinadora. – 1ª ed. – Valencia: Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, 2011. – 216 p.: fot., il. col.; 30x21 cm.

ISBN: 978-84-482-5645-6

1. Ferrocarriles de alta velocidad – Valencia (Provincia)

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, ed.

629.4.016.54/.56 (460.313)

COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN

Inmaculada Aguilar Civera. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

AYUDA A LA COORDINACIÓN

Desirée Juliana Colomer

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Soraia Llorens Rodrigo

DOCUMENTACIÓN

Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Virginia García Ortells

Sara Manzanares Rubio

Rafael Salvador Ortega

Mireia Sánchez Barrachina

FOTOGRAFÍA

Eduardo Alapont

Adrià Besó Ros

Manuel Cerdà García

Daniel Muñoz Navarro

David Quixal

Juan Manuel Taborda Lorenzo

Sergio Urzainqui Sánchez

Esta publicación no hubiera sido posible sin la colaboración prestada por las personas, entidades y organismos mencionados a continuación. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento.

Aleixos Alapont, Luis / Archivo Histórico Municipal de Valencia / Archivo del Reino de Valencia / Biblioteca Valenciana / Biblioteca Nacional de Austria / Biblioteca Nacional de España / Colección Francisco Signes / Confederación Hidrográfica del Júcar / Diputació de València. Arxiu General i Fotogràfic / España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas / España. Ministerio de Fomento. Archivo General / Fernández Jover, María Luisa / Gomis Duyos, Beatriz / Instituto Cartográfico Valenciano / Instituto Geográfico Catastral / Museo de Historia de Valencia / Pardo Pardo, Fermin / Perdigón Fernández, Luis / Piqueras Haba, Juan / Signes Martínez, Francisco

© De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient

© De los textos: los autores

© De las ilustraciones: los autores

Edita:  GENERALITAT VALENCIANA
1ª ed. CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

IMPRESIÓN: LA IMPRENTA CG

ISBN: 978-84-482-5645-6

DL: V-2759-2011

PRÓLOGO	9
<i>Consellera d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient</i>	
PAISAJES VALENCIANOS: AVE VALENCIA-MADRID. CLAVES Y REFERENCIAS DEL VIAJE	11
<i>Inmaculada Aguilar Civera. Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV</i>	
ITINERARIO	
1. EL ENTORNO DEL EMBALSE DE CONTRERAS: CULTURA DEL AGUA Y DEL TRANSPORTE	19
<i>Joaquín Andreu Álvarez, Vicente Fullana Serra, Andrés Sahuquillo Herraiz. Departament de Ingenieria Hidràulica y Medio Ambiente. Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universitat Politècnica de València</i>	
2. EL VIAJE DE LOS SENTIDOS: LOS PAISAJES DEL VINO EN LA PLANA DE UTIEL-REQUENA	55
<i>Rafael Gil Salinas. Universitat de València</i>	
3. LA CULTURA CAMINERA. LA HOYA DE BUÑOL-CHIVA	87
<i>Daniel Muñoz Navarro. Universitat de Valencia</i> <i>Sergio Urzainqui Sánchez. Arxiu del Regne de València</i>	
4. LA HUERTA DE VALENCIA	115
<i>Adrià Besó Ros. Universitat de València</i>	
5. VALENCIA. CULTURA URBANA Y METROPOLITANA	159
<i>Francisco Taberner Pastor. Universitat Politècnica de València</i>	
BIBLIOGRAFÍA	207

La ciudad del siglo XXI y su área metropolitana ha generado nuevas necesidades y problemáticas, territoriales, económicas, sociales, culturales, etc., que unidas a los recursos actuales, al desarrollo tecnológico y a la nueva cultura de movilidad, han proporcionado las directrices para desarrollar las especiales características del Ferrocarril de Alta Velocidad.

El 18 de diciembre de 2010 se inauguraba oficialmente el AVE Madrid-Valencia. Un viaje inaugural presidido por los Reyes de España y por una amplia comitiva de autoridades (el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, los presidentes autonómicos Francisco Camps y Esperanza Aguirre, el ministro de Fomento, José Blanco, y la Alcaldesa de Valencia, Rita Barberá). La llegada del AVE a la Comunitat Valenciana constituye un nuevo modo de viajar y una fórmula de cohesión territorial.

Rapidez, seguridad y comodidad son tres factores siempre anhelados en la historia del transporte, que con el AVE han llegado a su cota máxima. Pero además, la historia ferroviaria siempre ha marcado unos tiempos, un antes y un después, si tenemos en cuenta las oportunidades que ofrece a todos los sectores económicos y sociales. Los estudios previos realizados desde la Conselleria d'Infraestructures i Transport indica que el AVE genera 600.000 nuevos viajeros y que entre 2,5 y 3 millones de usuarios utilizan la nueva línea anualmente: incrementa la demanda turística; triplica el turismo de congresos; beneficia el sector de restauración y hostelería, el comercio; impulsa la intermodalidad potenciando el sector de cruceros y los servicios del puerto; etc. El AVE simboliza un avance económico indiscutible en la Comunitat Valenciana.

El libro que se presenta con el título AVE Valencia-Madrid. Diálogos sobre el territorio y escenas desde el tren, forma parte de la línea editorial de la Conselleria y ha sido coordinado por Inmaculada Aguilar, responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. En él han colaborado destacados

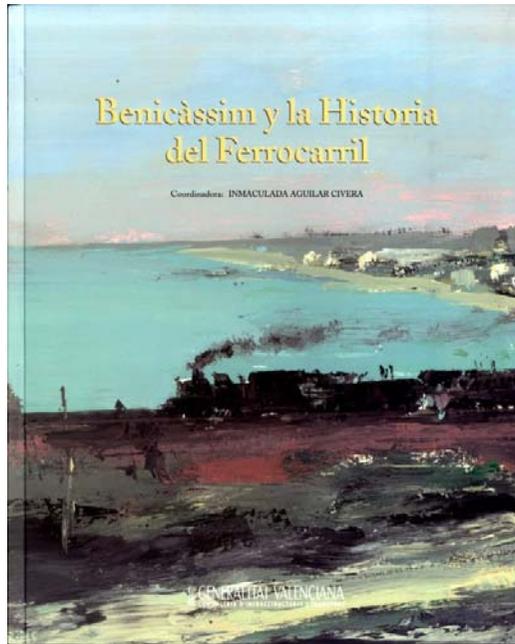
expertos en cada una de las materias. El libro nos proporciona una nueva e inédita mirada de esta infraestructura, una mirada volcada al territorio valenciano: al paisaje de las diferentes comarcas que atraviesa a lo largo de su trazado; a su historia económica, agraria, patrimonial; al devenir de sus antiguas redes viarias y ferroviarias; a la magnificencia de la ingeniería hidráulica y de sus obras públicas en general; a la historia de sus municipios; a la historia de la ciudad de Valencia.

Frente al deseo de velocidad, que acorta tiempos y distancias, el libro aporta el sentido de viaje como antaño se disfrutaba, recreándose en el conocimiento del paisaje, del territorio labrado y habitado durante siglos por la sociedad valenciana.

ISABEL BONIG TRIGUEROS

Consellera d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient





BENICASSIM y la historia del ferrocarril / coordinadora: Inmaculada Aguilar Civera, [Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2006
219 p. : il. col. y n. ; 25 cm.

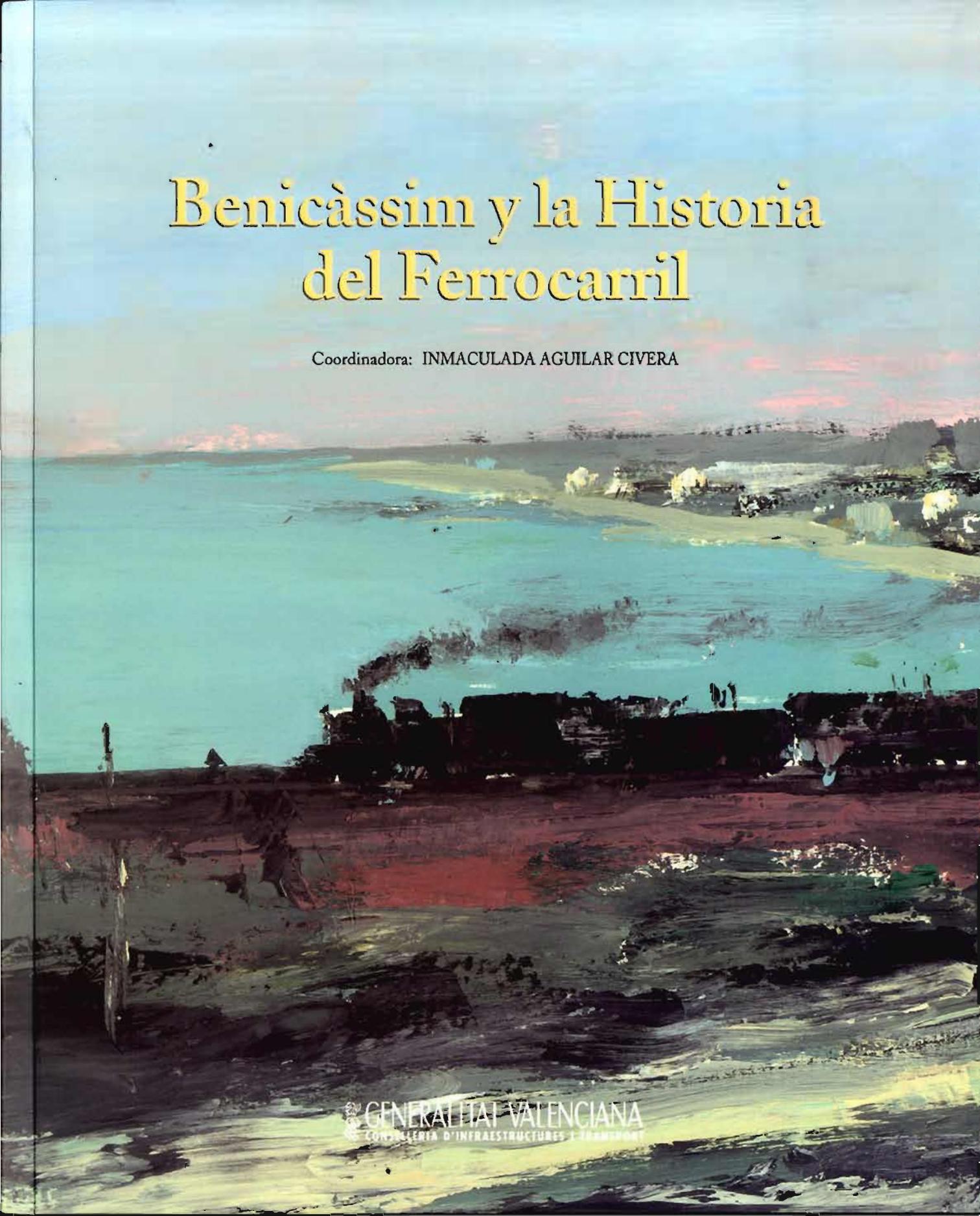
D.L. V. 3242-2006

ISBN 84-482-4411-7

1. Benicassim 2. Valencia 3. Comunidad Valenciana 4. Ferrocarriles 5. Historia 6. Obras públicas 7. Arquitectura I. Aguilar Civera, Inmaculada II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

2.038 Trenes

COAM 849



Benicàssim y la Historia del Ferrocarril

Coordinadora: INMACULADA AGUILAR CIVERA

FICHA CATALOGRÁFICA

Benicàssim y la historia del ferrocarril / Coordinadora, Inmaculada Aguilar Civera –
1ª ed. – València: Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2006. – 224 p : fot., il.
col.; 25cm.

ISBN 84-482-4411-7

1. FERROCARRILES – Benicàssim – HISTORIA

I. VALÈNCIA (Comunitat Autònoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.
656.6 (460.311 Benicàssim) (091)

Agradecemos la colaboración prestada por las siguientes personas, entidades y organismos.
A todos ellos nuestro más sincero agradecimiento:

Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares (Madrid)
Archivo Histórico Ferroviario. Fundación Ferrocarriles Españoles
Archivo Histórico Municipal de Castellón
Arxiu Municipal de Benicàssim
Asociación Cultural de Ferrocarril de Farja
Biblioteca Fundación Ferrocarriles Españoles
Biblioteca Valenciana
Biblioteca-Arxiu de la Diputació Provincial de Castelló
Burriel Adell, Eugenio
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV
Excmo. Ayuntamiento de Benicàssim
Hemeroteca Municipal de Castellón
Montroy Peña, Fernando
Pérez Arnau, Carlos
Ribes, Alfonso
Sales, Luis

Coordinación.

Inmaculada Aguilar Civera.
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

Ayuda a la coordinación.

Julia Cerrillo Martínez.
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

- © De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures i Transport.
 - © De los textos: los autores
 - © De las fotografías: los autores
 - © De la documentación: las instituciones
- Portada: Macario

Edita:  **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Diseño, realización e impresión:
LA IMPRENTA, Comunicación Gráfica, S.L.

1ª edición
ISBN: 84-482-4411-7
D.L.: V-3242-2006

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN:

BENICÀSSIM Y EL FERROCARRIL COMO ARGUMENTO EN SU HISTORIA.

Inmaculada Aguilar Civera (Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV)

11

CAPÍTULO 1:

PRIMEROS TIEMPOS DEL FERROCARRIL EN BENICÀSSIM DESDE SU IMPLANTACIÓN HASTA LA ADQUISICIÓN DEL "ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA" POR LA COMPAÑÍA DE LOS "CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA".

Juan Peris Torner (Asociación de Amigos del Ferrocarril-Castellón)

23

CAPÍTULO 2:

BENICÀSSIM. TRANSFORMACIÓN Y PAISAJE. DE COLONIA VERANIEGA A CENTRO TURÍSTICO POR EXCELENCIA.

José Quereda Sala (Catedrático de Análisis Geográfico, Facultad de Ingeniería Técnica Agrícola, Universitat Jaume I)

39

CAPÍTULO 3:

EL FERROCARRIL Y LA CONSTRUCCIÓN URBANA. DE UNA VILLA DEL CAMINO REAL A LA CIUDAD-RED DEL SIGLO XXI.

Vicente Ortells Chabrera (Universitat Jaume I)

57

CAPÍTULO 4:

EL PAPEL URBANÍSTICO DEL VIEJO FERROCARRIL EN BENICÀSSIM; ESTRUCTURA URBANA Y CRECIMIENTO, CENTRO Y PERIFERIA.

Luis Santos y Ganges (Geógrafo Dr. Urbanista. Departamento de Urbanismo, Universidad de Valladolid)

83

CAPÍTULO 5:

TESTIMONIOS Y REMEMORANZAS DE LA CULTURA FERROVIARIA.

Inmaculada Aguilar Civera (Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV)

97

CAPÍTULO 6:

LA CULTURA DEL AGUA EN BENICÀSSIM: DE LOS BAÑOS DE RECREO A LOS BAÑOS DE SALUD.

Julia Cerrillo Martínez (Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV)

129

CAPÍTULO 7:

ARQUITECTURA, TRANSPORTE Y TERRITORIO. LAS VILLAS DE BENICÀSSIM.

Inmaculada Rodríguez Moya (Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC)

151

CAPÍTULO 8:

LAS VILLAS DE BENICÀSSIM, LA "BIARRITZ DE LEVANTE". SOCIEDAD, MODA CULTURA DEL BAÑO.

Ángel Portolés Górriz y María Cervera Soler (ARSIPE, Gestión del Patrimonio Cultural S.L., Castellón)

173

CAPÍTULO 9:

CIUTAT, SOCIETAT I TRÀÇAT FERROVIARI.

Josep Lluís Tàrraga i Latorre (Llicenciat en Filosofia i Ciències de l'Educació; Director del C.E.I.P. Santa Àgueda de Benicàssim)

193

APÉNDICE:

ENCUESTA SOBRE EL FERROCARRIL EN BENICÀSSIM

Ignacio Rico García (Coord.) y alumnos de 1º de Bachillerato del "I.E.S. Violant de Casalduch en Benicàssim"

209

Benicàssim ha sido durante décadas un caso singular en el proceso histórico de conformación urbana y turística del litoral valenciano, en el que la implantación y desarrollo del ferrocarril tuvo una influencia decisiva. Por eso, merece un lugar específico en el esfuerzo que la Conselleria de Infraestructuras y Transporte está realizando, con la colaboración esencial de la Cátedra Demetrio Ribes, para promover la investigación, la recuperación y la difusión del rico patrimonio histórico de las infraestructuras y del transporte en la Comunidad Valenciana.

Los estudios que forman este libro constituyen una aportación de gran interés, tanto desde el punto de vista de la historia local, ayudando a preservar la memoria de lugares y hechos que nos permiten entender mejor cómo es el Benicàssim de hoy, como desde un punto de vista más amplio, tomando Benicàssim como un caso de estudio especialmente significativo para analizar con perspectiva histórica la influencia que sobre la sociedad y la economía tiene la evolución de las infraestructuras y el transporte.

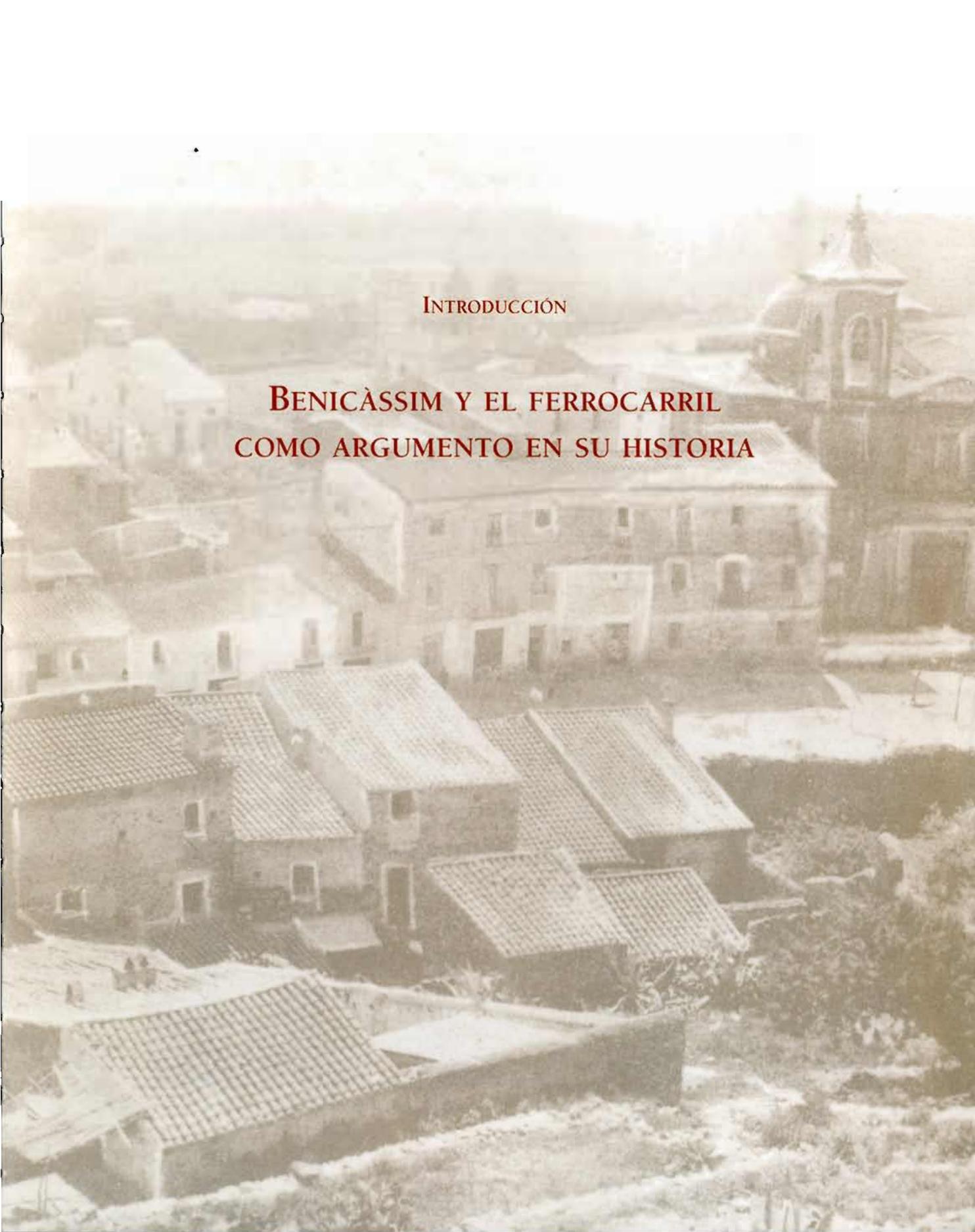
La presencia del tren en la trama urbana de Benicàssim marcó la vida y la imagen del municipio durante todo el siglo XX. La puesta en servicio, a principios de 2004, de la variante ferroviaria construida por el Ministerio de Fomento con la colaboración de la Generalitat y del Ayuntamiento, hace posible que Benicàssim pueda disfrutar en el siglo XXI de la más moderna comunicación ferroviaria sin los peligros y limitaciones que durante décadas impusieron las vías a su paso por el interior de la población.

La mejora de las comunicaciones es también un compromiso de futuro de la Generalitat con el municipio de Benicàssim; un compromiso traducido en nuevas carreteras y nuevas redes de transporte público en vía reservada, que estamos construyendo en estos momentos, y que en muy pocos años darán a esta ciudad nuevas oportunidades para reforzar su dinamismo y su presencia en la pujante área metropolitana de Castellón.

José Ramón García Antón
CONSELLER DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE



BIBLIOTECA



INTRODUCCIÓN

**BENICÀSSIM Y EL FERROCARRIL
COMO ARGUMENTO EN SU HISTORIA**

INTRODUCCIÓN

BENICÀSSIM Y EL FERROCARRIL COMO ARGUMENTO EN SU HISTORIA

INMACULADA AGUILAR CIVERA
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV

El 27 de septiembre de 1825, se inauguraba oficialmente entre las poblaciones inglesas del condado de Durham, Stockton y Darlington el primer ferrocarril del mundo. Su primera función fue el transporte del carbón. En 1826, se llegaron a plantear doce nuevas líneas de ferrocarril, entre las cuales aparecía la línea de Liverpool a Manchester para el transporte de viajeros. Todavía en estos momentos se discutía sobre el sistema de tracción para el transporte sobre raíles, entre el uso de máquinas estacionarias y de tracción por andén de cuerdas o el empleo de la novedosa locomotora a vapor diseñada por G. Stephenson. Las famosas pruebas de Rainhill, celebradas en octubre de 1829, dirimieron la polémica. La Rocket, de Robert Stephenson, fue la ganadora, recorriendo la distancia de 50 km a una velocidad media de 24 km/h. La era del ferrocarril había dado comienzo. Hoy 180 años después podemos plantearnos la singular cultura del ferrocarril, que desde entonces ha dejado tras de sí.



Vista de la playa de Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.



BENICASIM 8.

Calle de Santo Tomás.

Ediciones La Comercial, Castellón.

Calle de Santo Tomás, Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.

La historia del ferrocarril es de una riqueza de contenidos asombrosa. En su devenir contribuye la técnica, la tecnología, la ciencia, la mecánica, las distintas fuentes de energía, etc, y tiene, a su vez, claras implicaciones geográficas, económicas, políticas o sociales. El conocimiento de la historia del ferrocarril nos revela múltiples datos sobre nuestra historia pasada y contemporánea, su evolución, su desarrollo, sus ambiciones, sus proyectos de futuro, es decir sus realizaciones y expectativas, datos imprescindibles para una correcta apreciación de lo acontecido.

Científicos, industriales, empresarios, promotores, constructores, ingenieros, arquitectos, trabajadores, políticos, viajeros, etc. serán también protagonistas de esta historia del ferrocarril. Las novedades tecnológicas y científicas, la promoción de estas obras públicas, las opciones políticas, los nuevos sistemas constructivos, el tráfico de mercancías y de viajeros, son datos históricos que nos ilustran, de nuevo, el acontecer y la evolución de la historia del ferrocarril.

Conceptos como comunicación, traslado, movilidad, velocidad, comodidad, puntualidad, son indicativos de una específica valoración de la sociedad en su estadio contemporáneo, consecuencia de la nueva organización de la red de transporte sobre raíles y tracción a vapor. El ferrocarril tuvo una importante y clara incidencia en la ordenación territorial, en la ciudad, en la sociedad, en el pensamiento y en la forma de vivir de la gente. El ferrocarril ha sido y es índice de progreso, de desarrollo, de evolución de una sociedad.



Vista general de Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.

En el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar, publicado entre 1845 y 1850, Pascual Madoz, describe Benicàssim como una pequeña población “en un llano muy cerca de la playa del mar sobre el camino general de Valencia a Barcelona, al pie de una colina donde le combaten principalmente los vientos de E. y S., y algunas veces los del N. y O: disfruta de alegre cielo y de Clima tan templado, que casi ningún invierno hiela, y en el verano apenas sube el calor a los 25 grados: en el cambio estacional se desarrollan algunas calenturas inflamatorias y pocas intermitentes. Cuenta 47 casas de regular construcción, las cuales forman una calle por la cual pasa el camino arriba mencionado: los edificios mas notables por su fábrica y proporciones, son la casa abacial, obra que fue de los dominicos de Castellón y la del Ilmo. Sr. D. Francisco Perez Bayés, célebre literato, protector y padre del pueblo, y la iglesia parroquial fundada a espensas de aquel piadoso varon, edificio de elegantes dimensiones y acreditado gusto: es su titular Sto. Tomas de Villanueva y sirve el culto un cura párroco con el nombre de abad: el cementerio está situado extramuros en parage ventilado: hay una escuela de primeras letras y otra de niñas, dotadas ambas por los fondos del comun (...) Confina el término N. Cabanes (1 hora); E. Oropesa (1/2); S. el mar (1), y O. Castellón de la Plana (1) En este radio se encuentran 4 casas de campo con sus oratorios, las ruinas de un antiguo castillo llamado de *Montomes*, sobre la cima de un cerro, y cerca de él vestigios de antigua población; la ermita de Sta. Águeda, patrona principal del lugar, y un edificio con su iglesia que fue convento de Carmelitas,

sito en lo mas alto del llamado *Desierto de las Palmas*. Forma aquí el mar, que como se dijo, cae a la parte del S., una especie de bahía que antes se cree fue puerto, a la cual dan el nombre de *Olla de Benicasim*; es un arco que se apoya al N. En la punta de *Colomer*, y al S. en la de *Alzamora*, y el único abrigo que hallan los navegantes desde el puerto de los Alfaques hasta Valencia, no admitiendo sino barcos de pequeño bordo: las galeotas y jabeques de los moros se valieron de ella por muchos años para ocultarse y hacer sus piraterías. El terreno es en general áspero y montuoso: recorre casi todo el término la sierra de *Eugarceran*, cubierta en lo mas alto de bosques de pinos, robles, arbustos, plantas aromáticas y medicinales, y yerbas de pasto; se cree encierra en sus entrañas, en este punto, minerales de plomo, cobre y hasta plata; pero ninguna mina hay denunciada. Las tierras son areniscas y pocas de buena calidad. Dos barrancos descienden de lo alto de los cerros por el O., sin agua por lo regular sino cuando llueve, llamados de *Talca* y de la *Parreta*. También hay una laguna al S., a la cual dan el nombre de *Cuadro*, y suele llenarse con las aguas de las lluvias y con las resacas del mar: ni aquellos ni esta se utilizan para el riego; las tierras susceptibles de este beneficio lo reciben por medio de norias. Además del camino real de Valencia a Barcelona, cruza por el término el que servia de anterior carretera, 2 de herradura, uno que va a *Cabanes* y otro a *Puebla Tornesa*, y una vereda que conduce a *Borriol*. El correo se recibe los lunes y jueves de cada semana. Producción: cebada, poco trigo, maíz, vino y aceite; melones, sandías, algarrobas, y cria ganado lanar en corto número. Industria: carbonéo y pesca en el mar”.

Esta descripción de Madoz, escrita 13 años antes de la llegada del tren a esta población, puede ser un buen punto de partida para realizar una lectura de la ciudad, un antes y un después del ferrocarril. Aproximarnos a su desarrollo, a su evolución, a su historia pasada, presente y futura.



Niños junto a un automóvil antiguo, playa de Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.



Vista general de Benicàssim. Arxiu-Biblioteca Diputació Provincial de Castelló.

Por ejemplo Madoz, incide en este texto en la *Olla de Benicasim*, como el único abrigo para navegantes desde el puerto de los Alfaques hasta Valencia. Curiosamente la primera noticia que tenemos de implantación del ferrocarril en Benicàssim data de 1857, con la petición de Joaquín Tárrega y la concesión de estudios previos para el establecimiento de una línea férrea que uniera Castellón de la Plana al Puerto de la Olla en Benicàssim. Su petición, en 1857, al Ministro de Fomento decía:

D. Joaquín Tárrega, natural y vecino de Castellón de la Plana, a V.E. con toda consideración dice: que amante de la prosperidad del País, vé con el mayor sentimiento el atraso en que se encuentra el Comercio y la Industria de esta Capital por falta de Comunicaciones, particularmente en dirección de la Costa. Para salvar este mal, el que suscribe se propone construir un ramal de Ferro-Carril que ponga en Comunicación esta Ciudad con la especie de Bahía, que fue puerto. Llamada la Olla de Benicasim, así como las obras necesarias para poner en estado de servicio el citado puerto, lo cual aumentará extraordinariamente los negocios, dando vida al Comercio y recompensando hasta cierto punto la actividad innata de estos laboriosos habitantes, al propio tiempo que habrá conseguido aumentar las obras públicas, que tanta importancia dan a la provincia en particular como a la Nación en general; Fundado en estas consideraciones. A V.E., suplica se digne concederle la competente autorización, para proceder a los estudios de la referida línea férrea y rehabilitación del puerto, cuyos trabajos terminados que sean, ofrece someter a la deliberación de la Junta Consultiva de Obras Públicas y aprobación de V.E., a fin de realizar tan patriótico pensamiento. Gracia que no duda obtener de V.E., cuya vida guarde Dios Nuestro Señor. Castellón de la Plana, veintidós de Marzo año del sello.

Con estos documentos y estos datos se inicia el primer capítulo del libro realizado por el investigador Juan Peris Torner, un proyecto que constituye el primer documento ferroviario de la provincia de Castellón, que pese a obtener la licencia no se llevó a cabo. Pero es el punto de partida de la historia del Ferrocarril en Benicàssim, población situada en el trazado de la línea de Valencia y Tarragona, ferrocarril impulsado por José Campo, promotor de la primera línea ferroviaria valenciana de Valencia a Xàtiva. El desarrollo de la implantación del ferrocarril en la Comunidad Valenciana, la detallada historia en la ciudad de Benicàssim, desde su inauguración, su explotación, sus avatares en la guerra carlista, hasta la adquisición del Almansa-Valencia-Tarragona por la Compañía del Norte, es el recorrido histórico que nos plantea este autor.



Pasco de las villas, Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.

El análisis de la evolución urbana del municipio, desde la pequeña alquería musulmana a ciudad turística de excelencia, es el objetivo de investigadores como José Quereda y Vicent Ortells, que en el entorno de la geografía física y urbana, estudian la topografía del lugar, la demografía, la estructura de la ciudad, los diferentes modelos de vivienda y de urbanización, la importancia de las vías de comunicación, (camino real, caminos vecinales, veredas) y el impacto que produjo la implantación del ferrocarril. Punto de partida de la creación de un nuevo núcleo urbano, las "villas", pioneras en los baños de mar, precursoras del urbanismo turístico en España. Dos capítulos del libro que nos explican detalladamente el proceso histórico de la transformación del paisaje urbano a lo largo de la historia de Benicàssim.

El trabajo de Luis Santos se centra específicamente en el trazado del ferrocarril y su impacto en la estructura social y urbana de la población. Es un análisis espacial e histórico a través de la vía férrea de Castellón a Tarragona, de sus conexiones con la caminería existente, como red de una evolución de la estructura urbana de la cual un factor decisivo será el ferrocarril, la estación como hito y las villas como prolongación de un nuevo modelo urbano. Un ferrocarril que como indica el autor actúa como borde pero no como barrera social.

El proyecto de la 2ª Sección de Castellón de la Plana al Ebro del Ferrocarril de Valencia a Tarragona, presentado por el ingeniero J. Beatty en junio de 1857, es el punto de partida del capítulo titulado "Testimonios y rememoranzas de la cultura ferroviaria". Historia de un proyecto, de un traza-

do que atravesaba el término de Benicàssim y que hoy, tras la variante realizada en el año 2003 ha dejado aislados determinados elementos (estación, puentes metálicos) que constituyen un legado histórico y un patrimonio cultural que debemos conservar, preservar y valorar.

Madoz también destaca de Benicàssim su situación cerca de la playa del mar, su clima templado y su cielo alegre. Aspectos que también observó el primer residente de las "Villas", Joaquín Coloma Grau, ingeniero de la Empresa del Ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona, construyéndose la primera edificación frente al mar a finales de la década de 1870. Es el inicio de la cultura del agua, de un núcleo urbano (el caserío de las villas), con un significado histórico, arquitectónico y artístico de gran singularidad, y de unas nuevas formas sociales y lúdicas que caracterizaran el comportamiento de la sociedad acomodada de finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. Entorno a esta pionera cultura del baño, se desarrollan tres capítulos del libro: el trabajo de Julia Cerrillo que nos introduce en esa cultura del agua, de los baños de ola, de los baños de salud, en la evolución de sus instalaciones



Vista de las villas de Benicàssim. Biblioteca Valenciana Fondo J. Huguet.

desde las casetas al centro del termalismo. Ocio y salud, turismo y talasoterapia son claves en el desarrollo económico, social y cultural de Benicàssim. Inmaculada Rodríguez investiga el origen, la construcción y el valor arquitectónico, histórico y artístico de las "Villas de la Olla", sus distintas etapas, sus propietarios, sus artífices (maestros de obras y arquitectos), su eclecticismo arquitectónico, que conformaron, como dice la autora, uno de los paseos más bellos y animados de veraneo de la burguesía castellanense, valenciana y madrileña en la costa mediterránea. El tercer trabajo es el de María Cervera y Ángel Portoles que nos da las claves de las costumbres y el comportamiento de una sociedad acomoda-



Paseo de las villas y playas, Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.

dada, de una colonia de verano, que llegó a obtener el título de el "Biarritz levantino", lugar de relaciones sociales, de actividades culturales y festivas, definiendo un entorno, un urbanismo, una arquitectura que se adaptaba perfectamente a estas relaciones interpersonales.

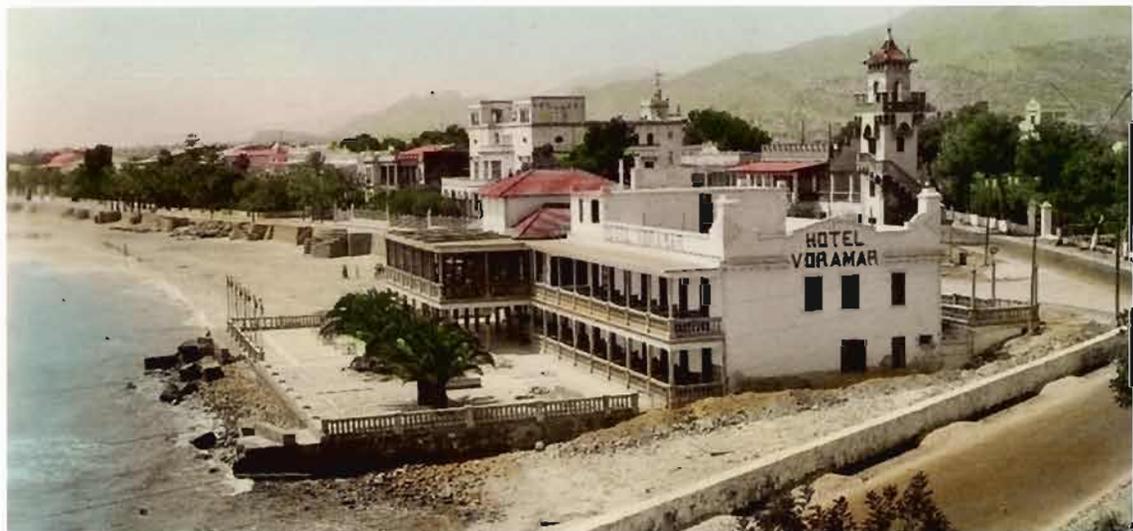
En otro capítulo, Josep Lluís Tárrega nos introduce con su relato literario en la evolución de la población de Benicàssim y de su zona residencial, las Villas. Un relato que se inicia con la llegada del tren y el descubrimiento del lugar, el aumento de población y el crecimiento del comercio, el origen de las villas frente al mar y su evolución al turismo de masas, hasta la construcción de la nueva variante inaugurada en enero de 2003. Anécdotas, acontecimientos, personajes, construcciones singulares, pensamientos y sentimientos, son también los protagonistas de su historia.

Por último, en el Apéndice del libro, presentamos el trabajo de los alumnos de 1º de Bachillerato del I.E.S. Violant de Casalduch, que implicados en el proyecto de construir la historia del ferrocarril en Benicàssim y dirigidos por Ignacio Rico, se han aproximado a la sociedad, a sus habitantes, para recoger su memoria histórica a través del registro oral. Una actividad participativa y pública que se mantendrá abierta a nuevas colaboraciones y que enriquecerá la historia del ferrocarril en Benicàssim con la aplicación de las nuevas tecnologías de la comunicación.



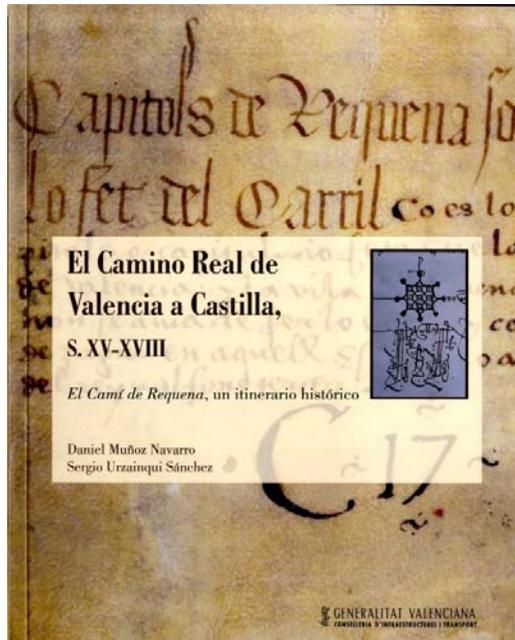
Las villas, primer grupo. Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.

El ferrocarril es el protagonista del libro, factor de cambio social y punto de inflexión en el desarrollo urbano de la ciudad. Es el hilo conductor de la historia de Benicàssim, vista desde diferentes especialidades, profesiones y disciplinas. Desde la visión geográfica a la sociológica, desde la investigación histórica a la tecnológica, desde la reflexión artística a la literaria; un conjunto de investigaciones que nos introducen en las características singulares de un entorno, un lugar, una sociedad, una historia, que define la ciudad de Benicàssim.



Hotel Voramar, Benicàssim. Biblioteca Valenciana. Fondo J. Huguet.





MUÑOZ NAVARRO, Daniel

El Camino Real de Valencia a Castilla, S. XV-XVIII : "el Camí de Requena", un itinerario histórico / Daniel Muñoz Navarro, Sergio Urzainqui Sánchez. - Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2011

261 p. : il. col. y n. ; 25 cm.

Premio de investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Bibliografía

D.L. V. 2253-2011

ISBN 978-84-482-5621-0

1. Valencia 2. Comunidad Valenciana 3. Obras públicas 4. Caminos 5. Historia 6. Rutas e itinerarios 7. Siglo XV 8. Siglo XVI 9. Siglo XVII 10. Siglo XVIII I. Urzainqui Sánchez, Sergio II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

14.05 Historia

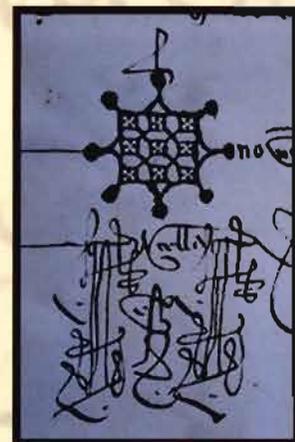
COAM 16936

Capítols de Requena f
lo fet del Carril Co es lo
La
no
co
av

El Camino Real de Valencia a Castilla, S. XV-XVIII

El Camí de Requena, un itinerario històric

Daniel Muñoz Navarro
Sergio Urzainqui Sánchez



En noviembre de 2003 fue creada la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV con la finalidad de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública de la Comunidad Valenciana y potenciar la conservación y preservación de este patrimonio poco conocido y de gran valor histórico y social. Consciente la Generalitat de la importancia de este variado y rico patrimonio, y sensibilizada en su propia historia, promovió la creación de esta cátedra universitaria, resultado de un convenio entre la Conselleria d'Infraestructures i Transport y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana a través de la Universitat de Valencia-Estudi General.

La constitución de una Cátedra en el ámbito universitario proporciona a este proyecto cultural, nuevo e inédito, la base científica necesaria para llevarlo a cabo. Un nuevo centro de investigación sobre la historia del Transporte y la historia de las Obras Públicas en la Comunidad Valenciana.

Dentro de este compromiso con la sociedad valenciana, la Cátedra convoca anualmente un Premio de investigación cuyo fin es el de fomentar los estudios y trabajos referentes a esta temática y alentar a los investigadores a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y del paisaje construido. Se pretende, pues, que este Premio sea un instrumento para llenar los vacíos de nuestra historia, presente y pasada, desde las distintas miradas que nos proporcionan las diferentes disciplinas científicas.

La publicación del libro "El Camino Real de Valencia a Castilla, S. XV-XVIII. *El Camí de Requena*, un itinerario histórico", de Daniel Muñoz Navarro y de Sergio Urzainqui Sánchez, es el resultado de la resolución en diciembre de 2009 de la VI Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes. El libro galardonado aborda la construcción del *Camí de Requena* a lo largo del siglo XV, sus fases constructivas, coste, materiales y herramientas, mano de obra (jornaleros, sobrestantes, maestros de obra, etc.); así como la preocupación constante que supuso para las autoridades el mantenimiento y buen estado de esta infraestructura. No en vano, el objetivo de esta singular obra fue habilitar un paso para los carruajes cargados de trigo castellano, destinado a abastecer a la creciente población de la capital del Turia. En la segunda parte de esta obra, se analiza el "Camino Real de Valencia a Castilla" desde el punto de vista de la historia social. De este modo, los monarcas, virreyes, tropas, peregrinos, comerciantes, bandoleros, contrabandistas y otra gente de mal vivir son algunos de los protagonistas de esta historia, en su tránsito por el camino. Por último, desde la mirada del siglo XXI, los autores analizan este importante "itinerario", este "camino vivido", a lo largo de los siglos, poniendo en valor su legado histórico, paisajístico y patrimonial.

Inmaculada Aguilar Civera

Responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

El Camino Real de Valencia a Castilla, S. XV-XVIII

El Camí de Requena, un itinerario histórico

Daniel Muñoz Navarro
Sergio Urzainqui Sánchez



Premio de investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

2011

FICHA CATALOGRÁFICA

El Camino Real de Valencia a Castilla, S. XV-XVIII: *El Camí de Requena*, un itinerario histórico / Daniel Muñoz Navarro, Sergio Urzainqui Sánchez – 1ª ed. – Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2011. – 261 p. il. col. , graf., mapas ; 30 cm.

En la port.: Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
ISBN 978-84-482-5621-0

1. CAMINOS REALES – VALENCIA (Provincia) – HISTORIA – S. XV – S. XVIII

2. OBRAS PÚBLICAS – VALENCIA (Provincia) – HISTORIA – S. XV – S. XVIII

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.
625.71 (460.313) "14/17"(091)

© De la presente edición: Conselleria d' Infraestructures i Transports

© de los textos e ilustraciones: sus autores

Edita:

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

1ª ed., 2011

Diseño e Impresión: Martín Impresores, S.L.

ISBN: 978-84-482-5621-0

Depósito Legal: V-2253-2011

Índice

Prólogo	7
Agradecimientos	9
Introducción	11
I. Medio físico y redes viarias en el espacio valenciano. La ruta de Valencia a Castilla por Requena	15
Medio físico y humanización del espacio	19
Antecedentes históricos a la obra del “Camí de Requena”	23
II. La construcción del <i>Camí de Requena</i> . Una gran obra pública a principios del siglo XV	33
Las fuentes documentales. La concordia y el libro de obras	35
La concordia. Origen y condiciones para la construcción del camino	37
La construcción de una gran obra. El carril de Requena	41
El inicio de las obras del carril	46
Tiempo de ejecución de las obras	48
Evolución y fases constructivas de la obra	50
Tramo de Buñol a Requena	51
El puente de Siete Aguas	53
La obra entre Buñol y Chiva	56
De Chiva a Miralcampo	57
Obras en el Pla de Quart	58
El coste proyectado y sobrecoste de la obra	62
Mano de obra, herramientas y materiales	63
La convivencia entre mudéjares y cristianos en la obra	68
Los maestros de obra	71
La vida en la obra	73
Los materiales y las herramientas	75
Las obras del camino tras el mojón de Castilla	77
Los pasos del río Cabriel. Un problema recurrente, ayer y hoy	84
El Pajazo y otros puentes sobre el río Cabriel	85
El mantenimiento del Camino Real. Una preocupación constante	96

III. El camino vivido. Historia social de un itinerario a lo largo de la Edad Moderna	111
Usos lícitos del Camino Real de Valencia a Castilla por Requena	112
Venidas reales y viajes de otras personas notables	112
El paso de tropas y ejércitos	122
El camino como vía de peregrinación de Levante a Compostela	128
El tráfico comercial	133
Viajeros a través del Camino Real	141
En los márgenes del camino. Bandoleros, contrabandistas y gente de mal vivir	146
Bandoleros y salteadores de caminos	147
“Per camins inussitats y sendes molt apartades”. Contrabandismo y fraude	158
El auge de la sericultura y el fraude de seda hacia Castilla	159
Fraude de moneda y otros productos	168
Gente de mal vivir. Criminalidad en torno a las ventas del camino	176
IV. Análisis patrimonial del Camino Real de Valencia a Castilla por Requena	187
El camino desde el punto de vista cultural y patrimonial	188
Recuperando el camino. Tramificación y trazado	191
Trazando el camino	193
Primer tramo. Valencia-Pla de Quart-Hoya de Buñol	193
Segundo tramo. El escalón de las Cabrillas-Siete Aguas	198
Tercer Tramo. La Mesera de Requena-Los pasos del Gabriel	201
Inventario de elementos patrimoniales asociados al camino	207
Puentes y ventas en el Camino Real	207
Otros elementos asociados	208
Tramos desafectados	212
Apéndice documental	221
El Camino Real de Valencia a Castilla en la cartografía histórica	253
Listado de abreviaturas	255
Bibliografía	257

Prólogo

El Camino Real de Valencia a Castilla, también conocido como el *Camí de Requena*, es uno de los ejes principales de conexión entre el interior peninsular y la costa mediterránea. Un itinerario histórico que se ha mantenido vivo a lo largo de los siglos, y que, aún hoy en día, continúa evolucionando, adaptándose a los nuevos retos de los sistemas de comunicación del siglo XXI, como lo pone de manifiesto la nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad, que, a grandes rasgos, sigue el trazado del antiguo Camino Real. Un corredor histórico que ha mantenido sus flujos de viajeros y mercancías en los diferentes periodos históricos.

El punto de partida fue la concordia firmada en 1427 entre Valencia y Requena para la construcción de un carril habilitado para carruajes y viajeros. A partir de este momento, el camino, como eje, relata la historia política, económica y social durante la edad Media y Moderna, y en torno a él aparecen primero sus ejecutores (la mano de obra) y en segundo lugar sus viajeros (los diferentes usuarios). Una historia cotidiana y social que nos introduce en la historia de las comunicaciones, en la historia política y económica de la Comunitat Valenciana entre los siglos XV y XVIII.

Con este libro, los historiadores Daniel Muñoz y Sergio Urzainqui, nos ofrecen una investigación rigurosa sobre uno de los caminos históricos valencianos, una lectura patrimonial y una puesta en valor de esta vía de comunicación. Una oportunidad para conocer mejor nuestro pasado, para destacar la importancia de esta infraestructura en el desarrollo económico y territorial de nuestra comunidad, y, por último, para poner en valor el rico patrimonio del transporte y de la obra pública.

Esta obra, que mereció su reconocimiento en la VI convocatoria del Premio de Investigación, fue galardonada en el año 2009. Su publicación forma parte del deseo e interés de la Conselleria d'Infraestructures i Transport de promover y alentar a los investigadores de las distintas disciplinas a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y la ordenación del territorio, del paisaje que genera y su entorno construido.

Mario Flores Lanuza
Conseller de Infraestructuras y Transporte

Introducción

Uno de los objetivos de la Cátedra Demetrio Ribes es *dar a conocer las más importantes obras de infraestructuras realizadas desde la Antigüedad hasta nuestros días*. En este libro hacemos nuestro este principio, analizando, desde un punto de vista histórico y patrimonial, el Camino Real de Valencia a Castilla, también conocido como el *Camí de Requena*, uno de los ejes principales de conexión entre el interior peninsular y la costa mediterránea. Un itinerario histórico que se ha mantenido vivo desde el periodo ibérico y que, aún hoy en día, continúa evolucionando, adaptándose a los nuevos retos de los sistemas de comunicación del siglo XXI.

La firma de la concordia para la construcción del carril de Requena a finales del año 1427 puede ser considerado el documento fundacional de este itinerario, clave en la historia de la ciudad de Valencia y su reino. Esta gran obra civil y de ingeniería, ejecutada entre 1428 y 1429, tenía como objetivo habilitar un paso para los carruajes cargados de trigo castellano, destinado a abastecer a la creciente población de la capital del Turia. Para ello, era necesario construir un gran camino, singular tanto por su alcance como por las condiciones y el contexto, político y económico, en el que fue concebido y ejecutado.

Comenzamos nuestro estudio con una contextualización previa, tanto del medio físico por el que discurría esta vía como de los antecedentes históricos de esta ruta. La singularidad de las fuentes documentales sobre las que se basa este trabajo, especialmente la concordia firmada en 1427 y el libro de cuentas del *Camí de Requena*, nos permiten analizar, de manera pormenorizada: el tiempo de ejecución y fases constructivas, el coste y sobrecoste que tuvo que asumir la ciudad de Valencia, así como la mano de obra (cristiana y mudéjar), materiales y herramientas empleados en la construcción del carril a Requena, convirtiéndonos en testigos directos de la evolución y dificultades de los trabajos y de la vida cotidiana de los jornaleros, sobrestantes y maestros de obra.

Pero la obra del carril se extendía más allá de la frontera con Castilla, llegando hasta el río Cabriel, actual límite de la provincia de Valencia. Por lo tanto, también nos detenemos a analizar la construcción de esta parte del camino, a lo largo de la jurisdicción de la villa de Requena, hasta llegar a uno de los puntos claves de este itinerario, el puente del Pajazo, que permitía salvar, no sin problemas, el mencionado curso fluvial.

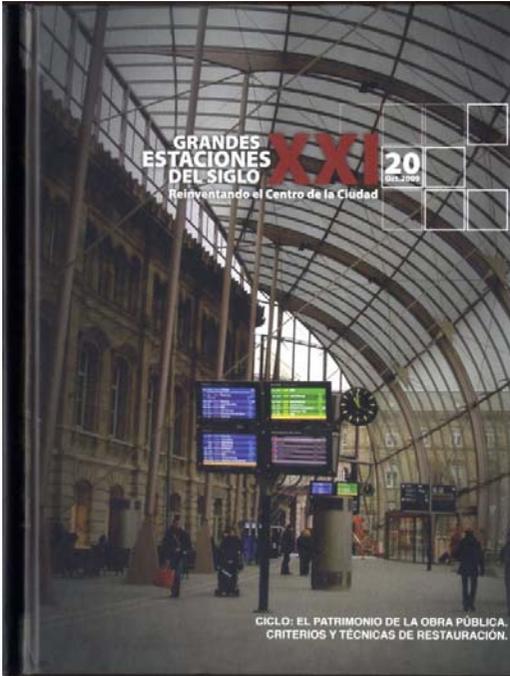
No obstante, cuando nos referimos a los caminos de Antiguo Régimen, hemos de tener en cuenta el carácter perecedero de estas construcciones, que debían ser constantemente recompuestas, a fin de garantizar el paso de personas, animales y mercancías. Por lo tanto, las obras en el *Camí de Requena* no acabaron en 1429. Más bien todo lo contrario, ya que el mantenimiento de esta red viaria se convirtió en una preocupación constante para las autoridades, valencianas y castellanas, durante todo el Antiguo Régimen.

Pero, en nuestra opinión, la relevancia de un itinerario histórico, de cualquier tipo, no sólo viene determinada por su trazado, por su valor paisajístico o por los elementos patrimoniales asociados a él, sino que una parte importante se deriva de los usuarios que lo transitaron. Por ello, en nuestro trabajo estudiamos este itinerario desde el punto de vista de la historia social, considerándolo como un *camino vivido*. Para ello, aprovechamos todas las posibilidades que ofrece la literatura de viajes y la documentación histórica, distinguiendo una amplia y heterogénea gama de viajeros y transeúntes a lo largo de los siglos XV a XVIII. Aunque en el camino se mezclaban unos y otros, en este trabajo hemos remarcado dos tipologías básicas de viandantes: los “legales” y los “ilegales”. Entre los primeros, analizamos el paso de autoridades políticas (monarcas, virreyes, capitanes generales...), el tránsito de las tropas y ejércitos, el camino como vía de peregrinación hacia Santiago de Compostela y como cauce habitual para el comercio entre Valencia y Castilla. En segundo lugar, hacemos referencia a las personas que, a través de diferentes actividades delictivas, se aprovecharon del intenso tránsito a través del Camino Real a Castilla, haciendo del robo, el asalto o el contrabando su medio de vida.

Por último, abordamos un análisis patrimonial de esta red viaria, en su conjunto, destacando el hecho de que se trata un itinerario histórico en constante evolución, como pone de manifiesto la nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad, que, a grandes rasgos, sigue el trazado del antiguo Camino Real. Para ello, partimos de recuperar su antiguo trazado y los elementos patrimoniales asociados de mayor relevancia, prestando especial atención a los tramos desafectados, que se han mantenido intactos hasta la actualidad.

En conclusión, a través de esta obra tratamos de reivindicar la relevancia del Camino Real de Valencia a Castilla por Requena, considerándolo como una vía prioritaria de conexión entre el interior peninsular y la costa, durante todo el Antiguo Régimen, que ha sido minusvalorada hasta este momento por la historiografía. Pero además, este análisis pretende servir como base para recuperar un itinerario histórico que conserva un importante legado patrimonial que merece ser puesto en valor.





GRANDES estaciones del siglo XXI [Recurso electrónico] : reinventando el centro de la ciudad : [Valencia], 20 oct. 2009 : Ciclo "El Patrimonio de la obra pública: criterios y técnicas de restauración" / [organiza: Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Conselleria d'Infraestructures i Transport, Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana a través del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia]. -- Valencia : Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, D.L. 2010

1 disco compacto (CD-ROM) : il. col., son. + 1 v. (il. col. ; 19 cm.)

Contiene: Valencia, Estación Central: Vicente Dómine ; Estación de St. Pancrás: Tim Smart ; Estación de Estrasburgo: Andreas Heym ; Estación de Zaragoza: Carlos Ferrater ; Estación de Lérida, Pirineos: Carlos Posada y D. José A. Escribano ; Estación de Canfranc: Manuel Pérez Latorre ; Estación del Grao, Valencia: Francisco Taberner ; Edificio nº 7 de la Estación Valencia Nord: Javier Pérez Igualada

1. Dómine, Vicente 2. Smart, Tim 3. Heym, Andreas 4. Ferrater Lambarri, Carlos 5. Posada, Carlos 6. Escribano, José A. 7. Pérez Latorre, José Manuel 8. Taberner, Francisco 9. Pérez Igualada, Javier 10. Donativo Cátedra Demetrio Ribes 11. 3T12 12. MJ (2012) 13. España 14. Europa 15. Estaciones ferroviarias 16. Rehabilitación de edificios 17. Siglo XXI 18. Estructura urbana 19. Centro histórico I. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia

4.03 Edificios para transporte y tráfico

COAM CD-155

**GRANDES
ESTACIONES
DEL SIGLO XXI**
Reinventando el Centro de la Ciudad

20
Oct.2009



**CICLO: EL PATRIMONIO DE LA OBRA PÚBLICA.
CRITERIOS Y TÉCNICAS DE RESTAURACIÓN.**

ORGANIZA:

Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV / Conselleria d'Infraestructures i Transport
Colegio de Arquitectos de la Comunitat Valenciana a través del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia
INECO-TIFSA a través del Aula Carlos Roa.

EDITA:

Catedra Demetrio Ribes UVEG-FGV/Conselleria d'Infraestructures i Transport

© 2010 Los autores para sus textos

ISBN: 978-84-482-0931-5

Depósito Legal: M-6154-2010

Aplicación Multimedia para sistemas operativos Windows y Mac Os con resolución de pantalla mínima de 1024x768 píxeles.

Produce D:SIGNES

Acción de difusión concedida en la Orden de 26 de diciembre, por la que se conceden las subvenciones para la realización de actividades relacionadas con las infraestructuras, los sistemas de transportes y demás competencias del departamento Ministerio de Fomento REF 982/2008.

Acción Complementaria Nacional concedida por la Secretaría de Estado de Universidades, para la realización de acciones complementarias dentro del Programa Nacional de Investigación Fundamental, en el marco del VI Plan Nacional de Investigación Científica, desarrollo e Innovación Tecnológica 2008-20011 Ministerio de Ciencia e Innovación REF HAR2008-00489-E/Hist

PRESENTACIÓN

Las relaciones entre ciudad y sistema de transportes ferroviarios es posiblemente uno de los aspectos más interesantes de la historia urbana desde hace un siglo y medio y constituyen el referente más claro de la movilidad en la ciudad contemporánea. En 1958, Lynch y Roldwin, en un artículo ya clásico (A Theory of Urban Form) y de gran influencia en sucesivos estudios apuntaron que la estructura-forma urbana eran el resultado del juego entre la actividad de uso (adapted spaces) y los movimientos de personas, mercancías y mensajes (flow Systems). Para Meier (A Communication Theory of Urban Growth, 1962) la comunicación es, también históricamente, el elemento común presente en toda agregación humana. La ciudad moderna, más que la antigua, se caracteriza en su esencia como un conjunto de sistemas de interacción.

La estación de ferrocarril es uno de los elementos más relevantes del sistema ferroviario. Es el espacio donde se inicia la experiencia del viaje para aquellos que parten y llegan. Es la puerta de la ciudad y a su vez, un motor potentísimo de transformación humana y urbana. La estación actúa como un centro polarizador, un gran imán generando una nueva ciudad distinta de la anterior. Su imagen arquitectónica adquirirá todos los compromisos estéticos de un edificio representativo en la ciudad y el lenguaje empleado se ajustará al devenir de la historia de la arquitectura civil, pública y monumental.

La mayoría de las estaciones históricas que se han conservado han sobrevivido en base a la transformación y adaptación a nuevos sistemas de explotación, a las nuevas necesidades de la sociedad. Una nueva cultura del transporte público que exige intermodalidad, nuevas tecnologías, energías alternativas, control de tráfico y seguridad, movilidad sostenible y una valorización del entorno.

Si desde hace un siglo y medio, las estaciones de ferrocarril supusieron un cambio en la estructura urbana anterior generando un nuevo centro en la ciudad, convirtiéndose en un hito urbano, hoy, en el siglo XXI, debemos debatir las necesidades de la nueva estación, de su papel en la ciudad, reinventar su centro; debemos reflexionar sobre las posibilidades de intervenir en este patrimonio ferroviario, en esa imagen representativa del transporte y de la ciudad decimonónica.

Las actuaciones en estaciones históricas o las nuevas estaciones se rigen por enfoques y objetivos muy diversos. Las alternativas en cada caso han sido y pueden ser muy variadas. En esta ocasión se ofrece una jornada donde se presenten la teoría, práctica, pensamientos y actuaciones de los especialistas y profesionales en la materia.

LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL.
Valencia, Estación Central.
Vicente Dómine

ESTACIÓN DE ST. PANCRÁS.
Tim Smart

LA ESTACIÓN DE ESTRASBUSGO.
Andreas Heym

ESTACIÓN DE ZARAGOZA.
Carlos Ferrater

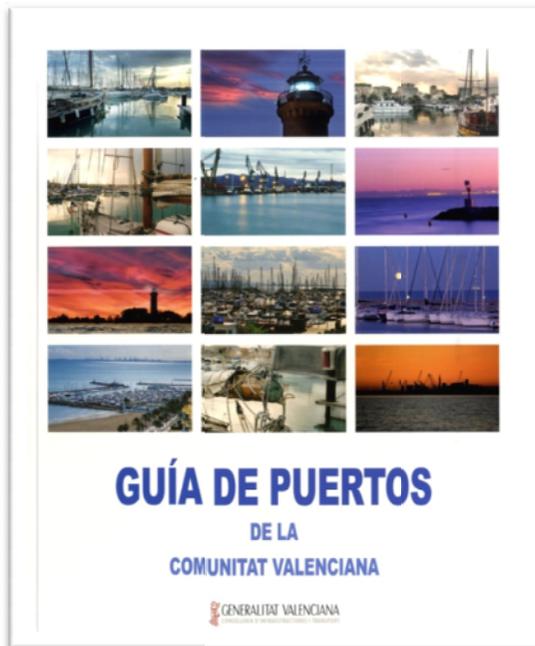
ESTACIÓN DE LÉRIDA, PIRINEOS.
Carlos Posada y D. José A. Escribano

ESTACIÓN DE CANFRANC.
Manuel Pérez Latorre

ESTACIÓN DEL GRAO, VALENCIA.
Francisco Taberner

EDIFICIO N°7 DE LA ESTACIÓN VALENCIA NORD.
Javier Pérez Igualada





GUÍA de puertos de la Comunitat Valenciana / Inmaculada Aguilar Civera (coordinadora) ; [Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2010

326 p. : fot. col., dib., map. ; 30 cm.

Índice alfabético de puertos

Bibliografía

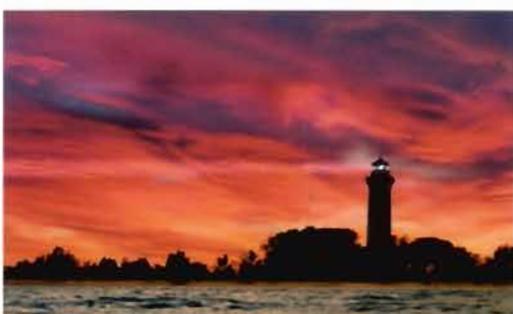
D.L. V. 4790-2010

ISBN 978-84-482-5484-1

1. Comunidad Valenciana 2. Obras públicas 3. Puertos 4. Puertos deportivos I. Aguilar Civera, Inmaculada II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport III. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

4.16 Obras públicas

COAM 16938



GUÍA DE PUERTOS

DE LA

COMUNITAT VALENCIANA

GUÍA DE PUERTOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Inmaculada Aguilar Civera
(coordinadora)



GENERALITAT
VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT

2010

FICHA CATALOGRÁFICA

Guía de puertos de la Comunitat Valenciana. – 1ª ed. – Valencia: Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2010. – 328 p.: il. col.: 30 cm.

ISBN 978-84-482-5484-1

1. Puertos – Comunitat Valenciana

2. Puertos deportivos – Comunitat Valenciana

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.

627.21.099:797 (460.31)(036)

Edita: Conselleria d'Infraestructures i Transport

Coordinación de la edición:

División de Explotación y Conservación de Puertos

Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, Inmaculada Aguilar

Documentación y textos:

Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Inmaculada Aguilar Civera

Manuel Cerdà García

Virginia García Ortells

Mª Carmen Hernández Perelló

Desirée Juliana Colomer

Sara Manzanares Rubio

Rafael Salvador Ortega

Gestión administrativa:

Soraia Llorens Rodrigo

Fotografía: Kalo Vicent, Magdalena Domoslawska

Diseño y maquetación: Conselleria d'Industria, Comerç i Innovació.

Área de Publicacions: M. Dolores Tortajada Ballester y Mauro Guillén Grech.

© De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures i Transport.

© De los textos: sus autores

© De las ilustraciones: las instituciones.

1ª ed., diciembre 2010.

Portada: Macario.

Impresión: Artes Gráficas Vicent.

ISBN. 978-84-482-5484-1

DL: V-4790-2010

Esta publicación no hubiera sido posible sin la colaboración de los archivos, bibliotecas, museos y demás instituciones depositarias de las imágenes y documentación original reproducida. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento.

Arxiu del Regne de València.

Autoridad Portuaria de Alicante.

Autoridad Portuaria de Castellón.

Autoridad Portuaria de Valencia.

Biblioteca Nacional de España.

Editorial Planeta.

España. Ministerio de Cultura. Archivo de la Corona de Aragón.

España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas.

España. Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional.

España. Ministerio de Cultura. Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional

España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios del Centro Geográfico del Ejército.

España. Ministerio de Defensa. Archivo del Museo Naval de Madrid.

España. Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Costas.

Generalitat Valenciana. Conselleria de Turisme.

Service historique de la défense. Département de l'armée de la terre. Archives du génie.

Investigación incluida dentro de los objetivos del Proyecto I+D+i "Catálogo de las principales obras públicas de la Comunidad Valenciana.

La herencia de sus ingenieros". Ref: HAR2008-057229/ARTE Gobierno de España. Ministerio de Ciencia e Innovación.

Subdirección General de Proyectos de Investigación.

PRESENTACIÓN

La Constitución y el Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana determinaron una nueva distribución competencial sobre los puertos de la Comunitat, en función de la cual el Estado gestionaba los puertos de interés general y la Generalitat el resto de puertos e instalaciones náutico-deportivas.

Así, la Generalitat asumió en 1982 la competencia sobre la mayoría de los puertos de la Comunitat, siendo los últimos puertos transferidos los de Torrevieja y Vinaròs en el año 2000.

La Conselleria ha redactado planes de alcance diverso desde la asunción de sus competencias en materia portuaria, entre los que cabe destacar el Plan de Instalaciones Náutico Deportivas y el Plan de Puertos, así como el programa de oferta pública de amarres. Igualmente no podemos olvidar los apartados referidos al ámbito portuario en los Planes de Infraestructuras Estratégicas 2004-2010 y 2010-2020.

El incremento constante del nivel de las instalaciones portuarias, con mejor aprovechamiento de la lámina de agua, nuevas infraestructuras y una mayor y más variada oferta en dichas instalaciones nos ha llevado a ser considerados como una Comunidad Autónoma líder en el ámbito portuario.

A la excelencia de las instalaciones náutico – deportivas hay que añadir las instalaciones pesqueras, propias de un sector tradicional valenciano que ha sabido transmitir generación tras generación el arte de la pesca y adaptarse a las nuevas necesidades.

Asimismo, cabe referirse al aspecto comercial de los puertos gestionados por la Generalitat y las empresas que trabajan en los mismos generando puestos de trabajo: tiendas náuticas, restaurantes, varaderos, etc.

Por último, dentro de los puertos de interés general, de competencia estatal aunque con representación de la Generalitat en sus órganos de administración, hay que resaltar el de Valencia como referente a nivel español y mediterráneo en su desarrollo comercial –a lo que ha añadido en los últimos años grandes eventos como la Copa América y la Formula 1–, el puerto de Alicante con la celebración de la Volvo Ocean Race y el de Castellón con sus tráficos especializados.

MARIO FLORES LANUZA

Conseller d'Infraestructures i Transport

INTRODUCCIÓN

Los puertos, como elementos singulares en la costa, son los que permiten la relación tierra-mar, una relación que no siempre ha sido fácil, como tampoco lo ha sido la relación puerto-ciudad. Esta última ha evolucionado de una manera espectacular; todos los puertos de la Generalitat son puertos abiertos e integrados en las ciudades.

Con 454 km de costa y 60 municipios costeros, la Comunitat Valenciana tiene una relación constante con el mar a lo largo de la historia, como queda reflejado en el contenido de este libro.

La población de la Comunitat Valenciana se asienta mayoritariamente en la costa, un 70 % de los valencianos viven en una franja a menos de 8 km del borde costero.

El gran desarrollo económico de la Comunitat Valenciana está muy ligado a la actividad portuaria, lo que ha permitido que en estos momentos se disponga de una importante red portuaria a lo largo de nuestra costa con 41 puertos y con una densidad de 1 puerto cada 11 km.

Los cinco puertos de interés general del Estado: Castellón, Sagunto, Valencia, Gandía y Alicante, han sido fundamentales para el desarrollo económico tanto de la Comunitat, como de España. El puerto de Valencia es el más importante del Mediterráneo en cuanto a número de contenedores, por delante de Marsella, Algeciras y Barcelona.

Las dos grandes características de los puertos de la Comunitat Valenciana son, en primer lugar, la ya comentada integración de los puertos con la ciudad y la diversidad en cuanto a las actividades que se desarrollan en ellos: comerciales, pesqueras y deportivas.

Los 36 puertos de la Generalitat, 17 de los cuales son gestionados directamente, tienen como denominador co-

mún su gran oferta deportiva, sin menospreciar su actividad pesquera y comercial.

La oferta de instalaciones náuticas en estos 36 puertos de titularidad Autonómica se traduce en un total de 62 instalaciones náuticas, siendo Alicante la que cuenta con el mayor número de ellas con 41 instalaciones.

Es de destacar dos ratios que evidencian esta oferta, los 39 amarres por km de costa y los 11 km de costa por instalación, lo que hace, de la Comunitat Valenciana la tercera en oferta náutica de España, por delante de Baleares, Canarias o Murcia.

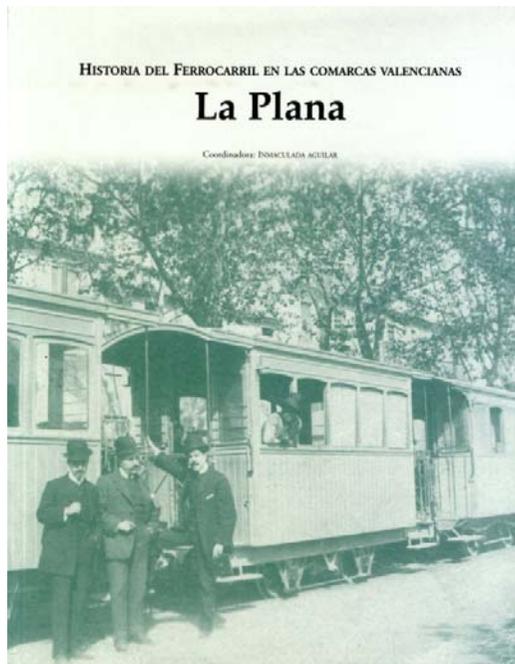
Las directrices establecidas por la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, en materia de puertos, dentro de la "ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA", están encaminadas en el sentido de priorizar actuaciones en los puertos existentes para mejorar su aprovechamiento, mediante: reorganización, reforma o ampliación, antes de acometer la creación de un puerto nuevo.

Es por todo ello que acometemos la edición de este libro, con el fin de hacer llegar a los distintos usuarios de nuestros puertos una información que les pueda facilitar el conocimiento de los mismos, no sólo a nivel náutico sino a nivel social y cultural.

Con tal fin, la *Guía del Navegante* ofrece para cada puerto de la Comunitat Valenciana, su origen histórico así como una pormenorización de las instalaciones náuticas y de los servicios disponibles en cada uno de ellos.

CARLOS JAVIER ELENO CARRETERO
Director General de Ports, Aeroports i Costes





HISTORIA del ferrocarril en las comarcas valencianas : La Plana / coordinadora: Inmaculada Aguilar ; [Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007

241 p. : il. col. y n. ; 30 cm.

Bibliografía

D.L. V. 5194-2007

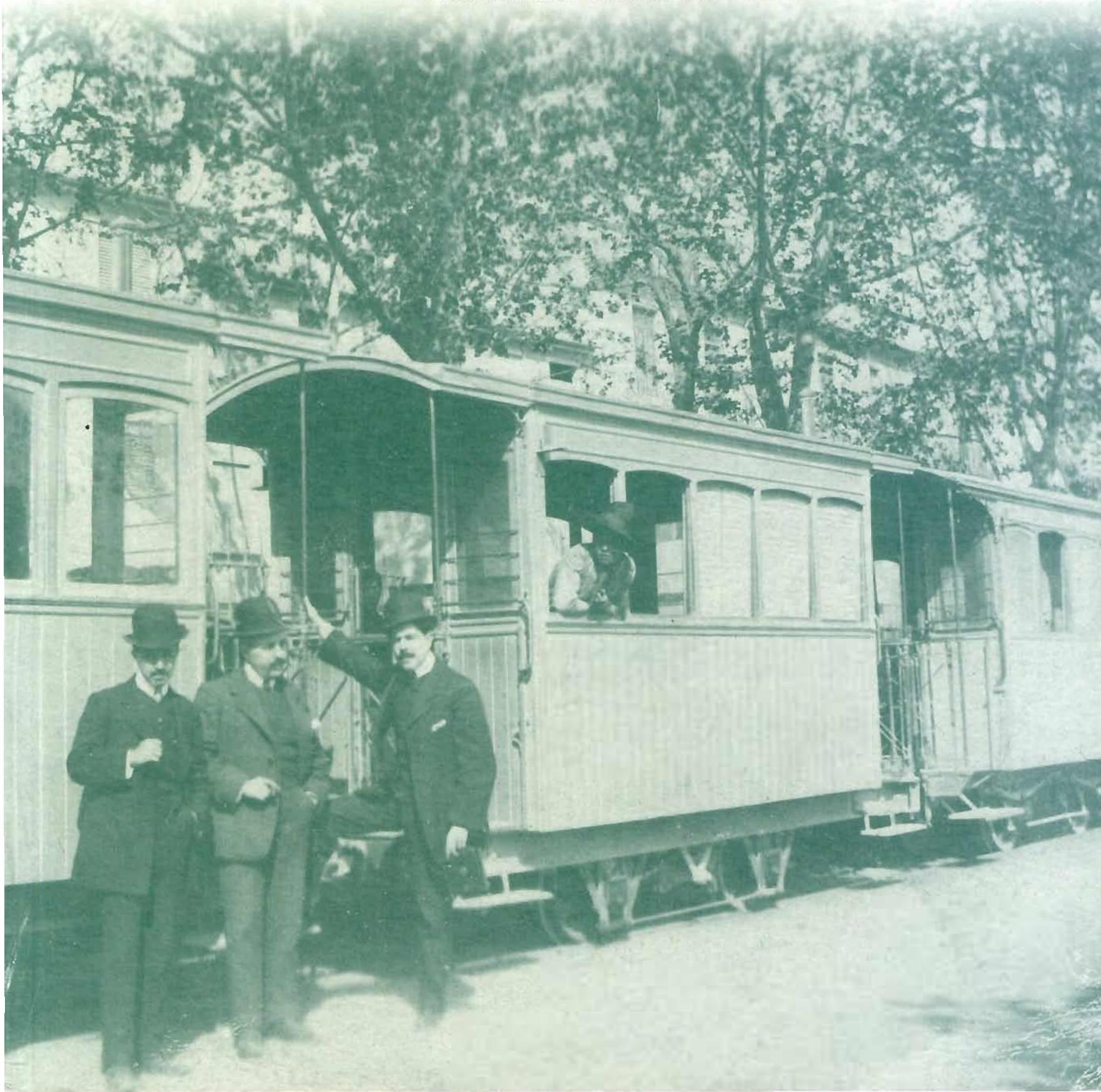
ISBN 978-84-482-4831-4

1. Castellón de la Plana 2. Comunidad Valenciana 3. Transporte ferroviario 4. Ferrocarriles 5. Obras públicas 6. Puertos 7. Estaciones ferroviarias 8. Puentes 9. Historia I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes
2.03 Tráfico y transporte
COAM 2815

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN LAS COMARCAS VALENCIANAS

La Plana

Coordinadora: INMACULADA AGUILAR



HISTORIA DEL FERROCARRIL EN LAS COMARCAS VALENCIANAS

La Plana

COORDINADORA: INMACULADA AGUILAR



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

VALENCIA 2007

FICHA CATALOGRÁFICA

Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas : La Plana / Inmaculada Aguilar Civera, coord. ; [Miguel Jiménez Vega... (et al.)] .- 1ª ed. - València : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007. - 244 p. : il. col. ; 30 cm.

ISBN : 978- 84-482-4831-4

1. FERROCARRILES - CASTELLÓ (Província) - HISTORIA
2. ESTACIONES - CASTELLÓ (Província) - HISTORIA
1. COMUNITAT VALENCIANA. Conselleria d'Infraestructures i Transport. ed.

656.2 (460.311) (091)

752.31 (460.311) (091)

Coordinación de la edición:

Inmaculada Aguilar Civera.
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

Ayuda a la coordinación.

Julia Cerrillo Martínez.
Virginia García Ortells.
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

© **De la presente edición:** Conselleria d'Infraestructures i Transport.

© **De los textos e ilustraciones:** los autores

Edita:  GENERALITAT VALENCIANA
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Fotomecánica, preimpresión e impresión: Gráficas Vernetta S.L.

ISBN: 978-84-482-4831-4

DL: V-5194-2007

Esta publicación no hubiera sido posible sin la colaboración prestada por las siguientes personas, entidades y organismos. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento:

Albert Sáez, Pilar. Excmo. Ayuntamiento de Castellón.
Archivo de la Guerra Civil de Salamanca. A.G.C.S.
Archivo del Museo del Azulejo "Manolo Safont".
Archivo del Museo de la Taronja, Burriana (Castellón).
Archivo del Senado Español, Madrid. A.S.E.
Archivo Histórico Ferroviario. Fundación Ferrocarriles Españoles.
Archivo Sucine.
Ardil, Francisco.
Arxiu del Regne de València.
Arxiu Municipal de Castelló.
Asociación Valenciana Amigos del Ferrocarril.
Autoridad Portuaria de Castellón, Archivo General.
Biblioteca Valenciana.
Biblioteca-Arxiu de la Diputació Provincial de Castelló.
Cardona Martín, Eugenio.
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.
Colección Eduardo González Iturrirxa.
Colección Enrique Andrés Gramage.
Colección Eugenio Cardona.
Colección fotográfica Fco. Signes.
Colección J. Aranguren.
Colección J. Prades.
Colección Xavier Campos Vidal.
Gerencia de Cercanías de Valencia y de Murcia. RENFE.
González Márquez, Manuel.
Ibáñez, J.
Leal Jiménez, Consuelo. Excmo. Ayuntamiento de Castellón.
López de Ocariz Sáez de Adana, Carlos
Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración.
Mohedas, César.
Museo del Ferrocarril de Asturias.
Museo del Ferrocarril-Delicias. Fundación de Ferrocarriles Españoles. Archivo fotográfico.
Pérez Arnau, Carlos.
Soriano, Javier.

ÍNDICE

NOTAS PRELIMINARES: FERROCARRIL EN CASTELLÓN

1_ LAS VÍAS DEL MEDITERRÁNEO: UNA APROXIMACIÓN TERRITORIAL A LA RED DE FERROCARRILES LITORALES DEL LEVANTE PENINSULAR.

Miguel Jiménez Vega. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

2_ PROPIEDAD Y GESTIÓN. LA ESTRATEGIA EMPRESARIAL EN LA SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA.

Telesforo M. Hernández Sempere. Universitat de València.

3_ LA DOBLE LLEGADA DEL FERROCARRIL A CASTELLÓN DE LA PLANA. SU INCIDENCIA EN EL TERRITORIO Y EN LA CIUDAD

Francisco Javier Soriano Martí. Universitat Jaume I Castelló.

4_ EL TRANVÍA A VAPOR DE ONDA AL GRAO DE CASTELLÓN DE LA PLANA 1888-1963 Y FERROCARRIL DE VILLARREAL AL GRAO DE BURRIANA.

Juan Peris Torner. Asociación de Amigos del Ferrocarril-Castellón.

5_ LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE CASTELLÓN Y EL FERROCARRIL DE LES SERREYES.

Javier Valls Torlá. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón.

6_ OBRAS DE ARTE. PUENTES Y ESTACIONES. LOS MODELOS DE LA COMPAÑÍA A.V.T.

Inmaculada Aguilar Civera. Càtedra Demetrio Ribes, UVEG- FGV.

7_ LOS INGENIEROS FERROVIARIOS EN LA PLANA CASTELLONENSE

Virginia García Ortells. Càtedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

8_ EL NUEVO PARQUE MÓVIL DE LA A.V.T.

Enric Andrés Gramage y Xavier Jiménez Belenguer. Associació Valenciana d'Amics del Ferrocarril.

9_ LA NARANJA Y EL FERROCARRIL.

Vicente Abad García. Museu de la Taronja de Burriana (Castellón).

10_ EL TREN Y EL AZULEJO EN LA PLANA DE CASTELLÓN. ALGUNOS ASPECTOS HISTÓRICOS.

Vicente Estall i Poles. Museo del Azulejo "Manolo Safont" (Onda, Castellón).

PRESENTACIÓN

En 1852 se inauguró el primer ferrocarril en la Comunitat Valenciana, que comunicaba Valencia con el Grao, iniciando un proceso imparable de desarrollo y ampliación de este modo de comunicación que hoy discurre por toda nuestra Comunitat. El ferrocarril ha supuesto un antes y un después en la historia de los territorios, cambió la manera de trasladarse y de comunicarse, conquistó mercados, promovió inversiones, modificó e incentivó la industria y la agricultura, contribuyó a una nueva estructuración de las ciudades, popularizó los viajes y el intercambio cultural, introdujo un nuevo elemento en nuestro paisaje, etc.

Desde la Conselleria de Infraestructuras y Transporte somos consciente de la importancia de analizar y difundir la incidencia de los medios de transporte en el desarrollo y progreso de nuestra sociedad. Una labor realizada mediante la publicación de libros, exposiciones y otras actividades culturales, y en el que este libro supone ya el tercer volumen de la colección El ferrocarril en las Comarcas Valencianas, siguiendo a los ya publicados sobre La Ribera Alta y La Costera, coordinados por la profesora Inmaculada Aguilar, responsable de la Cátedra Demetrio Ribes de la UVEG.

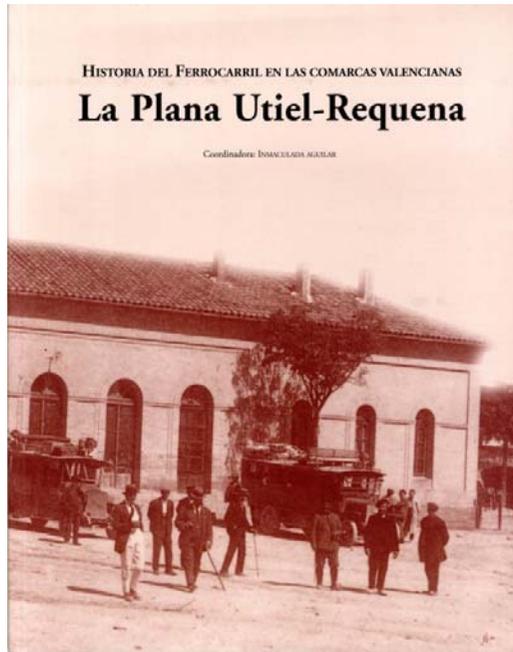
Sus autores, desde sus diferentes especialidades, nos acercan la historia de nuestros ferrocarriles y su influencia en nuestra sociedad desde una perspectiva pluridisciplinar, a través de la historia, de la política, de la economía, del urbanismo, de la arquitectura, de la ingeniería y del comercio. La variedad de los temas aquí tratados son un reflejo de la riqueza y complejidad de esta materia.

Pero el ferrocarril no sólo tiene un rico pasado. Continúa siendo un elemento de progreso para nuestra Comunitat, representado en el caso de La Plana por nuevas declinaciones de la tecnología de transportes, como la Alta Velocidad o la red de transporte en vía reservada (TVRCAS) que desde la Conselleria de Infraestructuras y Transporte estamos desarrollando en el Área Metropolitana de La Plana.

El transporte en vía reservada es un nuevo sistema, intermedio entre el autobús y el tranvía, ya en servicio en varias ciudades europeas, y que la Generalitat introduce por primera vez en España, en Castellón y los dinámicos municipios de su entorno.

MARIO FLORES LANUZA
Conseller de Infraestructuras y Transporte





HISTORIA del ferrocarril en las comarcas valencianas : La Plana Utiel-Requena / coordinadora: Inmaculada Aguilar ; [Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV]. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2008

249 p. : il. col. y n. ; 30 cm.

Cronología

Bibliografía

D.L. V. 4941-2008

ISBN 978-84-482-5098-0

1. Requena 2. Utiel 3. Comunidad Valenciana 4. Transporte ferroviario 5. Ferrocarriles 6. Obras públicas 7. Puertos 8. Estaciones ferroviarias 9. Puentes 10. Historia I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes III. TITULO

2.03 Tráfico y transporte

COAM 2816

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN LAS COMARCAS VALENCIANAS

La Plana Utiel-Requena

Coordinadora: INMACULADA AGUILAR





HISTORIA DEL FERROCARRIL EN LAS COMARCAS VALENCIANAS

La Plana Utiel-Requena

COORDINADORA: INMACULADA AGUILAR

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

VALENCIA 2008

FICHA CATALOGRÁFICA

Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas : La Plana Utiel-Requena / Coordinadora, Inmaculada Aguilar – 1ª ed. – Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2008. – 249 p. : il. col. ; 30 cm.

ISBN: 978-84-482-5098-0

1. FERROCARRILES – VALENCIA (Provincia) – HISTORIA
2. ESTACIONES – VALENCIA (Provincia) – HISTORIA

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.

656.2 (460.313) (091)

Coordinación de la edición:

Inmaculada Aguilar Civera
Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

Ayuda a la coordinación:

Centro de Estudios Requenenses
Archivo Municipal de Requena

Documentación y gestión administrativa:

Equipo Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.

Esta publicación no hubiera sido posible sin la colaboración prestada por las personas, entidades y organismos mencionados en cada uno de los artículos.

A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento.

Investigación incluida dentro de los objetivos del Proyecto I+D+i "Catálogo de las principales obras públicas de la Comunidad Valenciana. La herencia de sus ingenieros". Ref: HAR2008-057229/ARTE. Gobierno de España. Ministerio de Ciencia e Innovación. Subdirección General de Proyectos de Investigación.

© De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures i Transport

© De los textos e ilustraciones: Los autores y las instituciones

Edita:  GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

1ª ed.

Impresión: Punto Gráfico S.L.

ISBN: 978-84-482-5098-0

DL: V-4941-2008

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Juan E. Izanzo

9

1_ EL FERROCARRIL EN LA COMARCA REQUENA-UTIEL. PAISAJE Y TERRITORIO.

Daniel Muñoz Navarro y Óscar Herrero Motos

17

2_ ANTECEDENTES HISTÓRICOS: PRIMERAS PROPUESTAS.

José Luis Martínez

35

3_ CONCESIONES, EMPRESAS Y SOCIEDADES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL POR CUENCA.

Juan Carlos Pérez García

49

4_ PRIMERA ETAPA: EL FERROCARRIL VALENCIA-UTIEL.

José Luis Hortelano

65

5_ EL BAEZA-UTIEL. UN FERROCARRIL QUE NUNCA LLEGÓ A SER

José Alaban Montoya

79

6_ SEGUNDA ETAPA: LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE VALENCIA A MADRID. INGENIEROS, PROYECTOS Y POLÉMICAS.

Virginia García Oriells

99

7_ EL CARBÓN Y LA FORNILIA EN EL CAMPO DE REQUENA-UTIEL. EL APROVECHAMIENTO DEL BOSQUE.

Fermín Pardo Pardo

111

8_ FERROCARRIL, TRANSPORTE Y TERRITORIO EN LA MESETA DE REQUENA-UTIEL.

Juan Piqueras Haba

127

9_ EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN LA ECONOMÍA BUÑOLENSE.

Federico Verdet Gómez

153

10_ AGRARISMO Y FERROCARRIL EN LA HOYA DE BUÑOL-CHIVA.

José Vicente Castillo

167

11_ L'ARQUITECTURA DEL VI

Adrià Besó Ros

179

12_ CUANDO EL TREN IRRUMPE EN EL INTERIOR: EL IMPACTO DEL FERROCARRIL Y LA VIDA COTIDIANA

Santiago Salinas Roble

Ignacio Latorre Zucarés

201

13_ EL PATRIMONIO FERROVIARIO. OBRAS DE FÁBRICA EN LA LÍNEA DE VALENCIA A UTIEL.

Inmaculada Aguilar Civera

221

14_ CRONOLOGÍA

Laura Bolinches Martínez

245

PRESENTACIÓN

El ferrocarril en las Comarcas Valencianas. La Plana Utiel-Requena, es el cuarto volumen de una colección que la Conselleria d'Infraestructures i Transport lleva publicando dentro de su ya amplia línea editorial.

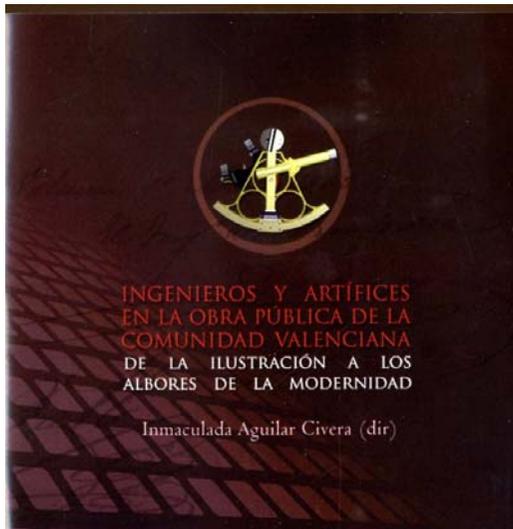
Esta colección tiene como objetivo dar a conocer a cada comarca, a sus habitantes, la historia de sus infraestructuras ferroviarias: de la incidencia en su territorio y en su paisaje, de sus empresarios y promotores, de su construcción, de su devenir en la historia, de la evolución de su economía y comercio, de los cambios sociales que provoca, etc. Intenta ser una reflexión sobre la historia del ferrocarril y la influencia que estas infraestructuras tienen en el desarrollo territorial y en el progreso de nuestra Comunidad.

Los cuatro tomos publicados: *La Ribera Alta*, *La Costera*, *La Plana*, *La Plana Utiel-Requena* han sido coordinados por la profesora Inmaculada Aguilar, responsable de la Cátedra Demetrio Ribes. Los cuatro libros mantienen unos criterios comunes. Son libros en los que intervienen numerosos colaboradores, generalmente del ámbito académico o cultural, donde se busca una visión interdisciplinaria. Por ello, historia, política, economía, urbanismo, arquitectura, ingeniería, comercio, sociología, son algunas de las disciplinas a través de las cuales podemos acercarnos para conocer la historia de nuestros ferrocarriles y su enorme influencia en nuestra sociedad.

El libro que presentamos es un viaje a través del tiempo en el que el ferrocarril es su eje central y el factor principal del desarrollo territorial de esta comarca, la cual adquirirá un carácter peculiar con la producción y el comercio del vino. Un modelo de modernización de la producción vinícola y de un comercio que se integrará plenamente en el mercado internacional. Un viaje que no tiene fin pues con el siglo XXI llegará la ALTA VELOCIDAD y con ella una nueva forma de viajar, de transportar personas, de concebir el tiempo y el espacio. Una nueva puerta a la modernidad como lo fue en su momento el ferrocarril decimonónico de Valencia a Utiel.

MARIO FLORES LANUZA
Conseller de Infraestructuras y Transporte





INGENIEROS y artífices en la obra pública de la Comunidad Valenciana [Recurso electrónico] : de la Ilustración a los albores de la modernidad / Inmaculada Aguilar Civera (dir.). -- Valencia : Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, D.L. 2008

1 disco compacto (CD-ROM) : il. col.

La base de datos publicada en la presente edición forma parte de la investigación realizada para el "Repertorio biográfico de ingenieros valencianos: artífices y constructores de las obras públicas valencianas", proyecto I+D+i (2004-2007)

Aplicación multimedia para sistemas operativos Windows y Mac OS con resolución de pantalla mínima de 1024x768 píxeles

1. Donativo Cátedra Demetrio Ribes 2. 3T12 3. MJ (2012) 4. Comunidad Valenciana 5. Ingenieros 6. Obras públicas 7. Maestros de obras 8. Bases de datos 9. Siglo XVIII 10. Siglo XIX 11. Siglo XX I. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes II. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport

11.12 Monografías

COAM CD-83



INGENIEROS Y ARTÍFICES
EN LA OBRA PÚBLICA DE LA
COMUNIDAD VALENCIANA
DE LA ILUSTRACIÓN A LOS
ALBORES DE LA MODERNIDAD

Inmaculada Aguilar Civera (dir)

Patrocinio

Generalitat Valenciana. Conselleria
d'Infraestructures i Transport

Investigación incluida en los
objetivos del Proyecto I+D
"Repertorio biográfico de
ingenieros valencianos: artífices y
constructores de las obras públicas
valencianas", ref:
HUM2004-04703/ARTE.
Ministerio de Educación y Ciencia.
Dirección General de Investigación.
Subdirección General de Proyectos
de Investigación.

Dirección

Inmaculada Aguilar Civera

Coordinación

Virginia García Ortells

Administración

Soraia Llorens Rodrigo

Programación Informática

Pedro Valderas

Produce

xipmultimèdia

Equipo de Investigación

Inmaculada Aguilar Civera.
(Investigadora Principal I+D ref:
HUM2004-04703/ARTE)

Adrià Besó Ros
(HUM2004-04703/ARTE)

Manuel Cerdà Pérez
(HUM2004-04703/ARTE)

Julia Cerrillo Martínez
(HUM2004-04703/ARTE)

Virginia García Ortells
(HUM2004-04703/ARTE)

Santiago Momoya Beña
(HUM2004-04703/ARTE)

Juan José Sanz Maseras
(HUM2004-04703/ARTE)

Laura Bolinches Martínez
(Colaboración 2008)

Sonia Martínez Requena
(Colaboración 2008)

María del Mar Ruiz Ferragud
(Colaboración 2008)

Manuel Cerdà García
(Colaboración 2009)

M. Carmen Hernández Perelló
(Colaboración 2009)

El conocimiento de los ingenieros, artífices, proyectistas o constructores, de sus biografías, formación y obras, es un paso absolutamente necesario para llevar a cabo una investigación detallada de la historia y evolución de las Obras Públicas realizadas o proyectadas, así como el desarrollo del "arte de la construcción", de las nuevas tecnologías y materiales de la aplicación de la industria a lo largo de los siglos.

La base de datos publicada en la presente edición forma parte de la Investigación realizada para el "Repertorio biográfico de ingenieros valencianos: artífices y constructores de las obras públicas valencianas", proyecto I+D+i (2004-2007) concedido por el Ministerio de Educación y Ciencia (ref: HUM2004-04703/ARTE) a la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. Investigación de la que se ha realizado una selección de 101 ingenieros, comprendiendo información desde la Ilustración hasta los albores de la Modernidad. Es decir, desde cuando empiezan a hacerse patentes las ideas innovadoras del siglo XVIII, hasta las primeras décadas del siglo XX cuando comenzó a fraguarse la idea de que las enseñanzas técnicas necesitaban una nueva revisión.

Este proyecto servirá de base para llevar a cabo una científica investigación sobre la Historia de las Obras Públicas y una clara política de preservación y conservación de estos elementos históricos. Es un instrumento metodológico imprescindible para el registro completo de un campo de estudio y donde el proceso interrelacionado de sus datos puede ser muy beneficioso para futuras investigaciones de historiadores y especialistas.





Edita:
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
Conselleria d'Infraestructures i Transport

©2008. Cátedra Demetrio Ribes
UVEG-FGV/Conselleria
d'Infraestructures i Transport

©de los textos e ilustraciones: los autores
e instituciones

ISBN: 978-84-482-5078-2

Depósito Legal: V-5017-2008

Aplicación multimedia para sistemas
operativos Windows y Mac OS con
resolución de pantalla mínima de
1024x768 píxeles.



GENERALITAT
VALENCIANA
CONSSELLERIA DE INFRAESTRUCTURES
I TRANSPORT

demetrio
diribes
CATEDRA 2008-2010



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE CIENCIAS
E INNOVACIÓN





UNIVERSIDAD DE VALENCIA. ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA. CÁTEDRA DEMETRIO RIBES

Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV : 8º aniversario : ocho años de realidades... : 2003-2011. -- Valencia : Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, [2011]

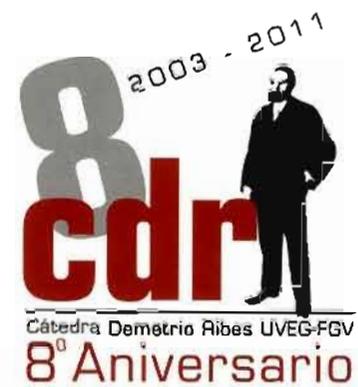
30 p. : il. col. ; 17 x 24 cm.

1. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes 2. Comunidad Valenciana 3. Investigación científica y técnica 4. Obras públicas 5. Infraestructura viaria 6. Historia 7. Memorias I. TITULO

01 Anuarios y memorias

COAM CA-4811

ocho años de realidades ...



ocho años de realidades

	Índice
01	La Cátedra
02	Objetivos
03	Investigación
09	Difusión
19	Exposiciones
23	Docencia y Formación
27	Patrimonio



CONSELLERS D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

José Ramón García Antón (2003-2007)

Mario Flores Lanuza (2007-2011)

RECTORS DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Francisco Tomás Vert (2007-2010)

Esteban Morcillo Sánchez (2010-2013)

Comisión Mixta compuesta por los siguientes miembros:

2003-2005: Sr. D. Vicente Dómine Redondo, Vicepresidente de F.G.V. y Director General de Transportes y Logística, Generalitat Valenciana; Sr. D. Jorge García Bernia, Director Corporativo de FGV; Sr. D. Francisco Tortosa, Vicerector de Extensió Universitària i Relacions amb la Societat de la Universitat de València; D. Rafael Gil Salinas, Vicerector de Cultura de la Universitat de València.

2005-2010: Sr. D. Vicente Dómine Redondo, Vicepresidente de F.G.V. y Director General de Transportes y Logística, Generalitat Valenciana; Sra. D^a M^a Luisa Gracia Giménez, Directora Gerente de FGV; Sr. D. Enrique Bigné Alcañiz, Vicerector de Comunicació i Assumptes Econòmics de la Universitat de València; D. Rafael Gil Salinas, Vicerector de Cultura de la Universitat de València.

2011: Sr. D. Vicente Dómine Redondo, Vicepresidente de F.G.V. y Director General de Transportes y Logística, Generalitat Valenciana; Sra. D^a M^a Luisa Gracia Giménez, Directora Gerente de FGV; Sra. D^a Silvia Barona Vilar, Vicerectora de Comunicació i Relacions Institucionals de la Universitat de València; Sra. D^a Clara Martínez Fuentes, Vicerectora de Sostenibilitat i Infraestructures de la Universitat de València.

Responsable de la Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Dña. Inmaculada Aguilar Civera (2003-2011).

Elenco de colaboradores, becarios, alumnos en prácticas y personal laboral que han colaborado en distintos proyectos de la Càtedra Demetrio Ribes, UVEG - FGV.
Laura Bolinches Martínez, Manuel Cerdá García, Julia Cerrillo Martínez, José Juan Coll Fornés, Virginia García Ortells, M^a Carmen Hernández Perelló, Desirée Juliana Colomer, Soraia Llorens Rodrigo, Sara Manzanares Rubio, Asunción Martínez López, Sonia Martínez Requena, Santiago Montoya Beleña, M^a del Mar Ruiz Ferragud, Rafaél Salvador Ortega, Mireia Sánchez Barrachina, Juan José Sanz Maseres.

La Cátedra

La Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV es el resultado de un convenio firmado el 19 de noviembre de 2003 entre la Conselleria d'Infraestructures i Transport, a través de FGV, y la Universitat de València-Estudi General.

A partir de esta fecha, la Cátedra se constituye como un centro de estudios, sobre la Historia del Transporte y de la Obra Pública en un sentido extensivo del término, en el que se desarrollan proyectos de investigación, programas formativos, culturales y de difusión.

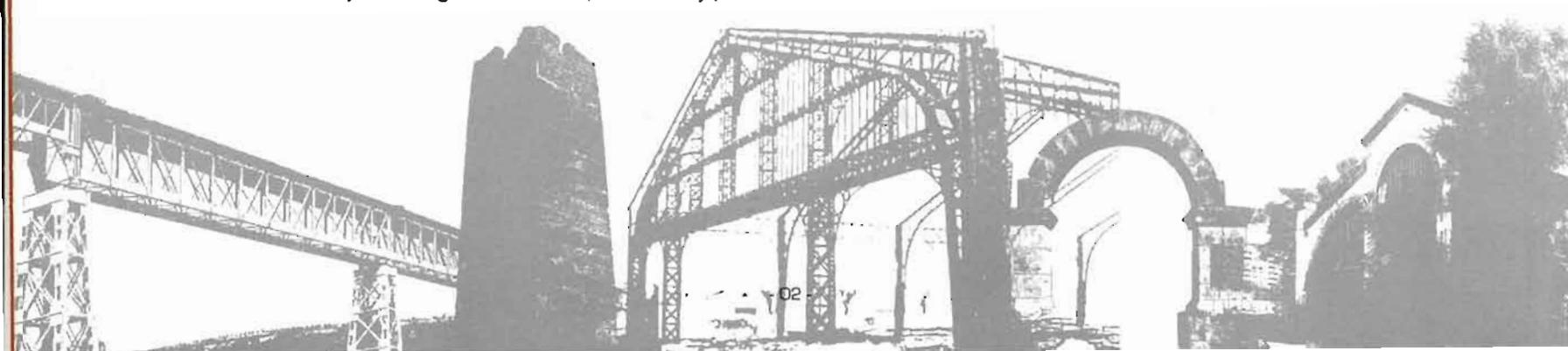


Objetivos

Investigar y difundir la Historia del transporte y sus infraestructuras. Sus diferentes escenarios: territoriales, políticos, económicos, comerciales, sociales, etc.

- Dar a conocer el espacio construido como legado histórico y cultural
- Fomentar la conservación del patrimonio de la Ingeniería Civil
- Proyectar y coordinar actividades culturales, foros y jornadas
- Participar en diferentes actividades docentes universitarias
- Promover, entre las nuevas generaciones de investigadores, el estudio de la Historia de la infraestructuras y su repercusión en la historia valenciana
- Impulsar la creación de un futuro Museo del Transporte y del Territorio de la Comunidad Valenciana

Sus líneas de trabajo: investigación, difusión, formación y patrimonio.



Investigación

La Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV desarrolla una importante labor investigadora, ampliando nuevas líneas de investigación que abarcan el amplio campo de la Historia de la Ingeniería en todas sus vertientes: paisajes y desarrollo territorial, obras e ingenieros, patrimonio y legado cultural, ciencia y tecnología, historia y sociedad, etc.

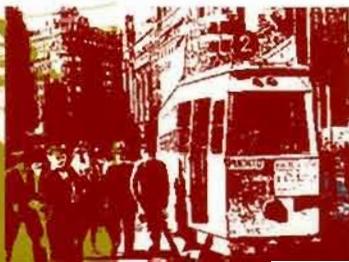
Durante estos ocho años la Cátedra ha obtenido diversas subvenciones y ayudas del Ministerio de Ciencia e Innovación, Ministerio de Educación y Ciencia o del Ministerio de Fomento. Nuevas líneas de investigación y conocimiento que se han presentado en congresos y jornadas nacionales e internacionales.

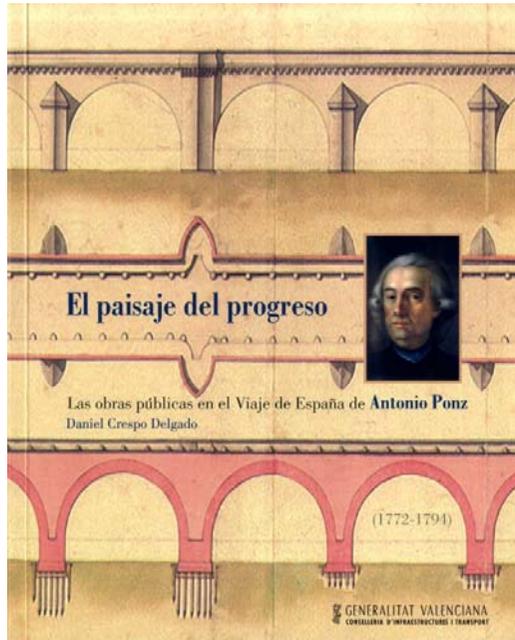
Del mismo modo se convocan premios y concursos de investigación para fomentar el estudio y ayudar a jóvenes investigadores.



VNIVERSITAT
D VALÈNCIA

CÁTEDRA DEMETRIO RIBES UVEG-FGV
C/ Universidad, 2 • 46003 Valencia (España)
Tel. (+34) 96 3983884 • Fax. (+34) 96 3864966
e-mail: catedradr@uv.es • www.catedrademetrioribes.com





CRESPO DELGADO, Daniel

El Paisaje del progreso : las obras públicas en el Viaje de España de Antonio Ponz (1772-1794). -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2008

271 p. : il. col. y n. ; 25 cm.

Premio de investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Bibliografía

D.L. V. 3170-2008

ISBN 978-84-482-4985-4

1. Ponz, Antonio 2. España 3. Obras públicas 4. Descripción y viajes 5. Siglo XVIII I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

4.16 Obras públicas

COAM 853

El paisaje del progreso



Las obras públicas en el Viaje de España de **Antonio Ponz**
Daniel Crespo Delgado

(1772-1794)

En noviembre de 2003 fue creada la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV con la finalidad de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública de la Comunidad Valenciana y potenciar la conservación y preservación de este patrimonio poco conocido y de gran valor histórico y social. Consciente la Generalitat de la importancia de este variado y rico patrimonio, promovió la creación de esta cátedra universitaria, dotándola, a través de un convenio con la Universitat de Valencia-Estudi General. Fue una de las primeras acciones de la Conselleria d'Infraestructures i Transport para llevar a cabo un proyecto de gran alcance: el Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana.

La constitución de una Cátedra en el ámbito universitario proporciona a este proyecto cultural, nuevo e inédito, la base científica necesaria para llevarlo a cabo. Un nuevo centro de investigación sobre la historia del Transporte y la historia de las Obras Públicas en la Comunidad Valenciana.

Dentro de este compromiso con la sociedad valenciana, la Cátedra convoca anualmente un Premio de investigación con la finalidad de fomentar los estudios y trabajos referentes a esta temática y alentar a los investigadores a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y del paisaje construido. Se pretende que este Premio sea un instrumento para llenar los vacíos de nuestra historia, presente y pasada, desde las distintas miradas que nos proporcionan las diferentes disciplinas científicas.

La publicación del libro "El paisaje del progreso. Las obras públicas en el Viaje de España (1772-1794) de Antonio Ponz" de Daniel Crespo Delgado es el resultado de la resolución en diciembre de 2007 de la IV Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes. El libro galardonado en esta IV edición, publicado por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, nos introduce muy acertadamente en la segunda mitad del siglo XVIII, la época de la Ilustración, la cual supuso un momento decisivo para las obras públicas en España. Bajo el amparo de las Luces, se llevaron a cabo numerosos proyectos de infraestructuras públicas, se planearon y se anhelaron muchos más, se inició su moderno estudio historiográfico y, sobre todo, se consideraron un aspecto esencial de los proyectos de progreso y desarrollo perseguidos por los reformistas e ilustrados. Todos estos fenómenos, claves para la comprensión del papel jugado por las obras públicas en la edad contemporánea, aparecen reflejados en una de las publicaciones más relevantes de nuestra Ilustración, el Viaje de España de Antonio Ponz. El trabajo de Daniel Crespo supone un exhaustivo análisis, hasta ahora inédito, de las noticias sobre las obras públicas que aparecieron en esta gran obra de Antonio Ponz.

Inmaculada Aguilar Civera

Responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

El paisaje del progreso.

Las obras públicas en el Viaje de España
de Antonio Ponz (1772-1794)

Daniel Crespo Delgado



Premio de investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FCV

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

2008

FICHA CATALOGRÁFICA

Crespo Delgado, Daniel

El paisaje del progreso : las obras públicas en el Viaje de España de Antonio Ponz / Daniel Crespo Delgado. – 1ª ed. – Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2008. – 276 p. : fot., il. col. ; 25 cm.

En la port.: Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
ISBN 978-84-482-4985-4

1. OBRAS PÚBLICAS – España – S. XVIII
2. Ponz, Antonio (1725-1792). Viaje de España

1. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.
625 (460)“17”(091)

© De la presente edición: Conselleria d'Infraestructures i Transports

© de los textos e ilustraciones: sus autores

Edita:

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

1ª ed., 2008

Diseño e Impresión: Martín Impresores, S.L.

ISBN: 978-84-482-4985-4

D.L.: V-3170-2008

Prólogo

La Consellería de Infraestructuras y Transporte y desde su Dirección General de Transportes y Logística en su afán ya conocido de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública en la Comunidad Valenciana ha resuelto, a través de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, conceder el Premio de Investigación en su IV convocatoria, al estudio presentado en torno a la figura de Antonio Ponz Piquer (1725-1792), nacido en Bejís, y su Viaje de España, de quién sin duda podemos decir que fue un estudioso valenciano de las Obras Públicas que hizo escuela en el siglo XVIII. Ya el autor del libro, Daniel Crespo, nos lo presenta como uno de los autores más citados por sus coetáneos de la Ilustración.

Los dieciocho tomos que conformaron su obra fueron la más completa y fidedigna descripción de España que apareció durante la segunda mitad del siglo XVIII. Fue una obra que gozó de una extraordinaria difusión, siendo leída y consultada por muchos, incluso por extranjeros y viajeros foráneos. El Viaje de España de Ponz se caracterizó por su amplitud temática, dando copiosa noticia de muchas de las obras públicas más relevantes del país, ya fuesen modernas o antiguas. De hecho, el Viaje de Ponz está considerada una de las fuentes ineludibles para el estudio de la historia de las obras públicas españolas.

Aun así, se carecía hasta la fecha de un análisis monográfico y exhaustivo que versase sobre esta cuestión. El trabajo presentado incide, por un lado, en las noticias que aparecieron en el Viaje de España sobre las infraestructuras públicas, trazando una cartografía completa de las descripciones y juicios que Ponz emitió sobre la red vial, los puentes, las posadas, los acueductos o los canales que existían o se anhelaban en la España dieciochesca. Por otro lado, se examina el papel que jugaron las obras públicas en los proyectos de desarrollo planteados desde el Viaje de España de Ponz y que estuvieron en consonancia con los propuestos por la Ilustración. Un periodo en el que se exaltó la Obra Pública como elemento e icono de progreso.

Mario Flores Lanuza

Conseller de Infraestructuras y Transporte

Índice

Presentación	5
Notas preliminares del autor	9
I. El <i>Viage</i> de España de Antonio Ponz, lo económico y las obras públicas en el siglo XVIII	13
Unas breves palabras sobre Antonio Ponz a modo de presentación	15
... otras breves palabras sobre el <i>Viage de España</i>	18
El <i>Viage de España</i> y <i>las cosas más notables</i> que hay en él	24
Lo económico en el <i>Viage de España</i>	26
La felicidad según las Luces	36
Obras públicas y progreso	44
II. De caminos, posadas y canales en el <i>Viage</i> de Ponz	57
Gastos, útiles o accesorios: públicas torres y alhajas en el <i>Viage</i>	59
De puentes y caminos	64
De las posadas	71
Canales y otras infraestructuras hidráulicas	77
III. De Roma a Carlos III.	
Noticias sobre obras públicas en el <i>Viage</i> de Ponz	91
¿Una historia de obras públicas en España?	93
Calzadas, puentes y acueductos romanos	98
Obras de Árabes y obispos. Las obras públicas medievales	147
Las obras públicas bajo los Austrias. Siglos XVI y XVII	159
Una restauración anhelada: los Borbones. Siglo XVIII	183
Caminos y puentes	193
Canales y acueductos	209
Sombras en el <i>Viage</i> y en las obras públicas borbónicas	227
Últimas palabras	245
Bibliografía	253

Notas preliminares del autor

Afortunadamente, un trabajo que verse sobre las obras públicas en el *Viage de España* de Antonio Ponz no requiere de exhaustivas justificaciones. De hecho, vamos a acometer una tarea esperada desde hace tiempo. Y es que la práctica totalidad de los estudiosos de las obras públicas españolas de la época de la Ilustración han reconocido el *Viage* del valenciano Antonio Ponz como una fuente ineludible. La lista de citas al respecto sería interminable, demasiado para un prólogo que se pretende breve. Santos Madrazo, por ejemplo, en su ya clásico *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (1984) no ha dudado en escribir que el *Viage* contiene *un arsenal de datos, por lo que se hace una obra de imprescindible consulta*.¹ Juicio que se remite al que ya José Ponz, sobrino y colaborador de Antonio Ponz, manifestó en el prólogo del tomo XVIII del propio *Viage*, destacando su preocupación por las obras públicas y, de manera especial, por los caminos: *éste ha sido en casi toda su obra uno de los primeros cuidados que se ha propuesto recomendar*.² Por otro lado, investigadores actuales del *Viage de España* han ponderado el peso que las obras públicas adquirieron en el magno trabajo del valenciano.³ Pero a pesar de dichos reconocimientos, procedentes de tan diversos frentes, se carecía hasta la fecha de un análisis monográfico y ambicioso sobre este aspecto determinante del *Viage*, uno que superase afirmaciones ya repetitivas o aproximaciones parciales. Tal ha sido nuestro objetivo.

El *Viage de España*, conformado por dieciocho tomos publicados por la prestigiosa imprenta de Joaquín Ibarra entre 1772 y 1794, fue la más completa y fidedigna descripción de España que apareció durante la época de Carlos III. Existieron otras relaciones sobre España e incluso viajes por el país escritos por extranjeros, principalmente por franceses e ingleses, pero ninguna de estas obras resultaría comparable, unas por extensión, otras por precisión, al *Viage* de Ponz. De la pluralidad de contenidos y de la ambición de esta obra daría fe su propio título: *Viage de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables y dignas de saberse que hay en ella*. Obviamente, este trabajo no tendría sentido si entre dichas *cosas más apreciables y dignas de saberse* no se hubiesen incluido las obras públicas. Lo cierto es que a lo largo de los tomos de su *Viage*, Ponz describió algunas de las

1 MADRAZO 1984: II, 822.

2 XVIII (1794), Prólogo, XI.

3 PUENTE 1968; FRANK 1997; CRESPO 2006.

infraestructuras públicas más relevantes del país, ya fuesen modernas o antiguas. Sus privilegiadas fuentes de información así como su observación directa convierten tales descripciones en una fuente imprescindible para determinar no sólo la situación de dichas obras en el último cuarto del siglo XVIII, sino también, sobre todo en las históricas, para perfilar su estado de conservación y aquello que de ellas se conocía. De hecho, nuestro viajero proporcionó diversos juicios y materiales para una incipiente historia de las obras públicas que empezó a pergeñarse en las décadas ilustradas. No obstante, y como en su momento expondremos, esta historia sobre las obras públicas no había adquirido todavía autonomía propia, formando parte de discursos historiográficos de mayor amplitud temática, de aquellos que versaban de manera genérica sobre la arquitectura entendida como edificación.

Pero más allá de un acercamiento a determinadas realizaciones e incluso a un fenómeno de la relevancia historiográfica como el de los orígenes de la historia de las obras públicas, el *Viage* nos permitirá abordar un examen global sobre la proyección y el significado de tales construcciones en la España carolina. Y es que el *Viage* es un extraordinario punto de partida para ahondar en la importancia que las obras públicas adquirieron en las décadas ilustradas como elemento de progreso. Perspectiva en absoluto trivial ya que en el siglo XVIII las obras públicas asumieron un protagonismo inusitado. Se consideraron imprescindibles para el fomento, sobre todo entre los que eran conscientes de los atrasos de España y que pretendieron su desarrollo, la recuperación de su primacía perdida y que el país, en su conjunto, deviniese un fértil escenario para la vida de los hombres. De ahí que pasasen a ocupar un lugar destacado en los proyectos regeneracionistas, en aquellos que estuvieron en el gabinete de no pocos altos cargos de la administración o que se defendieron desde tratados económicos y ensayos de muy diverso tipo.

El *Viage* de Ponz es una atalaya excepcional para observar todos estos decisivos fenómenos. Subrayemos que el *Viage*, ante todo, fue una descripción de España realizada desde las categorías de la Ilustración. Ponz prescindió de referirse a ciertos aspectos propios de los cronistas y polígrafos barrocos que le antecedieron, caso de milagros portentosos, heroicidades bélicas o genealogías y fundaciones míticas, íntimamente ligadas a las preocupaciones de una sociedad aristocrática e influenciada por la contrarreforma. Por el contrario, incidió y llamó la atención sobre elementos que las nuevas generaciones nacidas bajo los fulgores de las Luces consideraron esenciales. Entre ellos las obras públicas. La suya, pues, fue una nueva mirada que trazó un inédito recorrido por España que no fue otro que el de la Ilustración. Determinar el lugar que en este paisaje recientemente desvelado ocuparon las obras públicas será uno de los puntales de nuestro trabajo. Y tal vez

sea éste el aspecto más fecundo ya que fue en este momento histórico cuando se empezó a forjar cierta concepción de las obras públicas como instrumento e icono de progreso que ha perdurado hasta nuestros días. Al menos en líneas generales ya que, precisamente, en las últimas décadas se han producido interesantes cambios que han abierto renovados puntos de vista. También a éstos haremos referencia como última pero no concluyente etapa de un proceso iniciado en la época de la Ilustración.

Este trabajo, por tanto, no se reduce a un análisis ensimismado de las obras públicas españolas en el siglo XVIII o de las descripciones que de ellas aparecieron en el *Viage*. Todo lo contrario. Bucea en el periodo, en los móviles y las categorías de la Ilustración para dar sentido a la mirada que hacia las obras públicas se lanzó desde una obra como la de Ponz, que compendia como pocas el palpitar de un momento fundamental para este ramo.

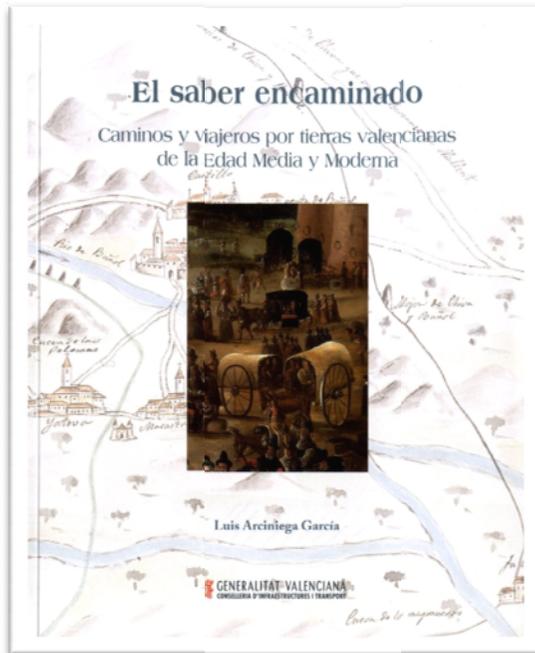
Criterios de cita del *Viage de España*

Ya que contamos con una reedición facsimilar del *Viage de España* de Antonio Ponz fácilmente accesible (Atlas, 1972) hemos optado por actualizar la ortografía, la puntuación así como los nombres personales y de lugares en nuestras citas del *Viage*. Siguiendo el mismo criterio de claridad, las referencias al *Viage de España* aparecen en virtud de su tomo, entre paréntesis sus distintas ediciones por orden cronológico, carta y párrafo. Por ejemplo: I (1772, 1776, 1787), II, 43. Es decir: tomo I, cuyas tres ediciones se publicaron en 1772, 1776 y 1787, carta II, párrafo 43.

Si lo citado sólo apareció en una de las diversas ediciones de las que gozaron algunos de los tomos del *Viage*, subrayamos únicamente el año de la edición del tomo en el que se incluyó dicha referencia. Por ejemplo: I (1772, 1776, 1787), II, 43. Es decir: tomo I, aparecido únicamente en la tercera edición de dicho tomo, la de 1787, carta II, párrafo 43.

Las citas del *Viage fuera de España* siguen estos mismos criterios, sólo que antecedidas por las siglas *VfE* para evidenciar su procedencia.





ARCINIEGA GARCÍA, Luis

El Saber encaminado : caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009

308 p. : il. col. ; 25 cm.

Índice onomástico-toponímico

Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008

Bibliografía

D.L. V. 4137-2009

ISBN 978-84-482-5296-0

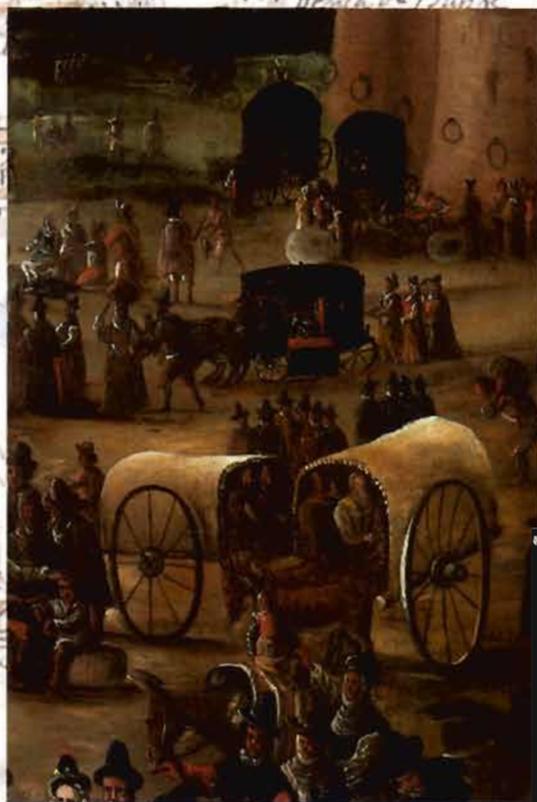
1. Comunidad Valenciana 2. Obras públicas 3. Caminos 4. Descripción y viajes 5. Historia 6. Siglo XV 7. Siglo XVI 8. Siglo XVII 9. Siglo XVIII 10. Siglo XIX I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

14.05 Historia

COAM 848

El saber encaminado

Caminos y viajeros por tierras valencianas
de la Edad Media y Moderna



Luis Arciniega García

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Cueva de los magraneros

En noviembre de 2003 fue creada la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV con la finalidad de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública de la Comunidad Valenciana y potenciar la conservación y preservación de este patrimonio poco conocido y de gran valor histórico y social. Consciente la Generalitat de la importancia de este variado y rico patrimonio, y sensibilizada en su propia historia, promovió la creación de esta cátedra universitaria, resultado de un convenio entre la Conselleria d'Infraestructures i Transport y la Universitat de Valencia - Estudi General a través de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

La constitución de una Cátedra en el ámbito universitario proporciona a este proyecto cultural, nuevo e inédito, la base científica necesaria para llevarlo a cabo. Un nuevo centro de investigación sobre la historia del Transporte y la historia de las Obras Públicas en la Comunidad Valenciana.

Dentro de este compromiso con la sociedad valenciana, la Cátedra convoca anualmente un Premio de investigación con la finalidad de fomentar los estudios y trabajos referentes a esta temática y alentar a los investigadores a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y del paisaje construido. Se pretende que este Premio sea un instrumento para llenar los vacíos de nuestra historia, presente y pasada, desde las distintas miradas que nos proporcionan las diferentes disciplinas científicas.

La publicación del libro "El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la edad media y moderna" de Luis Arciniega García es el resultado de la resolución en diciembre de 2008 de la V Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes. El libro galardonado en esta V edición, publicado por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, aborda el mundo de los viajeros en tierras valencianas desde finales del siglo XV hasta finales del XVIII, momento de modernización de las infraestructuras. Comprende un periodo que incumbe a los diarios de viajes escritos como recordatorios de vivencias para consumo propio y de personas cercanas, y que tenían una raíz medieval, pero al que se incorporan las guías de caminos, la literatura que tiene como eje discursivo el itinerario, y la cartografía, y finaliza con las publicaciones de algunos viajes que a diferencia de sus predecesores fueron redactados para ser publicados, incluso con claras intenciones rectoras. Por esta razón, se habla de un saber encaminado, condicionado principalmente por las vías de comunicación e infraestructuras para el viaje existentes, y de un saber que tiene en cuenta éstas, se ve limitado por las mismas, pero también por la letra impresa, e infunde según sus objetivos una autoridad que se vuelve endogámica y, nuevamente, encauza el saber.

Inmaculada Aguilar Civera

Responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

El saber encaminado

Caminos y viajeros por tierras valencianas
de la Edad Media y Moderna

Luis Arciniega García

Universitat de València

PREMIO DE INVESTIGACIÓN CÁTEDRA DEMETRIO RIBES UVEG-FGV 2008

 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

2009



FICHA CATALOGRÁFICA

Arciniega García, Luis

El saber encaminado: caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna / Luis Arciniega García. – 1ª ed. – Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009. – 308 p. : fot., il. col. ; 25 cm.

En la port.: Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008
ISBN 978-84-482-5296-0

1. OBRAS PÚBLICAS – Comunitat Valenciana – Historia – S. XV-S. XIX
2. CAMINOS – Comunitat Valenciana – Historia – S. XV-S. XIX
3. COMUNITAT VALENCIANA – Descripción – S. XV-S. XIX

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.

625.71 (460.31)"14/18"(091)

913 (460.31)"14/18"

910.4 (460.31)"14/18"

Equivalencia de abreviaturas

ACA	Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona
ACEG del CEGET	Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército
ADPV	Archivo de la Diputación de Valencia
AGS	Archivo General de Simancas
AHC	Archivo Histórico de Cullera
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid
AMR	Archivo Municipal de Requena
AMV	Archivo Municipal de Valencia
ARV	Archivo del Reino de Valencia
APPV	Archivo de Protocolos del Colegio del Patriarca Rubera, Valencia
BHUV	Biblioteca Histórica de la Universitat de València
BL	British Library, Londres
BNP	Bibliothèque Nationale de Paris
BV	Biblioteca Valenciana
	Cartoteca Universitat de València
CHAN	Centre Historique des Archives Nationales de France, Paris
GMN	Germanisches National Museum, Nürnberg
MMA	Museu Municipal d'Alzira
ÖNB/Wien	Österreichische Nationalbibliothek, Wien
UPV	Universidad Politécnica de Valencia
UV	Universitat de València
V&A	Victoria and Albert museum, London

Equivalencias en unidades de longitud.

1 legua española = 4 millas = 4.000 pasos = 20.000 pies comunes.

© De la presente edición: Conselleria de Infraestructuras y Transporte

© De los textos: Luis Arciniega García

© De las fotografías e ilustraciones: sus autores

1ª ed., 2009

Impresión: Romeu Imprenta, s.l.

ISBN 978-84-482-5296-0

D.L.: V-4137-2009

Prólogo

La edición de esta publicación se incluye dentro de los objetivos de la Consellería de Infraestructuras y Transporte y de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV; y en concreto en los Premios de investigación que anualmente se convocan con el fin de alentar a los investigadores de las distintas disciplinas a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y la ordenación del territorio, del paisaje que genera y su entorno construido.

Cinco trabajos de investigación que han sido anualmente editados por la Conselleria d'Infraestructures y Transport, lo cual supone hablar de un premio y de una colección de publicaciones que se ha consolidado dentro de las líneas editoriales de la Conselleria. Son investigaciones de alto nivel científico, inéditas en sus contenidos, diversas en sus temáticas, pero todas confluyen en ese interés por nuestra historia y en concreto con el patrimonio de la Obra Pública y del Transporte. Sus autores son prestigiosos investigadores, con un largo currículum cada uno en su disciplina, y su colaboración contribuye al conocimiento y difusión de esta particular y relevante historia.

El último galardonado en su V edición (2008), ha sido Luis Arciniega, doctor en Historia del Arte y hoy Director del Departamento de Historia del Arte de la Universitat de València. Sus investigaciones se centran en el patrimonio histórico-artístico valenciano de la Edad Moderna, siendo la arquitectura monacal, militar y de la nobleza el objeto de su análisis histórico y artístico.

En el trabajo que hoy presentamos, titulado "El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna", Luis Arciniega analiza las fuentes literarias de viajeros por la Comunidad Valenciana y se detiene en la visión del viajero en los caminos y obras públicas valencianas. Desde el siglo XV al XVIII, el autor realiza un pormenorizado estudio de toda la literatura existente, alguna poco conocida, incluso alguno de ellos inédito como el de Jacob Cuelvis (1599). Un estudio comparativo de rutas y viajeros, que ha ido sistematizándolo y contextualizándolo tanto históricamente como geográficamente.

Les invito pues, a profundizar en el conocimiento de nuestra historia a través del descubrimiento de nuestros caminos y la vida de sus viajeros.

Mario Flores Lanuza
Conseller de Infraestructuras y Transporte

Índice

PRÓLOGO	3
INTRODUCCIÓN	7
DE LOS ESCRITOS DE VIAJES A LA NECESIDAD DEL VIAJE PARA LOS ESCRITOS	13
LOS VIAJEROS ENTRE ÉPOCAS, FINALES DEL SIGLO XV Y GRAN PARTE DEL XVI	37
LOS PRIMEROS REPERTORIOS DE CAMINOS EN ESPAÑA	59
LA OBRA LITERARIA DE INTERÉS CAMINERO DE BARTHOLOMÉ DE VILLALBA Y ESTAÑA	93
LOS PEREGRINOS POR TIERRAS VALENCIANAS	109
LAS VISITAS REALES DE FELIPE II (1586) Y FELIPE III (1599) Y LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS	119
JACOP CUELVIS Y SU RECORRIDO POR TIERRAS VALENCIANAS EN 1599	133
VIAJEROS A LO LARGO DEL SIGLO XVII	161
LA CARTOGRAFÍA Y LA REPRESENTACIÓN DE LOS CAMINOS	191
LA ETAPA BORBÓNICA Y EL ESFUERZO REFORMISTA	209
LO COTIDIANO Y LO EXTRAORDINARIO EN EL CAMINO	229
LA RED VIARIA DE LA CIUDAD DE VALENCIA	253
BIBLIOGRAFÍA	297
ÍNDICE ONOMÁSTICO-TOPONÍMICO	301

Introducción

El título de este libro presenta la imbricación de dos ámbitos de estudio y análisis de gran predicación desde el siglo XIX. Así, sobre las obras públicas y la ingeniería civil pueden considerarse como hitos la contribución de Pablo Alzola y Minondo, *Historia de las obras públicas en España* (1899) o el repertorio reunido por Antonio Bonet Correa en *Bibliografía de arquitectura, ingeniería y urbanismo en España (1498-1880)* (1980), y de modo más concreto sobre el tema de los caminos la de Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (1951), así como los múltiples trabajos de José I. Uriol Salcedo, a partir del anterior, que pueden condensarse en *Historia de los caminos en España* (1990 y 1992; y segunda edición corregida y aumentada en 2001). Aportaciones que para el ámbito valenciano han contado con la contribución de Inmaculada Aguilar Civera en *El Territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana* (2003), y el estudio más concreto de Juan Piqueras y Carmen Sanchis, *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos* (2006), fruto de múltiples incursiones previas de los dos autores en temas igualmente interesantes para nuestro cometido.

En cuanto a la literatura de viajes, es ésta una transitada vía de estudio para múltiples disciplinas puesto que su contenido afecta a numerosos campos de la historia, la geografía, la arquitectura, el arte y, en general, la cultura. El viajero no sólo constata el hecho, sino que sus opiniones, en la alabanza, crítica o sorpresa, establecen una dialéctica con lo conocido. El interés por el análisis de estas fuentes se manifestó a finales del siglo XIX y comienzos del XX con obras recopilatorias de viajes, tales como las de Raymond Foulché-Delbosc, Arturo Farinelli, José García Mercadal, etc. Otros autores se han adentrado en la exploración de las impresiones sobre un determinado ámbito de estudio, una determinada época o un ámbito geográfico concreto, estableciéndose diversas combinaciones. En esta línea de especialización, con nuestra aportación unimos el campo de actuación de dos ámbitos de estudio: por un lado, las obras públicas, los caminos y puentes, y por otro los viajeros de los que podemos obtener información sobre las principales rutas y estado de las mismas, así como sobre los principales hitos visitados, y la impresión causada por los mismos.

En este momento resulta oportuno abordar la fiabilidad de este tipo de fuentes, tantas veces cuestionadas, y no sin razón cuando sus opiniones se admiten sin juicio. En la Edad Media y Moderna la narración de un viaje se convierte en un bien escaso y por lo tanto preciado, pero sin control sobre la formación, agudeza de observación y rigurosidad del redac-

tor. El subjetivismo es constante, pues como afirma la sentencia de Horacio: *Caelum non animus mutant qui trans mare current*. Cambia el espacio en el que se desenvuelve la persona, pero no su condición, y ésta en ocasiones se vuelve intransigente para captar lo diferente. Muchos de los libros de viajes constatan un viajar apresurado, supeditado una observación superficial y a las fuentes de información utilizadas, que en muchas ocasiones sólo ayudan a fijar ideas ajenas, en ocasiones prejuicios. Pero es precisamente el itinerario y la infraestructura que en él encuentra lo que en muchas ocasiones constituye la parte más auténtica por ser vital. Y este apartado es el que centra nuestra atención.

El presente trabajo aborda el mundo de los viajeros en tierras valencianas principalmente desde finales del siglo XV hasta finales del siglo XVIII, momento en el que aparecen las carreteras, pavimentadas y preparadas para el tránsito de vehículos. Trata los caminos en un periodo primordial, pues como se ha concluido en varias ocasiones: *La red actual de carreteras de nuestro país está basada fundamentalmente en la que se perfiló durante los siglos XVI-XVIII, lo cual, a su vez, tuvo su origen en las calzadas romanas*¹. Numerosos intelectuales del siglo XVIII mostraron la época de los Austrias como simple heredera de las obras públicas y la ingeniería anteriores. Esta consideración, que pudiera ser tenida como una valoración de elementos supuestamente inalterados y que en época posterior podían ser conocidos a través de las ventajas de la imprenta, también fue un mecanismo de propaganda a favor de la nueva dinastía reinante al contraponer sus esfuerzos reformadores frente a la supuesta inactividad anterior. Sin embargo, este hecho distaba de ser del todo cierto, y con anterioridad al siglo XVIII se vivieron grandes momentos que despertaron tempranamente el interés de propios y extraños.

Por lo tanto, es un momento crucial para entender la realidad presente. Y comprende un periodo que incumbe a los diarios de viajes, principalmente los de mayor interés topográfico, escritos como recordatorios de vivencias para consumo propio y de personas cercanas, a los que más tarde se incorpora la literatura que tiene como eje discursivo el itinerario, y finaliza con las publicaciones de libros que se redactaron para ser publicados, y algunos de ellos con claras intenciones rectoras. Por esta razón, hablamos de un saber encaminado, condicionado principalmente por las vías de comunicación e infraestructuras para el viaje existentes, y de un saber que tiene en cuenta éstas, se ve limitado por las mismas, e infunde según sus objetivos una autoridad a través de la letra impresa que se vuelve endogámica y encauza el saber.

Nuestro estudio abarca los escritos de viaje por tierras valencianas que tienen en el itinerario su principio estructurador, independientemente de la motivación del viaje o género

¹ URIOL, JOSÉ I. "Las Calzadas Romanas y los Caminos del Siglo XVI". *Revista de Obras Públicas*, julio de 1985. Pág. 553 a 563.

en el que se redacta, y comprende un lapso donde la descripción pictórica de los viajeros, en la línea horaciana del lema “ut pictura poesis” (la pintura es como la poesía), base fundamental de la teoría humanista del arte y la literatura y por la que pretende representar con palabras lo visible, da paso en más ocasiones a una descripción pintoresca, conforme a unos tópicos difundidos a través de la imprenta, y que en buena parte fueron consolidados por la fotografía a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Pero también a otra más exigente y consciente de su capacidad transformadora, como ocurre con los viajeros ilustrados del último cuarto del siglo anterior.

El análisis de estos escritos de los viajeros revela numerosos aspectos sobre paisaje, gentes, monumentos..., y de manera más estructurada sobre el territorio, las vías de comunicación y el transporte, puesto que el propio itinerario es el que organiza la narración. Y ante los que el viajero no llega de modo inocente. Las vías de comunicación establecen un itinerario posible, y un conocimiento factible, como también lo hace el acercamiento a experiencias anteriores. Los viajeros se nutren de éstas, y las propias se ponen al servicio de una demanda creciente de editores que las requieren para proyectos históricos, cartográficos, corográficos, de periegetica, etc., que crecen de modo concomitante, y algunas de cuyas relaciones tratamos de desentrañar.

En el capítulo “De los escritos de viajes a la necesidad del viaje para los escritos”, se elabora un acercamiento al estado de la cuestión sobre el interés que los viajes han despertado a lo largo del tiempo. Se asientan unas bases sólidas sobre la fuente primaria que utilizamos en los nueve capítulos siguientes para el análisis de las vías de comunicación en tierras valencianas. En ellos se expone esta interrelación de modo diacrónico, en los que se incluyen estudios pormenorizados de algunas obras destacadas. Comenzamos con las referencias de viajes por tierras valencianas en los últimos momentos de la Edad Media e inicios de la Moderna (“Los viajeros entre épocas, finales del siglo XV y gran parte del XVI”), donde se incluyen algunos ejemplos de fina observación, como los de Jeronimo Münzer, Antoine de Lalaing y Claude de Brosenval. Sigue después un capítulo sumamente importante para establecer las posibilidades con que se encontraron los viajeros, por lo que tratamos “Los primeros repertorios de caminos en España”. Comenzamos por la obra del valenciano Pedro Juan de Villuga, que establece de manera meridiana las principales vías de comunicación que existían en la mayoría de los casos desde largo tiempo atrás, y que como cabeza de este género arrastrará hasta el siglo XVIII una preeminencia de su tierra natal, Valencia, difícilmente justificada a tenor de los hechos. El análisis comparado de la obra de Villuga con otros repertorios, entre los que destacan los de Pedro de Medina y Alonso de Meneses, y su difusión en Europa a través de Ambrosio de Salazar, revela interesantes ideas sobre el carácter endogámico que pudo fijar la imprenta.

Los dos siguientes capítulos guardan bastante relación. “La obra literaria de interés caminero de Bartholomé de Villalba y Estaña”, trata a este doncel de Jérica que recorrió toda España, y en 1577 terminó un sugerente y sorprendente trabajo que encuentra en el recorrido su razón de ser, y con una gran amplitud de inquietudes nos aporta información sobre numerosas obras públicas y de ingeniería realizadas en el pasado o en su misma época, a las que acude mostrando la sorpresa y admiración ante el que es conocedor del esfuerzo que requieren las grandes empresas. Mientras que en “Los peregrinos por tierras valencianas”, se analiza de un modo más general el paso de este tipo de individuos hacia otros destinos, pero que encuentran motivos de interés en tierras valencianas, como su sistema de comunicaciones, su paisaje o su capital.

Un capítulo se ha reservado a “Las visitas reales de Felipe II (1586) y Felipe III (1599) y la mejora de las infraestructuras”. La llegada de los reyes siempre supuso una alteración de la vida cotidiana, y en el terreno de las infraestructuras viarias una convulsión por el tránsito de amplio séquito o incluso de la corte. De los muchos momentos posibles ésta se vivió especialmente en los que hemos destacado, porque dejaron mayor prueba escrita, mostrando con ello las posibilidades que presentaba la red viaria y los esfuerzos por adaptarla. Al poco de la visita de Felipe III se produjo el viaje que recogemos en “Jacop Cuelvis y su recorrido por tierras valencianas en 1599”. Lo destacamos, por un lado, porque el motivo de su viaje no responde al de la visita real que tratamos en el capítulo anterior, y por otro, por la riqueza de matices de este texto, que inédito hasta el momento la parte dedicada a tierras valencianas, transcribimos íntegramente del fondo de la British Library de Londres.

En un nuevo capítulo hemos incluido las impresiones de los “Viajeros a lo largo del siglo XVII”, donde destacan autores de gran agudeza de observación, como Barthélemy Joly y Domenico Laffi, y grandes proyectos enciclopédicos de amplia difusión en Europa, como los de Ambrosio de Salazar y Martin Zeiller. Y a éste le sigue el dedicado a “La cartografía y la representación de los caminos”, que aparece desde finales del siglo XVII. El estudio comparado de ésta con las guías de caminos y la actividad de los viajeros resulta interesante para establecer deudas y a partir de este momento claras concomitancias. En definitiva, estas fuentes de información se entrecruzan, recogen y en ocasiones determinan las principales rutas, estableciendo una vez más las limitaciones del conocimiento.

El siguiente capítulo aborda “La etapa borbónica y el esfuerzo reformista”, en el que tratamos la mayor parte del siglo XVIII, donde las inercias de la etapa anterior dan paso a un intento de modernización que transformará, en parte y lentamente, la realidad que había imperado durante muchos siglos. En este largo periodo se sucedieron numerosos acontecimientos que favorecieron que el conocimiento estuviera no sólo encaminado, aludiendo a

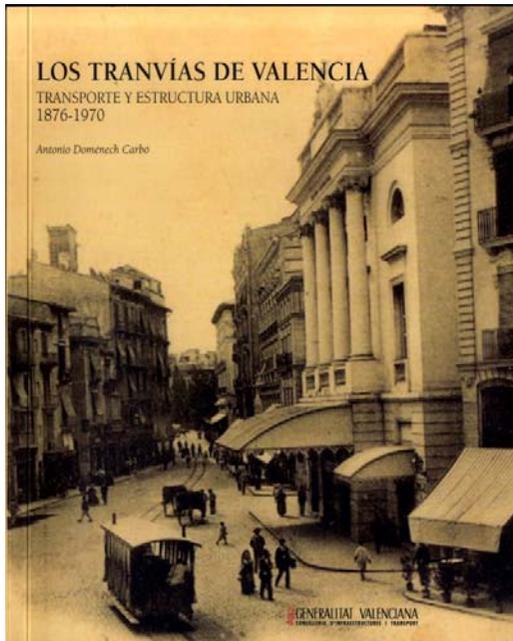
las limitaciones de la red viaria, sino que quedara dirigido por la letra impresa, que difunde las impresiones de viajes anteriores o nuevos, pero con clara sistematización y, en ocasiones, al servicio de unos intereses y grandes proyectos de intenciones reformadoras, como resulta paradigma de ello la obra de Antonio Ponz.

Los dos últimos capítulos tienen un carácter transversal, y pretenden recoger algunas de las más destacadas ideas desarrolladas en el trabajo, pero también aportar noticias documentales inéditas sobre los sistemas de comunicación. “Lo cotidiano y lo extraordinario en el camino”, trata estos temas en tierras valencianas, excluyendo la capital, que por su especificidad son abordados en “La red viaria de la ciudad de Valencia”. En este sentido, los caminos reales, los puentes y los paredones de contención de las aguas, causaron gran admiración, pues fueron entendidos no sólo como útiles, sino como portadores de embellecimiento urbano.

Este libro trata la red viaria y las obras públicas valencianas a través de los ojos de los viajeros. Pero también aborda la importante aportación de los valencianos a este conocimiento en España: Pedro Juan de Villuga, natural de Valencia, que elaboró la primera guía de caminos en 1546 y cuyas directrices, marcadas por cierto localismo, perduraron durante siglos; Bartholomé de Villalba y Estaña, doncel de Jérica que recorrió la Península Ibérica hacia 1573 bajo criterios tradicionales de marcada espiritualidad, pero también receptivo a maravillarse ante el acueducto romano de Peña Cortada, la Mina de Daroca, el ingenio de Juanelo Turriano en Toledo o el puente de Almaraz sobre el Tajo, introduciendo primeras referencias sobre ellos; Tomás Manuel Fernández de Mesa, abogado valenciano, alcalde mayor de Gandía y de Valencia, y autor en 1755 de una de las obras más rigurosa sobre caminos, posadas, correos y postas; y Antonio Ponz, natural de Bejís, que también recorrió España y fijó su interés, entre otros, en aspectos artísticos, arquitectónicos y de ingeniería, de manera ordenada e instructiva. Todo ello, mostrando cómo el conocimiento fluye a través de los cauces que marcan por un lado, los límites físicos y reales del camino posible, y por otro, las opiniones de aquellos que los pisaron y de otros que sin hacerlo consideraron que eran los únicos posibles.

Quisiera finalizar esta introducción manifestando, por un lado mi agradecimiento a la Cátedra Demetrio Ribes y a la Conselleria de Infraestructures i Transport por el apoyo a este proyecto para que pueda ver la luz impresa; y por otro, mi deseo de que Paula, Nuria, Daniel, David, Laura, Germán y Natalia transiten libremente por los mejores caminos, incluidos los del saber.





DOMÉNECH CARBÓ, Antonio

Los Tranvías de Valencia : transporte y estructura urbana 1876-1970. -- Valencia : Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007

198 p. : il. col. y n. ; 25 cm.

Premio de investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

D.L. V. 5200-2007

ISBN 978-84-482-4851-2

1. Valencia 2. Comunidad Valenciana 3. Transporte urbano 4. Tranvías 5. Transporte ferroviario 6. Estructura urbana 7. Historia 8. Siglo XIX 9. Siglo XX I. Valencia (Comunidad Autónoma). Conselleria d'Infraestructures i Transport II. Universidad de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Cátedra Demetrio Ribes

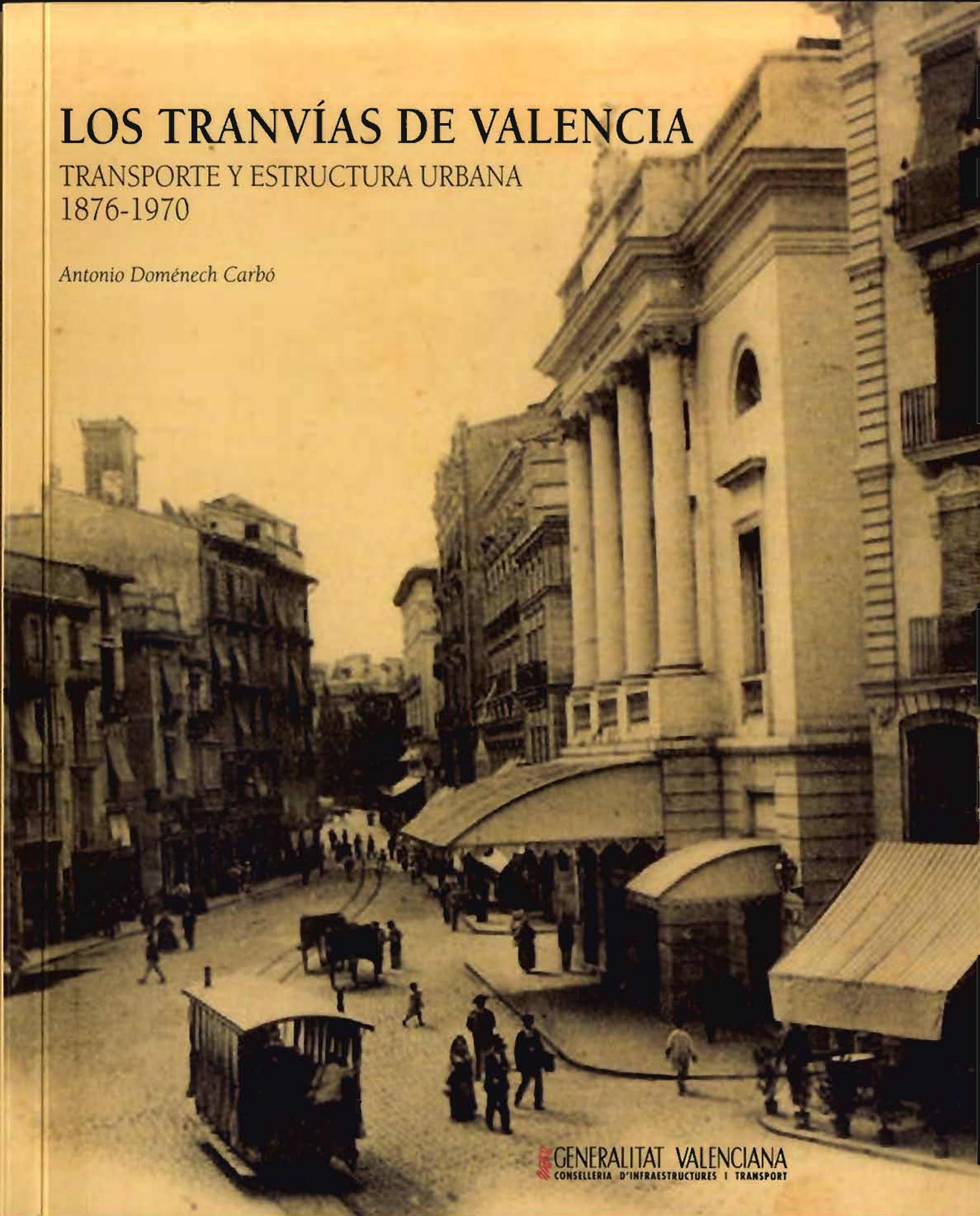
2.03 Tráfico y transporte

COAM 934

LOS TRANVÍAS DE VALENCIA

TRANSPORTE Y ESTRUCTURA URBANA
1876-1970

Antonio Doménech Carbó



En noviembre de 2003 fue creada la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV con la finalidad de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública de la Comunidad Valenciana y potenciar la conservación y preservación de este patrimonio poco conocido y de gran valor histórico y social. Consciente la Generalitat Valenciana de la importancia de este variado y rico patrimonio, promovió la creación de esta cátedra universitaria, dotándola, a través de un convenio con la Universitat de Valencia-Estudi General. Fue una de las primeras acciones de la Conselleria d'Infraestructures i Transport para llevar a cabo un proyecto de gran alcance: el Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana.

La constitución de una Cátedra en el ámbito universitario proporciona a este proyecto cultural, nuevo e inédito, la base científica necesaria para llevarlo a cabo. Un nuevo centro de investigación sobre la historia del Transporte y la historia de las Obras Públicas en la Comunidad Valenciana. Un centro idóneo para proyectar y coordinar actividades culturales (Jornadas, Congresos, Conferencias). Un centro de difusión, con proyectos aptos para su publicación. Un centro con actividad docente (cursos de Extensión Universitaria, Seminarios, Masters).

Dentro de este compromiso con la sociedad valenciana, la Cátedra convoca anualmente un Premio de investigación con la finalidad de fomentar los estudios y trabajos referentes a esta temática y alentar a los investigadores a involucrarse en el mundo de la ingeniería, del transporte, de la obra pública y del paisaje construido. Se pretende que este Premio sea un instrumento para llenar los vacíos de nuestra historia, presente y pasada, desde las distintas miradas que nos proporcionan las diferentes disciplinas científicas.

La publicación del libro "Los tranvías de Valencia. Transporte y estructura urbana 1876-1970" del profesor Antonio Deménech Carbó es el resultado de la resolución en diciembre de 2006 de la III Convocatoria del Premio de Investigación Demetrio Ribes. El libro galardonado en esta III edición, publicado por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, es la historia del tranvía de Valencia, una historia del transporte urbano colectivo entre 1876 y 1970. La historia del tranvía es siempre la historia de una ciudad, de un núcleo urbano en plena expansión, de servicios públicos e infraestructuras, de desarrollo y estructuración urbana, de recorridos predeterminados y de ampliaciones, de empresas y empresarios, de capital e inversiones, de técnicas y tecnologías, de diferentes modos de tracción, pero ante todo en esta historia subyace la historia del ciudadano, de la vida cotidiana. El autor, tomando como base un estudio cronológico de la evolución del tranvía, nos lleva a un análisis de la íntima relación existente entre la evolución de la red de tranvías y la estructura urbana de la ciudad de Valencia. Una nueva contribución a la historia y al patrimonio cultural que ha ido generando la historia del Transporte.

Inmaculada Aguilar Civera

Responsable de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

Los tranvías de Valencia
Transporte y estructura urbana 1876-1970

Antonio Doménech Carbó

Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV



 **GENERALITAT VALENCIANA**
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

2007

FICHA CATALOGRÁFICA

Doménech Carbó, Antonio

Los Tranvías de Valencia; transporte y estructura urbana 1876-1970 / Antonio Doménech Carbó. -
1ª ed. - Valencia: Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007. - 200 p. fot. col., 25 cm.

III Convocatoria del Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes
ISBN 978-84-482-4851-2

TRANSPORTES URBANOS - València - Historia
TRANVÍAS - València - Historia
I. COMUNITAT VALENCIANA. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed
656 34 (460 313V) (091)

© DE LA PRESENTE EDICIÓN: CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

© DE LOS TEXTOS E ILUSTRACIONES: LOS AUTORES



1ª EDICIÓN, 2007

DISEÑO E IMPRESIÓN: LA IMPRENTACCA

ISBN: 978-84-482-4851-2
DL.: V-5200-2007

PRESENTACIÓN

Desde noviembre de 2003, año en que fue creada la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV con la finalidad de contribuir al estudio y difusión de la Historia del Transporte y de la Obra Pública en la Comunitat Valenciana, se viene celebrando con carácter anual la convocatoria del Premio de Investigación que la Cátedra concede. Este libro es el resultado del trabajo de investigación premiado en su III convocatoria.

Los tranvías de Valencia nos adentra en un magnífico recorrido histórico que Antonio Doménech Carbó nos brinda, llevándonos desde los primeros tranvías de caballos, continuando por los de vapor y pasando al periodo de los electrificados, para llegar al momento actual en el que se fusiona en algunas zonas con las conexiones ferroviarias, dándole el carácter intermodal que hace que miles de usuarios conecten a través de él con los otros medios de transporte: tren, autobús.

Sin duda podemos afirmar que el Tranvía estructura la ciudad. Crea un comportamiento urbano y, por ello, una nueva cultura del transporte colectivo. En la historia de la ciudad de Valencia y del transporte público, se aborda la historia de las redes tranviarias en relación a su topología y estructura urbana, donde aspectos como explotación, régimen jurídico, sistemas laborales, etc., se hallan claramente imbricados. El tranvía nacido en 1876, facilita la movilidad de miles de personas en el centro de la ciudad, en barrios periféricos, en áreas residenciales y en nuevos núcleos de población.

Valencia fue la primera ciudad española en recuperar el tranvía después de dos décadas sin funcionar, la Generalitat se siente orgullosa por haberlo convertido en un medio de transporte de vanguardia dotado de las últimas tecnologías, cuyas principales características como la intermodalidad, la versatilidad y la sostenibilidad son la respuesta a una ideología urbana del transporte público en el siglo XXI.

Uno de los objetivos prioritarios de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes es seguir potenciando el desarrollo de este sistema de transporte, convencidos de la importancia que tiene para los ciudadanos acortar las distancias entre los puntos neurálgicos de actividad personal, y sus zonas de residencia.

Por otra parte desde la Generalitat estamos haciendo una firme apuesta por los transportes no contaminantes en una clara defensa del medio ambiente en las áreas urbanas. Con este modo de transporte estamos contribuyendo, sin duda, a una ciudad mejor comunicada y menos contaminada.

MARIO FLORES LANUZA
Conseller de Infraestructuras y Transporte

ÍNDICE

Notas preliminares del autor	8
LOS PRIMEROS TRANVÍAS DE CABALLOS. 1876-1889	11
Antecedentes	13
Los tranvías de la Sociedad Catalana de Crédito	14
La Sociedad Valenciana de Tranvías, tranvías y ferrocarriles económicos	17
Tranvías, ferrocarriles y estructura urbana	21
El impacto de los primeros tranvías	23
LA EXPLOSIÓN DE LOS TRANVÍAS: VAPOR Y CABALLOS ENTRE 1889 Y 1899	27
Introducción	29
Los tranvías y ferrocarriles de la SVT	29
La Compañía General de Tranvías	31
Los tranvías suburbanos	34
Los tranvías del Cementerio y de la Estación de Jesús	35
Evolución de la red tranviaria	37
El desarrollo ferroviario	41
Tranvías, estructura urbana y aspectos sociales	42
LA ELECTRIFICACIÓN: EL PERIODO 1900-1925	47
Introducción	49
La compañía lionesa y la CTFV	50
El inicio de la electrificación	51
Evolución de la red tranviaria entre 1900 y 1917	56
Evolución de la red tranviaria entre 1918 y 1925	63
La red tranviaria y la estructura urbana	64
Críticas a los tranvías, el intento de municipalización y aspectos sociales	66
ALREDEDOR DE LOS AÑOS 30. PERIODO 1926-1939	69
Introducción	71
Evolución de la red tranviaria 1926-1935	72
La competencia de los autobuses y otros aspectos sociales en los primeros años 30	80
Ferrocarriles, tranvías y estructura urbana. El plan Pichó de 1934	81
El período bélico 1936-1939	84
LA EXPANSIÓN DE POSTGUERRA. 1940-1951	89
Introducción	91
Evolución de la red tranviaria	91
El trolebús	94
Evolución de la explotación de los tranvías	95
Los ferrocarriles económicos	97
Red tranviaria y estructura urbana	97
LA CRISIS DE LA CTFV. 1952-1963	99
Introducción	101
Evolución de la red tranviaria	101

Red tranviaria y estructura urbana	104
Planteamiento de la crisis	108
La crisis en los tranvías interurbanos	110
La crisis en los tranvías urbanos	111
Los proyectos	115
La renovación del material móvil	116

LA ETAPA SALTUV, 1964-1970	119
Introducción	121
La transición CTFV-SALTUV	122
Evolución de la red tranviaria	124
Los trolebuses	129
Evolución del transporte urbano	130
Red de transportes y estructura urbana	135

INSTALACIONES Y MATERIAL MÓVIL	137
Introducción	139
Tranvías de caballos	139
Tranvías de vapor	140
Tranvías eléctricos	141
Trolebuses	152
Evolución del parque móvil	153

INSTALACIONES, SEÑALIZACIONES Y OTROS ELEMENTOS	157
Introducción	159
Instalaciones	159
Señalización de las líneas	161
Otros elementos	168

LAS CONEXIONES FERROVIARIAS Y EL METRO DE VALENCIA	169
Introducción	171
El plan Pichó de 1934	171
El proyecto Borrell de 1941	173
El proyecto de enlace subterráneo de la CTFV	175
Otras planificaciones de los años cuarenta	176
El Plan Sur y proyectos posteriores	176

UNA VISIÓN DE CONJUNTO	185
Introducción	187
Sobre la evolución de la red tranviaria y la estructura urbana de Valencia	187
Sobre la evolución de los paradigmas del transporte	189
Sobre la evolución de la explotación tranviaria	192
Sobre los modos de crecimiento de las redes de transporte	194
Sobre los tranvías y la documentación histórica	195
La detección de elementos urbanos o topográficos fosilizados	196
Last but not least	197



NOTAS PRELIMINARES DEL AUTOR

La utilización del tranvía como medio de transporte urbano se inicia en el siglo xix y se prolonga hasta la actualidad, constituyendo un elemento consustancial al paisaje de las grandes y medianas ciudades a lo largo de la primera mitad del siglo xx. El tranvía formará parte esencial de la ciudad de Valencia –y de muchas de sus poblaciones próximas– entre 1876 y 1970 y puede considerarse como un elemento importante para la misma, no solamente por su evidente trascendencia en la vida cotidiana de sus ciudadanos, sino por la estrecha relación entre la estructura de los medios de comunicación y la estructura urbana.

El estudio de las redes tranviarias puede abordarse desde distintas perspectivas que incluyan desde las características técnicas de infraestructuras y material móvil a su topología y relación con la estructura urbana, pasando por la multitud de aspectos geográficos, históricos y socioeconómicos –y aún estéticos– que se encuentran involucrados en la explotación, régimen jurídico, situación laboral, etc. de los mismos.

El texto que aquí se presenta tiene su origen en una conversación de sobremesa familiar, a finales de 1993, en torno a la reintroducción de los tranvías en Valencia, seguida de lo que para quien suscribe sería una sorprendente visión de viejas postales y guías de la ciudad que el modesto archivo familiar conservaba. El inesperado fallecimiento de mi padre, que por entonces había completado el que sería su segundo libro sobre las montañas valencianas, impediría el que pudiera haber sido su estudio de los tranvías de Valencia. Entenderá el lector sin duda que este libro pretenda ser, antes que nada, homenaje a la generosa memoria de mi padre y a la dulce abnegación de mi madre, y por extensión, a su generación, una generación humilde y esforzada que tanto trabajó y sufrió acompañada por el traqueteo de los tranvías.

Aunque a principios de los 90 había una muy escasa documentación accesible sobre el tema, en estos años la situación ha cambiado –afortunada y– favorablemente, de forma que en la actualidad el lector dispone de magníficos trabajos sobre el transporte ferroviario valenciano. Limitándonos a los más recientes en el ámbito estrictamente tranviario, debemos citar los de Aguilar Civera, Alcaide González, Cerezo Rabadán, Jiménez Chornet, Olaizola Elordi, Vañó Giner y los hermanos Sanahuja Albiñana, que proporcionan una amplia visión de los aspectos históricos, sociales y técnicos involucrados. Este trabajo que se reconoce deudor de todos ellos –y de otros muchos– pretende complementar sus aportaciones a través de un análisis de la evolución de la red de tranvías de Valencia en relación con la estructura urbana de la ciudad.

En un sentido más amplio, este libro pretende contribuir al estudio y conservación del patrimonio histórico valenciano aportando documentación y suscitando problemas que puedan ser de interés en trabajos especializados. En este sentido, se explora un aspecto complementario de los anteriores: la posibilidad de utilizar la documentación sobre la estructura de la red tranviaria, material móvil, señalización, etc. como herramienta en el análisis de la documentación historiográfica, en particular, de la cartográfica y fotográfica. En este contexto, el autor desea hacer mención explícita de la labor desarrollada por los citados investigadores y otros muchos y, en particular, por la que aglutina la Cátedra Demetrio Ribes de la Universidad de Valencia. Permitáseme desde estas líneas destacar la importancia que tienen las iniciativas dirigidas a la preservación de documentos, material e instalaciones ferroviarias, señalando que todavía quedan trazas de los viejos tranvías (raíles, rosetones) susceptibles de estudiar por calles y plazas y celebrar que una parte importante del material móvil se haya conservado en la colección Vañó. Reciban desde aquí un muy sincero apoyo los esfuerzos que se realizan actualmente para que el futuro Museo Valenciano del Transporte de la Generalitat Valenciana se convierta en una pronta realidad.

El texto se ha estructurado tomando como base un estudio cronológico de la evolución de los tranvías de Valencia, distribuido en 7 capítulos (Inicio de los tranvías, la explosión de los tranvías de caballos, el período de electrificación, los años 20-30, la expansión de los 40, la etapa final de CTFV y la etapa SALTUV), seguidos de otros 3 dedicados a aspectos monográficos (material móvil e instalaciones, señalización y aspectos complementarios, proyectos de ferrocarril metropolitano) y de un capítulo que trata de aportar una visión de conjunto sobre la evolución de la red tranviaria y su conexión con la estructura urbana de Valencia, aplicación de modelos de crecimiento derivados de los recientes avances en análisis de redes y empleo de la documentación ferrotanviaria en la datación de materiales cartográficos y fotográficos.

Este libro debe mucho, por descontado, al cariño, comprensión y paciencia de mi esposa y mi hija, y toma prestados documentos y recuerdos de muchos miembros de mi familia, a quienes es obligado nombrar: mis tíos y tías Tere, Conchín, Ramón y Ana, Paco y Angelita, Amparín y Toni, y Conchín. Debo agradecer, además, las aportaciones de mis compañeros del Instituto de Bachillerato de Buñol con quienes realizara sendos "talleres de documentación" en 1995 y 1996: Rosa Busó, M^a Luisa Castillo, José Cebrián, M^a Dolores González, M^a Dolores Herrero, Orenca Márquez, Ana Meliá, Francisco Oller, así como de otros muchos compañeros y alumnos participantes. El texto utiliza, además, diferentes materiales amablemente proporcionados por Julia López, M^a José Ortiz, José Mezquida, Concha Baeza, Rosa Olmedo, José Penalba, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Empresa Municipal de Transports de València, Centre Excursionista de València y la Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril. La filosofía de conservación del patrimonio debe mucho a los trabajos de Inmaculada Aguilar sobre las estaciones de ferrocarril, así como al trabajo en el marco de la conservación y restauración de bienes culturales junto a mi hermana M^a Teresa y Pilar Roig, del Instituto de Restauración del Patrimonio de la Universidad Politécnica de Valencia y José Vicente Gimeno y Francisco Bosch del Departamento de Química Analítica de la Universidad de Valencia y, junto a todos ellos, de M^a José Casas, Juana De la Cruz, Montserrat Moya, Laura Osete, Juan Peris, M^a Carmen Saurí, M^a Luisa Vázquez de Agredos y Dolores Yúsá. He de agradecer expresamente las informaciones y materiales, muchos de ellos inéditos, proporcionados por Carlos López Bustos, Rafael y Vicente Sanahuja Albinana, Lluçia Vañó Giner y Enrique Goñi Igual. Muy en particular, debo dejar constancia de la extraordinaria ayuda prestada por Rafael Solaz Albert y José Huguet Chanzá al permitir la búsqueda de materiales en sus archivos, facilitando además documentos inéditos, sin todo lo cual este trabajo no habría sido posible. Junto a todos ellos, debo destacar y agradecer la profesionalidad y amabilidad de los bibliotecarios y archiveros de, entre otros, la Biblioteca Valenciana, la Biblioteca/Hemeroteca Municipal de Valencia, la Biblioteca Universitaria y el Archivo Municipal de Valencia.

En suma, el trabajo que sigue a estas líneas querría contribuir al conocimiento de una parte del rico patrimonio histórico y cultural relacionado con el transporte valenciano y favorecer su estudio y conservación. En último término, sin embargo, también desearía contribuir a que perdurase algo del antiguo aliento de la vida ciudadana, tantos años organizada alrededor de los tranvías.

