

Juan Carlos Márquez Villora,
Rosario Navalón-García y
J. Leonardo Soler Milla
(editores científicos)

Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó



Elda (Alicante)

**Comercio y comunicaciones
en el corredor del Vinalopó**

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

Juan Carlos Márquez Villora,
Rosario Navalón-García y
J. Leonardo Soler Milla
(editores científicos)

Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

15, 16 y 17 de noviembre de 2019
Elda (Alicante)



Patrimonio y
Memoria Histórica
Ayuntamiento de Elda



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



MOSAICO
ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

CEL
Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

ORGANIZA

Ayuntamiento de Elda (Concejalía de Patrimonio Histórico)

COLABORAN

Sede Universitaria de Elda (Universidad de Alicante)

Museo del Calzado de Elda

Asociación Mosaico. Amigos del Patrimonio Histórico y Cultural de Elda

Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

EDICIÓN CIENTÍFICA Y COORDINACIÓN

Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla

COMITÉ CIENTÍFICO

José Vicente Cabezuelo Pliego (Universidad de Alicante)

Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante)

José Antonio López Mira (Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte)

Juan Antonio Barrio Barrio (Universidad de Alicante)

Rosario Navalón-García (Universidad de Alicante)

© los autores, 2021

© de esta edición: Ayuntamiento de Elda

ISBN: 978-84-87962-30-1

Depósito legal: A 547-2021

Fotografía de la cubierta (colección Ernesto Navarro Alba-Vicente Rico Pérez): Panorámica de Elda, tomada junto a la vía del tren, fechada probablemente entre 1920-1925. En primera instancia, se aprecia circulando una locomotora MZA serie 1001/1030-RENFE serie 040-2441/040-2468 del fabricante alemán Henschel, construida entre 1911 y 1913. Agradecemos a Fernando Cánovas Santos, Maquinista Jefe de Tren de RENFE, la identificación de la máquina.

Imagen de la contracubierta: Túnel de Elda. Detalle del grabado en blanco y negro titulado «Inauguración del camino de hierro de Alicante a Madrid», aparecido en la revista *L'illustration, Journal Universel*, página 377, con el siguiente pie: *Souterrain de Elda, 3^e Station après Alicante*. Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Jean Laurent, fotógrafo; Adolphe Rouargue, dibujante, 1858).

Diseño y maquetación: Marten Kwinkelenberg

Impresión y encuadernación: Quinta Impresión, S. L.

El Ayuntamiento de Elda no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores de las contribuciones contenidas en esta publicación

Índice

Presentación	11
<i>Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla</i>	
La relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en el Vinalopó: pasado y futuro	23
<i>Armando Ortuño Padilla y Jairo Casares Blanco</i>	
La consolidación del valle del Vinalopó como corredor de comunicaciones: la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante	39
<i>Olga Grao-Gil</i>	
La arquitectura de las estaciones de ferrocarril de la línea Almansa-Alicante en los municipios del Medio y Alto Vinalopó	65
<i>Miguel Valero Mateu</i>	
Economía y dinámica comercial romana en el territorio de <i>Ilici</i> (siglos III a.C.-V d.C.)	87
<i>Jaime Molina Vidal</i>	

Aproximación a la historia de un enclave portuario. El caso de Santa Pola (Alicante) desde la Antigüedad a la Alta Edad Media	115
<i>Juan Francisco Álvarez Tortosa, Raquel Bujalance Silva y Daniel Mateo Corredor</i>	
Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Baja Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia	143
<i>Carlos Crespo Amat y J. Leonardo Soler Milla</i>	
Comerciantes y vitivinicultores franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX: los Gaubert y los Ribeill	163
<i>Vicente Vázquez Hernández y Alberto Ochoa García</i>	
El vino de Villena y su comercialización (1854-1907)	185
<i>Jesús García Guardiola</i>	
Antonio Pérez Sirvent (Elda, 1864-1919). Influencia norteamericana en la industrialización y comercialización del calzado en España	199
<i>Miguel Ángel Guill Ortega</i>	
Vicisitudes del puente del Baño en Aspe: un enlace crucial en las comunicaciones del Medio Vinalopó.....	225
<i>Gonzalo Martínez Español</i>	
De Mercado medieval a Fiestas del Medioevo (Villena, Alicante)	255
<i>Samuel Martínez Martínez y Rosario Navalón-García</i>	

El comercio ha sido, durante siglos, uno de los motores de la evolución de la humanidad. El trueque y el intercambio de productos y mercancías conectó no sólo a los pobladores de asentamientos o ciudades más o menos cercanas, también posibilitó que entraran en contacto culturas en ocasiones lejanas.

Y en la intensificación de la actividad comercial y, por supuesto, en la expansión de culturas, estados e imperios, las vías de comunicación han sido fundamentales. En este sentido, nuestra ciudad es desde hace siglos un enclave estratégico en el corredor que el río Vinalopó ha formado a lo largo y ancho de su valle.

La arqueología y otras ciencias sociales han demostrado de manera bien estudiada y documentada el protagonismo y la relevancia que Elda y su comarca han tenido, y siguen manteniendo, a lo largo de la historia, en un trasiego continuo que ha dejado huella en nuestro patrimonio histórico, cultural, económico y social.

El enclave arqueológico de El Monastil es un ejemplo claro de cómo en tiempos muy remotos, en nuestro valle, las culturas antiguas intercambiaron mercancías: fenicios, griegos, iberos, cartagineses, romanos, bizantinos o visigodos. Y el paso por nuestro término municipal de una ruta como la vía Augusta no hace más que confirmar esta importancia decisiva.

La estratégica situación de nuestra ciudad propició siglos más tarde que esta importancia y protagonismo se mantuviese, con hitos tan importantes como la construcción de nuestro castillo, a partir del siglo XII; la creación del condado de Elda de la mano de la familia Coloma, en el siglo XVI, representado por el palacio o alcázar eldense; la llegada del ferrocarril, en el siglo XIX; la consolidación de las fábricas

de zapatos en los primeros años del siglo XX; el establecimiento del último gobierno de la Segunda República, en los últimos días de la Guerra Civil, y la expansión de la industria del calzado a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Esta monografía, que recopila los trabajos del *III Congreso de Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó*, analiza el papel que el comercio y las comunicaciones desempeñaron en el proceso de transformación de nuestra ciudad, en la configuración de nuestras señas de identidad como pueblo y, en definitiva, en nuestro legado histórico y cultural.

Rubén Alfaro Bernabé
Alcalde de Elda

Presentación

Entre los días 15 y 17 de noviembre de 2019 se celebró en Elda (Alicante) el *III Congreso de Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó*. En esta ocasión, con el título *Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó*, el Museo del Calzado volvió a acoger una nueva edición de este foro organizado por la concejalía de Patrimonio y Memoria Histórica del Ayuntamiento de Elda en colaboración con la sede de la Universidad de Alicante en la misma ciudad. La convocatoria daba continuidad a un camino que tuvo su primer hito en 2017 con el congreso dedicado al agua y la posterior publicación del libro *El mundo del agua, paisaje de vida* (2018). Ese mismo año 2018, también en noviembre, tuvo lugar la segunda edición del congreso, *De la artesanía a la industria*, que vio la luz en una publicación del mismo título en 2019, presentada en el Museo del Calzado en tiempo de pandemia, el 11 de septiembre de 2020.

Este tercer congreso puso el foco en el papel clave del corredor del Vinalopó como camino y eje vertebrador de las comunidades del valle a lo largo de su historia. Entre la Meseta y el Mediterráneo, lugar de paso y de frontera, el Vinalopó fue un espacio de trasiego y de transportes, de movimiento de mercancías, de mezcla social y cultural, de intercambios comerciales y de estrategias políticas asociadas en el cuadrante sureste peninsular desde tiempos prehistóricos hasta la actualidad. El Vinalopó, como conector entre diversas geografías y paisajes, ha sido históricamente fuente y expresión de un dinamismo



Presentación del congreso en el Museo del Calzado de Elda el viernes 15 de noviembre de 2019. De izquierda a derecha: Rosario Navalón-García, J. Leonardo Soler Milla, Amado Navalón García, Carles Cortés Orts y Juan Carlos Márquez Villora.

evidente y de notables transformaciones económicas durante siglos, de la mano de sus pobladores, albergando actividades que han dejado una huella física y una notable herencia en el patrimonio cultural de sus campos y sus ciudades.

En este contexto, los caminos, las carreteras y el ferrocarril; las ferias y los mercados, con sus productos y las gentes protagonistas del comercio; las atalayas, los puentes y los puertos, tuvieron, en conjunto, un valor trascendental en la conformación de las sociedades históricas de nuestro valle, en un proceso que llega claramente hasta el tiempo actual. Todo ello se constituyó en objeto de investigación, debate y difusión en el marco de las sesiones de este congreso, coordinado por Juan Carlos Márquez Villora (Ayuntamiento de Elda) y Juan Leonardo Soler Milla (Universidad de Alicante), con el impulso continuado de Rosario Navalón-García, directora de la sede de la Universidad de Alicante en Elda. El comité científico estuvo formado por Rosario Navalón-García,

José Vicente Cabezuelo Pliego, Juan Antonio Barrio Barrio y Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante), y José Antonio López Mira (Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte). Como en anteriores ocasiones, se contó con la colaboración del Centre d'Estudis Locals del Vinalopó, la Asociación Mosaico. Amigos del Patrimonio Histórico Cultural de Elda, el Museo del Calzado y la concejalía de Turismo del Ayuntamiento de Elda, sumándose la entidad pública ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), que facilitó la visita a la estación de ferrocarril de Elda-Petrer. El programa se organizó en torno a tres ponencias: *Redes de transporte y comunicaciones: del ferrocarril al corredor mediterráneo*; *Comercio y comunicaciones: dinámicas históricas*; *Mercados, comercio y patrimonio cultural*. Cada ponencia contó con varias comunicaciones seleccionadas para la ocasión, todo ello de la mano de profesores universitarios, profesionales y especialistas de reconocido prestigio.



Josep Vicent Boira i Maiques durante su ponencia la tarde del 15 de noviembre, acompañado por Rosario Navalón-García.



Jaime Molina Vidal presentado por Juan Carlos Márquez Villora, en su conferencia del sábado 16 de noviembre.

Viernes 15 de noviembre

Las sesiones del congreso correspondientes a viernes y sábado se celebraron en el salón de actos del Museo del Calzado. El viernes por la tarde, tras la recepción y acreditación de los participantes, tuvo lugar la presentación oficial, de la mano de Carles Cortés Orts (Vicerrector de Cultura, Deportes y Política Lingüística de la Universidad de Alicante), Amado Navalón García (concejal de Patrimonio y Memoria Histórica), Juan Leonardo Soler Milla, Juan Carlos Márquez Villora y Rosario Navalón-García. A continuación, se dio paso al desarrollo del primer bloque temático, *Redes de transporte y comunicaciones: del ferrocarril al corredor mediterráneo*, presentado por Rosario Navalón-García, con la conferencia titulada *Proyecto Corredor del Mediterráneo a su paso por Alicante y el Vinalopó*, a cargo de Josep Vicent Boira i Maiques (Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo). Tras el debate y una pausa, se dio paso a la segunda ponencia de la tarde, *La*



Detalle de uno de los momentos del debate en el congreso durante la mañana del sábado 16 de noviembre en el Museo del Calzado.

relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socio-económico en el Vinalopó: pasado y futuro, impartida por Armando Ortuño Padilla (Universidad de Alicante).

De nuevo, tras el oportuno turno de preguntas y debate, el congreso prosiguió con las comunicaciones de la sesión y con Rosario Navalón-García como relatora. De la mano de Gabriel Segura Herrero se aportó *El ferrocarril en Elda. Datos para la cronología de un proceso transformador*. Olga Grao-Gil desarrolló la segunda comunicación, *La implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante: el despertar de las comunicaciones en el valle del Vinalopó*. Y a continuación, Miguel Valero Mateu cerró este apartado temático exponiendo *La arquitectura de las estaciones de ferrocarril de la línea Almansa-Alicante en los municipios del Medio y Alto Vinalopó*, concluyendo la tarde con una ronda de preguntas.

Sábado 16 de noviembre

La mañana del sábado se dedicó al trabajo sobre la ponencia 2, *Comercio y comunicaciones: dinámicas históricas*. Juan Carlos Márquez Villora, como relator de la sesión, dio paso a la primera conferencia, *Crecimiento económico y comercio de época romana en el corredor del Vinalopó (siglos II a. C.-II d. C.)*, de la mano de Jaime Molina Vidal (Universidad de Alicante). Por su especificidad propia, acto seguido se presentó la comunicación *Santa Pola. Una aproximación arqueológica a la historia antigua y medieval de una ciudad portuaria*, defendida por Juan Francisco Álvarez Tortosa, Daniel Mateo Corredor y Raquel Bujalance Silva.

Tras el correspondiente debate y un breve tiempo de pausa, se abrió la tercera y última ponencia del congreso, dedicada a *Mercados, comercio y patrimonio cultural*, con Juan Carlos Márquez Villora y Juan Leonardo Soler Milla como presentadores y relatores. David Igual Luis (Universidad de Castilla-La Mancha) expuso *Mercados y ferias*



David Igual Luis presentado por J. Leonardo Soler Milla, en su conferencia del sábado 16 de noviembre.



Clausura del congreso el sábado 16 de noviembre. De izquierda a derecha: Juan Carlos Márquez Villora, José Vicente Cabezuelo Pliego, Amado Navalón García y Rosario Navalón-García.

de la época medieval en el reino de Valencia. Después del turno de preguntas, se sucedieron las comunicaciones de este bloque temático. Juan Leonardo Soler Milla presentó *Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia*, escrita con Carlos Crespo Amat. Vicente Vázquez Hernández defendió su comunicación, *Comerciantes y vitivinicultores franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX*, compartida con Alberto Ochoa García. La sesión prosiguió con Jesús García Guardiola, que aportó *El vino de Villena y su comercialización entre 1854 y 1907*. Miguel Ángel Guill Ortega intervino después con su trabajo *Antonio Pérez Sirvent (Elda 1864-1919): influencia norteamericana en la industrialización y comercialización del calzado en España*. Acto seguido, Gonzalo Martínez Español desarrolló su comunicación *Vicisitudes del puente del Baño en Aspe: un enlace crucial en las comunicaciones del Medio Vinalopó*. Por último, Samuel Martínez Martínez



Gabriel Segura Herrero durante la salida de campo del domingo 17 de noviembre a la estación de ferrocarril de Elda-Petrer.



Fotografía de grupo de los participantes en la estación de ferrocarril de Elda-Petrer el domingo 17 de noviembre.



Detalle de la visita a la torre medieval de la sierra de la Torreta el domingo 17 de noviembre, de la mano de J. Leonardo Soler Milla y Juan Carlos Márquez Villora.

y Rosario Navalón-García cerraron la jornada presentando conjuntamente *Del mercado medieval a las fiestas del Medioevo (Villena, Alicante)*.

Una vez concluido el debate y el tiempo para las preguntas, la mesa conformada por José Vicente Cabezuelo Pliego (Director del Campus Iberoamericano de la Universidad de Alicante), Juan Carlos Márquez Villora, Juan Leonardo Soler Milla, Rosario Navalón-García y Amado Navalón García hizo un balance valorativo del trabajo realizado, agradeciendo la participación de especialistas y asistentes, dándose por finalizadas las sesiones del congreso en el Museo del Calzado.

Domingo 17 de noviembre

Como en anteriores ediciones, el domingo por la mañana se dedicó a una salida técnica de campo. En esta ocasión, con el título *Del camino de herradura al camino de hierro: la atalaya de la Torreta y la estación de ferrocarril Elda-Petrer en las comunicaciones del Vinalopó*, la organización aportó un análisis complementario sobre el terreno,



Fotografía de grupo de los participantes en la torre-atalaya de la Torreta el domingo 17 de noviembre (fotografía: Salva Ortega).

siguiendo el ámbito argumental de las jornadas. Así, a través de una pequeña ruta, los participantes tuvieron la oportunidad de recorrer un itinerario desde la época de los viejos caminos de herradura hasta la llegada del “camino de hierro”, el ferrocarril, al valle de Elda. Por una parte, de la mano de Emilio Gisbert Pérez (que, finalmente, no pudo participar en la visita guiada) y Gabriel Segura Herrero en la estación de ferrocarril de Elda-Petrer (siglos XIX-XXI), y, por otra parte, de Juan Leonardo Soler Milla y Juan Carlos Márquez Villora en la torre-atalaya de la sierra de la Torreta (Bien de Interés Cultural, siglos XIV-XVIII), se planteó y propuso una suerte de viaje, centrado en los dos citados hitos históricos y patrimoniales, desde la Edad Media hasta los inicios de la industrialización. Los asistentes pudieron conectar nuestra historia a través del comercio y las comunicaciones en el Vinalopó, acercándose al relato de la vigilancia y el control de

caminos peligrosos y fronterizos entre Castilla y Aragón, y reconocer, asimismo, el impacto y desarrollo económico que supuso para Elda y su comarca la aparición de los primeros trenes. Con esta actividad finalizaron las sesiones del congreso.

Balance

En las sesiones celebradas a lo largo de tres días, el *III Congreso de Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó*, dedicado al análisis del comercio y las comunicaciones en el corredor del Vinalopó, hizo posible la presentación de cuatro ponencias, diez comunicaciones y una salida técnica dedicada a dos monumentos. La mayor parte de estas aportaciones se publican en la presente monografía, no incluyéndose las restantes por razones de índole diversa. Las jornadas sumaron 105 personas en sus diferentes sesiones y actividades, entre especialistas y público general, cumpliendo sus objetivos previstos. Singularmente, seguir sumando, un año más, en la tarea de reforzar los lazos y los vínculos existentes entre las comunidades y comarcas del Vinalopó, generando un espacio de reflexión, estudio y análisis científico en el ámbito de la historia, el patrimonio cultural y diversas disciplinas claves en este proceso, como la geografía y el turismo, entre otras. *Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó* fue posible gracias al compromiso y el soporte del Ayuntamiento de Elda, especialmente a través de su concejal-delegado de Patrimonio y Memoria Histórica, Amado Navalón García. Un año más, el Museo del Calzado y la concejalía de Turismo colaboraron en la logística del evento, y el Centre d'Estudis Locals del Vinalopó puso a disposición de los participantes su rica y variada colección de publicaciones propias. La Universidad de Alicante, mediante su sede en Elda, reconoció académicamente con un crédito ECTS la asistencia al congreso y, junto a la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, aportó su experiencia técnica y profesional a través de los componentes del comité científico.

La concejalía de Patrimonio y Memoria Histórica del Ayuntamiento de Elda sumó el trabajo imprescindible y la implicación activa de

Carmen Carreto López-Tofiño, José Manuel Navarro Alonso y Pedro Javier Sánchez Castillo. Para concluir, queremos extender el reconocimiento a los ponentes, a los comunicantes y a los asistentes a las sesiones del congreso, procedentes de Elda y de otras localidades de la comarca y de su entorno. A todos ellos, a todos vosotros, gracias.

Juan Carlos Márquez Villora
Rosario Navalón-García
Juan Leonardo Soler Milla

La relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en el Vinalopó: pasado y futuro

Armando Ortuño Padilla

Universidad de Alicante, Departamento de Ingeniería Civil

Jairo Casares Blanco

Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Resumen

En la actualidad, alrededor de 170.000 personas residen en el histórico corredor del Vinalopó. Su pasado y el marcado carácter industrial y exportador de sus ciudades no pueden entenderse sin su localización estratégica en el eje de comunicación entre la ciudad de Alicante y el resto de la península.

En este artículo se analizará la importancia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico del corredor del Vinalopó. Este repaso servirá para interpretar el impacto de las infraestructuras en su contexto histórico, incidiendo especialmente en el papel que ha jugado el transporte terrestre en la evolución de esta zona hasta el presente, así como su posible rol en el futuro de estas comarcas.

Desde la aparición disruptiva del ferrocarril y la expansión de la red ferroviaria en el siglo XIX hasta la hegemonía del transporte por carretera en los últimos sesenta años, las infraestructuras de transporte han moldeado y matizado el desarrollo económico y social del corredor del Vinalopó.

Tras una mirada al pasado, se hacen patentes los desequilibrios actuales en los modos de transporte terrestre, de los que surgen los retos y oportunidades actuales. Una apuesta decidida por el ferrocarril es imprescindible para aumentar la competitividad del corredor y la calidad de vida de sus residentes, impulsando el corredor del Vinalopó mediante una potente línea de cercanías para viajeros y la implementación de intercambiadores para mercancías. Además, se precisa mejorar los niveles de servicio de la actual autovía A-31 mediante la ejecución del tercer carril.

Palabras clave: ferrocarril, carreteras, intercambiador, desarrollo, competitividad.

1. El corredor del Vinalopó: orígenes y aparición del ferrocarril

A principios del siglo XIX, la sociedad española se encontraba atrasada respecto de la gran transformación económica, social y demográfica que se sucedía en buena parte de Europa gracias a la Revolución Industrial (Fernández, 1998). Si bien es cierto que aparecían atisbos de cambio, la inestabilidad política y social sufrida en estas décadas, la falta de materias primas como el carbón o la situación geográfica periférica de España respecto a Europa Central, impedían que esta revolución se expandiera por el país como en el resto del continente.

Como consecuencia de ello, la mayor parte del país seguía dedicándose a la agricultura, ocupando a dos terceras partes de la población, y sin apenas incrementos de productividad, pues se utilizaban herramientas totalmente desfasadas y sin avances técnicos significativos (Prats *et al.*, 1997; Palafox, 1999).

Para este tiempo, el valle del Vinalopó ya contaba con algunos focos demográficos y comerciales referentes para la provincia de Alicante. Su cercanía al puerto alicantino favoreció el comercio de productos agroalimentarios con otros puertos del litoral mediterráneo español y otros países europeos, además de la importación de productos básicos para el abastecimiento de la población (Salom, 1992).

Por ejemplo, se puede destacar el papel que desempeñaba el municipio de Villena, pues a mediados del siglo XIX contaba con más de 10.000 habitantes y despuntaba por su producción de vino, grano, legumbres, aceite o sal. También cabe mencionar los municipios de

Monóvar, de 10.000 habitantes, y Elda, con más de 4.500 habitantes, donde también se producían alimentos como trigo, maíz, aceite, vino, cebada, hortalizas o fruta, además de existir una pequeña actividad industrial relacionada con la fabricación del papel y del esparto trabajado.

La producción agroalimentaria y la incipiente producción industrial se comercializaban a través del eje viario existente de Albacete a Alicante que recorría el actual corredor del Vinalopó pasando por Villena, Elda o Monforte del Cid, y que conectaba tanto con Castilla como con el eje viario Alicante-Murcia-Andalucía gracias al camino entre Monforte y Elche. Por otro lado, estos viarios también permitían importar productos básicos para los habitantes del Vinalopó, además de ser paso obligado de importantes flujos comerciales peninsulares como fue el caso del trigo que se transportaba desde Castilla hasta el puerto de Alicante para distribuirlo por cabotaje al resto de puertos mediterráneos (Ortuño, 2008). Sin duda, estos aspectos indujeron a los habitantes del corredor a favorecer su vocación comercial y exportadora tan presente durante los dos últimos siglos.

En este marco, se produjo la mayor revolución en el transporte hasta la fecha: la aparición del ferrocarril. Un medio de transporte terrestre regular, rápido y barato en comparación con los sistemas tradicionales de tracción animal, que hizo aumentar el tráfico de mercancías entre las zonas de cultivo o producción hasta los focos de consumo y los puertos (Ortuño y Casares, 2017).

Fue durante la segunda mitad del siglo XIX, y especialmente en las décadas de los cincuenta y sesenta, cuando se produjo la gran expansión del ferrocarril en la península, conectando las principales ciudades del país. Este medio supuso una enorme revolución en el transporte terrestre (Comín *et al.*, 1998; Aguilar y Vidal, 2002).

Así, en 1858 se culminó la conexión entre Almansa y Alicante, dando continuidad a la línea ya existente desde Madrid. Ésta fue la primera línea ferroviaria que conectó la capital española con el Mediterráneo, con un total de 453 kilómetros de longitud ejecutada por la compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante). Un año después, finalizaron las obras del tramo entre Játiva y



Figura 1. Fragmento del mapa de la provincia de Alicante. Fuente: Martín Ferreiro, 1864. Biblioteca Virtual de Defensa.

Almansa que permitió conectar Madrid con Valencia. Posteriormente, en 1867, acabaron las obras de la línea Valencia-Tarragona, uniendo así la Comunidad Valenciana con Cataluña (Wais, 1987).

El trazado escogido por la compañía MZA para conectar Madrid con Alicante discurrió a través del corredor del Vinalopó, construyendo estaciones de paso en Villena, Sax, Elda, Monóvar y Novelda, extendiéndose hasta este último municipio de forma paralela a la carretera entre Albacete y Alicante.

Sin duda, esta red fue clave en el desarrollo acaecido en las últimas décadas del siglo XIX, pues a las mejoras en los rendimientos de los cultivos de la agricultura valenciana se sumó el nuevo modo de transporte que posibilitaba la reducción de costes de transporte y su intercambio comercial, lo que favoreció que el comercio de productos agroalimentarios creciera considerablemente.

El ejemplo más claro de ello fue el municipio de Villena, pues el *boom* vinícola ocurrido en la década de 1880 –aumento de cultivos,

de producción de vino y de exportaciones— se vio notablemente favorecido por la conexión ferroviaria con el puerto de Alicante. La importancia de Villena en la comercialización del vino se incrementó con la apertura a finales del siglo XIX de la línea ferroviaria de vía estrecha Villena-Alcoy-Yecla, que conectaba con importantes focos de producción vinícola como Yecla o, posteriormente, a principios del siglo XX, con Jumilla.

A través de esta última conexión, la producción vinícola murciana se exportaba vía puerto de Alicante mediante trasbordo de la mercancía en Villena, lo que multiplicó la influencia de este municipio en la comercialización de este producto, incrementándose el transporte de vinos de 13.600 toneladas en 1886 a 48.000 en 1891, tras la apertura de la conexión ferroviaria a Yecla en 1887 (Ortuño, 2008). De hecho, la población villenense pasó de unos 10.000 habitantes a mitad del siglo XIX a más de 17.000 para la década de 1930. Si bien es cierto que aquella época de bonanza del sector vinícola se apagó a principios del siglo XX, la posición estratégica de Villena en la exportación de productos alimenticios le continuó otorgando una relevancia significativa en el ámbito comercial.

En ese mismo periodo se produjo en Elda una importante revolución, ya que en las últimas dos décadas del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX emergió la actividad manufacturera relacionada con el tratamiento del esparto en el calzado, creándose numerosos talleres a tal fin y escapando de este modo de la crisis del sector agrario. De hecho, durante ese periodo, el municipio pasó de unos 4.500 habitantes a más de 13.000 habitantes, posicionándose como una importante ciudad de la provincia.

Cabe destacar que, en el caso de Elda, la presencia del ferrocarril no fue vital para su expansión comercial como sí lo fue para Villena. Si bien es cierto que la presencia de esta importante conexión terrestre fue un factor positivo para la ciudad al facilitar la comercialización de excedentes industriales, el auge de la industria del calzado se produjo más de dos décadas después de la llegada del ferrocarril, por lo que no se pueden relacionar directamente estos hechos como causa y efecto, sino que esta industrialización se relaciona más con la especialización

de la mano de obra y su elevada productividad relativa frente a otros focos de producción zapatera.

Sin embargo, aunque el corredor del Vinalopó permitía que los municipios de su entorno tuviesen una posición privilegiada para conectar con la península respecto a otras zonas de la provincia o del país donde la accesibilidad era todavía precaria, España seguía prácticamente aislada de Europa en términos de transporte terrestre. Este aislamiento, debido hasta cierto punto a su posición periférica, vino determinado por el diferente ancho de vía ferroviaria establecido en el país.

Este hecho tendría importantes consecuencias históricas para toda la industria española, entre ellas la existente en el valle del Vinalopó, y ha preocupado a la sociedad valenciana desde entonces, como se relata seguidamente.

En la década de 1920, tras la I Guerra Mundial, las exportaciones de cítricos crecieron significativamente, sobre todo a Europa continental, y el ferrocarril fue uno de los principales modos de transporte alcanzando el 30% del volumen total exportado. Bajo estas circunstancias, los exportadores valencianos de naranjas, en primer lugar, y asociaciones de empresarios y políticos valencianos posteriormente, pusieron sobre la mesa la necesidad de llevar a cabo un proyecto de infraestructuras ferroviarias de «ancho internacional» que conectase Cataluña y Valencia con Europa sin pasar por Madrid, salvando «la frontera rápidamente y con los menores gastos posibles», como mencionó el economista valenciano Romà Perpinyà i Grau en 1931 (Libourel, 2016). De esta manera, se conseguiría romper el aislamiento ferroviario del país con respecto a Europa y favorecer las exportaciones y las inversiones.

2. El desarrollo económico e industrial y la apuesta decidida por el transporte por carretera

Aquellas reivindicaciones no fueron atendidas, y la situación se agravó con la Guerra Civil ya que, a consecuencia de la contienda, tanto la red viaria como ferroviaria quedaron en estado ruinoso, a lo que se sumó

el aislamiento económico al que se vio sometido el país tras la finalización de la II Guerra Mundial, que derivó en una profunda recesión socioeconómica durante las décadas de los 40 y 50 del siglo XX.

En el caso de la red viaria, durante aquel periodo apenas hubo avances significativos. Si bien es cierto que vio la luz el Plan General de Carreteras entre los años 1939 y 1941, que pretendía llevar a cabo importantes mejoras en la red, la situación generada por la recesión económica lo hizo imposible. Tras superar el periodo de bloqueo internacional y avanzar en la recuperación del país, en 1962 se aprobó el Plan de Carreteras 1962/77, en el que se impulsó la mejora de las carreteras nacionales principalmente. Entre ellas, se encontraba la N-330 «Alicante a Francia por Zaragoza», que incluía el tramo Almansa-Alicante por el corredor del Vinalopó, conectando con las N-430 y N-301 para llegar a Madrid (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1985).

La red ferroviaria tuvo una evolución diferente. Tras la Guerra Civil, el profundo deterioro de la red ferroviaria de ancho ibérico llevaría al gobierno de la Dictadura al rescate de las líneas, pasando a ser de titularidad pública mediante la creación de la compañía estatal RENFE. El precario estado tanto de las vías como del material móvil se agravó todavía más durante las dos décadas siguientes. Fue a partir de la década de 1960 cuando RENFE comenzó a modernizar sus activos, aunque todavía de manera insuficiente comparado con las necesidades reales.

La atonía en las mejoras ferroviarias contrastó durante estos años con la gran revolución en el transporte en nuestro país de la mano de la popularización del vehículo privado y los avances en el transporte de mercancías.

Así, desde ese momento, el transporte por carretera acaparó la mayor parte del tráfico de viajeros y mercancías, mientras que el transporte por ferrocarril fue perdiendo peso año tras año hasta ocupar un lugar prácticamente marginal. Aunque ha habido mejoras desde los años ochenta, por ejemplo, en algunas relaciones de alta velocidad, esta realidad no se ha visto sustancialmente alterada desde entonces.

De hecho, en la actualidad, el transporte por carretera es claramente dominante, pues el ferrocarril apenas alcanza una cuota del 6,4% para pasajeros y del 4,3% para mercancías (CNMC, 2020).

En ese impulso de la época a la red de carreteras, un suceso histórico marcó un antes y después en las relaciones comerciales con Europa, del que el corredor del Vinalopó se ha visto beneficiado significativamente desde entonces. En marzo de 1961, expertos del Banco Mundial llegaron a España a petición del Gobierno para diseñar un programa de desarrollo económico a largo plazo para modernizar el país y aumentar los estándares de calidad de vida de los españoles. Tras meses sobre el terreno, aquellos expertos elaboraron el informe «El desarrollo económico de España», publicado en 1963.

En este informe, los expertos afirmaron en su apartado sobre el transporte por carretera que «la red existente como tal es adecuada y que no es necesario construir grandes ejes viarios, excepto por la propuesta Autopista de la Costa Este», una autopista que conectase las áreas metropolitanas más importantes de la costa mediterránea desde la frontera francesa hasta Murcia, «atravesando las áreas de mayor densidad de tráfico de España (...) cruzando a través de importantes áreas industriales y agrícolas y algunas de las regiones turísticas más importantes del país» (International Bank for Reconstruction and Development, 1963).

Durante la segunda mitad de la década de los 60 y la década de los 70 se ejecutó la mayor parte de aquella esencial infraestructura, entre Alicante y la frontera francesa que, a su vez, pasó a la historia como el primer gran eje viario de largo recorrido que no pasaba por Madrid, rompiendo la estructura radial que imperaba en la red viaria (y que sigue imperando en la red ferroviaria). Aunque estrictamente la autopista AP-7 no atraviesa el valle del Vinalopó, ha desempeñado un papel vital en el desarrollo socioeconómico de este espacio como eje estructurante para los intercambios comerciales con el resto de Europa, realizados principalmente por carretera como se ha señalado previamente.

Volviendo al análisis específico del corredor del Vinalopó, el estancamiento demográfico de la posguerra se tornó en un aumento

MADRID - LEVANTE

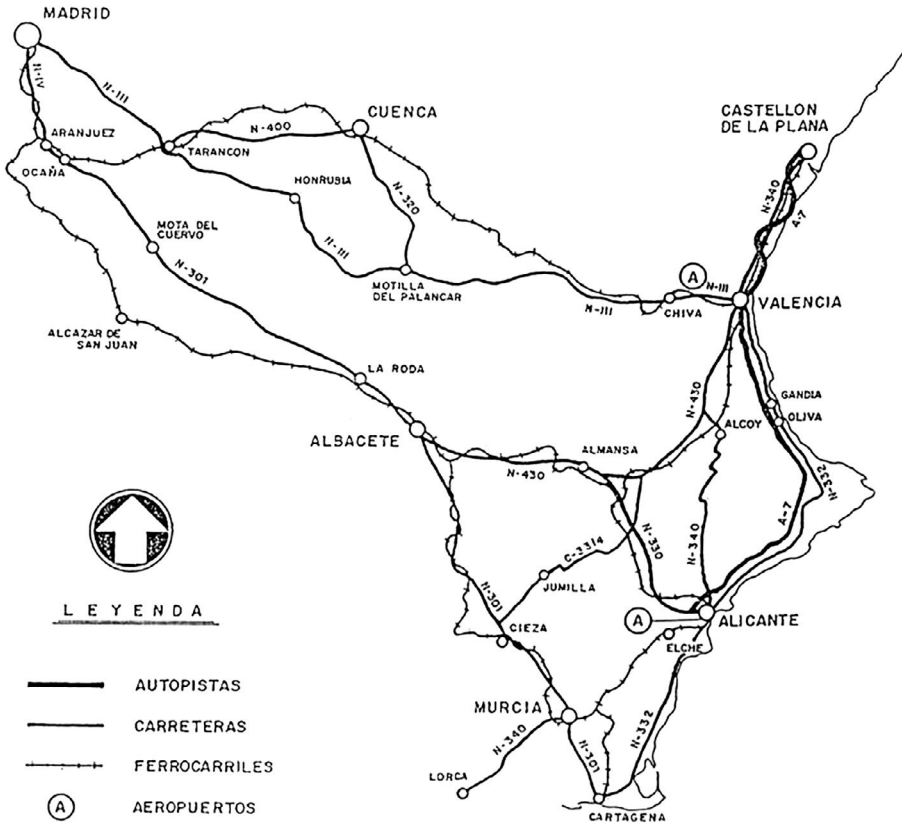


Figura 2. Red viaria y ferroviaria principal existente en el corredor Madrid-Levante en 1985. Fuente: Plan General de Carreteras 1984/91, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1985.

poblacional muy destacado durante los años 60 y 70 gracias al gran crecimiento de varios sectores industriales del valle.

El sector del calzado se desarrolló con gran fuerza en Elda, convirtiéndose en referente nacional e internacional. En aquel periodo, la ciudad multiplicó por dos su población (de 20.402 habitantes en 1950 a 41.500 habitantes en 1970), en gran parte gracias a la inmigración

interior procedente de otras zonas del país, mayoritariamente de Castilla-La Mancha, atraída por las oportunidades laborales que ofrecía el calzado (INE, 2021).

Elda se convirtió en el motor económico del corredor del Vinalopó, y su enorme actividad y liderazgo ayudó a que la actividad industrial del calzado creciera en municipios cercanos como Villena o Petrer, creándose un clúster del calzado en el Alto y Medio Vinalopó que creció exponencialmente hasta su crisis al inicio de la década de 1990.

Tras la posguerra también emergió con fuerza en el corredor del Vinalopó el sector del mármol y la piedra natural, centrándose la actividad en los talleres de producción situados en Novelda, Monóvar y Monforte del Cid, así como en las numerosas canteras existentes a lo largo de todo el Medio Vinalopó. El desarrollo de este sector fue intenso, e incluso frenético en los años del *boom* inmobiliario español y hasta la crisis inmobiliaria de 2007.

Sin lugar a dudas, el desarrollo industrial acontecido en el corredor del Vinalopó en la segunda mitad del siglo XX se vio muy favorecido por las conexiones por carretera con el resto de la península, que dotaban al corredor de una gran accesibilidad, facilitando tanto el comercio interior como el auge de las exportaciones a Europa. En este sentido, gracias al Programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/91 se construyó la autovía A-31, inaugurada entre los años 1989 y 1992, una infraestructura que permitió la continuidad en el eje Alicante-Madrid, recorrido que hasta entonces se realizaba en tramos de tres carreteras nacionales diferentes.

Siendo el rol del ferrocarril durante estas décadas muy minoritario, actualmente se muestra como un modo vital por razones ligadas a la sostenibilidad del sistema de transportes, es decir, sus grandes ventajas para la reducción de la congestión, emisiones de gases de efecto invernadero y siniestralidad vial. En los siguientes epígrafes se profundiza en la historia del ferrocarril durante las últimas décadas, la necesidad de su puesta a punto y oportunidades para el tejido socioeconómico del valle del Vinalopó.

3. El ferrocarril: el impulso necesario para un corredor histórico

Como ya se ha mencionado, el enorme avance en la red viaria en el corredor del Vinalopó durante las tres últimas décadas del siglo XX y principios del siglo XXI no tuvo lugar en el caso de la red ferroviaria. A diferencia del proyecto de la AP-7, que permitió abrir una conexión rápida por carretera con Europa, la importancia atribuida al Corredor Mediterráneo ha sido oscilante como se explica a continuación, no apareciendo como una prioridad en la política nacional de infraestructuras hasta la fecha.

En el Plan General de Ferrocarriles de 1979 se plantean diferentes operaciones a lo largo del Corredor Mediterráneo, aunque sin continuidad en todo su trazado. Posteriormente, se publicó el Plan de Transporte Ferroviario, el primer plan que habla de la alta velocidad y que mencionaba la necesidad de conectar Barcelona y Valencia a más de 200 km/h.

Sin embargo, en los años noventa se rebajan las expectativas, ya que se plantea una conexión entre Barcelona y Murcia por el litoral en «velocidad alta», es decir, un eje convencional mejorado que permitiese velocidades mayores, pero no como línea de alta velocidad. Esta mejora permitió la entrada de los servicios EUROMED, siendo éste el último avance significativo realizado hasta la fecha en el arco mediterráneo (Libourel, 2016). Este servicio sigue estando en funcionamiento y, aunque sus condiciones han sido complejas en los últimos años, da servicio a las poblaciones de Elda y Villena, lo que les permite conectar con relativa comodidad a sus habitantes con importantes ciudades como Valencia y Barcelona.

Es en el año 2000 cuando el Ministerio de Fomento comienza a proyectar el Corredor Mediterráneo de alta velocidad, planteándose a partir de 2004 su construcción tanto para mercancías como para viajeros. Sin embargo, la indecisión respecto de las políticas ferroviarias en el seno del Corredor Mediterráneo por parte del Gobierno central, no solamente ha supuesto un limitante a nivel nacional, sino que también ha afectado negativamente a la concepción de éste en el marco de la Unión Europea. Prueba de ello es el trato al Corredor Mediterráneo

en los planes europeos para la creación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T): tras su inclusión inicial en el documento sobre las líneas directrices comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea elaborado en 1996, la Comisión Europea revisó en 2004 estas propuestas dejando al margen al Corredor Mediterráneo. Esta decisión supuso un gran revés para el proyecto, política y económicamente, ya que la ausencia del corredor en los planes europeos impide la posibilidad de cofinanciación europea.

A partir de esta situación, el debate político se recrudece y el Corredor Mediterráneo pasa a convertirse en una reivindicación constante por parte de los actores económicos de las regiones afectadas tanto hacia el gobierno nacional como hacia las instituciones europeas.

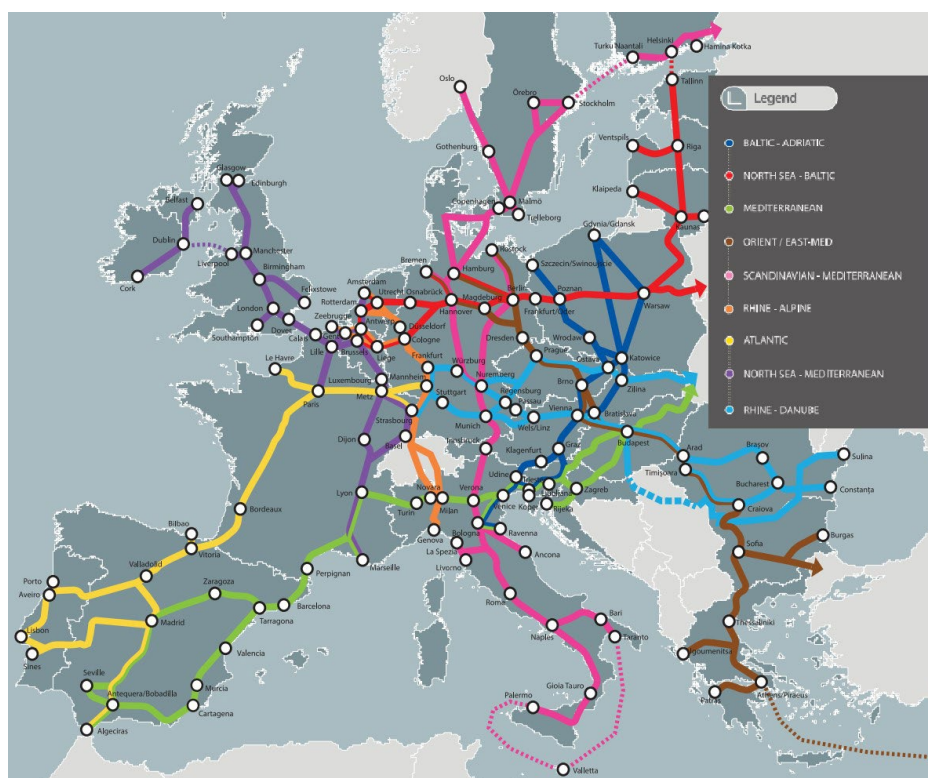


Figura 3. Representación de los nueve corredores de la Red Transeuropea de Transporte. Año 2013. Fuente: Comisión Europea.

Así, deciden pasar a la acción y crean el grupo de presión llamado «Ferrmed» con el objetivo de influir en las decisiones a nivel nacional y europeo. Para ello, organizan conferencias y utilizan los medios de comunicación para promover un extenso corredor ferroviario transeuropeo desde España hasta Escandinavia atravesando el corazón socioeconómico europeo.

Los apoyos al proyecto no han hecho más que crecer durante los últimos años, casos de los gobiernos regionales, ayuntamientos, universidades, cámaras de comercio, asociaciones empresariales, colegios profesionales, puertos, institutos de economía y empresa, etc.

Este enorme trabajo por parte de los diferentes actores públicos y privados permitió que la Comisión Europea tomara en consideración las reivindicaciones sobre el Corredor Mediterráneo en la revisión de la Red Transeuropea de Transporte realizada en 2011, incluyendo el Corredor Mediterráneo como uno de los nueve corredores multimodales de esta red. Como se aprecia en la figura 3, en esta actualización de la Comisión se considera al Corredor Mediterráneo como un elemento independiente de la Red Transeuropea de Transporte, no figurando como la suma de trazados de otros corredores ni planteado como red secundaria, cuando en 2004 ni siquiera se tenía en cuenta (Comisión Europea, 2013).

Por otro lado, en el transporte de viajeros, el Corredor Mediterráneo permitiría los viajes ida/vuelta en el mismo día con algunas de las ciudades más importantes de este espacio como Barcelona, Granada o Sevilla, al igual que ocurre en la actualidad con Madrid, abriendo nuevas oportunidades comerciales y afianzando las existentes con los núcleos de demanda más relevantes del país.

En esa dinámica, la estación de Villena-Alta Velocidad está llamada a jugar un papel destacado en el corredor del Vinalopó, ya que supone un punto de acceso a la red ferroviaria de altas prestaciones capaz de, cuando el Corredor Mediterráneo sea una realidad, conectar con Valencia en apenas 40 minutos y con Barcelona en menos de 3 horas, aparte de las conexiones ya existentes con Madrid (2 horas y 15 minutos). Evidentemente, para aprovechar el potencial de esta estación,

debería ejecutarse una conexión viaria entre la estación de Villena-Alta Velocidad y la A-31, pues la accesibilidad actual es muy precaria.

4. Propuestas de mejora de infraestructuras de transporte para el corredor del Vinalopó

A las deficiencias de la red de transporte señaladas anteriormente, se podrían añadir las siguientes:

Por una parte, la autovía A-31 adolece de problemas de congestión derivados de su sinuoso trazado para una vía de estas características y el enorme volumen de vehículos pesados que circula diariamente, más de 7.500, un 15% del tráfico total. Su IMD (intensidad media diaria) supera los 50.000 vehículos en el tramo Elda-Monforte del Cid, y la situación se agrava en época estival cuando se le añade el tráfico entre el centro peninsular y la provincia de Alicante. Además, este tramo presenta una siniestralidad vial muy elevada, registrándose 39 accidentes con víctimas en 2018 con un balance de 3 fallecidos, 2 heridos graves y 82 heridos leves.

Por otra parte, la vía de ancho ibérico (histórico ferrocarril convencional) carece de una oferta ferroviaria competitiva, especialmente, en sus relaciones con la ciudad de Alicante, por lo que el servicio apenas contribuye a reducir el problema de congestión de la carretera.

En este marco, y a pesar de la reciente ampliación de los servicios de Media Distancia hasta Villena, se precisa ampliar la línea C-3 de Cercanías hasta este núcleo bajo una oferta mínima de 20-30 servicios por sentido y día, es decir, un servicio por sentido, al menos, cada 30 minutos. Además, para ampliar la captación de viajeros, se recomienda la construcción de una nueva estación en Elda en el entorno de la Avenida de Ronda, tal y como proponía el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020 elaborado por el entonces Ministerio de Fomento (2010).

En cuanto al transporte de mercancías, merece la pena remarcar las potencialidades que ofrece el Corredor Mediterráneo mediante el establecimiento de puertos secos o intercambiadores carretera-ferrocarril que permitan el intercambio modal y el impulso del transporte

ferroviario de mercancías actualmente infrautilizado. En este sentido, en los últimos años/meses los municipios de Villena y Novelda se están posicionando para albergar una infraestructura de este tipo.

Por último, pero no menos importante, es precisa la mejora de la A-31 mediante la construcción de un tercer carril por sentido en el tramo Elda-Monforte del Cid que alivie los citados problemas de congestión y mejore la seguridad vial. De hecho, esta medida está incluida como una de las diez actuaciones en infraestructuras prioritarias para esta década en la provincia de Alicante (Cámara de Comercio de Alicante y CEV Alicante, 2019).

Finalmente, cabe remarcar que la aprobación de los fondos europeos «Next Generation EU» para paliar los efectos de la pandemia de la Covid-19 supone una ventana única de oportunidad con el fin de acometer estas inversiones en el corto-medio plazo, tan necesarias para mejorar tanto la movilidad de las personas como la competitividad empresarial en el valle del Vinalopó.

Referencias bibliográficas

- AGUILAR, I. y VIDAL, J. (2002). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.
- Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante, y Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana en Alicante (CEV Alicante). (2019). *Alicante Horizonte 2020-2030. Necesidades de Infraestructuras en la provincia de Alicante*.
- COMÍN, F., MARTÍN, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998). *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Volúmenes I y II*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya.
- Comisión Europea. (2013). *Trans-European Transport Network. TEN-T Core Network Corridors*.
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC. (2020). «El número de pasajeros de tren creció un 3,9% y alcanzó los 507 millones durante 2018». Nota de Prensa del 2 de Enero de 2020. Enlace web: <https://www.cnmc.es/prensa/informe-transporte-ferroviario-2018-20200102>

- FERREIRO, M. (1864). *Mapa de la provincia de Alicante*. Gaspar y Roig Editores. Biblioteca Virtual de Defensa. Ministerio de Defensa, Gobierno de España.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2021). *Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842*. Enlace web: <https://www.ine.es/intercensal/>
- International Bank for Reconstruction and Development. (1963). *The Economic Development of Spain*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- LIBOUREL, E. (2016). *El Corredor Mediterráneo. Desencuentro político y territorial*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- Ministerio de Fomento. (2010). *Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020*. Abril de 2010. Madrid: Gobierno de España.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (1985). *Plan General de Carreteras 1984/91. Memoria Resumen*. Madrid: Gobierno de España.
- ORTUÑO, A. (2008). *Incidencias de las líneas de Alta Velocidad en el desarrollo del corredor Madrid – Castilla-La Mancha – Comunidad Valenciana – Murcia*. (Tesis Doctoral). Universidad Politécnica de Valencia. Departamento de Urbanismo.
- ORTUÑO, A. y CASARES, J. (2017). Historia de los ferrocarriles regionales en la Comunidad Valenciana: una visión territorial. *Revista TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (34), 127-157. Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria.
- PALAFIX, J. (1999). *Curso de Historia Económica*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- PRATS, J., et al. (1997). *Geografía e Historia de España*. Madrid: Editorial Anaya.
- SALOM, J. (1992). *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Ediciones Alfonso el Magnánimo, Universidad de Valencia.
- WAIS, F. (1987). *Historia de los ferrocarriles españoles*. 3ª Edición, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

La consolidación del valle del Vinalopó como corredor de comunicaciones: la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante

Olga Grao-Gil

Universidad de Alicante. Departamento de Edificación y Urbanismo

Resumen

A lo largo del siglo XIX, el establecimiento de las líneas ferroviarias en toda Europa se convirtió en paradigma de la modernidad y evidencia del progreso. El valle del Vinalopó, histórico corredor de comunicaciones, fue el elegido para el trazado del tramo final de la línea férrea, inaugurada en 1858, que uniría por vez primera la capital española con un puerto de mar, Alicante.

El objetivo del presente estudio es el análisis del proceso, así como la valoración de la repercusión que la instalación del ferrocarril tuvo en las comarcas del Vinalopó implicadas. La mejora en las comunicaciones, el inicio de la fluidez en las relaciones socioeconómicas, la ampliación de su área de influencia, el establecimiento de las bases para la creación de un tejido industrial consolidado o la apertura de la costa a los habitantes del interior son importantes consecuencias, directas o indirectas, de la implementación de la línea ferroviaria, que merecen ser consideradas.

El interés de la investigación radica en que las conclusiones finales extraídas podrían ser extrapolables a otras áreas de influencia de redes ferroviarias coetáneas de similares características.

Palabras clave: valle Vinalopó, ferrocarril, línea férrea, MZA, Alicante, Madrid, corredor, comunicaciones.

1. Introducción

La aparición del ferrocarril en Europa a principios del siglo XIX supuso una revolución, no solo en el sistema de transportes, sino en todos los ámbitos de la vida. A España, aunque con cierto retraso, también llegaría la fiebre por la máquina de vapor. Con la inauguración en 1848 de la primera vía férrea en la península ibérica, entre las ciudades de Barcelona y Mataró, el proceso de extensión de las comunicaciones por ferrocarril no había hecho más que comenzar. Apenas una década después quedaba inaugurada la primera línea ferroviaria que conectaba la capital, Madrid, con un puerto de mar, concretamente con Alicante.

El último tramo de la línea, que debía unir Almansa con la costa, se decidió que discurriera por el valle del río Vinalopó hasta llegar a la ciudad de Alicante. El motivo de tal elección, frente a otras poblaciones litorales como Valencia o Cartagena, no solo se debió a la menor longitud del trayecto, sino también a la suave orografía del terreno y a la práctica ausencia de importantes accidentes geográficos que salvar, y es que no hay que pasar por alto la condición de corredor histórico de comunicaciones que caracteriza al curso del Vinalopó.

La implantación de la línea férrea no solo aportó un amplio legado patrimonial en las comarcas, en forma de puentes y estaciones ferroviarias de diversa entidad, muchas de las cuales aún perduran, sino que mejoró enormemente las comunicaciones facilitando el transporte masivo de personas y mercancías, las relaciones comerciales entre regiones y la industrialización de la zona. En definitiva, la puesta en marcha del ferrocarril fue el pistoletazo de salida que marcó la entrada en la modernidad, abriendo el camino a un nuevo orden social, económico, político y cultural y a la progresiva destitución del Antiguo Régimen establecido.

2. El Alto y Medio Vinalopó a comienzos del siglo XIX: contexto histórico

Para abordar el análisis que nos ocupa se hace necesario acotar el ámbito espaciotemporal que ayude a entender el fenómeno de la aparición en escena del ferrocarril en su contexto. Como caso de estudio se analizan las comarcas del valle del Vinalopó –formado por el Alto, Medio y Bajo Vinalopó– tres de las nueve que componen Alicante, provincia de la región valenciana. Compartiendo un relevante legado histórico, artístico y cultural, las comarcas se articulan en torno al río que les da nombre y que recorre la provincia de norte a sur hasta desembocar en el mar Mediterráneo a la altura de Santa Pola. En concreto, nuestro ámbito espacial de estudio se centra en el Alto y Medio Vinalopó, con localidades como Villena, Sax, Elda, Petrer, Monóvar o Novelda, situadas en el área de influencia de ese entramado viario que la compañía ferroviaria MZA –Madrid-Zaragoza-Alicante– implantó por vez primera a mediados del siglo XIX.

2.1. Situación de las comunicaciones en la provincia de Alicante en la primera mitad del siglo XIX

En cuanto a las comunicaciones en territorio valenciano, resaltar que existe una vía, prácticamente paralela a la costa, que de antaño recorre la Comunidad Valenciana de norte a sur sorteando el paisaje calcáreo característico. Coincide en gran medida con la Vía Augusta romana que unía las actuales Tarragona y Cartagena, enlazando a su paso poblaciones como Valencia, Sagunto o Tortosa. En la actualidad, la autopista del Mediterráneo y diversas carreteras nacionales siguen en muchos tramos el trazado original de dicha vía. A esa red de caminos, carreteras y líneas férreas que conectan los principales puertos y ciudades de la costa del levante español se le denomina genéricamente Corredor Mediterráneo. La conexión entre este eje norte-sur, situado junto a la costa, y las altas llanuras ibéricas y manchegas, se ve complementada históricamente con cuatro vías provenientes del interior: la que sale de Sagunto dirección Teruel para enlazar con la depresión del Ebro; la que, desde Valencia, pasa por Utiel y Requena, camino

de Cuenca; la que parte de Valencia hacia Játiva y Almansa, donde empalma con el camino real a Albacete y Madrid; y, la que nos ocupa, que arrancando en Alicante y Elche, donde se integra al camino real de Madrid a Murcia, sube la rambla del Vinalopó hasta Almansa. De las cuatro vías de conexión entre la costa levantina y el interior de la península mencionadas, la del valle del Vinalopó constituye la subida más suave en cuanto al relieve se refiere, además de ser el camino más antiguo e importante (Aguilar y Agulló, 2012).

La provincia de Alicante a finales del siglo XVIII y principios del XIX, a pesar de sus buenas condiciones globales, estaba muy poco integrada en la red general de comunicaciones. Los caminos eran escasos y mayoritariamente deficientes, y así seguiría varias décadas después cuando el ferrocarril hizo su aparición. Esta circunstancia era poco favorecedora para el desarrollo de la zona y en cierto modo contradictoria teniendo en cuenta su riqueza en productos naturales, objeto de comercio con otras regiones y mercancía para los puertos cercanos, además de su incipiente actividad industrial y su, aunque modesta, actividad minera (Aguilar, 2008).

El *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*, editado por Pascual Madoz entre 1845 y 1850, es una buena fuente para conocer el estado de las comunicaciones en la provincia de Alicante a mediados del siglo XIX. En él expone que «En toda la provincia de Alicante no se halla un camino de calzada regular; los más, son de herradura¹; y los generales carreteros, muchos lo son de nombre y los otros ofrecen grandes dificultades para transitar con comodidad». El autor se pregunta cómo en una provincia tan rica «[...] no se hayan hecho más esfuerzos para proporcionarse medios de comunicación más espeditos» (Madoz, 1845: 622, vol.1).

La carretera principal de la provincia, partiendo de Alicante, llegaba hasta Monforte, pasaba por Elda y Sax, y allí se bifurcaba en dos ramales, uno en dirección Yecla y el otro hacia Villena. Existían muchos otros caminos carreteros, como el que iba a Villena por Biar, el que unía Alicante y Valencia por Alcoy, los que enlazaban los pueblos

1. Caminos estrechos que solo permiten el tránsito de caballerías.

costeros hasta Denia, etc., todos ellos en muy mal estado de conservación (Aguilar, 2008).

Es de destacar el camino que, procedente de Cartagena y Murcia, recorría el valle del río Segura hasta incorporarse, a la altura de Aspe y Novelda, al camino proveniente de la ciudad de Alicante. Desde allí, continuando hacia el norte por el valle del Vinalopó, salía de la provincia a la altura de Villena dirección a Almansa, donde conectaba con el nuevo Camino Real de Madrid a Valencia, principal vía de comunicación de Madrid con el levante español. Este tronco de comunicación conectaba la capital con Cartagena, la huerta de Murcia, Valencia, Alicante y su puerto, de mayor importancia comercial entonces que el de Valencia (Aguilar y Agulló, 2012). Dicho itinerario ancestral sería el referente para la construcción del tramo final hacia la costa de la línea ferroviaria Madrid-Alicante a mediados del siglo XIX.

2.2. Las poblaciones del Alto y Medio Vinalopó antes de la era ferroviaria

Salvo contadas excepciones, como es el caso de Alcoy, la mayor parte de los principales núcleos urbanos de la región valenciana se sitúan en terrenos normalmente ligados a los ríos, próximos a algún camino de mayor o menor importancia, pero, en suma, accesibles (Aguilar y Agulló, 2012). Es el caso de las poblaciones de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó, articuladas en torno al río que les cede el nombre.

El *Diccionario* elaborado por P. Madoz (Madoz, 1845-1850) vuelve a ser fuente imprescindible a la hora de plantear un reflejo fiel y detallado de las condiciones en que se encontraban cada una de las poblaciones del Vinalopó que se vieron afectadas por la llegada del ferrocarril a mediados del siglo XIX. Haciendo un somero resumen, podríamos afirmar que, si bien Villena era cabeza de partido judicial, Novelda era la que tenía mayor población, con 21.611 habitantes, seguido de Monóvar, ambos también partidos judiciales. Monforte contaba con 823 casas, casi las mismas que Elda y casi el doble de las de Sax. Contaba Novelda con un Hospital de la Caridad y una casa de beneficencia Elda. Por regla general, eran poblaciones que habían aumentado mucho su número de habitantes en la centuria anterior y

tenían un tamaño medio, considerando que la ciudad de Alicante –que había estrenado su capitalidad provincial apenas unos años antes, en 1833– contaba con 32.273 habitantes mediando el siglo.

Se trataba de localidades eminentemente agrícolas, con viñedos, almendros, olivares y todo tipo de cultivos típicamente mediterráneos. Se producían cereales, cominos, frutos, higos, almendras, legumbres y verduras, parte de los cuales se exportaban a otras localidades de la región, e incluso más allá, a Castilla, Extremadura, etc. A su vez, se importaba arroz, azúcar, tejidos y especias, entre otros productos. Se contaba con molinos harineros en todas las poblaciones –llegando a 9 en Elda–, molinos de aceite –12 en Villena y otros 12 en Novelda–, fábricas de aguardiente –8 en Novelda–, almazaras, lagares de vino, fábricas de lienzos, mantas y tejidos de lana y algodón –en Monóvar–, talleres de elaboración de esparto y de papel de estraza –en Elda y Sax– y fábrica de tejas –en Petrel–. Asimismo, se daba la cría de ganado lanar y poseía canteras de piedra y sillería en Novelda, que todavía hoy son fuente de riqueza. Es de valorar la existencia de esa industria incipiente, así como de la producción extensa de cultivos, teniendo en cuenta la escasez de recursos hídricos que históricamente ha sufrido la zona.

En cuanto a las comunicaciones, además de la carretera de Alicante a Madrid, que cruzaba de norte a sur poblaciones como Villena, y la de Orihuela a Alicante, que atravesaba Elda en dirección a Almansa y Madrid –siendo Elda punto de parada de las diligencias–, contaba con diversos caminos locales de carácter secundario, generalmente en mal estado, que enlazaban con las poblaciones vecinas.

3. La llegada del ferrocarril a Alicante

Como venimos comentando, en la primera mitad del siglo XIX la provincia de Alicante, a pesar de ser rica en materias primas y de contar con una serie de poblaciones que podríamos calificar de preindustriales, y con uno de los mejores puertos del país, carecía de buenas comunicaciones terrestres. La instalación de las vías férreas llegó para revolucionarlo todo.

3.1. Los inicios del ferrocarril

La Revolución Industrial, iniciada a finales del siglo XVIII y que se desarrollaría a lo largo del XIX, trajo consigo la invención de la máquina de vapor que daría lugar al ferrocarril. Inaugurada en 1830, la primera línea ferroviaria, que discurría entre Liverpool y Manchester (Reino Unido), fue el germen de un profundo cambio en la red de comunicaciones que facilitaría el rápido desarrollo en la industria y que daría un giro radical al sistema económico, político y social establecido. El primer trayecto en tren en suelo español fue el que enlazaba las ciudades de Barcelona y Mataró, inaugurado en 1848. Seguidamente, llegaría el de Madrid-Aranjuez, como un primer tramo de la línea que pretendía unir la capital con la costa, en concreto con Alicante (Aguilar, 1988).

3.2. La puesta en marcha de las líneas ferroviarias del Mediterráneo

Las primeras construcciones ferroviarias en nuestro país estuvieron en manos de capital extranjero. En Europa, desde los años 30, el ferrocarril se había constituido en un lucrativo negocio, lo que provocó que cuando una década después las corporaciones municipales y asociaciones privadas promovieran su implantación en España, las empresas extranjeras juzgaran interesante la oportunidad de inversión en un país en el que estaba todo por hacer. Será este uno de los motivos fundamentales que originó que el encargo de los proyectos de trazados y planos de estaciones recayeran en ingenieros extranjeros (Aguilar, 1988).

Una de las principales compañías promotoras de la aventura ferroviaria, junto con la del Norte y la de los Andaluces, fue la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Creada en 1856 con capital de la Banca Rothschild, del Gran Central francés y de José de Salamanca y Mayol, tomó sus siglas de las primeras líneas que construyó y gestionó. Esta compañía estuvo explotando la línea Madrid-Alicante durante casi una centuria, hasta que en los años cuarenta del pasado siglo se creó RENFE como empresa ferroviaria nacional que integraba a todas las existentes.

Del año 1843 datan los primeros intentos por construir un ferrocarril en suelo alicantino. Apelando al futuro gran incremento de la actividad portuaria que posibilitaría la rápida comercialización vía tren, la sociedad «Pedro de Lara, Hijos y Cía.» solicitó autorización al Ministerio de la Gobernación para realizar un proyecto de ferrocarril Madrid-Alicante (Giner, 1983). Tan solo unos meses después otra compañía, esta vez la Empresa del Ferrocarril de María Cristina, que contaba con la protección de S.M. la Reina Madre, y de la que Pedro de Lara también formaba parte, presentó ante la Diputación Provincial de Alicante un proyecto de vía férrea que, como fue habitual en estas iniciativas, fracasó por falta de financiación. Poco tiempo después, 1845, sería la sociedad Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez la que se hizo con la concesión. El propio Ayuntamiento de Alicante participó financieramente en esta empresa adquiriendo acciones (Ramos, 1984), para lo cual hubo de recurrir a los escasos recursos con que



Figura 1. Locomotora de vapor 240 - 2133 de RENFE, ex. nº 1153 de la Compañía MZA, fabricada por Henschel en el año 1913 con nº de fábrica 12120, en la estación de Villena. Signatura: FF- 3274- Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección: Gustavo Reder Klingebel)*.

contaba, lo que da idea de la magnitud de la operación. Los derechos de construcción aun habrían de pasar por varias manos, para acabar finalmente siendo propiedad de la compañía MZA. Son los inicios del conocido como Ferrocarril del Mediterráneo (figura 1).

3.3. Alicante, destino preferente

En el año 1845 se sitúan los orígenes del Ferrocarril del Mediterráneo, cuando José de Salamanca y Mayol se hace con la concesión de la línea Madrid-Aranjuez y, con proyecto de Pedro Miranda y los hermanos Green, comienzan las obras un año después. Este ferrocarril, inaugurado en 1851, era el primer tramo de una empresa de mayores aspiraciones, ya que tan solo un año después, en 1852, el marqués de Salamanca se hacía con la concesión de la línea Aranjuez-Almansa, que había iniciado el marqués de Rioflorido sin demasiado éxito (Aguilar, 2008). Cada vez se estaba más cerca del objetivo de conectar la capital con la costa, solo faltaba determinar el destino final de la línea.

Coetánea de la línea Madrid-Aranjuez fue la de Madrid-Valencia, concedida a otro empresario español, Próspero Volney. Aunque ambas empresas tuvieron problemas iniciales, sobre todo financieros, y fracasaron, no se dieron por vencidos en su empeño. Así, el tramo final de la línea ferroviaria Madrid-Valencia entre el Grao de Valencia y San Felipe de Játiva, que debía prolongarse después hasta Almansa para desde allí conectar con Madrid, fue inaugurado en 1852, ya en manos de otro propietario, José Campo.

La ciudad portuaria que debía ser la primera en comunicarse con Madrid vía ferrocarril fue motivo de polémica. Independientemente de las ventajas que el marqués de Salamanca pudiera obtener por parte de las autoridades gubernamentales, posiblemente la decisión de que Alicante fuera la cabecera de la línea del Mediterráneo fue principalmente de carácter pragmático. Por un lado, su puerto era más competitivo en aquellos años que el de Valencia; por otro lado, la suave orografía del terreno de la meseta castellana y la oportunidad que ofrecía el corredor del Vinalopó, fueron decisivos. Además, el trayecto hasta Alicante era 70 kilómetros más corto (Aguilar y Agulló,

2012). Años después, la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia se lamentaba de los perjuicios que la Compañía MZA ocasionaba a Valencia, reclamando al gobierno central un ferrocarril directo Madrid-Valencia, para evitar lo que ellos consideraban desagravios hacia la capital valenciana y su comarca, algo que no llegaría hasta varias décadas después.

3.4. El ferrocarril a través de la provincia

El primer tramo de la línea que se construyó, Madrid-Aranjuez, tenía un planteamiento similar al de París-Versalles, conocido popularmente como *de promenade* (Aguilar, 1988). Posteriormente vendría el segundo, continuando el trazado hasta Almansa, para finalizar con un tercer tramo, enlazando con la costa a través de la provincia de Alicante.

Con planos del ingeniero Agustín de Elcoro y Berecíbar, aprobados el 4 de septiembre de 1852, finalmente José Viudes, marqués de Rioflorido, se hizo con la concesión, iniciándose las obras a las afueras de la ciudad –Llano del Espartal– en marzo del año siguiente (Ramos, 1984).

Aunque no nos detendremos en su análisis, mencionar que, en ese último tramo, Almansa-Alicante, el proyecto establecía siete estaciones: Caudete, Villena, Sax, Elda-Monóvar, Novelda-Monforte, San Vicente y la estación de Alicante, como estación término. Esta última era de primera clase, de segunda las de Villena y Novelda, y de tercera las restantes.

A pesar de que, por ventajas topográficas, se decidió que el trazado ferroviario discurriera a través del curso del Vinalopó, corredor natural, había que salvar el desnivel de más de 600 metros existente entre la pedanía de La Encina, en Villena, y Alicante. Aunque no presentó excesiva dificultad, en apenas 46 kilómetros fueron necesarios 14 elementos constructivos para adaptar el trazado a la orografía del terreno, entre ellos un túnel, 12 puentes y numerosos terraplenes y desmontes (figuras 2 y 3) (Aguilar, 2008). Para las obras de fábrica y el levantamiento de puentes se emplearon nuevos materiales y sistemas

constructivos, como la estructura metálica utilizada en 7 de los 12 puentes, que supusieron un impulso en el desarrollo del campo de la ingeniería y la construcción.

Desde La Encina el tren descendía por el valle del Vinalopó hasta Novelda, punto en el que el río discurría en dirección a Elche y Santa Pola, mientras que el ferrocarril lo hacía hacia Monforte del Cid, Agost y San Vicente del Raspeig, para acabar en Alicante.

El temprano enlace de Alicante con la capital mediante ferrocarril se debió a que se consideró prioritaria la conexión de Madrid, no solo con los pasos fronterizos principales, sino también con los puertos más importantes del país (Aguilar y Agulló, 2012). De esta favorable circunstancia supo sacar provecho no solo la ciudad de Alicante, sino todo el territorio provincial.



Figura 2. Vista desde el estribo del lado de Alicante del puente sobre el río Vinalopó, situado en el km 400, 237 de la línea de Madrid a Alicante. Fecha: 14/12/1951. Signatura: FA-0023-069. Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección del AHF/Álbumes fotográficos. Partes semestrales de obras RENFE).*



Figura 3. Túnel y puente sobre el río Vinalopó en el km 412,100 de la línea de Madrid a Alicante, situados en el término de Elda. Fecha: 21/09/1921. Signatura: MZA- 1133-IF_9-9- Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección: MZA - Servicio Vía y Obras. Fotografía de Juan Salgado Lancha).*

3.5. La inauguración de la línea Madrid-Alicante

El 3 de enero de 1858, a las siete de la tarde, salía de Madrid el primer tren, que llegaría a Alicante a las doce del día siguiente. En él viajaba el marqués de Salamanca, acompañado de una comitiva de personalidades. No obstante, la inauguración oficial de la línea, de la mano de la reina Isabel II, llegaría unos meses después, concretamente el 25 de mayo de 1858. Con paradas en las estaciones de Villena o Monóvar, la comitiva fue agasajada por las autoridades y por los habitantes que se acercaron a vivir el acontecimiento del paso del ferrocarril por sus localidades (Giner, 1983). Para tan magno evento se ofició una ceremonia religiosa en la estación de Alicante de bendición de las nuevas instalaciones, se prepararon festejos y todo tipo de entretenimientos

en los dos días que duró la visita. Tal fue el empeño por agradar a la soberana –con adornos y mobiliario traídos de París– que las arcas municipales quedaron fuertemente mermadas, situación de la que no se saldría en mucho tiempo.

Destacar que el viaje en tren de la reina supuso el respaldo de la corona al nuevo medio de desplazamiento. Acostumbrados al transporte por tracción animal, gran parte de la población en un principio receló de las nuevas máquinas que no necesitaban de caballerías y llegaban a alcanzar velocidades nunca vistas hasta entonces en un medio de transporte. De los 10 kilómetros por hora de la diligencia, se pasó a los más de 30 en el tren (López, 2007). Fue necesario comenzar con el traslado de soldados en los primeros tiempos como prueba de la seguridad de las locomotoras. Con su viaje a Alicante, la monarca se prestó a la campaña propagandística que el ferrocarril necesitaba (Navarro, 1981). En los años posteriores, aunque como vía de paso a otros destinos, la soberana aún habría de realizar dos viajes más en este medio por la provincia.

4. Repercusión de la implantación del ferrocarril

Las expectativas que generaba la construcción de la línea ferroviaria quedaron reflejadas en documentos de la época tales como el que se conserva en el Archivo Municipal de Alicante, donde José María de Montalvo (1852), alcalde de Alicante, expresa «La importancia del ferro-carril proyectado de esta capital à Almansa, reclama imperiosamente la primera atención de mi autoridad, por ser el asunto mas vital de la provincia, en que está cifrado todo su porvenir de riqueza y prosperidad [...]». En él convoca a sesión extraordinaria a los delegados de los ayuntamientos para tratar el asunto ferroviario, haciendo hincapié en extender el proyecto a toda la provincia: «[...] lo que importa mucho es que ningun pueblo, por pequeño que sea, carezca de representación en la expresada Junta [...]».

Asimismo, el acta de la sesión de la Diputación Provincial del 23 de noviembre de 1858, en la que el Gobernador provincial expresaba lo siguiente (Ramos, 1984: 231):

«[...] terminada la vía férrea, que la enlazaba con la Corte; puesto que el aumento de población, el desarrollo del comercio, tanto terrestre como marítimo, el progreso de la agricultura, causado por la apertura del ferrocarril, tomaban cada día grandes proporciones y creaban nuevas y apremiantes necesidades.»

Apenas habían transcurrido unos meses desde la inauguración de la nueva red ferroviaria y, aunque era un tanto prematuro juzgar los beneficios de su instalación, las autoridades locales ya le atribuían toda suerte de consecuencias positivas.

Desde un punto de vista social y cultural, los conceptos de velocidad, espacio y tiempo, elementos íntimamente ligados al ferrocarril, modificaron la mentalidad de la sociedad de la época. El nuevo medio de transporte triplicó la velocidad de la diligencia, quintuplicó su capacidad y abarató el precio del billete a más de la mitad (López, 2007). La rapidez en el transporte de mercancías, la facilidad para viajar de un lugar a otro y la cercanía entre poblaciones unidas por las líneas ferroviarias fueron cambiando poco a poco los hábitos de vida de la población. El ferrocarril, convertido en imagen de la Revolución Industrial, del progreso y de la entrada en la modernidad, fue un sistema de comunicación que revolucionó la historia del transporte y, al mismo tiempo, tuvo enormes repercusiones en la vida diaria. No hay más que asomarse a los escritos de la época, como el del cronista alicantino Juan Vila y Blanco acerca de la llegada de ese primer ferrocarril y del impacto visual y la sensación de triunfo que causó entre los que lo vivieron (Navarro, 1981: 319):

«Alicante vió aproximarse por vez primera a sus muros, precedidas de una airosa columna de vapor blanco, aquellas máquinas vivientes, sin que nadie, al parecer, les diera impulso, encadenadas unas a otras, deslizándose rápidas sobre la vía y asemejándose, por sus ondulaciones, a una serpiente que de vez en cuando rasgaba el viento con sus silbidos agudos. El monstruo paró en su carrera; estaba conseguida la victoria [...].»

4.1. La expansión económica y las transformaciones urbanas

La llegada del nuevo sistema de transporte está muy en relación con la expansión económica y, en el caso concreto de la ciudad de Alicante, con la ampliación y mejora de sus instalaciones portuarias. Todos estos avances a su vez revirtieron en ese impulso económico imparable que, sumado al aumento de la población, a los efectos de las desamortizaciones de los bienes y terrenos eclesiásticos, y al derribo de las murallas, derivaron en una profunda modernización de su estructura urbana. Esta fue tomando forma, sobre todo en las últimas décadas del siglo XIX, cuando la ciudad acometió su proceso de Ensanche. En definitiva, todos estos fenómenos encadenados, a la vez causa y consecuencia unos de otros, están íntimamente relacionados entre sí, haciéndose difícil abordar el estudio holístico de este periodo de la Historia sin considerar todos y cada uno de estos factores determinantes.

Por un lado, si bien a menudo se toma el caso de Alicante como paradigma de las transformaciones que tuvieron lugar en aquellos años de revolución industrial, considerando su capitalidad de provincia y la influencia notable del puerto que acoge, el fenómeno alcanzó a todo el territorio. Así, es de señalar que las poblaciones estudiadas, situadas en el área de influencia del ferrocarril, vieron incrementada su población, quedando reflejado este hecho en las ampliaciones de sus tramas urbanas.

Cabe destacar asimismo que las inversiones de las compañías ferroviarias no se limitaban al ámbito del ferrocarril, sino que traían consigo todo tipo de actuaciones inmobiliarias –como expropiaciones, concesiones y nueva legislación urbanística–, amén de la creación de una serie de empresas satélite relacionadas, así como de inversiones industriales –como fábricas de gas o de extracción de minerales– que se implantaban en las cercanías, aprovechando el nuevo servicio que el ferrocarril ofrecía (Aguilar, 1988).

Por otro lado, la implantación de las vías y de las propias estaciones ferroviarias tuvo enorme repercusión en el desarrollo a nivel urbanístico de las ciudades. El proyecto de Elcoro Berecibar indicaba que las estaciones se debían ubicar en las cercanías de las poblaciones, los cruces de caminos y las rutas comerciales, según las necesidades de explotación

de la vía, siempre teniendo en cuenta el consumo de agua y combustible de las locomotoras (Aguilar, 2008). Cabía la posibilidad de que bien la estación se situara en el casco histórico de la ciudad, aprovechando solares vacíos –situación favorecida por las desamortizaciones de Mendizábal– para lo cual normalmente se provocaban aberturas en las murallas para el paso de las máquinas, con la consecuente incidencia urbanística; o bien que se eligiera un emplazamiento periférico alejado del núcleo consolidado (Aguilar, 1988). Esto último es lo que sucedió en la mayoría de las poblaciones de las comarcas de Medio y Alto Vinalopó, situadas en las proximidades de las infraestructuras ferroviarias.

Así, la estación de Novelda-Monforte (1853-1858), levantada junto a las vías del tren siguiendo las directrices del ingeniero Elcoro, se situó a unos 3 kilómetros del núcleo urbano de Novelda. El nuevo edificio dio lugar a todo un barrio, conocido como barrio de la Estación, que en la primera década del siglo XX necesitó la construcción de un colegio para dar servicio a las 200 familias que ya habitaban entonces en el nuevo núcleo poblacional. La propia Sociedad Cooperativa La Estación, creada en 1904, promovería hasta los años treinta la construcción de viviendas económicas en el barrio (Medina, 2019). El carácter territorial predominante que prevalece en las decisiones del emplazamiento de las estaciones queda patente no solo en la situación distante respecto de las poblaciones, sino también en que engloban dos al mismo tiempo, como es el caso de Elda-Monóvar o Novelda-Monforte.

La estación de Villena es la excepción. En el mapa de 1859 de la provincia de Alicante de Francisco Coello, ingeniero militar, para el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* (Madoz, 1845-1850), se representa un plano de Villena en el que se puede leer «Ferro-carril proyectado» sobre unos terrenos de cultivo (figura 4). Trazado apenas unos años antes de la construcción del ferrocarril, se aprecia cómo el lugar elegido para la ubicación del entramado ferroviario eran unos solares todavía sin urbanizar y los terrenos del antiguo convento de los Franciscanos, todo ello adosado a la trama urbana edificada. Es evidente que, con el establecimiento de las vías en esa localización, se

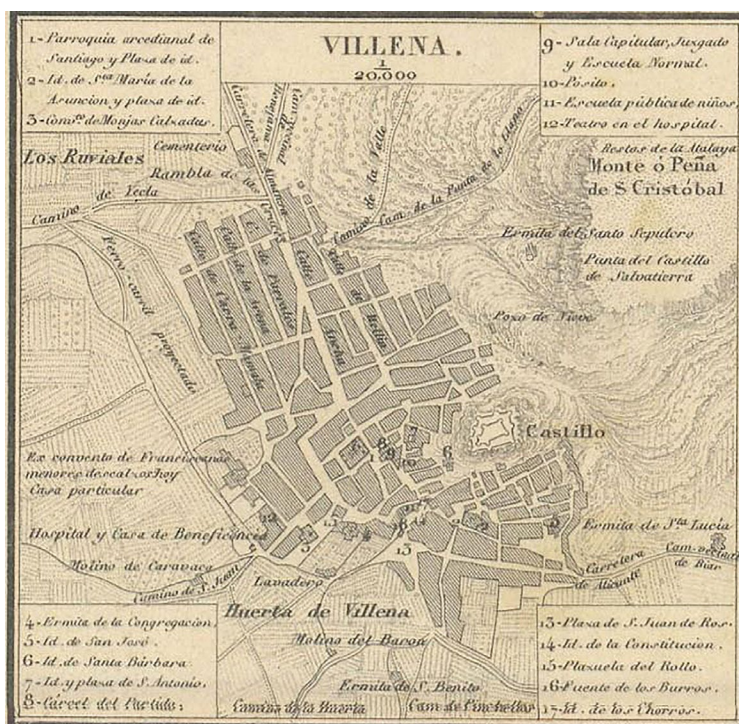


Figura 4. Alicante (Provincia). Mapas generales. 1859. Por el Coronel, Teniente Coronel de Ingenieros D. Francisco Coello. Fragmento: plano de Villena. Fuente: PPOBL 1870-1970 CC-BY 4.0 ign.es Instituto Geográfico Nacional

creó al mismo tiempo un elemento limitador de la expansión urbana, un borde lateral que todavía hoy perdura, que contuvo como una frontera el ensanche de la ciudad hacia el oeste.

Elcoro, en su proyecto de la línea férrea, no solo definió con claridad los rasgos dominantes en la construcción de las estaciones —economía, solidez y belleza—, sino que estableció un modelo tipo para cada categoría y describió con detalle el emplazamiento de cada una de ellas.

Al inicio, si bien ciertas estaciones del tramo Almansa-Alicante, como la de Elda, tenían carácter provisional, condicionado a su rendimiento económico (Navarro, 1981), con el tiempo se convirtieron en edificios permanentes (figura 5) y nueva centralidad de la trama urbana de la población. El poder polarizador de las estaciones ubicadas



Figura 5. Vista del andén principal del edificio de viajeros de la estación de Elda-Petret. Se aprecia el alumbrado de la marquesina, el reloj y el cartel de la estación. Fecha: 01/01/1946. Signatura: SE-IF- 0484-. Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Fotografía de Francisco Ribera Colomer)*.

en la periferia es incluso mayor del de aquellas del centro de las poblaciones. Originarán nuevos barrios, darán lugar a la creación de nuevas fábricas y almacenes en las proximidades, se construirán en su entorno restaurantes y hoteles para dar servicio a viajeros y se convertirán en punto de enlace de todas las infraestructuras de comunicación (Aguilar, 1988). Se podría afirmar que las estaciones ferroviarias del Alto y Medio Vinalopó son claro ejemplo de ello.

4.2. Sentando las bases de la industrialización

En las localidades del entorno del Vinalopó, eminentemente agrarias, dedicadas al cultivo típicamente mediterráneo y a la ganadería, con problemas de abastecimiento de agua de regadío y con poblaciones que no habían dejado de crecer, la agricultura se había revelado insuficiente como base de la economía local en los albores del siglo XIX. Así lo narra el botánico A. J. Cavanilles en su descripción de Elda de finales del siglo XVIII: «Su principal esmero es en las tierras que alcanzan agua; mas no descuidan las restantes del término, que tiene apenas una hora de diámetro, corto á la verdad para los 1000 vecinos de la villa: por tanto se ocupan muchos en fábricas [...]» (Valero *et al.*, 1992).

Esa escasez de producción agrícola, junto con el fuerte incremento del número de habitantes, provocó la abundancia de mano de obra barata constituida por una gran parte de la población que, subsistiendo en pésimas condiciones de salud, hubo de buscarse el sustento en otros menesteres. Prueba de la precaria situación en que vivían los sectores más desprotegidos de la población son los diferentes motines y tumultos que se sucedieron en Elda, Aspe o Villena a lo largo del año 1847 (Pérez, 2006).

Si a esto le añadimos la circunstancia de la existencia de ciertas actividades industriales primigenias y la ventaja de una localización geográfica privilegiada —en el trayecto entre la capital española y el Mediterráneo—, las condiciones que se daban eran las propicias para el surgimiento de la arriería como una actividad económica en expansión. Esta forma de transporte de mercancías no se limitaba al ámbito de las poblaciones cercanas, sino que abarcaba las provincias de Alicante,

Murcia, Valencia y Albacete. La labor que desarrollaron los arrieros en esos años, bien de modo profesional, bien como trabajo complementario a la agricultura (Pérez, 2006), que podría ser considerada como el preludio del comercio a gran escala, entró en declive a partir del establecimiento de la línea ferroviaria (Valero *et al.*, 1992) e incluso unos años antes (Ponce, 2007).

En este contexto de incipiente industria, a menudo desarrollada temporalmente por los propios agricultores (Martínez, 1999), y de transporte a pequeña escala, la implantación de la línea férrea llegó para abrir el camino hacia la industrialización. Y es que «los efectos de la revolución industrial –con sus cambios productivos, transformaciones sociales y sus implicaciones urbanas– comenzaron con la apertura de la línea del ferrocarril Madrid-Alicante» (Martínez, 2019: 28). Los talleres, almacenes, fábricas, fundiciones, etc., que se establecieron en torno a las estaciones supusieron para algunas ciudades su primer impulso industrial (Aguilar, 1988). La posibilidad de almacenar, e incluso producir, junto a las vías del tren no solo facilitaba el acceso a determinadas piezas necesarias para la producción, sino que abría la puerta a la comercialización inmediata del producto manufacturado, reduciendo tiempos y abaratando costes.

Para poblaciones dentro de su área de influencia, como es el caso de Novelda, el ferrocarril impulsó el comercio a gran escala de sus productos agrarios, sus manufacturas –como mármol y piedra bateig, calzados, aguardientes, etc.– y sus conservas y reconocidas especias, como el azafrán (Martínez, 2019). La iniciativa de varios comerciantes zapateros de Elda de la primera mitad del siglo XIX de abrir mercado más allá de su área cercana de influencia con la ayuda de la arriería, se vio reforzada y multiplicada en la segunda mitad con el nuevo medio de transporte, mucho más rápido y económico (Valero *et al.*, 1992). Y qué decir de las exportaciones de vino de las últimas décadas del siglo XIX, que encontraron, gracias al transporte por ferrocarril, su vía de salida en el puerto de Alicante.

En definitiva, en el origen de la industria del valle del Vinalopó, que se debe a múltiples factores y es resultado de sucesivas estrategias colectivas que actuaron como elemento impulsor del proceso (Ponce, 2007),

el ferrocarril desempeñó un papel fundamental. Supuso la puerta de salida para los productos y manufacturas de una tierra que tenía mucho que ofrecer y supo aprovechar la oportunidad que se le brindaba.

4.3. *La apertura de la costa a los habitantes del interior*

Cuando a finales del siglo XVIII las clases altas inglesas retomaron el hábito ancestral del uso del agua como poderoso medio terapéutico, poco podían imaginar las repercusiones que aquella moda iba a acarrear. A España llegaría algo más tarde, de la mano de la realeza y la burguesía de mediados del siglo XIX que adoptaron la costumbre de trasladar su residencia al litoral en época estival para tomar los baños. La *talasoterapia*, es decir, «el uso terapéutico de los baños o del aire del mar», que normalmente era prescrita por un médico especialista, cobró gran importancia, dando lugar a la proliferación de los balnearios junto a manantiales con propiedades curativas y a la orilla del mar. Las terapias con algas, barros o baños de agua, en un principio asociados a las clases sociales con alto poder adquisitivo, poco a poco se fueron popularizando, convirtiéndose en un hábito de salud extendido a buena parte de la población. A este proceso contribuyó sin duda alguna el ferrocarril.

Alicante fue pionera en España en la moda de la talasoterapia, debido sobre todo a los numerosos comerciantes europeos, sobre todo franceses, afincados en la ciudad. De 1818 son las primeras ordenanzas reguladoras de los baños de mar, y hay constancia de la instalación en el puerto en el año 1834 de unos módulos flotantes compartimentados y de dos casetas en la orilla (Ramos, 1984).

En 1893 se puso en funcionamiento un tren turístico de bajo coste, conocido popularmente como *tren botijo* –elemento que no faltaba en el equipaje para soportar las 14 horas de trayecto, de ahí el nombre–, que ofrecía a los viajeros estancias de doce días en Alicante. Los billetes, que incluían el pase a los balnearios para tomar los baños, tenían un precio asequible, lo que permitió a las clases populares del interior de la península el acceso a la balneoterapia como fuente de salud y al disfrute de unos días de esparcimiento en la costa. «De los baños de mar

pueden disfrutar hasta las personas menos acomodadas, contribuyendo en gran parte la baratura de los trenes» (Aller y Vicente, 1900:13). Con una media de 30.000 viajeros al año, este tipo de tren funcionó hasta 1917 (Aguilar, 2008).

Durante varias décadas, la playa de Alicante, y de otras poblaciones de litoral, estuvieron cuajadas de casas de baños. Once establecimientos simultáneamente se llegaron a contar en la playa alicantina de El Postiguet, la mayoría de carácter estacional, que se levantaban cuando llegaba el buen tiempo y se desmontaban cuando terminaba la temporada estival (Vera, 1987).

Hay que tener en cuenta que los itinerarios de visita que ofrecían las guías turísticas de finales del siglo XIX y principios del XX se basaban en los recorridos de las líneas férreas. Los de los caminos y carreteras no suscitaban el mismo interés. Por ello, los pueblos y regiones que no contaban con ferrocarril quedaban excluidos de la publicidad y, por tanto, discriminados (Aguilar, 1988). El tren, en esas primeras décadas de existencia, estableció una jerarquía dentro de las poblaciones determinando las que merecían un alto en el camino. La inexistencia de una estación de ferrocarril en las proximidades relegaba a la localidad al más absoluto ostracismo. No fue el caso de las poblaciones del Alto y Medio Vinalopó que, no solo sacaron partido de su cercanía a la red ferroviaria a nivel comercial e industrial, sino que conformaron paradas estratégicas para repostaje y avituallamiento, dando servicio a los viajeros en su largo trayecto hacia el mar.

La popularización del automóvil en los años 60 del pasado siglo, que permitía una libertad de movimientos con la que el tren no podía competir, dio por finalizada la etapa de la balneoterapia, aunque hacía varias décadas que había perdido el esplendor de antaño. De los baños de mar se pasó al turismo de sol y playa que ha llegado a nuestros días. Sin entrar a valorar el resultado, queda patente que el ferrocarril contribuyó en gran medida a la consolidación de Alicante como el destino turístico que conocemos hoy.

5. Conclusiones

El valle del Vinalopó, por sus características geográficas, ha constituido históricamente un corredor de comunicaciones para la circulación de personas y mercancías, no solo dentro de la propia región, sino entre el interior del país y la costa. Por este motivo fue el elegido para el trazado del último tramo del ferrocarril que, proveniente de Madrid, entraba en tierras valencianas dejando atrás Almansa con destino a la costa mediterránea. Se estaba iniciando la segunda mitad del siglo XIX y en aquellos momentos el puerto de Alicante, de mayor entidad que el de Valencia, era uno de los principales del Mediterráneo español.

El ferrocarril encontró una provincia de Alicante con comunicaciones terrestres muy deficientes, por lo que llegó para revolucionarlo todo. Los caminos en general eran intransitables y estaban en mal estado. El proveniente de Alicante que siguiendo el valle del Vinalopó salía de la provincia a la altura de Villena en dirección a Almansa, donde conectaba con el Camino Real de Madrid a Valencia, será el que marque el itinerario de la nueva línea ferroviaria. Las poblaciones de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó, cuando el ferrocarril hizo su aparición a mediados del siglo XIX, eran de tamaño medio, eminentemente agrícolas, con una incipiente industria y un cierto comercio local que permitía vender sus productos, gracias a la arriería, más allá de las localidades vecinas. Si bien el trazado ferroviario de la línea discurría por una suave orografía, al entrar en la provincia de Alicante hubo de salvar un desnivel que se solucionó con una serie de obras de ingeniería y elementos constructivos que emplearon nuevas técnicas y materiales, favoreciendo el desarrollo en este campo.

Desde el proyecto inicial, la estrategia de ubicación de las estaciones del Alto y Medio Vinalopó tenía un marcado carácter territorial con el objetivo primordial de dar servicio a la explotación de la vía. De ahí que, a excepción de la de Villena, las estaciones fueran ubicadas a cierta distancia de las poblaciones e incluso dando servicio a dos al mismo tiempo. Estas nuevas instalaciones, con el paso de los años, se convirtieron en elemento polarizador de las urbes a las que daban servicio: se generaron nuevos barrios residenciales en torno a ellas y nuevas fábricas y almacenes, que dinamizaron el tejido industrial, fueron edificados

en su proximidad. La producción y almacenaje en torno a las vías del tren facilitaba el proceso y la posterior comercialización, reduciendo tiempo y costes, sentando las bases de la industrialización de la zona.

En el proceso de generalización del empleo del ferrocarril como medio de transporte, y en esta línea férrea en concreto, fue muy importante la popularización de los viajes a la costa por parte de la población del interior de la península. La moda de los baños de mar, que duró casi un siglo, y la aparición del turismo dio lugar a la jerarquización de las poblaciones en función de su proximidad a la red ferroviaria. Las estaciones del Alto y Medio Vinalopó formaron parte del entramado ferroviario abasteciendo a la maquinaria, a la vez que dieron servicio a los viajeros en su trayecto hacia el mar.

El ferrocarril acercó poblaciones entre sí que habían permanecido lejanas hasta entonces, facilitó la industrialización y el transporte de mercancías y popularizó el acto de viajar en una sociedad que de manera involuntaria había cambiado de mentalidad y de forma de vida. Asociado al progreso y a la modernidad, el ferrocarril no solo fue imagen de la Revolución Industrial, sino que transformó por completo el sistema de comunicaciones y, por añadidura, el curso de la historia.

Referencias bibliográficas

- AGUILAR CIVERA, I. (1988). *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*. Tomo I y II. Valencia: Generalitat Valenciana – Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia.
- AGUILAR CIVERA, I. (coord.). (2008). *150 años de ferrocarril de Alicante*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.
- AGUILAR CIVERA, I. y AGULLÓ ALONSO, M. (coords.). (2012). *Guía de puentes de la provincia de Alicante*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.
- ALLER Y VICENTE, J. (1990). *Guía de Alicante para el año 1900*. Alicante: Such, Serra y Cia.
- GINER PASTOR, J. (1983). *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Caja de Ahorros Provincial de Alicante.

- LÓPEZ MONDÉJAR, P. (2007). Cien años de fotografía y ferrocarril 1848-1948. *Viajeros al tren. Cien años de fotografía y ferrocarril*. Madrid: Lunwerg Editores.
- MADOZ, P. (1845-1850). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. 16 tomos. Madrid: Imprenta del Diccionario Geográfico.
- MARTÍNEZ-MEDINA, A. (2019). Retrato de una ciudad de la belle époque, su ensanche y su arquitectura. En Arango Escursà, R. y Navarro Beresaluce, M. (eds.). *Modernismo en Novelda: el legado de un esplendor comercial* (pp. 27-52). Alicante: Servicio de Publicaciones Universidad de Alicante.
- MARTÍNEZ PUCHE, A. (1999). El desarrollo de la industria del calzado en Villena (Alicante). Un complemento a la evolución y origen del calzado en el corredor del Vinalopó (1823-1936). *Investigaciones geográficas*, 21, 141-167.
- MONTALVO DE, J. M. (1852). *Construcción de un ferrocarril desde Alicante-Almansa*. Legajo-1911-39-43/0. Fondo Documental del Archivo Municipal de Alicante.
- NAVARRO PASTOR, A. (1981). *Historia de Elda: De la Prehistoria al siglo XIX*. Volumen 1. Alicante: Publicaciones de la Caja de Ahorros Provincial de la Excma. Diputación de Alicante.
- PÉREZ MEDINA, T. (2006). Rasgos económicos del siglo XIX: de la agricultura al taller zapatero. En A.M. Poveda Navarro, A. M. y Valero Escandell, J. R. (coords.). *Historia de Elda*. Elda: Ayuntamiento de Elda y Caja de Ahorros del Mediterráneo.
- PONCE HERRERO, G. (2007). El ferrocarril en los orígenes de la modernización social y económica del Valle del Vinalopó. En *150 anys del tren. Revista del Vinalopó*, 10. Petrer: Centre d'Estudis Locals del Vinalopó.
- RAMOS HIDALGO, A. (1984) *Evolución urbana de Alicante*. Alicante, Instituto de estudios Juan Gil-Albert. Diputación Provincial de Alicante.
- VALERO ESCANDELL, J.R. et al. (1992). *Elda, 1832-1980: industria del calzado y transformación social*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- VERA REBOLLO, J. F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Instituto de Estudios Juan Gil-Albert.

La arquitectura de las estaciones de ferrocarril de la línea Almansa-Alicante en los municipios del Medio y Alto Vinalopó

Miguel Valero Mateu¹

Universitat Politècnica de València

Resumen

La llegada del ferrocarril a la provincia de Alicante a mediados del siglo XIX atravesando el valle del Vinalopó, supuso un cambio sustancial en las comunicaciones tanto de la ciudad de Alicante con Madrid, la capital del estado, como entre las localidades de la provincia con la ciudad, así como de éstas entre sí. Estas estaciones, además de su carácter funcional en lo que se refiere al transporte de viajeros y mercancías, cambiaron el paisaje de los diferentes municipios en los que se construyeron, aportando edificios nuevos y muy característicos, y contribuyendo de esta manera a incrementar su patrimonio arquitectónico. Y es esto último, el carácter patrimonial de estas estaciones, lo que motiva este artículo, centrado en aquellas estaciones construidas en las comarcas del Alto y del Medio Vinalopó. Se estudian las diferentes tipologías arquitectónicas de las mismas, comparando la propuesta original del proyecto primitivo con lo que ha llegado hasta nuestros días, subrayando los diferentes cambios experimentados por cada una de ellas, así como las causas y consecuencias de los mismos, estudiando además su estado de conservación,

1. mvalero@caatvalencia.es

para realizar las propuestas que se consideren más apropiadas con el fin de garantizar la pervivencia y conservación de un patrimonio arquitectónico tan característico y singular.

Palabras clave: ferrocarril, estaciones, arquitectura, estandarización, patrimonio, Alicante, Vinalopó.

1. Introducción

El presente artículo realiza un recorrido por los edificios de las estaciones de ferrocarril de la línea entre Almansa y Alicante a su paso por las comarcas del Vinalopó. Con este recorrido no solamente se estudia la arquitectura de estas estaciones, sino que se da a conocer un patrimonio muchas veces desconocido, no porque no se vea, sino porque se trata de edificios con una fecha de construcción relativamente reciente, poco más de siglo y medio, de carácter funcional y aspecto industrial, con unas líneas sencillas y sobrias muy diferentes a las de las grandes catedrales, palacios o castillos, tipos de edificios a los que se tiende a reconocer un importante valor histórico, cultural y patrimonial.

En cuanto al método de trabajo seguido, se ha procedido a realizar la búsqueda bibliográfica pertinente con la finalidad de estudiar el proyecto original de la línea. En dicho proyecto se establecieron unos modelos a seguir para la construcción de las diferentes estaciones en función de unas categorías que se establecieron teniendo en cuenta aspectos como la afluencia de viajeros y mercancías, la población de los municipios del área de influencia y otros datos de carácter objetivo. Asimismo, se han estudiado las diferentes variaciones que ha experimentado el proyecto con el paso del tiempo, tanto a nivel general como específicamente en cada una de las estaciones del recorrido analizado.

Una vez realizado este estudio de carácter teórico, se realizó visita a todas y cada una de las estaciones referidas para la toma de datos pertinente mediante la elaboración de croquis, apuntes y un extenso reportaje fotográfico que aportara información sobre los modelos seguidos para su construcción, las soluciones adoptadas, los materiales o los detalles constructivos, y permitiera comparar los edificios actuales con los proyectados originalmente.

El resultado de todo este proceso de estudio se plasma en este artículo que pretende ser serio y fidedigno pero sencillo en su redacción, huyendo de la utilización de excesivos tecnicismos para llegar al mayor número de personas y poder así alcanzar el valor divulgativo pretendido para dar a conocer la riqueza de nuestro patrimonio.

2. Orígenes

La concesión que obtuvo Pedro de Lara y Meliá para la construcción de la línea Madrid-Aranjuez en abril de 1844 supuso el origen de la primera línea férrea en Alicante. Así, tras la inauguración de dicha línea, el 21 de junio de 1851, el concesionario de la misma, José de Salamanca y Mayol, quien posteriormente pasaría a ser marqués de Salamanca, solicitó la concesión de la línea Aranjuez-Alicante, que le fue concedida para el tramo entre Aranjuez y Almansa, autorizándose su estudio hasta Alicante. Finalmente, el 4 de septiembre de 1852, José Viudes, marqués de Ríoflorido, obtenía la concesión de la línea de Almansa-Alicante, fundándose la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Alicante, llevando asociada a dicha concesión la redacción del primer proyecto de la línea procedente de Madrid, cuyo trazado discurría a través del valle del Vinalopó (Aguilar Civera, 2008a).

La Junta General de esta nueva compañía declaró en junio de 1856 a José de Salamanca como único concesionario, pues se había hecho con la mayoría de las acciones de la misma (Gómez Crespo, 2010). A los pocos meses, el marqués de Salamanca traspasó todos sus ferrocarriles, dando origen al nacimiento de la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), compañía que terminó la construcción del Ferrocarril Madrid-Alicante, y explotó esta línea hasta 1942, año de creación de RENFE (Aguilar Civera, 2008c).

3. El proyecto original y las estaciones

El trazado de la línea atraviesa la provincia desde Alicante por San Vicente, Agost, Monforte-Gabarrera, Novelda, Monóvar, Elda, Sax, Villena, Caudete y La Encina. El proyecto original fue redactado por el ingeniero Agustín Elcoro Bercébar y, en su memoria, presentada

por J. Gómez Ortega el 30 de abril de 1853, se recogían los conceptos arquitectónicos a seguir y las prioridades marcadas para su explotación. Además, se realizaba una descripción detallada del emplazamiento de cada una de las estaciones.

En relación con las estaciones de la línea, los principios fundamentales del proyecto, definidos claramente por el ingeniero, son la economía, por lo que había que tener en cuenta no establecer más edificios que los precisos, además de la solidez y la belleza de las construcciones.

3.1. Características arquitectónicas

En lo que se refiere a las características arquitectónicas de los edificios, éstos se proyectan con una imagen clasicista, buscando la belleza, sobre todo de las fachadas, mediante la regularidad de sus proporciones. Se proponen una serie de vanos, cuyo número dependerá de la tipología en la que se clasifique cada estación, aspecto que se abordará más adelante. Dichos vanos son culminados con arcos de medio punto y enmarcados por pilastras. Destaca asimismo la disposición de fuertes cornisas que acentúan una marcada simetría y proporción en la composición de las mismas.

3.2. Estandarización

En cumplimiento del principio de economía indicado anteriormente, en el proyecto se procede a estandarizar la construcción de las estaciones. Para ello, en el mismo se establecen diferentes categorías, creándose modelos para las estaciones de primera, segunda y tercera clase. Estos modelos se diferencian, además de en las dotaciones de las mismas y otras características más técnicas, en un aspecto visual mucho más evidente, el tamaño de los edificios de viajeros, que se evidencia en el número de huecos y arcos de la fachada, como puede apreciarse, para las estaciones de primera y segunda clase, en la figura 1. Corresponden tres huecos en el núcleo central a las estaciones de tercera clase, cinco a las de segunda clase y siete a las de primera clase; además de variar

también el número de vanos de los cuerpos laterales. Esta estandarización simplifica el trabajo al redactarse un único proyecto para cada una de las categorías.

3.3. Estaciones propuestas y construidas

El proyecto original propone la construcción de las estaciones de Caudete, en la provincia de Albacete; y Villena, Sax, Elda-Monóvar, Novelda-Aspe, San Vicente y Alicante, en la de Alicante. De éstas, se clasifican como de tercera clase, las de Caudete, Sax, Elda-Monóvar y San Vicente; de segunda clase, Villena y Novelda-Aspe; y de primera clase, o extrema, la estación central de Alicante.

Posteriormente, por necesidades de la línea o, en algunos casos por reivindicaciones vecinales o empresariales, se construyen las estaciones de Monforte-Gabarrera, la Colonia de Santa Eulalia, Elda-Petrer y La Encina, así como el apeadero de Agost.

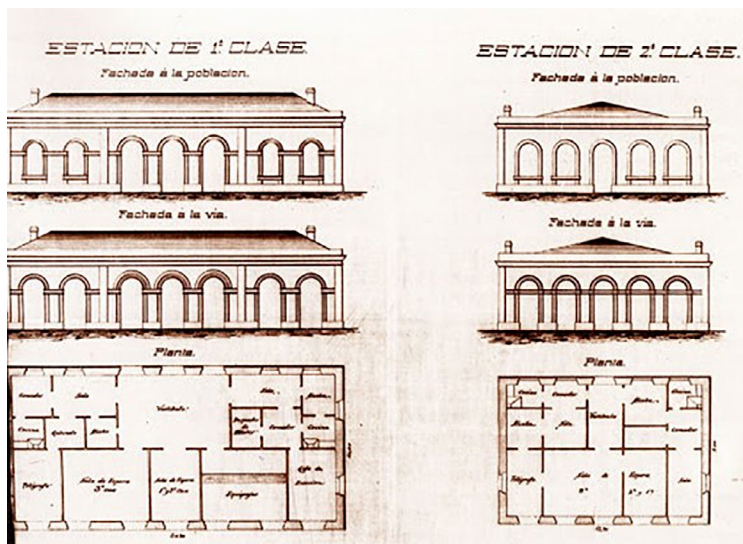


Figura 1. Estandarización de planos de las estaciones de la línea Alicante-Almansa. Proyecto de estaciones de A. Elcoro Bercébar, 1853. Fuente: Archivo General de la Administración (AGA), Alcalá de Henares.

4. Análisis de tipologías constructivas de las estaciones de segunda y tercera clase

En los apartados siguientes, se analizan las características comunes de las estaciones de la línea situadas en municipios del Alto y Medio Vinalopó. Se explican asimismo las modificaciones experimentadas por el proyecto general, así como por el de cada estación durante la ejecución de la línea, indicándose las características y circunstancias diferenciadoras de cada una de ellas.

4.1. Cambios experimentados por el proyecto original

En las visitas realizadas a las diferentes estaciones objeto de este artículo, realizadas en el mes de noviembre de 2019, se pudo constatar que, si bien los edificios de viajeros han seguido una estandarización en su construcción, los modelos establecidos para la misma difieren de los recogidos en el proyecto original que se muestra en la figura 1 y son fruto probablemente de las modificaciones que se realizaron a partir de junio de 1857 cuando se establece la División del Ferrocarril de Almansa (dependiente del Estado), estando a su frente Manuel de Madrid Dávila, que coordina todas las resoluciones, modificaciones de proyecto de la línea y las estaciones (Gómez Crespo, 2010).

Así, el edificio de viajeros, si bien sigue manteniendo el número de huecos del proyecto original, pasa a tener dos alturas, y a él se adosan dos cuerpos laterales de una sola altura para albergar otra serie de servicios, pasando esta solución a ser el estándar utilizado en las estaciones de la línea. Estos modelos, en lo que a las estaciones de segunda y tercera clase se refiere, se muestran en la figura 2, y aparecen muy bien explicados en Aguilar Civera (2008b)², en los siguientes términos:

«La estación de tercera clase (como la de San Vicente o Sax), constaba de un edificio de viajeros, ubicado lateralmente a las vías con

2. En 2008, con motivo del 150 aniversario de la inauguración de la línea entre Madrid y Alicante, la Generalitat Valenciana, junto con la Cátedra Demetrio Ribes de la Universidad de Valencia, con Inmaculada Aguilar Civera como coordinadora, realizó una serie de publicaciones sobre la historia de la construcción de dicha línea, todas ellas recogidas en: <http://150ferrocarrilalicante.catedradr.com/>

sus pequeños edificios para retretes y lampistería a modo de anexos, y un depósito de madera para el agua, hoy desaparecido, junto al andén. Eran el prototipo de una estación de tercera clase, una estación estándar, sencilla, funcional. El edificio de viajeros tiene un cuerpo central de dos plantas y dos cuerpos laterales. Se caracteriza por su severidad y sinceridad de formas, tres grandes vanos con arcos de medio punto potencian la imagen de gran puerta de entrada y salida de viajeros. El resto de los vanos son adintelados o de arco rebajado y componen la fachada. Las puertas, ventanas, zócalos y esquinales vienen remarcadas por severas molduras de ladrillo, combinando el estucado blanco con el rojizo de los paramentos. Los cuerpos laterales se rematan con marcado friso con las siglas MZA y cubierta plana, mientras que el cuerpo central juega con sencillas cornisas y se cubre con tejado a cuatro aguas. Es la imagen típica de estación intermedia.

Para la estación de segunda clase (como Novelda), la composición era la misma, simplemente se aumentaba el número de módulos. El central tenía cinco vanos y los laterales tres. El resto de la construcción,

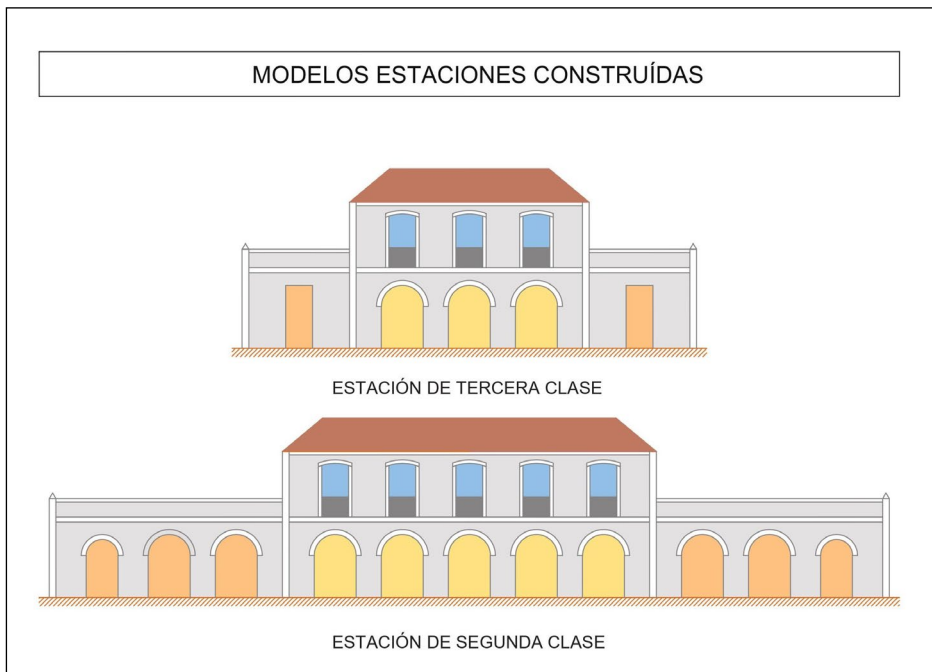


Figura 2. Esquema de la composición de la fachada de las estaciones de segunda y tercera clase como realmente se ejecutaron. Fuente: planos elaborados por el autor.

de la composición, de sus formas decorativas (frisos, cornisas, zócalos, esquinales) era el mismo.»

4.2. Las estaciones de tercera clase. Sax, San Vicente y Monóvar

Al analizar este tipo de estación hay que hacer una clara distinción entre las de Sax y San Vicente, y la de Monóvar. Así, mientras las dos primeras conservan el tipo y carácter original del estándar, manteniendo la misma composición que la de Caudete (Albacete), de la misma clase y perteneciente a la misma línea, la tercera sufrió importantes cambios durante su construcción.

Las estaciones de Sax y San Vicente conservan la volumetría y composición de la fachada, habiendo experimentado apenas pequeñas modificaciones en la distribución, y cambios más notables en las cubiertas, donde se han sustituido las terrazas planas originales de los cuerpos laterales por cubiertas inclinadas de teja, como puede verse en la figura 3.

En cambio, la estación de Monóvar fue remodelada poco después de la puesta en funcionamiento de la línea (Arquealia, 2014b), existiendo nuevos planos de las modificaciones de planta y distribuciones



Figura 3. Estación de Sax, donde se aprecia la cubierta de teja de los cuerpos laterales.
Fotografía: autor, noviembre de 2019.



Figura 4. Imagen de la estación de Monóvar-Pinoso, donde se ven los cambios efectuados durante su construcción con respecto al estándar de estación de tercera clase. Fotografía: autor, noviembre de 2019.

interiores datados el 31 de marzo de 1861. Los cambios más destacados supusieron la ampliación del cuerpo central sobre los laterales, pasando a tener todo el edificio dos alturas, y la sustitución de los arcos de medio punto por dinteles en todos los vanos del edificio, lo que da lugar a un aspecto totalmente diferente al del resto de edificios de viajeros de las estaciones de igual categoría de la línea, como se aprecia en la figura 4, donde puede verse una estética totalmente diferente a la de la estación de Sax mostrada en la figura 3.

4.3. Las estaciones de segunda clase. Novelda-Aspe y Villena

Al igual que en las de tercera clase, las estaciones de segunda clase que se construyeron en un primer momento presentan diferencias importantes entre ellas. Mientras la estación de Novelda-Aspe es un fiel reflejo del estándar descrito anteriormente, la de Villena sufrió importantes cambios ya durante su ejecución.

a) Estación de Novelda-Aspe

Como se ha indicado, a diferencia de la de Villena conserva el tipo y carácter original del estándar. Mantiene las formas sencillas, la volumetría y composición de la fachada e incluso las terrazas. Repite el esquema de cuerpo central de dos plantas y dos cuerpos laterales, disponiéndose cinco grandes vanos con arcos de medio punto en la planta baja del cuerpo central para dar imagen de gran puerta de entrada y salida de viajeros mientras que en planta primera, estos huecos se rematan con arcos rebajados. Los cuerpos laterales constan de tres vanos y son resueltos también con arcos de medio punto. En cuanto a los elementos ornamentales, de fachada, los laterales se rematan con un friso con las siglas MZA, mientras que el cuerpo central se decora con sencillas cornisas. Las puertas, ventanas, zócalos y esquinas se remarcan con molduras de ladrillo.

Esta estación fue remodelada durante su construcción, pero mantuvo en todo momento los criterios originales, afectando dichos cambios a pequeñas variaciones en la distribución interior del edificio y, sobre todo, al cambio de solución de la cubierta del cuerpo central, que pasó de estar resuelta a cuatro aguas, como recoge el estándar, a



Figura 5. Estación de Novelda-Aspe. Gran muestra del estándar de la estación de segunda clase de la línea Almansa-Alicante. Fotografía: autor, noviembre de 2019.



Figura 6. Vista de la estación de Villena desde los andenes, donde se aprecia el cambio de estilo arquitectónico con respecto al estándar. Fotografía: autor, noviembre de 2019.

hacerlo con una cubierta a dos aguas, mientras sí que se mantuvo la solución de terrazas de los cuerpos laterales, como se distingue en la figura 5.

b) Estación de Villena

El proyecto de esta estación sufrió importantes cambios con respecto al resto de estaciones de segunda clase de la línea a Alicante, siendo objeto además de diversas intervenciones de remodelación desde su construcción hasta nuestros días. A diferencia de la de Novelda, presenta un único cuerpo de dos alturas compuesto por seis vanos cada uno. Los cuatro huecos centrales están resueltos con arcos de medio punto en planta baja, en ambas fachadas, tanto la que da a la población como la de los andenes (figura 6).

En posteriores intervenciones de reforma, se ha mantenido esta composición, aunque los arcos de los huecos centrales en la fachada a los andenes se han reemplazado por dinteles. Asimismo, si bien se ha mantenido la forma de cubierta a cuatro aguas, se ha sustituido la

de teja original por otra metálica que es la que existe en la actualidad. En la fachada, se han mantenido las molduras remarcando huecos, además de en los esquineros y en la separación de los vanos, si bien en la planta superior ha desaparecido la central. Por su parte, la marquesina también ha sido objeto de intervención, pero manteniendo la estructura original.

5. Estaciones no recogidas en el proyecto original

Además de las estaciones descritas en los apartados anteriores, la línea contó con otras estaciones, algunas de las cuales han llegado hasta nuestros días, cuya construcción, en un principio, no estaba prevista en el proyecto original. De estas, destacan por su importancia tanto logística como histórica, las de Elda-Petrer y la de La Encina, que se estudiarán en apartados posteriores. En cuanto al resto de estaciones no previstas en un primer momento, se trata de las de Monforte-Gabarrera, Agost y la Colonia de Santa Eulalia. A continuación, se realiza una pequeña reseña de cada una.

5.1. Estación de Monforte

En un principio, en Monforte se ubicó un apeadero que, en 1894, se convirtió en estación, bajo la denominación de Estación Monforte-Gabarrera, siendo también estación de mercancías debido a la importancia que tuvo en la época la industria del vino de la localidad y su movimiento comercial con el extranjero. Se construyó además una instalación telegráfica. En cuanto a la arquitectura del edificio, se basa en el estándar de la estación de tercera clase, con una imagen que recuerda a las de Sax y San Vicente.

5.2. Estación de Agost

En Agost también se ubicó originalmente un pequeño apeadero, alejado de la población, que no desarrolla ninguna otra edificación conexa ni sigue ningún modelo estandarizado, si bien recuerda vagamente a la estación de Monóvar-Pinoso, pero con una apariencia mucho más

modesta. En los años veinte y treinta del siglo XX se proyectó en esa estación una línea que pretendía unir la línea de MZA con la ciudad de Alcoy, pero no llegó nunca a realizarse. En la actualidad el edificio se encuentra en desuso y dicha línea es una vía verde cicloturista.

5.3. Estación de la Colonia de Santa Eulalia

Esta colonia, inaugurada en 1868, es un proyecto de socialismo utópico basado en la equidad de los trabajadores y en la autosuficiencia a través de los beneficios generados mediante la producción, comercialización y venta de los productos. Busca un modelo de perfección social, cooperativo y justo como respuesta a los problemas que la industrialización había ocasionado en Europa. El promotor para su construcción fue el conde don Antonio Padua y Saavedra, que, gracias a su influencia, consiguió que se instalara en la misma una estación de ferrocarril que cumplió la función tanto de abastecer como distribuir los productos que se producían en la colonia.

Arquitectónicamente, se trataba de una sencilla estación con un edificio de una única planta de líneas sobrias, culminado con una cubierta a cuatro aguas, que presentaba cuatro huecos adintelados en las fachadas principales y dos en las laterales. Debido al estado de ruina total que presentaba, se demolió en los años 90 del siglo XX.

6. Estación de Elda-Petrer

El caso de esta estación es singular, ya que la actual estación no estaba prevista en el proyecto inicial, donde se proyectó únicamente la que proporcionaba también servicio a Monóvar, de la que se ha hablado anteriormente, y que se emplazó a mitad de camino entre las dos poblaciones. En la Memoria del Proyecto (Gómez Ortega, 1853), se justifica el porqué de esta decisión, entre otras causas por las dificultades orográficas del trazado, como puede leerse en este extracto de la misma:

«Estación de Elda y Monóvar (3ª Clase):

La importancia de esta estación es poco más o menos la misma que la de Caudete y la anterior (la de Sax) y su proyecto el mismo también por lo tanto. Su situación será a la mitad de la distancia entre Monóvar

y Elda por varias causas: 1ª porque el trazado en las cercanías de Elda pasa por terrenos accidentados y con pendientes fuertes: 2ª porque no sería fácil en esas cercanías encontrar un punto bastante espacioso para establecer la estación; 3ª porque el río de Sax separa la vía del pueblo y en las avenidas, que son frecuentes, quedaría interrumpida la comunicación no construyendo un gran puente para este objeto; 4ª finalmente, porque habiendo precisamente de estar separada del pueblo la estación alguna distancia, situándola en el llano del Campo entre las dos poblaciones citadas, se economiza el gasto de obra que habría de construirse para Monóvar en un punto que distaría muy poco del elegido. Este tiene además la ventaja de encontrarse en el paso del Camino vecinal de los dichos pueblos que será frecuentado por sus inmediatos, y el terreno de menos pendientes que el de la confrontación de Elda que atraviesa la vía con la de 0,015»

6.1. Primera estación de Elda

Por tanto, en un primer momento, se consideró suficiente el establecimiento de esta otra estación para dar servicio a Elda. Sin embargo, las constantes quejas y presiones por parte de los vecinos y empresarios de la ciudad y las del ayuntamiento de Elda a la empresa concesionaria, hicieron que MZA construyera una estación de tercera categoría que entró en funcionamiento en 1862, siendo la antecesora de la estación actual, mucho más grande y majestuosa, cuya construcción provocó la demolición de la estación primitiva en 1932.

6.2. Estación actual

En cuanto a la estación que ha llegado hasta nuestros días, su construcción no se vio completada hasta septiembre de 1932. Como se ha indicado, es mucho mayor en tamaño que la primera, probablemente motivado por el auge experimentado por la industria del calzado durante las primeras décadas del siglo XX, que provocó un incremento importante del movimiento ferroviario de mercancías e hizo que se dotase a esta estación con una importante infraestructura (Arquealia, 2014a), como almacenes, retretes y paso subterráneo, además de un amplio edificio para viajeros que se estudiará a continuación.

En consonancia con el resto de la estación, se construyó un amplio edificio de viajeros dispuesto lateralmente a las vías, como en el resto de estaciones de la línea. Dicho edificio consta de un solo cuerpo de planta rectangular y dos alturas con un marcado estilo neoclásico acentuado por los frontones triangulares dispuestos sobre los huecos adintelados de puertas y ventanas, nueve por planta, que remarcan el aire clásico y señorial de la estación.³ En el andén, una majestuosa marquesina de hierro fundido cubre toda la longitud del edificio, a diferencia del resto de estaciones (excepto Villena) en las que únicamente cubre el cuerpo central. Existen además pequeños edificios separados del edificio principal donde se ubicaban los aseos. Destacar, por último, que esta estación y la de Monóvar-Pinoso están en tramitación para su declaración como Bien de Relevancia Local por parte del Ayuntamiento de Elda.

7. La estación de La Encina. Estratégico cruce de caminos

7.1. *Dos líneas. Una estación*

En esta estación confluyen las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. La explotación de ambas líneas comenzó en 1858, si bien cada una de ellas era propiedad de una empresa distinta. Mientras la línea entre Madrid y Valencia pertenecía a la compañía AVT (Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona), la de Madrid a Alicante, como ya se ha indicado, pertenecía a la compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante). En La Encina se situaba la bifurcación de ambas líneas, pero no existía ninguna estación. Las únicas instalaciones ferroviarias existentes en ese momento eran un apartadero para cada compañía y la casa del guarda. Sin embargo, a pesar de que la confluencia de las dos líneas se da en este punto, los enlaces entre ellas se realizaban en Almansa, lo que

3. El aspecto estético de esta estación es digno de la realización de un reportaje fotográfico exclusivo sobre la misma. La comunicación específica de Gabriel Segura Herrero, en este mismo congreso, titulada «El ferrocarril en Elda. Datos para la cronología de un proceso transformador», me exime de esta aportación.

suponía un incremento en la duración y la longitud del trayecto de los viajes. Debido a este aspecto, y ante el sinsentido de esta situación con el incremento de costes que suponía para ambas compañías, éstas llegaron a un acuerdo para ahorrar costes y tiempo, estableciendo los enlaces en la que sería la nueva estación de La Encina, cuyo proyecto se redactó en 1862, siendo inaugurada en agosto de 1863.

7.2. El primer edificio

Como se ha indicado, se construyó en 1863. Se ubicaba, en medio de las dos líneas, pasando cada una de las mismas por un lado del edificio. Se trataba de una construcción de planta marcadamente rectangular debido a la linealidad del enlace, y de dos alturas, rematada por una cubierta a dos aguas con la cumbrera paralela a los andenes. A diferencia de las estaciones estudiadas anteriormente, las dos fachadas eran iguales, recayendo a los dos andenes: una a la línea de Valencia y otra a la de Alicante. Sus líneas eran sobrias y rectas con una composición armónica de huecos formada por siete vanos. Los inferiores eran adintelados, mientras que los de la planta superior estaban resueltos con arcos rebajados. En septiembre de 1873, el edificio fue incendiado por las tropas carlistas, lo que provocó el traslado de los empleados a Almansa. En octubre de 1874 volvió a ser incendiada por las tropas carlistas y se habilitaron unos locales provisionales, que luego serían las escuelas ferroviarias. Todo ello dio lugar a la construcción de un edificio nuevo que es el que ha llegado hasta nuestros días.

7.3. El edificio actual

El proyecto de construcción del nuevo edificio se redactó en 1877 y entró en funcionamiento en 1878. Se trata, en este caso, de un edificio con una planta mucho más alargada que el original. A diferencia de éste, se proyecta y construye en una sola planta. Presenta un cuerpo central formado por diez huecos rematado a ambos lados por sendos cuerpos de doble altura con un vano en cada una de las plantas en las fachadas principales y tres en las laterales, resolviéndose todos los huecos con arcos rebajados tanto en el cuerpo longitudinal central

como en los laterales, enmarcados con molduras imitando sillería en armonía con un pequeño zócalo que discurre longitudinalmente, con las esquinas imitando igualmente sillería.

En cuanto a las cubiertas, todas están resueltas a dos aguas. Sin embargo, mientras la cumbra del cuerpo longitudinal central discurre en paralelo a los andenes siguiendo la alineación de las fachadas principales, las de los cuerpos extremos se disponen perpendiculares a éstos. Dichos cuerpos extremos sobresalen ligeramente a ambos lados del cuerpo central con la finalidad de proteger del viento y las inclemencias meteorológicas, lo que además remarca el inicio y final del edificio

En ambas fachadas laterales se disponen sendas marquesinas de fundición dando idea de la gran importancia que tuvo el hierro en la construcción, no solamente del ferrocarril, sino también de sus estaciones. Sin embargo, estas marquesinas no ocupan toda la longitud de la fachada, sino que cada una de ellas deja sin cubrir uno de los cuerpos laterales, lo que parece estar hecho a conciencia a fin de facilitar la identificación del sentido del tren, y explicaría además otro hecho curioso y destacable: que los cuerpos laterales tengan acabadas sus



Figura 7. Imagen lateral del edificio de viajeros de la estación de La Encina, donde se aprecia el cambio de color de la cubierta, en este caso en rojo, de uno de los cuerpos laterales de la construcción. Fotografía: autor, noviembre de 2019.

respectivas cubiertas en distinto color, uno en negro y el otro en rojo, como puede verse en la figura 7.

8. Elementos y detalles comunes

Durante todo este artículo se ha hablado de estandarización, de modelos y directrices comunes para la construcción de las estaciones. Pero existe además toda una serie de elementos complementarios que, si bien no son soluciones constructivas en sí como fachadas o cubiertas, sí se trata de accesorios que contribuyen de forma muy importante a dar esa imagen de uniformidad entre las distintas estaciones que apreciamos cuando realizamos un viaje en tren. Entre estos elementos accesorios, algunos cumplen una función específica, mientras que otros solamente tienen valor estético. Sin embargo, todos ellos ayudan a conformar la imagen de la estación, imprimiéndole ese carácter único que tiene la arquitectura industrial ferroviaria. En el caso de las estaciones de la línea Almansa-Alicante estudiadas en el presente artículo, algunos



Figura 8. Elementos ornamentales comunes de las estaciones. Fotografía: autor, noviembre de 2019.

de estos elementos diseñados también de forma estandarizada, y que se muestran en la figura 8, son los carteles con el nombre de la estación en azulejo, los relojes de pared de forja, las leyendas del Instituto Geográfico y Estadístico donde se indica la altitud sobre el nivel del mar de cada estación, e incluso las propias marquesinas metálicas.

9. Reflexión final

El objetivo de este trabajo ha sido, junto a la realización de un recorrido por las estaciones de la línea Almansa-Alicante y el estudio de sus edificios desde un punto de vista arquitectónico, dar a conocer parte de la riqueza del patrimonio ferroviario, arquitectónico y cultural del Vinalopó y, por extensión, de la provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana, para contribuir a que la sociedad tome conciencia de la necesidad de poner en valor esos edificios que antaño fueron muestra de esplendor y modernidad, pero que han dejado de ser funcionales y se han abandonado. Hay que tener en cuenta que los tiempos avanzan y todo evoluciona; y esto, no nos olvidemos, es positivo. Pero ello no implica que podamos permitirnos el lujo de echar a perder las ilusiones y las inversiones de nuestros predecesores y dejar en un estado ruinoso edificios que han contribuido precisamente al crecimiento de una comarca, de una provincia y de una región, y de los municipios que la forman.

Es necesario plantear actuaciones ambiciosas, entendiendo como ambicioso no un alto coste económico, sino el planteamiento de acciones novedosas, originales y atrevidas que ayuden a poner en valor unos recursos patrimoniales tan ricos como los edificios estudiados. Acciones tan interesantes como las que se proponen en el artículo de Mestre Martí (2011), donde la autora propone la construcción de una ruta paisajística para recorrer a pie o en bicicleta siguiendo el trazado de la línea, recuperando, entre otros aspectos, el valor funcional de los edificios como zonas de descanso y reunión... Son proyectos como este las acciones que pueden salvar nuestro patrimonio. No hablemos solamente de reutilizar, reciclar y valorizar al referirnos a los residuos que generamos. Apliquémoslo al patrimonio. Reutilicemos, reciclemos,

demos un nuevo uso a lo que ya no sirve para lo que se concibió, pero no dejemos que se pierda. Si dejamos perder nuestro patrimonio, perdemos parte de lo que somos, de nuestra esencia como sociedad, y acabaremos olvidando nuestra historia, de dónde venimos. Y, lo que es peor, no podremos saber hacia dónde caminamos.

Referencias bibliográficas

- AGUILAR CIVERA, I. (coord). (2008a). *Las estaciones en Alicante. El proyecto de A. Elcoro Berecíbar*. Obtenido de 150 años del ferrocarril Alicante-Madrid. Cátedra Demetrio Ribes. Universidad de Valencia: <http://150ferrocarrilalicante.catedradr.com>
- AGUILAR CIVERA, I. (coord). (2008b). *Las estaciones en Alicante. La estandarización: San Vicente, Sax y Novelda*. Obtenido de 150 años del ferrocarril Alicante-Madrid. Cátedra Demetrio Ribes. Universidad de Valencia: <http://150ferrocarrilalicante.catedradr.com>
- AGUILAR CIVERA, I. (coord). (2008c). *Los inicios del ferrocarril. Alicante. Destino en las primeras concesiones españolas*. Obtenido de 150 años del ferrocarril Madrid-Alicante. Cátedra Demetrio Ribes. Universidad de Valencia: <http://150ferrocarrilalicante.catedradr.com>
- Arquealia Trabajos de Patrimonio Cultural, S.L.U. (2014a). Ficha 016. Bien de Relevancia Local. Estación de ferrocarril de Elda-Petrer. *Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Elda*. Ayuntamiento de Elda.
- Arquealia Trabajos de Patrimonio Cultural, S.L.U. (2014b). Ficha 025. Bien de Relevancia Local. Estación de ferrocarril de Monóvar-Pinoso. *Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Elda*. Ayuntamiento de Elda.
- ELCORO BEREĆIBAR, A. (1853). *Proyecto de Estaciones de la línea Alicante-Almansa*. Alcalá de Henares: Archivo General de la Administración.
- GÓMEZ CRESPO, J. (2010). La construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante. *Cimbra*, Abril-Mayo-Junio. 14-25.
- GÓMEZ ORTEGA, J. (1853). *Memoria sobre las estaciones del ferro-carril de la línea de Almansa a Alicante*. Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración. leg. 11892 (sig.antigua).
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1984). *Las estaciones de ferrocarril en España, la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), una contribución al desarrollo de la arqueología industrial en España. Tesis Doctoral*. Universidad Complutense de Madrid.

- MARCO, A. (diciembre de 2010). Siglo y medio de ferrocarriles uniendo Madrid y la costa levantina. *Vía libre*, 115-130.
- MARTÍNEZ-CORRAL, A., y CUÉLLAR, D. (2019). De la arquitectura a la prospectiva: las estaciones de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en España (1856-1941). *Labor & Engenho*, 13, 1-15.
- MESTRE MARTÍ, M. (2011). La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo. *Apuntes*, 24 (1), 8-25.
- Prodein urbanismo. (1992). Catálogo de elementos, edificios y conjuntos de interés histórico-artístico. (Casco urbano). *P.G.O.U. de Villena*. Ayuntamiento de Villena.
- Prodein urbanismo. (1992). Catálogo de elementos, edificios y conjuntos de interés histórico-artístico. (Término municipal). *P.G.O.U. de Villena*. Ayuntamiento de Villena.

Economía y dinámica comercial romana en el territorio de *Ilici* (siglos III a.C.-V d.C.)¹

Jaime Molina Vidal

Universidad de Alicante

Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua, Filología Griega y Filología Latina,

Resumen

La colonia de *Ilici* articula la organización administrativa, social y económica del valle del *Alebus*. Se analiza la evolución de la economía romana, especialmente su dinámica comercial que atraviesa distintas fases coherentes con la evolución del sistema imperialista romano: imperialismo inicial (ss. III-mitad I a.C.), imperialismo policéntrico (segunda mitad del siglo I a.C.-primera mitad del siglo III d.C.) y fase de declive y transformación (segunda mitad del siglo III- siglo V d.C.). A partir de algunos indicios arqueológicos hallados en este territorio y del análisis de la evolución comercial basado en el registro anfórico se desarrolla un estudio microhistórico coherente con el planteamiento general sobre la evolución del sistema imperialista romano. Destacan los datos y estratigrafías ofrecidas por el *Portus Ilicitanus*, verdadero termómetro de las relaciones comerciales y del crecimiento económico del

1. Jaime.molina@ua.es. Investigación realizada en el marco del Proyecto de Investigación *Paisajes romanos en el sur de la Provincia Tarraconense. Análisis arqueológico de la estructura territorial y modelo socioeconómico*. (Pairo), IP: I. Grau Mira y J. Molina Vidal. Ministerio de Economía y Competitividad (PID2019-107264GB-I00).

ager ilicitanus en época romana. En conjunto se observan dos fases de fuerte crecimiento económico y de intensa construcción en el ámbito urbano del *Portus Ilicitanus*: uno de época altoimperial (siglos I y II d.C.) vinculado con las estructuras portuarias, y otro de la segunda mitad del siglo IV d.C., relacionado con la producción y la remodelación urbanística.

Palabras clave: *Ilici*, *Portus Ilicitanus*, El Monastil, *Alebus*, policéntrico, economía romana.

La ciencia histórica siempre parte de investigaciones microhistóricas, detalladas, precisas, cercanas, sin las cuales sería imposible descubrir los parámetros macrohistóricos, las líneas fundamentales de la historia general. Ambas perspectivas son necesarias, se retroalimentan y han de desarrollarse de forma simultánea y complementaria. En el ámbito de la antigua Roma, especialmente si tomamos la perspectiva arqueológica, durante las últimas décadas se han desarrollado extraordinariamente las investigaciones sobre yacimientos, ciudades, territorios o regiones, pero se ha descuidado su conexión con las líneas macrohistóricas del imperialismo romano. En este trabajo, desarrollaremos esa perspectiva combinada, dando sentido macrohistórico a una serie hallazgos, descubrimientos o planteamientos locales o regionales, en el marco geográfico del antiguo río *Alebus*, eje vertebrador del actual valle del Vinalopó, el antiguo *ager ilicitanus*.

En los últimos años se ha desarrollado en el ámbito de la Antigüedad una línea de investigación muy fructífera sobre crecimiento de Producto Interior Bruto (PIB/GDP *Gross Domestic Product*) en el Imperio romano (Lo Cascio, 2009; Lo Cascio y Malanima, 2005, 2009, 2014; Temin, 2006; Jongman, 2006, 2008, 2009; Wilson, 2009; Scheidel-Friesen, 2009; Allen, 2014). El problema que tiene su cálculo en la época antigua es, por un lado, la escasez de datos, de series fiables, pero la dificultad es mayor en la medida que el cálculo del PIB/GDP se debe realizar *per capita*, y nuestras posibilidades de hacer cálculos demográficos fiables en la Antigüedad son muy limitadas. La consecuencia es que hemos de realizar cálculos aproximados, mixtos

(cuantitativos y cualitativos) o indirectos de carácter indicativo (a partir de ejemplos concretos extrapolables) (Molina Vidal, 2020: 183-193). Tomemos, pues, el valle del Vinalopó como muestra indicativa, como microterritorio del que extrapolar conclusiones y líneas económicas que nos ayuden a conformar una visión más global del crecimiento del PIB/GDP en la antigua Roma.

A grandes rasgos, el valle del Vinalopó se identifica con la antigua *civitas* de *Ilici*, cuya *urbs* estaba en l'Alcúdia d'Elx, ejerciendo de capital de un *ager* o *territorium* que se extendería desde las actuales Caudete y la Font de la Figuera hasta Santa Pola. En términos topográficos antiguos los Vasos Apolinales o de Vicarello nos sitúan como probable límite noroccidental de *Ilici* las *mansiones Ad Turres y Ad Aras*, que identificarían los bordes surorientales de la meseta, frontera natural histórica (figura 1). El *ager ilicitanus*, por tanto, se articularía en función de la cuenca del río *Alebus* por la que discurría el ramal oriental de la vía Augusta, que en esta zona se configuró como verdadero eje vertebrador de un territorio que se iría ampliando conforme el curso fluvial se abría hacia el mar, especialmente en el ámbito de la llanura costera del actual Bajo Vinalopó. Por el norte los límites territoriales ilicitanos confluirían con los del municipio de *Lucentum*, mientras que en el ámbito meridional sería más difícil fijar las demarcaciones respecto al *ager* de *Carthago Nova*. En todo este territorio solo tendría la consideración urbana el núcleo de l'Alcúdia d'Elx, pero se contaría con otros conglomerados poblacionales, agrícolas en el caso de *Ad Ello*, y artesanales y comerciales para el *Portus Ilicitanus* (figura 1).

Científicamente llama la atención la escasez de series estratigráficas fiables completas que nos sirvan para analizar de forma diacrónica el devenir histórico de esta región en época romana. En el Monastil de Elda (*Ad Ello*) tenemos algunas evidencias estratigráficas fiables, pero habría que completarlas y sistematizarlas. Por su parte, las excavaciones desarrolladas durante el siglo XX en l'Alcúdia d'Elx, la *urbs* de *Ilici*, nos han ofrecido múltiples datos, series e interpretaciones que han sido seriamente cuestionadas y puestas en cuarentena por su falta de rigor metodológico. En l'Alcúdia d'Elx solo las recientes investigaciones

desarrolladas por distintos equipos científicos de la Universidad de Alicante, aún en fase inicial (Molina Vidal *et al.*, 2020), están en disposición de ofrecer una perspectiva fiable y completa de la evolución económica y urbanística de la *Ilici* romana. En la práctica solo las investigaciones desarrolladas en el *Portus Ilicitanus* durante las últimas dos décadas (Molina Vidal, 1997, 2005, 2012; Márquez Villora, 1999; Márquez y Molina, 2001, 2005) nos han permitido obtener una visión científica de la evolución económica de la *Ilici* romana.

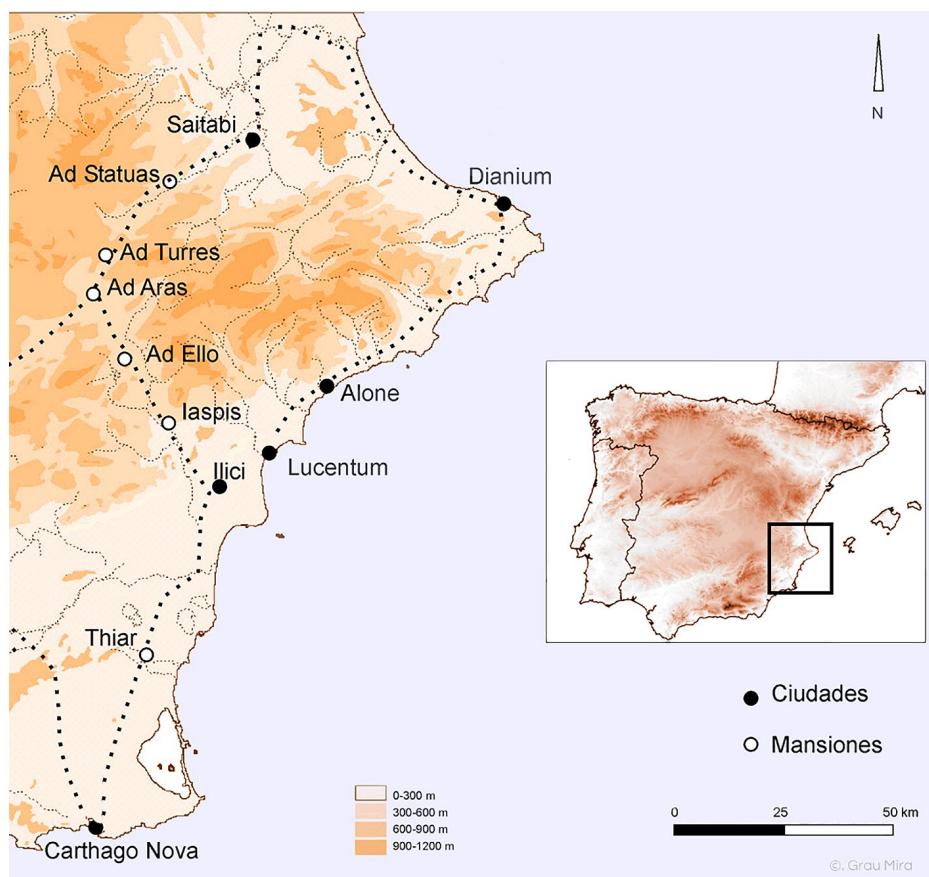


Figura 1. Localización de los principales núcleos de época romana en el extremo suoriental de Hispania. Fuente: elaboración propia a partir de I. Grau Mira.

1. Economía y comercio tras la conquista romana: la época tardo-republicana

La conquista romana del valle del *Alebus* se produjo de forma temprana en la medida que Cartago Nova, capital y ciudad de referencia de estos territorios, fue tomada por Roma el año 209 a.C. De esta forma Hispania, particularmente su litoral mediterráneo, se incorporó a la fase imperialista inicial (siglos III - mediados del siglo I a.C.) (Molina Vidal, 2020: 213), caracterizada por la improvisada construcción de un entramado provincial con escaso soporte administrativo romano. Esta fase conformaría lo que propiamente podríamos definir como un imperio-mundo en el que las relaciones centro-periferia dominan la economía romana. Las periferias (Hispania) producían impuestos y productos primarios, mientras que el centro (Roma) provee de productos elaborados con un mayor valor añadido a sus periferias, dibujando un panorama de hegemonía comercial monopolística de Italia sobre las provincias. Todo ello generaría un enorme crecimiento de la economía centroitalica basada en una agricultura esclavista y de orientación mercantil, aunque paralelamente generaría un gran desarrollo provincial y un gran dinamismo comercial.

En esta época el núcleo portuario de referencia de toda esta zona sería la bahía de la Albufereta, vinculado a la ciudad de origen cartaginés de *Lucentum* (Tossal de Manises, Alicante). Como se puede observar en el gráfico de la evolución del tráfico comercial (figura 2) hasta época augustea no arrancan las actividades comerciales en el *Portus Ilicitanus*, mientras que desde su fundación en la segunda mitad del siglo III a.C. *Lucentum* presenta indicios claros de tráfico comercial. El puerto principal de toda esta región sería Cartago Nova, que recibiría las mercancías desde Italia y el resto de las provincias romanas para distribuirlos mediante embarcaciones de pequeño calado por la red de puertos secundarios que, para esta zona, y hasta la época augustea, sería *Lucentum*.

Los datos disponibles para el núcleo de l'Alcúdia d'Elx no son todavía demasiado fiables, pues provienen de contextos y materiales muy seleccionados. El análisis de los escasos datos publicados hasta

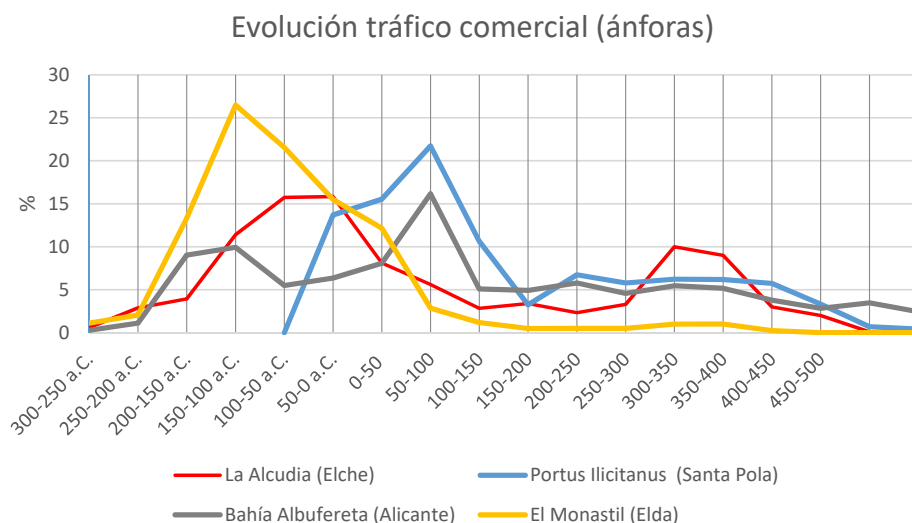


Figura 2. Evolución del tráfico comercial a partir de la presencia anfórica en contextos de los territorios de *Ilici* y *Lucentum*. Fuente: elaboración propia a partir de los datos extraídos de Molina Vidal 1997, 2017; Márquez Villora, 1999.

el momento de la *urbs* de *Ilici* permite detectar débiles importaciones mediterráneas desde los siglos IV y III a.C. que aumentan ostensiblemente a partir del siglo II a.C. con la llegada de vinos itálicos. No obstante, será entre los siglos I a.C. y I d.C. cuando se produzca la fase de mayor tráfico comercial exterior, coincidiendo con la creación y desarrollo de la colonia. Estos datos habrían de compararse con los de El Monastil (Elda) al tratarse en ambos casos de contextos de consumo y no ámbitos portuarios. En el caso de El Monastil, un núcleo presumiblemente vinculado a poblaciones locales de raigambre ibérica, destaca el incremento de actividades en la segunda mitad del siglo II a.C. hasta mediados del I a.C. para decrecer de manera marcada a principios del siglo I d.C. Es difícil con los datos que tenemos a nuestra disposición aventurar una explicación, aunque probablemente este declive pueda relacionarse con la transformación de la estructura agraria que se produce en el territorio ilicitano a partir de la época augustea con la centuriación del entorno de la *urbs* y el desarrollo de las villas a partir del siglo I d.C., especialmente en su segunda mitad.

En todos los casos observamos en la Hispania tardorrepública un claro predominio de importaciones de origen itálico, principalmente vino y aceite, cerámicas finas y otros productos elaborados que no nos han dejado rastro material. En este periodo Hispania se configura como una periferia de Roma, de la que recibe productos agrícolas transformados con mayor valor añadido que las exportaciones provinciales, que presentan un carácter primario: metales, cereales o producciones agropecuarias básicas exclusivas de ámbitos provinciales. En un primer momento serían los ejércitos y las poblaciones itálicas desplazadas a la península ibérica las que tirarían de las importaciones itálicas, pero la fuerte presencia de restos materiales itálicos en yacimientos como El Monastil o el Tossal de Manises durante los siglos II a.C. y la primera mitad del I a.C., antes de los procesos de colonización y municipalización, muestran una rápida inserción de las poblaciones locales a las dinámicas de consumo mediterráneas.

2. La reordenación imperial de las redes económicas: la fundación de *Ilici* y la creación del *Portus Ilicitanus*

El factor determinante que cambia la dinámica económica y política de esta zona a partir del último tercio del siglo I a.C. fue la fundación de la *Colonia Iulia Ilici Augusta* (Mela, *Chorographia*, II, 93; Plinio El Viejo, *Nat. Hist.*, III, 4, 19-20; Ptolomeo, *Geographicae*, II, 6, 61). Las primeras acuñaciones militares ilicitanas (Llorens, 1987) nos muestran que la *deductio* militar de veteranos por obra del legado de Augusto *T. Estatilio Tauro* (Dión Casio, 51, 20, 5) se haría en torno al 27 a. C. (Uroz y Ramos, 1992: 98). La inscripción de *T. STATILIO /TAURO IMP/ IIII COS III/PATRONO* (Abasca y Rabanal 1985; Abad y Abascal 1991) viene a secundar estas informaciones. No obstante, esta fundación augustea de *Ilici* muy probablemente pudo estar precedida de otra anterior (Uroz y Ramos, 1992: 98) que se podría remontar al 43-40 a. C. Las primeras emisiones de la ceca de *Ilici* datadas en el segundo triunvirato soportarían esta posibilidad. El hallazgo en *Ilici* de la placa epigráfica de bronce que muestra la *sortitio* para el reparto del territorio centuriado (Mesa *et al.*, 1999; Mayer y Olesti, 2001) es un elemento

fundamental para la comprensión de este proceso de colonización del *ager illicitanus* en las fases planteadas. Como hemos indicado anteriormente, habrá que dirigir la atención a las series estratigráficas del *Portus Ilicitanus* para tener indicadores fiables de la evolución económica y mercantil de esta zona.

Las evidencias científicas ofrecidas por las investigaciones arqueológicas desarrolladas en Santa Pola, especialmente en La Picola, nos han permitido dibujar la evolución histórica y económica del *Portus Ilicitanus* (Molina Vidal, 2021). Ya en época ibérica se constata la existencia de un fortín o poblado ibérico (ss. V-IV a.C.) con características empóricas que serviría de punto de redistribución regional de los flujos de intercambio hacia el interior del valle del *Alebus* y la Meseta. Sin embargo, la existencia de un *hiatus* entre los niveles de ocupación ibéricos y la aparición de las primeras estructuras romanas de época augustea es muy significativo y remarca el desplazamiento de las actividades comerciales de la zona hacia el puerto del Tossal de Manises desde la segunda mitad del siglo III hasta el I a.C. Las excavaciones en el yacimiento romano de La Picola reflejan perfectamente la ocupación de este núcleo y la evolución del *Portus Ilicitanus* (figura 3) (Molina Vidal, 2021):

- Fase ibérica: Fortín-poblado con características empóricas de mediados del siglo V a.C. hasta el tercer cuarto del siglo del IV a.C.
- Fase I: Fundación del *Portus Ilicitanus* con posibles ambientes domésticos de la 2ª mitad del siglo I a.C. y época augustea.
- Fase II: Estructuras habitativas y almacenes comerciales de los siglos I y II d.C.
- Fase III: Primera fase de la *cetaria* del segundo tercio del siglo IV d.C.
- Fase IV: Ampliación de la *cetaria* del tercer tercio del siglo IV d.C.
- Fase V: Abandono y amortización de fases constructivas precedentes con la aparición de enterramientos del último tercio del siglo IV d.C. y principios del siglo V d.C.
- Fase VI: Basureros y fases de amortización del siglo V d.C.



Figura 3. Fases arqueológicas del yacimiento de La Picola (Santa Pola).

Fuente: elaboración propia

El análisis diacrónico de la circulación monetaria en el yacimiento de La Picola (figura 6) (Frías y Llidó, 2005) y el tráfico comercial documentado a partir de los restos anfóricos del *Portus Ilicitanus* (figura 2) (Márquez Villora, 1999) no solo muestran el *hiatus* entre los siglos III y I a.C., sino que presentan dos fases de mayor actividad económica en los siglos I-II d.C. y IV d.C., junto a un marcado descenso en el siglo III d.C. Paralelamente, el análisis detallado de la estratigrafía de las excavaciones de La Picola presenta dos potentes fases constructivas, coherente con la dinámica comercial descrita: una primera relacionada con actividades propiamente portuarias de los siglos I-II d.C., y otra de la segunda mitad del siglo IV d.C., vinculada con la construcción de la *cetaria*, que se adentra en el siglo V d.C.

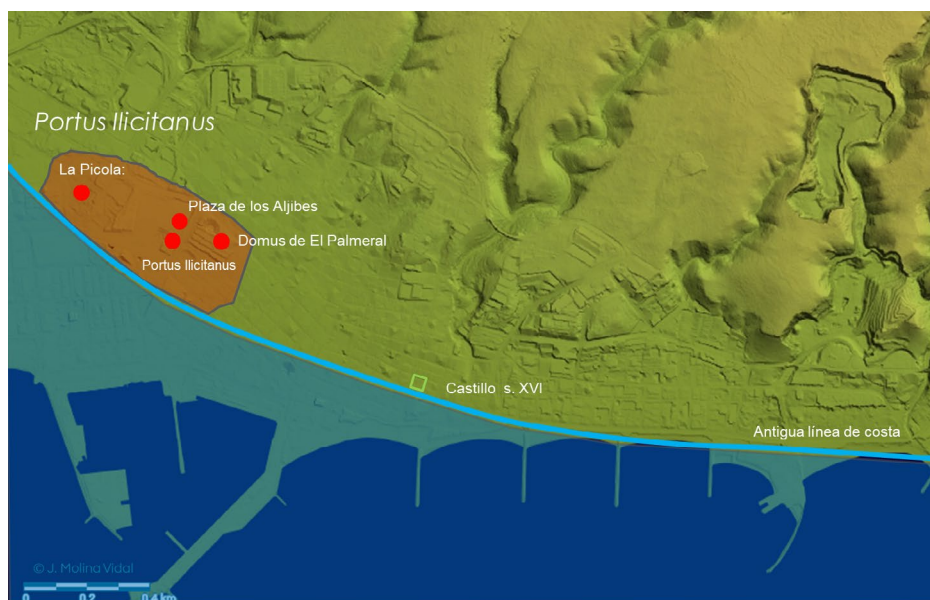


Figura 4. Ubicación del *Portus Ilicitanus* en relación con la actual localidad de Santa Pola. Fuente: elaboración propia a partir de <https://visor.gva.es/visor/> (consultado 31-3-2021).

Hablamos del *Portus Ilicitanus*, pero el conjunto de excavaciones desarrolladas en Santa Pola aún no han exhumado las estructuras portuarias. En Santa Pola disponemos de cuatro grandes áreas de excavación (figura 4): La Picola, un núcleo principalmente relacionado con el fortín ibérico y la *cetaria* bajoimperial; Portus Ilicitanus, una parcela excavada en los años 80 del siglo XX y recientemente puesta en valor; Plaza de los Aljibes, excavado en la misma época y amortizado por una urbanización de viviendas, y Domus de El Palmeral, que identifica un área residencial con distintas fases de ocupación. Si bien es cierto que en los yacimientos de La Picola y Portus Ilicitanus se han hallado grandes áreas de almacenamiento correspondientes a los siglos I y II d.C., todavía no se han podido excavar las principales estructuras portuarias como son el muelle, los *horrea*, e incluso las plazas y áreas de comercio y venta de productos. Recientes investigaciones no invasivas han permitido detectar una gran área portuaria en los alrededores del cementerio de Santa Pola y el actual mercado de Viguetes.

Las investigaciones² desarrolladas mediante georradar han permitido detectar un conjunto de estancias de pequeño tamaño dispuestas en serie que por su forma estrecha y alargada, y número, cerca de 20 ambientes idénticos, pueden interpretarse como almacenes portuarios (*horrea*) parecidos a los hallados en Roma junto al Tíber (*Porticus Aemilia*, *Horrea Galbana*) u Ostia (R:II, I:IX,7). De forma paralela al sur de este conjunto, las prospecciones geofísicas muestran una potente estructura longitudinal de varios metros de amplitud que podría ser el muelle principal del puerto, aunque solo futuras excavaciones podrán demostrar de forma efectiva que se trata de las estructuras portuarias propuestas. En cualquier caso, tanto estas intervenciones no invasivas como las excavaciones en el yacimiento de La Picola nos han permitido situar la línea de costa en los alrededores del actual mercado de Viguetes por lo que, a modo de hipótesis, hemos podido avanzar una reconstrucción del paisaje antiguo en el que el centro del *Portus Ilicitanus* (plazas, edificios públicos, estructuras religiosas) se hallaría en el entorno del actual Parque de El Palmeral, las estructuras portuarias al sur del cementerio llegando hasta el yacimiento de La Picola, mientras que la línea de costa estaría entre 400 y 500 m. al interior en relación con la actual área litoral (figura 4).

Volviendo a la dinámica comercial, y al gráfico del tráfico comercial de referencia (figura 2), observamos un claro despegue de las actividades del *Portus Ilicitanus* que alcanzan su punto álgido durante la segunda mitad del siglo I d.C. para decrecer paulatinamente durante el siglo II d.C. y entrar en una fase comercial más modesta en el siglo III d.C. Una evolución parecida hallamos en la bahía de la Albufereta (*Lucentum*) aunque este puerto pasaría a desempeñar un papel secundario respecto al *Portus Ilicitanus* a partir de la fundación de la colonia de *Ilici*. Sin embargo, en los ámbitos de consumo la dinámica es diferente, en la medida que en *Ilici* advertimos un descenso de las importaciones algo más temprano, a partir de la época augustea. La explicación de este descenso en ámbitos de consumo no puede deberse a un declive

2. Investigaciones desarrolladas en colaboración por el Museo del Mar de Santa Pola, la Universidad de Alicante y la Universidad de Cádiz.

comercial sino, más bien, a una reorganización de los transportes que ahora desarrollan grandes puertos donde la ruptura de la carga, como se observa con el aceite bético, provocaría una menor presencia de contenedores anfóricos conforme nos alejamos de los ámbitos portuarios. El crecimiento del tráfico en la costa no correspondido con un aumento de la presencia de ánforas en los lugares de consumo debe llevarnos a una interpretación prudente en la que confluyen diferentes factores: cambios en las formas de transporte de las mercancías, desarrollo de las producciones de vino hispanas y su comercio interregional, y el crecimiento de la producción agrícola a escala local, en el propio valle del *Alebus*.

Como hemos podido observar en los ámbitos portuarios (Molina Vidal, 1997; Márquez Villora, 1999; Mateo Corredor, 2016) para muchos productos, especialmente el aceite bético, se producía un trasbordo de las mercancías desde las ánforas, un contenedor pesado y resistente adaptado al transporte marítimo (ánforas Dressel 20), a otros tipos de contenedores para facilitar su transporte a través de la red viaria (*dolia*, barriles, odres), en nuestro caso el ramal de la vía Augusta que recorre el valle del *Alebus*. De hecho, es muy significativa la práctica ausencia de contenedores de aceite bético hallada en l'Alcúdia d'Elx (ánforas Dressel 20) mientras que son relativamente frecuentes en el *Portus Ilicitanus*, ratificando que no las encontramos lejos de ámbitos marítimos o fluviales de transporte, como ya se ha observado en otros contextos. Ante la nueva red de estructuras portuarias de época imperial que se extiende por todo el Mediterráneo con grandes áreas de almacenaje, se multiplicarían las áreas de ruptura de carga ofreciendo resultados estadísticos de tráfico comercial anfórico diferente entre la costa y el interior.

Por otra parte, a partir del siglo I d.C. observamos la aparición de una importante producción de vino en el territorio de *Dianium*, en consonancia con el desarrollo de la producción vinícola del conjunto del litoral septentrional y central de la Tarraconense. Probablemente estas producciones cercanas no se distribuirían solo hacia los mercados mediterráneos, sino también en el ámbito local y regional, y para su transporte terrestre no se utilizarían los contenedores anfóricos propios

de la distribución marítima, por lo que sería muy difícil rastrear el volumen de este comercio en determinados ámbitos de interior como el curso medio y alto del río *Alebus*.

Finalmente, cabe destacar el fuerte crecimiento de estructuras agrícolas en el valle del *Alebus* a partir de época augustea, de la mano de la centuriación del entorno inmediato de *Ilici*, y la proliferación de las villas, especialmente en la segunda mitad del siglo I d.C. (Frías Castillejo, 2010). Este desarrollo agrícola local, y la puesta en producción de amplios territorios del *ager ilicitanus*, permitirían reducir ostensiblemente las importaciones transmarinas de determinado tipo de productos, especialmente vino y aceite, con el consecuente crecimiento de las redes comerciales interiores, locales y regionales. Este tercer factor también ayudaría a explicar las diferencias estadísticas que hallamos entre los registros de áreas portuarias y de los ámbitos de consumo.

3. El desarrollo del sistema mercantil policéntrico durante la época altoimperial

Los cambios producidos a escala regional en el valle del río *Alebus* y el territorio de la colonia de *Ilici* a partir de la época augustea se enmarcan en un conjunto de transformaciones que afectan a todo el Imperio romano. Durante el periodo republicano Roma había ido conquistando grandes territorios mediterráneos sin apenas haber cambiado su estructura administrativa. Este desmesurado crecimiento imperialista provocó un fuerte desfase entre el viejo sistema político republicano, creado para la administración de una ciudad de mediano tamaño del Lacio entre los siglos VII y IV a.C., y la nueva realidad social, económica y territorial. Será el emperador Augusto quien finalmente crearía una nueva administración imperial capaz de explotar los territorios imperiales de forma directa, prescindiendo de buena parte de los intermediarios privados y societarios de la etapa anterior. Se trataba de un nuevo sistema, en parte copiado de los grandes imperios helenísticos orientales, que combinaba una fuerte centralización política con elevados niveles de descentralización administrativa, económica y social.

Nos hallamos en un nuevo contexto económico que a partir de la época augustea provocó un cambio radical en la dinámica comercial, debido a la irrupción de las producciones provinciales en la economía imperial con un acusado descenso, hasta la práctica desaparición, de las importaciones itálicas que habían marcado la economía tardorrepublicana. Entre la segunda mitad del siglo I a.C. y la primera mitad del siglo III d.C. se desarrolla lo que hemos denominado economía policéntrica (Molina Vidal, 2020). El sistema se transforma y aparecen nodos semiperiféricos que llegan a ocupar posiciones económicas, que no políticas, de carácter central, desarrollándose relaciones interprovinciales directas. En este contexto, la economía itálica se reformula y transforma para adaptarse a la nueva «economía mundo» mediterránea. Las economías centrales provinciales (Hispania, Galias, norte de África o distintas provincias orientales) presentan un enorme dinamismo mercantil y una gran variedad de sistemas de explotación agrícola.

Curiosamente la esclavitud dejará de ser la principal forma de producción agrícola y el modelo villa se transformará, incorporando otros tipos de mano de obra, como el colonato, y cederá espacio y protagonismo a otros modelos de explotación agrícola. Todo ello permitirá el ascenso de las oligarquías provinciales que se enriquecerán ante el nuevo panorama comercial y productivo lo que les permitirá ascender políticamente alcanzando proporciones mayoritarias en el senado de Roma. Asistimos, pues, a un verdadero proceso de integración socioeconómico que nos lleva a plantear la existencia de un sistema-mundo policéntrico para esta fase del imperio romano.

En este contexto vamos a destacar una serie de hallazgos que ratifican la extensión de este sistema económico policéntrico más allá de los territorios comunicados por vía marítima o fluvial, para adentrarse en áreas de rango medio como el valle del *Alebus* comunicados por vía terrestre, e incluso penetrando en valles de montaña más alejados de los corredores más frecuentados de Hispania. El yacimiento de la Torre Redona (Alcoi) se sitúa en una villa romana ubicada en el valle interior del río Polop, entre las actuales localidades de Banyeres y Alcoi. En las excavaciones desarrolladas en este yacimiento en 2014 se produjo un hallazgo de sumo interés que sirve de ejemplo del nuevo



Figura 5. Fragmento de *tegula* romana hallado en la villa de la Torre Redona (Alcoi) con sello *Viccianis [Tonn]ei de Figlin(is)*. Fuente: Grau Mira *et al.*, 2015: 80.

sistema económico mercantil policéntrico que hemos reseñado. En un nivel de amortización de una habitación se halló una *tegula* con sello semicircular bilineal (figura 5) en el cual se lee *Viccianis [Tonn]ei de Figlin(is)*, identificado con una *figlina* romana, situada en el nordeste de Roma, entre Tívoli y la Sabina meridional (Moscetti, 2002: 65) (Grau Mira *et al.* 2015: 80). Se trata de un sello datado en época de Nerón con paralelos en Guidonia (Roma) (4 ejemplares) (Moscetti, 2002: 65, núm. 106 I-IV, CIL XV, 659a), en *Meta Sudans* (Roma) (Malquori 1994, 338, fig. 5). Pero destaca la aparición de estas tejas fuera del ámbito cercano al alfar de producción como en Útica (Túnez) (CIL XV 659 a; CIL VIII, 3, 22632, 30; Zucca, 1987: 661), y en las termas de Re Barbaro en *Turris Libisonis* (Cerdeña) (CIL VIII, 3,

22632, 30; Steinby, 1974-75: 96-97). Sin embargo, cabe destacar los fragmentos de teja sellados de esta *figlina* hallados en l'Alcúdia d'Elx (CIL II, 6346, 4 a-b; Rico, 1995: 210, fig. 5, nº 4) y la comentada de la villa de la Torre Redona (Alcoi) (Grau Mira *et al.*, 2015: 80).

No deja de llamar la atención que un producto de escaso valor económico y que normalmente se producía cerca de los lugares de construcción, como son las tejas, se embarcara y comercializara a escala mediterránea. La explicación de este fenómeno ha de relacionarse con la eclosión de un verdadero sistema económico mercantil que haría rentable transportar estos materiales edilicios desde Roma. Es este caso, el cargamento de tejas sería desembarcado en el *Portus Illicitanus* donde se vendería para ser distribuido por el valle del *Alebus*, como prueba su presencia en *Ilici*, remontándolo y llegando hasta los valles interiores cercanos al nacimiento de este río, llegando hasta la villa de la Torre Redona. Solo una economía muy mercantilizada en la que los fletes marítimos son muy baratos permite encontrar fenómenos de comercialización de productos de tan bajo valor añadido. No obstante, por mucho que se abarataran los fletes marítimos difícilmente puede ser rentable la comercialización primaria de productos de tan poco valor añadido, como son este tipo de materiales constructivos, de no ser porque el sentido de los flujos comerciales ha cambiado a partir de la época augustea.

Durante la época republicana la dirección de los flujos comerciales primarios, aquellos que justificaban el flete marítimo, iba de Italia a las provincias exportando productos de alto valor añadido (vino, aceite, etc.) para volver con materias primas, metales o frecuentemente con lastres sin valor (piedras) imprescindibles para mejorar la estabilidad de las naves. Sin embargo, desde la época augustea dejamos de tener rastro de las ánforas que transportaban los vinos y aceites itálicos hacia Hispania y observamos que la dirección de los flujos comerciales ha cambiado. Durante la época altoimperial (siglos I y II d.C.) los fletes comerciales primarios parten de las provincias para llevar a Roma, Italia y el conjunto del Imperio las mercancías que se producen en los distintos centros que articulan la nueva economía imperialista. Ahora desde Hispania se exportan vinos tarraconenses, aceites béticos, salazones

gaditanas y otros productos que aprovechaban las rutas principales y los fletes baratos para llegar hasta los últimos rincones del Imperio. El sentido principal del comercio opera con cargamentos que conectan los puertos provinciales hispanos con sus mercados imperiales, preferentemente Italia y Roma. El rastro de la *tegula* hallada en la villa de la Torre Redona (Alcoi) nos marca como punto de origen la *figlina* romana donde fue producida para ser embarcada en Roma u Ostia y llegar hasta el *Portus Ilicitanus*, donde sería desembarcada y vendida para ser distribuida por el territorio de *Ilici* llegando hasta la zona del nacimiento del propio río *Alebus*. En esta época, mediados del siglo I d.C., el cargamento marginal de menor valor añadido, materiales constructivos en este caso, recorría el trayecto de Italia a Hispania, mientras que el trayecto que justifica el flete sería el que iba de Hispania a Italia. La nave no podía hacer el trayecto totalmente vacía, pues necesitaba un lastre mínimo para estabilizarse, lo que unido a la necesidad de realizar el trayecto para recoger los cargamentos hispanos explica que un producto con tan escaso valor añadido como las tejas, y que sin duda se producían en el propio territorio de destino, fuera objeto de tráfico a tan larga distancia. Efectivamente estamos ante una economía mercantil de largo radio con un marcado carácter policéntrico en el que la propia Roma ha dejado el centro económico del Imperio.

Son numerosísimos los pecios con cargamentos de ánforas hispanas que se han hallado durante la época altoimperial que se dirigían hacia Italia por el Estrecho de Bonifacio (Mariposa E, Sud-Lavezzi 2, Sud Perduto 2, etc.), hallados al norte de Cerdeña (Tour Sainte-Marie 1), en el entorno de Narbona y el Ródano (Tiboulen de Maïre, Arlés 4, etc.) o en las propias costas hispanas (Bou Ferrer, Formigues II, Cabrera V, etc.). Sin embargo, a partir de época augustea ya no hallamos rastro de aquellas grandes naves tardorrepublicanas que transportaban vinos itálicos por el Mediterráneo occidental (Madrague de Giens, Albenga, Punta de Algas, San Ferreol, etc.). El sentido de los cargamentos principales ha cambiado y los vinos, aceite y salazones hispanas no solo acaparan los mercados propios, sino que se exportan por todo el Imperio, especialmente a Italia.

4. El final del sistema imperialista y la gran transformación del siglo IV d.C.

La visión tradicional de este periodo es pesimista, relacionada con la crisis y el final de un mundo que ya no volvería. Y en parte fue así, pero al mismo tiempo se abrió un nuevo periodo de transformaciones que conllevó el desarrollo de nuevas fases de crecimiento, la creación de nuevas estructuras de gobierno y de gestión política y, sobre todo, la articulación de un nuevo Imperio romano que durante los siglos IV y V d.C. se bifurcará tomando caminos separados en Oriente y Occidente.

Los debates sobre la ruptura o continuidad del sistema imperial romano a partir del siglo III d.C. han sido muy extensos. Sin embargo, el desarrollo de una perspectiva más materialista, y no estrictamente política o territorial, nos ha permitido dibujar de una forma más clara las profundas transformaciones que detectamos en época bajoimperial. No cabe duda de que el siglo III d.C. es un periodo de cambios y rupturas caracterizado por una gran inestabilidad civil y militar provocada por continuos pronunciamientos en el ejército, el bloqueo de las conquistas y el colapso de buena parte de las estructuras del sistema económico y social. El reflejo más llamativo es la inestabilidad política con un cambio continuo de emperadores, de oligarquías y de polos de poder que no son otra cosa que la expresión de un colapso generalizado de las bases del sistema imperialista romano.

En Hispania observamos un declive generalizado de los indicadores económicos, siendo en este caso de especial interés la situación de Cartago Nova, la capital política y económica de esta región. Desde finales del siglo II d.C. y durante todo el siglo III d.C. en Cartago Nova se observa una fuerte degradación de los edificios públicos y privados (Ramallo y Quevedo, 2020: 156). En el ámbito rural proliferan los abandonos y la degradación de las áreas residenciales en las villas (Murcia, 2010: 143-149; Noguera 2019) y se hace patente un fuerte declive de las relaciones comerciales a partir de la época severa (Quevedo, 2015: 297). Es difícil fijar las causas de este declive de forma precisa, pero sin duda estaríamos ante una crisis del sistema económico imperialista acelerada por elementos de carácter local como el colapso definitivo de las actividades mineras, junto a la probable

acción destructiva de movimientos sísmicos (Quevedo y Ramallo, 2015: 174-175).

Es cierto que asistimos a un colapso económico y político, pero las profundas reformas llevadas a cabo por el emperador Diocleciano (284-305) alumbrarán un nuevo Imperio que empezó a dibujar esferas de administración diferenciadas entre Oriente y Occidente. Las reformas de Diocleciano transformaron absolutamente el modelo político con la creación de la Tetrarquía, el sistema impositivo y monetario, la estrategia y estructura militar y, en general, la articulación general del Imperio romano. La visión tradicional, más pesimista, tiende a extender de forma generalizada por todo Occidente el declive de la producción agrícola, la regionalización de las redes comerciales y la ruralización de la estructura territorial, con un fuerte declive de los núcleos urbanos. Sin embargo, durante el siglo IV d.C. asistimos a una reformulación de las estructuras económicas del Imperio romano de Occidente que presenta fases de fuerte crecimiento y dinamismo muy desigual en las distintas provincias occidentales. Para la mitad occidental del Imperio estas reformas supondrán una prórroga de casi un siglo que concluirá con la emancipación definitiva de Oriente, y la eclosión final de distintas oleadas de invasiones desde inicios del siglo V d.C. que culminará con la caída definitiva del Imperio romano de Occidente el año 476 d.C.

En Hispania, después de esta fase de bloqueo y crisis durante el siglo III d.C., se observa una recuperación del tono económico en el siglo IV d.C., con la revitalización de la mayoría de las capitales de provincia tras la reforma de Diocleciano (Brassous, 2011). En Cartago Nova, de igual forma, se observa una fuerte revitalización socioeconómica durante el siglo IV, claramente incentivada por la promoción de la ciudad a capital de la nueva provincia *Carthaginensis* (Ramallo y Quevedo 2020: 167). El incremento de la actividad administrativa y el movimiento de funcionarios imperiales ayudaría a la revitalización de la ciudad, muy evidente entre la segunda mitad del siglo IV y la primera del siglo V d.C.

En el caso del sureste peninsular observamos que distintos indicadores ratifican la ruralización de la sociedad con el declive de

algunos centros urbanos y la configuración de algunas grandes villas como contrapeso del poder económico y territorial, como podemos observar en las villas de la Torre de la Cruz (La Vila Joiosa), Banys de la Reina (Calp), L'Albir (L'Alfas del Pi), Parque de las Naciones (Alicante) o Algorós (Elche) entre otras (Frías Castillejo, 2010: 236). En el territorio de *Ilici* se observa una fuerte reducción del número de asentamientos, especialmente el de villas, y el desarrollo de potentes estructuras productivas y de transformación en algunas de ellas, cuyo mejor exponente se documenta en el *torcularium* de Canyada Joana (Crevillente) (Trelis y Molina, 2003). Por su parte, los datos disponibles sobre l'Alcúdia d'Elx (figura 2) indican un importante repunte de las actividades comerciales, mientras que las recientes excavaciones en las termas orientales ratifican la continuidad de actividades y la remodelación del conjunto ahora ya sin funciones balnearias.

Mención aparte merece el caso del *Portus Ilicitanus*, que en este periodo disfruta de una reactivación económica en la que destaca la construcción de la *cetaria* de La Picola, un conjunto de elaboración de salsas de pescado vinculada a las redes bajoimperiales de comercialización de *garum* y otras *salsamenta*, coherente con el desarrollo de las producciones de salazón del sureste peninsular. En conjunto se observa una revitalización del urbanismo del *Portus Ilicitanus* a partir del siglo IV d.C. con la construcción de nuevos edificios y un cambio generalizado de la orientación de las estructuras, lo que indicaría la amortización generalizada de buena parte de los edificios de época altoimperial y una reedificación bajoimperial muy potente. Si observamos el gráfico sobre la evolución del tráfico comercial (ánforas) (figura 2) en los ámbitos portuarios de *Lucentum* y el *Portus Ilicitanus*, se detecta un leve repunte de las importaciones anfóricas, mientras que en l'Alcúdia d'Elx la recuperación parece mucho más evidente. Asimismo, el análisis de la circulación monetaria del yacimiento de La Picola (figura 6) refleja claramente las dos fases de elevada actividad económica en el *Portus Ilicitanus*: desde su fundación hasta el siglo II d.C. y después un fuerte crecimiento durante el siglo IV d.C. Hay que señalar, sin embargo, que el pico del siglo IV d.C., que acumula el 61,81% del numerario encontrado, está sobrerrepresentado debido al

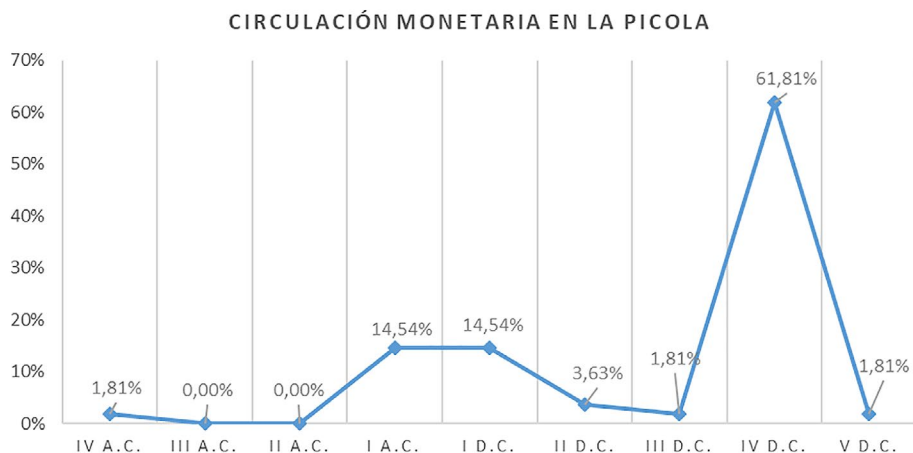


Figura 6. Evolución de presencia monetaria en las excavaciones de La Picola (Santa Pola, Alicante). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Frías y Llidó, 2005.

hallazgo de conjuntos monetarios en contextos funerarios y a las nuevas características de la moneda bajoimperial que presenta un aumento del numerario en detrimento de su peso.

Finalmente, tanto en el yacimiento de La Picola como en otros contextos de Santa Pola se observa un claro declive de las actividades a mediados del siglo V d.C., anunciando el final de una época marcada por la caída del Imperio romano de occidente, que en esta zona estaría marcado por las invasiones vándalas del 425 d.C. (Hidacio, *Chronicon*, 86). En el caso de l'Alcúdia d'Elx aún no disponemos de datos fiables pero las primeras investigaciones que se están desarrollando tanto en las Termas Orientales como en el sector 4F apuntan a una continuidad de actividades durante época visigoda que alcanzaría la conquista islámica, pero con parámetros de crecimiento y ocupación del territorio muy diferentes a los de época imperial romana.

5. Conclusión: el sistema imperialista romano, crecimiento económico y crisis

«Así pues, en «este Lacio y tierra de Saturno», donde los dioses enseñaron a su descendencia los frutos de la tierra, aquí ahora sacamos a

subasta la importación de trigo de las provincias allende el mar para no sufrir el hambre, y almacenamos en nuestras bodegas vinos procedentes de las islas Cícladas y de las regiones de la Bética y la Galia» (Columela, *De re rustica*, I, *Praef.* 20, ed. A. Holgado Redondo, trad. F. Vera)

Esta frase del historiador gaditano Columela del primer siglo de la Era refleja de forma directa lo que llegó a ser el sistema económico imperialista romano durante los siglos I y II d.C. Roma e Italia no solo habían dejado de ser el principal polo exportador del Mediterráneo, como ocurría en la fase imperialista inicial (siglos III-I a.C.), sino que pasan a depender de las importaciones provinciales. A partir de época augustea las conquistas se ralentizaron, y las provincias dejaron de ser proveedoras preferentes de impuestos y productos primarios, desvinculándose de su papel subsidiario respecto a un centro itálico que dominaba de forma monopolística las relaciones comerciales sobre las periferias provinciales. Roma nunca dejó de ser el núcleo de referencia político, simbólico y de representación, pero durante la época altoimperial otras funciones fundamentales de cualquier sistema como la estructuración social, especialmente la de su oligarquía, la circulación económica o las redes de integración religioso-cultural presentan características claramente policéntricas (Molina Vidal, 2020: 214). La aparición de nuevos nodos semicentrales en el Mediterráneo central y occidental, como la *Gallia Narbonensis*, la *Hispania Tarraconensis* y la *Baetica*, o para épocas posteriores la *Tripolitania*, lógicamente tuvo su reflejo en el territorio ilicitano.

A partir del último tercio del siglo I a.C. se produce un ensanchamiento del eje productivo altoimperial que comienza alcanzando a provincias con la Bética o la Tarraconense, que recibirán fuertes inversiones y contingentes poblacionales a través de las fundaciones coloniales, como se observa en el caso de *Ilici*. Para el desarrollo provincial será importantísima la creación de una administración imperial, por parte del emperador Augusto, que presenta importantes estructuras descentralizadas y capaz de explotar los territorios conquistados de forma directa, prescindiendo de los intermediarios privados y societarios de la etapa anterior. Todo ello favoreció el desarrollo de las

economías centrales provinciales (Hispania, Galias, norte de África o distintas provincias orientales), impulsando su dinamismo mercantil e introduciendo nuevos sistemas de explotación agrícola, no necesariamente esclavistas (Molina Vidal, 2020: 214). Todo ello permitirá el ascenso de las oligarquías provinciales que se enriquecerán ante el nuevo panorama comercial y productivo lo que les permitirá ascender políticamente alcanzando proporciones mayoritarias en el senado de Roma. Asistimos, pues, a un verdadero proceso de integración socioeconómico que nos lleva a plantear la existencia de un sistema-mundo policéntrico en época altoimperial. Parece claro que en este periodo se produce un fuerte crecimiento económico pero la falta de datos generales impide medirlo de forma fiable y la ausencia de información demográfica no nos permite escalar dicho crecimiento en términos *per capita*.

En cualquier caso, entre la segunda mitad del siglo III y el siglo V d.C. asistimos a una fase de crisis y transformación del imperialismo romano en el que las conquistas e integración de nuevos territorios han terminado lo que produce una crisis de crecimiento. La incapacidad de ensanchar los límites territoriales del imperio, al menos con nuevos espacios económicamente productivos (el Atlántico al oeste, los desiertos asiáticos al este, el Sáhara al sur y las improductivas tierras centroeuropeas al norte), y las limitaciones técnicas para establecer redes de transporte eficientes que permitieran acercar e integrar nuevos territorios productivos asiáticos o africanos, por no hablar de los americanos, sería un límite objetivo al crecimiento económico romano. En este nuevo contexto el imperio se estabiliza, contrae y bloquea, lo que obliga a reestructurar la economía y el sistema de administración imperial romano. Diocleciano será el primer y principal impulsor de un nuevo sistema político que lleva el germen de la división imperial y de la estatalización, permitiendo largos periodos de recuperación sobre todo en la segunda mitad del siglo IV d.C. No obstante, esta etapa en conjunto presentará características absolutamente diferentes a las de plena época imperialista (siglos I y II d.C.): las redes comerciales se regionalizarán y no volverán a ensancharse, pese a los síntomas de recuperación de la segunda mitad del siglo IV d.C.; las ciudades no

recuperarán la vitalidad de la fase imperialista plena, aunque existen pruebas de reconstrucción urbanística, y la ruralización de la sociedad y de las economías provinciales avanzará hasta imponerse sobre la economía urbana y mercantil (Molina Vidal, 2020: 214). Todo ello se reflejará de inmediato en un colapso del sistema político y se verá acrecentado por conflictos militares internos y fronterizos, epidemias y fenómenos naturales de distinta índole (cambio climático, movimientos sísmicos, procesos de deforestación, etc.).

Iniciábamos este trabajo apelando al encuentro entre micro y macrohistoria. Ambas perspectivas funcionan de manera simbiótica, como creemos que hemos podido ver reflejado en el análisis que hemos realizado en el antiguo valle del *Alebus*, el *ager ilicitanus*. Faltan datos, se deben impulsar las investigaciones históricas y hemos de preservar el patrimonio arqueológico, sin el cual será difícil avanzar en el conocimiento científico de este periodo. Solo hemos comenzado a comprender qué fue El Monastil de Elda. Tenemos un puerto entero por excavar en Santa Pola. Y La Alcudia es mucho más que el lugar donde apareció la Dama de Elche. En realidad, no hemos hecho más que iniciar el camino de la investigación. Queda mucho por descubrir, estudiar y analizar. Esperemos que entre todos consigamos conservar, proteger y comprender todo lo que nos ha quedado del Imperio romano en estas tierras, todo un patrimonio que trasciende el valor local o regional para cobrar pleno sentido desde una perspectiva mucho más global.

Referencias bibliográficas

- ABAD CASAL, L. - ABASCAL PALAZÓN, J. M. (1991). *Textos para la historia de Alicante: Edad Antigua*, Alicante.
- ABASCAL PALAZÓN, J. M. - RABANAL, M. A. (1985). Inscripciones romanas de la provincia de Alicante, *Lucentum* 4, 224-225.
- ALLEN, R. (2014). How prosperous were Romans?, Bowman, A.- Wilson A. (eds), *Quantifying the Roman Economy. Methods and Problems*, Oxford.
- BRASSOUS, L. (2011). L'identification des capitales administratives du diocèse des Espagnes, Caballos, A. - Lefèbvre. S. (eds.), *Roma generadora*

- de identidades. La experiencia hispana. Colléction de la Casa de Velázquez* 123, Madrid, 339-353.
- FRÍAS CASTILLEJO, C. (2010). *El poblamiento rural de Dianium, Lucentum, Ilici y la ciudad romana de La Vila Joiosa (siglos II a.C.-VII d.C.): bases para su estudio*, Alicante.
- FRÍAS CASTILLEJO, C., y LLIDÓ LÓPEZ, F. (2005). Evolución de las actividades comerciales en la factoría de salazones de Picola-Portus Ilicitanus (Santa Pola, Alicante): análisis numismático, Molina Vidal, J.- Sánchez Fernández, M^a. J. (Eds.), *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal*, Elche, 205-219.
- GRAU MIRA, I., CARRERAS MONFORT, C., CORTELL PÉREZ, E., CORTÉS SAMPER, A., MIRÓ SEGURA, J. H., MOLINA VIDAL, J., y SEGURA MARTÍ, J. M. (2015). L'assentament de la Torre Redona (Alcoi) i la formació del paisatge romà a les comarques de l'Alcoià-el Comtat, *Recerques del Museu d'Alcoi* 24, 67-86.
- JONGMAN, W. M. (2006). The rise and fall of the Roman economy: population, rents, and entitlement, Bang, P.F.-Ikeguchi, M.-Ziche, H.G., (eds.), *Ancient economies modern methodologies*, Bari, 237-254.
- JONGMAN, W. M. (2008) [2007]. The early Roman empire: Consumption, Scheidel, W.- Orris I.- Saller, R. (Eds.), *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Cambridge, 592-618.
- JONGMAN, W. M. (2009). Archaeology, Demography, and Roman Economic Growth, *Quantifying the roman economy. Methods and problems*, Browman, A.-Wilson, A., (Eds.), 115-126.
- LO CASCIO, E. (2009). *Crescita e declino, Studi di storia dell'economia romana*, Roma.
- LO CASCIO, E. y MALANIMA, P. (2005). Cycles and Stability. Italian Population before the Demographic Transition (225 B.C.- A.D. 1900), *Rivista di storia economica*, Vol. 21, N° 3, 197-232.
- LO CASCIO E. y MALANIMA, P. (2009). GDP in Pre-Modern Agrarian Economies (1-1820 A.D.). A Revision of the Estimates, *Rivista di Storia Economica*, n.s., 25, 391-419.
- LO CASCIO, E. y MALANIMA, P. (2014). Ancient and pre-modern economies GDP in roman empire and early modern Europe, *Quantifying the Graeco-Roman economy and beyond*, Bari, 229-251.
- LORENS, M. (1987). *La ceca de Ilici*, Valencia.
- MALQUORI, B. M. (1994). Bolli laterizi dell'area della Meta Sudans in Roma (Contesti di età Giulio-Claudia), Epigrafia della produzione e della

- distribuzione, *Actes de la VIIe rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain, Col. Ec. Fr. Rome 193*, Roma: 335-360.
- MÁRQUEZ VILLORA, J. C. (1999). *El comercio romano en el Portus Illicitanus. El abastecimiento exterior de productos alimentarios (siglos I a.C.-V d.C.)*, Alicante: Universidad de Alicante.
- MÁRQUEZ VILLORA, J. C. y MOLINA VIDAL, J. (2005). *Del Hiberus a Carthago Noua. Comercio de alimentos y epigrafía anfórica grecolatina. Proyecto Amphorae. Colección Instrumenta 18*, Barcelona.
- MÁRQUEZ VILLORA, J. C. y MOLINA VIDAL, J. (2001). *El comercio en el territorio de Ilici. Epigrafía, comercio y mercados*, Alicante: Universidad de Alicante.
- MAYER, M. y OLESTI, O. (2001). La *sortitio* de Ilici. Del documento epigráfico al paisaje histórico, *Dialogues d'Histoire Ancienne*, 27/1, 109-130.
- MESA, J., CHAO, J. J. y SERRANO, M. (1999). Un bronce hallado en La Alcudia, *Ciudades privilegiadas en el occidente romano*, Sevilla, 417-424.
- MATEO CORREDOR, D. (2016). *Comercio anfórico y relaciones mercantiles en Hispania Ulterior (ss. II a. C.-II d.C.)*, Colección Instrumenta 52, Barcelona.
- MOLINA VIDAL, J. (1997). *La dinámica comercial romana entre Italia e Hispania Citerior (ss. II a.C.-II d.C.)*, Alicante: Universidad de Alicante.
- MOLINA VIDAL, J. (2005). La cetaria de Picola y la evolución del *Portus Illicitanus* (Santa Pola, España), *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal (Santa Pola, 24 al 27 de octubre de 2004)*, Molina Vidal, J.- Sánchez Fernández, M^a J. (Eds.), Santa Pola, 110-145.
- MOLINA VIDAL, J. (2012). La cetaria bajo imperial de Picola (Santa Pola, Alicante), *Santa Pola, arqueología y museo: Museos municipales en el MARQ*, 138-141.
- MOLINA VIDAL, J. (2017). Tráfico marítimo bajoimperial y tardo-antiguo en la bahía portuaria de L'Albufereta (Siglos III-VI d.C.), *Arqueología subacuática del fondeadero antiguo de la bahía de l'Albufereta (Alicante) (ss. V a.C. – X d.C.)*, Alicante, 203-218.
- MOLINA VIDAL, J. (2020). *El sistema económico policéntrico romano (siglos I-II d.C.)*, Alicante: Universidad de Alicante.
- MOLINA VIDAL, J. (2021). El *Portus Illicitanus* (Santa Pola, Alicante): evolución y tráfico comercial en la época imperial, Azuar, R.- Inglese, O. (eds.), *Carta arqueológica subacuática de Alicante. II. El sinus illicitanus (Santa Pola / Pilar de la Horadada, Alicante)*, MARQ-Museo Arqueológico de Alicante, Alicante.

- MOLINA VIDAL, J., MUÑOZ OJEDA, F. J. y ÁLVAREZ TORTOSA, J. F. (2020). Las Termas Orientales de La Alcudia (Elche, Alicante): nuevas perspectivas de la investigación reciente (Proyecto Astero-UA Patrimonio Virtual), *Térmas públicas de Hispania*, Noguera Celdrán, J. M.- García-Entero, V.- Pavía Page, M. (Coord.), *SPAL Monografías Arqueología XXXIII*, Sevilla, 471-480.
- MOLINA VIDAL, J. y SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M^a. J., eds. (2005). *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal*, Elche.
- MOSCETTI, E. (2002). I bolli laterizi dell'antiquarium comunale e del museo della via cornicolana a Guidonia (Roma), *Annali dell'Associazione Nomentana 2002*, 65-87.
- MURCIA, A. J. (2010). El poblamiento romano en el Campo de Cartagena (s. III a.C. – VII d.C.), Noguera, J. M. (ed.) *Poblamiento rural romano en el Sureste de Hispania. 15 años después*, Murcia, 141-165.
- NOGUERA, J. M. (2019). *Villae. Vida y producción rural en el Sureste de Hispania, Catálogo de la exposición del Museo Arqueológico de Murcia (8 de marzo – 3 de junio de 2019)*, Murcia.
- QUEVEDO, A. (2015). *Contextos cerámicos y transformaciones urbanas en Carthago Nova (s. II–III d.C.)*, *Roman and Late Antique Mediterranean Pottery*, 7. Oxford.
- QUEVEDO, A. y RAMALLO, S. (2015). La dinámica evolutiva de Carthago Nova entre los siglos II y III. Brassous, L. y Quevedo, A. (eds.), *Urbanisme civique en temps de «crise». Les espaces publics dans les villes d'Hispanie et de l'Occident Romain entre le II et le IV s. apr. J.-C.*, Collection de la Casa de Velázquez 149, Madrid. 161-177.
- RAMALLO, S. y QUEVEDO, A. (2020). Carthago Nova as a Paradigm of Roman Urban Planning: From the Classical Period to Late Antiquity, *Urban Transformations in the Late Antique West. Materials, Agents, and Models*, Carneiro, A.- Christie, N.- Diarte-Blasco, P. (eds.), Coimbra.
- RICO, C. (1995). Índex de les marques epigràfiques sobre tegulae romanes de Catalunya i el País Valencià (antiga Tarraconensis), Homenatge al Professor Dr. Miquel Tarradell i Mateu, *Saguntum: Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 28: 197-215.
- SCHEIDEL, W. y FRIESEN, S. J. (2009). The Size of the Economy and the Distribution of Income in the Roman Empire, *JRS* 99, 61-91.
- STEINBY, M. (1974-1975). La cronologia delle «figlinae» doliari urbane, *BullCom* LXXXIV: 7-132.

- TEMIN, P. (2006). Estimating GDP in the Early Roman Empire, Lo Cascio E. (ed.), *Innovazione tecnica e progresso economico nel mondo romano*, Bari, 31-54.
- TRELIS, J. y MOLINA MAS, F. A. (2003). La vida rural en el territorium de *Ilici*: la Canyada Joana (Crevillent, Alicante), *Canelobre* 48, 183-192.
- UROZ SÁEZ, J. - RAMOS FERNÁNDEZ, R. (1992). *Ilici, Conquista romana y modos de intervención en la organización urbana y territorial. I Congreso Histórico-Arqueológico Hispano-italiano (Elche, 1989)*, *Dialoghi di Archeologia*, 10, 1-2, 98.
- WILSON, A. I. (2009). Approaches to Quantifying Roman Trade, Bowman, K.- Wilson A.I. (Eds.), *Quantifying the Roman Economy. Methods and Problems*, Oxford, 213-249.
- ZUCCA, R. (1987). L'opus doliare urbano in Africa ed in Sardinia, *L'Africa romana: atti del 4º. Convegno di studio, 12-14 dicembre 1986*, Sassari, 657-676.

Aproximación a la historia de un enclave portuario. El caso de Santa Pola (Alicante) desde la Antigüedad a la Alta Edad Media

Juan Francisco Álvarez Tortosa, Raquel Bujalance Silva y Daniel Mateo Corredor¹

Universidad de Alicante

Resumen

El litoral mediterráneo está ocupado por una pléyade de ciudades portuarias abiertas al mar. Estos puertos fueron, además de puntos clave de entrada y salida de mercancías, espacios privilegiados de contacto con otras culturas a lo largo de la Historia, donde la conexión entre el mundo local y el foráneo enriqueció a ambas partes. Santa Pola (Alicante) es uno de estos puertos, donde su estrecha relación con el Mediterráneo ha marcado de forma indeleble la idiosincrasia de esta ciudad.

En este trabajo se aborda el carácter portuario del cabo de Santa Pola desde las primeras evidencias del siglo V a.C. hasta la configuración del área portuaria de época medieval que devino en el epicentro de la actual Santa Pola. Empleamos para ello fuentes arqueológicas y documentales, presentando un estado de la cuestión actualizado a partir de datos recientes y procedentes, en varios casos, de excavaciones arqueológicas y proyectos todavía en curso.

1. El presente trabajo se enmarca en los proyectos de investigación FJC2019-039469-I, GV2020/060, PGC2018-099843-B-I00 y PID2019-107264GB-I00.

Palabras clave: puerto, *Portus Ilicitanus*, La Picola, Cap de l'Aljub.

1. Introducción

El municipio de Santa Pola (Alicante) es y fue puerto. Todavía hoy podemos ver cómo, de su vocación marinera, hizo una forma de vida. Una mirada retrospectiva al pasado de este enclave costero permite comprobar que, a pesar de las lógicas fluctuaciones derivadas del contexto histórico, el Mediterráneo siempre fue una constante. Nuestra intención es remontarnos en el tiempo para acudir a las primeras evidencias de la existencia de un puerto –siglo V a.C.– para, desde este punto de partida, analizar su evolución de manera diacrónica hasta alcanzar el siglo XV, momento en el que comienza a establecerse el sistema portuario de época moderna. Hemos de advertir que en nuestro esbozo de la evolución de este centro incidiremos exclusivamente en su morfología y urbanismo.

Conviene destacar que el conocimiento del pasado de Santa Pola es muy desigual, con un fuerte desequilibrio entre la práctica ausencia de información del medievo y el volumen de datos arqueológicos disponibles para época antigua. El principal motivo es su propia evolución.



Figura 1. Vista aérea de Santa Pola en la que marcamos una aproximación al área máxima ocupada en cada uno de los periodos analizados. Fuente: elaboración propia.

La ciudad actual surge en torno al castillo-fortaleza del siglo XVI. Fue erigido sobre las instalaciones medievales, afectando a su conservación. Sin embargo, las zonas portuarias de época antigua se ubicaron en una zona periférica de la actual Santa Pola. Debido a ello, un parte notable del asentamiento de época romana logró sobrevivir a la presión urbanística. Además, buena parte de la información disponible sobre los principales yacimientos arqueológicos procede de excavaciones antiguas, donde la escasez de documentación disponible constituye un límite para nuestro estudio. Con todo, estos datos son suficientes para trazar unas primeras líneas generales sobre la naturaleza y evolución de este puerto. Esperamos que futuras investigaciones, junto a los necesarios reestudios de la documentación antigua, ayuden a completar el intrincado mosaico que es el pasado de este puerto histórico.

2. El emporio comercial de época ibérica (siglos V-IV a.C.)

Los hallazgos obtenidos durante las excavaciones de la finca de La Picola, iniciadas en 1987 (Sánchez *et al.*, 1989: 414-415; Sánchez, 2005), despertaron el interés de la comunidad científica. Poco tiempo después se conformó un equipo hispano-francés que, entre 1991 y 1995, desarrolló un proyecto de investigación en esta área que sacó a la luz las evidencias más antiguas de un enclave portuario en esta franja litoral.

Se remontan a la segunda mitad del siglo V a.C., momento en el que se erige un fortín dotado de un imponente sistema defensivo. Este centro abarcaba una superficie aproximada de 6570 m², ocupando el extremo noreste de La Picola, así como también parte de las parcelas aledañas. Se trata de un recinto amurallado de planta regular que alberga en su interior edificios organizados según un trazado hipodámico. Las defensas de este enclave son especialmente llamativas por su complejidad. Si examinamos sus diferentes hitos desde el interior al exterior comprobamos que consta de una potente muralla, rematada con torres en la confluencia de sus lienzos. Un antemural se adosa a su cara externa a modo de plataforma adelantada. Todo el conjunto es precedido por un foso, que constituye la defensa más externa. Esta

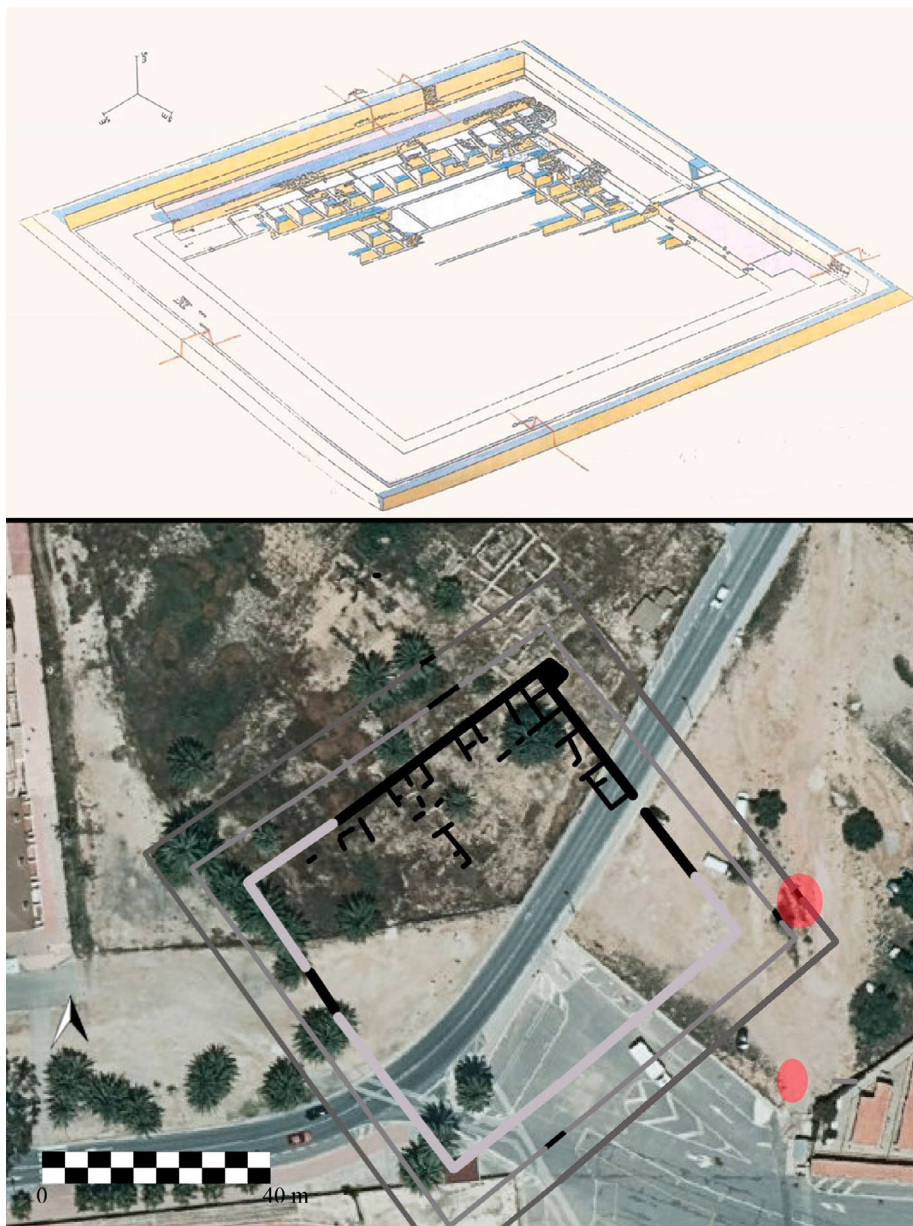


Figura 2. Superior: alzado planimétrico del fortín ibérico de La Picola (Badie *et al.*, 2000: 143, fig. 34). Inferior: vista aérea de La Picola, en la que resaltamos la planta del fortín ibérico. En rojo, puntos donde se documentaron estructuras del fortín en el seguimiento arqueológico de 2018 (elaboración propia a partir de Badie *et al.*, 2000: 42, fig. 5).

combinación de elementos, denominada *proteichisma*, se inspira en modelos de fortificaciones propios del Mediterráneo oriental². Es un sistema muy inusual en la península ibérica, donde el único paralelo confirmado se documenta en la colonia griega de *Emporion* (Badie *et al.*, 2000; Moret *et al.*, 1995; Gailledrat *et al.*, 1997; Moret y Badie, 1998; Rouillard, 2012).

Su carácter y funcionalidad –más allá de la defensiva– fueron una cuestión muy debatida desde el momento de su hallazgo. La combinación de ciertos elementos –*proteichisma*, urbanismo regular, cronología y parte del registro material– llevaron a plantear que pudiese tratarse de una colonia griega. Sin embargo, durante el proceso de excavación se descartó esta hipótesis ante la clara predominancia del sustrato indígena respecto a una hipotética presencia foránea. En su lugar, el fortín ha sido interpretado como un emporio, un lugar de contacto donde la población indígena y los comerciantes procedentes de otros puntos del Mediterráneo acudirían en fechas preestablecidas para llevar a cabo intercambios comerciales en un entorno seguro. Se mantuvo en uso desde su construcción a mediados del siglo V a.C. hasta su abandono definitivo ya en la segunda mitad del siglo IV a.C.

3. El *Portus Ilicitanus* (último tercio del siglo I a.C.-siglo V)

Con el abandono del fortín de La Picola comenzó un largo hiato temporal que no se verá interrumpido hasta la configuración de nuevas instalaciones portuarias ya en época romana. La colonia romana de *Ilici* (La Alcudia, Elche), fundada en el año 42 a.C. por Julio César y refundada en el año 26 a.C. por el emperador Augusto (Alföldy, 2003: 38-45), ubicó su puerto en la costa de la actual Santa Pola. Es el *Portus Ilicitanus* que menciona Ptolomeo (*Geographicae*, II, 6, 14) y

2. Intervenciones posteriores han permitido matizar algunos aspectos acerca de la morfología de este fortín. En fechas recientes, el seguimiento arqueológico de la renovación de un colector de aguas sacó a la luz un tramo de las líneas defensivas del *proteichisma* desconocido hasta el momento (Álvarez y Bujalance, 2018). Este hallazgo resulta incompatible con la propuesta tradicional, por lo que sería preciso replantear la morfología y dimensiones del centro a partir de nuevas intervenciones arqueológicas.

que, a nivel arqueológico, no empezó a ser desvelado hasta el último cuarto del siglo XX.

3.1. *Época augustea-siglo I*

Prácticamente carecemos de información para los momentos iniciales del *Portus Ilicitanus*. A pesar de ello los datos disponibles nos permiten, al menos, acercarnos al conocimiento de su morfología original. Sabemos que presentaba una disposición alargada, siguiendo la antigua línea de costa y adaptándose a la morfología del terreno. Las estribaciones litorales de la sierra de Santa Pola obligaron a generar plataformas escalonadas que descendían hacia el mar, separadas entre sí por calzadas que eran cruzadas perpendicularmente por otras vías. Creemos que esta organización del espacio –documentada en la parcela *Portus Ilicitanus* (Álvarez *et al.*, 2021) e intuida en los resultados de la prospección geofísica realizada en 2017 en el mercadillo de Viguetes– debió ser la predominante en buena parte del área del *Portus Ilicitanus*. Las lecturas del georradar permitieron detectar además indicios de unas infraestructuras fundamentales para el complejo portuario, como un posible muelle y un gran edificio compartimentado que podría corresponder a *horrea* (Molina *et al.*, 2017; Molina, 2021). Si bien son datos que precisan ser corroborados mediante excavación arqueológica, corresponden al tipo de instalaciones que formarían parte del puerto desde sus orígenes.

Los vestigios arqueológicos exhumados que pueden asociarse a los primeros momentos del *Portus Ilicitanus* son, pese a lo limitado de su número, muy reveladores. Comenzamos nuestro análisis por La Picola. A pesar de que buena parte de su superficie ha sido excavada sistemáticamente, no encontramos un volumen significativo de testimonios materiales para el momento fundacional. El registro se limita a unos pocos espacios –ambientes 7, 8, 15, 16, 22 y 49–, interpretados como posibles estancias habitacionales. Una de ellas –ambiente 8– oblitera a un pequeño horno metalúrgico, probablemente vinculado a la actividad edilicia de esta zona (Masanet, 2005; Molina, 2005, 2021).

El otro punto de la zona portuaria en la que se registran vestigios arqueológicos de esta cronología es la parcela Portus Ilicitanus. Parcialmente excavada y consolidada entre 1982 y 1986, su avanzado estado de abandono hizo necesario acometer una nueva intervención en fechas recientes (2019-2020). Desafortunadamente, la documentación arqueológica disponible para las excavaciones de la década de 1980 es muy reducida. Con todo, permite identificar una serie de espacios vinculados a época augustea. Tenemos uno de estos puntos en los ambientes 14 y 18, donde un grupo de muros definen unos pequeños espacios ortogonales, sin que podamos precisar su función. En el caso del ambiente 6 nos encontramos ante una estancia cuadrangular que fue anulada por un edificio posterior, interpretado como un almacén. Es posible que el edificio original compartiese esta misma función y que la reforma que lo anula deba ser vista como una ampliación de las instalaciones. Encontramos asimismo un gran patio –ambiente 15– con tres basamentos de pilares alineados en su centro. Ha sido relacionado con actividades productivas³ (Álvarez *et al.*, 2021).

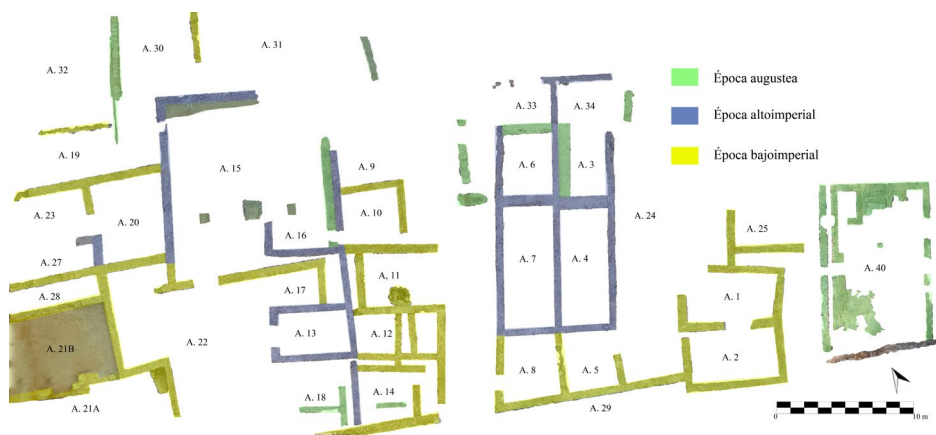


Figura 3. Planta de las estructuras romanas exhumadas en la parcela Portus Ilicitanus.

Fuente: elaboración propia.

3. Los pilares pudieron formar parte de prensas de vino o aceite. Sin embargo, la información arqueológica disponible es muy escasa e impide corroborar esta hipótesis.

A estos espacios excavados en la década de 1980 hay que añadir otro reciente, todavía en proceso de estudio. Nos referimos a un gran edificio cuadrangular –ambiente 40– del que todavía no conocemos su perímetro completo –mide 6’5 m de anchura y, al menos, 9’5 m de longitud–. Su interior parece estructurarse como una única nave presidida en el fondo por un pedestal, el cual está flanqueado por dos pequeñas estancias. Esta distribución de su espacio nos ha llevado a identificarlo con un edificio público, sin que podamos precisar más hasta la obtención de nuevos datos. Los materiales arqueológicos recuperados en su fundación corresponden a la primera fase del *Portus Illicitanus* (Álvarez *et al.*, 2021).

3.2. Siglos I-II

Regresamos nuevamente a La Picola donde, ya en la primera mitad del siglo II, tuvo lugar una nueva actividad edilicia. Un conjunto de edificios amplios y sin compartimentación interna, identificados como almacenes y patios, se extienden por buena parte del extremo noreste del yacimiento (Álvarez *et al.*, 2020: 205-206; Molina, 2021).

Esta misma fase altoimperial está ampliamente representada en la parcela *Portus Illicitanus*. Sobre el posible almacén de época augustea encontramos ahora un edificio que ocupa toda una manzana –ambientes 3, 4, 6, 7, 33 y 34–. Sus muros conforman cuatro grandes estancias diáfanas de 8,7 x 3,5 m aproximadamente (Sánchez *et al.*, 1986: 35-37; Álvarez *et al.*, 2021). Los materiales registrados durante el proceso de excavación –con un amplio predominio de ánforas frente a otro tipo de materiales– y su morfología, llevaron a considerarlo, con mayor claridad que en la fase anterior, como un almacén portuario.

Inmediatamente al noroeste de este conjunto, separado del mismo por una calle, fue erigido un edículo de nueva planta que amortiza las pequeñas estancias de época augustea –ambientes 14 y 18– ubicadas en esta zona del yacimiento. Dado que esta zona del yacimiento fue intervenida en las campañas de la década de 1980, la información disponible es reducida. A pesar de este límite y de la intrincada superposición de fases, se intuye que los ambientes 16, 17, 13 y la refacción

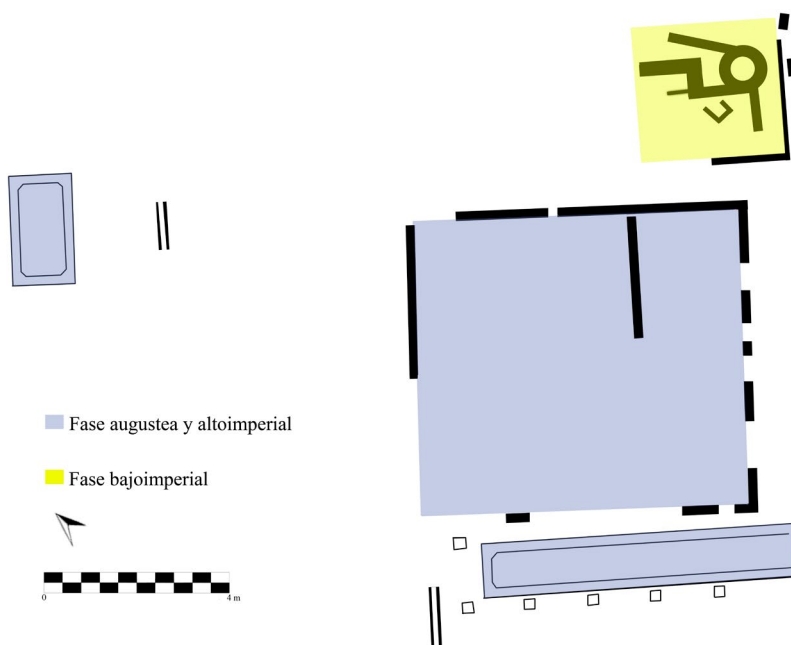


Figura 4. Planta de las estructuras romanas exhumadas en plaza de los Aljibes (a partir de González, 1984: 107).

del ambiente 18 son estancias cuadrangulares dispuestas en batería y abiertas hacia el noroeste a un espacio común –ambiente 22–. Se propuso que podría tratarse de un conjunto de modestas viviendas unicamerales. El siguiente bloque de estructuras, separado del anterior por una calle, presenta algunos lienzos de muro englobados en estructuras de la fase posterior que, por su orientación, pudieron pertenecer también a época altoimperial. Asimismo, se aprecia una refacción del patio –ambiente 15– en este mismo periodo (Álvarez *et al.*, 2021).

El yacimiento adyacente de plaza de los Aljibes cuenta asimismo con significativos restos romanos⁴. Destaca particularmente un edificio de grandes estancias expeditas –almacén– (Sánchez *et al.*, 1986: 30) que, por morfología y orientación, podríamos adscribir también al Alto

4. Excavación de urgencia realizada en 1976 en la que se documentaron los restos arqueológicos antes de la urbanización de la zona. Prácticamente inédito con excepción de una selección de materiales (González, 1978, 1984).

Imperio. Cuenta además con dos grandes cisternas o depósitos para las que carecemos de una cronología precisa, pero que por su orientación deben datar de esta fase o incluso de los primeros momentos del *Portus Ilicitanus*.

Finalmente hemos de mencionar la zona de El Palmeral, que fue excavada a principios de la década de 1990⁵. Esta intervención sacó a la luz un amplio conjunto de estructuras donde, por sus orientaciones y disposición, se distinguen claramente dos fases. En la más antigua, correspondiente a los siglos I-II (Sánchez, 2012: 130), destacan unas *tabernae* abiertas a una plaza pavimentada en *opus signinum*.

3.3. Siglos IV-V

Tras las reestructuraciones registradas en el área portuaria para el Alto Imperio no se detectan modificaciones urbanas relevantes hasta el siglo IV, momento en el que se acometerán una serie de cambios profundos que afectarán indeleblemente al conjunto del *Portus Ilicitanus*.

Una de las más destacadas es, sin duda, la que tuvo lugar en La Picola. Los almacenes portuarios de la fase anterior serán parcialmente amortizados en el segundo tercio del siglo IV por un gran edificio. Se trata de una *cetaria*, un centro especializado en la producción de salsas y salazones de pescado. Estaba dotado de instalaciones para tal efecto, como una sala de limpieza y despiece –ambiente 25– y un conjunto de balsas –ambientes 10, 11, 12, 13 y 14– en las que se llevaría a cabo el proceso de fermentación necesario para la obtención de la valiosa salsa (Molina, 2005, 2021). Contaba asimismo con una gran cisterna, con una zona de almacenes que incorpora la probable reutilización parcial de los edificios altoimperiales (Molina *et al.*, 2018; Álvarez *et al.*, 2020) y con un horno posiblemente vinculado con el proceso de elaboración de salazones (Badie *et al.*, 2000: 269-270; Molina, 2021). Poco después, ya en el último tercio del siglo IV, se amplía la *cetaria*

5. De nuevo, nos encontramos ante una importante zona arqueológica que, tras su documentación, quedó oculta. No ha sido objeto de publicaciones científicas y la información disponible acerca de sus resultados -diarios de campo, fichas estratigráficas, etc.- es reducida.

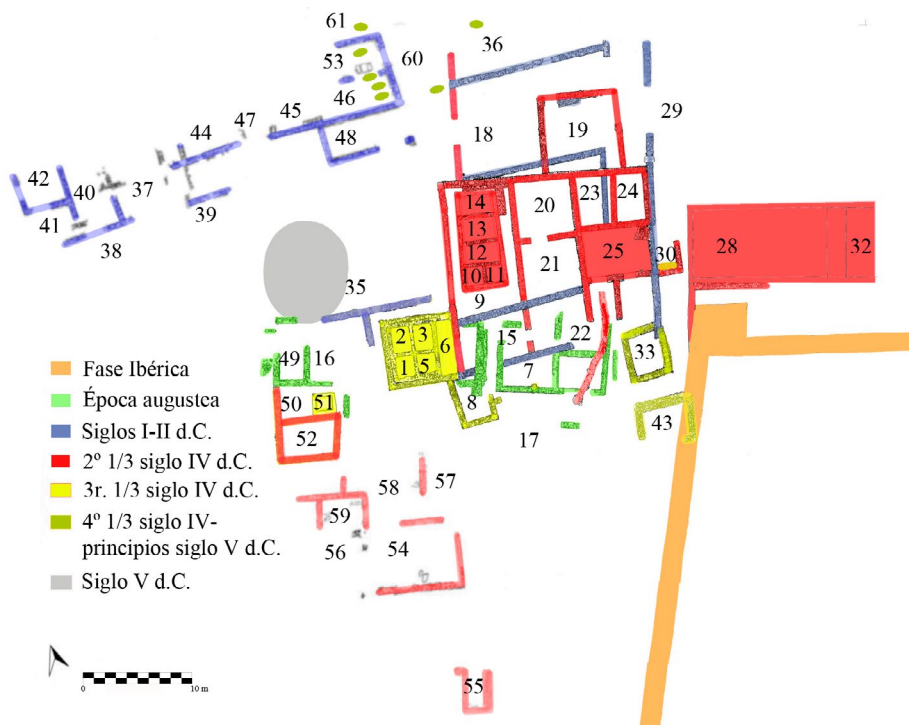


Figura 5. Planta general de La Picola en la que se marcan sus distintas fases (elaboración propia a partir de Molina, 2021: figs. 4 y 7).

con una reestructuración de su acceso principal y con la adición de nuevas zonas de balsas –ambientes 1-6, y 51– (Molina, 2005, 2021) que denota un incremento de su capacidad productiva.

Del mismo modo, también se perciben destacadas modificaciones de la trama urbana sita en la parcela *Portus Ilicitanus*, identificables tanto por superposición estratigráfica como por la nueva orientación de los muros que caracteriza a esta fase. Para estas fechas su edificio público ha sido completamente abandonado. Parte del mismo es destruido por grandes basureros, donde el estudio de sus rellenos ha aportado una cronología que podemos situar en este periodo (Álvarez *et al.*, 2021).

En la zona comprendida entre este edificio y los almacenes altoimperiales, para la que no tenemos constancia de construcciones previas, se alzará ahora un conjunto de estancias –ambientes 1, 2 y 25– que

fue identificado como viviendas (Sánchez Fernández, 1986: 34). Su extremo suroeste queda delimitado por un muro que se prolonga hasta la siguiente manzana –correspondiente al almacén formado por los ambientes 3, 4, 6, 7, 33 y 34–, donde se configuran parte del perímetro de dos nuevas estancias añadidas a este edificio –ambientes 5 y 8–. Este lienzo interrumpe el trazado de la calle –ambiente 24– localizada al sureste de los almacenes, generando un espacio abierto y común a los ambientes 1, 2 y 25. Creemos que el nuevo bloque resultante –edificio de almacenes, viviendas y el tramo de calle anulado y privatizado– debe interpretarse en conjunto como espacios de hábitat, por lo que se produce un cambio de función respecto a la fase anterior⁶ (Álvarez *et al.*, 2021).

La batería de estancias compuesta por los ambientes 18, 13, 17 y 16 se verá asimismo modificada a través de una serie de muros que redibujan su planta. El complejo resultante –que incorpora un pozo– (Sánchez *et al.*, 1986: 35; Álvarez *et al.*, 2021) invadirá parte de la vía pública –ambiente 23–. Identificamos finalmente una última superposición de estructuras donde los espacios resultantes presentan la orientación característica de este periodo. Nos referimos a los ambientes 21, 28, 27 y 23. A pesar de que desconocemos su perímetro, dado que sus estructuras continúan su trazado más allá de los límites de la parcela, hemos podido documentar que el ambiente 21B corresponde a un patio de trabajo pavimentado en tierra apisonada, aprovisionado de agua mediante un pozo (Álvarez *et al.*, 2021). Desafortunadamente, el registro arqueológico no permite definir el tipo de actividad que se desarrolló en estas instalaciones.

Respecto a los hallazgos asociados a época bajoimperial de plaza de los Aljibes, éstos se limitan a una serie de estructuras superpuestas no bien definidas pertenecientes a viviendas, a las que se asocia un pozo (Sánchez *et al.*, 1986: 30).

6. Dado que la información disponible para toda esta zona del yacimiento procede casi íntegramente de las campañas 1982-1986, esta interpretación queda abierta a posibles cambios derivados del futuro reestudio de los materiales y la documentación de estas excavaciones.

Concluimos nuestro examen del área portuaria para este periodo con el parque El Palmeral. Allí encontramos los restos ya mencionados de una barriada altoimperial, donde la nueva fase edilicia se superpone a las *tabernae* y a parte de la plaza, dando lugar a un conjunto que comparte la misma orientación que la reestructuración documentada en estas mismas fechas en la parcela Portus Ilicitanus. De nuevo, la falta de información sobre la excavación de esta zona de El Palmeral nos impide profundizar en su naturaleza.

Este mismo parque cuenta en sus terrenos con otro yacimiento – Casa romana – que corresponde a una lujosa residencia del siglo IV. Su excavación, iniciada en 1983, culminó con su reciente puesta en valor y musealización. Es un edificio con un patio/peristilo central, circundado por un corredor porticado al que se abren una serie de estancias.

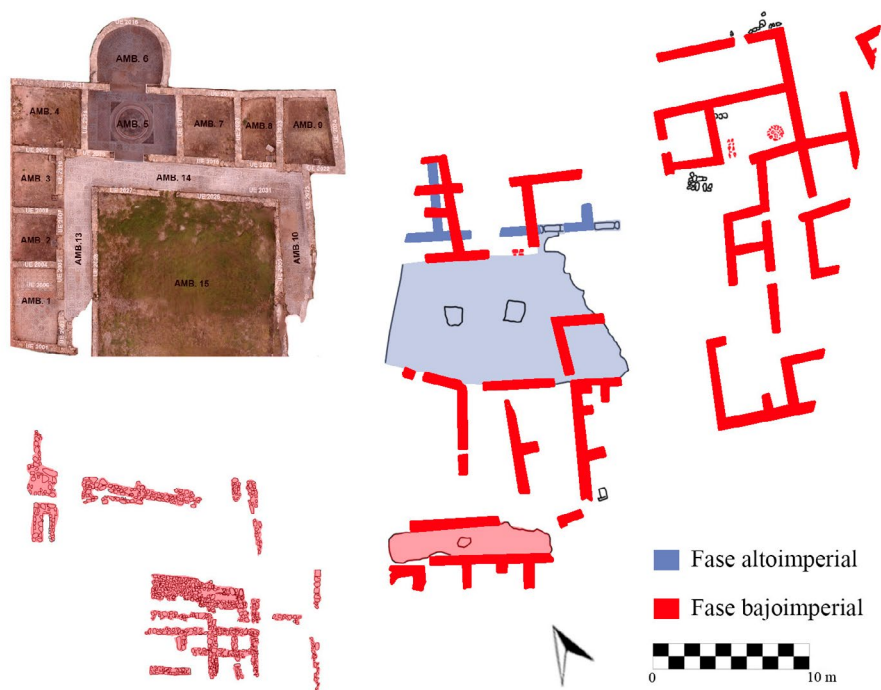


Figura 6. Planta de las estructuras romanas exhumadas en el parque El Palmeral (elaboración propia a partir de Sánchez *et al.*, 1989: 31 fig. 9, y de material inédito perteneciente a la campaña arqueológica de El Palmeral 1991 dirigida por M^a J. Sánchez).

Su extremo noreste está presidido por una cámara absidada precedida por una antesala, interpretada como un *oecus*. Ambas conservan parcialmente sus mosaicos, al igual que un *cubiculus* y que el corredor. Las estructuras situadas al suroeste del patio fueron interpretadas como una zona de trabajo o de servicio, sin que se haya documentado su conexión con la casa (Sánchez *et al.*, 1989: 23 y ss.; Sánchez, 2012: 129-130; Álvarez *et al.*, 2021).

La orientación de todo este edificio difiere de la característica para este periodo. Dado que bajo la residencia tardorromana se identificaron niveles y estructuras previos, creemos que su existencia podría remontarse a época altoimperial. Al mantener su ocupación, las distintas reformas no alteraron su orientación original, contrastando con la situación observada en su entorno inmediato.

En el siglo V se detectan los primeros indicios de abandono del *Portus Ilicitanus*. Según el registro material, probablemente sea en este momento cuando se colmaten los depósitos de plaza de los Aljibes (Sánchez *et al.*, 1986: 30). Del mismo modo, todo apunta a que poco después de la ampliación de *cetaria* de La Picola –si no de manera contemporánea– parte de los almacenes reutilizados son empleados ahora como zona de enterramientos (Molina *et al.*, 2018; Álvarez *et al.*, 2020; Molina, 2021). El uso de esta área como espacio funerario debe ser diferenciado del registrado en las excavaciones de Mercadona o de Estación de autobuses (Segura y Sánchez, 2011), más fácilmente vinculables con la necrópolis del área portuaria. En el caso de La Picola las inhumaciones están amortizando un edificio del puerto, revelando tanto su abandono como también probablemente el de buena parte de esta zona.

4. El cabo de Santa Pola entre los siglos VI y VIII

Entender la presencia humana en la actual Santa Pola durante los siglos VI y VIII ha supuesto un inconveniente para el mundo de la investigación. Las últimas evidencias arqueológicas del periodo tardorromano –limitadas a basureros y a estructuras de difícil identificación–, no remontan más allá del siglo V (Molina, 2021), lo que junto con la

práctica ausencia de fuentes que corroboren algún tipo de asentamiento ha llevado al consenso de una interpretación: la discontinuidad en el transcurso histórico. En este sentido, mientras el enclave portuario parece tener fin en el siglo V, *Ilici*, que llegará a ser sede episcopal, no se abandonará hasta el siglo VIII.

S. Gutiérrez ya trató esta «falta de continuidad» a finales de la década de 1990, planteando, en primer lugar, una disociación en la secuencia histórica del yacimiento romano de Santa Pola como puerto de la ciudad de *Ilici* (Gutiérrez, 1997: 84). Esta situación la explica planteando un «proceso de colmatación y de avance de la línea de costa» que hubo de sufrir Santa Pola por esas fechas (Gutiérrez, 1997: 85). Si la hipótesis es cierta, la desaparición del *Portus Ilicitanus* evidencia una reestructuración de la ocupación del territorio en la que se ocuparían nuevas zonas y desocuparían otras hasta el momento pobladas, sin que se lleve a efecto una desaparición total del asentamiento.

En este sentido cabe destacar un testimonio escrito que, si bien no concreta un enclave en Santa Pola o su entorno, sí que lo menciona indirectamente. Se trata de «la captura de la armada del emperador Mayoriano por los vándalos el año 460», el cual es recogido por diferentes fuentes, siendo la Crónica del obispo Aventico la que precisa su ubicación en las inmediaciones de la antigua *Ilici*: «En aquel año, las naves fueron capturadas por los vándalos en la zona de Elche, cerca de Carthago Spartaria» (Abad y Abascal, 1991).

Finalmente, S. Gutiérrez (1997: 91) propone una continuidad de carácter portuario en las costas de Santa Pola que respondería más bien a un pequeño fondeadero con alguna estructura precaria y no a un puerto de gran envergadura como lo fue en su momento el *Portus Ilicitanus*.

5. El carácter portuario de la Santa Pola andalusí y bajomedieval

El indudable carácter portuario del cabo de Santa Pola y su relevancia durante la Edad Media queda reflejado en las fuentes escritas:

«En cuanto a la relación de los puertos (*marāsi*, plural de *marṣā*, «fondeadero») a partir del puerto de *Aslan* hacia el este [...].

Le sigue el puerto de la ciudad de Tenes, con los puertos de *liṭābī* («poco importantes», según traducción de De Slane) entre los dos. Es puerto de verano, protegido por el este y por el oeste. Tiene agua que surge a la superficie. El puerto de Tenes tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, Santa Pola (Šant Bul)» (D'Epalza, 1986: 26).

«1424, octubre, 21, Elche.

Carta de justicia y jurados de Elche a Guillem Ferri, patrón de la galeota armada por el duque de Gandía y conde de Denia, en sus territorios, quejándose de la captura hecha cerca de la torre del Cap de l'Aljup de Antoni Salat, alcaide de dicha torre, cuando se disponía a descargar sosa, metiéndole en la citada galeota» (A.M.E., *Manual de Consells*, 5. Sin foliar. A partir de J. R. Hinojosa, 2004: 160).

Entre ambos testimonios transcurren cuatro siglos de historia en los que no cabe duda que el papel que tuvo el cabo de Santa Pola en el trasiego mediterráneo fue notorio.

El primero de ellos pertenece a al-Bakrī (1040-1094), quien escribió *Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik* en la corte de al-Mu'tasim, rey de la taifa de Almería. Otro geógrafo andalusí que coincidió en la misma corte y durante el mismo gobierno, al-'Uḍrī (1003-1085), escribió su obra *Kitāb tarṣī' al-ajbār*⁷. En ella describe la relación entre puertos de la costa magrebí y la andalusí, entre ellos el enclave de Santa Pola (D'Epalza, 1986: 26-28): «Me contaron que en la costa de Elche, perteneciente a la cora de Tudmîr, en el puerto llamado de Šanta Būla había una peña conocida por la Peña del lobo»⁸.

Tradicionalmente estos dos testimonios se han considerado los primeros del período andalusí en citar el cabo de Santa Pola; sin embargo, algunas investigaciones proponen a al-Ya'qūbī, geógrafo del siglo IX, quien lo relacionaría con el puerto de Tenes de manera similar a como hace al-Bakrī (Gutiérrez, 1997: 89).

El escribir obras geográficas a partir de otras anteriores reproduciendo su contenido de una manera prácticamente idéntica era

7. Esta obra será «citada posteriormente como *Nizām al-marṣān fī l-masālik wa-l-mamālik* por otros geógrafos y compiladores» (Franco, 2018b).

8. Fragmento de la obra de al-'Uḍrī según E. Molina (1972: 68).

algo muy común en el mundo árabe. Las únicas modificaciones que realmente tenían relevancia eran las que trataban los cambios administrativos y económicos de la zona en cuestión: abandono de ciudades, la fundación de otras, los productos de manufactura y las actividades comerciales que las caracterizaban, sus infraestructuras, etc.

Un ejemplo de ello que cabe destacar, teniendo en cuenta el enclave que nos preocupa, es al-Ḥimyarī. Este geógrafo del siglo XV escribió su obra *Kitāb al-rawḍ al-Mi`tar fī jabar al-aqta*. En ella el autor se preocupa en reproducir el texto de al-'Uḍrī, incluyendo Santa Pola, que en estos momentos ya se encontraba en manos cristianas: «Se cuenta, entre otras curiosidades, que sobre la orilla cercana a Elche, en el fondeadero llamado Santa Pola, hay piedras llamadas las «piedras del lobo» [...]» (Sánchez y Alonso, 2004: 108).

Entre los geógrafos del siglo XI que hemos mencionado y al-Ḥimyarī cabe destacar uno más, al-Idrīsī (1099-1175 ó 1176). En su obra *Nuzhat al-musthtāq fī ijtirāq al āfāq*⁹ describe la isla de Tabarca (Ablansa/Illa Plana) y el cabo de Santa Pola (*Ṭaraf al-Nāzūr*).

«Illa Plana. En sus inmediaciones [de Alacant] al occidente, hay una isla denominada Ablansa, que dista una milla de la costa; es este un puerto excelente, donde se ocultan los navíos de los enemigos. Frente a esta isla está Taraf al-Nazur [el Cabo del Vigía: hoy de l'Aljub]» (Dozy y de Goeje, 1968: 192-193).

En referencia al topónimo *Ṭaraf al-Nāzūr*, J. Abid (1989: 468) traduce otro texto de al-Idrīsī denominado *Uns al-Muḥay wa-rawḍal-Furay*. y analiza su significado: «El vocablo *al-nāzūr* significa literalmente en árabe 'el que mira, observa o vigila atentamente'. En la zona costera de Alicante sitúa al-Idrīsī un cabo al que denomina *Ṭaraf al-Nāzūr*, que los traductores convierten en 'Le cap du garde' y al que identifican con el actual cabo de Santa Pola, en la provincia de Alicante».

Estas fuentes escritas exponen la naturaleza portuaria de Santa Pola, concretamente del cabo, al que también atribuyen una función

9. Al contrario que otras obras, al-Idrīsī «elabora un rutero con una cartografía añadida» (Franco, 2018a: 134).



Figura 7. La costa noreste de al-Andalus a mediados del siglo XII según las obras de al-Idrisī, *Nuzhat al-mushtāq* y *Taraf al-Nāzūr*. Elaborado a partir de J. Piqueras (2009: 157, fig. 13).

defensiva. En el plano elaborado por J. Piqueras a partir de los textos de al-Idrisī queda reflejado el carácter marítimo del enclave de Santa Pola.

Tras la conquista cristiana, el señorío d'Elx recayó en el hermano de Alfonso X, Don Manuel. Es lógico pensar que los primeros años de gestión tuvieron que presentar serias dificultades, una de las más duras fue sin duda la revuelta mudéjar de 1265.

Dicha revuelta causó una crisis económica que estuvo estrechamente relacionada con la situación del puerto de Santa Pola. Para solucionarlo, Don Manuel tomó medidas que contribuyesen a la reactivación del puerto de Santa Pola y, con éste, la de la economía ilicitana (Hinojosa, 1989: 312-313; Menéndez, 2012: 167).

El puerto de Santa Pola en época medieval se ha relacionado tradicionalmente con el «Cap del Aljub», término que queda reflejado en las fuentes por primera vez en 1269 con motivo de una disputa judicial (Ramos, 1974: 8; Hinojosa, 1989: 313; 1997: 98). Dicho topónimo está relacionado con la existencia de un aljibe, elemento que Hinojosa (1989: 313) considera esencial en el ámbito portuario.

A partir de entonces son numerosos los testimonios judiciales y administrativos que tratan sobre el puerto de Santa Pola a lo largo de los siglos XIII y XIV. La mayoría de ellos relacionados con el fomento de su actividad a través de privilegios destinados a quienes comercializasen sus productos a través de este puerto (Hinojosa, 1989: 313; 1997: 98-99). Dichas ventajas resultaron atractivas entre los lugartenientes y comerciantes de la zona, lo que supuso una amenaza a la actividad portuaria de Alicante, y desde el inicio del segundo tercio del siglo XV las disputas entre Elche y Alicante por las competencias portuarias comenzaron a ser palpables a través de pleitos. Finalmente, en 1519 se aclaró la situación del puerto del Cap de l'Aljub: podía exportar los productos de Elche y Crevillente e importar cualquier tipo de mercancía¹⁰. De esta manera la actividad quedó limitada a un marco local (Hinojosa, 1989: 316-318; 1997: 106).

A pesar del modesto tráfico que debió tener el puerto del Cap de l'Aljub, los impuestos arancelarios supondrían unos ingresos constantes que eran arrendados por las autoridades ilicitanas y, en otras ocasiones, directamente por el señor de Barcelona (Hinojosa, 1989: 318-319; 1997: 107-108).

Asimismo, el Cap de l'Aljub sirvió de enclave estratégico militar. Un acontecimiento que refleja esta perspectiva se dio en 1309, cuando el puerto sirvió de punto de partida a la armada de Fernando IV de

10. A.M.E. *Papeles de Oro*. Sala I, armario 2, nº XVII. A partir de Hinojosa (1997: 106).

Castilla y Jaime II de Aragón para desplegar su maniobra militar contra el Reino nazarí de Granada (Marugán, 1990: 172), según el plan acordado en el Tratado de Alcalá de Henares (19 de diciembre de 1308).

Otro elemento a tener en cuenta durante los siglos XIV y XV en las costas alicantinas fue la piratería (Hinojosa, 1989: 313-315; 1997: 99-104). J. L. Menéndez (2012: 176) relaciona el auge de la actividad «corsaria-pirata» con la consolidación de los reinos bajo medievales y «las repúblicas marítimas».

Los ataques tuvieron diferentes orígenes: granadinos que luchaban por mantener cierto *status* en el Mediterráneo, genoveses y provenzales que se habían hecho durante el siglo XIII con una amplia red comercial, o castellanos que disputaban a través del mar los conflictos políticos que mantenían con la corona de Aragón. Estos casos, entre otros, reflejan el papel que el Mediterráneo occidental tuvo entre los siglos XIII y XV, momento en el que la sociedad, la cultura y la política gestaron una nueva realidad.

Se ha destacado la amenaza de los corsarios castellanos durante el siglo XV, relacionándola directamente con las disputas políticas entre las coronas de Castilla y Aragón (Hinojosa, 1989: 314-315; 1997: 104-106; Menéndez, 2012: 181). Este hecho debió cobrar importancia a partir de 1437, año en el que aumenta la vigilancia en la torre. Esta medida no debió disuadir mucho a los corsarios, puesto que en 1439 tanto el puerto como el arrabal ilícitano fueron atacados por la flota castellana apoyada por jinetes¹¹.

Finalmente, es interesante la visión de la vida cotidiana que Hinojosa (1989: 319) detalla en el enclave, donde había incluso que obligar al alcaide a habitar durante todo el año. La actividad económica se reactivaba por temporadas y el puerto era un atractivo para la actividad lúdica, «frente a las continuas prohibiciones dictadas por los jurados de jugar en el ámbito urbano de la villa y su término, en el puerto se permite el juego desde el 6 de enero de 1458»¹².

11. A.M.E. *Manual de Consells*, 11. 20-IX-1439. A partir de Hinojosa (1997:101).

12. AME. *Manual de Consells*, 15. 6-1-1458. La autorización incluye la mesa del señor, siendo una fuente de ingresos de sus rentas la de la tafurería.

5.1. La estructura del enclave portuario en época medieval

Los testimonios materiales que corroboran la existencia de infraestructuras portuarias en Santa Pola durante la Edad Media son escasos. Respecto al período andalusí, tradicionalmente se ha aceptado la ausencia de elementos materiales que demostrasen la entidad portuaria de la que las fuentes escritas hablan de manera constante, al menos desde el siglo XI. En cuanto al período bajomedieval, una estructura en particular es la única evidencia material a la que la historiografía se ha aferrado para explicar el desarrollo medieval de la actual Santa Pola. Hablamos de la torre del Cap de l'Aljub.

Al hilo de ello se debe tener en cuenta la excavación arqueológica que S. Yus dirigió entre los años 2003 y 2004, la cual es esencial a la hora de analizar e interpretar la realidad material del carácter portuario de Santa Pola. La intervención, llevada a cabo en el patio de armas del castillo de Santa Pola, supuso el hallazgo de unas estructuras que fueron interpretadas como «la torre del Port del Cap del Aljub» (Yus, 2012: 160).

Las estructuras, a pesar de haber sido parcialmente destruidas por la edificación del castillo-fortaleza durante el siglo XVI, ofrecían una planta que pudo ser interpretada: una estructura perimetral delimitaba un espacio en el que se encontraría una torre y unas estancias anexas a ésta (Yus, 2012: 160-161).

El espacio interno de la torre se dividía en tres estancias conectadas entre sí por accesos ubicados en las crujías interiores. De la misma manera la torre contaba en su frente septentrional con una puerta que daba al exterior. Las estructuras adosadas a la torre serían las únicas que estarían cubiertas y han sido relacionadas con actividades de almacenaje o descanso (Yus, 2012: 162).

Asociado al nombre del puerto cabe destacar finalmente la documentación de un canal que se relaciona con un posible aljibe de un momento posterior.

Las estructuras pertenecerían a época almohade, finales del siglo XII y primera mitad del siglo XIII. El material cerámico y la fábrica de los muros fueron los dos indicativos de esa cronología. Sin embargo, es de gran relevancia subrayar que el contexto cerámico que presenta

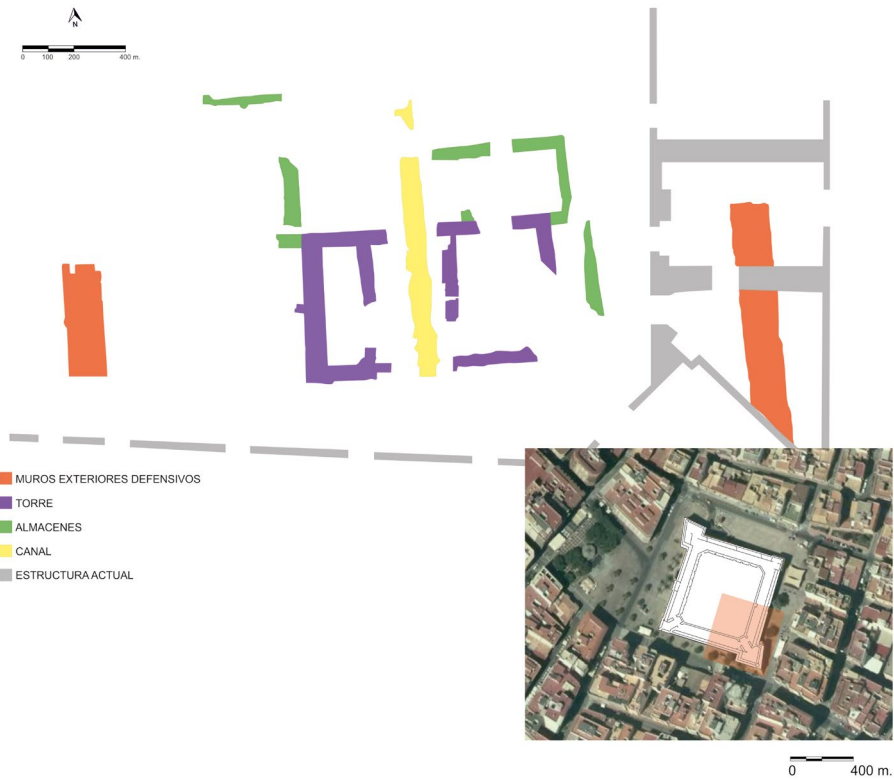


Figura 8. Planta de las estructuras documentadas por S. Yus en 2003-2004 donde se indican los diferentes elementos estructurales. Elaboración propia a partir de S. Yus (2012: 162). A la derecha en la zona inferior: vista aérea del Castillo-Fortaleza de Santa Pola donde se destaca el área intervenida por S. Yus en 2003-2004. Plano elaborado a partir de A. Retz (1778), en M. J. Sánchez y A. García (1990: 62).

el estrato sobre el que se apoyan las estructuras indica un asentamiento previo de la segunda mitad del siglo XI (Yus, 2012: 159, 160, 163).

A partir de estos datos, S. Yus (2012) plantea la existencia de un asentamiento originario de la segunda mitad del siglo XI que es consolidado más tarde en época almohade, momento al que pertenece el complejo documentado que identifica como la Torre del Cap de l'Aljub.

A raíz de estos nuevos hallazgos y de la interpretación que S. Yus (2012) le atribuye, se ha propuesto una nueva hipótesis sobre el tipo

de yacimientos costeros en el Levante peninsular durante los siglos XI y XII (Bujalance, en prensa).

El complejo arquitectónico excavado por S. Yus (2012) es similar al que J. R. Hinojosa esboza para época bajomedieval a partir de los testimonios escritos. El complejo portuario del Cap de l'Aljub se articularía a partir de una torre que ejercería de elemento defensivo¹³. Asimismo, la torre contaría con un torreón y un edificio «conocido como cortijo que se remontaría a la etapa de dominio castellano en el siglo XIII» donde se ubicarían tiendas que servirían de almacenaje y protección de las mercancías. Estas estancias contarían con cubiertas de vigas de madera. Tanto la torre como las tiendas contarían con puertas de madera (Hinojosa, 1989: 320; 1997: 109-110; Menéndez, 2012: 170).

Del mismo modo, el puerto contaría con una iglesia de la que tan solo se tiene constancia a través de un acuerdo municipal de 1450¹⁴. Ésta quedaría limitada a un uso puntual destinado al alcaide, pescadores y mercantes.

El almacenamiento de agua fue posible gracias a los aljibes que se ubicaban en la torre, de los cuales quedan registros testimoniales, sobre todo, en el siglo XV. Quizá a esta infraestructura hidráulica pertenecería el canal documentado por S. Yus (2012). Finalmente, se incorporó un horno de pan a las infraestructuras portuarias en 1452 (Hinojosa, 1989: 320-321; 1997: 111).

Junto a las modificaciones estructurales ya presentadas, el complejo experimentó constantes reformas desde finales del siglo XIII (Hinojosa, 1989: 321-322; 1997: 111-112). La más significativa tuvo lugar en 1316 y afectó a toda la infraestructura (García y Requena, 1994: 118; Menéndez, 2012: 169).

13. La torre formaría parte del sistema defensivo costero del reino de Valencia de finales de la Edad Media. Esta torre, junto a la del Cap de Cerver, serían los dos elementos principales de «la red de alerta de la Gobernación de Orihuela» (Hinojosa, 1989: 315). Hecho en el que seguramente influyó que ambos enclaves fuesen: «uno de los puntos calientes de la actividad pirática en el sector meridional del Reino de Valencia durante el siglo XIV, y sobre todo en el siglo XV», como apunta J. L. Menéndez (2012: 180).

14. A.M.E., *Manual de Consells*, 14, 25-X-1450. A partir de Hinojosa (1997: 111).

Esta «reconstrucción del complejo» se puede extrapolar a momentos anteriores, lo que explicaría la perpetuación del complejo andalusí durante el Bajo Medievo. Realidad que no debería extrañar, teniendo en cuenta que los restos estructurales documentados por S. Yus en los años 2003-2004 se asemejan en gran medida al complejo portuario descrito por J. R. Hinojosa (1989; 1997), salvando evidentemente los añadidos y las modificaciones propias del paso del tiempo.

6. Consideraciones finales

A tenor de todo lo expuesto, estamos en disposición de apuntar algunas cuestiones de interés que, más que respuestas, deben ser vistas como posibles puntos de partida para futuras investigaciones:

-Entre el abandono del fortín ibérico y la fundación del *Portus Ilicitanus* hay un vacío de información. Dado que no parece deberse a un problema de registro arqueológico, debemos asumir que hubo algún cambio en la estructura territorial de este periodo que favoreció el empleo de otros puertos.

-Tras la creación del *Portus Ilicitanus* detectamos dos grandes momentos de desarrollo urbanístico, uno a partir de mediados del siglo I y otro en torno a mediados del siglo IV. Este fenómeno está estrechamente relacionado con el crecimiento del tráfico portuario, cuyo análisis evolutivo muestra un panorama plenamente coincidente con las fases de ocupación detectadas (Molina, 2021). Así, se alcanza el periodo de mayor dinamismo comercial entre los siglos I y II, seguido de un decaimiento ya patente desde la segunda mitad del siglo II y el III, con un repunte, aunque de menor intensidad, en el siglo IV.

-La zona de La Picola debió ubicarse en la periferia del *Portus Ilicitanus*, lo que explicaría la escasa presencia de instalaciones portuarias hasta la expansión de época altoimperial.

-Desconocemos la ubicación de las instalaciones portuarias desde época tardoantigua hasta el siglo XI. Es posible que los sucesivos aportes de aluvión afectasen a la viabilidad del *Portus Ilicitanus* y provocasen un traslado. Otra posibilidad es que tuviese lugar una discontinuidad en la ocupación de la zona. Sabemos que siglos más tarde, al menos

desde época almohade –aunque las evidencias materiales demuestran una presencia desde mediados del siglo XI–, las infraestructuras portuarias se instalan en otro lugar.

Referencias bibliográficas

Fuentes

- AL-BAKRĪ (1968). *Kitâb al-Masâlik wa-l-Mamâlik; al-Hâÿÿi* (ed. Beirut).
M. D'Epalza, (trad. parc.) (1986) Costas alicantinas y costas magrebíes: el espacio marítimo musulmán según los textos árabes, *Sharq al-Andalus*, 3, 25-31.
- AL-ĤIMYARĪ (1963). *Kitâb al-rawḍ al-Mi` tar fî jabar al-aqtar*. M^a P. Maestro (ed. y trad.) Textos Medievales 10. Valencia.
- AL-IDRĪSĪ (1989). *Uns al-Muhaÿ wa-rawḍal-Furaÿ*. J. Abid (Estudio, edición, traducción y anotaciones) *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII según Uns al-Muhaÿ wa-rawḍal-Furaÿ*. Madrid.
- AL-IDRĪSĪ (1866). *Nuzhat al-musthtâq*. R. Dozy y M. J. Goeje (trad.), *Description de l'Afrique et de l'Espagne*. Reimpresión anastática de Leiden (1968).
- AL-'UDRĪ (1965). *Al-masâlik ilâ gami` al-mamâlik*. Al-AhwânĪ (ed. y trad.), *Fragments geográfico-históricos de Al-masâlik ilâ gami` al-mamâlik*. Madrid. E. Molina (1972). La Cora de Tudmir según al-ÛdrĪ (s. XI). Aportaciones al estudio geográfico-descriptivo del SE. Peninsular. *Cuadernos de Historia del Islam*, 4, serie monográfica, 3.

Bibliografía

- ABAD, L, ABASCAL, J. M. (1991). *Textos para la historia de Alicante. Edad Antigua*, Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- ALFÖLDY, G. (2003). Administración, urbanización, instituciones, vida pública y orden social. En J. M. Abascal y L. Abad (coords.): *La ciudad y los campos de Alicante en época romana (Canelobre 48)*. Alicante, 35-57.
- ÁLVAREZ, J. F. y BUJALANCE, R. (2018). *Proyecto renovación del colector de alcantarillado en ctra. Elche y colector EBAR Industrial*. Memoria arqueológica inédita. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Comunidad Valenciana (Nº ref. A-2018-562).

- ÁLVAREZ, J. F., MATEO, D. y MOLINA, J. (2020). Actuaciones arqueológicas en la factoría de salazones piscícolas de La Picola-Portus Illicitanus (Santa Pola, Alicante). Resultados de las campañas 2017-2018. En M. Ponce, F. E. Tendero, Y. Alamar y Ll. Alapont (coords.), *Jornades d'Arqueologia de la Comunitat Valenciana (2016-2017-2018)* Valencia, 201-208.
- ÁLVAREZ, J. F., MOLINA, J. y MATEO, D. (2021). *Puesta en valor del Portus Illicitanus. Memoria interpretativa*. Memoria arqueológica inédita. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Comunidad Valenciana (Nº ref. A-2004-380).
- BADIE, A., GAILLEDRAT, P., MORET, P., ROUILLARD, P., SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M^a J. y SILLIÈRES, P. (2000). *Le site antique de La Picola à Santa Pola (Alicante, Espagne)*. Paris.
- BUJALANCE, R. (en prensa). Puertos andalusíes, una nueva perspectiva. El caso de la torre del Cap de l'Aljub (Santa Pola, Alicante).
- D'EPALZA, M. (1986). Costas alicantinas y costas magrebíes en el espacio marítimo musulmán según los textos árabes, *Sharq Al-Andalus*, 3, 25-31.
- FRANCO, F. (2018a). Al-Masālik wa-l-mamālik (II). Construyendo una nueva imagen del mundo: ruterros, geografía y cartografía al servicio de la causa šīī, *Cuadernos del CEMYR*, 26, 111-170.
- FRANCO, F. (2018b). *Al-Masālik wa-l-mamālik: precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura*. Recuperado de: <https://revistascientificas.us.es/index.php/PH/article/view/4541/4774> (25-02-2021).
- GAILLEDRAT, E., MORET, P., ROUILLARD, P., SILLIÈRES, P., SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M^a J. y BADIE, A. (1997). Mil años en La Picola (Santa Pola, Alicante): del poblado ibérico fortificado al barrio romano de salazones. En AA.VV., *Congreso de Historia Local (Santa Pola, 1997)* (pp. 19-35). Santa Pola (Alicante).
- GARCÍA, A. y REQUENA, F. (1994). La torre del Cap de l'Aljub. Quatres segles en las costas de Santa Pola, *La Rella*, 10, 117-128.
- GONZÁLEZ, A. (1978). Materiales para un conocimiento del *Portus Illicitanus*. I: las lucernas, *Revista de Ciencias Humanas*, 4, 7-31.
- GONZÁLEZ, A. (1984). Aportaciones al conocimiento del *Portus Illicitanus*: reseña de los trabajos de urgencia de 1976. *La terra sigillata, Lucentum*, 3, 101-134.
- GUTIÉRREZ, S. (1997). Cuando el Portus dejó de ser puerto: el territorio ilicitano en la Alta Edad Media (ss. VI-X). En AA.VV., *Primer Congreso de Historia Local «Nuestra Historia»* (pp. 79-94). Alicante.

- HINOJOSA, J. R. (1989). El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche, *Mayurqa: revista del Departament de Ciències Històriques i Teoria de les Arts*, 22.1, 311-324.
- HINOJOSA, J. R. (1997). El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche. En AA.VV., *Primer Congreso de Historia Local «Nuestra Historia»* (pp. 95-115). Alicante.
- MARUGÁN, C. M^a (1990). El sitio de Almería de 1309. El desarrollo de la campaña militar. En AA.VV., *Almería entre culturas (siglos XIII-XVI)* (vol. 1 pp. 171-188). Almería.
- MASANET, B. (2005). Un horno metalúrgico en Picola - *Portus Ilicitanus* (Santa Pola, Alicante). Aportaciones a la secuencia evolutiva de las actividades portuarias. En J. Molina y M^a J. Sánchez (eds.), *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal* (pp. 235-242). Elche (Alicante).
- MENÉNDEZ, J. L. (2012). El puerto medieval de Cap de l'Aljup. Un baluarte contra la piratería y el corso en un mar de oportunidades (ss. XIII-XV). En J. A. López (coord.), *Santa Pola. Arqueología y Museo. Museos municipales en el MARQ* (pp. 166-185). Alicante.
- MOLINA, J. (2005). La *cetaria* de Picola y la evolución del *Portus Ilicitanus* (Santa Pola, Alicante). En J. Molina y M^a J. Sánchez (eds.), *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal* (pp. 95-112). Elche (Alicante).
- MOLINA, J. (2021). El *Portus Ilicitanus* (Santa Pola, Alicante): evolución y tráfico comercial en la época imperial. En R. Azuar y O. Inglese, *Carta arqueológica subacuática de Alicante II. El «Sinus ilicitanus» (Santa Pola/ Pilar de la Horadada, Alicante)*. Alicante.
- MOLINA, J., MATEO, D. y ÁLVAREZ, J. F. (2017). *Prospección geofísica en el Portus Ilicitanus (Santa Pola, Alicante)*. Memoria arqueológica inédita. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Comunidad Valenciana (Nº ref. A-2004-380).
- MOLINA, J., ÁLVAREZ, J. F. y MATEO, D. (2018). *Actuación arqueológica en la factoría de salazones piscícolas de La Picola (Santa Pola)*. Memoria campaña 2018. Memoria arqueológica inédita. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Comunidad Valenciana (Nº ref. A-2016-151).
- MORET, P. y BADIE, A. (1998). Metrología y arquitectura modular en el puerto de La Picola (Santa Pola, Alicante) al final del siglo V a.C., *AEspA*, 71, 53-61.

- MORET, P., PUIGCERVER, A., ROUILLARD, P., SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M^a J. y SILLIÈRES, P. (1995). The fortified settlement of La Picola (Santa Pola, Alicante) and the Greek influence in South-east Spain. En B. Cunliffe y S. Keay (eds.), *Social complexity and the development of towns of Iberia (Proceedings of the British Academy 86)* (pp. 110-125). London.
- PIQUERAS, J. (2009). Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X-XII. Al-Idrisi y los precursores, *Cuadernos de geografía*, 86, 137-163.
- RAMOS, A. (1974). *Santa Pola y su historia*. Elche (Alicante).
- ROUILLARD, P. (2012). El puerto ibérico. En J. A. López (coord.), *Santa Pola. Arqueología y Museo. Museos municipales en el MARQ* (pp. 120-125). Alicante.
- SÁNCHEZ, M^a J. (2005). La factoría romana de salazones de Santa Pola (Alicante). Historia de la investigación. En J. Molina y M^a J. Sánchez (eds.), *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: la cultura del mar y la sal* (pp. 89-94). Santa Pola (Alicante).
- SÁNCHEZ, M^a J. y GARCÍA, A. (1990). *Historia del Castillo-Fortaleza de Santa Pola (s. XVI-XX)*. Santa Pola (Alicante).
- SÁNCHEZ, M^a J., BLASCO, E. y GUARDIOLA, A. (1986). *Portus Ilicitanus. Datos para una síntesis*. Santa Pola (Alicante).
- SÁNCHEZ, M^a J., BLASCO, E. y GUARDIOLA, A. (1989). Descubrimiento de una factoría bajoimperial de salazón de pescado en Santa Pola (Alicante). *Saguntum*, 22, 413-438.
- SÁNCHEZ, M^a J., GUARDIOLA, A. y BLASCO, E. (1989). *Portus Ilicitanus. Excavaciones en la Casa Tardorromana de «El Palmeral»*. Santa Pola (Alicante). *Campaña de 1983*. Valencia.
- SÁNCHEZ, A. J. y ALONSO, R. DEL C., (2004). El territorio alicantino en las fuentes geográficas árabes medievales (siglos IX-XV), *Miscelánea Medieval Murciana*, 27-28, 103-124.
- SEGURA, G. y SÁNCHEZ, M^a J. (2011). *Intervención arqueológica en el proyecto de la nueva estación de autobuses (Santa Pola, Alicante). Informe preliminar*. Memoria arqueológica inédita. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Comunidad Valenciana (N^o ref. 2010/0286-A).
- YUS, S. (2012). La torre del Port del Cap del Aljub. En J. A. López (coord.), *Santa Pola. Arqueología y Museo. Museos municipales en el MARQ* (pp. 158-165). Alicante.

Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Baja Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia

Carlos Crespo Amat¹
J. Leonardo Soler Milla²

Universitat d'Alacant

Resumen

El presente trabajo realiza una revisión historiográfica sobre los mercados y la dimensión económica del trasiego comercial en el sur del reino de Valencia tomando como base el corredor del Vinalopó en los siglos XIII-XV. Los tránsitos territoriales, la circulación de ganado –estudiada a partir de recopilación de registros fiscales no publicados hasta el momento– y la dinamización del comercio lanar constituyen algunos de los elementos del despegue comercial de este lugar, junto a la producción agrícola, los canales de distribución y especulación mercantil, la orientación al Mediterráneo a través del puerto de Alicante y la incentivación política y económica de los

-
1. Doctor en Historia Medieval. Investigador postdoctoral. Universidad de Alicante. carlos.crespo@ua.es
 2. Profesor Contratado Doctor en Historia Medieval, Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas. Universidad de Alicante. leonardo.soler@ua.es

ámbitos e instituciones de intercambios que completan todo el proceso de comercialización tardomedieval.

Palabras clave: mercados, comercio lanar, Vinalopó, reino de Valencia, Castilla, siglos XIII-XV.

1. Los valles del Vinalopó en su contexto historiográfico e histórico

Estudiar el comercio y las comunicaciones en el Vinalopó durante los siglos XIV y XV exige una reflexión de partida que puede sintetizarse en el siguiente interrogante: ¿en qué medida la atención historiográfica a ambos fenómenos en el entorno específico vinalopense refleja el papel real que ejercieron el corredor y sus poblaciones en el conjunto de los circuitos económicos peninsulares y en el sistema de conexiones terrestres del sector oriental ibérico?

El interrogante plantea dos planos de aproximación: uno historiográfico y otro histórico. Sobre el primero de ellos, un somero repaso al elenco de autores que han centrado su atención en el Vinalopó, o más específicamente en la cabecera del canal que abre las tierras manchegas al Mediterráneo en territorio valenciano, es suficiente para constatar el interés que han suscitado los valles medio y bajo del Vinalopó tanto en la historiografía catalano-aragonesa y valenciana como en la castellana, especialmente en los años ochenta y noventa del siglo pasado.

Fruto de las exhaustivas consultas documentales llevadas a cabo en el fondo archivístico de la Cancillería real aragonesa, M.^a T. Ferrer (1988a, 1988b, 1990) dio a conocer las vicisitudes históricas de las aljamas musulmanas del sur de la Corona de Aragón. Y el mismo espacio ha sido también el marco de estudio prioritario de J. V. Cabezuelo (1991a, 1991b, 1998, 2019), cuyas investigaciones sobre la zona, y en general sobre el Mediodía valenciano, se han centrado en la organización político-administrativa de los valles medio y bajo del Vinalopó, además de la vega baja del Segura, durante el siglo XIII y la primera mitad del XIV.

El interés de los años ochenta y noventa del siglo XX por la realidad político-social de las comarcas meridionales del reino de Valencia durante los tres últimos siglos de la Edad Media, que fue paralelo al

mostrado por autores como J. Torres Fontes (1976, 1984, 1987), J. M. Del Estal (1977, 1982) y otros historiadores locales (Nieto Fernández, 1984-1997), representa el momento de mayor producción historiográfica en torno a las localidades del Vinalopó. Sin embargo, desde la publicación de estos trabajos, pioneros por el encuadre que hicieron de este espacio geográfico dentro del conjunto territorial de la corona aragonesa y de los procesos experimentados en la Europa tardomedieval, la preocupación por la historia bajomedieval de la zona se ha materializado no tanto en estudios de carácter monográfico como en análisis más o menos específicos realizados sobre la base de algún recurso documental de interés (Barrio y Cabezuelo, 1997; Barrio, 1999; Soler, 2007; Soler y Parra, 2018).³

Aun así, y a excepción de los datos contenidos en trabajos destacables, los estudios realizados sobre las comarcas del valle fluvial no se han centrado en el comercio y en la función del corredor del Vinalopó como canal de comunicación entre el interior peninsular y el Mediterráneo. Desde luego, existen estudios locales, algunos de los cuales acerca de la fiscalidad sobre las comunidades mudéjares de poblaciones vinalopenses o, incluso, sobre la función comercial de alguna de ellas en particular (Pretel, 1985; Rubio, 1987; Hinojosa, 1987, 1989; 1993, 1995, 2000-2002; González Arce, 2002; Soler, 2007), pero sigue sin existir un estudio en torno a la especificidad que, tanto en geografía como en dinámicas históricas, encierra el corredor del Vinalopó en su función como canal de comunicación y de comercio durante el Tardomedievo.

Naturalmente, el panorama descrito tiene una repercusión directa sobre nuestro conocimiento de la realidad histórica del corredor en los siglos bajomedievales. Y la manida ausencia de fuentes es su responsable directo. Si hubiéramos de valorar la importancia del canal en el comercio y las comunicaciones en función de la documentación conservada, diríamos probablemente que el valle medio del Vinalopó y sus extensiones territoriales hacia l'Alacantí y hacia su desembocadura tuvieron una importancia relativa en el conjunto del reino

3. *Vid.* González Hernández, 2002; Poveda, 1994.

de Valencia y, más todavía, de la península ibérica. Sin embargo, la revisión de documentación ya conocida y la consulta de fuentes de tipología distinta a las exploradas hasta entonces permite arrojar una visión diferente, menos conflictiva, de los tránsitos y los contactos humanos canalizados a través del corredor del Vinalopó en las dos últimas centurias de la Edad Media. Se trata, en muchos casos, de noticias aisladas que no permiten una reconstrucción diacrónica de las dinámicas y los procesos mercantiles que se desarrollaron en él. Por ello, en este trabajo, más que cubrir un vacío historiográfico en torno al corredor del Vinalopó en cuanto eje territorial coherente geográfica e históricamente, pretendemos abrir una vía de investigación poco explorada hasta hoy sobre la base de algunas evidencias documentales.

2. La dimensión económica de los tránsitos interterritoriales

Una de las principales repercusiones de los trabajos realizados sobre la zona en nuestro conocimiento de las poblaciones del Vinalopó es la importancia atribuida a la agricultura en la función económica de ellas, en general, y del valle de Elda, en particular. Efectivamente, la pervivencia de la tradición agrícola andalusí en las localidades del Vinalopó tras la conquista feudal cristiana hacía de ellas una fuente de ingresos suculenta, habida cuenta de la carga fiscal a la que quedaron sujetas las comunidades mudéjares en el reino de Valencia, siendo esta la razón por la que disponemos hoy de algunos datos relativos a impuestos sobre productos del agro que han servido como base para estudiar las sociedades del Vinalopó (Barrio, 1999; González Hernández, 2002).

Sin embargo, ha merecido menos atención la función del Vinalopó en los tránsitos interterritoriales y su importancia en la titularidad de estos lugares y, en general, en su desarrollo. A este respecto, las descripciones que la historiografía valenciana ha dedicado a los pasos fronterizos existentes en el límite jurisdiccional occidental del reino de Valencia durante el periodo final de la Edad Media han advertido la existencia de tres accesos principales. En primer lugar, el eje

Buñol-Requena, por donde circulaba, en sentido oeste-este, lana, ganado, cereales y cueros procedentes de las zonas de Cuenca y La Mancha y, en sentido este-oeste, además de manufacturas autóctonas, especias y otros productos importados por mar. En segundo lugar, el sector suroeste del reino, zona del marquesado de Villena, a través del corredor que une Villena con Almansa y Chinchilla. Y, en tercer lugar, el sector meridional, conformado por el área transfronteriza de Orihuela-Murcia, caracterizada por unos tránsitos cotidianos con prolongaciones hacia el reino de Granada. A estas tres conexiones terrestres se unía la vía fluvial que, desde la sierra de Albarracín desemboca en Valencia a través del curso del Guadalaviar-Turia, que cruzaba la frontera a través del paso de Santa Cruz de Moya, y que estaba acaparada por el comercio maderero (Hinojosa, 1998: 396-397).

Ciertamente, estas descripciones están en consonancia con el viario medieval (Riera, 2002: 442-443). Pero los caminos valencianos que atravesaban la frontera terrestre occidental conectando los espacios interiores con alguno de los puertos marítimos del reino de Valencia experimentaron alteraciones relacionadas con la intensidad de los tránsitos canalizados y la comercialización de la sociedad de las áreas que interconectaban.⁴ Así, en el sector suroeste de la raya, además de la ruta que unía Xàtiva con las tierras del señorío de Villena, existía otra de gran intensidad comercial interterritorial que conectaba por medio de Elda las tierras de la Mancha de Montearagón y sus prolongaciones hacia Murcia y la Andalucía oriental con el campo de Alicante, recorriendo el corredor que desde La Mola y Novelda continúa por Monforte del Cid hasta llegar a la capital alicantina, y con Santa Pola, Orihuela y Guardamar del Segura por la vía de Novelda-Aspe-Elche, esta última a partir de finales de la segunda década del siglo XV gracias al camino que el *consell* ilicitano mandó construir entre Aspe, la propia villa de Elche y Guardamar.⁵

4. Sobre la comercialización de las sociedades bajomedievales, *vid.* Britnell, 1993.

5. En el acta del 27 de abril de 1429 del consell de Elche se refiere a *lo acabament e conclusió* [...], *exampliament* y *adob que-s a fer en rahon del camí o carril que resta per a fer e acabar entre les viles d'Elg e la vila d'Azp*, y la de 21 de septiembre de 1427

3. La producción y el paso de ganados

Ya desde las primeras menciones en fuentes cristianas a Elda se destaca su rol económico en la producción y el paso de ganados. Cuando en 1244 el infante Alfonso hizo donación de Elda a Guillermo el Alemán no hizo entrega al caballero que ha pasado a la historia como primer señor de la ciudad únicamente de «*la villa por hereditat*», sino también de su castillo «*[...] con montes, et con fuentes, et con pastos, con entradas et con sallidas et con todos sus terminos et con todas sus pertenencias, assi como las avie Ella en tiempo de moros*» (Cabezuelo, 2006a: 141).

La referencia a las entradas y salidas y a los pastos constituye la evidencia documental escrita más antigua del dinamismo de Elda y su valle en el comercio y las comunicaciones interterritoriales. Centrando la atención en primer lugar en las dehesas eldenses, contrasta sin embargo la existencia de áreas de pastizal en el valle y la dedicación pecuaria de los habitantes del lugar en el siglo XIV. Nos basamos en los estudios realizados a partir del *atzaque* del ganado, un impuesto que recaía sobre los habitantes del lugar como sujetos pasivos en función del número de cabezas de ganado menor en propiedad. Los datos de este impuesto, del que cabe suponer alguna exención cristiana y judía, arrojan las siguientes cifras de cabras y ovejas: 1.448 cabezas en 1353; 2.280 cabezas en 1356; y 858 cabezas en 1396 (Cabezuelo, 2006b: 167-168; Hinojosa, 1992-1993, 2003-2006; Ferrer 1994).

Las diferencias entre la primera y la segunda cifra podrían obedecer, según algunos cálculos en torno a la población de Elda (con base, también, en la fiscalidad), a un crecimiento coyuntural; sin embargo, esta correlación no es válida para explicar las diferencias existentes entre estas dos, por un lado, y las 858 cabezas del año 1396, dado que los estudios realizados ofrecen un número de habitantes –al menos– mudéjares similar al de 1353 y al de 1356 (700-800), que se ha vinculado a una recuperación económica del lugar impulsada por Pedro IV el

recoge la noticia de *la obra del pas nou qui és camí de Guardamar*. Archivo Municipal de Elche, *Manuals de Consells*, núm. 6, s. fol., cit. *Textos para la historia de Alicante: Historia Medieval* (1990). Ed. a cargo de J. R. Hinojosa Montalvo. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 292.

Ceremonioso con base en una política repobladora de concesión de privilegios y exenciones fiscales tras los desastrosos efectos causados por la guerra de los Dos Pedros, que enfrentó a las coronas de Castilla y Aragón entre 1356 y 1369, con paz firmada en 1375 (Ferrer, 1990; Cabezuelo, 1991b; González Hernández, 2002). Bien podría obedecer tal descenso de la riqueza pecuaria a un modelo económico distinto originado por la llegada de habitantes procedentes de zonas de escasa tradición ganadera. En cualquier caso, hay una realidad ineludible y es la tendencia local a la disminución de una dedicación pecuaria que nunca, ni siquiera en los momentos inmediatamente anteriores al estallido del conflicto, destacó por su elevado volumen.

Sin embargo, el valle de Elda disponía de zonas de pastos de gran atractivo económico. Y este dato, unido a nuestro conocimiento de las dehesas existentes en la huerta de Alicante, en el campo de Agost y en los términos de Chinosa y Monóvar (entre otros lugares del corredor del Vinalopó), resulta muy revelador para entender la referencia a los pastos y a las entradas y salidas que menciona el documento citado.

El examen de los itinerarios trashumantes del sector oriental de la península Ibérica pone de manifiesto cómo la cañada real conquense atravesaba el corredor del Vinalopó tras discurrir por la Mancha de Montearagón en busca de las zonas de invernada de –sobre todo– la llanura murciana. Y el valle de Elda se benefició económicamente de estos tránsitos ganaderos que por la vía de Chinchilla de Montearagón (donde se ubicaba uno de los puertos secos para el control de las importaciones y las exportaciones en Castilla) penetraban en el Mediodía valenciano a través de Elda.

El cuadro 1 reúne los asientos fiscales del cobro del montazgo en el valle de Elda durante los años 1376 a 1383. Su brevedad responde, en primer lugar, a que el impuesto era recaudado únicamente durante los meses de septiembre y octubre, cuando los arrendadores del impuesto colocaban a recaudadores en el valle de Elda y en otros lugares de la gobernación de Orihuela por donde circulaban las cabañas de ganado lanar en busca de los pastos de invierno de la zona; y, en segundo lugar, a que tan solo aquellos propietarios de ganados que no gozaban de franquizas estaban sujetos al pago del impuesto. La sistematización de

los datos contenidos en algunos volúmenes conservados en el fondo de *mestre racional* del Archivo del Reino de Valencia y el Archivo de la Corona de Aragón permite ofrecer una nómina de productores pecuarios y pastores con sus lugares de procedencia que, consiguientemente, destacan sobre todo por su origen castellano, redundando de este modo en el papel de Elda y el valle del Vinalopó en los tráficos pecuarios ibéricos.

AÑO	PASTOR / PROPIETARIO	ORIGEN	Nº CAB.	RECAUD.	VALOR	ARRENDAMIENTO / VALOR
1376	Gil Martínez	Chinchilla	750	9	3 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Guillermo Villora	Almansa	750	9	3 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Benito Tello	Chinchilla	1900	23	9 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Blasco Pinar	Chinchilla	1000	12	5 ls., 2 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Juan de Sevilla	Chinchilla	700	10	4 ls., 5 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Asensio Martínez	Chinchilla	1300	16	6 ls., 16 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Juan Calvo	Villena	2000	24	10 ls., 4 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Domingo García	Villena	750	9	3 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Pascuala	Villena	750	9	3 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Simó Lencina	Ontinyent	750	4	1 l., 14 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Mateu Constant	Biar	500	3	1 l., 5 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Bartolomé Cascante	Villena	350	4	1 l., 14 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Mateo Gil	Albacete	1000	12	5 ls., 2 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Juan de Sayona; Martín de Sayona	Chinchilla	2750	35	14 ls., 17 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Fernando Martínez	Chinchilla	1600	19	8 ls., 1 s., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	el Serrano	Chinchilla	800	10	4 ls., 5 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	Juan Gómez	Chinchilla	750	9	3 ls., 16 ss., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1376	doña Eva	Chinchilla	1600	19	8 ls., 1 s., 6 ds.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)

Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Baja Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia

1376	Juan Martínez	Almansa	430	6	2 ls., 11 ss.	6-12 cab. / mil (8 ss., 6 ds. / cab.)
1379	Guillem Ricard	Biar	650	4	2 ls., 4 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 1 d. / cab.)
1379	Gonzalo Guaita	Villena	1300	8	4 ls., 8 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 1 d. / cab.)
1380	Guillemó Moliner	Biar	1300	8	4 ls., 5 ss., 4 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 8 ds. / cab.)
1381	Asensio Martínez	Chinchilla	1800	11	5 ls., 11 ss., 10 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Ibáñez Cortés	Chinchilla	2150	13	6 ls., 12 ss., 2 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Domingo Esteban	Chinchilla	2500	15	7 ls., 12 ss., 6 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Juan Sayona	Chinchilla	2500	15	7 ls., 12 ss., 6 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Pedro Ricard	Villena	4000	24	12 ls., 4 ss.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Pedro Pérez	Chinchilla	800	5	2 ls., 10 ss., 10 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Domingo Besaudún	Chinchilla	2150	13	6 ls., 12 ss., 2 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Gonzalo García y sus sobrinos	Villena	1000	6	3 ls., 1 s.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Mateo Sánchez; Juan Máñez	Chinchilla	4650	28	14 ls., 4 ss., 8 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Fernando Martínez el Poco	Chinchilla	5300	32	16 ls., 5 ss., 4 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1381	Estéban Pérez	Biar	500	3	1 l., 10 ss., 6 ds.	6 cab. / mil (10 ss., 2 ds. / cab.)
1382	Pedro Azorín	Yecla	1650	10	4 ls., 11 ss., 8 ds.	6 cab. / mil (9 ss., 2 ds. / cab.)
1382	Guillem Ricard	Biar	650	4	1 l., 16 ss., 8 ds.	6 cab. / mil (9 ss., 2 ds. / cab.)
1382	Juan Gómez	Chinchilla	3000	18	8 ls., 5 ss.	6 cab. / mil (9 ss., 2 ds. / cab.)
1382	Domingo Jiménez	La Font de la Figuera	1500	9	4 ls., 2 ss., 6 ds.	6 cab. / mil (9 ss., 2 ds. / cab.)
1382	Antonio Ricard	Villena	6650	40	18 ls., 6 ss., 8 ds.	6 cab. / mil (9 ss., 2 ds. / cab.)
1383	Alfonso Díez	Chinchilla	6000	36	16 ls., 6 ss.	6 cab. / mil (9 ss., 1 d. / cab.)
1383	Juan Navarro	Camarena	1500	9	4 ls., 1 s., 9 ds.	6 cab. / mil (9 ss., 1 d. / cab.)

Cuadro 1. Registro fiscal del montazgo en el valle de Elda (1376-1383).

Fuente: elaboración propia a partir de ARV, MR, vol. 4543, ff. 8r-9v y ACA, RP, MR, vol. 1722, ff. 20r, 32v, 46r-47r, 81r y 97r.

Puede apreciarse que los propietarios referidos en el cuadro son en su mayoría de Chinchilla de Montearagón, de donde proceden además las cabañas más numerosas. Le siguen las cabañas villenenses y, a distancia, las de Almansa, Albacete, Yecla y Camarena, en la corona castellana, y las de Biar, Ontinyent y La Font de la Figuera en el reino de Valencia. Las dimensiones de las cabañas presentan, pues, una enorme variabilidad, que va desde las 350 cabezas del villenense Bartolomé Cascante hasta las 6.650 de su convecino Antonio Ricard o las 6.000 del chinchillano Alfonso Díez, registrándose un promedio de 1.800 cabezas de ganado.

En cuanto a la recaudación, se observa una tendencia a la ecuanimidad en la base imponible entre los ganados valencianos y los procedentes de otros reinos, pues, si bien en 1376 los primeros solo debían abonar 6 cabezas de ganado menor por cada millar (mientras que por los segundos debía tributarse el doble), ya desde 1379 quedó establecida la primera de las proporciones como tasa única, independientemente del origen, aumentando –eso sí– el valor de cada cabeza, al menos en un primer momento. Ello significa que por el valle de Elda transitaban cabañas de ganado valoradas en cifras que alcanzaban las 2.700 ls. e incluso superaban las 3.000 ls. y por las que debían abonarse cantidades situadas entre las 16 y las 18 ls. Todo ello no hace sino poner de relieve la magnitud de los flujos económicos que circulaban por el corredor del Vinalopó, habida cuenta de las posibilidades de capitalización de estos animales.

4. La dinamización del comercio lanar

Tras la conquista cristiano-feudal, estos tránsitos pecuarios animaron otro tipo de tráfico sobre la base de la circulación de información en torno a las disponibilidades de unos productos, la demanda de otros, las calidades, las modas, la competitividad o el acceso a los mercados a un lado y otro de la frontera castellano-valenciana: nos referimos a tráfico comerciales. Unos y otros, sin embargo, hubieron de hacer frente a tres problemas omnipresentes en la historia del corredor del Vinalopó durante el siglo XIV y buena parte del XV: la despoblación,

la guerra y la inseguridad que generaba su condición rayana. Y a pesar de estos tres factores, el canal ejerció un rol importante en los tráficos económicos longitudinales de la península Ibérica.

En primer lugar, porque su condición de canal de comunicación entre el interior peninsular y el Mediterráneo hacía que a través de él fluyeran productos con destino a los mercados europeos. A este respecto, es de sobra conocida la función comercial del puerto de Alicante y, en menor medida, del cargadero marítimo del Cap de l'Aljub, en la actual Santa Pola (Hinojosa, 1986, 1989, 2007; Soler, 2021). La capital provincial constituyó de hecho un centro de operaciones secundario para algunos hombres de negocios italianos (ligures y toscanos, fundamentalmente) en busca de pieles animales y frutos secos que eran exportados a ciudades como Génova, Pisa y Florencia, o bien eran redistribuidos por otros puertos de la Europa bajomedieval, como Brujas o Sluis. De hecho, a finales del Trecentos, la intervención de agentes extranjeros en el sector meridional del reino de Valencia y, sobre todo, la integración del puerto alicantino en las rutas marítimas que convergían en Flandes, introdujo parámetros nuevos en los flujos de mercancías.

Concretamente, la presencia en la ciudad de Alicante de operadores toscanos en los años transicionales de los siglos XIV-XV permite comprobar cómo su conexión con los grandes circuitos internacionales no solo se tradujo en una exportación masiva de productos agropecuarios alicantinos (destacadamente, frutos secos), sino también castellanos, pues parte del comino, la grana y los vellones (*boldroni della Cantera*) asociados al puerto alicantino procedían del área castellanomanchega y murciana. Pero, además, las escalas realizadas en esta ciudad por galeras y otras embarcaciones procedentes de Flandes no se limitaron a paradas de simple suministro de víveres, sino que descargaron también paños de alta calidad que atraían tráficos (bajo demanda o sin ella) procedentes, con seguridad, de Orihuela y muy probablemente también del otro lado de la frontera; con lo que, de hecho, las posibilidades de acceder al mercado de textiles de importación a través del puerto de Alicante desviaron parcialmente antiguos tránsitos latitudinales que tenían en Valencia como el único centro de adquisición posible en el territorio

valenciano en favor de otros canales, como el del corredor del Vinalopó (que conectaba la Mancha de Montearagón con la costa alicantina) o el eje Murcia-Orihuela-Alicante (Orlandi, 2008; Crespo, 2021).

El interés por las lanas del señorío de Villena, la Mancha de Montearagón y, más al interior, el Campo de Calatrava, atraía no solo a mercaderes valencianos, sino también a operadores extranjeros. En el señorío villenense estaba autorizada, en los años veinte del siglo XV, la importación y exportación de mercancías exentas de aduana, siempre que fueran de sus vecinos o adquiridas para uso y consumo propio y no para la venta. En consecuencia, la afluencia de mercaderes falsamente avecindados, en especial genoveses, fue lo suficientemente elevada como para que el monarca castellano prohibiera que pudiera considerarse vecino a nadie que no estuviera casado y residiera habitualmente allí y ordenara llevar un registro de todo lo que se importaba con el fin de comprobar que no era vendido (Ladero, 2009: 99).

En efecto, muchas de estas fibras tenían como destino intermedio la ciudad de Valencia, desde donde eran embarcadas en naves de procedencia diversa para su exportación por mar. Es un ejemplo ilustrativo la venta, realizada en mayo de 1380 por Lluís de Calatayud, gobernador del marquesado de Villena, a través de Pere Joan, ciudadano de Valencia, al mercader genovés Francesco Juarra, de 1.000 arrobas de lana *triatas* [...] *de quibus scilabatur et franchas de omnibus juribus Castelle usque in Arago, et portatas in Valencia nostris sumptibus* (Hinojosa, 1999: 227). Sin embargo, en otras ocasiones las pieles y fibras animales de estas comarcas castellanas salieron al mar por el puerto alicantino a través del corredor del Vinalopó, a juzgar por los albaranes remitidos por algunos de los operadores que trabajaron por cuenta de la compañía toscana de Francesco Datini en Alicante, desde donde remitían los *boldroni della Cantera* mencionados.

Y lo mismo podría decirse de otros productos, como la grana y otros tintes, el jabón o los frutos secos. El interés de los mercaderes toscanos por –sobre todo– las pasas es manifiesto en los ejemplos tempranos de compras anticipadas de este fruto seco, como la realizada a comienzos de los años treinta del siglo XV por el florentino Lando di ser Paolo,

que adquirió uva pasa por valor de 200 fl. a las aljamas de Monóvar y de Chinosa.⁶

De forma similar, también algunos documentos nos informan de la intensidad de los flujos mercantiles en el sentido contrario, es decir, en sentido este-oeste, como las recurrentes noticias de incumplimiento de la prohibición de sacar del reino cualquier clase de cereal (Soler, 2005). O como el acuerdo alcanzado por el *consell* de Elche el 6 de diciembre de 1370, que permitía la libre exportación de pescado procedente del Cap de l'Aljub y la isla de Tabarca hasta Villena, dado el interés de esta villa por los recursos marinos ilicitanos, en una clara manifestación de complementariedad económica basada en el intercambio de pescado por madera.⁷

5. Epílogo: el despegue comercial de Elda y el corredor del Vinalopó

El dinamismo de estos tráficós requería, finalmente, una estructura administrativa y urbanística específica. Respecto a la primera, a pesar del desconocimiento de la geografía fiscal valenciana, sabemos que Elda albergaba la primera aduana de entrada al reino de Valencia y última de salida por el flanco suroeste del mismo, ubicándose las siguientes más próximas de la gobernación de Orihuela en las villas de Elche, Alicante y Orihuela (Hinojosa, 2002-2003: 37-38). Pero, además, junto a los puntos de recaudación de la frontera suroccidental de Moixent, Ontinyent, Caudete y Petrer, también en el lugar –luego villa– de Elda se ubicaba uno de los puestos de exacción de la quema. El efecto impositivo de esta tasa, exigida precisamente sobre los intercambios castellano-aragoneses, es, en sí mismo, un extraordinario indicador del destacado papel de la localidad en la canalización transfronteriza de los tráficós comerciales llevados a cabo entre la Corona de Castilla y el sur del reino de Valencia (Diago, 2000; Crespo, 2020).

6. ARV, RC, reg. 264, ff. 35v-36r (València. 1434, junio, 15), transcr. en *Textos para la historia de Alicante...*, 293. Otros ejemplos en Soler (2007).

7. Archivo Municipal de Elche, *Manual de Consells*, núm. 1, ff. 34 v-35r, cit. en Hinojosa, 2000-2002: 39 y 103, n. 39.

Otra noticia que, aunque conocida, no ha merecido una atención especial, evidencia todavía más la dinámica descrita. Se trata del privilegio que en 1388 concedió el rey Juan I a Elda, a la sazón propiedad de la reina Violante, para celebrar un mercado semanal los miércoles y, también –y más importante–, una feria anual con una duración de 15 días a partir del 1 de enero de 1389. Desde ese año, Elda pudo concentrar semanalmente a productores y consumidores de las localidades más cercanas, y una vez al año durante dos semanas a operadores económicos procedentes no solo del entorno inmediato, sino también de sectores territoriales más alejados.⁸

Un último dato apunta en la misma dirección: la consolidación, durante el último tercio del siglo XIV, del corredor del Vinalopó como vía de comercio internacional entre los espacios interiores de Castilla, el sur de la Corona de Aragón y el Mediterráneo. Se ha estudiado, si bien no con la profundidad que merece, el fenómeno de las lonjas (espacios porticados situados bajo las salas de los *consells* valencianos) para el caso de las comarcas septentrionales de la actual provincia de Castellón, donde servían como espacios de negociación, compraventa y contratación en los que convergían operadores locales y extranjeros interesados, sobre todo, en la lana. De hecho, algunas de las fechas que han aportado historiadores locales y arquitectos interesados en este tipo edilicio para algunas de estas lonjas coincide cronológicamente con el interés italiano –toscano, sobre todo– por la lana de esta y otras zonas peninsulares; y, más aún, los lugares de procedencia de numerosas cartas conservadas en el Archivo Datini coinciden con municipios con lonjas de esta cronología.

No se ha estudiado, sin embargo, el fenómeno en las comarcas meridionales. Con todo, sabemos que Alicante tenía una lonja desde los años setenta del siglo XIV. Asimismo, en Elche existía una, al menos, desde el año 1404. En la cercana villa de Orihuela, la lonja fue mandada construir por el *consell* en 1415 y antes de finalizar la década ya estaba en pleno funcionamiento. Siguiendo el camino

8. ACA, C, reg. 1895, ff. 106v-107v (Monzón. 1388, noviembre, 18). *Cfr.* Cabezuelo (2006b: 169).

que conectaba ambas villas con el corredor del Vinalopó, el lugar de Monforte del Cid contaba con otra lonja abierta a la plaza a finales del siglo XV. Probablemente desde las décadas iniciales del XVI, también en las cercanas localidades de Aspe y Novelda había edificios de estas características. Y, finalmente, en la villa de Elda se constata otra estructura arquitectónica del tipo descrito a partir de los años veinte del Cuatrocientos, a decir de la data tópica de un acta notarial escriturada en febrero de 1425 *en la aduana o porxe cubert que és construhit al cap de la plaça de la dita vila de Elda* (Navarro 1991: 210 y n. 3; Poveda, 1993: 112, 1994: 36; Segura *et al.*, 2014: 31).

Desde luego, no todas las lonjas citadas fueron anteriores a la segunda mitad del Cuatrocientos, pero su disposición a lo largo de la ruta que conectaba la huerta oriolana, el bajo Vinalopó y el campo de Alicante con la Mancha de Montearagón a través de Elda y Villena es un indicador del desarrollo de esta vía mercantil a lo largo del siglo XV, como demuestran, por otra parte, los numerosos pleitos mercantiles suscitados en la zona o la documentación notarial, entre la que se encuentran no solamente contratos mercantiles que conectan a Castilla con el reino de Valencia por la vía de Elda, sino también referencias a varios notarios que actuaban coetáneamente en este lugar, cuya buena conexión y ubicación a escasa distancia de la frontera con Castilla lo convertían en un sitio óptimo para el tipo de asuntos que se gestionaban en las lonjas.

Referencias bibliográficas

- BARRIO BARRIO, J. A. (1999). Rentas y derechos señoriales de las morerías del valle de Elda a finales del siglo XV. En *VII Simposio Internacional de Mudejarismo: Teruel, 19-21 de septiembre de 1996. Actas* (pp. 43-54.). Teruel: Instituto de Estudios Turolenses - Centro de Estudios Mudéjares.
- BARRIO BARRIO, J. A. y CABEZUELO PLIEGO, J. V. (1997). Control y distribución del agua en la cabecera del Vinalopó a fines de la Edad Media. En M.^a C. Rico Navarro (coord.), *Agua y territorio. I Congreso de estudios del Vinalopó*, vol. I (pp. 289-298). Petrer: Ajuntament de Petrer.
- BRITNELL, R. H. (1993). *The Commercialisation of English Society 1000-1500*. Cambridge: Cambridge University Press.

- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (1991a). *Documentos para la historia del valle de Elda (1356-1370)*. Elda: Ayuntamiento de Elda-
- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (1991b). *La guerra de los dos Pedros en tierras alicantinas*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (1998). *Poder público y administración territorial en el reino de Valencia, 1239-1348: el oficio de la Procuración*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (2006a). Elda medieval. El dominio cristiano. En A. M. Poveda Navarro y J. R., Valero Escandell (coords.), *Historia de Elda*, t. 1 (pp. 139-154). Elda: Ayuntamiento de Elda.
- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (2006b). Elda medieval. Estructura social y actividad económica en un espacio rural de frontera. En A. M. Poveda Navarro y J. R., Valero Escandell (coords.), *Historia de Elda*, t. 1 (pp. 155-174). Elda: Ayuntamiento de Elda.
- CABEZUELO PLIEGO, J. V. (2019). *La frontera valenciana bajomedieval desde el observatorio del sur del reino. Reflexiones y perspectivas de investigación*. Murcia: SEEM - CSIC.
- CRESPO AMAT, C. (2020). Resarcir, financiar, garantizar. La fiscalidad del comercio fronterizo entre las coronas de Aragón y Castilla en la segunda mitad del siglo XIV. En Á. Galán Sánchez (ed.), *Geografía fiscal en la Corona de Castilla (siglos XIII-XVI)*. Madrid, CSIC (en prensa).
- CRESPO AMAT, C. (2021). *Entre Castilla, la Corona de Aragón y el Mediterráneo: la formación de un mercado transnacional en el reino de Valencia durante la Baja Edad Media (1370-1430)*, ts. I y II. Tesis doctoral dirigida por el dr. J. V. Cabezuelo Pliego y el dr. D. Igual Luis. Alicante: Universidad de Alicante.
- DEL ESTAL GUTIÉRREZ, J. M. (1977). Nuevos datos sobre el asedio y conquista de Orihuela por Jaime II de Aragón. *Item: Revista de Ciencias Humanas*. 2, 1977, 99-109.
- DEL ESTAL GUTIÉRREZ, J. M. (1982). *Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al Reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)*. Alicante medieval en la proyección expansionista de Aragón, desde la hegemonía castellana a su incorporación formal al Reino de Valencia (1243-1308). Alicante: Caja de Ahorros Provincial.
- DIAGO HERNANDO, M. (2000). La 'quemá'. Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales entre las Coronas de Castilla y Aragón (siglos XIV y XV). *Anuario de Estudios Medievales*. 30/1, 91-156.

- FERRER I MALLOL, M.^a T. (1988a). *La frontera amb l'Islam en el segle XIV: cristians i serrains al País Valencià*. Barcelona: Institució Milà i Fontanals - Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- FERRER I MALLOL, M.^a T. (1988b). *Les aljames sarraïnes de la governació d'Oriola en el segle XIV*. Barcelona: Institució Milà i Fontanals - Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- FERRER I MALLOL, M.^a T. (1990). *Organització i defensa d'un territori fronterer: la governació d'Oriola en el segle XIV*. Barcelona: Institució Milà i Fontanals - Consejo Superior de Investigaciones.
- FERRER I MALLOL, M.^a T. (1994). Les pastures i la ramaderia a la governació d'Oriola. *Miscel·lània de textos medievals*, 7, 79-140.
- GONZÁLEZ ARCE, J. D. (2002). *La fiscalidad del señorío de Villena en la Baja Edad Media*. Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses 'Don Juan Manuel' - Diputación de Albacete.
- GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, M. Á. (2002). *Musulmans, jueus i cristians a les terres del Vinalopó (1404-1594)*. Petrer: Centre d'Estudis Locals del Vinalopó.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1986). El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, 151-166.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1987). El Marquesado de Villena, frontera con el Reino de Valencia. En *Congreso de Historia del Señorío de Villena (Albacete, 23-26 octubre 1986)* (pp. 227-233.). Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses 'Don Juan Manuel'.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1989). El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche, *Mayurqa*, 22/1, 311- 324.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1992-1993). Aproximación a la ganadería alicantina en la edad Media. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 161-178.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1993). Un arancel comercial en Alicante y Elche durante la Baja Edad Media: el derecho de aduana, *Anuario de Estudios Medievales*, 23/1, 57-74.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1995). Comercio, pesca y sal en el Cap de Cerver (Orihuela) en la Baja Edad Media. *Investigaciones Geográficas*, 14, 191-204.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1998). El comercio y la frontera en la Península Ibérica en los siglos medievales». En *II Estudios de frontera. Actividad y vida en la frontera. En memoria de Don Claudio Sánchez-Albornoz* (pp. 385-403). Jaén: Diputación Provincial de Jaén.

- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (1999). Aspectos del comercio exterior valenciano en el siglo XIV (1351-1378), *Anales de la Universidad de Alicante. Historia*, 12, 1999, 207-236.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (2000-2002). La función comercial de Elche durante los siglos bajomedievales, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia*, 13, 285-327.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (2003-2006). La ganadería en Elche medieval, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia*, núm. 14, 145-208.
- HINOJOSA MONTALVO, J. R. (2007). *De Valencia a Flandes. 'La nave della frutta'*. València: Generalitat Valenciana - Fundació 'Jaume II el Just'.
- LADERO QUESADA, M. Á. (2009). *La Hacienda Real de Castilla, 1369-1504: estudios y documentos*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- NAVARRO PASTOR, A. (1991). *Historia de Elda*, t. 1, *De la Prehistoria al Siglo XIX*. Alicante: Publicaciones de la Caja de Ahorros Provincial de Alicante.
- NIETO FERNÁNDEZ, A. (1984-1997). *Orihuela en sus documentos*, ts. I-IV. Murcia: Instituto Teológico de Murcia.
- ORLANDI, A. (2002). *Mercaderies i diners: la correspondència datiniana entre València i Mallorca (1395-1398)*. València: PUV.
- POVEDA NAVARRO, A. M. (1993). Aproximación al urbanismo medieval de Elda. En R. Azuar Ruiz, S. Gutiérrez Lloret y F. Valdés Fernández (eds.), *Urbanismo medieval del País Valenciano* (pp. 103-133). Madrid, Polifemo.
- POVEDA NAVARRO, A. M. (1994). *Urbanismo y demografía medieval en Elda*. Elda.
- PRETEL MARÍN, A. (1985). Almojarifazgo y derechos señoriales del siglo XIV en el marquesado de Villena: un ordenamiento de don Alfonso de Aragón en las juntas de Almansa de 1340. En J. M. Del Estal Gutiérrez, (ed.), *Studia Histórica in honorem Vicente Martínez Morellá* (pp. 329-371.). Alicante: Diputación Provincial de Alicante.
- RIERA I MELIS, A. (2002). «La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media. *Acta historica et archaeologica. Mediaevalia*, 23-24, 441-463.
- RUBIO VELA, A. (1987). Don Juan Manuel, Valencia y el comercio con Castilla en la primera mitad del siglo XIV. *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 63, 391-415.
- SEGURA HERRERO, G. et al. (2014). *Catálogo de bienes y espacios protegidos de Elda. Memoria justificativa y descriptiva*. Elda: Ayuntamiento de Elda.
- SOLER MILLA, J. L. (2004). 'Que ordi ne sia tret la vila d'Oriola ni de son terme': producción y comercialización de grano en el primer tercio del

- siglo XIV en la Gobernación de Orihuela. En R. Narbona Vizcaíno (coord.), *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI. VII centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004: XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó, València, 2004, 9-14 setembre*, vol I (pp. 1061-1076). València: Universitat de València.
- SOLER MILLA, J. L. (2007). Especulación mercantil en las aljamas mudéjares rurales del sur del reino de valencia (siglo XV). *Medievalismo*, 17, 215-245.
- SOLER MILLA, J. L. (2021). Puertos y actividad comercial en el mediodía valenciano (finales del siglo XII-mediados del siglo XIV). Dos estudios de caso. En J. L. Soler Milla (ed.), *Puertos y comercio marítimo en el Mediterráneo medieval: el reino de Valencia (siglos XIII-XV)*. Murcia: SEEM (en prensa).
- SOLER MILLA, J. L. y PARRA VILLAESCUSA, M. (2018). Paisaje, tierra y agua en los valles del Vinalopó: Imágenes e identidades a través de un itinerario medieval del siglo XI. En J. C. Márquez Villora; R. Navalón García; J. L. Soler Milla (coords.), *El mundo del agua, paisaje de vida: Patrimonio histórico-cultural del Vinalopó* (pp. 55-79). Elda: Ayuntamiento de Elda. *Textos para la historia de Alicante: Historia Medieval* (1990). Ed. a cargo de J. R. Hinojosa Montalvo. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- TORRES FONTES, J. (1976). Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I, *Revista de Estudios Alicantinos*, 19, pp. 11-23.
- TORRES FONTES, J. (1984). Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII. ne *La società mediterranea all'epoca del Vespro. XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona. Palermo - Trapani - Erice, 23-30 aprile 1982*, t. 4 (pp. 347-366.). Palermo, Accademia di Scienze, Lettere e Arti.
- TORRES FONTES, J. (1987). La problemática del Marquesado de Villena en 1395. En *Congreso de Historia del Señorío de Villena* (pp. 407-412.). Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.

Comerciantes y vitivinicultores franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX: los Gaubert y los Ribeill

Vicente Vázquez Hernández
Alberto Ochoa García

Resumen

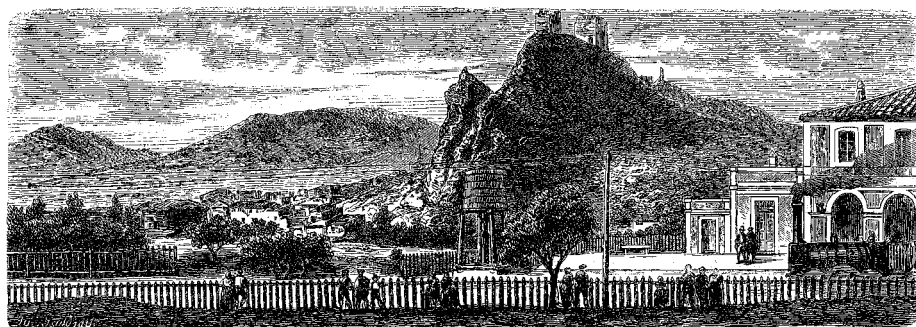
La crisis de los viñedos europeos y la construcción del ferrocarril hicieron que Sax se convirtiera en foco de atracción de comerciantes, productores de vino y jornaleros que vieron en el vino una oportunidad para enriquecerse. Desde Francia llegaron muchos nuevos vecinos, destacando, sobre todo, las familias Gaubert y Ribeill. El vino cambió la historia de Sax, creando nuevos espacios, ensanches y edificios, los cuales iban conjugando nuevas viviendas de la enriquecida burguesía con las bodegas que se construyeron en distintas partes de Sax. Estas dos familias francesas enraizaron en Sax sus historias, dejando huella de ello en distintos documentos, testimonios y elementos patrimoniales de Sax. Distintas circunstancias hicieron que decayera la producción de los viñedos sajeños en la segunda década del siglo XX, por lo que uno de los franceses sajeños, Remigio Troula, emigró a Argentina, comenzando entonces una nueva etapa en la historia de Sax.

Palabras clave: Sax, vino, ferrocarril, Francia, Argentina, Gaubert, Ribeill, Troula.

1. Introducción

Para conocer la presencia de comerciantes franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX tenemos que retroceder a mediados de esa centuria, cuando el 25 de mayo de 1858 (figura 1) se inaugura el ferrocarril entre Madrid y Alicante, uno de los principales puertos del Mediterráneo, que tras las obras de ampliación finalizadas en 1873 acogió un incesante tráfico de escala internacional, elevando la ciudad a un destacadísimo puesto en los circuitos comerciales, como prueba que en esos momentos contase con numerosas representaciones consulares, entre ellas, naturalmente, la de Francia.

Esas décadas coinciden con un gran desarrollo económico en Sax. Este avance tendría su origen en la gran comercialización de vinos que se apoyaría en la presencia del ferrocarril como instrumento esencial de transporte; etapa que finalizaría a principios del siglo XX con el cese de las exportaciones de vino. A la puesta en marcha de esta gran infraestructura de transporte se suma la crisis de los viñedos franceses, que se vieron afectados por las plagas de filoxera y *Oidium Tuckeri*. Estas circunstancias hicieron del valle del Vinalopó, en general, y de Sax en particular, el escenario idóneo para el desarrollo de una revolución vitivinícola que tuvo como consecuencia la presencia de franceses en la producción y venta del vino.



SAX, QUATRIÈME STATION APRÈS ALICANTE.

Figura 1. Grabado de la estación de Sax, publicado en un periódico francés a finales del siglo XIX, que reproduce la fotografía más antigua de Sax, fechada en 1857, de J. Laurent. Fuente: Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

2. La llegada de franceses a Sax en el siglo XIX

El aumento de la población también fue notable y de los 2.952 habitantes del año 1857 se pasó a los 4.586 sajeños en 1900, terminándose con las tremendas crisis de subsistencias gracias al fácil transporte de cereales, hasta alcanzar un máximo de 4.993 habitantes en 1904. Se duplicaba así la población merced a la llegada de trabajadores de otros pueblos, al incremento de la natalidad consiguiente, y también al paulatino descenso de la mortalidad.

Incluso cambió el aspecto urbano del pueblo, que se ensanchó con nuevas y más señoriales casas y edificios públicos (casa consistorial, lavadero, matadero, cementerio) creados por la reducida burguesía local, para la que se construye el espléndido Casino Los Santos. Herrero Ochoa (1964: 139), coetáneo de esos hechos, al hablar de las causas de la prosperidad del pueblo, dice textualmente: «... con el gran movimiento de la exportación vinícola, alcanzaba a todas partes el bienestar y la abundancia», y más adelante «... en poco más de diez años, desde 1880 al 1890, se edificó casi la tercera parte de la actual población...». Si en 1849 se censaron 555 casas en Sax, el recuento de 1893 recoge un total de 1077; y en estos años de bonanza económica se levantaron buena parte de las grandes casas que jalonaban los ejes principales de Sax: las calles Mayor, Médico Cortés, Castelar, Canalejas y Murcia, y las plazas Cervantes y del Hoyo. La construcción de las grandes viviendas de los terratenientes enriquecidos por la vitivinicultura se vio acompañada también de la instalación de bodegas dentro del núcleo urbano de Sax. A través del informe de la comprobación de la riqueza urbana de la villa de Sax del año 1893 (AMS, caja 42) se puede observar cómo en el barrio de la Estación se contabilizan un total de 23 bodegas; en la calle Espiga, 3; en la calle Almazara, 1; en la calle San Pascual otra bodega, al igual que en la calle Nueva, mientras que en el barrio Nuevo se localizan 3; en la calle Mirador, 2; en la calle Yecla, 7; en la calle Salinas aumentamos a 9 bodegas; en la calle Progreso, 5, al igual que en el entorno del cementerio de la Soledad, mientras que en el barrio de la Noria son 6 las bodegas contabilizadas; en la calle Murcia, actual Gran Vía, se encontraban 9 bodegas; en la calle Rico una solamente; alrededor de la ermita de San Sebastián, 5;



Figura 2. Una bodega en el barrio de la Estación, a comienzos del siglo XX.
Fuente: Fotografía de José Uñak Ferreira. Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

otra bodega en la calle Palmera, y 4 bodegas en la plaza del Hoyo. Todas estas suman 87 construcciones dedicadas a bodega dentro del núcleo urbano de Sax en el año 1893.

Dos serán los elementos desencadenantes del inicio de este desarrollo vitivinícola: por un lado, la propagación del *Oidium tuckeri* por los viñedos europeos, lo que redujo considerablemente su producción y, por otro, la llegada de la línea de ferrocarril Madrid-Alicante en 1858, que permite que los vinos de la comarca alcancen fácilmente tanto el mercado interior, vía Madrid, como el exterior a través del puerto de Alicante (figura 2).

La filoxera fue una plaga que afectó en el año 1869 a los viñedos de toda Francia. Esta plaga era un insecto que mataba a toda una planta en tan solo tres días. Esto supuso que la demanda de vino se moviera desde Francia hasta España. La filoxera también llegó a Sax. A principios del

siglo XX llegó desde Murcia y afectó a todos los viñedos, teniéndose que replantar sobre pie de cepa americana.

El día 25 de mayo del año 1858 fue una fecha que supuso un antes y un después en las comunicaciones, viajes y transporte, ya que se inauguraba la línea de ferrocarril de Madrid a Alicante, y las estaciones a su paso, con el viaje inaugural de la reina Isabel II y su séquito. La estación de Sax es muy semejante a la de San Vicente del Raspeig, tanto que se consideran de las más antiguas de España. Es una estación de tercera clase, de las cuatro que se establecieron, por lo que es una construcción modesta, con un edificio de pasajeros, unos retretes y un depósito de agua. El ferrocarril, para Sax, supuso un salto a la modernidad. Con él llegaron nuevas ideas, gentes y productos que revolucionaron la agricultura e hicieron que comenzara la industrialización, pero también se aprovechó este para transportar nuestros productos como el vino (Ochoa, 2010).

A partir de la inauguración del ferrocarril y de la revolución vitivinícola se producirá también una situación social interesante. A la vieja nobleza de grandes apellidos asentados en Sax, como los Valdés o los Alpañés, se unirá un nuevo grupo social enriquecido por esta nueva situación económica, una burguesía que comenzará a levantar sus grandes propiedades alrededor de la plaza del Parador y de las calles aledañas, como la calle Mayor, calle Ancha, calle Asunción, calle Murcia y demás, conociéndose estas zonas como las del ensanche del siglo XIX, con calles anchas y arboladas. Esto hará que surja un enfrentamiento en cuanto a la exposición pública de los nuevos burgueses y de la antigua nobleza de apellido, que hará que unos, los recién llegados, construyan nuevas viviendas al gusto del momento, mientras que los autóctonos intentan modernizar las preexistentes, todos adoptando las nuevas modas decorativas con mosaicos Nolla, baldosas hidráulicas profusamente decoradas y grandes obras de ebanistería (Ochoa y García, 2020). También llegarán a fusionarse las familias, emparentándose los recién llegados con los ya asentados, como ocurrirá con las familias Alpañés y Gaubert, cuya propiedad urbana más representativa es la actual sede de la comparsa de Moros, construida en el año 1868 por Andrés Alpañés.

En Sax se produjo en este momento una revolución vitivinícola, donde se plantaron grandes extensiones de viñedos y se construyeron numerosas bodegas para abastecer la demanda de vino hacia Europa. Esto causó una gran revolución, ya que se cambió la historia de Sax con la llegada de inmigrantes, además de que apareció una burguesía que sería la que construiría las viviendas que ocupan el espacio entre la plaza Cervantes, antiguamente plaza del Parador, hacia el puente Picayo, sobre todo destacando la calle Mayor. No sería sólo la calle Mayor la que albergaría estas lujosas viviendas, sino que serían también la calle Asunción, actual Médico Cortés; la calle Ancha, actual Calle Castelar; la plaza del Hoyo; la calle Murcia, actual Gran Vía; y la plaza del Ayuntamiento. Los jornaleros se asentaron en la parte alta de la población, en viviendas más humildes que o bien conservaron tal cual, o las modificaron para construir en el sótano una pequeña bodega. Mientras que la nueva burguesía construyó grandes edificios en los márgenes de la calle Mayor, que estuvo empedrada, iluminada y decorada con árboles.

En Sax ya existían ciertas familias que ostentaban el poder político, económico y cultural de la población, pero llegaron nuevas familias, bien de zonas próximas, como los Marco desde Biar, o desde Francia, como los Gaubert. Todos estos se enriquecieron gracias al cultivo de la vid y su conversión en vino, ocupando también cargos importantes en la política y la economía local, aunque también alguno hasta en la cultura.

Ambos elementos, la enfermedad de los viñedos franceses y la construcción del ferrocarril, darán origen a una gran extensión de plantaciones de vid y, a su vez, la llegada de empleados foráneos para trabajar en estas nuevas tierras de cultivo, así como en las bodegas.

Las dos variedades de uva autóctona, la monastrell y la bobal, eran idóneas para la elaboración de vinos de mezcla que satisfacían las necesidades de la demanda francesa de vinos de mesa. Su fuerte color tinto, su alta graduación (13º-16º) y grandes propiedades como colorante, resultaban ideales para las labores de mezcla con otros vinos, de ahí su gran demanda por parte de Francia.

Durante años, la cosecha fue de miles de hectólitros, y a un precio de cinco pesetas la arroba (17,75 litros). Como explica Herrero Mataix (1990: 2), con esos precios «... se podían cavar las cepas con azada de plata...». Para aprovechar esta favorable coyuntura, llegaron al puerto de Alicante comerciantes franceses como los Dupuy, Moullé, Blondeau, Reverchon, Gaubert, Ribeill y otros, que asentaron casa en la provincia y se convirtieron en comerciantes y comisionistas de firmas francesas y, a veces, en auténticos cosecheros. Para ello compraron o arrendaron tierras que pusieron en explotación. En el caso de Sax está documentada la presencia, en el último tercio del siglo XIX, de varios comerciantes franceses: Barbet, Berson, Bouché, Bougier, Carré, Chamaigne, Chassague, Gaubert, Ribeill, Serveille y Troula, que edificaron bodegas junto a la estación del tren y sus andenes, formando un nuevo barrio de bodegas (figura 3).

En el padrón general efectuado por el Ayuntamiento de Sax en el año 1898 (AMS, caja 212/4) se localizan varios vecinos procedentes de distintas poblaciones del vecino país de Francia. En el Cuartel Sur, según el padrón, vivía la familia Belló, con Pedro Belló Mira, que venía desde Novelda, pero también Concepción y Alouato Beeló Cantó, que



Figura 3. Vista panorámica del barrio de la Estación desde el Castillo de Sax, en 1917.
Fuente: Fotografía de José Uñak Ferreira. Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

en este caso procedían de Beuup, en Francia. También, en el barrio de la Estación, se inscriben en este padrón León Nerrou, que procedía de Mecé, y Margarita Serveille, que en su caso venía de Hevaille, también en el país galo. En la calle Onil número 13 se localizan varias personas procedentes del país galo, que llevarían en Sax seis meses en el momento en el que se realiza este padrón. Juan Bautista Gaubert había nacido en Burdeos. María Serveille Broueet (posiblemente mal escrito, ya que podría ser Brouette), procedía, en su caso, de la población de Méré. De la misma población procede también Víctor Serveille y Leondina Broueet, presumiblemente progenitores de María. A pesar de ser parientes, María Buy Serveille procede de Burdeos, mientras que sus hermanos Juana y José anotan que proceden de Alicante. Otra de las calles de Sax que contaba con vecinos procedentes de Francia fue la calle Murcia, actual Gran Vía. Allí, en el número 12 de esta vía, se registran en el padrón del año 1893. Procedentes de Ally Cantal se encuentran domiciliados aquí Juan Andreu Barney, Virginia Manrey, Juan Chanague Damiason y Josefina Brouet. También, procedente de Santa Eulalia (Sant-Aulaye), se encuentra Carlos Chanague Damiason. Procedente de San Martínez (Saint-Martin) se localiza a Felicia Broguis Andreus.

En el año 1904 el Ayuntamiento de Sax también efectuó otro padrón general (AMS, caja 215/1) y en él también se localizan algunos vecinos procedentes de Francia, algunos nuevos y otros que se habían estabilizado en Sax. En esta ocasión en la calle Onil 12 se localiza a Remigio Troula, procedente de Nerac, junto a Dolores Blandeau, que venía de Vitoria, y Dario Bouche, quien vino hace un año de Lorraine. En la calle Murcia número 10 se siguen situando los franceses procedentes de Ally Cantal y que, ahora, contabilizaban 11 años en Sax. Juan Andreu Barbet, Alfonso Andreu Mauri, Teófilo Andreu Mauri, Pedro Laroche, María Bougier, Antonio Bougier y Manuel Chamaigne serían los vecinos registrados en este domicilio. Por último, en la calle Santa Eulalia, se encuentra domiciliado Eduardo Carré Tinandier, que venía de Burdeos.

En el año 1909 (AMS, Caja 216/4) el Ayuntamiento de Sax efectuará una rectificación del empadronamiento de habitantes, y ahí

solamente figuran Guillermo y Juan Gaubert como los únicos franceses que vivirán ya en Sax, en este caso permaneciendo aquí 10 años ya.

Pero también muchos de estos comerciantes franceses llegados a Alicante se casaban, fundaban una familia, abrían negocios consignatarios o bodegueros, o adquirían tierras para la producción vitícola, lo que los arraigaba definitivamente al territorio. Pueden servir de ejemplo las familias Gaubert y Ribeill.

3. Los Gaubert

Con la inestimable colaboración de los descendientes de las familias francesas que se instalaron en Alicante en el último tercio del siglo XIX, entre ellos Luis Gaubert Elordi, hermano de Fernando, la investigadora Montserrat Planelles Iváñez (2008) señala expresamente que el vino alicantino, muy apreciado en Francia para dar color a sus vinos, será un producto de exportación de los viñedos que los comerciantes franceses plantaban o compraban en Alicante. Pero también explica que muchos de estos comerciantes franceses llegados a Alicante, encontraban aquí «el amor y fundaban una familia, además de abrir negocios consignatarios o bodegueros o de adquirir tierras para la producción vitícola, lo que les arraigaba definitivamente al territorio».

Entre las familias francesas que llegan a Alicante en la segunda mitad del XIX para dedicarse a los negocios relacionados con el vino, la autora cita a los Maisonnave, los Fresneau, los Dupuy, los Bardin y los Gaubert. Estas firmas francesas pronto se unen a los grandes cosecheros locales y «se convierten en bodegueros-comerciantes o comisionistas de vinos con vistas a la exportación». Y al analizar las circunstancias de cada familia, escribe lo siguiente sobre Jean-Baptiste Gaubert:

«No se han encontrado referencias bibliográficas precisas sobre este personaje, pero su biznieto Luis Gaubert Elordi, ingeniero industrial natural de Alicante, nos ha proporcionado información sobre su biografía vitivinícola alicantina.

Jean-Baptiste Gaubert era un terrateniente francés con posesiones en Burdeos, en el dominio de Bourdon-Haut-Brion. Sus tierras estaban situadas al lado de los viñedos de Château-Brion, considerado en aquella época como el primer gran caldo de la Gironde. En una



Figura 4. Jean-Baptiste Gaubert Vialatte, bodeguero francés afincado en Sax.
Fuente: Fotografía de José Uñak Ferreira. Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

tercera parte de ellas se cultivaban cepas de merlot y malbec y en los dos tercios restantes poseía cepas de cabernet-sauvignon. Los vinos que producía se distinguían por su color brillante y vivo, por tener mucho cuerpo, una gran finura y una savia exquisita.

Los motivos que trajeron a Alicante a Jean-Baptiste Gaubert [figura 4] fueron la necesidad de adquirir vinos con más cuerpo para el *coupage* de su propia producción y la calidad que encontró en los vinos alicantinos para dicho fin. Al principio, sus viajes eran de ida y vuelta, ya que seguía ocupándose de sus viñedos y de su propio negocio en Burdeos.

Su hijo Guillermo le acompañó en numerosas ocasiones y cuando éste cumplió 25 años de edad, atraídos por la bonanza del clima y la prosperidad económica y comercial de su actividad en Alicante, deciden instalarse definitivamente. Jean-Baptiste Gaubert también terminará sus días en Alicante, donde se casó con la sajeña Pilar Torreblanca Richarte, tras haber enviudado en Francia.

Así pues, Guillermo Gaubert Audy continúa realizando la actividad de su padre: comprar vino para el *coupage* del suyo propio de Burdeos; pero pronto decide adquirir viñedos en la zona de Sax, donde se hace con la propiedad de dos grandes fincas: Tancredi, ubicada entre Sax y Castalla, y el Chorrillo, entre Sax y Elda. Este hecho, unido a su casamiento con Luisa Alpañés Valdivieso, le arraiga definitivamente en la provincia de Alicante, convirtiéndose en terrateniente y productor y manteniendo a su vez los viñedos franceses junto a su familia. Los vinos que elaboraba eran tintos, blancos y claretos. La crisis de la filoxera, que afectaría a sus dominios en Francia, debió de ser también otra causa determinante de su asentamiento definitivo en Alicante, aunque este dato no ha podido ser confirmado [figura 5].

Tuvo cinco hijos alicantinos, uno de los cuales falleció. Dos de ellos, Juan y Luis, siguieron un tiempo con el negocio vitícola y productor hasta que vendieron sus tierras y sus bodegas. Guillermo, sin embargo, ejerció la abogacía en Alicante, de manera que con esta generación desapareció la actividad vinatera de la familia Gaubert».

Con la información facilitada por Fernando Gaubert, hermano de Luis, y las partidas matrimoniales del Archivo Parroquial de Sax, hemos elaborado el siguiente árbol genealógico de sus antepasados:

Árbol genealógico de Juan Bautista Gaubert Vialatte

Juan Bautista Gaubert Vialatte

1º Matrimonio: Julia Audy

2º Matrimonio: Pilar Torreblanca Richarte

Celebrado en Sax, el 28 de enero de 1912.

-Juan Bautista Gaubert Vialatte, de 54 años. Viudo de Antonia Luisa Audy.

-Pilar Torreblanca Richarte, de 33 años. Soltera. Hija de:

-José María Torreblanca Puche

-Cleofé Richarte Craivinuell



Figura 5. Guillermo Gaubert Audy, en la bodega familiar en Sax. Fotografía de 1903.
Fuente: Fotografía de José Uñak Ferreira. Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

Hijos del primer matrimonio:

- Juan Gaubert Audy
- Guillermo Gaubert Audy

Guillermo Gaubert Audy

Matrimonio: Luisa Alpañés Valdivieso, de 21 años. Soltera. Hija de:

-Juan José Alpañés y Luisa Valdivieso

Hijos: Luisa, Andrés y Úrsula Alpañés Valdivieso

Celebrado en Sax, el 7 de octubre de 1907

Hijos:

- Juan Gaubert Alpañés
- Guillermo Gaubert Alpañés
- Luis Gaubert Alpañés
- Julia Gaubert Alpañés
- Carmen Gaubert Alpañés

Juan Gaubert Alpañés

Matrimonio con: Mercedes Tato Cumming

Hijos:

- Carmen Gaubert Tato
- Juan Gaubert Tato
- José Julio Gaubert Tato
- Mercedes Gaubert Tato

Guillermo Gaubert Alpañés

Matrimonio con: Elvira Elordi Cerrejón

Hijos:

- Guillermo Gaubert Elordi
- Luis Gaubert Elordi
- Fernando Gaubert Elordi

En el Archivo Municipal de Sax se conservan los padrones municipales de habitantes de la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX, y en el Padrón de 1898 (AMS, caja 212/4), en la calle Onil, núm. 13, encontramos viviendo desde seis meses atrás a Juan Bautista Gaubert y su familia:

- Juan Bautista Gaubert, nacido el 6-05-1857, de 40 años, natural de Burdeos (Francia), casado, comerciante.
- María Serveille Broucet, nacida el 13-09-1864, de 33 años, natural de Here (Francia), casada, su sexo.
- María Jouy Serveille, nacida el 18-02-1885, de 12 años, natural de Burdeos (Francia), soltera, su sexo.
- Juana Jouy Serveille, nacida el 4-08-1895, de 3 años, natural de Alicante, soltera, su sexo.
- José Jouy Serveille, nacido el 9-07-1896, de 1 año, natural de Alicante, soltero.
- Víctor Serveille, nacido el 30-06-1839, de 58 años, natural de Here (Francia), casado, jornalero.
- Leondina Broucet, nacida el 16-11-1838, de 59 años, natural de Here (Francia), casada, su sexo.
- Antonia Hernández, nacida el 20-08-1877, de 20 años, natural de Alpera (Albacete), soltera, su sexo.
- Juan Jordá, nacido el 7-01-1862, de 35 años, natural de Alcoy (Alicante), casado, jornalero.



Figura 6. Panorámica de las bodegas de Gaubert, junto a las vías férreas, en 1903.
Fuente: Fotografía de Guillermo Gaubert Audy. Archivo Asociación de Estudios Sajeños (AES).

-Julia Jordá, nacida el 6-12-1864, de 33 años, natural de Alcoy (Alicante), casada, su sexo.

El Padrón de Habitantes de Sax correspondiente al año 1909 (AMS, caja 216/4) nos informa sobre la familia de Guillermo Gaubert, que vivía en la calle San Sebastián, núm. 7 (actual casa de la Comparsa de Moros), junto con su esposa, hijo y suegra:

-Guillermo Gaubert, nacido el 11-09-1882, de 26 años, natural de Burdeos (Francia), casado, del comercio, lleva 10 años en Sax.

-Luisa Alpañés Valdivieso, nacida el 13-04-1886, de 22 años, natural de Sax (Alicante), casada.

-Juan Gaubert Alpañés, nacido el 19-08-1908, de 0 años, natural de Sax (Alicante).

-Luisa Valdivieso García, nacida el 10-09-1849, de 59 años, natural de Murcia, viuda, propietaria.

Sabemos de la afición de Guillermo Gaubert Audy por la fotografía debido a que se han conservado algunas hechas por él en Sax, entre otros lugares en el castillo, realizadas en el año 1903, donde retrata a su familia y amigos, lo que nos indica la modernidad de sus costumbres, con disfrute del ocio incluido. También se conservan fotografías de la bodega familiar en el barrio de la Estación (figura 6).

4. Los Ribeill

Otra familia de comerciantes franceses afincada en Sax a finales del siglo XIX son los Ribeill, documentada en nuestra villa en 1891 (afincada en la provincia de Alicante desde 1880) con su empresa «Vins d'Alicante», de J. Ribeill. En el membrete de las cartas de la empresa (AMS, caja 826) observamos la presencia en primer término de la estación de Sax, la bodega de los Ribeill y, detrás, el castillo de Sax, dedicados a la exportación de vinos (figura 7). Uno de sus miembros, Juan Ribeill Paloffi, contaba con su propia bodega en el barrio de la Estación, conocida como «la bodega de Ribeil» o «de los franceses».

Pero esta carta no es el único testimonio de la presencia de los Ribeill en Sax en los años finiseculares, pues su apellido lo encontramos en



Figura 7. Membrete de las cartas de la familia Ribeill en 1891.
Fuente: Archivo Municipal Sax. Caja 826.



Figura 8. Grafiti en el Castillo de Sax, en la puerta de entrada a la torre del homenaje, con la siguiente inscripción: *F. A. Ribeill France 1899*. Grafiti en el Castillo de Sax, en la puerta de la torre almohade, con la siguiente inscripción: *P. Ribeill 1913*. Fuente: Fotografías de Vicente Vázquez Hernández.

los grafitis del castillo (Vázquez y Galvañ, 2012). En la segunda mitad del siglo XIX la sociedad sajeña experimenta una gran transformación, fruto de la riqueza que terratenientes y comerciantes adquieren gracias a la exportación del vino por ferrocarril al puerto de Alicante, con destino a Francia. Así, las clases más favorecidas adquieren una conciencia burguesa y desarrollan nuevos hábitos sociales, entre los que podemos destacar el disfrute del ocio y del tiempo libre, con excursiones y visitas

al castillo, de las que disponemos de testimonios gráficos, como citábamos anteriormente con la familia Gaubert.

Este nuevo grupo social es el que deja sus huellas en el castillo, siendo los grafitos más numerosos los de finales del siglo XIX y primeros del XX, con la particularidad de que encontramos nombres tanto de españoles como de franceses (comerciantes de vinos asentados en la población). De este variopinto conjunto de grafitos podemos destacar los siguientes: *Lincou 1881*, *F. A. Ribeill France 1899*, en la torre del homenaje, y *P. Ribeill 1913* en la torre almohade, que tal vez corresponda al hijo menor, Paul (figura 8).

En el Padrón Municipal de 1910 (AMS, caja 213/1), en el número 7 de la calle Onil, en el barrio de la Estación, viven Alejandro Ribeill y su familia:

- Alejandro Ribeill, 37 años, casado, cabeza familia, natural de Port-Vendres, Francia, comerciante de vinos, lleva tres meses en Sax.
- María Ribeill, 37 años, casada, esposa, natural de Saint Ciprien, Francia, labores de casa, lleva tres meses en Sax.
- France Ribeill, 10 años, soltera, hija, Port-Vendres, Francia, labores de casa, lleva tres meses en Sax.
- Paul Ribeill, 5 años, soltero, hijo, Charenté, Francia, labores de casa, lleva tres meses en Sax.

La importancia como exportadores de vino de las familias Gaubert y Ribeill la podemos comprobar en los anuarios y directorios comerciales de comienzos del siglo XX. Así, en el *Anuario del Comercio de 1908*, en las páginas dedicadas a Sax encontramos los siguientes nombres relacionados con el vino:

- Vinos, exportadores
Ribeill, Frères
- Vinos del país al por mayor
Gaubert, J.
Ribeill, J.

Y en el *Directorio Valenciano* de 1919, en el capítulo dedicado a Sax, figuran como exportadores de vinos los Gaubert y los Ribeill:

- Vinos (cosecheros)
Gaubert, Guillermo
- Vinos (exportación)
Gaubert, Juan
Ribeill, Frères

En la revista *Le tout Madrid*, del año 1917, editada por la *Chambre de commerce française de Madrid*, en la sección de productos agrícolas, vemos los siguientes nombres:

- Delegado para la provincia de Alicante: M. Gaubert (J. B.). Negociant en vins a Sax (provincia d'Alicante)
- Membres actifs:
MM Ribeill, Alexandre. De la maison Ribeill Frères, negociants en vins a Sax (Alicante).

Esta compañía francesa de vinos, con sede en Sax, se anunciaba en periódicos nacionales y provinciales. Así, en el diario *El Sol*, de fecha 12 de marzo de 1919, en su página 11, aparece el siguiente anuncio:

«RIBEILL FRERES. ALICANTE.

El negocio más importante de esta capital es sin duda alguna el de vinos, a cuya exportación se dedican numerosas y acreditadas Empresas. Una de las que más figuran en este ramo es la que lleva el título con que iniciamos nuestra reseña. Casa fundada en esta provincia hacia el año 1880, teniendo a su activo un bello historial de constancia en el trabajo, que bien vale la pena lo tracemos aquí, siquiera en breves notas.

Las bodegas de que actualmente dispone en esta capital se hallan instaladas en amplios y hermosos locales «ad hoc», encerrando cuanto de moderno se conoce para tales negocios.

Una rápida visita nos ha ilustrado suficientemente sobre este punto. Hay, en efecto, allí veinticuatro conos enormes, con una cabida total de 2.000 pipas, alineados por secciones, con las diversas clases de vinos ya dispuestos para el envase.

Todos estos conos se comunican entre sí mediante una tubería que permite llevar a cabo con suma facilidad las operaciones de trasiego o vaciado. Además, se llenan automáticamente con el auxilio de una bomba elevadora actuada por un motor eléctrico.

El laboratorio de análisis es objeto, de todas las atenciones, hallándose dotado de material numeroso, técnicos y empleados que se dedican a ensayar todos los vinos, según las leyes de la ciencia, antes de acondicionarlos para el almacenaje o el envío.

Debemos consignar igualmente el vasto y bien dispuesto taller de tonelería, los almacenes de envases, abarrotados de pipas y toneles, la instalación motriz para la elevación de agua potable en pozo propio, los muchos aparatos, bombas, filtros, etc., que constituyen el material auxiliar o complementario de tan extenso negocio.

Es director gerente de esta Casa D. J. B. Gaubert, hombre muy inteligente y sencillo, que desde, largos años vive en la Península dedicado a estas especialidades.

La exportación que esta entidad realiza en épocas normales llega hasta 20.000 pipas por lo menos, haciendo grandes transacciones en Francia, Suiza, Bélgica, Holanda y otros muchos países del extranjero. Diremos a la vez que los Sres. Ribeill Frères tienen casas en Charenton (Francia), en Port-Vendres, Orán-Eckmuhl, Niebla (Huelva), y en Sax (Alicante), además de la Casa de esta capital que motiva directamente nuestra información.

Aparte de los vinos corrientes, que son la base del negocio, los señores Ribeill Frères elaboran también «Quina Alicante», de un exquisito sabor y gran delicadeza.

En resumen: es esta Casa una de las que más cuentan dentro del ramo que la caracteriza, contribuyendo no poco al desarrollo del comercio de exportación de Alicante, por los capitales que ha invertido e invierte en la compra de vinos y las iniciativas constantes que pone a contribución para su mayor incremento».

Esta misma nota publicitaria se reprodujo de nuevo en el diario *La Correspondencia Alicantina*, de fecha 24 de julio de 1929, en su página 6.

5. La emigración a Argentina

La crisis agrícola comenzó a manifestarse a partir de 1909, y sus causas fundamentales fueron, en primer lugar, la pertinaz sequía que padeció toda la comarca, lo que provocó que las vides se secaran y no produjeran. En segundo lugar, la caída de los precios del vino, ocasionada por

la finalización del tratado con Francia, una vez repuesto el rendimiento de sus viñedos. Y, por último, la merma de los acuíferos del Sindicato de Riegos, motivada por la construcción de los pozos artesianos en el paraje de los Prados, junto a la Colonia de Santa Eulalia por parte de la compañía del canal de los Belgas en el año 1898.

Las tres causas repercutieron de una manera considerable en la economía de Sax, y motivó que gran número de sajeños se vieran obligados a emigrar, especialmente a Barcelona, Francia, Orán y Argentina.

Debido a la crisis agrícola de los primeros años del siglo XX, uno de los comerciantes franceses que había llegado a Sax en el cambio de siglo, Remigio Troula, que en 1904 vivía en la calle Onil, cerca de la estación de ferrocarril, en el año 1910 solicita al Ayuntamiento de Sax el traslado a su residencia a Argentina (AMS, caja 905/7):

«Sr. Alcalde:

Don Remigio Troula mayor de edad, casado, criador exportador de vinos, vecino de esta villa, tiene el honor de exponer:

Que habiendo determinado fijar su residencia en la República Argentina, Villa Aberastain, Pocito, Provincia de San Juan, solicita de esa Alcaldía se le dé de baja como vecino de este pueblo para todos los efectos que determinan las vigentes leyes.

Dios guarde a V. muchos años.

Sax nueve de noviembre de mil novecientos diez».

En sesión del Ayuntamiento de 15 de noviembre de 1910, se tomó el siguiente acuerdo:

«Acceder a la baja de vecindad y traslado de residencia para todos los efectos locales, solicitada por el vecino de esta población D. Remigio Troula, que tiene proyectado fijar muy en breve su residencia en Villa Aberastain, Pocito, provincia de San Juan (República Argentina)».

Durante esos primeros años del siglo XX, cientos de sajeños tuvieron que emigrar desde Sax, en busca de trabajo y mejores condiciones de vida. Cientos de ellos emigraron a Argentina, como recuerda Herrero Mataix (1990: 4) en sus memorias:

«Recuerdo perfectamente que, durante el año 1911, en un tren que pasaba a la una de la madrugada, se fueron, en una misma noche,

ciento once personas a la Argentina. La estación se convirtió en un mar de lágrimas; los abrazos y besos entre los que se marchaban y los que nos quedábamos, conscientes unos y otros de que eran los últimos y que jamás volveríamos a vernos, tuvieron una emoción patética».

Algunos de estos emigrantes, como la familia de Joaquín Uñac, fueron a trabajar a Pocito, en la provincia de San Juan, en la bodega de otro francés, Emilio Langlois. Fue capataz de bodega, y con el tiempo se convirtió en el creador de una prominente saga de hombres públicos en la provincia de San Juan, pues un nieto fue intendente de Pocito, y dos bisnietos fueron vicegobernadores de la provincia de San Juan, y uno de ellos, Sergio Uñac, es el actual gobernador.

La herencia de los sajeños que emigraron a Argentina en el cultivo de la vid y elaboración de vino se mantiene en la actualidad, pasado un siglo, pues en la provincia de San Juan se encuentran las bodegas *Viña Segisa*, que fundó el 1925 el emigrante sajeño Vicente Pérez Ganga, como podemos comprobar en la página web de la empresa:

«Si bien nuestros antepasados se remontan más allá de la dominación Mora en España, es en nuestro país, a partir del año 1925, que comienza a forjarse nuestro presente. Siguiendo los pasos de su padre, Don Vicente Pérez Ganga llegó a la Argentina, se radicó en San Juan y con el paso del tiempo, fruto de su empeño, capacidad y tesón, se convirtió en uno de los agricultores más capacitados de la región. Con sacrificio personal fue desarrollando los conocimientos y secretos de la vid, convirtiéndose, a través de los años, en poseedor de vastas extensiones de viñedos que cultivó con amor y esmero. De esta manera, Don Vicente, sería quien sentara las bases de esta empresa que nunca dejó de crecer».

Referencias bibliográficas

Fuentes

Archivo Municipal de Sax (AMS).

Archivo de la Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción de Sax.

Bibliografía

- Directorio Valenciano. Guía especial de las provincias de Alicante, Castellón de la Plana y Valencia* (1919). Barcelona, Sociedad Anónima «Anuarios Bailly-Baillièrè y Riera reunidos».
- HERRERO MATAIX, J. (1990). *Mis recuerdos: (Sax 1900-1990) los hechos y las personas*, Sax.
- HERRERO OCHOA, B. (1964). *La Villa de Sax: estudio acerca de la misma y nuevas embajadas* (manuscrito de 1905). Sax, Biblioteca Pública Municipal.
- OCHOA GARCÍA, A. (2010). La Calle Mayor de Sax. Nacimiento, vida, muerte y resurrección de una calle. *El castillo de Sax*, n.º 30. Asociación de Estudios Sajeños – Amigos de la Historia de Sax.
- OCHOA GARCÍA, A. y GARCÍA GUARDIOLA, J. (2020). En los confines de la arqueología: mosaicos modernistas en el Alto Vinalopó. *Jornadas de Arqueología de la Comunidad Valenciana de los años 2016-2017 y 2018*. Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Consellería de Educación, Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana, 509-514.
- PLANELLES IVAÑEZ, M. (2008). Presencia francesa en la producción y comercio del vino en Alicante. *Canelobre*, invierno 2008-2009, 107-132.
- VÁZQUEZ HERNÁNDEZ, V. y GALVAÑ CASTAÑO, R. (2012). *Graffiti* en el castillo de Sax (Alicante). *Castillos de España*, nº 167-168-169-170, marzo de 2012, 179-183.

El vino de Villena y su comercialización (1854-1907)

Jesús García Guardiola

Museo de Villena

Resumen

El cultivo y comercialización de vino fue una de las principales actividades económicas de Villena durante la segunda mitad del siglo XIX y primera década del XX. Las causas que determinaron este proceso fueron el progresivo aumento de la demanda exterior a partir de 1854 y la inauguración del ferrocarril Madrid-Alicante en 1858, cuya línea se orientó al tráfico de vinos desde las zonas productoras hacia el puerto de Alicante. Estos factores convirtieron a Villena en el principal centro expedicionario de vinos de todo el Vinalopó, pues aquí convergían los caldos del Alto Vinalopó, de la Hoya de Alcoy y del Altiplano Jumilla-Yecla.

Entre las implicaciones sociales de este sistema económico hay que destacar que muchos de los grandes cosecheros locales se convirtieron en bodegueros-comerciantes o comisionistas de vinos con vistas a la exportación, cuyos éxitos económicos atrajeron a otros comerciantes nacionales y extranjeros. Y, mediante el ascenso a la clase dominante, este nuevo grupo social se convirtió en el protagonista de la renovación de los comportamientos políticos, de las mentalidades del momento y un elemento modernizador de la sociedad y economía, lo que hizo posible superar las estructuras del Antiguo Régimen y actuar de motor para la industrialización.

La llegada del siglo XX trajo consigo el inicio del desmoronamiento comercial de este sector, debido a la crisis de la filoxera y principalmente por la paralización de los mercados internacionales.

Palabras clave: viticultura, comercio, vinos, filoxera, burguesía, ferrocarril.

1. Antecedentes. El vino de Villena durante la época moderna

La importancia en la economía local de la viticultura durante la época moderna siguió una trayectoria ascendente. A inicios de este periodo, en el siglo XVI parece ser que su trascendencia era residual. En ese momento nunca se sobrepasaron los niveles de subsistencia demandados por el mercado interior, teniendo que importar vino de otras comarcas. De hecho se tiene constancia de que en la segunda mitad del siglo XVI el consistorio tenía que autorizar la entrada de vino forastero a partir del mes de enero por considerar que la cosecha local ya había sido consumida para esas fechas (Piqueras, 1999: 382).

Este déficit de vino comenzó a calibrarse a partir del siglo XVII. De hecho, entre 1604 y 1645 se tiene constancia de abundantes peticiones para el abastecimiento de madera de carrasca con el fin de hacer estacas que se empleaban en la plantación de majuelos (Piqueras, 1981).

Las plantaciones de vid debieron multiplicarse rápidamente en la primera mitad del siglo XVIII, cuando se superó la demanda del mercado interior y se empezó a exportar vino a partir de mediados de esta centuria. Los destinos a los que se enviaban los vinos de Villena en este momento eran Madrid, Murcia, Cartagena y Alicante, lugar este último desde donde era embarcado hacia Francia. Esta producción de excedentes trajo consigo una proliferación de fábricas de aguardiente que según la Guía Industrial de 1862 sumaban un total de 36 para todo el Alto Vinalopó (Piqueras, 1981: 50).

A principios del siglo XIX continuó creciendo la superficie dedicada al cultivo de vid. De este periodo hay que destacar la roturación con cultivo de viña de una parte de la extensión anteriormente ocupada por la Laguna de Villena, tras su desecación. De estas tierras, se tiene constancia de quejas en 1858 por la mala calidad del vino procedente de los frutos de este paraje, ya que la abundancia de agua en el subsuelo

permitía alcanzar a la planta grandes rendimientos, pero el vino resultante era de baja graduación y se estropeaba con facilidad sin resistir el paso del tiempo (Piqueras, 1999: 382). En contraposición a este caso específico, en el resto de tierras cultivadas con vid se obtenían vinos que gozaban de una reputación que han seguido conservando hasta la actualidad.

La orientación productiva anterior a 1850 estaba dirigida hacia los vinos y mercados de cierta calidad, que convivían con otros vinos comunes destinados a hacer aguardientes, con técnicas atrasadas de elaboración. Entre los vinos de calidad producidos destacaba el *vino de Alicante*, o fondillón, del que se tiene constancia su producción en Monóvar, Pinoso y Villena desde hace unos doscientos años.

2. La expansión de la vid en la segunda mitad del siglo XIX y sus implicaciones sociales

El fuerte incremento de la demanda exterior a partir de 1854 y la inauguración del ferrocarril Madrid-Alicante en 1858 determinaron una importante oleada de plantaciones de vid (Martínez Puche, 1998). De hecho, el transporte de vino fue una de las principales actividades de los ferrocarriles españoles, como también lo fue de la mayoría de sus puertos de salida, dado que el tráfico de vinos se orientó ya en un primer momento desde las zonas productoras hacia los puertos de embarque, siendo el de Alicante el primero en entrar en contacto por vía férrea con zonas vinícolas (Piqueras, 1981: 113).

La primera gran expansión de la vid entre 1854 y 1863 vino provocada por la crisis del *Oidium tuckeri*, enfermedad que afectó a los viñedos franceses, italianos, catalanes y del resto de España, quedando nuestra zona a salvo de la plaga, con los pertinentes beneficios económicos que conllevaron (Abad *et al.*, 1999: 80).

Un año muy importante para la historia económica de nuestra región fue 1878, ya que a partir de ese momento la filoxera arruinó gran parte de los viñedos franceses y catalanes. Este suceso provocó que el comercio francés principalmente se dirigiera a nuestra región para subsanar su déficit, ya que de nuevo nuestra zona –junto a Murcia y



Figura 1. El paseo situado junto a la estación de tren de Villena repleto de pipas, huella evidente de la etapa de esplendor del comercio del vino. Finales siglo XIX.

Fuente: Archivo Gráfico Museo de Villena.

la Mancha-, quedó a salvo de dicha enfermedad (Abad *et al.*, 1999: 80-81). Y así fue como la ausencia de filoxera, la fuerte demanda y los altos precios dieron lugar a «la más intensa oleada de plantaciones que haya conocido jamás el viñedo valenciano» (Piquerías, 2000: 153). Además, esta expansión del viñedo convirtió a Villena en el principal centro expedicionario de vinos de todo el Vinalopó y en una plaza comercial de primer orden por su buena conexión ferroviaria. Estos factores convirtieron al periodo comprendido entre 1882 y 1892 en una etapa floreciente para la agricultura vitivinícola (Piquerías, 1981: 51). Fue una auténtica época dorada para la viticultura. Para los comerciantes que vendían toda la producción, para las compañías ferroviarias que transportaban los bocoyes de vino hasta el puerto de Alicante y otros de la provincia, y para las empresas navieras que veían cómo había escasez de barcos para el envío de vino hacia Francia y otros destinos. Y así fue como la especialización vinícola produjo enormes beneficios para prácticamente todos los sectores implicados en la producción y

comercialización, propiciando una acumulación de capital sin precedentes, tal y como nos comenta Vidal (1999: 110-111). Esta cita refleja muy bien el estado de florecimiento económico del sector del vino en ese momento:

«Según describen de Villena, las últimas lluvias han sido tan copiosas que han asegurado la cosecha de vino que promete ser buena y abundante. En el término de la Laguna, se están pagando a seis reales, la arroba de uva en la próxima cosecha; y el movimiento que reina en Villena, con motivo del incremento que ha tomado la exportación de vinos, es asombroso. Han tenido necesidad los toneleros de buscar operarios en otras poblaciones para cumplir sus compromisos. Hay acopiador que ha embarcado en aquella estación un millón de arrobas de vino, habiendo tenido necesidad la empresa del ferrocarril de formar algunos días trenes especiales».

Fuente: *El Serpis*, Alcoy, 1 de abril de 1880
(Sánchez, 2014: 20-21).

En este momento, muchos de los grandes cosecheros locales se convirtieron en bodegueros-comerciantes o comisionistas de vinos con vistas a la exportación, cuyos éxitos económicos atrajeron a otros comerciantes nacionales y extranjeros (Marco, 2007: 7). Mediante el ascenso a la clase dominante, este nuevo grupo social –constituido por propietarios agrícolas relacionados con el negocio de la vid– se convirtió en el protagonista de la renovación de los comportamientos políticos, de las mentalidades del momento, y en un elemento modernizador de la sociedad y economía, lo que hizo posible superar las estructuras del Antiguo Régimen y actuar de motor para la industrialización (Martínez Leal, 1999). De hecho, según Miranda (1999: 63) los primeros pasos de la industrialización valenciana estuvieron estrechamente vinculados al auge de la agricultura exportadora, siendo el viñedo en el último tercio del siglo XIX y la naranja a principios del XX los principales cultivos de esta expansión.

Entre los protagonistas de este proceso hay que citar en primer lugar a los de origen local, con Luis García Poveda, Francisco Hernández Hurtado y Miguel Ferriz Ferriz a la cabeza. Otros tenían origen comarcal, como es el caso de Cristóbal Amorós Sarrió –procedente de Biar-,



Figura 2. Bodega de Cristóbal Amorós, situada junto a la línea del ferrocarril Madrid-Alicante. Hacia 1900. Fuente: Archivo Gráfico Museo de Villena.

o provincial –Luis Penalva desde Alicante-. También se da el caso de una serie de personajes de distinto origen dentro del territorio nacional que se asentaron en Villena atraídos por las posibilidades económicas que existían para la cría, producción y comercialización de vino, como ocurre con las figuras de Federico Bonastre –natural de Madrid-, Pedro Conesa –procedente de Cartagena-, o el ya citado Luis Penalva –de Alicante-. Finalmente, llegaron a Villena comerciantes y bodegueros de origen galo que también se dedicaron a otros negocios como la producción de luz o la fabricación de orujo. Este es el caso de Moullé et Jeune, Blandeau y Reverchon (Martínez Puche, 1998: 73-74).

En estos años de máxima expansión, el viñedo llegó a ocupar el 52'5% de la superficie cultivada, penetrando en los terrenos de regadío, donde hubo plantadas hasta 1.432 hectáreas en el año 1889. Por otra parte, el entorno de la estación del ferrocarril se vio pronto poblado por numerosas bodegas de producción y almacenamiento. La evolución de estas instalaciones puede seguirse a través de las altas reflejadas en los libros de Matrícula Industrial municipales. En 1878 sólo había registrados dos bodegueros –Pedro Conesa y Salvador Amorós-; dos años más tarde el número se había elevado a ocho. En 1881 se dieron

de alta seis más, y así sucesivamente hasta alcanzar su número máximo en 1890, con 21 bodegueros exportadores (Piqueras, 1981: 51).

La inauguración en 1884 del ferrocarril de vía estrecha VAY –Villena, Alcoy, Yecla, conocido como «el Chicharra»–, nace como una ruta eminentemente vinatera, con la intención de extraer los vinos de Jumilla y Yecla de una parte, y los de Alcoy y Cocentaina de otra, siempre a través de Villena, donde se encuentra la estación que sirve de enlace con el ferrocarril Madrid-Alicante (Martínez Puche, 1998: 72).

Las características de los vinos que se exportaban durante esta nueva fase productiva eran muy diferentes de los anteriores. En este momento se pasó de exportar aguardientes y vinos de calidad y renombre internacional en cantidades modestas, a vinos de mezcla sin nombre propio y en grandes cantidades (Piqueras, 1999: 91). La demanda por parte del mercado francés de vinos comunes de mucho color y alta graduación, con destino a servir de mezcla con otros vinos de menor color y fuerza alcohólica, tuvieron unos efectos negativos en la enología local, abandonándose la calidad del producto en aras de la cantidad. De hecho, este lastre ha acompañado a nuestros vinos hasta casi nuestros días,



Figura 3. Convoy de mercancías preparado para la exportación de vinos de diferentes bodegas locales. Alrededor de 1900. Fuente: Archivo Gráfico Museo de Villena.

en que de nuevo vuelve a apostarse por la calidad (Piqueras, 2000: 178-182).

3. Recesión y crisis del sistema a inicios del siglo XX

La llegada del siglo XX trajo consigo la primera crisis vitivinícola. Una de las causas de esta recesión –si bien no la principal– fue la llegada de enfermedades que afectaron a los viñedos locales, como es el caso de la temida filoxera, que está presente en Villena de 1906 a 1908 (Abad *et al.*, 1999: 82). Aquí la plaga no causó tantos daños como en el resto de España y Europa, debido a que las cepas de monastrell resultaron ser mucho más resistentes que cualquier otra variedad, y se dio también la circunstancia del acierto en el uso del pie de cepa americano para atajarla (Piqueras, 1981: 51). Mayor importancia parece que tuvo en este momento la paralización de los mercados provocada por la recuperación de los viñedos franceses y catalanes. El 1 de febrero de 1892 expiró el tratado comercial con Francia que permitió una importante reducción de aranceles a los vinos españoles, por lo que su derogación suponía un duro golpe para el sector (Sánchez, 2014: 337). El periodo de vigencia del tratado comercial franco-español se aprovechó casi hasta el último segundo. Esta situación queda perfectamente explicada en el siguiente texto:

«...Largos convoyes de carros desfilan por las carreteras, todas con dirección a Alicante, algunos de ellos compuestos de 50 o 60 vehículos, y a la estación de aquel puerto llegan diariamente 11 trenes de mercancías con unos 700 vagones de vino, saliendo otros 11 cargados de pipas vacías con destino al envase de nuevas partidas... en los muelles de Alicante se descargan diariamente de 4 a 5.000 bocoyes de vino y en el puerto hay constantemente vapores cargando para todos los puertos; pero semejante actividad no basta para que pueda darse salida a todo en el plazo que queda, ni es posible hacer el trabajo de un año en dos meses...»

Fuente: *La época*. Madrid, 31 de diciembre de 1891
(Sánchez, 2014: 339).



Figura 4. El Martillo –paseo situado junto a la estación de tren de Villena– lleno de pipas preparadas para su exportación por vía férrea (1891-1892). Fuente: Archivo Gráfico Museo de Villena.

Esta situación de sobreproducción vinícola provocada en nuestra comarca en los momentos previos a la derogación del tratado comercial franco-español en 1892 se ilustra de forma gráfica en la figura 4, en la que se aprecian los alrededores de la estación de tren de Villena repletos de toneles de vino esperando a ser embarcados. Asimismo, la prensa del momento describió este momento a la perfección:

«Yecla es una de las estaciones donde el tráfico de vinos había acumulado mayor número de mercancías... Tanto en este punto como en Villena, los Ayuntamientos respectivos han dado permiso para que se utilicen los paseos colindantes a la estación del ferrocarril para la descarga y ocupación de las mercancías».

Fuente: *El Heraldo de Madrid*. Madrid, 21 de diciembre de 1891 (Sánchez, 2014: 339).

Una vez finalizado el plazo, las dificultades de exportación terminaron por desembocar en una situación de sobreproducción, con grandes

cantidades de producto listas para ser comercializadas, tal y como se describe a continuación:

«Pasan de 30.000 las pipas de vino que hay detenidas en varias estaciones de la red del Mediodía, y principalmente en las de Albacete, Almansa, Villena y Alicante.

El número de vagones cargados de vino y que no se pueden descargar por falta de terreno entre Albacete y Alicante, ascienden a 1.058».

Fuente: *La correspondencia de España*.

Madrid, 2 de diciembre de 1891 (Sánchez, 2014: 338).

Este fenómeno agravó la situación, que derivó en dificultades para dar salida al producto y en la caída de los precios que terminaron por provocar el cierre de muchas bodegas, que fueron sustituidas por fábricas alcoholeras. El número de bodegas dadas de alta como tal se redujo a doce en 1901, bajando a únicamente seis en 1911 (Piqueras, 1981: 51). Este dato se refiere a las bodegas comerciales exportadoras de vino, no contabilizándose las bodegas domésticas y familiares de producción propia cuya incidencia era escasa o nula en el mercado exterior local. De hecho, estas bodegas de cosecheros particulares fueron muy numerosas en Villena, alcanzando en ocasiones dimensiones muy notables, dada la supervivencia de grandes propiedades y la categoría de algunas empresas que combinan la propiedad de viñedos con la exportación de sus productos (Piqueras, 2000: 384). Pero, además de lo anteriormente expresado, hay que decir que en este momento aparecieron nuevas sociedades que establecieron destilerías y mezcladoras de vinos, y que buscaron nuevos licores a través de diversas variedades de destilación. Estas últimas remediaron parcialmente la crisis de sobreproducción vitícola, aunque el descenso de precios fue evidente (Martínez Jiménez, 2015: 33).

En este nuevo contexto económico de recesión, los principales productores reivindicaron rebajas fiscales, transformación de usos y costumbres, y una concienciación más colectiva, materializada esta última mediante la creación de un sindicato local agrario y una dilatada campaña en contra de la ley de alcoholes (Marco, 1991: 11). Y así fue

como se constituyó en 1907 el Sindicato de fabricantes de alcohol vínico de Villena presidido por Luis García Catalán, y el Sindicato de Cosecheros y Exportadores de vino de Villena por parte de Cristóbal Amorós (Martínez Puche, 1998: 80). De esta forma, las empresas vitivinícolas se veían representadas por dos de sus principales exponentes comerciales, herederos de la burguesía comercial vitivinícola constituida a finales del siglo XIX.

Pese a estos intentos de salvar el sector del vino, la situación durante las décadas siguientes fue muy irregular, alternando periodos de descenso con otros algo más positivos (Piqueras, 2000: 170). Finalmente, desde 1929 el sector entró en una profunda crisis, de la que no se salió hasta finales de los años cincuenta.

4. A modo de epílogo. El vino de Villena en las últimas décadas

En los años 60 se fundó la Bodega-Cooperativa Nuestra Señora de las Virtudes, con 129 socios iniciales, si bien no pudieron contar con la actual bodega en la carretera de Yecla hasta 1967 (Piqueras, 1999: 386). En 1970 comenzó una nueva etapa caracterizada por la apuesta cada vez más generalizada de vinos de marca embotellados. Entre los pioneros se encontraba la bodega Hijo de Luis García Poveda S. A. y la Bodega-Cooperativa Nuestra Señora de las Virtudes. La primera de las bodegas mencionadas anteriormente empezó en este momento sus líneas de embotellado con sus marcas «Costa Blanca» primero y «Castillo de Alicante» después, convirtiéndose en uno de los emblemas de la nueva enología alicantina. Por su parte, la Bodega Las Virtudes en 1978 comenzó la actividad embotelladora con ánimo comercial. Sus primeros vinos eran de corte muy tradicional, con una graduación alta, con marcas como el «Arcabucero», de 15 grados de alcohol, y el «Gachamiguero», de 15'5 grados (Piqueras, 1999: 386).

Los años 80 trajeron como novedad una fuerte reducción de la superficie del viñedo, el cierre de algunas viejas bodegas y la apertura de otras nuevas. A partir de los años 90 y hasta la actualidad, el tipo de vino que se produce en Villena mantiene la tendencia al alza de las producciones embotelladas de marca, si bien todavía tiene

gran protagonismo el producto comercializado a granel, unas veces con destino a otras zonas de España –como Jumilla o la provincia de Valencia– y otras al extranjero, casi siempre para servir de mezcla con otros vinos más flojos y de poco color. En este momento el protagonismo del sector vitivinícola local lo ostenta la Bodega-Cooperativa Nuestra Señora de las Virtudes que, siguiendo las indicaciones de su director técnico Juan Huerta, incorpora nuevas marcas más acordes a las tendencias del mercado. Este es el caso de «Vinalopó», de graduación mucho más baja, entre 11'5 grados en los blancos de macabeo y los 12'5 grados en los rosados y tintos de monastrell, tempranillo y cabernet-sauvignon (Piqueras, 1999: 386).

Las bodegas villenenses a día de hoy son referencia en cuanto a la modernidad de sus instalaciones y la innovación de sus procesos. Destaca la potenciación de la autóctona uva monastrell, presente en más de la mitad de los viñedos locales, así como la experimentación con otras como la cabernet-sauvignon o la merlot, capaces de adaptarse a la influencia climatológica de la Meseta y el mar Mediterráneo.

El esquema vitivinícola villenense actual está conformado por tres tipos de producciones, que se han sumado a los procesos de mejora de calidad del producto elaborado. El primero de ellos, y el más importante en cuanto a producción, es el representado por la Bodega-Cooperativa Las Virtudes, que en la actualidad se encuentra en un proceso de resurgimiento, innovación y crecimiento. De hecho, a día de hoy la bodega cuenta con unas 1.700 hectáreas de viñedo y una producción de 5 a 6 millones de kilos de uva. En segundo lugar encontramos a una nueva generación de profesionales liberales que suelen regentar pequeñas bodegas de producción limitada que embotellan sus propias marcas, cuyo modelo puede ser el de las bodegas Vinessens (Casa Balaguer). Y, finalmente, el tercer colectivo está formado por empresarios vitivinícolas y procedentes de otros sectores –como la construcción– que han realizado importantes inversiones y recogido el testigo de algunas de las grandes casas desaparecidas del negocio con la crisis de entreguerras. Este modelo de bodegas es el de Francisco Gómez, Sierra Salinas y Casa Corredor, los dos últimos ejemplos recientemente incorporados al grupo MG Wines. Este organigrama convierte a Villena en la

población con el mayor número de bodegas de Alicante y una de las paradas imprescindibles en la Ruta del Vino que recorre toda la provincia. Una alternativa de ocio de lo más atractiva tanto para los amantes de la cultura del vino como para los interesados en iniciarse en ella.

Referencias bibliográficas

- ABAD SALA, J., BELTRÁ TORREGROSA, D., LUCAS GÓMEZ, F. J., y ORTEGA PÉREZ, J. R. (1999). La vid, el azafrán y el mármol. En C. Mateo Martínez (coord.). *Los inicios de la modernización en Alicante. 1882-1914* (pp. 79-94). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo.
- MARCO AMORÓS, M. (1991). Canalejas en Villena: de los gozos y las sombras. *Revista Villena*, 29-30.
- MARCO AMORÓS, M. (2007). Introducción. En C. López Hurtado, M. Marco Amorós y J. Puche Acién (coords.). *Periodismo y sociedad. Villena 1881-1999. Los Quijotes de la Pluma*. Instituto Alicantino de Cultura «Juan Gil-Albert». Diputación Provincial de Alicante. Historia de la prensa alicantina nº 16.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, J. R. (2015). *Historia del vino en Almansa. Análisis del proceso de industrialización y sus repercusiones*. Cuadernos del Archivo de Almansa nº 2. 71 pp. Almansa.
- MARTÍNEZ LEAL, J. (1999). Los inicios de la modernización en Alicante. En C. Mateo Martínez (coord.). *Los inicios de la modernización en Alicante. 1882-1914* (pp. 1-16). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo.
- MARTÍNEZ PUCHE, A. (1998). *Villena. Industrialización y cambio social*. Alicante: Universidad de Alicante.
- MIRANDA ENCARNACIÓN, J.A. (1999). La primera expansión de las industrias del calzado. En C. Mateo Martínez (coord.). *Los inicios de la modernización en Alicante. 1882-1914* (pp. 59-76). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo.
- PIQUERAS HABA, J. (1981). *La vid y el vino en el País Valenciano (Geografía económica: 1564-1980)*. Institución Alfonso el Magnánimo. Estudios Universitarios, Serie Mayor 1. Valencia.
- PIQUERAS HABA, J. (1999). *El espacio valenciano: una síntesis geográfica*. Editorial Gules. Valencia.
- PIQUERAS HABA, J. (2000). *El legado de Baco. Los vinos valencianos. Desde la Antigüedad hasta nuestros días*. Valencia: Editorial Gules.

- SÁNCHEZ FERRÁNDIZ, J. (2014). *Tiempo de filoxera y pólvora. Villena: 1876-1892*. Villena: Editorial Milano.
- VIDAL OLIVARES, J. (1999). Cambios en la infraestructura del transporte y expansión del sector comercial. En C. Mateo Martínez (coord.). *Los inicios de la modernización en Alicante. 1882-1914* (pp. 95-114). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo.

Antonio Pérez Sirvent (Elda, 1864-1919). Influencia norteamericana en la industrialización y comercialización del calzado en España

Miguel Ángel Guill Ortega

Resumen

El estudio de la historia y evolución de la industria del calzado en España, cuya zona del Vinalopó se convirtió a finales del siglo XX y principios del XXI en la mayor concentración industrial de calzado de Europa, ha tenido diferentes estudios. Destaca entre ellos la tesis doctoral de José Antonio Miranda Encarnación (Miranda, 1996). Estos trabajos se centran en los importantes factores sociales y económicos, pero dejan de lado algo muy importante: el factor humano. Es decir, los hombres y mujeres que por su capacidad y visión, unido a los factores anteriormente mencionados, hicieron despegar la industria y comercialización del calzado. En este artículo vamos a centrarnos en la contribución a la divulgación de los modernos procesos industriales y comerciales norteamericanos de un hombre que fue todo un profeta de la industrialización del calzado: el eldense Antonio Pérez Sirvent.

Palabras clave: industria, calzado, Elda, Vinalopó, Estados Unidos.

1. Antonio Pérez Sirvent

Antonio Pérez Sirvent nació en Elda en 1864. Pertenece a la segunda generación de industriales zapateros. Hemos de tener en cuenta que la

industria del calzado en el Vinalopó tiene su fecha de inicio en 1870 cuando Isidro Aguado Aravit fundó en Elda el primer taller para la fabricación de hormas para calzado. Esto se debió a varios factores: la aparición del ferrocarril, el aumento de demanda del calzado de piel gracias a la bonanza económica que conllevó el incremento de la producción de vino que, a su vez, debía abastecer el mercado francés asolado por la filoxera, y la introducción de la máquina de coser. Todos estos factores sociales y económicos fueron aprovechados por un zapatero eldense, Luis Castelló Llobregat, que debió expandir sus redes de comercialización de manera inicialmente modesta y rudimentaria en la década de los 20 y 30 del siglo XIX, y que poco a poco, y tras la introducción de la máquina de coser, daría el impulso a la industria del calzado en el corredor del Vinalopó (Guill, 2018). Todo ello en una provincia, la de Alicante, de clara tendencia liberal.

Este nacimiento es percibido por la cultura popular, e incluso por algunos historiadores, como un hecho espontáneo local. Sin embargo, no es así; es un proceso que se enmarca dentro de la Revolución Industrial en Occidente, que en el sector del calzado tiene su origen en Estados Unidos, y que influirá de una manera sorprendente en un pequeño pueblo del mediterráneo español llamado Elda.

2. Génesis e historia comparativa de la industria del calzado en Elda y España con Europa y Estados Unidos

Elda no fue ninguna pionera en la fabricación de calzado. La existencia de zapateros artesanos que satisfacían las necesidades locales está documentada a lo largo de la historia. Por ejemplo, en 1396 el converso (converso/judío) Alfonso Ferrández era zapatero de la villa de Elda¹. Ya en los siglos XV y XVI se documenta la existencia de una afamada industria o preindustria de calzado y cuero en Córdoba. De hecho la palabra francesa zapatero es *cordonnier* que deriva de «cordobés». Una muestra de ello es cómo en 1552 se ordenó que en cada localidad de

1. Contribuyentes cristianos al impuesto del morabatí en Elda en 1396. Fuente: Archivo de la Corona de Aragón (ACA). M. Racional, núm. 2404, f. 63r^o-v^o (Guinot, 1999: 639).

esa zona se hicieran hormas con todas las medidas, «puntos» de largo, para averiguar las faltas que había de cada una de ellas. Sabemos que existían dos tipos de hormas, las «romas», más anchas, y las «castellanas», más finas. Además, ya se emplean términos zapateros en los siglos XV y XVI que se perpetuarán en el futuro en la industria del calzado español, como: aparado, forros, alzas y picados (Córdoba, 1990: 189-199). En esa época, concretamente en 1586, era zapatero en Elda Juan de Agüera. Cuarenta y tres años después de que este último zapatero ejerciera su oficio en la localidad, en 1629, dos zapateros británicos, Thomas Beard e Isaac Rickerman, se instalan en la colonia británica de Massachusetts, y seis años después comienza la producción artesanal de calzado en la ciudad de Lynn, en ese mismo territorio británico (Keir, 1920). En 1648 las autoridades coloniales de la bahía de Massachusetts dieron licencia para fundar en Boston la *Company of Shoemakers* (Sociedad de Zapateros) para autorregular su trabajo. En 1750 se producirá un hecho muy relevante para la industrialización del calzado en Norteamérica, cuando el zapatero galés John Adam Dagyar, afincado en Lynn, establece el principio de la división del trabajo en esa industria norteamericana. En lugar de que cada trabajador realizara un zapato completo, cada operación de la construcción del calzado se empezó a desarrollar por un hombre entrenado para dicha tarea. La producción en línea había comenzado en Estados Unidos (Thomson, 1989: 39).

Esto sucedía el mismo año que se publicaban las ordenanzas del gremio de zapateros y curtidores de la villa de Elche, 52 años después de la *Company of Shoemakers* de Boston. Un año después (1751), sabemos que el zapatero eldense Pascual Payá hizo unos zapatos para el día del Corpus en Elda. Este hecho tiene su importancia, ya que se documenta un zapatero con ese apellido durante todo el siglo XIX; siendo un artesano con ese apellido el dedicado a la fabricación de calzado con más rentas de la villa de Elda hasta la industrialización, constatándose una tradición familiar zapatera en esa familia (Valero, 1992: 22). Tal vez el factor humano, la sabiduría artesanal, fue la que propició la preponderancia del calzado. Pero el comienzo de la revolución industrial en el calzado se produce cuando en 1755 el alemán

Charles Fredrick Wiesenthal patenta en Londres el primer intento conocido, aunque precario, por hacer una máquina de coser. Años después (1775-1783) se produce la Guerra de Independencia americana, y la citada ciudad de Lynn fabricó las botas del ejército independentista, dando un impulso a la fabricación industrial de calzado en esa ciudad. Mientras, en 1781, el médico naturalista y biólogo holandés Petrus Camper publicó su obra *Besten Schoen*, uno de los primeros libros sobre la anatomía del pie, donde establece pautas para la fabricación de calzado; entre ellas, la necesidad de hacer pie izquierdo y derecho.

En España, dos años después (1783) se publicó la Real Cédula de Carlos III por la que se reconoce que el oficio de zapatero, entre otros, es honesto y honrado. Este hecho no es una anécdota, pues es un intento por dejar de estigmatizar el trabajo, que socialmente estaba mal visto, para comenzar a tener una burguesía preindustrial. A finales de ese siglo, los intentos por hacer una máquina de coser continuaban. Así, en 1790 el británico Thomas Saint patenta el diseño de una máquina para coser piel y lona. Pero no pasó de un prototipo. Las Guerras Napoleónicas van a traer unos cambios sustanciales en la fabricación de calzado. Por una parte, gracias al imperio napoleónico (1804-1815), para calcular la longitud del pie se extiende por gran parte de Europa el uso del punto París, luego medida francesa o continental. Anteriormente, desde el siglo XVIII se aplicaban tallas regionales: punto Berlín, punto Viena, etc. Esta unificación facilitaría la industrialización del calzado. En España habrá que esperar a 1998 para que se unifique con Europa. Al margen, en 1807, William Young patentaba en Filadelfia una máquina para hacer hormas (Edmunds, 1869: 71). Y en 1810 se introduce en Europa el procedimiento norteamericano de clavar o atornillar las suelas (Carlier, 1946). Además se patenta en Londres y París una máquina que sustituye el hilo para coser la suela de los zapatos por clavos. Y en la capital francesa, otra máquina para reforzar los tacones con metal, los actualmente conocidos como «mechones» (Ralph, 1941). Tantos cambios fueron propiciados por la necesidad de producir en serie para la guerra. Como en 1814, cuando el ingeniero francés Marc Brunel construye en Inglaterra maquinaria para la fabricación de calzado militar, entre ellas una máquina de

montar utilizando tachuelas, la cual producía 400 pares de zapatos al día. Pero el final de las Guerras Napoleónicas impidió su desarrollo total (Richard, 1817).

En 1817 se va a producir otro hecho importante en la industria cuando William Young patenta en Filadelfia una máquina para hacer las hormas con pie izquierdo y derecho. Comienza la fabricación de calzado a par (Edmunds, 1869: 71). Ese mismo año 1817 sabemos que el zapatero eldense José Payá «Mayor», que reside en la Plaza de Arriba de Elda, es el zapatero con más rentas de la villa. En 1819 el inventor Thomas Blanchar, de Sutton, Massachusetts, patenta la máquina copiadora o torno para copiar formas irregulares. Pensada inicialmente para la fabricación de armas (culatas), pronto se utilizó para la fabricación de hormas, revolucionando la fabricación de calzado (Edmunds, 1869: 71). Este fue el caso de William Young, que ya había patentado una máquina de hacer hormas, y que en 1822 fabrica en Filadelfia el primer par de hormas con pie derecho e izquierdo en más de doscientos años. Ocho años después, en 1830, se produce otro hito industrial: el sastre francés Barthélemy Thimonnier inventa la primera máquina de coser, y crea una fábrica de confección de ropa militar con 80 máquinas. Sin embargo, esta fue quemada por sastres ante el temor de perder sus trabajos. El 11 de agosto de 1831 se publicaba una Real Orden por la que se prohibía la importación de hormas para calzado a España², tal vez para dar un impulso a la fabricación nacional. Tres años después, en 1833, el industrial de Massachusetts Samuel Preston inventa la primera máquina para realizar el proceso de estaquillado en el calzado (Ralph, 1941), y al año siguiente el inventor estadounidense Walter Hunt crea la primera máquina de coser de puntada cerrada. Pero no la patentó, pensando en la gran destrucción de empleos que podría ocasionar.

Mientras tanto, en Elda se constata cómo varios zapateros artesanos eldenses marchan fuera de la población a vender zapatos. Por lo tanto, la modesta elaboración de calzado artesanal local no era solo para

2. Reales decretos y órdenes de S. M. que producen resolución general en materia de su real hacienda expedidas el año 1830. Madrid, 1831.

abastecer la demanda local. Y tres de ellos, y un alpargatero, tienen las suficientes rentas como para pertenecer a la Milicia Nacional. De ellos, a José Paya González «Payá Mayor» se le podría considerar como un empresario zapatero, cuya familia ejercía esa profesión desde 1751: los Payá. Había otro zapatero con las mismas características, aunque con unas rentas más modestas, ejerciendo esa profesión en Elda ya en 1814: Luis Castelló Llobregat (Valero, 1992: 14). Pese a ello, no llaman la atención de las crónicas o descripciones locales de la época.

En 1846 el inventor estadounidense Elias Howe patenta otra máquina de coser. En realidad era la inventada por su compatriota Walter Hunt, remodelada y perfeccionada. En 1850 se va a producir un hecho que va a ser un hito en la revolución industrial, cuando el estadounidense Isaac Merritt Singer mejora y patenta una máquina de coser más práctica y que podía ser adaptada para uso doméstico. Junto al abogado neoyorquino Edward S. Clark, Singer funda I. M. Singer & Co. La posibilidad de adquirir la máquina con pago a plazos propició su rápida difusión y su gran éxito comercial: «La Singer», en un claro antecedente de la sociedad de consumo. Dos años después, el diario *La Nación*³ publicaba en Madrid la noticia. A partir de ahí, son varias las publicaciones que informan de las proezas técnicas de la máquina de coser en Estados Unidos e Inglaterra. Todo ello daba a conocer en España la industrialización que estaba sucediendo al otro lado del Atlántico. En esos años, en el censo del ayuntamiento de Elda de 1858 constan cuatro zapateros (Navarro, 1951: 2). Un año antes, en 1857, ya hay anuncios de máquinas de coser en España, concretamente en Madrid⁴ (Guill, 2018).

En 1860 iba a producirse otro hito para la difusión de la industria del calzado en España: la publicación de la primera revista o periódico especializada en calzado, *El innovador, periódico especial, del arte de la zapatería*⁵, cuyo primer número se editará en Barcelona el 1 de marzo de ese mismo año. En realidad, era una edición española del periódico

3. *La Nación*, 16 de septiembre de 1852, Madrid, 2.

4. *La Discusión*, 1 de abril de 1857, Madrid, 3.

5. *El innovador, periódico especial, del arte de la zapatería*. Edición española. núm. 1, año I, 1 de marzo de 1860, Barcelona.

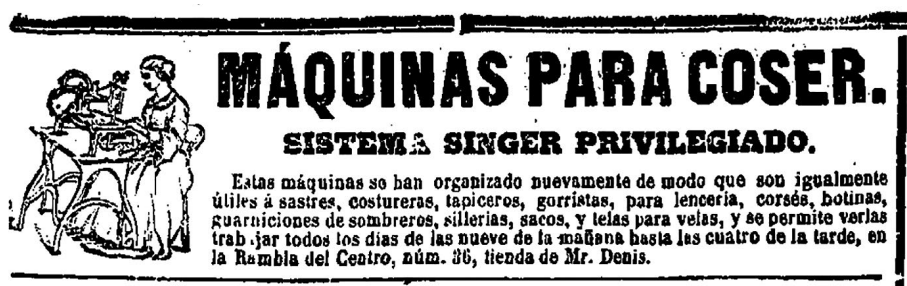


Figura 1. Un anuncio de máquinas de coser ya en 1858. Fuente: *La Corona*, Barcelona, 22 de junio de 1858.

dico parisino *L'Innovateur, journal des cordonniers-bottiers*, que había comenzado a publicarse en 1850, aunque bajo el título *Le moniteur de la cordonnerie* desde 1860, con edición inglesa desde 1857 *The innovator or Boot-and-Shoemaker's Monitor*. Además, también se publicó en Bélgica y Alemania. En su editorial se escribía sobre la razón de la necesidad de esa publicación: «La suma necesidad que hoy experimenta el arte de Zapatería, de un periódico que consigne y discuta los muchos adelantos que de un tiempo a esta parte tiene hechos y propague los que nuevamente vaya adquiriendo». Toda una evidencia de cómo la Revolución Industrial estaba llegando al calzado, y cómo esta se iba a comenzar a difundir por medio de revistas y periódicos especializados que comenzaban a tener una demanda por parte de zapateros que querían informarse de las nuevas técnicas industriales. Al año siguiente (1861), gracias a los anuncios en prensa, documentamos por primera vez el uso de la máquina de coser para calzado en Madrid. Lo interesante es que, además, se ofrecían cortes aparados a los zapateros a modo de industria auxiliar (Guill, 2018). Y precisamente es así como comienzan a industrializarse los zapateros eldenses, a través de la compra de cortes aparados a la industria auxiliar de Madrid y otros lugares (Navarro, 1951: 3). Algo que facilitó el ferrocarril que, inaugurado en 1858, redujo el trayecto entre Madrid y Alicante a dos días.

Mientras tanto, otro hito importante para la industria del calzado sucederá en 1863, cuando el anatomista alemán Georg Hermann von Meyer publica en Estados Unidos su influyente libro sobre anatomía, salud del pie y fabricación de calzado *Why the Shoe pinches*. Su autor

será la figura más importante en la defensa de la necesidad de fabricar calzado con pie izquierdo y derecho. Todos estos avances industriales en Estados Unidos iban llegando a España por la prensa, como por ejemplo cuando *La Correspondencia de España*⁶ publicaba un artículo sobre la difusión de esta máquina de coser en Estados Unidos en el que decía que una máquina de coser realizaba como mínimo el trabajo de cinco personas con un sueldo cada una de 2'5 francos al día, y que en New Haven (Connecticut), una empresa textil empleaba 400 máquinas realizando 9.600 camisas semanales, ahorrando a la empresa 240.000 «duros» al año. Todo ello, calculando que las 300.000 máquinas que funcionaban en Norteamérica economizaban 19 millones de libras esterlinas al año. Y no era el único publicado en este sentido⁷. Así, en 1867 el zapatero Felipe Esteve publicaba en Barcelona el *Manual completo del zapatero* (Esteve, 1867), en el que incluía un apartado titulado *Pespuntear con máquina*, en el que explicaba cómo debían de coserse (apararse) los cortes. Por lo que vemos cómo el cosido a máquina para calzado se había establecido en España.

Desde 1859 la lista de zapateros en Elda había permanecido inalterada, pero en 1865 aparece un zapatero más: José Juan y Carrasco, en la plaza de la Constitución (Navarro, 1951: 2). Por lo tanto, en Elda constaban ya cinco zapateros, un número considerable para la pequeña población agrícola, a los que habría que sumar el pequeño número de zapateros empleados, comerciantes y aprendices que vivían alrededor de sus talleres artesanos. Es en esa década de los años 60 del siglo XIX cuando comienza el nacimiento de la industria del calzado en el Vinalopó, concretamente en Elda, gracias al modesto empresario local Luis Castelló Llobregat: «Don Luis Castelló, a quien Elda debe gratitud eterna, cuyo nombre debe esculpir en bronces la actual generación, fue el verdadero padre de la industria del calzado⁸». Luis

6. *La Correspondencia de España*. 2 de agosto de 1864, núm. 2.250, 1.

7. *Boletín de comercio*. 19 de octubre de 1866, núm. 238, 3.

8. La cita esta extraída de la revista profesional de calzado *El Figurín del Patrón Americano*, en un número dedicado a la industria de Elda en 1907 (Emetera, 1907. *Figuras eldenses desaparecidas*. Año 1, núm. 6, Madrid). Editada por el industrial eldense Antonio Pérez Sirvent, la antigüedad de la fecha de edición y el prestigio del editor en el sector

Castelló Llobregat, que vivía en la calle Cantó, era junto a José Payá el único maestro zapatero que aparece de manera continua en la matrícula industrial de Elda entre 1851 y 1860, siendo además vendedor de curtidos. Su hijo, Luis Castelló Casáñez, se casó con la hija de José Payá Mayor. Por lo tanto, los dos zapateros más importantes de Elda estaban entroncados familiarmente. Castelló Casáñez era vendedor de calzado ambulante, al igual que su cuñado José Payá Amat en 1867. Castelló hijo debió ser el precursor de la comercialización de calzado fuera de la localidad. Pero además era liberal y simpatizante o militante del partido demócrata y republicano, ya que sabía leer y leía el periódico *La Discusión*, del que uno de sus redactores era Emilio Castelar. En ese periódico, «el Luisillo» y su esposa aparecen contribuyendo con 4 y 2 reales para las huérfanas de Tomás Bru, miembro del partido demócrata asesinado en Murbiedro en 1858. Curiosamente, en esa misma lista aparece como contribuyente para esa causa en Elda un «cortador», Juan Antonio La Liga. Lo que nos hace ver que ya en esas fechas había división del trabajo⁹ entre los zapateros de la localidad (Guill, 2019). En ese periódico liberal y leído en Elda, como vemos, ya en 1857 se comienzan a publicar anuncios de máquinas de coser en Madrid, y sobre la revolución que su aparición estaba siendo para la industria norteamericana:

«¿Y las crisis Industriales?—La costura mecánica, partiendo del hecho de que una sola máquina de coser ejecuta, á lo menos, el trabajo de cinco operarias pagadas á razón de dos francos y medio al día, economiza el salario de cuatro operarias, ó sea diez francos. Un solo establecimiento de New Haven, empleando 400 máquinas y produciendo 800 docenas de camisas semanalmente, ha llegado á realizar en la mano de obra una economía de 240,000 duros al año;

industrial zapatero de la época le da gran crédito. Además, esta opinión es avalada por el historiador Alberto Navarro gracias a fuentes orales (Navarro, 1951: 2) y por Ernesto García Llobregat en «Cien años hace», *Alborada*, 1962, donde afirmaba que «la primera fábrica de calzados... fue la de Luis Castelló Llobregat». Siendo confirmado documentalmente que Luis Castelló era, tras José Payá, el empresario artesano más importante de la localidad en la década de los 60-70 del siglo XIX (Valero, 1992).

9. *La Discusión* 21 de junio de 1859, núm. 1.044, Madrid, 3.

esta economía es aun más considerable en la confección de pecheras, que es una industria especial; una máquina hace cien pecheras al día, mientras una operaria solamente puede hacer seis en el mismo tiempo. Calculadas las principales industrias á que se aplica la máquina de coser, aparece que las 300,000 máquinas que funcionan en los Estados-Unidos, economizan mas de 19 millones de libras esterlinas al año. Estas y otras manifestaciones de fenómenos económicos han dado margen á que los obreros atiendan muchas veces la voz de los reaccionarios que predicán por lo bajo contra las máquinas. Pero la máquina, que viene á libertar al hombre del trabajo rudo y repugnante, no es un competidor del obrero es su auxiliar: le devuelve su dignidad, le dispone á entrar en la vida común, porque le deja tiempo para ilustrar su razón y desenvolver su inteligencia; pero esto trae en pos el pavoroso problema social. Estudiemos; porque cada progreso nos lleva al abismo si no realizamos la justicia.»¹⁰

Todo apunta a que Luis Castelló Llobregat dio el primer modesto, pero decisivo, paso hacia la industrialización y comercialización, que fue imitado por el resto de zapateros de la localidad, como su consuegro José Payá. Esto obligó a los zapateros artesanos, ahora modestos industriales, a demandar hormas para poder montar y moldear los cortes cosidos/aparados y así aumentar la producción, ya que la necesidad de hormas en la época era directamente proporcional a la cantidad de cortes aparados si se quería aumentar la producción, pues no existía otra técnica para moldear los cortes aparados. Por ello, en 1870 Isidro Aguado Aravid, un modestísimo zapatero local con habilidad para trabajar la madera y que ni aparece en la documentación oficial, fundó en Elda el primer taller especializado en la fabricación de hormas de la localidad (Valero, 1992: 22). La industria del calzado había comenzado en la comarca, apoyándose para su comercialización en las ferias cercanas, como Albacete y Villena¹¹.

10. *La Discusión*, 3 de agosto de 1864. Año VIII, núm. 2.643, Madrid.

11. «Esta industrial villa [Elda] sostiene gran número de obreros dedicados a la fabricación de calzado. Este mes [septiembre] es el de realizar sus ventas en las ferias de Albacete, Villena y otras....». *El Constitucional*. III época. Año XVIII, núm. 4893. 4 de septiembre de 1884. Alicante.

MAQUINAS AMERICANAS
PARA COSER,
de The Singer Manufacturing Company,
y de sistema Wilson.

BAJO PRIVILEGIO REAL
Se ha ganado el primer premio concedido en 18 Exposiciones industriales en los Estados Unidos y en Europa y últimamente en Dublin.

AGENTE ÚNICO AUTORIZADO EN CATALUÑA,
DON PELEGRIN ROIG,
Aguilera, 5. y Cambios nuevos, 8. Barcelona.

Se venden al precio de fabrica, se garantizan por dos años y se enseña de coser hasta estar al corriente.
Se arregla cualquier desperfecto y roturas, de dichas Máquinas, verdaderas Americanas, de la compañía de SINGER con toda perfección, aunque la Máquina este en veinte pedazos.

Fábricas con todas las mejoras que han sido inventadas expresamente para surtir las necesidades de toda clase de costura en las diferentes fábricas siguientes:

Trabajo de botas y zapatos.
Trabajo de sastré.
Trabajo de corsette.
Trabajo de gorro.
Trabajo de costurera.
Capas y Mantas.
Ropa para el Ejército.
Trabajo de arneses.
Guarniciones de coche.
Talegos y sacos.



Tiendas de lona para campaña.
Guarniciones para coche
Guarniciones de ferro carril, y cubiertas para los carros.
Fábrica de colchones.
Trabajos de muebles, bordes de manta para cama, esteras y frazadas.
Agarraderos para sacos y porta-ropa.

En esta casa se encuentran todas las diferentes clases, de la celebre fábrica de SINGER, como igualmente un gran surtido de seda torzal, de muchos colores, agujas, hilos, acedite, botones y clarificabo, piezas sueltas, y todo lo concerniente a las Máquinas de coser.

El público puede tener toda la seguridad que en dicho establecimiento le darán todas las instrucciones que se desean y necesitan para la perfección de toda clase de trabajos, y se curará en arreglar la Máquina, por ser de los mas antiguos que vende Máquinas en Barcelona y haber trabajado y recibido instrucciones, de las principales fábricas de Francia e Inglaterra.

Figura 2. Anuncio de la máquina de coser donde, entre otras utilidades, también se ofrece para calzado. Fuente: *El Lloyd español*, Madrid, 7 de noviembre de 1866.

3. Cesáreo del Cerro: el primer difusor de la industria del calzado en España

Este proceso de industrialización comienza con la ampliación de redes comerciales durante la primera mitad del siglo XIX de un zapatero eldense, y va a tener su imitación y despegue desde la década de los 60 del siglo XIX, cuando el calzado es una pequeña industria insignificante, hasta que a principios del siglo XX es la principal actividad en Elda. Se basó inicialmente en la compra de cortes aparados (cosidos)

a industriales de fuera de la provincia de Alicante, como Madrid. Esta industria auxiliar basada en la máquina de coser fue un dinamizador de la industria en España, que ayudó al paso de la artesanía a la industria por parte de los zapateros menos desarrollados. El primer y mayor difusor de la industria fue el industrial madrileño Cesáreo del Cerro (Vallecas 1838-Madrid 1915). Este comerciante, empresario e industrial se convirtió en un icono para la industria del calzado español del siglo XIX. Junto a su mujer, consiguieron establecer un taller de cortado y aparado que se dedicó a abastecer a los talleres de zapateros, convirtiéndose en el más importante de España: en 1886 llegaron a trabajar 130 mujeres cosiendo con sus máquinas en el núm. 7 de la calle Concepción Jerónima de Madrid. Ese año se pusieron en huelga por haberles bajado el sueldo y tener que poner el hilo, lo que rápidamente fue reprimido¹². Sus almacenes se convirtieron en uno de los máximos proveedores de la industria del calzado de la época, donde se podía adquirir betún, hebillas, etc., al por mayor. Cesáreo, además, era un innovador e inventó y consiguió la patente de una máquina para preparar cortes de botina¹³ (botas), muy probablemente para moldear los cortes. En su papel de máximo exponente de la incipiente industria del calzado española, creó en 1877 una revista profesional quincenal, *El Eco de la Zapatería Española y Americana*¹⁴, que proporcionaba a sus suscriptores patrones, diseños y artículos profesionales, y que fue muy longeva, lo que favoreció la difusión de la técnica del patronaje y producción del calzado. De hecho, una tienda-taller de calzado de Alicante se publicitaba en prensa con el reclamo de que utilizaba los patrones y diseños de esta revista para sus modelos:

«Acaba de abrirse por los señores Burló hermanos, en la calle San Fernando, número 7 de esta capital [Alicante], frente al establecimiento tipográfico de D. José Marcili y Oliver, una tienda de calzado con su correspondiente taller, en donde los consumidores a dicho

12. *El Día*, 9 de enero de 1886. Madrid, 3.

13. *El Imparcial*. 21 de mayo de 1879. Madrid, 39.

14. Comienza a editarse en Madrid en 1876. Diario *El Pabellón Nacional*. Madrid. Viernes 31 de marzo de 1876. núm. 1376.



Figura 3. El industrial madrileño Cesáreo del Cerro.
Fuente: Fundación Pablo Iglesias.

ramo, podrán á la par que gozar de un género elaborado perfectamente por buenos operarios y mejores materiales, un asiduo desvelo por sus dueños en presentar con la mayor perfección cuantos gustos y novedades, dé á la publicidad el figurín del arte denominado El Eco de la Zapatería».¹⁵

Además, Cesáreo del Cerro escribió un libro, la *Higiene del Pie* (Del Cerro, 1893) y dirigió la traducción del inglés al castellano de *Zapatería práctica*, de Avar J. Moore (1894). La empresa de Cesáreo del Cerro se convirtió en un referente de la industria del calzado española y en ella se formaron muchos profesionales del calzado. Algunos de ellos pasarán de aprendices de cortado a representantes en su madurez y estarán ligados a Elda, como fue el caso del madrileño Cristóbal Molina, que en 1926 escribirá un artículo muy interesante en la revista eldense *Idella* para saber la evolución de la industria del calzado hasta entonces, «La industria del calzado durante medio siglo» (Molina, 1926).

15. *El Graduador*, 29 de abril de 1877. Año III, núm. 567. Alicante.

Curiosamente, Cesáreo del Cerro ha pasado a la historia por donar tras su fallecimiento al Partido Socialista Obrero Español 669.000 pesetas en acciones y una casa valorada en 330.000 pesetas para crear una escuela de primera enseñanza a los hijos de los obreros de la Casa del Pueblo, creándose así la Fundación Cesáreo del Cerro. Por todo ello vemos la importancia de este empresario en la difusión de la industrialización del calzado en la segunda mitad del siglo XIX, que era la cara visible de una corriente industrializadora en el calzado, y que tenía como base la manufactura de cortes aparados para los talleres, ya que sabemos de otros industriales que también se dedicaban a esto, como Serra Hermanos y Sobrinos de Baranda, en Madrid. De hecho, en 1905 había cinco empresas dedicadas a esa labor en la capital¹⁶, Pedro Laín y Monserrat Hernández, en Zaragoza, y López Hermanos, que en los años 20 del siglo XX había derivado a la fabricación de calzado (Molina, 1926). Además, la técnica del calzado seguía en un proceso de difusión gracias a la publicación de otros libros, como el del empresario de calzado y hormas José Simón y Radó, que publicaba en Madrid en 1878 el libro *Guía teórico-práctica para el fabricante de calzado y el de hormas*. Mientras, en Cataluña, la industria del calzado iba a surgir con gran fuerza convirtiéndose por aquellos años en la primera zona zapatera de España, comenzándose a publicarse en Barcelona en 1878 la revista especializada en el sector de calzado *La zapatería moderna*.

16. Sobrinos de Baranda, en la calle Jacometrezo, 44; Doña Trinidad Monedero, en la calle Encomienda, 22; D. Cesáreo del Cerro, en la calle Duque de Rivas, 4; Manuel Cuenllas, en la calle Santa Brígida, 1; y Sáinz, Ezquerria y Gómez, en la calle Fuencarral, 53. Todas ellas en Madrid. Constátase también doce fábricas de calzado, de las cuales sabemos que una de ellas también comercializaba cortes aparados: Serra Hermanos, en la calle Magdalena, 21 (Boletín Oficial de la provincia de Madrid, 11 de mayo de 1905, núm. 112, 10).

4. La peregrinación a la meca de la industria del calzado: Antonio Pérez Sirvent

Dentro de esta corriente industrial vemos cómo en Elda, desde 1875 a 1885, se produce un descenso de trabajadores en las principales actividades laborales de la localidad, desplazándose al calzado para, en diez años, convertirse en la primera actividad laboral de la ciudad, constatándose en 1884 más de 14 talleres, entre ellos los de Silvestre Hernández y Rafael Romero, que en la última década de ese siglo se convertirían en las dos primeras grandes fábricas de la localidad (Valero, 1992: 25-26). Y es en esa época cuando nos encontramos con un eldense que jugó un papel muy importante en esta revolución industrial inspirada en Estados Unidos. Su nombre era Antonio Pérez Sirvent (Elda 1864-1919). Nació y vivió su infancia y juventud durante los albores de la industria del calzado en Elda y apostó claramente por ello. En realidad, hasta ahora su biografía poco o nada se diferencia de otros industriales y obreros zapateros de la época. Sin embargo, hay un hecho que le da un papel singular y pionero: Antonio viajó tempranamente, a finales del siglo XIX o principios del XX, a través de Cuba, a la cuna de la industria del calzado, Estados Unidos. Concretamente visitó fábricas en las dos ciudades más importantes productoras del calzado mundial de la época, ambas en Massachusetts: Lynn y Brockton. En esta última, conocida popularmente como la ciudad del zapato, visitó concretamente los barrios o pedanías de Montello y Campello. Además de otras en Brooklyn (Nueva York) y Boston¹⁷.

De este viaje a Norteamérica, del que desconocemos el tiempo de estancia y sus circunstancias, Antonio Pérez regresó a España con muchas innovaciones técnicas, estéticas (diseño) y con una gran mentalidad industrial, que tendrán una gran influencia en la industria del calzado española de principios del siglo XX. Su perfil es el de un empresario emprendedor, ilustrado y moderno, con una gran

17. *El Eco de Ciudadela* publica en su número 197, correspondiente al 10 de noviembre de 1908, un artículo de Antonio Pérez que publicó en el *Figurín del Patrón Americano* sobre la fábrica Gornes Hijos y Fiol Hermanos, donde hace referencia a estos viajes.



Figura 4. El industrial eldense Antonio Pérez Sirvent.
Fuente: Archivo de Eladio González Jover.

erudición técnica del calzado, un modelista (diseñador) y patronista. Ya en España, siguiendo la estela de Cesáreo del Cerro, se instala en Madrid, lo que nos hace ver a un industrial eldense de horizontes amplios, y funda una fábrica de calzado, además de un comercio auxiliar en la calle Andrés Borrego, 19, de la capital. Concretamente, ofrece a su clientela las innovaciones traídas por él desde Estados Unidos, en especial los patrones bordeados con latón, con los que se evitaban los desgastes producidos por las cuchillas del cortador. En su publicidad se advertía que eran fabricados por procedimiento mecánico y que «Los patrones americanos son los que reúnen mejores condiciones para la fabricación de calzado, de los conocidos hasta la fecha.»¹⁸ Ofrecía patrones ya hechos «nuevos y elegantes», o se podían hacer como quisiera el cliente. El precio de la muestra era

18. *Figurín del Patrón Americano*, núm.1, año 1, julio de 1907, 32.

de 5 pesetas, que se abonarían al pedir el juego o escala de patrones para la producción. Pero sobre todo, y como hemos dicho, siguiendo la estela de Cesáreo del Cerro, Antonio Pérez va a destacar por ser editor y redactor de una revista técnica de calzado: el *Figurín de el Patrón Americano*.

5. El *Figurín del Patrón Americano* (1907-1908): la revista que revolucionó la industria del calzado

La revista que editaba Antonio Pérez Sirvent se convirtió en un difusor de la industrialización y la modernización del calzado, y de la implantación de nuevas técnicas comerciales e industriales para la industria del calzado utilizadas en otros países. La publicación era mensual y tenía su editorial en la calle Andrés Borrego núm. 19 de Madrid, siendo impresa en la imprenta Tipografía Moderna, sita en la calle Farmacia núm. 12 de Madrid. Su cabecera era: *Figurín de el Patrón Americano* (en adelante, *Figurín del Patrón Americano*; entiéndase figurín como diseño). A partir del número 12, incorpora la foto de su editor. Tras ello se indicaba: *Ilustración de modelos de calzado, editada por Antonio Pérez*. Comenzó a publicarse en Madrid en julio de 1907. Tenía 32 páginas, tamaño cuartilla (Din A5 210 x 148,5 mm). Estaba profusamente ilustrada para la época, con fotografías y dibujos de modelos, tiendas, fábricas y personalidades del calzado. Ilustraciones a las que el autor daba gran importancia, como él mismo reconocía en la revista. Se vendía al precio de 5 pesetas en la península e islas, y 10 francos en el extranjero. Estaba enfocada a la suscripción, que podía ser pagada a plazos con adelantos (con letras, giros o sellos de correos). Se promocionaba advirtiendo que su precio real era mayor, pero que la gran tirada de ejemplares la hacía muy económica, enviándola a profesionales no suscritos para difundirla, y ofreciendo 20 ejemplares gratuitos a los obreros del sector que pasaran por la editorial a recogerla. Además, la revista solía contar con siete páginas de publicidad, tres que precedían y tres que concluían, con publicidad de empresas del sector del calzado de Barcelona, Elda, Madrid, Zaragoza y Mallorca, donde se ve un sector con una gran industria auxiliar. La publicidad



Figura 5. Cabecera del *Figurín del Patrón Americano*, con la foto de Antonio Pérez Sirvent. Fuente: *Figurín del Patrón Americano*, núm. 12, junio de 1908 (Biblioteca Nacional de España, BNE).

era promocionada con un anuncio en una página completa en cuatro idiomas: español, francés, inglés y alemán, con la intención de buscar anunciantes extranjeros. Y su precio era de 250 pesetas por página al año, y 125 pesetas media página. Los reportajes (informaciones ilustradas) tenían un precio de 50 pesetas por página, con descuento a los suscriptores.

La editorial del primer número¹⁹ titulada «Á qué venimos», deja claro el objetivo de la revista: «el deber de iniciar nuevos Horizontes». En líneas generales era una revista para la industria española, pero con una mirada internacional, liberal, capitalista e industrializadora, difusora de los avances de la industria en otros países, con traducción de artículos al respecto, que fomentaba la exportación, con el estudio de aranceles y realidades comerciales. Criticaba el inmovilismo del capital, la falta de industrialización, de mentalidad exportadora, el escaso fomento de la creatividad, las trabas administrativas y la falta de

19. *Figurín del Patrón Americano*, núm. 1, año 1, julio de 1907, 4.

políticas para el desarrollo de la industria del calzado en España²⁰. Se valoraba al obrero y lo dignificaba. Además, en la revista se publica un artículo, «El éxito en los negocios²¹», de Ramón Pérez Requeijo, sobre la falta de ayuda a los emprendedores en España, y publicado también en el periódico *El Liberal*. Este era un diario absolutamente independiente, con fuertes raíces democráticas y republicanas. En definitiva, una mirada muy moderna para la época, claramente influida por la estancia de su editor, Antonio Pérez, en Estados Unidos.

La revista contaba con una editorial sobre temas del sector. Luego una sección, «La zapatería moderna», donde se traducían un artículo de alguna publicación profesional de calzado extranjera, generalmente anglosajona. Las temáticas de los artículos de la revista eran muy amplias. Por ejemplo, cómo distribuir los zapatos en un escaparate. En las páginas centrales estaba compuesta por diseños (figurines) de calzado: algunos son fotos retocadas, y otros dibujos al carboncillo o aguadas de gran calidad profesional, «evitando fantasías irrealizables», como se advierte en la propia revista. Además, contaba con fotos de tiendas y establecimientos. Todo ello comentado en el apartado «Información gráfica». También se dedicaba una página a alguna personalidad del sector, generalmente empresarios o representantes. Más adelante había una página con información del calzado en el extranjero. Por ejemplo, en el número uno se habla de la ciudad norteamericana de Brockton, en Massachusetts, conocida popularmente como la ciudad del zapato. También contenía la sección «Notas sueltas», donde se informaba acerca de notas de sociedad del sector, visitas de representantes, cierre de empresas, cambios de dirección, exposiciones internacionales, etc. En algunos números tiene ofertas y demandas de empleo. La revista terminaba tras el último bloque de publicidad, cuyo anuncio final solía ser de la empresa de Antonio Pérez. Concretamente, ofrecía los innovadores patrones traídos por él desde Estados Unidos:

20. Editorial: La decadencia de España. *Figurín del Patrón Americano*, agosto de 1908, núm. 14, año II, 9-10.

21. Ramón Pérez Requeijo «El éxito en los negocios». *Figurín del Patrón Americano*, octubre de 1907, núm. 4, año I, 12 y 21.

los patrones bordeados con latón, con los que se evitaban su desgaste de las cuchillas del cortador.

La revista planteó temas realmente avanzados para su tiempo. Por ejemplo, el asociacionismo, dando mucha información sobre la sociedad de cortadores de Madrid. O la importancia de la imagen (fotos y dibujos) en las revistas, al que denominó idioma universal²². Que el estado fomentara y patrocinara los viajes de obreros y profesionales a conocer la industria del calzado de otros países, apoyándose en ateneos, federaciones obreras, cámaras de comercio, etc.²³ El fomento de la exportación, para solucionar la crisis que había producido la pérdida de Cuba y Puerto Rico, donde la industria española vendía gran cantidad de calzado. En la revista se publica un informe sobre la venta de calzado a India²⁴ o Hong-Kong, para fomentar la exportación española a esa última ciudad, concluyendo con esta frase: «¿quién se atreve primero?»²⁵, además de informes de exportación e importación de calzado español. Y ya en 1907 publica publicidad de la importantísima empresa norteamericana de maquinaria para calzado *United Shoe Machinery Company*, conocida popularmente en Elda como «la united», que promocionaba, entre otras, una temprana máquina de montar puntas. O un reportaje sobre la sede de las máquinas de coser Singer en Madrid. Además, efectúa viajes a Zaragoza, a Baleares o a la zona del Vinalopó-Almansa para hacer reportajes sobre sus fábricas. Llama la atención la no presencia de industria ilicitana, en esos momentos enfocada a la producción de zapatillas y alpargatas de yute. Un proyecto relevante de la revista fue convocar un concurso de figurines (diseños) de calzado para promover dibujantes industriales (diseñadores-modelistas)²⁶, ante

22. Sin firma: «Idioma Universal». *Figurín del Patrón Americano*, agosto de 1907, núm.2, año 1, 22.

23. Editorial: «Los obreros pensionados». *Figurín del Patrón Americano*, septiembre de 1907, núm. 3, año 1, 9-10.

24. Sin firma: «India Inglesa». *Figurín del Patrón Americano*, noviembre de 1907, núm. 5, año 1, 12 y 21.

25. Sin firma: «Nuevo Mercado». *Figurín del Patrón Americano*, octubre de 1907, núm.4, año 1, 10.

26. Se lanzó la idea en la editorial del número 7 de la revista (enero de 1908), las bases en el núm. 9 (marzo de 1908), y los premios en el núm. 14 (agosto de 1908).

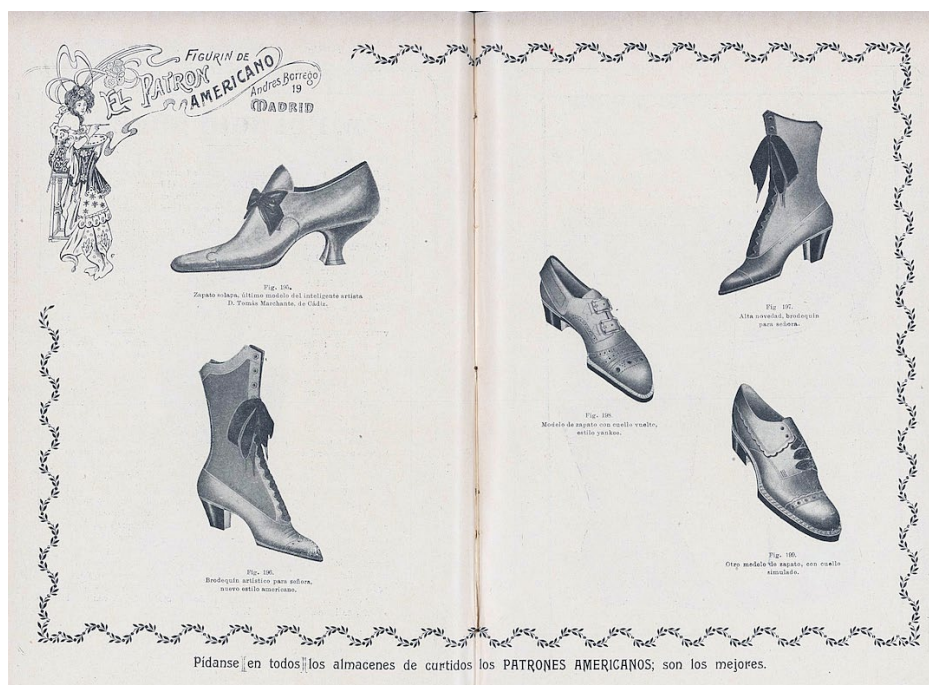


Figura 6. Figurines (diseños) publicados en la revista. *Figurín del Patrón Americano*, núm. 14, agosto de 1908, 16-17 (Biblioteca Nacional de España, BNE).

la falta de ellos, siendo un antecedente del actual concurso para jóvenes modelistas de calzado Lápiz de Oro iniciado en 1984 en Elda. Otro proyecto pionero fue promover la unificación de una medida universal de tallas y anchos para calzado²⁷, antecedente de la unificación de las tallas de calzado en la Unión Europea.

Antonio Pérez Sirvent es eldense y, pese a su residencia en Madrid y su viaje a Estados Unidos, se siente fuertemente vinculado a su localidad de origen. Pese a ser una revista de ámbito nacional, los dos primeros anunciantes suelen ser la fábrica de hormas Hijos de Isidro Aguado y el almacén de curtidos de José Payá Vidal, conocido popularmente como Payá-Lira, además de otros. Hay que destacar un artículo

27. Editorial: «La Fabricación moderna» *Figurín del Patrón Americano*, septiembre de 1908, núm. 9, año 1, 9-10.

anónimo firmado en Elda en noviembre de 1907 sobre la localidad: «Pueblo Viril»²⁸, donde se hace una descripción profética de adónde llegará la ciudad gracias a su industria del calzado. Pero es en el número 6 de diciembre de 1907²⁹ cuando la revista va a dedicar un número íntegro a la industria de Elda. Sorprendentemente, se saldrá de la norma habitual y publicará un artículo sobre la historia de Elda, con la foto panorámica de 1858, firmado por Miguel Tato Amat, periodista, cronista de Elda y político republicano. En el artículo se incluye una galería de figuras eldenses desaparecidas, entre ellas el zapatero Luis Castelló, del que se dice: «Al que Elda debe gratitud eterna, cuyo nombre debe esculpir en bronce la actual generación, fue el verdadero padre de la industria del calzado». En la editorial del número 17³⁰ se comenta un viaje rápido a Elda, Villena, Novelda y Almansa, y las quejas de los empresarios eldenses por los altos precios de la mano de obra local comparada con la de Barcelona y las Baleares. La respuesta de Antonio Pérez es clara: más industrialización. Por desgracia, solo tenemos ejemplares hasta diciembre de 1908.

En 1911 Antonio Pérez Sirvent regresó a Elda, donde fundó una fábrica «de lujo» a nombre de su hijo Pablo Pérez, donde él se ocupaba del aspecto técnico, evidenciando la influencia norteamericana en la publicidad de su fábrica, situada en el núm. 11 de la eldense calle Jardines, y cuya marca era una estrella con el lema en inglés, *The Star shoe*, y bajo ella *Trade mark*, un anglicismo nada habitual en la publicidad de la época (1914)³¹. Lo interesante de esta fábrica, muy modesta en el número de trabajadores dentro de ella (doce), es que se le consideraba en la población como un laboratorio donde se realizaban pruebas e innovaciones, muchas de ellas traídas de Estados Unidos, que serán muy importantes para el futuro de la industria del

28. Sin firma: «Pueblo Viril». *Figurín del Patrón Americano*, noviembre de 1907, núm. 5, año 1, 10.

29. *Figurín del Patrón Americano*, diciembre de 1907, núm. 6, año 1. Un ejemplar de este número es conservado en Elda por el coleccionista Francis Valero y fue publicado en su *Hemeroteca Digital Eldense*.

30. Editorial: «Un viaje rápido». *Figurín del Patrón Americano*, noviembre de 1908, núm. 17, año 1, 9.

31. Anuario Batllés. Región valenciana. Valencia, 1914. 181.

calzado española. Por ejemplo, la introducción del procedimiento de «la suela vuelta», el rebatido o la eliminación del cartón en los rellenos del montado, sustituyéndolos por seraje o cuero.

Antonio Pérez Sirvent falleció en Elda en 1919.

6. Conclusiones finales

La industria del calzado tiene su origen en Estados Unidos, siendo uno de sus epicentros las ciudades de Lynn y Brockton, en Massachusetts. Desde Norteamérica, esa mentalidad industrial y capitalista fue expandiéndose por todo Occidente enmarcada en un proceso más amplio de cambio social y económico: la Revolución Industrial. Esta conllevó un proceso de unificación industrial que será difundido por publicaciones especializadas y libros que conducirá al nacimiento de las primeras fábricas de calzado en España, cuyo mayor difusor será, inicialmente, el empresario madrileño Cesáreo del Cerro. Toda esta filosofía industrial zapatera fue acogida rápidamente por artesanos españoles, como Antonio Pérez Sirvent, que abandonó su pequeña población del Vinalopó para viajar a los alrededores de Boston, en Estados Unidos, y conocer la moderna industria norteamericana para luego convertirse en un apóstol de la industrialización del calzado en España. Con su revista, muy moderna para la época, propagó sus ideas de en pro de la industrialización del calzado, traídas de Estados Unidos, que podríamos enmarcar en una mentalidad política regeneracionista. No es una casualidad que tanto la revista de Cesáreo del Cerro como la de Antonio Pérez lleven en sus títulos la palabra América. De esa manera, Pérez Sirvent se convirtió en un difusor de la industrialización y modernización en el calzado español, y con ello en la sociedad española, influido por las ideas más avanzadas procedentes de Estados Unidos. Su importancia en la industria local fue tal que, tras su muerte en 1919, el alcalde de Elda, Francisco Alonso, decidió poner su nombre a una calle, que en 1939 las autoridades franquistas quitaron, rebautizándola como Tropas gallegas. Por desgracia, el antiguo nombre de la calle no ha sido restituido tras la llegada de los ayuntamientos democráticos, contribuyendo todo ello al olvido de un

industrial clave para entender el proceso de transformación del calzado español. Dieciocho años después de su muerte, el representante de calzado madrileño Cristóbal Molina escribía en el semanario eldense *Idella*, al respecto de la historia de la industria del calzado español, estas notas sobre Antonio Pérez Sirvent:

«Don Antonio Pérez de Elda que a su regreso de América utilizó muchas cosas y procedimientos útiles para la fabricación de calzado [...] Propagandista incansable, con figurines, patrones y construcción de hormas, bajo su dirección se produjo una verdadera revolución en los establecimientos de fabricación de calzado en Madrid, y más tarde en Elda [...] Al recordar los que le conocimos la labor del infatigable don Antonio no podemos hacerlo sin reconocer que prestó una gran ayuda a la industria y especialmente a Elda».

Referencias bibliográficas

- CARLIER, A. (1946). *Histoire des Cordonniers*. Bibliotheque de Travall, núm.60. Cannes.
- CÓRDOBA DE LA LLAVE, R. (1990). *La industria medieval de Córdoba*. Córdoba: Caja Provincial de Ahorros.
- DEL CERRO Y ÁLAMO, C. (1893). *La higiene del pie*. Madrid: Sucesores de Cuesta.
- EDMUNDS, J. M. (Cor.) (1869). *Manufacturers of the United States in 1860; compiled from the original returns of the eighth census, under the direction of the secretary of the interior by United States*. Washington: Government Printing Office.
- ESTEVE, F. (1867). *Manual del completo zapatero*. Barcelona: Jaime Jepús Roviralta.
- EVANS HAZARD, B. (1875). *The organization of the boot and shoe industry in Massachusetts before 1875*. Harvard University Press.
- GRAS, E. (1951). Escribamos la historia de nuestra industria. *Dahellos*. febrero de 1951. Elda, 1-3.
- GUILL ORTEGA, M. A. (2018). Génesis de la industria del calzado en Elda: la máquina de coser. *Alborada* núm. 60. Elda: Ayuntamiento de Elda, 44-49.

- GUILL ORTEGA, M. A. (2019). Luis Castelló Llobregat: precursor de la industrialización del calzado eldense. *Revista de Fiestas Mayores*, Elda: Cofradía de los Santos Patronos, 148-150.
- GUILL ORTEGA, M. A. (2020). «El Figurín del Patrón Americano» (1907-1908): la revista que revoluciona la industria del calzado. *Alborada* núm. 62, Elda: Ayuntamiento de Elda, 16-21.
- GUINOT, E. (1999). *Els fundadors del Regne de València: repoblament, antroponímia i llengua a la València medieval*. Vol II. Valencia: Eliseu Climent.
- KEIR, M. (1920). *Manufacturing Industries in America*. New York: The Royal Press Company.
- LACROIX, P. y DUCHESNE, A. (1852). *Histoire des cordonniers et des artisans*. Paris: Typographie Plon Frères.
- MIRANDA ENCARNACIÓN, J. A. (1996). *La industria del calzado en España*. Tesis doctoral. Alicante: Universidad de Alicante. Recuperado de file:///C:/Users/Antonio/Downloads/Miranda-Encarnacion-Jose-Antonio-t-1.pdf
- MOLINA, C. (1926). La industria de calzado durante medio siglo. Artículos publicados en el Semanario *Idella*, n.º 34, 2, 2-10-1926; núm. 35, 3, 9-10-1929; núm. 37, 2, 23-10-1929. Elda.
- MORGAN, W. C. (1897). *Shoes and Shoemaking*. Kehew & Odell. Beverly, Massachusetts.
- MOORE, AVARD J. (1894). *Zapatería práctica: tratado claro y sencillo acerca de la construcción de calzado*. Traducido bajo la dirección de Cesáreo del Cerro. Madrid: Sucesores de Cuesta.
- NAVARRO PASTOR, A. (1951). Apuntes para la industria del calzado eldenses. *Dabellos*. Enero de 1951. Elda, 1-3.
- NAVARRO PASTOR, A. (2000). *Eldenses Notables*. Alicante: edición del autor.
- PONCE HERRERO, G. (2007). El ferrocarril en los orígenes de la modernización social y económica del Valle del Vinalopó. *Revista del Vinalopó*, 10, Petrer: Centro de Estudios del Vinalopó, 7-33.
- RALPH, B. B. (1941). *Hide and leather and shoes, Encyclopedia of the shoe and Leather Industry*. Chicago: Hide and Leather Publishing Company.
- RICHARD, P. (1817). *Morning's Walk from London to Kew*. Londres: J. Adlard.
- ROMERO, T. (1934). Origen y desarrollo de la industria del calzado. *El Cronista*, núm. 3, 6/IX/1934. Elda, 49-50.
- SIMÓN Y RADÓ, J. (1878). *Guía teórico-práctica para el fabricante de calzado y el de hormas*. Madrid: Imprenta de M. Tello.

- THOMSON, R. (1989). *The Path to Mechanized Shoe Production in the United States*. University of North Carolina.
- VALERO ESCANDELL, J. R., *et al.* (1992). *Elda, 1832-1980: industria del calzado y transformación social*. Elda: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert y Ayuntamiento de Elda.

Vicisitudes del puente del Baño en Aspe: un enlace crucial en las comunicaciones del Medio Vinalopó

Gonzalo Martínez Español

Resumen

El artículo muestra el significativo papel y algunos infortunios que experimentó el puente del Baño, un viaducto enclavado en la antigua ruta viaria regional que enlazaba Valencia con Murcia, atravesando las comarcas del Vinalopó y la Vega Baja. El puente del Baño permitía rebasar la rambla del río Tarafa antes de ingresar a Aspe, accediendo por los caminos de Novelda y Monforte.

Palabras clave: puente del Baño, vías de comunicación, Aspe, Tarafa, riadas, pontazgo.

El corredor natural del Vinalopó se ha utilizado desde época prehistórica como vía de comunicación entre las zonas costeras y las comarcas interiores de Alicante. En 1244 los musulmanes de Aspe se sometieron al dominio cristiano del infante Alfonso, la mayoría de los habitantes residía en el poblado fortificado del Castillo del Río. La rebelión mudéjar de 1264-1266 supuso el reasentamiento de la población en el actual emplazamiento de Aspe, junto al río Tarafa, durante el último tercio del siglo XIII.

Los mudéjares aspenses trazaron nuevas vías de comunicación para insertarse en las redes viarias comarcales. Una infraestructura precisa fue la edificación de un viaducto sobre el río Tarafa –El puente del Baño–, que permitía rebasar el cauce del arroyo, conectando el núcleo urbano con la huerta del Aljau y el camino hacia Monforte y Novelda. La designación de puente del Baño vendría de su proximidad a los baños árabes, en uso por la comunidad mudéjar hasta el primer tercio del siglo XVI. La situación de persistente inseguridad durante los siglos XIV y XV a causa de las guerras intermitentes entre las coronas de Castilla y Aragón, las incursiones de saqueo de los nazaríes de Granada, y las acciones de bandidos y salteadores de frontera, determinaron la necesidad de construir dos fortalezas (Castillos del Aljau y del Calvario) que resguardasen a la población de las incursiones de asalto. El Castillo del Aljau se edificó guareciendo al acceso a la población por el puente del Baño, que mantuvo un portal medieval denominado de la Exerea.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX, la red viaria alicantina se caracterizó por ser insuficiente, penosa y mal conservada. Los caminos secundarios enlazaban sobre unas pocas vías principales, destacando el eje viario del Vinalopó, donde convergían los caminos de Madrid-Alicante, Valencia-Alicante y Valencia-Murcia, atravesando las comarcas del Vinalopó en dirección a Alicante, la Vega Baja y Murcia, pues hasta las décadas finales del siglo XIX el trayecto carretero Valencia-Alicante por la costa se interrumpía en Denia por las abruptas conformaciones orográficas.

El puente del Baño estuvo inserto en el tránsito carretero desde Valencia a Murcia. La vía atravesaba Aspe en dirección a Elche hasta fines del siglo XVIII, cambiando el sentido circulatorio hacia Crevillente a comienzos del siglo XIX, una vez que se habilitó el tránsito de carruajes a través de las sierras. El nuevo trayecto permitía ahorrar dos leguas de camino, prosiguiendo en dirección a Albaterra y Orihuela (Martínez Español, 2007: 41-50). El viaducto sostuvo un relevante protagonismo durante las épocas Moderna y Contemporánea, convirtiéndose en un nexo esencial en la red viaria del Vinalopó.

1. Puentes sobre el paraje del Baño

El río Tarafa dispone de una extensa cuenca de recepción, que capta y drena aguas de los municipios colindantes, atraviesa el término de Aspe y confluye en el Vinalopó. Sobre el cauce del Tarafa se edificaron dos viaductos, el puente del Baño y la rafa-puente del Fauquí –situada al oeste de la población, en el paraje del Hondo de las Fuentes–. Nos constan cuanto menos cinco puentes en el paraje del Baño edificados entre los siglos XVII-XIX, y sin duda hubo alguno más. Viaductos erigidos en mampostería y sillería, devastados por las riadas en distintas ocasiones, y que experimentaban un lento proceso de reconstrucción. Por ello, el municipio acudía al recurso provisional de construir un puente de madera, más endeble a las eventuales riadas, y al deterioro que producía el inestable lecho del río.

Las catástrofes climáticas y naturales afligían a nuestras tierras de manera intermitente. Montesinos recopila: «Aspe... su río que regularmente está seco porque es rambla, y de bastante consideración, tiene dos puentes, uno de los cuales el más principal se lo llevó en 1653 una fuerte avenida de aguas...» (Montesinos, 1795-1810: 219). Las incidencias calamitosas se intensificaron en la segunda mitad del siglo XVIII, viéndose afectadas gran número de poblaciones por intermitentes apariciones de sequías, pedriscos, heladas, lluvias torrenciales, terremotos, plagas de langosta, fiebres tercianas y otras aflicciones que arrasaban tierras, puentes, caminos, acueductos, redes de riego y viviendas. Hemos consignado crecidas de distinta intensidad en 1751, 1767, 1785, 1793 y 1797, destacando las de 1751 y 1793 por su especial virulencia.

2. La riada de 1751

A finales de octubre, las tierras meridionales alicantinas padecieron una copiosa tempestad de lluvias, que desencadenaron furiosas avenidas en los cauces del Segura y Vinalopó, generando cuantiosos destrozos en Elche, Orihuela y la Vega Baja. El 31 de octubre de 1751, la villa de Aspe se vio conmovida por una furibunda riada en el cauce del río Tarafa, arrasando tierras de labor, infraestructuras de riego y puentes

edificados sobre el arroyo. La magnitud de los daños se manifiesta en el pleno municipal de 13 de noviembre de 1751, inserto en una concesión de poderes a Narciso Crespo, vecino de Madrid, con la finalidad de obtener la dispensa de todas las contribuciones a que estaba sometida la villa por un plazo de 12 años.

«... que en el día treinta y uno del pasado se experimentó en esta villa una inopinada avenida de aguas lluvias tan formidables que dejó arruinados y desechos todos los edificios públicos, puentes y tierras de los Pagos de Alcaná, Ofra, Tolomó, Ainaque y otros diversos de este término sin haber dejado en estos Parajes si solo los vestigios de peñas, llevándose consigo toda la flor de la tierra y granos vertidos en los Barbechos, habiendo quedado en términos de una rambla sin ser posible de ninguna suerte el poderles cultivar, siendo preciso e indispensable que semejante sensible acacimiento se ponga en consideración de su Majestad...¹»

El concejo acordó remitir cartas a Elche, Monóvar y Novelda, a fin de que designaran dos peritos, que unidos a los designados por la autoridad real, ejercitasen la inspección y valoración de los daños. La vehemencia de las aguas destrozó el puente del Baño, imposibilitando el tránsito hacia Novelda, Monforte y la huerta del Aljau.

Los problemas económicos y administrativos que acuciaban al municipio retardaron dos décadas la construcción del nuevo viaducto. En el decenio de 1750 Aspe padeció los efectos de la riada de 1751; una epidemia de fiebres tercianas en 1757 que afectó a más de 1.000 enfermos; una plaga de langosta que invadió el campo aspense entre los años 1756-1758, y las consecuencias de una fuerte sequía en 1758. Esta sucesión de infortunios generó penuria económica y el atraso en el pago de las contribuciones a la Corona. Mientras tanto, el vadeo del río Tarafa se resolvió provisionalmente componiendo un puente de madera sobre el lecho y unas rampas de tierra a los lados. La endeblez del pasadero de madera exigió continuas reparaciones.

1. Protocolo de Francisco Pérez y Cañizares. 1750-1751. *Escritura de poder otorgada por el Ayuntamiento a Narciso Crespo*. Aspe, 13 de noviembre de 1751, fol. 81 (Archivo Histórico Municipal de Novelda).



Figura 2. Riada en el río Tarafa, 5 de septiembre de 1989. Fotografía: autor.

En la segunda mitad del siglo XVIII, las finanzas y proyectos de los ayuntamientos estuvieron supervisados por el Real Consejo de Castilla, que valoraba las proposiciones cursadas, concediendo su aprobación o rechazo. La edificación del puente debía ser costeada por los fondos municipales, y si resultaban exiguos se complementarían con una carga impositiva sobre los vecinos, con el beneplácito del Consejo de Castilla. Tras varias peticiones cursadas por el ayuntamiento, el Consejo de Castilla habilitó al intendente de Valencia, que designó un comisionado en mayo de 1764. El nombramiento recayó en Marcos Evangelio, arquitecto de la Real Academia de San Fernando y director de las obras de Santa María de Elche. A Marcos Evangelio se le encomendó que verificase la necesidad del viaducto argumentada por la villa y la redacción de un proyecto constructivo. Evangelio diseñó un plano y perfil del nuevo puente, y valoró el coste económico, remitiendo un informe al Real Consejo el 27 de julio de 1764, donde corroboraba los argumentos del consistorio. El arquitecto expuso²:

2. Legajo 12.610. *Informe del arquitecto Marcos Evangelio al Consejo de Castilla*. Aspe, 27 de julio de 1764 (Archivo Histórico de la Diputación de Alicante, AHDPA).

- El puente de madera que estaba en uso se reducía a unos maderos podridos y apuntalados que no ofrecían ninguna seguridad.
- Era preciso construir un puente de sillería y mampostería, según la planta y perfil formados por el arquitecto, con un coste estimado de 117.180 reales de vellón [r^v], dándole la solidez y firmeza necesaria para resistir las futuras avenidas.
- El puente arrasado en 1751 estaba edificado en sillería y mampostería, y aunque tenía reducidas dimensiones, estaba firmemente construido.
- El viaducto del Baño era la entrada general de la población y se hallaba en el enclave caminero de Orihuela a Valencia y otros reinos.
- El tráfico de carruajes que efectuaban los vecinos de Aspe y de los pueblos circunvecinos se veía precisado a rodear el pueblo y entrar por un lugar alternativo, que sería la rafa- puente del Fauquí.
- En el periodo de recolección de frutos y granos cosechados en la huerta del Aljau, –particularmente en tiempo de vendimias–, los carruajes no podían transitar por el pasadero de madera construido y únicamente lo practicaban las mulas, que ante las empinadas cuestas del río perdían parte de sus cargas, llegando a pudrirse algunos frutos por falta de una diligente recolección.
- Su recomendación era que el vecindario contribuyera con 1/3 parte del gasto de la obra y que el colectivo vecinal aportara los peones y el acarreo de materiales.

El informe del intendente de Valencia fue propicio, refrendado por las apreciaciones del gobernador de Orihuela y del arquitecto Evangelio. El intendente proponía que si el puente se licitaba por administración, el costo sería inferior a los 117.918 r^v. La insuficiencia de caudales municipales aplazó la resolución del Real Consejo, y propuso que el ayuntamiento de Aspe plantease medios de financiación sin gravar a los vecinos.

Los munícipes aspenses designaron a los maestros albañiles Juan Francisco Alcaraz y Joseph Cañizares para que tasarán el coste de un nuevo viaducto. El puente sería construido en sus dos tercios inferiores de mampostería y el tercio superior de ladrillo sobre un único ojo de 60 palmos de altura, evaluado por Cañizares en 70.342 r^v, y por

Alcaraz en 70.852 r^{v3}. La propuesta fue remitida al Consejo de Castilla a finales de 1764 y permaneció sin resolución.

Tras nuevas proposiciones y un remate de obra que no fue validado, el Supremo Consejo emitió nuevas disposiciones a comienzos de 1767, ordenando a Marcos Viezma, arquitecto del Real Consejo, que formase nuevos capítulos para la ejecución del puente. El Consejo de Castilla dio su visto bueno al proyecto el 12 de mayo de 1767, ordenando que la ejecución del puente se ajustase al plano y perfil trazado por Marcos Evangelio, y a los capítulos y condiciones formados por Marcos Viezma, desestimando las consideraciones del ayuntamiento de Aspe. Dictaminaba que las obras se adjudicaran en subasta pública al mejor postor, partiendo de un coste inicial de 70.000 reales de vellón, licitándose en las poblaciones circunvecinas. Estaría sufragado por el aporte de los sobrantes de propios, el trabajo altruista de los vecinos en materiales y jornales, y la aportación desinteresada de algún vecino acomodado.

El remate del puente culminó a favor del ilicitano Joaquín Irlés de Llorens, por importe de 43.500 reales de vellón⁴. Informado el Supremo Estamento, concedió su aprobación el 19 de septiembre⁵. Las lluvias otoñales desencadenaron una copiosa riada el 2 de octubre de 1767, destruyendo la rafa del Fauquí y el puente de madera construido en el paraje del Baño:

«... la furiosa avenida del día dos del corriente que se llevó el Puente de Madera y la rafa de la encañada de la fuente, con otros imponderables daños, habiendo sido preciso por remediar el paso del fruto de la uva, en tiempo tan urgente como el de vendimia, fabricar con la mayor prontitud otro puente de madera...⁶»

3. Legajo 12.610. *Copia del expediente instruido por la villa de Aspe. Noviembre de 1764* (AHDPA).

4. Legajo 22.859, Expediente nº 5. *Procedimiento instruido por el alcalde de Aspe, Francisco Pascual Belda sobre la construcción de un puente provisional tras la riada de 1793*. Archivo Histórico Nacional (AHN), Sección Consejos.

5. Ídem. *Comunicado del Consejo de Castilla al intendente de Valencia autorizando la construcción del nuevo puente. Madrid, 25 de septiembre de 1767*.

6. Ídem. *Cabildo de 18 de octubre de 1767*, fol. 28 v.



Figura 3. Plano de Marcos Evangelio para edificar el puente del Baño, 1764.
Fuente: Archivo Municipal de Orihuela.

La reedificación del puente estuvo envuelta en numerosos contratiempos que paralizaron y demoraron el proceso constructivo. Surgieron dificultades económicas con el asentista y sus fiadores, se impuso una contribución a los vecinos, fue precisa la autorización del Consejo de

Castilla para el uso de los fondos de propios, hubo algún derrumbe en las obras, etc. Un recurso instado al Consejo de Castilla por Silvestre Martínez en 1774 atestigua que Joaquín Irlés no finiquitó las obras. El contratista debía aportar una fianza valuada en el tercio de la obra. La carencia de caudales hizo que Irlés solicitase anticipos del fondo de propios de la villa, que compensaría con la edificación del puente *a viaje y contraviaje*, consistente en un trazado perpendicular al río. La propuesta fue aceptada por el ayuntamiento, exigiéndole fiadores y bienes valorados en 30.000 r^v. Irlés no pudo concluir la obra en la fecha acordada por falta de fondos y el incremento del coste económico. El cabildo aspense procedió judicialmente contra los bienes de los fiadores, y a Silvestre Martínez le fueron decomisados y vendidos bienes por importe de 27.000 r^v para finiquitar la obra. Silvestre Martínez reclamó ante el Consejo que las mejoras realizadas *a viaje y contraviaje* y la mayor calidad de la piedra de Salinetas habían acrecentado el coste del puente, solicitando que se nombrasen dos expertos que tasaran el coste efectivo del puente, y si superaba los 43.500 reales, se le entregara el excedente para compensar sus pérdidas. Tras informes del corregidor de Orihuela y del ayuntamiento de Aspe, el Consejo de Castilla denegó las pretensiones de Silvestre Martínez en 1776⁷.

3. Destrucción por la riada de 1793 y viaducto de carácter provisional

Las intensas precipitaciones desatadas en la noche del 8 y la madrugada del 9 de septiembre de 1793 originaron una virulenta avenida por la vertiente del río Tarafa, generando innumerables destrozos en cosechas, casas de campo y tierras de labor, que arruinó la rafa-puente del Fauquí, el acueducto de trasvase de aguas de la acequia del Fauquí al Aljau, la rafa de la Acequia Mayor, el puente del Baño, las acequias de riego, etc. La villa quedó sumida bajo un panorama desolador, precisada a abordar cuantiosas reparaciones en las estructuras de riego, las comunicaciones y la conducción de agua potable a la fuente de la Plaza

7. Legajo 22.859. *Denegación del Consejo de Castilla a una solicitud planteada por Silvestre Martínez. Madrid, 13 de septiembre de 1776* (AHN, Sección Consejos).

Mayor. Francisco Pascual Belda cursó una petición a Su Majestad el 27 de noviembre de 1793, ofreciéndose a adelantar el dinero necesario para reparar los destrozos, a cambio de que la Corona le cediera por 10 años la contribución del impuesto del Equivalente, el sobrante del fondo de propios de la villa, y la aportación anual del municipio a la Junta de Caminos, a manera de reintegros del capital adelantado⁸.

El Real Consejo de Castilla admitió la propuesta sin adoptar una resolución, ordenando al intendente de Valencia que elaborara un informe, remitido al Alto Estamento el 30 de enero de 1794. Tras supervisar el dossier, el Real Consejo despachó orden al intendente, al objeto de designar un arquitecto que acudiera a Aspe para reconocer las obras necesarias y sus costes, delinear planos si fuera necesario, y dictaminase el carácter público o privado de las obras. El intendente habilitó a Vicente Gascó, director de la academia de arquitectura valenciana, cuyas diligencias tendrían que ser expuestas al conocimiento del ayuntamiento de Aspe.

El arquitecto valenciano manifestó que el puente derruido estaba edificado sobre un único arco de sesenta palmos de diámetro, de elevación algo inferior, y tenía el defecto de haberse construido ladeado a la dirección de las aguas, circunstancia que perjudicaba su solidez, unido al defecto de circular una acequia de riego por la parte interna de un estribo. Gascó certificó la virulencia de la riada: «las aguas fueron tan excesivas que levantaron 10 palmos sobre el piso superior del puente con extraordinaria fuerza...⁹». A su juicio, la reedificación del puente del Baño era absolutamente precisa. Gascó diseñó un puente de un ojo de sesenta palmos de ancho, pilares de un grosor igual a la tercera parte del vano formado por el arco, todo edificado en sillería de piedra. La cuantía ascendía a 28.680 libras, y debía ser financiada por la Junta de Caminos del Obispado de Orihuela, por tener asumidas las competencias en materia de caminos.

8. Ídem. *Procedimiento instruido por el alcalde de Aspe, Francisco Pascual Belda sobre la construcción de un puente provisional tras la riada de 1793. Informe de Pascual Belda al Real Consejo de su Majestad*. Aspe, 27 de noviembre de 1793.

9. AHN. Sección Consejos. Legajo 22.859. *Informe de Vicente Gascó sobre las obras necesarias en la villa de Aspe*. Aspe, 15 de octubre de 1794.

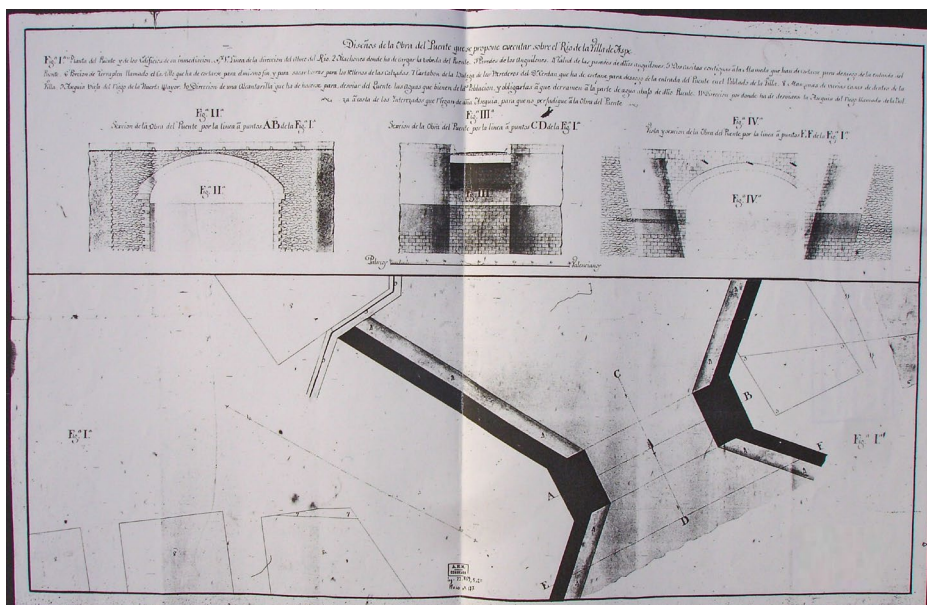


Figura 4. Plano de Vicente Gascó para edificar el puente del Baño, 1794.
Fuente: Archivo Histórico Nacional.

La junta oriolana adoptó una solución interina para solventar el vadeo del río Tarafa, componiendo unas cuestas a uno y otro lado del cauce, que resultaban penosas y no exentas de peligro. En período de lluvias, las rampas se volvían impracticables por la textura del terreno, la pendiente y la estrechez del trazado, convirtiéndose en un arriesgado tránsito franquear el río, habiéndose producido varias caídas de carruajes y caballerías al lecho del torrente. Los requerimientos de los municipios aspenses a la Junta de Orihuela no cesaron, pero la entidad mantenía una actitud inoperante y pasiva. Ante la postura irresoluta de la junta, el ayuntamiento emprendió la iniciativa y reunido en cabildo el 6 de julio de 1795 deliberó:

«...la suma necesidad de construirse un Puente aunque sea en la clase de provisional en el Río, para el tránsito público, que puede hacerse sin perjuicio del que está proyectado, y mandado delinear por el Señor intendente de orden del Consejo; porque como la construcción de éste es de sumo coste y puede retardarse por las dificultades

que suelen ocurrir en semejantes asuntos, y necesitando el pueblo perentoriamente un tránsito que le facilite la recolección de frutos y la comunicación con la carretera que se halla cortada por esta parte, cree que no debe omitirse por más tiempo el ocurrir a esta necesidad, y para ello estima necesario que se le represente a la Junta Directorial de Caminos de este obispado para que se sirva conceder el contingente de Caminos que toca a este Pueblo en este año y en los sucesivos hasta cubrir dha necesidad...»¹⁰

En el pleno de 14 de julio, Belda declaró la imposibilidad de cubrir con su capital tan crecido importe de reparaciones. Por tanto, ante el elevado importe del viaducto proyectado por Gascó, y la ralentización de las instancias administrativas decisorias, los munícipes aspenses adoptaron la decisión de edificar un puente sobre el río con carácter provisional.

La Junta de Caminos del Obispado de Orihuela fue creada en 1786. Aspe contribuía con cuotas anuales aportadas por los vecinos. El consistorio aspense acordó solicitar a la junta oriolana la concesión de la contribución caminera del año 1795, parte del año 1794, y la de años venideros hasta cubrir el coste total de las obras. Si la junta no se adhería a la solicitud planteada por el consistorio, el cabildo había determinado escribir a Su Majestad participándole la situación. Francisco Pascual Belda detentaba el cargo de alcalde primero ordinario en 1795. En el pleno de 6 de julio reiteró su compromiso de adelantar el caudal necesario para edificar el puente, asumiendo el reintegro de los capitales que adelantase, y supliéndolos con el contingente que la villa debía tributar a la Junta de Caminos.

10. AHN. Sección Consejos. Legajo 22.859. *Procedimiento instruido por el alcalde de Aspe, Francisco Pascual Belda sobre la construcción de un puente provisional tras la riada de 1793.*

Contribución aspense a la Junta de Caminos del año 1795 y parte del año 1794	12.200 r.
Por la venta de la madera sobrante de unos álamos arrancados en el río	1.368 r. 16 m.
Importe de multas y arbitrios	814 r. 17 m.
Cantidad adelantada por Belda en calidad de reintegro	6.764 r. 8 m.
Importe de la piedra suministrada y conducida por los arrieros y labradores de balde, y de los álamos del terreno público invertidos en la obra	10.492 r. 27 m.
TOTAL IMPORTE	31.650 r. v.

Tabla 1. Capitales invertidos en la construcción del puente del Baño en 1795.

Fuente: elaboración propia.

El nuevo puente del Baño se inició el 13 de julio de 1795, concluyéndose el 31 de diciembre. La junta oriolana rechazó la cesión de la cuota de caminos, asumiendo Belda el coste financiero en calidad de comisario de obras. La inversión ascendió a 31.650 r^v diferenciada en dos conceptos: la cuantía del trabajo y materiales aportados por los vecinos sin coste económico para la obra, que ascendió a 10.492 r^v y 17 m^{vs}, y el dinero gastado en metálico por Belda, que importaba 21.157 r^v y 7 m^{vs}. El alcalde retuvo la contribución caminera de los años 1794 y 1795 aplicándola a la obra. Empleó la madera obtenida de una alameda inmediata al puente, el producto de multas y arbitrios recaudados bajo su mandato (entre los que se encontraba una corrida de toros), más la aportación monetaria anticipada por Belda¹¹.

La Dirección General de Caminos requirió al consistorio de Aspe la devolución de los 12.200 reales. Si la deuda no era liquidada, solicitarían el embargo de bienes a Belda. El 16 de enero de 1796, el demandado instó suplica al Consejo de Castilla implorando la suspensión del mandato. El 27 de enero, el Real Consejo solicitó informes relativos al puente provisional. Las reclamaciones de la Junta de Caminos prosiguieron alcanzando las altas instancias del Estado. El 26 de marzo, el Príncipe de la Paz –el primer ministro Godoy– exigía por misiva a Belda el reintegro de la suma que retuvo. El 5 de abril Belda elevó instancia al ministro Godoy solicitando la suspensión de

11. *Ibidem*.

la orden, siendo rebatido por los Directores Generales de Caminos, exigiéndole que acatase sin dilación el mandato, por haber invertido a su criterio los fondos de la Junta de Caminos.

El ex-alcalde solicitó el traslado del expediente desde la Dirección de Caminos a la sala de justicia del Real Consejo de Castilla. El 30 de abril de 1796, el fiscal del consejo remitió carta a Belda, señalándole que a su juicio, el fondo de Caminos de Orihuela debía financiar la obra, aconsejándole que devolviera el capital, y que mantuviera el proceso judicial, rogando al Príncipe de la Paz la devolución del dinero.

Belda restituyó los fondos retenidos a la Junta de Caminos y entabló un prolongado litigio judicial, viéndose vulnerada su imagen pública. Era oriundo de Bocairante y estaba afincado en Aspe, habiendo atesorado una respetable fortuna a través del comercio. Su mecenazgo filantrópico estuvo impulsado por el ánimo de promoción social en el municipio. Belda se enfrentó a confabuladores encabezados por el corregidor de Orihuela y presidente de la Junta de Caminos, que manipuló informes para sostener que el puente del Baño no estaba situado en una vía principal, y que el ex-alcalde se había lucrado con la construcción del puente. El corregidor oriolano consiguió el respaldo de los munícipes aspenses que componían el concejo de 1797, testificando en contra de Belda, pero que finalmente se retractaron de sus declaraciones.

Por su parte, el ex-alcalde aportó el testimonio de algunos testigos, que acreditaron la necesidad y economía del puente. El maestro albañil Juan Francisco Alcaraz, natural de Aspe y constructor del nuevo puente, atestiguó las características del viaducto:

«...Tiene de alto por la parte más honda cuarenta y tres palmos valencianos, comprende seis ojos, y estos tienen de largaria ciento cincuenta y ocho palmos, con cinco pilares y otros dos a los extremos, donde forman los anguilones, y su anchura lo es de veinte y cuatro palmos medida valenciana...¹²»

12. AHN, Sección Consejos. Legajo nº 22.859, Expediente nº 5 *Procedimiento instruido por el alcalde de Aspe. Memorial con declaración de testigos*. Aspe, 17 de octubre de 1797.

La solvencia y empaque del nuevo puente quedó verificado por una crecida del río producida el 11 de octubre de 1797, cuyo flujo de aguas se mantuvo desde las 11 de la mañana hasta el anochecer. El caudal alcanzó una altura de entre 20 y 25 palmos, y una anchura de 105 palmos. El viaducto soportó el envite de las aguas sin daños apreciables, tan solo hubo deterioro en el enlucido de yeso que recubría los pilares de los arcos. En cambio, resultaron destruidos los azudes de riego, quedando seriamente dañada la presa- puente del Fauquí. El ayuntamiento de Aspe instó una nueva petición a la junta oriolana, a fin de reedificar el viaducto del paso de las Fuentes. El 4 de diciembre la entidad caminera acordó la apertura de un expediente, y ordenó que el arquitecto de la junta visitara el lugar y emitiera un informe¹³. En sesión celebrada el 18 de abril de 1798, la entidad caminera resolvió desestimar la solicitud de reconstruir el paso de las Fuentes a tenor del informe elaborado por el arquitecto Bolarín¹⁴.

El proceso judicial entablado por Belda se resolvió favorablemente para el ex-alcalde el 15 de junio de 1799. El dictamen autorizaba el gasto de los 18.764 r^v en el puente. El 26 de agosto la Junta de Caminos recibió la resolución del inspector general de caminos, ordenando el reintegro de los capitales invertidos por Belda. En reunión celebrada el 19 de septiembre de 1800, la Junta de Caminos propuso al inspector que el proceso contra Belda debía plantearse de nuevo ante el Supremo Consejo. El conde de Guzmán, Inspector General de Caminos, objetó que los fundamentos propuestos por la junta eran idénticos a los argumentados con anterioridad, rechazando presentarlos nuevamente a Su Majestad, y que se atuvieran a cumplir la orden¹⁵.

La figura del ex-alcalde salió reforzada. El 5 de octubre de 1801, la Junta de Caminos recibió orden del conde de Guzmán para que abonasen a Belda los 18.774 r^v durante varios años, consignando las cantidades que los vecinos de Aspe debían contribuir a la Junta de

13. Archivo Histórico Municipal de Orihuela. Legajo D-66. *Actas de la Junta de Caminos del Obispado de Orihuela 1796-1803*. Sesión de 4 de diciembre de 1797.

14. Ídem. Sesión de 18 de abril de 1798.

15. Ídem. Sesión de 4 de diciembre de 1800.

Caminos, notificándole al mismo tiempo que Belda había sido nombrado comisionado de policía y caminos de la villa de Aspe¹⁶.

4. Un nuevo viaducto: 1847-1850

El puente provisional alzado en 1795 se encontraba muy deteriorado a mediados del siglo XIX. El flujo circulatorio regional que soportaba la carretera precisaba la edificación de un nuevo viaducto. No eran momentos de bonanza económica para Aspe, municipio de carácter eminentemente agrícola, que atravesaba una fuerte sequía en la década de 1840. Situación que imposibilitaba al consistorio para disponer de suficientes recursos. La decisión adoptada por los munícipes aspenses fue propiciar la edificación de un nuevo viaducto mediante la iniciativa privada, obteniendo el promotor, como contrapartida, el establecimiento de un peaje o pontazgo en el viaducto por un plazo máximo de diez años.

El proyecto del nuevo puente debía ser supervisado por el gobierno central. A fines de junio de 1847, Juan Martín Cortés, comisionado del jefe político de Alicante, asistió al pleno municipal para informarse de los ingresos estimativos que podrían obtenerse por la implantación de un pontazgo, con tasa fijada por real orden de 17 de junio de 1847. Los integrantes del consistorio consultaron a posaderos y carreteros de la villa, al tiempo que estimaron el tráfico que podía fluir vadeando el puente. Valuaron unos ingresos mensuales de 3.615 r^v y 14 m^{vs}, a cuya estimación anual se agregó 21.695 r^v y 16 m^{vs} por pasajes eventuales, resultando una cifra anual aproximada de 65.077 reales y 14 maravedís¹⁷.

Comenzaron los trámites administrativos en septiembre de 1847. El gobernador de Alicante transmitió la orden del ministro de obras públicas, requiriendo el pliego de condiciones económicas para iniciar las obras y presentarlas en las instancias estatales, a fin de obtener la

16. Ídem. Sesión de 5 de octubre de 1801.

17. Archivo Municipal de Aspe (AMA). Acta capitular de 26 de junio de 1847.

aprobación gubernativa. Los munícipes aspenses concordaron diez capítulos:

«1.- El contratista afianzará el cumplimiento de la décima condición facultativa de las aprobadas por el gobierno en real orden de 18 de junio de 1845, con la cantidad de 15000 reales, si fuese en metálico o con la de 25000 en fincas radicadas en la provincia.

2.- El Ayuntamiento garantiza al contratista de la cantidad que representa el importe presupuestado para la obra de sus intereses, con el producto del pontazgo por diez años, sujetándose en la percepción y recaudación de los productos al arancel aprobado por S. M. en real orden de 16 de junio último.

3.- No se admitirá postura que exceda de los diez años para el cobro de los derechos del pontazgo.

4.- La contrata de las obras quedará a favor del que ofrezca tener la garantía del pontazgo en el menor número de años.

5.- El Ayuntamiento facilitará gratis al contratista de los puntos cercanos al puente, los locales que necesite para la reunión de los materiales y su preparación.

6.- Si el contratista conviniese interceptar el paso actual del río, podrá verificarlo, pero deberá por su cuenta habilitar otro que llene las necesidades del tránsito, y el Ayuntamiento le garantizará los perjuicios que pueden irrogarse por la ocupación de terrenos particulares.

7.- Si el contratista no concluyese la obra en el término a que hace tiempo la condición primera, se le multará en 4000 reales en el primer, después de dicho término, 10000 en el segundo, y si después de este plazo no estuviese finalizada queda rescindido el contrato con pérdida de la fianza, y la administración estará facultada para proceder a nueva subasta, haciendo responsable al primer contratista de los daños y perjuicios que resultaren.

Para aclaración de esta condición se previene que en el caso de no terminarse la obra por efecto de un accidente independiente de la voluntad del contratista, la administración podrá prorrogar el término a que se refiere la condición primera, por el tiempo que prudencialmente juzgue necesario.

8.- Será cuenta del contratista el abono de los gastos que origine el acto de la subasta, el otorgamiento de escrituras y sus copias.



Figura 5. Puente del Baño en 1918. Fuente: Postales V Centenario.

9.- El Ayuntamiento prestará toda la cooperación y celo que le son propios para evitar el abuso tan común de los extravíos en este término.

10.- La contrata no se llevará a efecto sin la aprobación previa del gobierno¹⁸.»

Reunido el concejo el 9 de octubre, se leyó un oficio del jefe político provincial comunicando la real orden que aprobaba el pliego de condiciones para la subasta de las obras del puente, sin especificar el lugar de celebración. Los municipales acordaron consultar al jefe político para procurar la mayor difusión posible a la subasta¹⁹. El consistorio obtuvo respuesta del jefe político dictando la fecha de licitación, y acordó la publicación de un bando público y la fijación del edicto en los lugares de costumbre²⁰.

18. AMA. Acta capitular de 5 de septiembre de 1847.

19. AMA. Acta capitular de 9 de octubre de 1847.

20. AMA. Acta capitular de 15 de octubre de 1847.

El viaducto se licitó el 21 de octubre de 1847, recayendo la concesión a favor de Juan Miguel Hernansáez, contratista de Murcia. Los municipales enviaron un oficio al asentista para que se personase en Aspe y formalizara la escritura de obligación²¹. Transcurrido un mes, Hernansáez transfirió la obra a Tomás Albadalejo, vecino de Murcia, y rogó al ayuntamiento que informase al jefe político provincial de la cesión del contrato a Albadalejo. El nuevo contratista designó al abogado aspense Tomás Gumiel Guerra como su apoderado.

Las obras comenzaron de inmediato. A fines de diciembre, el empresario indicó al consistorio que debía iniciar las tareas de desmontar la ladera del río para excavar los cimientos en la vertiente que lindaba hacia Novelda. La excavación tenía que practicarse muy próxima a una esquina, prescrita para derribo por el director de las obras, situación que conllevaba ciertos peligros a moradores y operarios, acordando el ayuntamiento instruir un expediente²².

El 26 de diciembre de 1847, el cantero aspense José Cremades de Almodóvar suscribió una escritura de obligación con Tomás Gumiel Guerra, representante de Tomás Albadalejo, comprometiéndose a suministrar la piedra de sillería necesaria para la edificación del puente. José Cremades percibiría 68 reales de vellón por cada vara cúbica de piedra que suministrase al contratista, sujetándose a los siguientes capítulos:

- « 1.- Será obligación del cantero la conducción de la sillería hasta el arrimo del puente, y el asistir cuando llegue el caso de sentarla, debiendo ser esta precisamente de la sierra de Bateig designada en el expediente.
- 2.- Las dimensiones y labrados de los sillares se ajustarán a las medidas y demás molduras que constan en el presupuesto.
- 3.- Las losas que deben colocarse sobre los pilotes estarán precisamente al arrimo del puente en el día quince de enero próximo.
- 4.- Los sillares devastados para los cimientos y los labrados para la parte descubierta hasta empezar a voltear, se facilitarán a los plazos que designe el arquitecto D. Juan Antonio Alcaraz o del maestro

21. AMA. Acta capitular de 19 de noviembre de 1847.

22. AMA. Acta capitular de 24 de diciembre de 1847.

aparejador, obligándose a tener dispuesta la que necesitare para que no queden suspendidos los trabajos.

5.- Los sillares para el dovelaje y demás necesarios hasta terminar el puente, estarán precisamente a su arrimo el último mes de los seis en que han de estar paralizados los trabajos.

6.- El cantero no es responsable del extravío o pérdida de los sillares después de que se hallan medido.

7.- La empresa satisfará al maestro cantero la sillería que queda contratada de esta forma. La cuarta parte de lo que importase la sillería hasta empezar a voltear²³, en el día en que vaya a dar principio sus trabajos. Otra cuarta parte cuando se haya medido al arrimo del puente la cuarta parte de dicha sillería. Otra cuarta parte cuando se haya medido la mitad y el resto cuando se haya medido el completo de las tres cuartas partes.

8.- En la misma forma que el pago anterior, se verificarán los pagos de la sillería necesaria desde el volteo del puente hasta su construcción.»²⁴

A comienzos de enero de 1848, Tomás Gumiel presentó un comunicado expresando que el terreno público emplazado al costado del puente resultaba insuficiente para el depósito de los materiales de obra, solicitando se le facilitara el primer bancal emplazado a la derecha en la salida hacia Novelda. Los capitulares acordaron nombrar peritos por sendas partes que valuasen el precio de arrendamiento del bancal y los daños que se ocasionasen por su uso²⁵. Dos meses después, el jefe político provincial trasmitió al concejo de Aspe una notificación del ministro de obras públicas, confirmando la aprobación de la reina en la cesión de las obras del puente a favor de Tomás Albadalejo²⁶. Tomás Gumiel requirió al ayuntamiento la firma de un nuevo contrato bajo la titularidad del contratista Albadalejo, a fin de que el plazo de término de la obra comenzara a discurrir desde la rúbrica del convenio.

23. DRAE: en Arquitectura, voltear es abovedar una obra, construir un arco o bóveda.

24. Archivo Municipal de Novelda (AMN). Protocolo de Francisco López Gutiérrez, 1847. Escritura de obligación de José Cremades de Almodóvar con Tomás Gumiel Guerra. Aspe, 26 de diciembre de 1847, fol. 84.

25. AMA. Acta capitular de 7 de enero de 1848.

26. AMA. Acta capitular de 20 de marzo de 1848



Figura 6. Puente del Baño en 1918. Fuente: Postales V Centenario.

El ingeniero civil de la provincia remitió un informe al consistorio aspense donde plasmaba la necesidad de expropiar y derrocar dos viviendas emplazadas en la margen izquierda del arroyo, próximas al estribo del puente. La demolición permitiría proseguir las obras y evitaría el riesgo de derrumbe de dichas casas, ante su proximidad a la ladera del río. La propuesta fue ratificada por el responsable de las obras, remitiendo el concejo una notificación a los propietarios de las viviendas para que designasen a un tasador o se conformaran con los nominados por el ayuntamiento y empresa. Fueron denominados los alarifes Pedro Galipienso y Antonio Cervera, que junto al carpintero Antonio Almodóvar tasaron el valor de las viviendas, correspondiendo a la empresa indemnizar a los titulares²⁷.

El jefe político ordenó que bajo ningún concepto se paralizasen las obras del puente por no haberse incautado las casas contiguas, responsabilizando a los munícipes de los perjuicios que pudieran devengarse. Tasado el valor de las viviendas, el ayuntamiento comunicó

27. AMA. Actas capitulares de 24 de julio y 4 de agosto de 1848.

a los propietarios que debían abandonar sus domicilios en el improrrogable plazo de 24 horas, e incumpléndolo tendrían que responder ante el jefe político provincial²⁸.

Algunos vecinos de Aspe transmitieron a Tomás Albadalejo su interés por participar como promotores de las obras del viaducto. El 27 de abril de 1848, Albadalejo instituyó una sociedad mercantil ante notario reglada en nueve capítulos, figurando como accionista mayoritario. La aportación monetaria se convino en 10 acciones, fijando un precio de 20.000 reales por acción. Tomás Albadalejo era propietario de 7 acciones y $\frac{3}{4}$, José Botella Muñoz de 1 acción, Antonio Cremades Cremades 1 y $\frac{1}{4}$ de acción fraccionada en 5.000 reales a Manuel Cremades Gumiel, 2.000 reales a Tomás Gumiel de Aracil, y el resto hasta los 20.000 a Antonio Cremades. Además de las 10 acciones pecuniarias, se estableció 1 acción gratis dividida en $\frac{3}{4}$ para el director gerente, Tomás Gumiel de Aracil, y $\frac{1}{4}$ para el recaudador y pagador Manuel Cremades de Gumiel²⁹.

El ayuntamiento expropió y derruyó las viviendas situadas en la calle del Castillo. José Alenda de Galipienso percibió 1.330 reales, signando escritura de venta el 28 de noviembre de 1848. Antonia Urios recibió 1.619 reales, transfiriendo la vivienda colindante con Alenda, el 12 de diciembre de 1848.

Manuel Cremades señala que Tomás Albadalejo se comprometió a edificar el puente del Baño por un importe de 158.317 reales. Pero, emprendidos los trabajos de cimentación, se encontró un terreno fangoso y blando, teniendo que utilizar la técnica de pilotes, consistente en introducir palos de madera para buscar una cimentación más profunda que conectara con los estratos más resistentes. Estas labores incrementaron el precio en 80.245 reales (Cremades, 1968: 118).

El promotor remitió un comunicado al consistorio a comienzos de 1849, declarando que los estribos del puente estaban concluidos a 31 de diciembre de 1848. Cumplía la primera fase del contrato, y solicitaba a la corporación la expedición de un certificado, recibiendo

28. AMA. Acta capitular de 14 de agosto de 1848.

29. AMN. Protocolo de Francisco López Gutiérrez, 1848.

la conformidad del cabildo³⁰. El contratista dirigió un oficio al alcalde el 19 de febrero de 1849, recabando permiso para instalar una zona de almacenaje junto a la obra donde depositar las maderas necesarias para configurar la cimbra del arco. El consistorio concedió la autorización sin que pudiera exonerarse de los posibles daños y perjuicios irrogados por el referido uso³¹.

A mediados de octubre, el empresario planteó al ayuntamiento la posibilidad de ampliar el muro de sostenimiento que debía construirse sobre la parte superior del primer estribo del puente, que comprendía una superficie de 307 varas cúbicas de mampostería. Esta variación dotaría de mayor seguridad a la obra, preservándola de posibles riadas, ganándose terrero para espacio de recreo en el costado izquierdo de la entrada al pueblo. El ayuntamiento agradecía la sugerencia, pero carecía de medios³².

Las obras finalizaron a mediados de junio de 1850. El gobernador civil remitió un comunicado del ingeniero jefe provincial de Alicante, informando que Manuel Caballero, ingeniero jefe del distrito, había inspeccionado y aprobado el nuevo puente del Baño. Conminaba a la inminente apertura del tránsito circulatorio ateniéndose a las condiciones estipuladas en los pliegos de obras, y apremiaba al ayuntamiento para que iniciara el derribo del antiguo puente, estribos, pilas y promontorios de tierra que subsistían. Los munícipes comunicaron al empresario de las obras que extrajese la tierra depositada junto a los estribos, así como los materiales depositados en el cauce del río, nominando una comisión que valorase los medios para derribar el viejo puente³³.

El cabildo designó una comisión para conferir la posesión del puente a Tomás Gumiel, apoderado de Tomás Albadalejo. A las 12 de la noche del 14 de julio, la comisión municipal formalizó la cesión del viaducto a favor del contratista. Gumiel aceptaba la posesión pero prevenía que se reservaba el derecho a reclamar las cantidades que hubieran

30. AMA. Acta capitular de 5 de enero de 1849.

31. AMA. Acta capitular de 22 de febrero de 1849.

32. AMA. Acta capitular de 15 de octubre de 1849.

33. AMA. Acta capitular de 1 de julio de 1850.



Figura 7. Puente del Baño en la década de 1930. Fuente: Serie Postal.

sobrepasado el coste inicial de la obra. El ayuntamiento levantó certificación insertándola en las actas municipales. En las inmediaciones del puente se edificó una caseta para albergar a los empleados encargados de recaudar los derechos de pontazgo.

El viejo puente construido en 1795 permanecía alzado el 21 de octubre de 1850. El ayuntamiento carecía de partida presupuestaria para afrontar los trabajos de derribo. Los munícipes resolvieron aplicar los recursos destinados a gastos imprevistos. El concejo precisaba un espacio donde ubicar la madera que se extrajera de la demolición del puente viejo, poseyendo un terreno que estaba ocupado por la empresa constructora. Los capitulares comunicaron al representante de la compañía que dejara expedito el sitio que tenía ocupado con maderas y cal en el plazo de 8 días³⁴.

Las labores de demolición del viejo puente se abordaron con presteza. El 29 de octubre el viaducto estaba totalmente desmantelado. La

34. AMA. Acta capitular de 21 de octubre de 1850.

corporación acordó recabar la autorización del gobernador civil para convocar subasta pública y poder vender las maderas de pino y olmo negro recuperadas en la demolición del puente, destinando el importe a los gastos de derribo. El gobernador autorizó la almoneda, llevándose a efecto dos remates: el 15 de diciembre uno específico para la madera de pino y otro para la de olmo³⁵. No se presentaron licitadores en la primera subasta, convocándose un segundo remate el 22 de diciembre que igualmente no tuvo postores. El cabildo solicitó al gobernador la rebaja en un tercio de la tasación efectuada por los peritos para una tercera almoneda³⁶.

Una memoria económica de obras públicas elaborada por Francisco Morell en 1858, indicaba que en el pontazgo de Aspe se recaudaban anualmente 42.000 reales de vellón por el tránsito de arrieros y carruajes (Navarro Vera, 1994: 35).

5. Ensanche del puente en 1948

La última intervención significativa en el puente del Baño se acometió entre 1947-1948. El ayuntamiento de Aspe formuló en 1947 una instancia al ministro de obras públicas, rogándole que abordasen las obras de elevación de la rasante de la calle José Antonio y el ensanche del puente del Baño sobre el río Tarafa, intervención que permitiría conectar el alcantarillado entre las dos márgenes del río. Corrían tiempos de posguerra, atravesando notables dificultades económicas. No obstante, el ministerio asumió el proyecto valorado en 231.277,86 ptas. La corporación aspense se comprometió a aportar el 10 % del presupuesto de ejecución³⁷. En aquellas fechas, el puente del Baño conformaba el trazado de la carretera nacional n.º 330, que partía desde Murcia y Alicante hacia Francia por Zaragoza (incluida dentro del trayecto Novelda a Torrevieja).

El ingeniero jefe de Obras Públicas de Alicante remitió un oficio al alcalde de Aspe, informándole que el proyecto había sido aprobado

35. AMA. Acta capitular de 13 de diciembre de 1850.

36. AMA. Acta capitular de 23 de diciembre de 1850.

37. AMA. Acta capitular de 16 de junio de 1947.



Figura 8. Panorámica actual del puente del Baño. Fuente: Ángel Fotografía.

por el ministerio el 22 de julio de 1947. Se aceptaba la propuesta del ayuntamiento, que debía abonar el 10 % de la cuantía; el Estado aportaría el 90% (208.150,08 ptas.). El consistorio tuvo que depositar el dinero en la Jefatura de Obras Públicas previo al inicio de las labores. La intervención conllevaba la elevación del nivel de la carretera, que obligaba a un nuevo pavimentado en las aceras de cinco calles³⁸. Las obras se concluyeron en un año y el viaducto fue inaugurado el 3 de agosto de 1948, acto que presidieron las autoridades provinciales, encabezadas por el gobernador José María Paternina Iturriagoitia³⁹.

El puente del Baño está edificado en cantería arenisca con rasante horizontal. Presenta un único arco rebajado, con rosca y pilas de sillaría dispuesta a soga y tizón en los esquinales. Apoya sobre estribos cuadrangulares de sillarejo resaltados en planta donde se disponen las

38. AMA. Carta del ingeniero jefe de obras públicas de Alicante al Ayuntamiento de Aspe, 31 de julio de 1947.

39. Programa de fiestas patronales de Aspe, 1948. Ayuntamiento de Aspe.

vanguardias (espacio de arranque de las obras) ensanchadas y abiertas a modo de apartaderos en ambos accesos. En la parte superior el viaducto se remató con un pretil de piedra labrada con aliviaderos para la evacuación del agua de lluvia, sustituido por una balaustrada de hormigón tras las obras de ensanche de 1947-1948. Posee las siguientes medidas: una longitud que supera los 30 m.; la altura desde el lecho del río es de 8,65 m.; la anchura primitiva fue de 6,40 m., y tras la ampliación de 1948, actualmente mide 10,60 m. La luz del arco tiene una longitud de 16,50 m.

Tras la inauguración en 1983 de la ronda de desvío que deriva el tráfico externo por la periferia de la población, el viaducto del Baño ha perdido importancia como nudo de comunicación comarcal. A ello se suma la pérdida de categoría como carretera de interés estatal por el desarrollo de las autovías del Estado y las nuevas recalificaciones de carreteras. Del grado de carretera nacional nº 325 que enlazaba Novelda con Crevillente y tránsito por Aspe, la vía se ha transferido a la Generalitat Valenciana detentando el rango inferior de carretera valenciana, conceptuada como CV-84 en el tramo Novelda-Aspe, y CV-863 entre Aspe-Crevillente.

Referencias bibliográficas

- CREMADES CREMADES, M. (1966). *Aspe, Novelda y Monforte*. Alicante: Imprenta de Tomás Fernández.
- MARTÍNEZ ESPAÑOL, G. (2007). *Las comunicaciones, el transporte y la hostelería en el Aspe del siglo XVIII*. Aspe: Excmo. Ayuntamiento.
- Memoria gráfica de las obras públicas en la Comunidad Valenciana (II): Caminos, puentes y carreteras*. (2004). Valencia. Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos. Comunidad Valenciana.
- MONTESINOS PÉREZ, J. (1791-1816). *Manuscrito del Compendio Histórico Oriolano*. Tomo XV. Orihuela: Biblioteca Pública.
- NAVARRO VERA, J. R. (1994). *Carreteras y territorio: la provincia de Alicante en la segunda mitad del siglo XIX*. Alicante: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Instituto Juan Gil-Albert.
- RINGROSE, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* Madrid: Tecnos.

- SANCHIS DEUSA, C. (1988). *El transporte en el País Valenciano (1860-1986)*.
Valencia, Departament de Geografia, Universitat de València: Edicions
Alfons el Magnànim.
- URIOL SALCEDO, J. (2001). *Historia de los Caminos de España*. V. I. Hasta
el Siglo XIX. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y
Puertos.

De Mercado medieval a Fiestas del Medioevo (Villena, Alicante)

Samuel Martínez Martínez

Oficina de Turismo de Villena

Rosario Navalón-García

Universidad de Alicante

Resumen

Como en otros lugares, el centro histórico de Villena ha sido testigo de la evolución social, económica y urbana de la ciudad. Desde que en 1266 recibiera el privilegio de poder celebrar mercado franco en la actual plaza Mayor, la función de centro comercial de la villa ha ido variando, hasta que a mediados del siglo XX comienza un proceso de degradación, en parte debido al cierre progresivo del comercio tradicional, que favoreció el abandono y el desplazamiento de las dinámicas urbanas hacia otros sectores mejor comunicados. Resultado de ello, en la década de los años 1990, el centro histórico de la ciudad presentaba una situación de deterioro que requería intervenciones desde distintos ámbitos: urbanístico, social y económico.

En esta investigación se muestra cómo las estrategias para iniciar una nueva relación de la ciudad con su centro histórico a partir de un uso lúdico, abierto y participativo han dado sus frutos. Las primeras acciones para rehabilitarlo y recuperarlo se vieron acompañadas por la iniciativa vecinal cuyo efecto beneficioso queda fuera de toda duda. Transcurridos 20 años desde la

celebración del primer Mercado Medieval a cargo de la Asociación de Vecinos del Rabal, las ahora denominadas Fiestas del Medioevo se han convertido en un fenómeno transformador de la realidad social, económica e incluso urbana de esta parte de la ciudad. Ello demuestra que el planteamiento participativo de la planificación, con base en el uso recreativo del patrimonio de la ciudad, puede generar dinámicas de reconversión capaz de revertir situaciones de declive.

Palabras clave: mercado tradicional, centro histórico, comercio, mercado medieval, recreación, turismo, eventos programados.

1. Introducción

La actividad comercial puede ser analizada desde multitud de enfoques: histórico, territorial, social o económico. Todos ellos están presentes en el estudio que ahora se presenta, a pesar de que aparentemente se trate de una propuesta concreta de un fenómeno puntual para un lugar determinado. En las páginas que siguen se abordará la evolución del evento turístico de las Fiestas del Medioevo de la ciudad de Villena, como ejemplo de gobernanza participativa y creativa, que demuestra cómo la función recreativa puede afectar al entorno urbano en que se desarrolla y repercutir en la sociedad de muy distintas formas. Se mostrará que este caso es representativo de una evolución comercial y urbana que, a lo largo de la historia, ha otorgado y quitado peso a los centros históricos y a los recursos patrimoniales que en ellos se encuentran; se tratará el cambio de percepción de la sociedad respecto a esta parte de la ciudad; los planes, proyectos y modos de actuar para dinamizar el centro histórico; la evolución del propio concepto de patrimonio y ocio; los cambios en las motivaciones de la demanda turística y el efecto generado por los eventos programados como elementos de dinamización turística.

La metodología empleada parte de la revisión bibliográfica de los aspectos vinculados a la realidad urbana, comercial y turística de esta ciudad media. También se consultaron los documentos de ordenación urbanística que afectan al área de estudio y se complementaron con la recopilación de datos sobre los eventos que se programan en la

provincia de Alicante durante 2018 bajo la denominación de «ferias y mercados». Todo ello se completa con un trabajo de observación participante, gracias a la vinculación directa de la autoría de esta investigación con la Asociación de Vecinos del Rabal y de la Oficina de Turismo del municipio de Villena.

2. Los mercados en el contexto de los centros históricos

A lo largo de la historia los mercados y espacios para el comercio han actuado como lugares de encuentro e intercambio y como polos de actividad que condicionan la forma y función de la ciudad. Su ubicación en los centros históricos generaba dinámicas económicas que atraían a productores, artesanos y mercaderes, así como a la población que acudía a abastecerse. Por ello, la función comercial es considerada factor clave en la génesis y vida de las ciudades. De hecho, es común que en torno a estas áreas se distribuyera el espacio público y se construyeran los edificios (monumentales o de arquitectura tradicional) a los que se atribuye posteriormente la mayor carga simbólica, patrimonial e identitaria. Se explica así que la decadencia y/o traslado de la función comercial, o el traslado de los mercados pueda suponer un hito a partir del cual cambian las dinámicas y con ello la fisonomía de la ciudad. Así ocurrió en la ciudad de Villena, como se describe posteriormente, en un proceso –común a muchos otros centros históricos– en el que la pérdida de la función comercial y de representación de los poderes fácticos acompaña a la despoblación, marginalización del centro histórico y vaciado del carácter protagonista, a pesar de que permanezcan los recursos patrimoniales. Tal como se constata para el caso que nos ocupa, puede afirmarse que, de forma general, la pérdida de la función comercial, con el traslado de los mercados y los comercios de proximidad, supone un factor clave que, sumado a otros aspectos, favorece el abandono de los residentes y acelera el declive y deterioro.

Desde la geografía comercial se estudian distintos procesos de cambio en los que el comercio afecta a la ciudad. Uno de ellos es el vaciado de la función comercial de los centros históricos y su repercusión, pero también se abordan el efecto de la descentralización de los

espacios comerciales (en grandes superficies), o la paulatina aparición de franquicias o cadenas comerciales y los efectos de las nuevas modalidades y canales de venta, como aspectos problemáticos de notables repercusiones en las funciones urbanas (Jover, 2019). Por ello, la revitalización de un espacio urbano suele implicar propuestas de activación y recuperación de la función comercial minorista, relacionadas con el comercio tradicional, como factor capaz de generar comunidad y espacio de encuentro.

3. El concepto de patrimonio y la percepción de los centros históricos

La percepción de los centros históricos como espacios de valor simbólico y patrimonial para las ciudades es relativamente reciente. Hasta las últimas décadas del siglo XX, la escasa atención por parte de las administraciones locales en nuestro entorno, el abandono de los espacios más antiguos y de peor accesibilidad de la ciudad, la paulatina marginalización y la sustitución de los inmuebles por nuevas edificaciones (favorecido por el desarrollismo, urbano e industrial), eran la pauta más generalizada. En el entramado histórico, a lo sumo se planteaba la conservación de los recursos más destacados y monumentales, como hitos históricos, pero el contexto urbano carecía de interés. Sin embargo, desde la década de los años 1980, la visión de salvaguarda del patrimonio pasa de una concepción monumental aislada a otra en la que se aprecia el valor del conjunto urbano (Rodríguez Alomá, 2008). Se valora además la dimensión económica que tiene la recuperación de estos espacios, que pueden considerarse palanca para su desarrollo y progreso, cuando se conecta con el potencial desarrollo de actividades turísticas. En este momento, se inicia la tramitación y aprobación de distintos documentos de planeamiento general, pero también de carácter sectorial o especial, aplicables a los centros históricos con el objetivo de revitalizar estos lugares y recuperar los elementos patrimoniales para la ciudadanía y para el turismo. Así ocurre en el caso de Villena, al igual que en otros lugares.

Se entiende el patrimonio cultural –y los centros históricos– en términos abiertos, dinámicos y vivos, superando la visión meramente

conservacionista y poniendo el énfasis en la valorización y el enriquecimiento. En ellos el espacio y el tiempo se aúnan y adquieren un carácter de centralidad basado en la identidad histórica que permite redescubrir el pasado, creando espacios temáticos para responder a la búsqueda de una supuesta autenticidad, y a la necesidad de escapar de la rutina por parte de la demanda que visita esos lugares.

Aunque algunos autores ven en ello un proceso de mercantilización de esta parte de la ciudad para resultar atractiva al mercado turístico, otros consideran que la adopción de estrategias para la conversión de los recursos del patrimonio en productos turísticos puede generar beneficios tanto para las entidades gestoras del patrimonio como para la ciudad, su entramado comercial y, por tanto, también para los residentes. La dinamización del patrimonio se entiende así como un vector con potencial suficiente para incrementar el número de visitantes, desestacionalizar o alargar la temporada turística e incrementar los beneficios en los destinos turísticos consolidados, pero también como germen a partir del cual plantear nuevos desarrollos turísticos en áreas de incipiente desarrollo turístico (Navalón y Rico, 2016). En ambos casos, los lugares que no disponen de recursos culturales «duros» (Richards y Wilson, 2007) o de gran interés capaces de atraer flujos de visitantes a escala nacional o internacional, deben actuar de un modo distinto, creativo e innovador, para competir de un modo eficaz en el ámbito cultural.

4. La dinamización del patrimonio a partir de la creación de eventos en torno a los mercados tradicionales

En este contexto surgen distintas iniciativas de dinamización y valorización del patrimonio, como la creación de productos turísticos en torno a los principales recursos de interés, la propuesta de rutas culturales y espacios musealizados, o la propuesta de experiencias singulares en torno al patrimonio. Pero también se da la planificación de eventos o acontecimientos lúdico-festivos, muchos de ellos con la inspiración de la recreación de ferias y mercados tradicionales, que se plantean: 1) bien como acción para mejorar la imagen de la ciudad; 2) como

vía para abordar la regeneración urbana, o 3) como estrategia para crear un elemento de atracción turístico-recreativo que focaliza en un momento y un lugar la mirada de los visitantes. En la base de estas iniciativas se encuentra un doble objetivo: por una parte, responden a las demandas de una sociedad que ha cambiado sus hábitos de consumo y su forma de abordar el ocio; por otra, buscan generar un cauce que permita transformar la escena urbana y diversificar la base económica de estas ciudades (o de determinados espacios dentro de la ciudad), incrementando así su competitividad y mejorando su imagen exterior.

Los eventos planificados son fenómenos espacio-temporales (en principio) únicos, que son capaces de generar interacciones entre las personas y el entorno social, territorial y económico en que se producen (Getz, 2007), y es en este contexto en el que se produce la experiencia singular. Por tanto, no todos los eventos se orientan al turismo, y pueden presentar otras orientaciones de interés cívico, como puede ser la creación o refuerzo de comunidades con fines de regeneración social urbana y dinamización económica. Este es el caso que nos ocupa en el centro histórico de Villena, que también busca el fortalecimiento de la identidad local y el desarrollo cultural.

A pesar de lo expuesto, es evidente que los eventos, en forma de mercados, ferias u otras temáticas, pueden concebirse como elemento de atracción turística y este objetivo ocupa un papel destacado (e incluso único) en buena parte de los casos. Cuando la propuesta surge sin planificación previa y sin la reflexión necesaria, el carácter netamente comercial puede hacer que se produzcan repercusiones negativas, que generan acontecimientos banales y masivos, con escasa conexión con la identidad del lugar. La calidad percibida de estas iniciativas y el carácter diferenciador de un evento se da cuando se trata de un acontecimiento que posee tal importancia, en términos de capacidad de atracción, calidad y publicidad que, con el tiempo, queda unido al lugar en que se produce, como ocurre con las Fiestas del Medievo de Villena, tras 20 años de celebración. La premisa de partida es que han de plantearse desde la definición de unos objetivos concretos y de la identificación del impacto deseado en la comunidad receptora y en los visitantes. Por ello, es preciso que las iniciativas surjan desde la planificación de todos

los aspectos que contribuyen a generar una experiencia satisfactoria, teniendo en cuenta las necesidades de una demanda (de residentes y visitantes) que está cambiando y que se ha de conocer.

4.1. Los cambios en la sociedad y en la demanda turística

Se ha expuesto que el impulso para crear estos eventos parte de los territorios (de la ciudad en este caso) y de la necesidad de diversificar y generar un impacto en el entorno. Pero no es menos cierto que estas iniciativas responden a unas necesidades de la sociedad contemporánea, que desea escapar de la cotidianidad, y que busca experiencias a través de actividades. En las sociedades occidentales el aumento del tiempo libre, del gasto discrecional y la fragmentación de los periodos vacacionales favorece que las fronteras entre el ocio y el turismo (que implica desplazamiento y pernoctación fuera del domicilio habitual) se vayan diluyendo. A partir del concepto de «modernidad líquida» que acuñara Bauman (2000), se habla de un «turismo líquido», en un contexto marcado por la diversidad de elecciones posibles de ocio y turismo (cerca o lejos de su residencia habitual). Se habla así del «turista en su propia ciudad» (Van Driel y Blokker, citado por Richards, 2017) o de «turismo de proximidad» (Díaz y Llurdés, 2013), y de la posibilidad de desarrollar actividades durante su tiempo de ocio sin necesidad de desplazarse a otros entornos turísticos. También del posible trasvase entre las motivaciones de personas atraídas por la alta cultura (de visita de grandes museos, monumentos, etc.) que se mezcla con el deseo de acercamiento a la cultura cotidiana (costumbres, identidad local, raíces, sentirse parte del lugar) (Richards y Raymon, 2000). A ello se añade la idea de conservación que ha calado en las sociedades modernas en las que se había acelerado la desaparición de tradiciones, la cultura y las formas de vida del lugar, lo que provoca cierta nostalgia de la memoria del lugar y de la identidad.

Además, se identifica un cambio de tendencia en la preferencia por el «consumo» de elementos intangibles como el estilo de vida, narrativas o atmósferas del lugar; frente a otros recursos tangibles, como el patrimonio construido, o los monumentos, que pueden tener ahora

menor relevancia. También la Organización Mundial del Turismo (2019) muestra como tendencia de la demanda turística el deseo de «viajar» para cambiar y sentirse como un habitante local, así como el anhelo de vivir momentos, experiencias y de conocer destinos singulares. Por otra parte, también se constata que la satisfacción se halla sobre todo en la posibilidad de interactuar, participar y disfrutar de acontecimientos (espontáneos o escenificados), en los que no es relevante la autenticidad, pero sí el hecho de que estos proporcionen vivencias. No obstante, no se renuncia a la comodidad, por lo que los factores de accesibilidad, equipamientos, servicios, etc., siguen siendo muy relevantes. Por último, en la selección de los lugares que se visitan, la cuestión de la distancia (cerca o lejos del lugar de residencia) no es tan importante como el hecho de que sea posible optar a diversas ofertas y posibilidades de actividad.

Tras lo expuesto, resulta evidente que las tendencias globales de la sociedad y la demanda turística ponen de manifiesto el potencial de atracción de eventos, en forma de ferias, mercados o de otros acontecimientos programados que puedan proporcionar experiencias. Pero también es clara la conveniencia de poner el acento en la diversidad y calidad de las propuestas, que deberían estar marcadas por la interacción, el contacto con lo local, la posibilidad de socialización y de participar en actos públicos.

4.2. La creación de eventos para la dinamización turística

Parece haber consenso en el hecho de que los eventos, mercados, ferias y festivales generan diversos impactos positivos en el territorio que los desarrolla: 1) incremento del número de visitantes (residentes y foráneos); 2) aumento de los ingresos directos e indirectos derivados de la propia actividad, debidos al incremento del consumo directo, a la creación de puestos de trabajo temporales y a una mejora en la dinámica económica que propicia apertura de comercios y de otros negocios; 3) mejoras en equipamientos e infraestructuras del entorno; o 4) mejoras en la promoción y en la imagen del lugar. González Reverté (2008), citando a Gursoy *et al.* (2004), también describe beneficios desde el

punto de vista social y político, pues pueden reforzar la cohesión social, los lazos internos de la comunidad y el orgullo cívico, cuando estos eventos son capaces de involucrar a los residentes en estas actividades y generar provecho para toda la comunidad, por lo que pueden ser considerados verdaderos motores de desarrollo local.

Getz (2008) refiere otras ventajas de los eventos, como el hecho de que pueden no requerir grandes infraestructuras y que pueden desarrollarse con presupuestos relativamente reducidos en relación con el beneficio generado. Además, apunta que el éxito depende más de la participación e implicación de la comunidad local en la que se desarrolla que de los recursos de atracción o de los equipamientos existentes. Todos estos aspectos pueden encontrarse en el caso de estudio de las Fiestas del Medioevo de Villena, como iniciativa que parte desde la Asociación de Vecinos del Rabal y que se crea como un evento de ciudad con el fin de captar la atención de la propia administración local, de los vecinos de municipio de Villena y de posibles visitantes de otros lugares de la provincia.

Visto de este modo, los eventos y acontecimientos programados en forma de mercados y ferias, pueden ser la solución para incrementar los beneficios y mejorar la reputación de destinos turísticos y de espacios en desarrollo, pero no siempre resultan exitosos. Las razones pueden ser variadas, pero en la base de las experiencias menos favorables se encuentra: 1) el hecho de que no se realice una reflexión sobre el objetivo que impulsa la iniciativa (qué, quién y para quién se plantea la actividad; 2) que no exista una vinculación con el contexto social y creativo local, por lo que se percibe como algo artificial y ajeno; y 3) que no haya coherencia temática ni conceptual con el territorio en que se desarrolla, tanto a nivel cultural como patrimonial. En algunas ocasiones se replican fórmulas que resultan exitosas para otros lugares, pero que se exportan a otros ámbitos con los que no tienen relación, por lo que pierden su sentido original e incluso su lógica; también se proponen eventos basados en temáticas poco conectadas con la identidad local o que se programan en el calendario en momentos poco adecuados, por falta de previsión o planificación. Además, cuando estos eventos se plantean exclusivamente para el uso turístico, sin tener

en cuenta la historia, identidad y memoria del territorio, ni las peculiaridades de las comunidades locales, se programan eventos que se perciben como ajenos y no auténticos, que pueden llegar a tener un efecto contraproducente para la imagen promocional y reputación del lugar. Finalmente, los objetivos que impulsan estas iniciativas, sean económicos, de mejora de la imagen, o de dinamización turística de un espacio, deberían coincidir con las necesidades de la demanda a la que se pretende atraer, pero también con los intereses de la población local, de los posibles agentes interesados en el evento (agencias, entidades y administración local).

4.3. Análisis de los eventos en forma de mercados y ferias en la provincia de Alicante

Tras lo expuesto, queda claro que es necesario realizar un análisis detallado del contexto de la iniciativa y de los motivos que mueven la toma de decisiones. Por ello, con el fin de destacar la singularidad de la iniciativa de las Fiestas del Medievo de Villena, antes de analizar el caso que nos ocupa se aborda un análisis de los acontecimientos programados, en forma de mercados y actividades similares, que se ofrecieron en la provincia de Alicante durante el año 2018. Para ello se empleó como fuente de información el registro de la entidad privada que refleja todos estos acontecimientos, y se contrastó con la información de los programas en las páginas oficiales de los distintos ayuntamientos, que sirvieron para complementar los datos de análisis de referencia sobre: tipo de actividad, municipio, fechas de celebración, y carácter público o privado de la entidad organizadora.

Se identificó que cerca del 40% de los municipios de la provincia programan algún tipo de evento relacionado con las ferias y el comercio, con un total de 87 acontecimientos consultados.

Este tipo de ofertas se producen en todas las comarcas de la provincia; si bien puede identificarse una mayor concentración en las comarcas litorales, que alcanzan un 70,79% del total; y un porcentaje más abultado para La Marina Alta (casi el 22%) y L'Alacantí (más del 18%). A pesar de ello, cuando se baja al detalle por municipios no

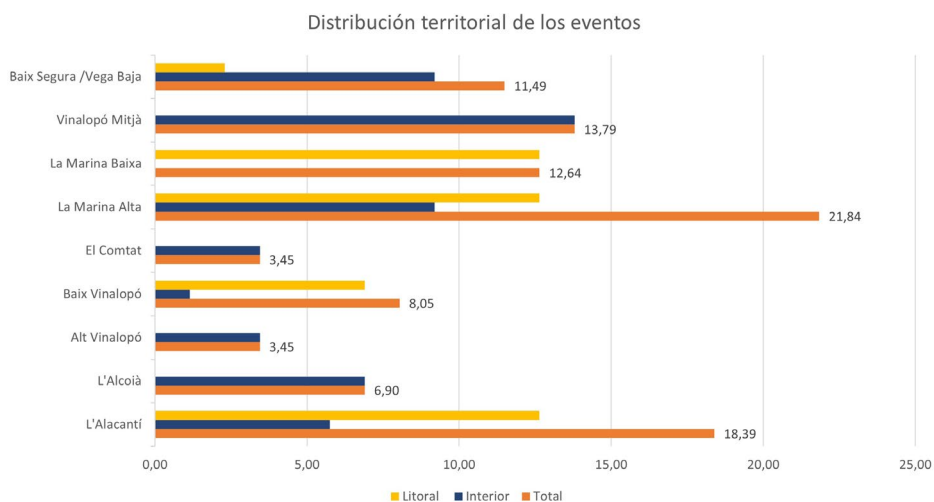


Figura 1. Distribución territorial de los eventos en la provincia de Alicante (en datos porcentuales). Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la web Ferias y mercados medievales y temáticos en la provincia de Alicante (2019).

se puede describir un claro predominio entre las localidades de litoral (47,13%) o de interior (52,87%). Sí puede resultar interesante la mayor presencia de eventos en la capital, Alicante, con un 7,8% del total, que puede deberse a su mayor peso demográfico y extensión urbana, que hace posible la programación de acontecimientos individualizados por barrios.

Desde el punto de vista temporal, dado que las características climáticas de la provincia de Alicante permitirían el desarrollo de estos eventos con buenas condiciones para el disfrute al aire libre, resulta interesante el hecho de que se dé una menor proporción de propuestas en los meses de verano, e incluso en primavera, coincidiendo con los periodos vacacionales más largos para la demanda turística. Sobresale la densidad de propuestas en la estación otoñal, con casi el 44% de los acontecimientos, lo que puede implicar que existe cierta voluntad de desestacionalización entre los objetivos de las propuestas, o que el enfoque de la demanda a la que se desea atraer es fundamentalmente a los propios residentes de las poblaciones.

Se ha señalado previamente la relevancia de que estos acontecimientos programados en forma de ferias o mercados no se vinculen

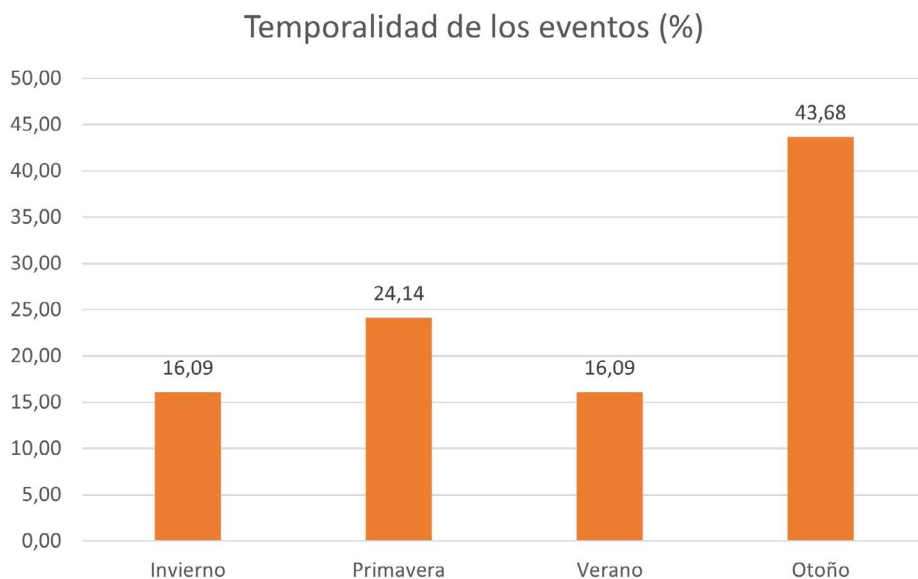


Figura 2. Temporalidad de los eventos programados en la provincia de Alicante (%). Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la web Ferias y mercados medievales y temáticos en la provincia de Alicante (2019).

a la historia local, a la memoria e identidad de los lugares, para que tengan una mayor repercusión de los aspectos positivos, sobre todo si la organización se vincula con el municipio, o con una iniciativa popular y participativa. El análisis de la oferta de Alicante muestra que la mayor parte de las propuestas presentan cierta estandarización y banalización temática, con un porcentaje abultado de Mercados Medievales, que acaparan más del 36% del total, y que se dan en municipios en los que el periodo medieval no tuvo relevancia, seguido a notable distancia por las ferias y mercados de artesanía (17,24%) o por las ferias de Navidad (11,5%). En la línea argumental de la banalización de este tipo de propuestas, cabe señalar que en la categoría de «Otros» se encuentran propuestas tan poco vinculadas al territorio, como un mercado hawaiano, jurásico, o del circo, entre otros.

Parece claro que las propuestas presentan escasa vinculación con las tradiciones locales, que apenas aparecen de forma explícita en el 6,9% del total. A ello ha de añadirse que las entidades organizadoras de estos acontecimientos son de forma mayoritaria empresas promotoras

De Mercado medieval a Fiestas del Medioevo (Villena, Alicante)

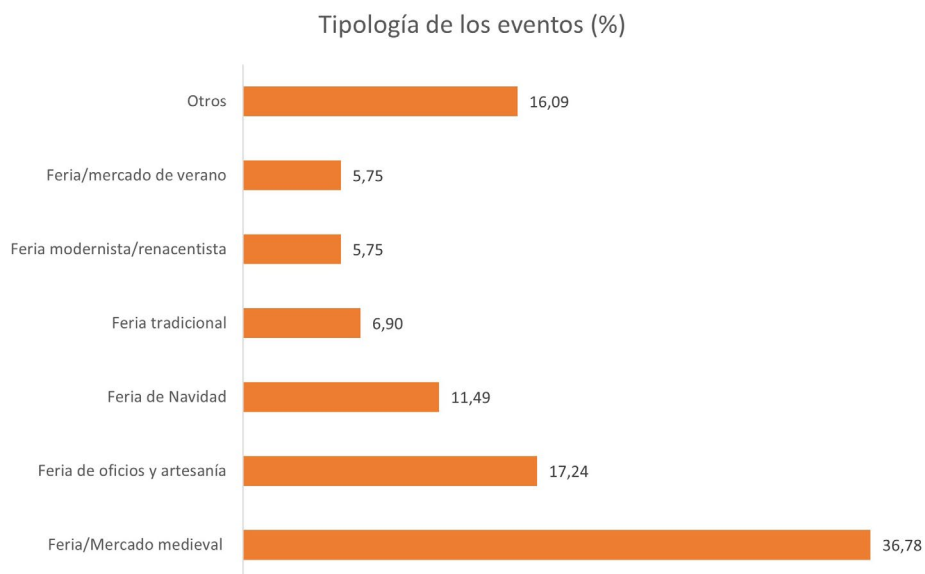


Figura 3. Tipología de los acontecimientos programados en la provincia de Alicante (%). Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la web Ferias y mercados medievales y temáticos en la provincia de Alicante (2019).

Entidades organizadoras de los eventos

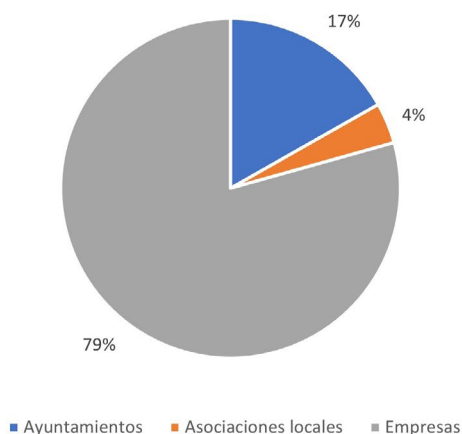


Figura 4. Entidades organizadoras de los eventos en la provincia de Alicante (%). Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la web Ferias y mercados medievales y temáticos en la provincia de Alicante (2019).

comerciales que suponen el 79% del total y que operan en numerosos municipios con las mismas atracciones y puestos. De hecho, las tres primeras empresas llegan a acaparar el 26,97% de todos los eventos; y si se tiene en cuenta las 4 siguientes, se alcanzaría cerca del 45% de todos los acontecimientos programados.

Todos estos datos muestran que los eventos y acontecimientos programados en la provincia de Alicante pueden caracterizarse, a grandes rasgos, como una oferta amplia, dispersa en el territorio y distribuida en el tiempo, con vocación de diversificar y desestacionalizar los productos turísticos locales, o para complementar las economías locales de lugares no turísticos. No obstante, parece claro que se trata de unas propuestas en su mayoría banales y estandarizadas, con predominio de «Mercados medievales» relacionados claramente con ofertas comerciales muy poco conectadas con la identidad de los lugares. Además, a tenor del tipo de entidades organizadoras, tampoco pueden calificarse de propuestas participativas que surgen de proyectos de abajo a arriba, pues la suma de las iniciativas procedentes de ayuntamientos y asociaciones culturales o vecinales apenas llega al 21% del total.

Esta es la razón de que el caso de las Fiestas del Medievo de la localidad de Villena resulte tan relevante como estudio de una experiencia que muestra la evolución del concepto de un evento que se inicia como Mercado medieval, pero que evoluciona y se planifica hasta llegar a convertirse en una pieza clave para la dinamización del patrimonio y del comercio local.

5. El caso de las Fiestas del Medievo de Villena

En las páginas que siguen a continuación se muestra cómo la iniciativa popular puede transformar un evento, en principio banal, como un mercado medieval más, en un acontecimiento importante para todo el municipio. La incorporación de objetivos de desarrollo más allá de lo estrictamente comercial y económico, junto al planteamiento participativo de la propuesta, ha logrado un cambio en la percepción local del lugar, así como mejoras y beneficios de tipo social, económico y urbano.

5.1. El mercado en Villena. Auge y declive de la actividad comercial en el centro histórico

La medina musulmana de *Bilyana* fue conquistada para la Corona de Aragón por las tropas cristianas del Comendador de Alcañiz en 1240. Tras la entrega de Villena a la Corona de Castilla en 1244, en cumplimiento del Tratado de Almizra, el rey Alfonso X crea el Señorío de Villena, un *apanage* o infantazgo en pleno valle del Vinalopó que detuviese el afán expansionista de la Corona de Aragón hacia las tierras del sur de Alicante y Murcia. Este territorio fue entregado a uno de sus principales consejeros, el propio hermano pequeño del rey, el infante don Manuel.

Conocedor de la importancia estratégica de sus nuevas posesiones, don Manuel buscó la atracción de repobladores cristianos hacia sus tierras. De este modo, Villena recibió de su primer señor feudal los fueros de Murcia (1270) y Lorca (1276), que permitieron, entre otros, el desarrollo comercial de la entonces villa. Al recibir el fuero de Murcia, Villena obtuvo el privilegio de poder celebrar mercado franco todos los jueves, una tradición que se ha mantenido hasta hoy en día. Este mercado tenía como lugar de celebración la actual plaza Mayor, entonces un espacio abierto frente a la muralla de Villena donde confluía el cercado de la villa, la villa amurallada, y el arrabal mayor. Es aquí donde se encontraba una de las tres grandes puertas de entrada a la villa, conocida como Puerta de la Villa o del Mercado; y donde, hasta bien entrado el siglo XVII, se reunía el Concejo Municipal (Ayto. Villena, 2009).

Cuando se trasladó el concejo al nuevo ayuntamiento, en la plaza de Santiago, la plaza Mayor asumió el papel de centro comercial de la ciudad, con una importante vía comercial en la calle Mayor y callejones perpendiculares a la misma, que se cree pudieron convertirse en calles gremiales, como la de los Carniceros (actual calle Eduardo Dato). Entre los siglos XVI y XIX, la plaza Mayor sufrió varias remodelaciones que consolidaron su posición céntrica y comercial, llevándose a cabo una serie de derribos para ampliar su espacio. Por ejemplo, en 1560 el ayuntamiento edificó en uno de los laterales el almudí o pósito de trigo. Especialmente significativa fue la reforma durante

la Primera República (1873-1874), cuando se reconstruyeron todos los puestos de la lonja, se levantaron los tenderetes y los puestos fijos del mercado. Esto la convirtió en un auténtico mercado de abastos, cuya bulliciosa actividad se acabó extendiendo a las cercanas plazas del Rollo y de las Malvas, y calles aledañas. De hecho, llegó a celebrarse mercado también los domingos para atraer así a público y mercaderes de otras poblaciones. El crecimiento de la actividad comercial y el aumento poblacional hizo necesario que, en 1957, se construyera un nuevo mercado de abastos en la vecina plaza del Rollo. A pesar de que se desmantelaron los tenderetes, este cambio no evitó que cada jueves continuase la celebración del mercado en la plaza Mayor y calles adyacentes.

Pero toda esta actividad comercial decayó fuertemente con el cierre, en 1988, del mercado de abastos de la plaza del Rollo y la inauguración de un nuevo Mercado Municipal en una zona en expansión en el alejado barrio de la Constancia. El mercado de los jueves se trasladó también a estas calles, todo lo cual supuso el cierre progresivo del comercio tradicional del centro histórico, principalmente el existente en el entorno de la calle Mayor. A finales de los años 1990, la plaza Mayor estaba, como buena parte del centro histórico, totalmente abandonada y degradada, habiendo sido derribado, además, el edificio del almudí.

5.2. Aproximación al centro histórico de Villena

El centro histórico de Villena es el origen del actual núcleo urbano de la ciudad. Presenta un tamaño medio y se desarrolla en una estribación suroeste de la sierra de la Villa o de San Cristóbal. Surgió, según los restos hallados, en la zona entre la actual iglesia de Santa María y la plaza Mayor de la ciudad, donde había un asentamiento de origen íbero-romano (Soler, 2006). Las casas del centro histórico se extienden desde esta zona hasta los aledaños del castillo de la Atalaya, rodeándolo por completo con calles que se adaptan a las curvas de nivel y otras, perpendiculares a éstas, que poseen fuertes pendientes. En la zona

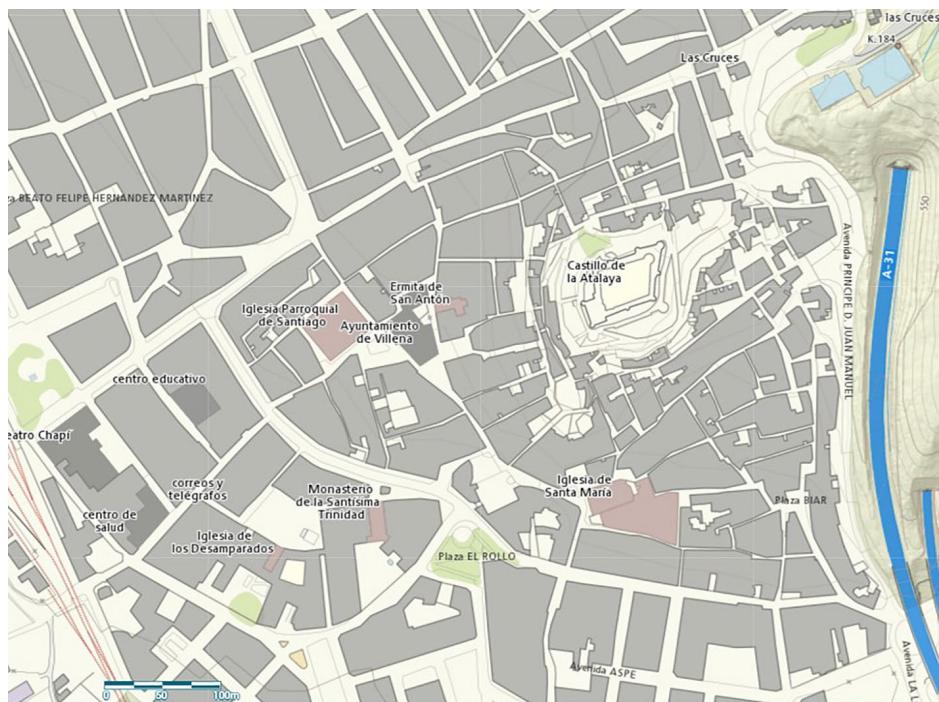


Figura 5. Localización y ámbito del centro histórico de Villena.

Fuente: Elaboración propia a partir del visor cartográfico de la Comunitat Valenciana.

más llana, en cambio, encontramos manzanas de mayor tamaño y las principales plazas: la de Santiago, Santa María y la plaza Mayor.

En este espacio es posible diferenciar dos barrios. Por un lado, el barrio de San Antón, que corresponde con la antigua villa amurallada de los repobladores cristianos, se extiende en torno a la plaza de Santiago, donde se encuentra el ayuntamiento de la ciudad y la iglesia arcedianal de Santiago. Se caracteriza por una trama de calles más rectilínea, fruto de la planificación repobladora, con algunas excepciones derivadas de la antigua presencia de la muralla de la ciudad, que fue derribada en su mayor parte entre el siglo XVIII y principios del XIX (Hernández Alcaraz *et al.*, 2003). Por otro lado, hacia el sur, se extiende el barrio del Rabal, antiguo Arrabal Mayor de Villena, donde en época islámica se encontraba la mezquita mayor, y que se convirtió, tras la conquista cristiana, en el hogar de mudéjares, judíos



Figura 6. Identificación de los sectores del centro histórico a partir de la reconstrucción hipotética de la planta de Villena (siglo XIV). Fuente: Enrique Íñiguez Rodríguez.

y conversos (Tendero Fernández y Hernández Alcaraz, 2004). Por la documentación histórica, se sabe que esta zona estaba fuera de las murallas. En ella destaca la iglesia de Santa María de la Asunción y una enrevesada trama de calles, callejones, adarves y pequeñas plazas, típica del urbanismo musulmán. Como nexo entre los dos barrios encontramos la calle Mayor, en cuyo centro está la antigua plaza del mercado, hoy plaza Mayor.

El centro histórico de Villena atesora muchos de los elementos urbanos de mayor valor histórico, artístico y sentimental de la ciudad. Es, por tanto, aquella parte de Villena que guarda sus señas de identidad, la define y distingue de otros lugares. Por sus características, el centro histórico de Villena fue declarado, en abril de 1968, conjunto histórico, por lo que en la actualidad está catalogado como Bien de Interés Cultural (uno de los diez declarados en la provincia de Alicante). Además, es escenario de los principales acontecimientos

vinculados con el patrimonio inmaterial, como las Fiestas de Moros y Cristianos, las Fiestas del Medievo o la Semana Santa, entre otros.

5.3. Problemática del centro histórico de Villena

A mediados del siglo XX se produce en Villena un importante desarrollo industrial sustentado, principalmente, por el apogeo local de la fabricación del calzado de niño, que permitió una mejora sustancial de las condiciones de vida de los villenenses. La ciudad creció a lo largo de las siguientes décadas y sus edificios se renovaron, con el surgimiento de grandes torres de pisos en torno a las calles principales y la aparición de nuevos barrios en la parte norte y sur. Este hecho motivó que el centro histórico se fuera abandonando progresivamente, con la población joven del lugar marchándose hacia las nuevas zonas de la ciudad, con mejores dotaciones, calles más amplias y buenos accesos para tráfico rodado. A este proceso, además, contribuyó en los años sesenta el derribo de las viviendas anexas al castillo de la Atalaya y el traslado de sus habitantes al nuevo barrio de San Francisco.

Como en otras ciudades este proceso propició cambios en la población de gran parte del centro histórico villenense, que comenzó a presentar rasgos de envejecimiento y empobrecimiento, quedando en la zona personas muy arraigadas, mayores o con recursos económicos limitados. Así, a principios de la década del 2000, algunos sectores del centro histórico villenense presentaban unos perfiles sociodemográficos y urbanísticos específicos y diferenciados respecto del resto de la ciudad. Prueba de ello es que era posible identificar un primer sector, formado por las calles más próximas al castillo por su parte este, sur y oeste, en el que se produjo un mayor abandono de viviendas y una concentración de la población de menores recursos económicos, lo que dio lugar a toda una serie de problemas que pasamos a resumir (Ayto. Villena, 2006).

a) Accesibilidad

Se trataba de la zona con los peores accesos de todo el centro histórico, tanto para vehículos como peatones, con tramos de escaleras,

barreras arquitectónicas y ausencia de barandillas, lo que dificultaba los accesos a las viviendas. Muestra de ello son las calles que ascienden desde la calle Mayor hacia el castillo. Callejones de manzanas bastante rectangulares en las que se reconoce la parcelación de época medieval conocido como «lote gótico» (de 8 x 12 m², muchas veces dividido en dos). Así mismo, es aquí donde más se percibe la diferencia de altitud entre la zona del castillo y la parte baja del centro histórico, que se resuelve con calles especialmente empinadas y escalones y, por tanto, de difícil accesibilidad. Esto, sumado al menor tamaño de las casas (derivado de la citada planificación medieval) y a la estrechez de las calles, contribuyó al abandono y al elevado porcentaje de viviendas deshabitadas de este sector.

b) Obsolescencia de la edificación

Se trata del espacio del centro histórico donde existían más casas en ruina, y donde eran visibles los problemas ocasionados por la falta de mantenimiento, como desconchados y grietas en las fachadas, problemas o ausencia de tejados; los robos con butrones en muros y puertas, robos de tejas, ventanas y puertas tapiadas, etc.; o el derribo de viviendas, con una gran cantidad de solares, algunos de los cuales se utilizaban regularmente como vertederos (lo que provocaba un problema de salubridad pública). Esta situación contribuía a crear un aspecto generalizado de deterioro y falta de higiene. Por ello, ya en 1982, el *Plan Especial de Saneamiento, protección, y conservación del Casco Histórico-Artístico de la Ciudad de Villena* planteaba como cuestión urgente la eliminación de los escombros y basuras del barrio junto a una campaña de encalado.

c) Entramado viario

A lo anterior había que sumar el mal estado de las propias calles, pues la falta de vecinos o la marginalidad de estos, retraía al ayuntamiento de sus obligaciones de mantenimiento de la infraestructura viaria de la zona. Todo lo cual incidía en la imagen de abandono, suciedad e inseguridad que transmitía la zona a todo aquel que decidía visitarlas.

d) Abandono de viviendas

El abandono de viviendas se fue compensando demográficamente con la compra y también ocupación ilegal de estas por parte de personas con escasos recursos económicos, cierta desestructuración social y un menor nivel de estudios (según el plan especial, el grupo de personas analfabetas en esta zona estaba diez puntos por encima del resto de zonas del centro histórico, y presentaba el mayor porcentaje de población entre 0 y 15 años, lo que derivaba además en problemas de absentismo escolar). Estas características favorecían cierto aislamiento de la realidad cotidiana del resto de la ciudad. De hecho, según el propio plan especial, esta zona era la única donde el principal motivo para vivir era lo asequible de la vivienda.

e) Inseguridad ciudadana

El tráfico y venta habitual de drogas mantenía económicamente a un número indeterminado de familias. No es raro que cada cierto tiempo haya alguna acción policial en la zona con el fin de dismantelar algún punto de venta de droga, o con el fin de desactivar los habituales enganches ilegales con los que se suministra energía a las plantaciones de marihuana. Se trata de un problema que, por sus repercusiones, tiene consecuencias en toda Villena. Así mismo, hasta bien entrado los años 2000, todavía era habitual encontrar drogadictos, especialmente heroinómanos, transitando, e incluso consumiendo en la zona.

f) Conflictividad

Era, además, una de las zonas más irrespetuosas en Villena con las ordenanzas de convivencia ciudadana, además de incumplirse constantemente el plan especial (colores de las fachadas, materiales constructivos, o tendederos de ropa en exteriores), la presencia de animales de granja en solares o incluso en las calles, la ocupación ilegal de viviendas y de la vía pública (balsas para baño infantil en verano y hogueras en invierno, por ejemplo), destrozos nocturnos en puertas

y ventanas acompañados de robos en viviendas, e incluso puntuales asaltos a turistas que se adentran camino al castillo de la Atalaya.

5.4. Los sectores aledaños del centro histórico

El segundo sector se extendía como una corona del primero hacia el sur (tramo central y bajo de calle La Rambla, calle Palomar y alrededores, calle Onil, y San José) y hacia el norte (calle Libertad, Maestro Moltó, General Prim, etc.). En esta zona encontrábamos un elevado porcentaje de ancianos, muchos de los cuales residían en el centro histórico desde hacía muchos años. Esto originaba un serio problema de desvitalización, con una población poco activa de cara a la lucha por la mejora de las condiciones del barrio. Además, y de forma compartida con el primer sector, estas zonas habían vivido una progresiva pérdida de su función comercial, hasta el punto de que apenas existían más de tres comercios en estas calles. A finales del siglo XX, y dada la avanzada edad de la mayor parte de residentes de esta zona, este sector se debatía entre la posibilidad de convertirse en una prolongación del primero o la de incorporarse progresivamente hacia el tercer sector, del que trataremos a continuación.

Este tercer sector se correspondía con los extremos sur y oeste del centro histórico, con calles y plazas tan emblemáticas como la calle y plaza Mayor, la plaza de Santiago, la calle de San Antón, de la Tercia o la plaza de Biar, entre otras. Este sector es el que más se parecía al resto de la ciudad en cuanto a sus características sociodemográficas, si bien los problemas de los otros dos sectores también se dejaban sentir en éste, con zonas abandonadas y degradadas como la plaza Mayor, y una acentuada pérdida de la función comercial. A pesar de ello, la cercanía a los principales ejes de la ciudad, la existencia de equipamientos públicos (Ayuntamiento, Casa de la Cultura, o el Gabinete de Desarrollo Económico, entre otros), junto a las sedes de las comparsas festeras de Villena (siete de las cuales todavía están en esta zona), permitían que su situación fuera mejor que la de los otros dos sectores. Esta zona, además, todavía retenía la función de eje viario, con la calle Baja y, en

especial, la calle Mayor y San Antón funcionando como calles alternativas a la calle Corredera y Joaquín María López.

Pese a la mejor situación de este tercer sector, los problemas derivados de la degradación y desvitalización del centro histórico que se han enumerado provocaron, en el grueso de la población villenense, un sentimiento de rechazo hacia la zona. A principios del siglo XXI, la ciudad había aprendido a vivir de espaldas a su centro histórico, a su origen, lo que hizo que el problema se convirtiera en crónico.

5.5. Las Fiestas del Medioevo. Un mercado medieval para la recuperación.

a) Contexto de partida

En atención a la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, la declaración de Bien de Interés Cultural del centro histórico de Villena obligaba a la aprobación de un plan especial de protección para este conjunto histórico. Así, en 2009, y tras un largo proceso, el ayuntamiento de Villena logró aprobar el *Plan Especial de Protección y Conservación del Casco Histórico-Artístico de Villena*. Este plan conforma el marco legal desde el que trabajar para la recuperación de los valores históricos y culturales, la creación de dotaciones y la mejora de los niveles de habitabilidad de la zona.

En el centro histórico de Villena resulta especialmente activa la Asociación de Vecinos del Rabal, la cual se ha caracterizado en las últimas décadas por su carácter reivindicativo y combativo frente a las problemáticas de todo el centro histórico. Dentro de los múltiples objetivos que persigue la actual directiva, está la recuperación demográfica del barrio, la normalización de la limpieza y seguridad, la desaparición de la marginalidad que padecen parte de sus habitantes, el fin del tráfico de drogas, y la recuperación, puesta en valor y aprovechamiento turístico del patrimonio cultural e histórico que atesoran sus calles.

Durante la década del 2000, la Asociación de Vecinos del Rabal contribuyó a la elaboración del mencionado plan especial para el centro histórico de Villena, y tras su aprobación se ha convertido en instrumento de referencia para sus acciones y reivindicaciones. Entre

los cometidos de esta asociación destaca la política de eventos de la directiva, con la que persiguen atraer visitantes al barrio durante todo el año, tanto villenenses como foráneos. La razón es que consideran el tránsito de personas como un arma para la normalización del barrio, pues la mayor presencia de gente en las calles contribuiría a evitar comportamientos ilícitos e incívicos, y puede incitar a la apertura de nuevos negocios vinculados, por ejemplo, con la actividad turística. Además, la presencia de personas visitando los atractivos del centro histórico puede contribuir a revalorizar el centro histórico para los residentes de Villena, lo que se traduciría en la recuperación de sus casas a través de la llegada de población normalizada.

A lo largo de la última década, se han organizado numerosos eventos que se han ido incorporando progresivamente a la nutrida agenda cultural de la ciudad de Villena. Ejemplo de ello son: la recuperación de la celebración de Santiago y Santa Ana, el concurso nacional de monólogos del Rabal, el pasaje del terror del Rabal, la cena a la luz del castillo, el *Rabalfest* (fiesta de la cerveza y el vino), o el *Encalijo*, que consiste en un encalado general de las calles de la parte alta que tradicionalmente se llevaba a cabo en verano y que se había perdido con el abandono de esta zona.

Además de esto, la asociación apoya y colabora con la celebración de otros eventos destacados, como la San Silvestre villenera, cuyo recorrido suele abarcar el centro histórico, las Fiestas de Moros y Cristianos, especialmente en los desfiles que pasan por las calles del Rabal, o el VEM (Villena es Música).

Pero de todos los eventos organizados por la asociación hay uno que destaca sobremanera: las Fiestas del Medievo de Villena. Organizadas anualmente desde 2002, se han convertido en uno de los mayores eventos que se celebran en la ciudad. Una iniciativa que nació, originalmente, como Mercado medieval del Rabal, con el objetivo de llamar la atención de los villenenses sobre su centro histórico, obligándoles a visitarlo, aunque solo fuera una vez al año. La diferencia, desde un principio con la mayoría de los eventos denominados mercados medievales de otros municipios del entorno, es que éste no estaba organizado por un ayuntamiento, sino por una asociación de vecinos.

Por supuesto, el ayuntamiento de Villena es el principal colaborador en la organización, pues aporta recursos municipales, humanos y técnicos, autoriza la cesión del espacio público necesario y contribuye con una subvención anual. No obstante, a diferencia de otros eventos semejantes, es la asociación de vecinos quien acuerda, confecciona y coordina el extenso programa de actos, quien selecciona y ubica a los mercaderes y quien, en suma, impulsa, cada año, la celebración.

En un principio, se presentaba en un espacio limitado, concentrándose en la zona más normalizada del centro histórico, lo que hemos llamado el tercer sector. Además, inicialmente, las fechas eran variables, hasta que se decidió fijar de forma regular el segundo fin de semana de marzo.

b) Impulso y desarrollo

La aprobación del plan especial del centro histórico coincidió con la necesidad de afrontar los efectos de la crisis económica de 2008 y con algunos cambios en la directiva de la asociación, lo que propició un cambio de estrategia por parte de la Asociación de Vecinos del Rabal respecto del mercado medieval original:

- En primer lugar, el mercado medieval debía de alcanzar mucha más notoriedad, para contribuir a cambiar la imagen del centro histórico. Serviría como instrumento para la generación de noticias positivas sobre el mismo, con el fin de contrarrestar las habituales apariciones en medios de comunicación locales y provinciales ligados a los problemas derivados del tráfico de drogas, inseguridad y marginalidad de la parte alta del centro histórico.
- En segundo lugar, la extensión de la celebración debía crecer para ocupar, precisamente, las zonas más abandonadas y/o conflictivas del barrio, de modo que se animase a villenenses y visitantes a transitarlas. De este modo, los vecinos de esta zona se sentirían parte de la celebración, además de que los más problemáticos perderían, aunque solo fuera por unos días, la habitual sensación de impunidad. Por otro lado, el ayuntamiento se sentiría

obligado a invertir en la recuperación de estas calles. Para ello, la Asociación de Vecinos del Rabal creó una página web para el mercado medieval e incorporó a esta un novedoso apartado de reserva de puestos para mercaderes que agilizará el proceso de asignación del espacio, y les permitía elegir ubicación en función del tamaño que necesitaran. Esto, sumado a la estabilización de las fechas de celebración durante el segundo fin de semana de marzo, permitió incrementar el número de puestos para así conseguir una mayor extensión de la celebración. La Asociación de Vecinos del Rabal incrementó el presupuesto dedicado a seguridad privada, además de llegar a acuerdos verbales con vecinos de la zona más conflictiva, para que colaborasen para evitar problemas con visitantes o mercaderes, sensibilizándoles acerca de la importancia del mercado medieval, pues les otorga mayor visibilidad y puede atraer inversiones por parte de la administración local.

- En tercer lugar, el endeudamiento del ayuntamiento de Villena derivado de los efectos de la crisis económica de 2008 supuso un fuerte recorte de la subvención con la que se ayudaba a la organización del mercado medieval. Dada la reducción drástica del presupuesto, la Asociación de Vecinos del Rabal decidió invitar, como colaboradores voluntarios en el evento, a los colegios, comparsas, peñas y asociaciones culturales de la ciudad de Villena, de modo que estos pasaron a organizar y protagonizar la mayor parte de actos del programa. Así, por un lado, el programa no solo se cubría sino que se ampliaba, y por otro, se incrementaba la implicación de la ciudadanía villenense en la celebración.
- En cuarto lugar, este crecimiento en extensión y actos de la celebración debía de ir de la mano de un incremento en el número de visitantes, por lo que se intentaba atraer a público más allá de Villena y comarca. Para ello, se intenta posicionar la festividad como un gran evento turístico. En 2012, una visita a las Fiestas del Renacimiento de Tortosa por parte de miembros de la directiva, les lleva a rebautizar el mercado medieval del

Rabal como Fiestas del Medievo de Villena. Con este cambio de nombre se pretendía que el evento se refiriese a toda la ciudad, no solo de un barrio concreto, para así lograr el apoyo sentimental del resto de la ciudad de Villena. Se buscaba, además, diferenciar la celebración de los habituales mercados medievales, que en aquel momento ya se podían encontrar en casi cualquier población. Por último, se aprovechaban las connotaciones de diversión y celebración que evoca la palabra «fiestas» de cara a captar público foráneo.

A partir del 2012, las cifras de visitantes comienzan a incrementarse, superándose, según estimaciones de la concejalía de Turismo de Villena, los 130.000 visitantes en el año 2019, cifra que supuso el récord de visitantes de la celebración. En 2020, en los distintos puntos de información se atendieron a visitantes procedentes de hasta 81 municipios distintos de la Comunidad Valenciana (52 municipios de la provincia de Alicante, 27 municipios de la provincia de Valencia y 2 municipios de la provincia de Castellón). Además, se atendió a visitantes de otras 14 comunidades autónomas, sobre todo de la vecina Región de Murcia, con visitantes de hasta 11 municipios distintos. También se recibió a visitantes de hasta 24 países extranjeros, como Reino Unido, Holanda, Francia, Bélgica, Alemania, EEUU, Irlanda, Australia, Noruega o México, entre otros.

Este crecimiento notable en número de visitantes propició una mayor visibilidad de las acciones de recuperación y dinamización del patrimonio del centro histórico, lo que las ha hecho merecedoras de diversos premios y reconocimientos. A modo de ejemplo, en 2014, la Asociación de Vecinos del Rabal, junto con la Asociación Pro-Restauración de la Ermita de San José (colaboradora en el evento), obtuvo la *Arracada de Oro* por parte del ayuntamiento de Villena, como reconocimiento al trabajo realizado por la recuperación del centro histórico de la ciudad. Ese mismo año, las Fiestas del Medievo fueron declaradas *Fiestas de Interés Turístico Provincial de la Comunitat Valenciana* y en 2020 de *Interés Turístico Regional*. En 2018, el Consorcio del Camino del Cid otorgó a la asociación de vecinos

el *Premio Álvar Fáñez* por la recuperación de la figura del Cid en las Fiestas del Medievo de Villena.

Como vemos, a pesar de sus tímidos inicios, las Fiestas del Medievo de Villena han logrado un importante apoyo y estima por parte de la población local; además de que han trascendido más allá de Villena, como un producto turístico original, diferente y atractivo, que sobrepasa los límites del típico mercado medieval.

c) Algunas claves del éxito

- La participación e implicación de la población local.

Las Fiestas del Medievo cuentan con una enorme implicación de la población local, que participa en la celebración de muchas maneras. En primer lugar, los propios vecinos del Rabal se visten a la moda medieval, y decoran sus casas y calles. Esta decoración de las casas y calles, junto con la vestimenta medieval de los vecinos, es uno de los elementos de diferenciación respecto a otros eventos similares en los que solo los mercaderes y los profesionales de espectáculos contratados visten a la moda medieval. Esto las hace más auténticas, pues la sensación de viajar en el tiempo está mucho más lograda. Además, cuentan también con la participación del resto de la población villenense, a través de asociaciones, grupos culturales, comparsas y centros educativos, que toman parte de forma activa organizando y llevando a cabo actos del programa. Solo en 2019, participaron 27 asociaciones y entidades distintas, y 10 colegios e institutos de la localidad. Esto permite organizar importantes actos que se han convertido en referentes de estas fiestas, como las originales bodas medievales, la representación de la visita de los Reyes Católicos, la procesión de las antorchas, la batalla de las lechugas y muchos otros que serían imposibles o muy costosos de no contar con todos estos grupos de personas voluntarias. De este modo, se logra que la población local vuelva a estimar y valorar su centro histórico, y garantiza el futuro de las Fiestas del Medievo con la implicación de las nuevas generaciones.

- El aprovechamiento del patrimonio, la cultura y la tradición local de Villena.

Muchos de los actos de las Fiestas del Medioevo se fundamentan en la recuperación de episodios históricos del pasado de la villa, como la propia inauguración a través de la recreación de la visita de los Reyes Católicos a Villena (que tuvo lugar en 1488), la Revuelta de las cinco campanadas o el Desencuentro del Cid, entre otros. Episodios históricos que se recrean de un modo festivo, pero fiel y respetuoso. A esto hay que sumar la puesta en valor de la gastronomía típica, con concursos y degustación de platos típicos como la gachamiga, la venta de tortas de San José, o la promoción del vino Fondillón. También es importante la recuperación y puesta en valor de elementos patrimoniales del barrio, como la propia ermita de San José (patrón del Rabal), las campanas y el reloj de sol de la iglesia de Santa María, los cabezudos de San José, etc. Además, durante la celebración se abren a visitantes elementos desaprovechados el resto del año, como el campanario de la iglesia de Santa María, los minados de la plaza Mayor, la casa modernista de la Comparsa de Labradores o algunas casas-cueva cercanas al castillo. También se deben incluir las exposiciones culturales basadas en temas villenenses, como el Orejón, que se realizan durante las Fiestas en edificios públicos, como el Centro Colache, la Ermita de San Antón o la Casa de la Tercia.

Por último, a ello se añade que las Fiestas del Medioevo sirven de escenario para la promoción de la cultura amateur villenense, con actuaciones de grupos de teatro, músicos, recreadores históricos, bailarines, etc. De este modo, se produce un redescubrimiento y una revalorización del centro histórico por parte de la ciudadanía, lo que conduce a una mayor estima del origen de su ciudad, su historia y su patrimonio. Y lo que es más importante, el centro histórico se posiciona en la mente de los villenenses como un lugar atractivo y privilegiado donde vivir.

- Su concepción como fiestas hospitalarias y participativas.

Si en un principio las fiestas tenían como objetivo atraer a la población villenense, más allá de los habitantes del centro histórico, en la actualidad el amplio programa de actos y eventos pretende la integración e interacción de los visitantes con la población y cultura local. Prueba de esto son los variados actos que permiten tomar parte a cualquier persona que lo desee, como: la procesión de las antorchas, el tiro con arco, la batalla de las lechugas, los pasacalles musicales, los espectáculos de magia, los talleres y juegos infantiles, el ajedrez de calle, los talleres didácticos para adultos, las danzas y bailes, etc. En algunos casos, es obligatorio vestir de medieval, pero incluso esto ya es posible para cualquier visitante gracias a un puesto de alquiler de trajes medievales. Sin olvidar las decenas de actividades gratuitas a las que asistir como espectador; o las facilidades para que las fiestas sean, dentro de sus limitaciones, lo más accesibles posibles, como la extensión del recorrido hasta lograr accesos por rampa hacia el castillo, o el aparcamiento de carritos y alquiler de mochilas portabebés. La coincidencia del evento con el Día de la Mujer ha sido aprovechada por la organización para programar actividades sobre igualdad de género y diversidad en el programa de actos. Este incremento del número de visitantes y su interés por Villena y las Fiestas del Medievo genera un efecto imitación por parte de la población villenense que, como en el punto anterior, aumenta la estima de éstos hacia su centro histórico, lo cual revaloriza la zona.

d) Resultados y beneficios

Son numerosos los beneficios que las Fiestas del Medievo han alcanzado en sus casi veinte años de vida, poniéndolos en el contexto de Villena y, especialmente, de su centro histórico.

– Beneficios de tipo social

Las Fiestas del Medievo han potenciado la participación vecinal y han permitido espacios de encuentro e intercambio entre los vecinos del centro histórico. A destacar las reuniones semanales, de tipo asambleario, de la Asociación de Vecinos del Rabal, abiertas a cualquier persona que quiera colaborar en la organización de las Fiestas del Medievo o en cualquier aspecto que mejore el centro histórico.

La celebración ha contribuido a crear un estado de opinión más favorable hacia el centro histórico, reduciendo ciertos estigmas y prejuicios del resto de la población villenense. De hecho, las Fiestas del Medievo producen multitud de noticias positivas sobre el centro histórico, ya no solo en medios locales o provinciales, sino incluso autonómicos y nacionales. También son una invitación a que la población villenense redescubra su centro histórico y camine, sin miedo, por las calles más olvidadas y abandonadas. Esto hace que en otros momentos del año vuelvan a convertirse en lugares de paso de quienes no viven en ellas. Todo lo cual conciencia sobre el valor del centro histórico y la necesidad de su recuperación.

Como consecuencia de las acciones descritas, se percibe un freno en el éxodo poblacional del centro histórico, con la llegada de nueva población normalizada. Esto se ha dejado sentir especialmente en el tercer sector, la parte baja, pero también en la zona más envejecida del segundo sector, cuya población se ha revitalizado, al igual que en algunos casos en la parte alta, en el primer sector. En relación con ello, se ha llegado a alertar sobre un posible proceso de *gentrificación* y un proceso de recuperación, rehabilitación y uso de viviendas antes cerradas y en mal estado. Además, se presencia la vuelta a la vida de ciertas calles que, hasta hace unos años, estaban literalmente vacías. En algunos casos, incluso, por sus antiguos propietarios o por descendientes de los mismos; en otros, por personas que se criaron en el barrio y que desea retornar. En cualquier caso, se identifica la llegada de gente joven comprometida con la recuperación

de la zona. Otra de las derivadas de signo positivo es que este aumento de la densidad poblacional y dinámica interna incrementa la sensación de seguridad subjetiva al caminar por las calles del barrio.

El éxito de las Fiestas del Medioevo ha propiciado un incremento de la actividad cultural en el centro histórico a lo largo del año, impulsada por la Asociación de Vecinos del Rabal, a la que se han sumado otras asociaciones y colectivos. Esto ha permitido volver a situarlo en el epicentro de la actividad cultural de Villena.

- Beneficios relacionados con el patrimonio histórico
Se trata de un evento que se ambienta y aprovecha el patrimonio del centro histórico como fuente de promoción y atracción turística. De hecho, algunos lugares de interés solo se pueden visitar en ese momento del año, lo que supone un reclamo, tanto para visitantes, como para residentes. Otros espacios, como el castillo de la Atalaya, reciben su máximo de visitantes del año precisamente durante esta celebración. Además, respecto al patrimonio inmaterial, estas fiestas han permitido recuperar, revalorizar y aprovechar elementos, tradiciones y episodios históricos del acervo cultural villenense.

Por otra parte, la venta de tortas fritas durante las Fiestas del Medioevo ha sido durante años la principal vía de financiación de la Asociación Pro Restauración de la Ermita de San José. Esta asociación, que nació con el objetivo de recuperar la ermita del patrón del barrio, del siglo XVII, no solo ha logrado este objetivo, sino que a lo largo de los años ha recuperado otros muchos elementos patrimoniales, siendo la celebración de estas fiestas el momento en que han presentado al público los elementos recuperados.

La celebración de este acontecimiento incita al ayuntamiento de Villena a intervenir urbanísticamente en el centro histórico. De hecho, se ha convertido en costumbre que, durante las semanas previas a la celebración, el ayuntamiento lleve a cabo pequeñas intervenciones en la zona para que ofrezca su mejor

aspecto a los miles de personas que la visitan. A mayor escala, y siguiendo las directrices del plan especial del centro histórico, se han ido reurbanizando las calles que unen la parte alta, en torno al castillo, con la parte baja, por considerarlas ejes prioritarios para el tránsito de los visitantes. Estas intervenciones, sumadas a la recuperación de viviendas en mal estado, transmiten seguridad a quien decide caminar por las calles de la zona.

– Beneficios de tipo económico

Las Fiestas del Medioevo contribuyen a generar riqueza para la ciudad en muchos y variados conceptos. Por ejemplo, por la confección y alquiler de trajes medievales; las compras en los puestos y tascas del mercado (muchos de los cuales están regentados por mercaderes, hosteleros y asociaciones locales);



Figura 7. Imágenes de las Fiestas del Medioevo de Villena, que muestran la diversidad de actividades y el protagonismo del mercado y del patrimonio del centro histórico.

Fuente: Turismo de Villena.

la mayor ocupación de los alojamientos turísticos de Villena y comarca; el abastecimiento de grupos y peñas en supermercados y empresas de alimentación y bebidas locales; o el gasto de los visitantes en los restaurantes y comercios del centro histórico y alrededores. En relación con esto último, es habitual que cada año muchos de los restaurantes de la ciudad publiciten menús con inspiración medieval de cara a la celebración.

También han permitido incrementar la faceta turística del centro histórico. Algo que se ha venido reforzando con el éxito de la celebración y las sucesivas declaraciones de Fiestas de Interés Turístico provincial y autonómico. Mientras que se ha advertido el incremento de locales de hostelería, especialmente en la zona baja, las Fiestas del Medieval, junto con otros eventos, han estimulado el crecimiento del alojamiento turístico en la ciudad. Así, de 2008 a 2018, Villena pasó de cuatro a once establecimientos de alojamiento turístico, tres de ellos en el centro histórico, lo que supuso un incremento del 145% en plazas de alojamiento turístico reglado en tan solo diez años.

5.6. Los retos de futuro

El principal desafío al que se enfrentan las Fiestas del Medieval es el de su continuidad, en relación con los dos pilares básicos en que se fundamenta su impulso y gestión: los recursos humanos y la inversión económica necesaria para su mantenimiento. En primer lugar, se ha de tener en cuenta que la celebración es fruto del esfuerzo y dedicación de una asociación de vecinos, cuya directiva se ha ido manteniendo a lo largo de los últimos diez años, pero que lógicamente, necesitará en breve un relevo generacional. El núcleo principal de la directiva, que ha sido el principal impulsor de estas fiestas y el responsable de su éxito, no perdurará de forma indefinida, por lo que será necesario que se produzca una renovación que sea capaz de coger las riendas del proyecto. Por este motivo la Asociación de Vecinos del Rabal ha potenciado el carácter participativo e integrador de la celebración y ha intentado implicar en la misma a toda la ciudad, de modo que se pueda

garantizar la continuidad y el relevo. Así mismo, desde la directiva de la asociación se ha creado recientemente un amplio grupo de whatsapp en el que se ha incluido a amigos y colaboradores de la asociación, sean o no vecinos del centro histórico, para contar con ellos en la organización de futuras Fiestas del Medievo y otras celebraciones. Por último, la llegada de población normalizada al barrio, especialmente de parejas jóvenes, favorece que ese relevo se pueda producir.

En segundo lugar, cada año, la Asociación de Vecinos del Rabal debe hacer frente a un importante desembolso económico destinado a los necesarios gastos imprescindibles para llevar a cabo la celebración (contratación de seguros, actuaciones, empresa de seguridad, materiales, etc.). Para ello, además de recursos propios, la Asociación de Vecinos del Rabal recibe, anualmente, una subvención por parte del ayuntamiento de Villena. Esta dependencia genera inseguridad de cara al mantenimiento futuro, al estar sujeta a diversas eventualidades; por ejemplo, desde la crisis económica de 2008, esta subvención se vio muy recortada, y además por diversas razones suele recibirse con bastante retraso. Esto obliga a la directiva a emplear otras fórmulas que, en ocasiones, implica el adelanto de cantidades a título particular para asegurar la celebración, lo que denota el voluntarismo de la iniciativa, pero también la potencial inestabilidad de cara a la proyección de futuro.

A todo lo anterior cabe añadir que mientras que se percibe una recuperación más o menos generalizada del centro histórico, algunas zonas siguen profundamente deprimidas, sobre todo la parte alta del barrio de San Antón, que cuenta con los mayores desniveles de pendiente y las calles menos accesibles. Este hecho se hace especialmente patente en el entorno de las calles El Pozo, Buenavista y Padre Oliver, en las que continúa el proceso de degradación, con derribos de casas, acumulación de basuras y ocupación de viviendas abandonadas. Pese a que en las Fiestas del Medievo se fomentan los recorridos por todo el barrio, y se llevan actuaciones a estas calles, durante el resto del año sigue siendo una zona que transmite inseguridad y por la que apenas hay tránsito de personas ajenas.

En línea con lo expuesto, es necesario que todo el esfuerzo que la Asociación de Vecinos del Rabal realiza con las Fiestas del Medievo

y otros eventos se vea complementado con la intervención continua del ayuntamiento en las calles del centro histórico. Para ello, resulta fundamental crear una estructura de gestión estable, con la dotación de personal fijo a la Oficina del Centro Histórico de Villena, situada en el edificio Colache, en una de las zonas más problemáticas de la parte alta o primer sector. La atención de esta oficina, con personal de naturaleza eventual por parte de las diversas corporaciones municipales, hace que su funcionamiento sea irregular y, por tanto, también su efecto normalizador y dinamizador. Esta atención discontinua por parte de la administración también está presente en la continuidad de proyectos y planes. Así, mientras que en la primera década del siglo se llevaron a cabo importantes proyectos financiados con fondos europeos, como el Plan Revita o el Plan de Dinamización de Producto Turístico, que permitieron diversas actuaciones del plan especial, no ha ocurrido lo mismo en los últimos años. Ejemplo de ello, es que en los últimos años no se haya tramitado un Plan ARRUR para el centro histórico de Villena, cuya puesta en marcha permitiría la obtención de ayudas a particulares para la rehabilitación y construcción de viviendas, como ha ocurrido en ciudades como Alcoy, Xàtiva u Ontinyent. En la misma línea, apenas se han implementado en este espacio proyectos comprendidos en la estrategia DUSI de Villena, que se obtuvo, precisamente, para actuar en las zonas más deprimidas de la ciudad.

Finalmente, las Fiestas del Medievo han promocionado la *ludificación* del centro histórico, esto es, su uso como un espacio de celebración, encuentro social, fiesta y diversión, lo cual puede resultar contraproducente, e incluso perjudicial de cara a la llegada de nuevos vecinos. No en vano, la celebración de eventos por parte de la Asociación de Vecinos del Rabal, sumada a los numerosos locales de comparsas y peñas de las fiestas de Moros y Cristianos, ha generado quejas puntuales de vecinos en algunos entornos, como la plaza de la Tercia. Así mismo, más allá de los días de celebración de las Fiestas del Medievo no se percibe una recuperación efectiva de la faceta comercial, pues el comercio tradicional continúa siendo testimonial y se concentra en el eje comercial de la ciudad. Por el contrario, es un hecho la aparición de establecimientos de hostelería, especialmente en la parte baja, o

tercer sector; cuestión que se debe vigilar, pues como ocurre en otras ciudades, la presencia de veladores y terrazas de los bares y cafeterías, aunque dan vida a plazas y calles, también pueden ser fuente de conflictos y generar un perjuicio al descanso de los vecinos (Fernández y Santos, 2018).

6. Conclusiones

Los centros históricos y los mercados y áreas comerciales que en ellos se encuentran son lugares relevantes para la ciudad donde coinciden los valores tangibles e intangibles del patrimonio histórico, pero también de la identidad local. Son espacio de memoria, pero también de trabajo y oportunidad, con potencial para desarrollar propuestas innovadoras que activen resortes de la población residente para construir entornos creativos a partir de la dimensión cultural, social, urbanística y económica. Como muestra el caso de estudio, puede ocurrir que en estas áreas urbanas del centro se haya producido un proceso de deterioro que dibuja un entorno conflictivo, de pobreza y marginalidad. En ellas es preciso actuar a partir de conceptos diferentes entre los que la gobernabilidad y la sostenibilidad social y económica han de estar presentes. En la base de las actuaciones que son capaces de transformar esa realidad se encuentra la voluntad de los agentes locales del territorio, que puede relacionarse con la responsabilidad del sector público, pero también con el tejido social de base del vecindario y los residentes. A ello se ha de unir la propuesta de unos objetivos viables y su puesta en marcha a través de procesos participados y de integración, para generar espacios de socialización y convivencia que puedan dar continuidad a los procesos.

El turismo está cambiando en sus usos y costumbres, de forma que los lugares que se perciben como auténticos, herederos de la memoria y la identidad, tienen enormes posibilidades de prosperar en un mercado complejo y muy competitivo. Los visitantes buscan experiencias que les conecten con los lugares, y los mercados, si son capaces de proporcionar un espacio para la interacción con la historia, la gastronomía y la artesanía local, pueden ser elementos de atracción y de éxito. Por ello

se asiste al apogeo de acontecimientos especiales en forma de mercados y ferias que pueden resultar piezas de interés para desestacionalizar y diversificar entornos turísticos consolidados o para complementar la economía de espacios no turísticos. Lo que muestra el estudio del caso de las Fiestas del Medioevo de Villena es: 1) que es necesario revisar los objetivos que llevan a la propuesta de estos mercados, que han de centrarse en aspectos que van más allá de la visión comercial, y que alcanzan al contexto social, económico y urbano del territorio en que se desarrollan; 2) que en un contexto de competencia entre municipios y destinos turísticos se ha de huir de propuestas reiterativas y banales y apostar por el concepto de creatividad, innovación y originalidad en conexión con la identidad, la historia y los recursos patrimoniales de la localidad; 3) que reivindicar la autenticidad permite recuperar elementos tangibles e intangibles del lugar, a la vez que se consigue la diferenciación que les puede hacer atractivo al mercado turístico y a posibles inversiones; 4) que proporcionar experiencias a los visitantes, a través de la participación activa, implica generar recuerdos singulares, satisfacción y la creación de polos de interés que fidelizan la demanda, que puede proceder tanto de los propios residentes del municipio, como de turistas de otros lugares; 5) que todo ello incrementa el beneficio económico y social, en el momento de realización del evento, pero que este acontecimiento pone el foco de interés en el lugar por parte de la administración que, antes o después del evento, favorece la inversión en mejoras en equipamientos y en el espacio urbano.

Referencias bibliográficas y fuentes

- Ayto. de Villena (1982). *Plan Especial de Saneamiento, protección, y conservación del Casco Histórico-Artístico de la Ciudad de Villena*.
- Ayto. de Villena (2009). *Plan Especial de protección y conservación del Centro Histórico-artístico de la ciudad de Villena*. Tomo I. Ordenación. Recuperado de: <https://www.villena.es/wp-content/uploads/2020/01/TOMO-I.-Intro-y-memoria-informativa.pdf>
- Ayto. de Villena (2019) *Informe de Estadísticas Fiestas del Medioevo de Villena 2019*. Concejalía de Turismo de Villena.

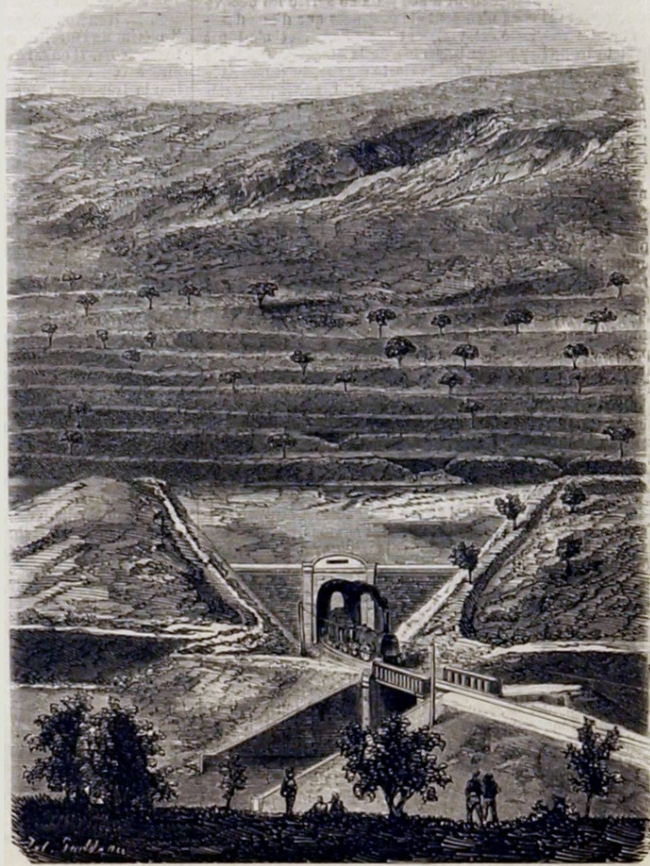
- Ayto. de Villena (2020) *Informe de Estadísticas Fiestas del Medievo de Villena 2020*. Concejalía de Turismo de Villena.
- BAUMAN, Z. (2000). *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- CORDENTE, M., MONDÉJAR, J. A., y ESTEBAN, A. (2013). Motivaciones del turista: cambio de paradigma, en López Olivares, D. y Bigné, J. E. (coord.) *Las nuevas tendencias y tecnologías en la comercialización de productos turísticos*, 353-363.
- DÍAZ SORIA, I., y LLURDÉS COIT, J. C. (2013). Reflexiones sobre el turismo de proximidad como una estrategia para el desarrollo local. *Cuadernos de Turismo*, 32, 65-88. Recuperado de: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/177421>
- DOMENE VERDÚ, J. F., y PRETEL MARÍN, A. (2009). *Historia de Villena hasta el siglo XVII. El agua y su utilización para el riego en la huerta de Villena*. Editado por Andrés Estevan García.
- Ferias y mercados medievales y temáticos en la provincia de Alicante* (2019). Recuperado de <http://www.mercadosmedievales.info/2014/PROVINCIAS/ALICANTE.html>.
- FERNÁNDEZ TABALES, A., y SANTOS PAVÓN, E. (2018). La difícil convivencia entre paisaje urbano y turismo: clasificación de conflictos y propuestas de regulación a partir del análisis comparativo de normativas locales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 78, 180-211.
- GETZ, D. (2008). Event tourism: Definition, evolution, and research. *Tourism Management*, 29, 403-428.
- GONZÁLEZ, F. (2007). Acontecimientos culturales en las ciudades y los destinos turísticos catalanes. En: Vivas, P., Rivera, R. y González F. (coords.). *Ciudades en la sociedad de la información UOC Papers*, 5. UOC. Recuperado de: http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez_francesc.pdf
- HERNÁNDEZ ALCARAZ, L., PÉREZ AMORÓS, L., ESQUEMBRE BEBIA, M. A., y ORTEGA PÉREZ, J. R. (2003). La evolución urbana medieval de Villena: nuevos enfoques, nuevas propuestas. *II Jornadas de arqueología medieval. De la Medina a la Vila*, 195-211.
- NAVALÓN-GARCÍA, R. y RICO CÁNOVAS, E. (2016). Nuevas orientaciones en el desarrollo de productos de turismo cultural. En Vera, J.F. (coord). El turismo en Alicante y la Costa Blanca. *Canelobre: Revista del Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert»*. 66, 278-289.

- Organización Mundial del Turismo (2019). *Panorama del turismo internacional*. Edición 2019. Recuperado de: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421237>
- RICHARDS, G. (2017). Tourists in their own city - considering the growth of a phenomenon, en *Tourism Today*, 16, 2016/2017 Issue. Butcher, J. (Ed.). Special Issue Cultural. 8-16.
- RICHARDS, G. y RAYMOND, C. (2000). Creative Tourism. *ATLAS. News*. 23, 16-20.
- RODRÍGUEZ ALOMÁ, P. (2008). El centro histórico: del concepto a la acción integral. *Centro-h*, 1, 51-64. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=115112534005>
- SOLER, J. M. (1969). *La Relación de Villena de 1575*. Villena: Ayuntamiento de Villena.
- SOLER, J. M. (2006). *Historia de Villena, desde la prehistoria hasta el siglo XVIII*. Hernández Alcaraz, L. (coord.). Villena: Ayuntamiento de Villena y Fundación municipal José María Soler.
- TENDERO FERNÁNDEZ, F. E. y HERNÁNDEZ ALCARAZ, L. (2004). Nuevos datos sobre la evolución urbana de Villena aparecidos en la intervención arqueológica del eje Santiago-Santa María. *Revista Villena*. 108-117.

ISBN 978-84-87962-30-1



9 788487 962301



**Patrimonio y
Memoria Histórica**
Ayuntamiento de Elda



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



MOSAICO
ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

CEL
Centre d'Estudis Locals del Vinalopó