

JULIA LÓPEZ GÓMEZ
ANTONIO LÓPEZ GÓMEZ

EL POBLAMIENTO TRADICIONAL EN LAS COSTAS VALENCIANAS: LA DUALIDAD RIBERA - HUERTA

RESUMEN

En el Golfo de Valencia los poblados marítimos tradicionales (grao, casas del mar, barrio-mar, etc.) son muy pequeños y siempre en relación con otro mayor interior, formando pareja. Sólo alcanzaron importancia en Valencia, Castellón, Gandía y Sagunto. Este hecho se atribuye, esencialmente, a los peligros del mar en el pasado, como recuerdan las numerosas torres. Asimismo, faltan emplazamientos defensivos y abrigos naturales.

Otros factores han sido también decisivos, especialmente los terrenos pantanosos o marjales junto a la ribera. En el extremo N y en la costa alicantina no hay marjales, los caladeros de pesca son más ricos, los cabos proporcionan cierto abrigo y son frecuentes los emplazamientos defensivos. Con iguales peligros del mar, hay importantes núcleos ribereños independientes.

Desde fines del s. XIX, la construcción o no de puertos ha aumentado las diferencias. En nuestros días se sobreponen las aglomeraciones turísticas.

SUMMARY

In the Gulf of Valencia the traditional maritime settlements («grao», «casas del mar», «barrio-mar», etc.) are very small and always in relation with another bigger interior making match. Only Valencia, Castellón, Gandía and Sagunto, reached an important significance. This fact is imputed, principally, to the dangers of the sea in the past, as the numerous towers remember. Ever so there is a lack of defensive sitting and natural shelter.

Other facts have also been conclusive, especially the marshy grounds or «marjales» beside the bank. In the far North and in the coast of Alicante, there aren't «marjales», the suitable places for costing fish nets are more rich, the capes grant some shelter and the defensive sittings are frequent. With identical sea dangers there are important independent riberian nucleus.

Since the end of the XIXth century, the construction or not of ports has increased the difference. In our days the turistic agglomerations are superpose.

En el poblamiento costero tradicional del extenso golfo valenciano es normal la separación entre los viejos núcleos ribereños y las localidades a las cuales sirven, situadas unos kilómetros tierra adentro, lo que origina una curiosa dualidad. Los casos de Valencia, Castellón y Gandía, con sus «graos» respectivos, son los más conocidos, pero en otra escala el hecho se repite en muchos sitios. Antes de la avalancha reciente del turismo, que ha determinado aglomeraciones nuevas, muy grandes en algunos lugares, la mayoría de esos poblados marítimos era de tamaño muy reducido, lo que parece insólito en una llanura litoral de tan densa población. Por el contrario, en el sector alicantino —con igual o mayor desarrollo turístico— hay bastantes núcleos ribereños antiguos e independientes y de cierta importancia, aparte de la capital misma; ello supone una notable diferencia con la zona anterior.

En ésta los peligros del mar —el corso y la guerra— se han considerado siempre como el hecho esencial que alejaba a las gentes de la orilla, donde tampoco hay emplazamientos defensivos, así como la falta de abrigo para las embarcaciones. Esto es indudable, pero no se han resaltado lo suficiente —en nuestra opinión— otros factores, por lo menos tan importantes y en ocasiones más, como ya indicamos hace una veintena de años (23, p. 316-18)¹; tales son la repulsión provocada por las zonas pantanosas inmediatas al litoral, insalubres y de tan difícil utilización agraria, y a la vez la atracción ejercida, tierra adentro, por los regadíos, ya antiguos, situados a unos kilómetros. En cambio esos factores no intervenían, o en menor escala, en el extremo N de la región y, sobre todo, en el sector meridional, también más ricos en pesca; en el último, además, hay numerosos salientes costeros que proporcionan cierto abrigo y no faltan emplazamientos defensivos; todo ello facilita el poblamiento general ribereño. Así podría explicarse la diferencia entre unas zonas y otras frente a unos peligros del mar comunes.

La existencia de parejas o núcleos dobles en el Mediterráneo ha sido indicada por algunos autores con justificaciones parciales. DEFFONTAINES atribuye a los peligros la localización en alturas de fácil defensa, mientras que en tiempos de mayor seguridad se produciría el descenso al mar, por ejemplo en Cataluña, Premiá de Dalt y del Mar, Arenys de Munt y de Mar (9, p. 150). Este último caso y otros más son citados por BRAUDEL, pero como ejemplos de duplicidad por una asociación entre economía de montaña litoral y de ribera marina (4, I, p. 132). En Valencia los hechos son distintos y el núcleo matriz está en medio del llano o, en menos casos, en su margen interior, al pie de los cerros periféricos. Es necesario un análisis más detallado, tanto en forma general como en los distintos sectores costeros. No entramos, por supuesto, en el desarrollo general de la población, ya apuntado en otro lugar (23, pp. 304-318) y estudiado con detalle por PÉREZ PUCHAL (40), ni tampoco en el turismo reciente, con sus aglomeraciones espectaculares en algunos sitios, bien resumido por ROSSELLÓ (50, II, pp. 87-108).

¹ Los números entre paréntesis remiten a la Bibliografía final.

RASGOS GENERALES

Guerra y piratería.- Su importancia en el Mediterráneo ha sido subrayada por diversos autores, como los ya citados DEFFONTAINES (9, pp. 149-151) y BRAUDEL, para la época de Felipe II, con análisis de las dos formas, por un lado las guerras de escuadras o de estados, y por otro la piratería y el corso (de sutiles diferencias) (4, II, pp. 64-122).

No faltan en la historia valenciana los episodios bélicos por mar o por tierra siguiendo el camino de la costa, los cuales ponen de manifiesto la importancia de los lugares bien defendidos. Basten algunos ejemplos: en el primer caso pueden recordarse los ataques a Alicante por la escuadra francesa en 1691 o la inglesa en 1706; en el otro destaca Sagunto con el sitio de Anfal o el de Suchet en la guerra de Independencia, El Puig, Cullera y Denia en la Reconquista, etc.

Importancia mayor y más general tuvo, sin duda, el azote constante de la piratería durante los tiempos bajomedievales y buena parte de los modernos, así como el temor que inspiraban posibles connivencias de los moriscos hasta su expulsión, sin olvidar las actividades de signo opuesto realizadas desde nuestras costas. Después de la Reconquista, pronto comenzaron, desde el N de África, los asaltos al litoral valenciano y fue preciso organizar la primera red de atalayas y fortificaciones. Los evidentes peligros, como detalla ROSSELLÓ (50, I, pp. 159-161), proliferaron a finales del siglo XIV y tuvieron también su respuesta; por ejemplo, al saqueo de Torreblanca en 1397, respondió al año siguiente al asalto valenciano-mallorquín (con cierto éxito) de Tedeliz, en el reino de Tlemecén, y el negativo de Bona en 1399. Entre los sucesos famosos figuran, en el XVI, la entrada por el Júcar en 1503, el ataque de 1536 a Villajoyosa y de nuevo en 1538, los de Cullera de 1503 y 1550, de Alicante en 1557, el de 1545 a Vinaroz y 1556 a Benicarló, etc. La victoria de Lepanto tuvo gran resonancia política pero no acabó con la piratería que perduró en el XVII y todavía en el XVIII. Los historiadores del reino se refieren muchas veces a esta cuestión, por ejemplo VICIANA y ESCOLANO, quienes señalan también cómo al avistarse corsarios, los marinos de ciertos lugares (Villajoyosa y Teulada) salían «como leones a la caça dellos» (60, III, CLXXVII, Vº; 11, IV-C.94- 101,107), incluso las mujeres a falta de los hombres (!). Todavía a finales del XVIII mencionan este problema TOFIÑO y CAVANILLES, aunque más bien aluden al pasado, por ejemplo Tofiño en Santa Pola y en La Marina (57, p. 91; 6, II, p. 216), siendo el último ataque de corsarios el realizado por los ingleses en 1800 en Castellón (1bis, p. 224).

Resultado del peligro constante fue la tendencia de la población a alejarse de la orilla, excepto cuando un buen emplazamiento y fortificaciones permitían la defensa. También el establecimiento de una densa red de atalayas y torres que jalonan toda la costa, especialmente en la época de Felipe II, con minuciosos estudios por el ingeniero Juan Bautista Antonelli y por el virrey Gonzaga Colonna (49, pp. 368-369). Organizada la defensa en varias agrupaciones, las torres son mencionadas puntualmente por ESCOLANO en su descripción de la costa (1610), alguna que no cita quizá sea posterior; asimismo da noticia de sus guardas, generalmente una pareja a pie y otra a caballo, aparte de las ciudades fortificadas y varias compañías de caballería ligera en di-

versos sitios. También cita las torres y su artillería el *Derrotero* de TOFIÑO de 1787 (varias erratas en la nomenclatura) y en el mapa de CAVANILLES hay una treintena (faltan otras tantas). MATEU y LLOPIS, sin indicar fuente, da una relación más copiosa y algo diferente (39, pp. 54-55). Son muy precisos los mapas provinciales de Coello de Castellón y Alicante (falta Valencia) y los de la Comisión Hidrográfica, que recogen casi todas las mencionadas por ESCOLANO y algunas más; también los mapas de costas modernos, los topográficos (1:50.000 y 1:25.000) suelen indicar la localización, o al menos el topónimo, así como el *Derrotero* actual. Hemos identificado 69 en total, a veces de nombres distintos y algunas dudosas. Las numerosas que aún permanecen, algunas bien conservadas, son un detalle típico del litoral.

Únicamente escasean en el fondo del golfo valenciano, probablemente se debe a la defensa natural de la Albufera y sus márgenes pantanosos, además de la capital y su fortificado Grao, fuera de las posibilidades de un asalto pirático. Por el contrario, eran muy numerosas en las zonas acantiladas, con muchas calas que servían de escondite a los corsarios, como ocurría entre Oropesa y Benicàssim y, sobre todo, en la Marina de Alicante, como señala ESCOLANO. Más adelante las citamos con detalle en cada sector.

Marjales y huertas.- Los llanos mediterráneos, especialmente los de regadío, han presentado siempre una imagen de riqueza y población densa, pero también se encuentran zonas pantanosas repulsivas. El regadío es analizado por DEFFONTAINES, pero también alude a la malaria y al peligro del cultivo del arroz (9, p. 112), BRAUDEL se refiere a aquélla y los trabajos que exigía el saneamiento (4, I, p. 55 y ss.), igualmente SORRE, quien concretamente indica —de pasada— que en el golfo valenciano se evita la zona litoral malsana (55, pp. 44 y 142). Se interfieren así cuestiones diversas. Marjales o terrenos pantanosos y huertas son dos espacios diferentes con influencia decisiva en el poblamiento. La existencia de los primeros puede extrañar en unas llanuras como las valencianas de precarios ríos y escasas precipitaciones, entre 300-450 mm (salvo la pequeña zona de Gandía), pero el relieve y la hidrografía dan cumplida explicación. En algunos sectores del N y, sobre todo, en la extensa Marina de Alicante, las últimas estribaciones de los sistemas Ibérico y Bético, respectivamente, llegan hasta el mar; pero en todo el resto de la región los piedemontes, con glacis, se prolongan por llanos cuaternarios que, en muy suave declive, terminan en largas playas de arena o grava, prácticamente continuas entre Castellón de la Plana y Gandía y al S de Alicante; en las zonas de litoral accidentado son menores y aparecen alojadas en las concavidades entre los salientes. En las playas grandes, con un notable transporte de N a S por el oleaje oblicuo de los temporales de levante y la deriva general de las aguas, los extensos cordones con dunas ofrecen un serio obstáculo a la escorrentía continental. Además abundan los mantos freáticos someros, procedentes de las montañas calizas que actúan como reservorios naturales; dichas aguas originan en muchos lugares manantiales («fonts») o afloramientos en el suelo («ullals»). Ello da lugar a espacios encharcados («aiguamolls») y lagunas («estans»), más o menos desecados hoy, así como la gran Albufera de Valencia y otras menores².

² Sobre las formas del litoral vid. ROSSELLÓ (50, I, p. 55-70) SANJAUME (53) y MATEU (37).

Esas zonas pantanosas originaban el paludismo endémico y eran de difícil utilización, por consiguiente, repulsivas. Su utilización exigió un lento y penoso trabajo de avenamiento a lo largo de siglos. En su mayor parte se convirtieron en campos de arroz (introducido por los árabes) y por ello en la provincia de Valencia arrozal y marjal se consideran hoy sinónimos en el lenguaje campesino; sin embargo, este cultivo fue prohibido, por malsano, en muchas ocasiones y relegado a zonas apartadas (20, pp. 338-343); recuérdense, por ejemplo, las encendidas diatribas de Cavanilles a finales del XVIII. En menor escala esos terrenos se avenaron mediante anchas zanjas, para cultivos hortícolas y esta forma es la denominada «marjal» en Castellón (24), con lo cual tal nombre resulta de significado agrario diverso. En cualquier caso, es evidente que la población rehuiría esas zonas por sus condiciones insalubres.

En cambio, unos kilómetros al interior se encuentran suelos ricos y con riego desde viejos tiempos; hoy es segura la existencia de amplios sistemas desde época romana en la Plana de Castellón, Campo de Sagunto, Huerta de Valencia y de Gandía, costa alicantina y Elche, como hemos expuesto en otro lugar (26). Los musulmanes aportaron depuradas técnicas y nuevos cultivos fundamentales (arroz, naranja, algodón, seda, caña de azúcar), originando el verdadero policultivo intensivo de huerta. El desarrollo prosiguió en los siglos posteriores, con nuevos canales como la Acequia Real del Júcar (siglos XIII y XVIII) y otras en aquella comarca, en Gandía, Valldigna, etc. y las obras extraordinarias de embalses desde el XVI. Esa rica agricultura determinó una gran concentración humana y se desarrollaron, no sólo las ciudades, sino también una verdadera polvareda de pueblos. Así se explican dos fenómenos genuinos de las huertas valencianas: la proximidad de núcleos importantes en las comarcas más ricas, como la Plana de Castellón con ésta ciudad, Almazora, Burriana, Villarreal y Nules, la corona que rodea la Huerta de Valencia, el grupo de Alcira, Carcagente y Algemesí en la Ribera Alta del Júcar, Cullera y Sueca en la Baja, Gandía y Oliva; en otra escala los numerosos pueblos medianos y grandes intercalados, tan próximos muchos que su crecimiento moderno ha dado lugar a la coalescencia, originando verdaderas conurbaciones agrarias o «conjuraciones» (21). En definitiva, una población concentrada densa y, en la mayoría de las comarcas, también dispersa intercalar; alcanzaba 15-25 hab.km² a mediados del XVII (40, p. 29), creció mucho en el XVIII y XIX; a principios del XX rebasaba ya los 100 hab.km² en la mayor parte de la costa, y hoy supera el doble. En ese cuadro de intenso poblamiento, los marjales ribereños mantendrían su carácter de vacío malsano a lo largo de la costa en la cual, por otra parte, las actividades específicas eran reducidas en general.

Pesca y comercio.- El Mediterráneo presenta ciertas ventajas como son la ausencia de mareas, pocos temporales, facilidad de fondear en las playas para embarcaciones de escaso calado, etc., pero no es mar de pesquerías ricas (aparte el agotamiento moderno) y por ello, frente a cierta imagen tópica, tampoco de grandes pueblos marineros en los tiempos modernos, salvo excepciones (9, pp. 41-43; 4, I, pp. 126 y ss.).

Entre ellas no se encuentra Valencia, sin embargo la pesca, más abundante en el extremo N (con los caladeros de Columbretes) y en el arco meridional, es de vieja tradición, así como las salazones con diversos restos de factorías romanas; pero la falta

de puertos naturales obligaba a varar diariamente las embarcaciones en las playas mediante animales o a brazo, con escenas de gran sabor marinero pero a veces muy penosas que, en algunos sitios, han pervivido hasta hace un par de decenios. El aumento de tonelaje y la motorización exigían la construcción de puertos artificiales para el atraque; se realizaron en los lugares más importantes y allí se concentró la pesca: Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Castellón y Burriana, en el N; Valencia y Gandía en el centro; Denia, Jávea, Ifac, Villajoyosa, Alicante, Santa Pola y Torrevieja, en el S. En los otros lugares sólo quedaron pequeñas barcas de vela o remo en lenta disminución, acelerada después de la guerra hasta la desaparición en los años sesenta.

En cuanto al comercio, bastantes playas servían como cargadero o «carregador», sobre todo para embarque de productos del país, incluso con aduanas, como señalan MADDOZ y COELLO. Las operaciones se realizaban mediante barcazas o «mules» hasta los barcos, de poco tonelaje, fondeados cerca de la orilla. Las rudimentarias instalaciones portuarias de antaño en Valencia y Alicante y las obras modernas en dichos lugares y algunos otros desde finales del siglo XIX (Castellón, Burriana, Gandía, Denia), así como la navegación a vapor y los ferrocarriles generales y locales, concentraron en esos puntos las operaciones mercantiles y aseguraron de manera definitiva su predominio; en ese sentido la gran exportación agrícola, sobre todo naranjera, fue factor esencial. Por el contrario, en las playas desapareció toda actividad de esa clase.

No ha de olvidarse otra complementaria como el contrabando, que cobró importancia al desaparecer el corso y ha llegado hasta nuestros días; las numerosas «casillas de carabineros» (cuerpo encargado antes de la vigilancia) son su expresión material y cartográfica, lo cita CAVANILLES, por ejemplo en Calpe y sus proximidades (6, II, pp. 221 Y 233) y tuvo especial auge en el XIX y comienzos del XX, de tabaco sobre todo. Su escenario, tanto las costas rocosas con numerosos escondrijos como las playas de la Huerta de Gandía, Santa Pola, etc. (6. p. 442; 33, I, p. 622).

Poblados marítimos.- La localización de esas funciones pesqueras y comerciales se ha de conjugar con los factores agrarios y de salubridad y con los peligros del mar. En las zonas donde la huerta se halla más adentro, existen marjales y además no hay posiciones de fácil defensa, la vida marinera, como actividad esencial o exclusiva, sólo dio lugar, antaño, a agrupaciones pequeñas en la orilla, de unas decenas de casas o poco más, salvo en las cercanías de una ciudad grande como Valencia, en escala mucho menor Castellón o Gandía. Esos núcleos dependen siempre de otro interior cercano, con el cual forman pareja, y están al resguardo de una torre inmediata o próxima. Por el contrario, donde las tierras de cultivo eran inmediatas y existían emplazamientos defensivos, fueron posibles núcleos independientes mayores en la orilla misma. La construcción de puertos en la mayoría de éstos y algunos de los otros desde finales del XIX sería un elemento decisivo para su desarrollo moderno. A él se añade el turismo en nuestros días.

Sabemos poco del poblamiento antiguo en la costa. En algunos casos, cuando las condiciones eran más favorables, no se rehuía la proximidad con el mar, como en el Alicante romano (situado en el llano, en el actual barrio de Benalúa), en Denia o en Villajoyosa; pero en otros la separación era ya evidente entonces: la Valentia romana

se hallaba en el caso antiguo de la ciudad actual y Sagunto donde hoy. Los núcleos musulmanes tenían también análogo emplazamiento al actual y cuando en la Reconquista se hicieron nuevos se localizaron separados de la orilla: Castellón, Villarreal, Nules, etc.; las excepciones posteriores se explican por favorable posición y obras defensivas: Altea, Torrevieja, Santa Pola. Parece, por tanto, que los factores naturales y económicos señalados han sido una constante desde tiempos antiguos y a ellos se añade la piratería.

Los poblados marítimos separados apenas ofrecen noticias hasta tiempos modernos, salvo los mayores. Tienen denominaciones diversas populares y oficiales, como «casas» o «barrio», con el apelativo «del mar», o «playa», indicando su posición y funciones, o bien el genuino valenciano de «grau», castellanizado en «grao», mientras que en la Provenza esa palabra corresponde a la comunicación de las albuferas con el mar, que en valenciano se llama «gola». Grau deriva del latín *gradus*, paso, escalón (de ahí grada); así es también topónimo al pie de montañas, como el Grado asturiano, Grado del Pico (inmediato a la Sierra de Ayllón o Riaza) y el mismo Graus aragonés. El sentido de escalón al mar se aplicaría en nuestro caso³ y surgirían los «graos» tan conocidos, por su importancia, de Valencia, Castellón y Gandía, pero también otros pequeños y hoy sin actividad en Burriana, Moncófar, Sagunto, Oropesa (perdido). La palabra «puerto» se aplica más concretamente a las instalaciones y su entorno; si coinciden con un antiguo grao, este nombre se mantiene para el núcleo, como los tres primeros casos citados antes, pero si hay una construcción moderna separada, se utiliza «puerto» para el nuevo núcleo y «grao» para el antiguo; así pueden coexistir ambos nombres en lugares próximos como en Burriana y Sagunto. Los poblados próximos a las ciudades mayores, bien comunicados, han acelerado su desarrollo con industrias modernas, especialmente el puerto de Sagunto y los graos de Valencia y Castellón; además son residencia de trabajadores en la ciudad.

SECTOR SEPTENTRIONAL

Incluimos en él Sagunto. Las formas litorales son variadas. En el extremo N el piedemonte llega hasta el mar originando una costa rectilínea de acantilado bajo sin playas o de cantos; no hay zonas pantanosas, salvo en Peñíscola, y el regadío es fácil mediante numerosos pozos someros con norias, hoy a motor; el tombolo de Peñíscola, con su alto mogote, supone un accidente aislado. Después se alza, junto al mar, la S^a de Hirta y luego hay un tramo de costa con marjales en la llamada «Ribera de Cabanes» y la pequeña albufera de Oropesa. A continuación el abrupto saliente de la S^a del Desierto de las Palmas y después se abre la Plana de Castellón; en ésta se tienden extensas playas rectas, con marjales detrás, y suaves salientes, redondeados por la deriva del N, de los deltas del Mijares y Palancia; estos ríos, otros menores y diversas fuentes caudalosas permitieron establecer una vieja red de riegos, aparte los pozos a motor desde finales del XIX.

³ ESCOLANO recoge dos etimologías: por los bancos de arena como gradas bajo el agua o por las gradas que forman las olas en la playa hasta romper en el orilla (11, IV, c. 269-270).

A esas circunstancias se añaden, ciertamente, los peligros del mar, expresados en numerosas torres. En la boca del Genia —límite del reino— la del Sol del Riu (COELLO señala dos, de arriba y de abajo, a ambos lados), en Vinaroz y en Benicarló (amurallados); después de Peñíscola, con su doble fortificación medieval y moderna en el peñón, estaban, próximas, las torres de Almadún (Abadán en TOFIÑO), Nueva o del c. de Irta⁴ y arriba la de Sierra Alta⁵; luego las de Alcocebre (sólo COELLO y mapa de costas, h. 836), de Capicorp (Cabo Cuervo en ESCOLANO), Blanca o Nueva de Torreblanca (actual Torrenostre) y de la Sal en la Ribera de Cabanes. El saliente de la S^a del Desierto de las Palmas abriga la llamada «Olla de Benicássim», lugar a comienzos del XVII «casi despoblado por los ordinarios asaltos de los corsarios» según ESCOLANO (11, IV c. 597); por la peligrosidad se concentraban allí cinco torres: de Oropesa o del Rey, barranco de la Mala Mujer o la Renegada⁶, Colomera, S. Julián y Benicássim o S. Vicente. Más al S en la costa de la Plana, más espaciadas, las torres del Grao de Castellón (Pinaret según MATEU), del Mijares o Almazora (desaparecidas), Grao de Burriana, Moncófar (al S de la localidad, ha de ser la de Biesma de ESCOLANO), Almenara, Mardán, Canet⁷ y, al S del Palancia, la del Grao de Murviedro (Sagunto).

Según sus caracteres se pueden distinguir tres grupos de poblados marítimos: el formado por Vinaroz, Benicarló y Peñíscola, en la orilla del mar, con puertos pesqueros modernos; Castellón y Burriana, con puertos mixtos y finalmente los antiguos cargaderos y playas de pesca, hoy sin actividad.

Vinaroz, Benicarló y Peñíscola. Vinaroz es esencialmente un puerto y el de mayor tradición histórica de la provincia de Castellón, cuya influencia, desde tiempos medievales, alcanzó hasta el bajo Aragón, y en los s. XVIII y XIX contó con una industria naval de cierta importancia. El tráfico mercantil es hoy insignificante y pequeños los astilleros, pero Vinaroz ha sabido adaptarse a las nuevas circunstancias convirtiéndose en un activo puerto pesquero.

⁴ Quizás dos sucesivas próximas. ESCOLANO cita la de c. Irta, y COELLO señala allí la Torre Nueva, pero en el mapa de costas (h. 837), cerca del cabo, figura el rótulo «Castillo Viejo» y más al S el de «Torre Nova» (sin signo de torre), el último nombre también en el *Derrotero* (17, p. 188).

⁵ San Benet en el mapa de costas (h. 837), será la de S. Benito de ESCOLANO.

⁶ Torre de la Corda en mapa 1:50.000 (h. 616) o de la Cordada, en el paraje de la Renegada, en mapa 1:25.000 (h. 616-IV). Un mapa del XVIII (44) considera la misma ésta y Colomera, también TOFIÑO (57, p. 110), quien cita otra con la figura de un libro y éste nombre (?); en mapa 1:25.000, un poco al interior hay los topónimos «La Torre» y «La Torre Bellver»; en el mapa de costas, además de La Renegada, aparecen tres sin nombre, una en punta Colomera y dos al W, una será la de San Julián, la otra quizás la citada por TOFIÑO.

⁷ No es citada por ESCOLANO, quizás posterior; aparece en TOFIÑO y CAVANILLES y un mapa del XVIII, pero no en el de costas moderno ni la cita el *Derrotero*.

Durante el siglo XIII la población se mantuvo apartada del mar, pero en el XIV comienzan los pescadores a construir sus viviendas en las playas del Santísimo y del Varadero. En el XVI prosigue el desarrollo urbano fuera de la muralla al crecer el barrio del mar, aumenta la construcción de embarcaciones y se habla del arrabal de la Atarazana, junto al barrio marítimo. Era muy importante el comercio de vinos por la gran facilidad de arribada en la profunda playa y la defensa desde las murallas de la ciudad (60, III, LV-LVI). A finales del XVIII, según CAVANILLES (6,I, pp. 36-37), un tercio de la población eran gentes de mar y sigue el comercio de vinos. En el primer tercio del XIX es necesaria la construcción de muelles y se insiste en sus mejores comunicaciones con Aragón, siendo el único puerto de la provincia construido en el XIX.

Ahora, aunque haya barrios y calles típicamente marineras, la población ha enlazado con el mar y sus habitantes han pasado de 7.955 en 1900 a 17.742 en 1981.

El puerto de Benicarló es hoy totalmente pesquero y ha desaparecido el comercio marítimo, incluso el de vinos que tuvo cierta importancia desde tiempos medievales hasta nuestro siglo.

El emplazamiento primitivo estaría junto al mar. Realizada la reconquista en 1232 por Jaime I, poco después, y a petición de sus habitantes, autorizó la fundación en un lugar algo más apartado de la orilla, que es el actual (54, p. 968). A fines del XIV empieza la época vital para el puerto y durante la Edad Moderna hubo gran exportación de vinos y pesca, aunque sin llegar a la importancia de Vinaroz. A mediados del XVI, según VICIANA (60, III, LIII-LV) la villa estaba rodeada de murallas, y junto al mar con un bien defendido baluarte como defensa contra los corsarios, que habían desembarcado en 1556. ESCOLANO hace una descripción muy semejante. Según el vecindario de 1646 (40, p. 23) seguía separado del Grao o torre de Benicarló. En el XIX muchos pescadores vivían en el Grao, que era un pequeño núcleo en su mayoría de barracas y con muchos almacenes; especialmente se enviaban vinos al extranjero. En la segunda mitad del siglo el arrabal del mar llegaba hasta la playa.

En nuestro siglo el comercio disminuye y aumenta la pesca, hasta ser la única actividad. El puerto, a medio km. del centro, se une a éste por la calle del Mar, la única de cierta tradición marinera y se ha perdido la denominación de Grao. La población ha pasado de 6.776 h. en 1900 a 16.641 en 1981, sin distinción del puerto.

El estratégico emplazamiento de Peñíscola es decisivo. La villa es fundamentalmente una fortaleza medieval. Esta es su función y fisonomía desde su fundación; Felipe II le añadió nuevas defensas.

El valor es doble, naval, como seguro fondeadero y defensa de la costa y militar como punto clave en las comunicaciones entre Cataluña y Valencia, igual que Almenara y Sagunto. Al resguardo de los muros vivían labriegos, pescadores y hubo un comercio reducido como en otras playas. En el XVIII se construyó un dique para facilitar las comunicaciones con tierra firme (el peñón quedaba aislado con mucha facilidad durante los temporales).

Actualmente, desaparecida su función estratégica y el comercio, la pesca ha crecido en importancia y se ha modernizado con la construcción del puerto. Su magnífica playa, al pie del castillo, ha atraído un importante turismo, que ha creado un nuevo barrio en el istmo, donde se han instalado hoteles, restaurantes, etc., pero la población se mantiene igual: 3.122 h. en 1900, 2.756 en 1950 y 3.116 en 1981.

Castellón.- Aunque el Grao carece de una larga tradición histórica, tuvieron cierta importancia en el pasado la pesca y el comercio marítimo. En nuestro siglo, y hasta tiempos recientes, el puerto de Castellón y el de Burriana fueron los dos grandes exportadores de naranja de la zona. En el de Castellón, además de otros productos agrícolas, destaca también la exportación de azulejos de Onda y de la propia ciudad. En la importación, tenían especial relieve los abonos para la zona agrícola.

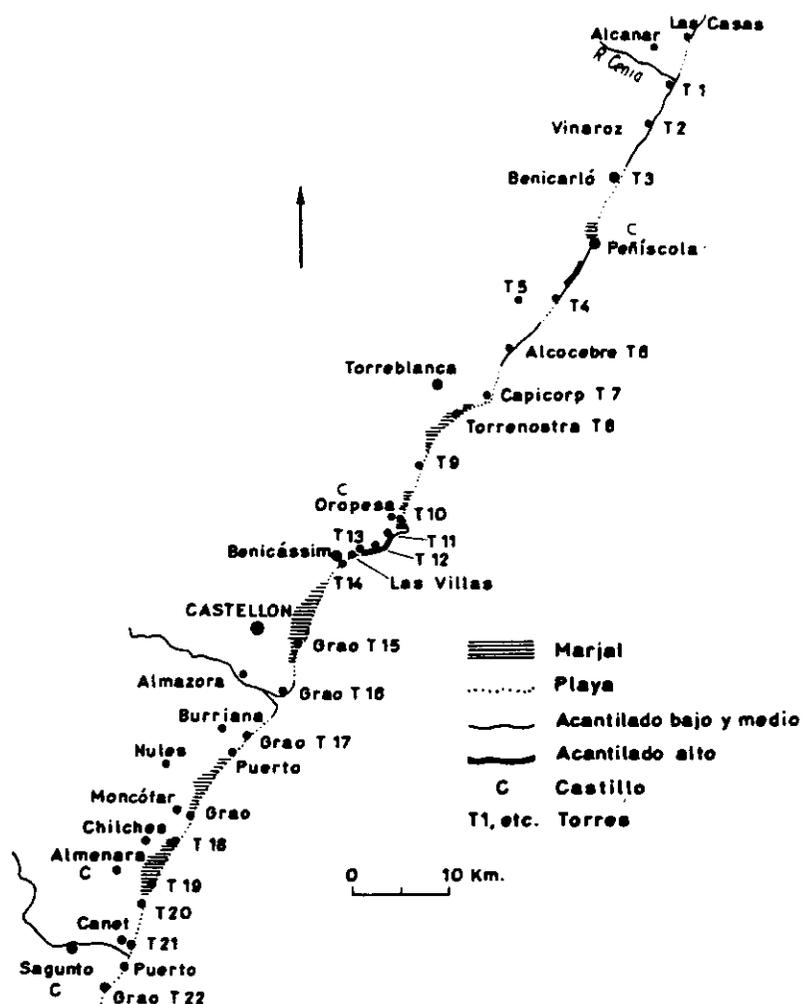
En la segunda mitad de nuestro siglo cambia absolutamente la fisonomía portuaria. Tras la decadencia comercial de los años cincuenta se impone la pesca, con su nuevo puerto pesquero —junto al comercial— y el comercio se abre pujante en dos direcciones, el de los productos petrolíferos (refinería, central térmica, etc.) que cargan y descargan en las boyas y en el pantalán, y el de mercancía en general, que realizan las operaciones en los muelles, situándose ahora entre los 10-12 primeros puertos españoles.

Es posible que existiera en la antigüedad cierta actividad marinera; las ánforas romanas aparecidas en la playa hablan de la existencia de algún tráfico y en tiempos medievales se utilizó la rada como fondeadero según documentos del Arch. Municipal. Jaime I bajó la población, situada a 8 km. de la actual, al «palmeral de Burriana», alejada del mar. En el s. XVI, al amparo de la torre defensiva, surgió el primer caserío del Grao a 4,5 km. de Castellón, y allí se mantuvo la pesca y el comercio. Sigue el auge, y en el siglo XIX empiezan los proyectos de construcción del puerto, a mediados del siglo se contruye el camino nuevo del mar y en 1886 se inaugura el ferrocarril de vía estrecha que une Castellón al mar (se prolongó después hasta Almazora y Burriana y su Grao, en 1907). Las obras del puerto se realizan por fin en nuestro siglo, originando el cambio profundo del Grao. En 1887 había 779 h. y en 1900 pasan a 1.297 y a 3.055 en 1950; la población se ha triplicado en los siguientes años, pero a partir de este censo no aparece desglosado de la capital (27.738 h. en 1900 y 44.940 en 1950 en la ciudad y 124.487 en 1981 incluyendo también el Grao). El veraneo no ha transformado su caserío que sigue viviendo de la pesca y el comercio y ahora la industria, siendo ésta, en gran parte, el motivo del traslado del turismo hacia Benicàssim, etc.

Burriana.- Burriana ofrece una particularidad respecto a los otros puertos de la provincia, al ser la pesca de interés secundario y el comercio, esencialmente naranjero, fue lo dominante en sus actividades.

De los dos núcleos costeros, el Grao, el más antiguo, surgió junto a la desembocadura del río Seco, donde estuvo el primitivo embarcadero, y próximo a él se construyó en el s. XIX un pequeño muelle de hierro; allí sólo quedan unas cuantas casas y viejos almacenes abandonados. Ya avanzado nuestro siglo, se construyó el puerto, 2 km. apartado al sur, debido a los aterramientos fluviales y surge el nuevo barrio que habría de enlazar por las casas de la Malvarrosa con el antiguo Grao.

Muy pronto se inicia el comercio marítimo como parecen probar las ánforas griegas halladas en la playa, en el lugar denominado «cargador de Onda», junto a la torre de Onda en la playa, al N del puerto actual. Y continúan las actividades marinas hasta tiempos modernos. Según VICIANA había buena pesca (60, III, CXXXVII-CXXXIX).



El Grao estaba habitado a principios de siglo casi exclusivamente por pescadores y portuarios; tenía 343 hab., era una pequeña aldea de dos o tres rectas calles, unida a la villa a 2,5 km. por tranvía y carretera; de sus 113 edificios muchos eran almacenes y seguía el comerciò. En 1950 eran 560 h., cuando ya no tenía ninguna función portuaria. El barrio del puerto, (a 3 km. de la ciudad), como es lógico, no aparece en el Nomenclátor de 1900; en 1950 tenía 396 h. y en 1981 hay 731 habitantes bajo la denominación de «Poblados marítimos» en general. La capital pasó de 12.851 h. en 1900 a prácticamente el doble en la actualidad, 24.107 h.

Sagunto.- Dentro de la dualidad genérica de ciudad y puerto, en Sagunto aparecen rasgos peculiares, con el núcleo urbano en la falda de un cerro fortificado de gran valor estratégico en el camino litoral. Tiene de común con Burriana la existencia de un grao viejo y de un puerto moderno separados, pero las funciones de éste son únicas: esencialmente exportación de mineral de hierro e importación de carbón. A unos 6 km. al SE de Sagunto, se encontraba el *Grau de Morvedre* (nombre valenciano de Sagunto), que luego se llamaría *Grau vell* por oposición al puerto moderno, al abrigo de una torre con baluarte; ya existían en el s. XVIII dos casas, grandes almacenes y se realizaba comercio de aguardiente y lanas; a mediados del s. XIX se citan también vino, corcho (de la próxima sierra de Espadán), pasas, etc., con un movimiento de más de 70 buques, casi todos de cabotaje. Sin embargo, no figura como entidad de población en 1900 el *Grau Vell* ni en los nomenclatores siguientes y hoy apenas tiene una veintena de casas en una calle (40bis, p. 28).

A unos 3 km al N se encuentra el puerto actual, y el núcleo correspondiente se denomina oficialmente El Puerto. Tiene su origen a comienzos de siglo, cuando se construyen las primeras instalaciones para el embarque de mineral de hierro de Sierra Menera en 1903 con un ferrocarril propio de vía estrecha (hoy levantado) de 205 km. (1907) desde los yacimientos, paralelo a la línea general, por un desacuerdo de centímetros en el precio de transporte en tonelada; también se construyó un taller para aglomerados. A la exportación de hierro se añadió la importación de carbón desde 1923, cuando empezó a funcionar la factoría siderúrgica, hoy en crisis y desaparecidos los altos hornos (40 bis, pp. 19-38). El desarrollo industrial determinó el del núcleo, que aún no es citado en el Nomenclátor de 1900, cuando Sagunto poseía 6.741 hab., pero El Puerto alcanzó 13.825 hab. en 1950, sobrepasando ya a la capital municipal que contaba 12.123; en 1981 las cifras son 19.119 y 31.839; ello supone un caso único en las tierras valencianas.

Antiguos cargadores y playas de pesca.- Denominamos así una serie de pequeños poblados, todos al amparo de torres inmediatas o cercanas y sin construcciones portuarias modernas. En sus playas hubo antaño actividad pesquera, a veces de cierta importancia, y algún comercio; éste desapareció hace más tiempo, la pesca se mantuvo hasta los años sesenta, varando las barcas en la playa. Todos corresponden a un lugar mayor interior, los citamos de N a S.

En la inmediata Tarragona ya se anuncia con «Casas del mar» o «Las Casas de Alcanar», correspondiente a este municipio. Al amparo de la torre de S. Felipe o S. Pedro se erigió el poblado marineró con autorización real en 1737 (30, I, p. 356). En 1900 contaba 333 hab. y la pesca, que llegó a cerca de un centenar de barcas, pervivió hasta hace poco; en 1950 había 543 h. y ahora 778 (y 729 en la zona turística de Alcanar Playa).

Entre Peñíscola y Oropesa no cita ESCOLANO ninguna localidad y TOFIÑO dice que está «sin poblado» (57, p. 113), apenas habría algunas casas; sin embargo, al S de la S^a de Hirta se encuentran hoy Alcocéber o Alcocebre y Capicorp, en el término de Alcalá de Chisvert, a una docena de km. de ésta y separados por la sierra. En el primer lugar ESCOLANO menciona ruinas y TOFIÑO sólo la playa de «Corebre», pero según MADDOZ, con unas 40 casas, era animado lugar de baños, con pescadores y algún embar-

que de algarrobas (33, I, p. 406), aún persisten los topónimos de punta y playa del Cargador. Tenía 231 hab. en 1900, hoy 422, pero gran parte vive en alquerías próximas y tiene dedicación agraria; comercio y pesca han desaparecido. Capicorp sólo aparece como atalaya en MADUZ (33,5, p. 37) y COELLO; después registra 46 y 101 hab. en las mismas fechas y condiciones que el otro.

Torrenostra es la salida al mar de Torreblanca, a 4 km en el interior, que sufrió un célebre saqueo en 1397. A finales del s. XIX se realizaba algún embarque de algarroba y había bastante pesca; en 1900 contaba 250 hab. y ahora sólo figuran 14 (?); la pesca ha cesado prácticamente. El caserío de Torre la Sal (del municipio de Cabanes, a 13 km.) figura en 1950 con 92 hab. y ahora con 38.

Oropesa, al pie de un cerro encastillado, a 1 km de la orilla, con una reducida albufera intermedia (hoy casi desaparecida), tenía un pequeño «grao», citado en la crónica de Jaime I; después se menciona un cargador en la playa, defendida por la magnífica torre del Rey, erigida en 1413. Sufrió diversos ataques en 1534 y 1619 y otros posteriores, incluso se mencionan cautivos en el s. XVIII (33, I, p. 408). El núcleo playero no se cita en el Nomenclátor de 1900; tampoco aparecen construcciones en el mapa topográfico (1942), pero en 1950 el caserío de «La Playa» contaba 39 hab. y en 1981 llega a 179; la pesca ha desaparecido, pero el turismo ha transformado radicalmente el lugar.

Al S del c. de Oropesa comienza la serie modelo de pequeños poblados marítimos de La Plana, con «Las Villas» de Benicàssim, que presenta rasgos originales. Emplazada esta localidad cerca de 1 km del mar, no tuvo apenas caserío en la orilla, aunque se calaba una almadraba y la pequeña ensenada, al abrigo del cabo, se utilizaba a veces como fondeadero. «Las Villas» se origina a finales del s. XIX, por el veraneo de gentes de Castellón mediante la construcción de pequeñas casas; en 1900 tenía 89 hab. y hoy 487, con una gran transformación.

En el nomenclátor se llama «Playa de la Torre» al pequeño poblado marítimo de Almazora, a 4'5 km, junto a la boca del Mijares; en el topográfico aparece también «Grao». En 1900 tenía sólo 40 hab. y hoy 15. Hubo cierto comercio de naranja, con algunos almacenes, arruinado al construirse el puerto de Castellón; también ha cesado la pesca.

Nules, a 5 km del mar, tuvo un «cargador» en la ribera, mencionado en 1343 y aún se realizaban algunas operaciones en el s. XIX, así como pesca. El caserío de «La Playa» (en algún mapa «Grao») no se cita como tal en 1900, en cambio apareció en otros nomenclatores siguientes, con 62 hab. en el último.

Después se halla Moncófar, a 1,2 km de la orilla y en ésta un pequeño «Grao», que ya menciona ESCOLANO con ese nombre en 1610 y se mantiene hoy. A finales del s. XIX exportaba naranjas (una docena de almacenes) y a comienzos del actual contaba 59 hab., llegó a más de 400 en los años cuarenta-cincuenta, y ahora tiene 162.

También la pequeña localidad de Chilches tiene su barrio marítimo («Playa») con medio centenar de casas, casi únicamente de veraneo; lo cita el nomenclátor de 1981 con 11 hab.

Almenara, con castillo, a 4 km. de la ribera, cuenta con su «Barrio-Mar»; no se cita en 1900, pero en 1950 figura con 342 hab. y 480 en 1981; esencialmente son campesinos y obreros en la fábrica de conservas vegetales, aunque también realizan pesca de angulas en las bocas de las lagunas.

Finalmente, ya en la provincia de Valencia, en Canet de Berenguer, a sólo 1,5 km. del mar, no se indica poblado marítimo en 1900 ni en 1950, pero ahora aparece «La Playa» con 50 hab.

SECTOR CENTRAL

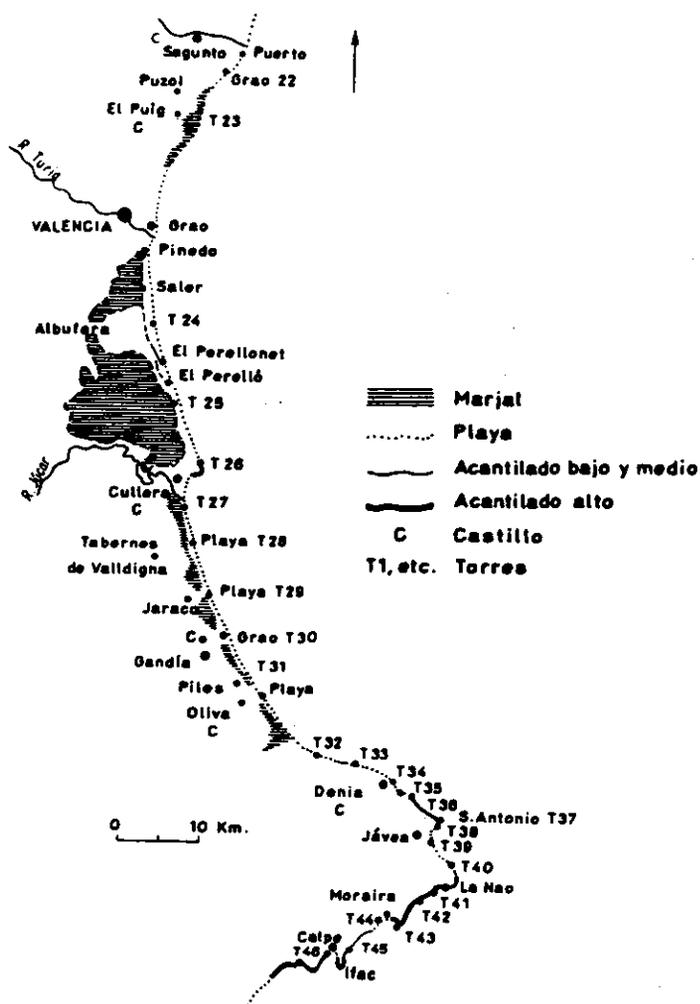
Entre Sagunto y Denia se mantienen iguales características litorales, acentuadas con la gran albufera de Valencia; sólo hay un saliente rocoso aislado, el de Cullera. Con esa excepción, sólo aparecían pequeñas aldeas de pescadores antes del auge turístico; únicamente la capital y Gandía dieron lugar a graos relevantes y en ellos se construyeron los puertos modernos.

Por las razones ya mencionadas y aparte del fortificado Grao de Valencia, escasean las torres: El Puig, al N, y la Nueva entre la gola de Pujol y el Perellonet, en la restinga de la Albufera (probablemente la de las Salinas de ESCOLANO); TOFIÑO y algunos mapas añaden la Casa del Rey⁸; luego, en el c. de Cullera y al S de la boca del Júcar; otras están más al S: de Corbera o de la Vall (de Alfandec o Valdigna), Jaraco (Sarrac en TOFIÑO), Grao de Gandía y Piles; sólo ESCOLANO cita la del Molinell.

Grao de Valencia.- Junto a la boca del Turia, quizás accesible a barcos pequeños en otros tiempos, es el arquetipo de núcleo ribereño en relación con la ciudad. Carecemos de datos de antes de la Reconquista, pero ya debía servir de embarcadero y en 1249 Jaime I estimuló la edificación de casas en la Villanueva del Mar, según ESCOLANO (11, IV, c.270). Otro documento de 1283 se refiere al «portu gradus Valencie» (35, p. 882); en 1364 pasó a llamarse Vila Nova del Grau (56, p. 29), nombre oficial que perduró hasta finales del s. XIX. Tuvo notables atarazanas, cuya estructura aún está en pie, y un embarcadero de madera perpendicular a la orilla; era lugar fuerte con artillería, como describe ESCOLANO, manteniendo su perímetro murado hasta la segunda mitad del siglo pasado. A finales del s. XVII se realizaron muelles de piedra y otros nuevos una centuria después, cuando el Grao ya tenía 1.136 vecinos, según CAVANILLES (6, I, pp. 142-145). Desde la segunda mitad del s. XIX, con el auge del comercio de productos agrícolas, se realizaron obras sucesivas (59 y 36); se añadieron, ya en el siglo XX, modernos astilleros e industrias diversas. El enlace por ferrocarril con la ciudad se realizó en 1852 y ésta con la línea de Madrid (en Almansa); después las de Tarragona-Barcelona y Teruel-Zaragoza, además de varias comarcales: a Utiel (donde quedó detenida la directa con Madrid por Cuenca hasta 1947), a Cullera (hoy prolongada a Gandía) y diversas de vía estrecha, luego convertidas en suburbanas de viajeros.

⁸ Al S de la acequia del Riacho o Riuet, en mapa (48), en h. IX Com. Hidrográfica 1888 y mapa actual h. 834.

Inmediato, al N del Grao, se extendía otro núcleo, el Pueblo Nuevo del Mar o Poble Nou del Mar, formado por la fusión de otros tres: El Cabanyal, El Canyamelar y Cap de França, quedando al N la Malvarrosa, que sustituyó como lugar de veraneo al Cabanyal (56, p. 296). Ambos municipios, Vila Nova y Poble Nou, fueron incorporados al de Valencia en 1897; en éste figuran en el noménclator de 1900 con 5.688 y 14.481 hab. respectivamente; después se englobaron en un Distrito marítimo y en la actualidad forman el de «Poblados marítimos» (que también incluye Nazaret, al S del río) con más de 63.000 hab. en total. Las casas, antaño pequeñas, en varias calles paralelas al mar, se han extendido, con grandes bloques, y también a lo largo del camino de unión con la ciudad y de una avenida nueva, con lo cual se ha establecido el enlace total en forma alargada.



Grao de Gandía.- A casi 4 km. de la ciudad, es citado desde tiempos medievales. Lo menciona ESCOLANO y a mediados del s. XIX llegaban medio centenar de buques al año, según MADOZ. A finales de esa centuria, en 1892, una compañía inglesa construyó el puerto y un ferrocarril de vía estrecha a Alcoy para surtir de carbón a esa zona industrial; el flete de retorno serían productos agrícolas (13, p. 283). Recuérdese que el enlace interior de Alcoy con la vía Madrid-Valencia no se hizo hasta 1903 y no se llegó a tender la directa a Alicante; otras vías similares enlazaron Gandía con Oliva y Denia, al SE, y con la Ribera del Júcar (Carcagente). Así se convirtió el Grao de Gandía en gran puerto naranjero; tenía también activo comercio general e incluso servicio semanal con Barcelona, Denia y Argel (13, p. 376). El camión desplazó luego al ferrocarril y esas líneas estrechas han desaparecido, aunque se ha realizado el enlace con Valencia por Cullera; la exportación de naranja por mar es aún grande y el puerto de Gandía ha llegado a ser el primero nacional. En la inmediata playa, al N, la aglomeración turística es extraordinaria. El Grao contaba 501 hab. en 1900, pasando a 3.036 en 1950 y a 5.050 actualmente.

Antiguos núcleos de las playas.- Entre el Palancia y el Turia, detrás de las playas, se encuentra una estrecha faja de antiguos marjales con cultivos de arroz hoy abandonados. Una quincena de poblaciones, pequeñas la mayoría, se asientan más al interior, en la huerta (regada con la gran acequia de Moncada), en el viejo camino o sus proximidades, a 2 ó 3 km del mar; antes del auge turístico sólo había en la orilla un par de núcleos muy reducidos. A Puzol corresponde «Playa del Mar», con 59 hab. en 1900 y 120 en 1950, pero en 1981 sólo figuran 3 (?); al Puig pertenece el caserío de «La Torre» con 22 hab. en la primera fecha y 81 en la segunda, después ya no se individualiza en el nomenclátor. El Puig mismo es un caso un poco especial, a sólo 3 km del mar, pero al amparo del aislado cerro fortificado, con 521 hab. en 1900 ha pasado a 2.820. Más al S sólo aparecían en la orilla algunas casas de pescadores en los años 40, hoy varias aglomeraciones, destacando la playa de Pobla de Farnals, con 586 hab. debido a su cercanía a Valencia.

Entre el Turia y el c. de Cullera se encuentra la Albufera (muy reducida su antigua extensión) con grandes arrozales. Detrás de las largas playas, con altas dunas, en parte cubiertas por el pinar de la Dehesa, hay una estrecha faja de cultivos hortícolas al N y naranjales al S, allí surgieron pequeños núcleos algo separados del mar, unos 500-1.000 m. La reducida función estival de antaño ha adquirido ahora gran desarrollo en algunos puntos. Al N están Pinedo y El Saler que, en 1900 tenían 187 y 94 hab., ahora 1.889 y 687; El Perellonet (pescadores en la Albufera), en una gola, cuenta con 455 hab. mientras que El Palmar, en una antigua isla de la laguna (pesca y arrozales) alcanza 928, todos en el municipio valenciano. Al de Sueca, al S, corresponden El Perelló, en otra gola, con 413 hab. en 1900 y hoy con 1.092 y El Mareny, con 1.214 en la primera fecha, desdoblado ya en 1950 en el de Vilches y el de les Barraquetes, al que se añade ahora el Blau (de veraneo, en la orilla), con 660, 64 y 131 hab. respectivamente. La pequeñez de estos núcleos costeros, entre las defensas del Grao y Cullera, a la vez que el obstáculo de la Albufera para la penetración al interior, motivarían la escasez de torres ya señaladas. Efectivamente, la gran zona de arrozales y la laguna es-

tablecen una separación neta de estos núcleos respecto a los del interior, entre la huerta y los arrozales, a unos 5-10 km, no tienen correspondencia con ellos, —una decena— y tan próximos que forman ya varias «conurbaciones agrarias», como expusimos en otro lugar.

Cullera representa un caso especial. Aparte de los restos antiguos, la ciudad medieval se asienta mirando a tierra, en la parte baja del alto mogote fortificado, entre el mar y los marjales, dominando la desembocadura del Júcar, en clara posición defensiva. El desarrollo moderno, dando la vuelta al cerro por el S, le acercó al mar donde se alzan ahora compactos bloques (1).

La llanura se estrecha hacia el S, pero continúa el litoral bajo y pantanoso. Los núcleos, medianos y grandes (Favareta, Tabernes, Jaraco, Jeresa, Gandía y Oliva) rehúyen la orilla y los antiguos marjales, buscando el pie de los montes próximos, últimos eslabones aislados del Sistema Ibérico que allí entran en contacto con el Bético. En el largo tramo de costa desde el Júcar hasta el Grao de Gandía sólo dos diminutos poblados, «La Goleta» o Playa de Tabernes, (ésta a unos 5 km) y «Playa de Jaraco» (a cerca de 3 km), unas cuantas casas en los años 50, que no se individualizan en el nomenclátor; ahora la transformación turística ha sido notable.

Entre Gandía y Oliva aparecen numerosos pueblos pequeños y próximos (algunos ya unidos). A menos de 2 km del mar, ligeramente más altos que los marjales, están Daimuz, Guardamar, Miramar y Piles; a 1,5 km más al interior, en la carretera, Bellreguart y Palmera. Salvo éste, los demás tienen poblados marítimos con el nombre de «Playa de ...», aunque no figuran en el nomenclátor, salvo la de Miramar (21 hab.). En los años 50 ya tenían cierta función estival y pesquera; ésta ha desaparecido, la otra ha cobrado bastante intensidad (27).

En el límite de la comarca está Oliva, importante condado, luego unido al ducado de Oliva, con la ciudad murada antaño y al pie de un cerro con castillo, a un par de km. de la ribera. En ésta el pequeño caserío de «La Playa» conoció alguna actividad de embarque de naranja a finales del s. XIX y comienzos del XX, así como cierto veraneo local con pequeñas casas o «casetes de la mar», ahora se ha desarrollado y cuenta 283 hab. (27).

Finalmente, ya en la provincia alicantina, las tres pequeñas localidades inmediatas de Setlá, Mirarrosa y Mirafior están a unos 2 km. del mar y poco más Vergel. Los tres primeros suman hoy 1.018 h. y Vergel 3.777.

SECTOR MONTAÑOSO MERIDIONAL

El cambio es total entre Denia y Alicante. Los apretados haces de las sierras, en dirección SW-NE, llegan hasta el mar y originan un litoral acantilado, con numerosos promontorios que facilitan abrigo a las barcas de pesca; entre ellos se encuentran pequeños llanos costeros con playas arqueadas. Como faltan o son reducidos los marjales, llegan hasta las playas las huertas de los pequeños ríos, con embalses viejos o modernos y hoy numerosos pozos. El resultado es un cambio completo en el poblamiento, con núcleos importantes a orillas del mar y doble actividad marinera y campesina,

ahora profundamente modificados por el turismo, que alcanza proporciones inusitadas. No falta, sin embargo, alguna reminiscencia de núcleos dobles muy próximos. Es evidente que los peligros del mar eran aquí iguales o incluso mayores que en las zonas anteriores: más corta y directa la ruta para las naves africanas y con fáciles escondrijos en las pequeñas calas, como la de Moraira según ESCOLANO, el cual subrayaba que el litoral de la Marina era «muy peligroso de corsarios del mar por sus muchas calas, cabos y montes» (IV, c. 102); correrías a las que respondían con bravura los marinos de la comarca, como ya indicamos.

Aparte de consideraciones estratégicas más generales, las ciudades, en adecuados emplazamientos defensivos, estaban fortificadas y abundaban las torres en la costa⁹. Aunque la relación sea prolija y a veces dudosa, parece necesaria para nuestro objeto, así como los fondeaderos, ya descritos con detalles por TOFIÑO. Antes de Denia estaba la torre del Palmar según ESCOLANO, quizás la llamada después de la Almadraba; en la ciudad, fortificada y con buen abrigo por dos bajos fondos, con un canal intermedio, había un fortín en la playa y dos torres, cerca otra más, la de Encarrós (TOFIÑO y COELLO); luego la del Agua Dulce o del Jarro¹⁰. Entre los cabos de San Antonio y San Martín, en la ensenada de Jávea, se plantean dudas; ESCOLANO señala las torres de S. Antón y Mezquita (debe ser la de S. Jorge)¹¹ y el castillo de San Martín; TOFIÑO y COELLO, la torre de S. Jorge (en las Aduanas de Jávea) y el fortín de S. Jorge o de la Fontana, en el fondo de la ensenada¹²; COELLO añade una torre de S. Martín o Cap Prim en dicho cabo; también MATEU y algún mapa del s. XVIII (46).

En la siguiente ensenada de Granadella, la torre del Descubridor y el fortín o castillo de Granadella¹³. En la rada de Moraira, arriba, la atalaya del cabo (de Cabés, según COELLO) y en la playa un hermoso castillete. En el siguiente arco, el mapa de la Comisión Hidrográfica de 1876 indica «Ruinas del torreón de la cala» (12, p. 270), no lo señalan otras fuentes, pero en el *Derrotero* figura, en punta Basetes, un torreón inominado (17, p. 161). En la ensenada de Calpe, entre el peñón de Ifac y el morro de Toix, no cita defensa ESCOLANO, aunque a lo alto de aquél subían vigilantes por unas cuerdas colgadas. A esto alude también CAVANILLES (11, IV, c. 102; 6, II, p. 225); TOFIÑO dice que allí «no hay defensa ni fortaleza alguna» (57, p. 102); sin embargo COELLO

⁹ Sobre fortificaciones de la Marina, *vid.* QUEREDA (49, pp. 367-370).

¹⁰ La del Agua Dulce es citada por ESCOLANO, TOFIÑO y COELLO; éste indica otra del Jarro (Charro en mapa topográfico); una sola con ambos nombres en el *Derrotero* (17, p. 167) y mapa de costas (h. 834).

¹¹ Junto a ésta hay una «partida de la Mezquida» en COELLO (ampliación de Jávea).

¹² TOFIÑO alude a otra en párrafo de lectura dudosa, además de S. Jorge, «fuerte ... nombrado de la Fontana, encima del Cabo de San Antón y una Torre vigía» (?) (57, p. 104).

¹³ Así en mapa de costas (h. 834) y en *Derrotero* (p. 162), ESCOLANO y MATEU citan la torre del Descubridor; en Topográfico «Torre de la Fonda»; en COELLO Torre de Granadilla, pero ésta al N del c. La Nao (?).

señala un castillo de S. Pedro arruinado, y una dudosa torre del Mascarat, distinta de la de igual nombre más al Sur (?), y QUEREDA torres en Ifac, en los «Baños de la Reina», en la playa del Sol y en el collado (¿la del Mascarat?) (49, p. 369).

Después, muy próximas, estaban las de Mascarat, Galera y CapNegret, el Castillo de Bernia en esta sierra (luego abandonado) y la propia Altea fortificada (torre de Bellaguarda en ESCOLANO); luego las de Bombarda y Caletes o Escaletes, en ambas puntas de la S^a Gelada¹⁴.

En la rada de Benidorm (localidad fortificada), la torre de Aguiló (Guibou en TOFINO) y cerca de Villajoyosa (amurallada) COELLO es el único que indica las torres de S. José y Llerca (?); al S estaba la del Charco, Aigua o riu d'Aigües, (debe ser la de Giraley de ESCOLANO) y luego la de la Illeta o Isleta (por la pequeña que hay enfrente) y las del cabo Alcodre o de la Huerta; MATEU añade otras cinco muy dudosas (Tinyós, Llop Mari, Garrofer, Sofra y Roqueta, sin identificar).

Tal número de torres revela el peligro grande, sin embargo se impusieron los factores positivos que significa la ribera y pudieron asentarse en ella localidades de cierta importancia, a diferencia de los sectores anteriores. El desarrollo moderno también ha sido favorable; numerosos pozos y algunos embalses nuevos han mejorado el regadío, la pesca es muy activa merced a la construcción de puertos pequeños; en cambio, el comercio se ha concentrado en Alicante (muy decaído en Denia). A todo ello se ha sobrepuesto el turismo, con caracteres espectaculares y muy discutibles en diversos lugares. Distinguimos en nuestro estudio Denia y Alicante, en los extremos de este sector costero, y el resto de los núcleos litorales.

Denia.- Vieja ciudad romana (25) y centro de un notable reino de taifa, en un cerro junto al mar, amurallada y con castillo, poseía un fondeadero bastante bueno. Casi arruinada la ciudad del seiscientos (localizada en la ladera S) por la guerra de Sucesión, crecieron después dos núcleos separados, uno al SW y W, algo elevado sobre los marjales, *Dalt Denia*, y otro al E, junto al mar, el arrabal de la Marina o *Baix la Mar*, como aparece en mapas y grabados del s. XIX (28, p. 451; 34, lám. XXXVIII); separación que incluso fue legal unos años en que el barrio marítimo se llamó Pueblo Nuevo de Diana (1833-36). Después se unieron por el crecimiento a finales del siglo pasado y en el actual. La exportación agraria, especialmente la pasa, la pesca y las relaciones con África —numerosos emigrantes de la región en Argelia— motivaron el comienzo del puerto moderno a finales del s. XIX. Hundida hoy la exportación de pasa, el comercio es reducido, pero se mantiene la pesca, aparte del auge turístico que desborda por el litoral.

Alicante.- Es el arquetipo de ciudad portuaria mediterránea, al abrigo de un cabo. El núcleo ibérico estuvo en una pequeña elevación en el promontorio que forma el cabo de la Huerta, pero el Lucentum romano se encontraba en el llano, cerca del mar, en el actual barrio de Benalúa, como ya se dijo, y probablemente hubo un puerto en la Al-

¹⁴ MATEU LLOPIS añade dos intermedias dudosas, en las peñas de Albir y en Moncaxer.

bufereza. En cambio la ciudad musulmana y su sucesora cristiana buscó un lugar elevado, en la falda del cerro del Benacantil, con fuerte castillo arriba; posición defensiva, sin duda, pero a la vez sobre el mar. La función portuaria se mantuvo así y aumentó en siglos posteriores, incluso con muelles desde el s. XVIII, y se afirmó con la construcción del puerto moderno y el enlace ferroviario en 1858 con Madrid (el primero de la capital con el mar), después con Murcia y el de vía estrecha de la Marina hasta Denia; en cambio no llegó a tenderse hacia Alcoy, aunque se realizaron muchas obras (29). La ciudad, que había crecido hacia el mar y el llano, realiza por éste su ensanche moderno, configurándose como marítima con el espléndido paseo de la Explanada junto al puerto.

Núcleos intermedios.- En la mayoría de los casos son independientes, pero en algunos había cierta dualidad, con distancia corta, hoy desaparecida, o poco menos, por el desarrollo moderno.

Entre los cabos de S. Antonio y S. Martín, Jávea, murada contra los asaltos corsarios (6, II, p. 216), estaba a un par de km. del mar, como aún la representa un plano de COELLO, con una pequeña marjal y un caserío en la ribera (con la torre y el fortín ya citados); aparte de la pesca, la presencia de aduana y almacenes significa aún cierto comercio y el nombre de «Aduanas del Mar» todavía se mantiene; contaba 284 hab. en 1900, hoy 1.854, pero el desarrollo reciente ha establecido ya el enlace con Jávea, a la vez que las construcciones se han extendido por la ribera.

Al mismo municipio pertenecen dos pequeños caseríos, a los que también ha llegado el turismo, a ambos lados del c. de la Nao: El Portichol y la Granadella, que figuran en los nomencladores de 1900 y 1950 (en éste 16 y 145 hab.), pero no en el último.

Más al S, al término de Teulada (en el interior, a unos 7 km) pertenece Moraira; según TOFIÑO «no hay más población que el fuerte y muy pocos pescadores» (57, p. 102). En el nomenclátor figura «Rada de Moraira» con 132 hab. en 1900 y 884 ahora; esta localidad está ligeramente elevada y separada de la orilla; en cambio en ésta, al abrigo del cabo, está «El Portet», que aparece en el nomenclátor de 1950 con el nombre de «El Port» y 151 hab., pero no en el último.

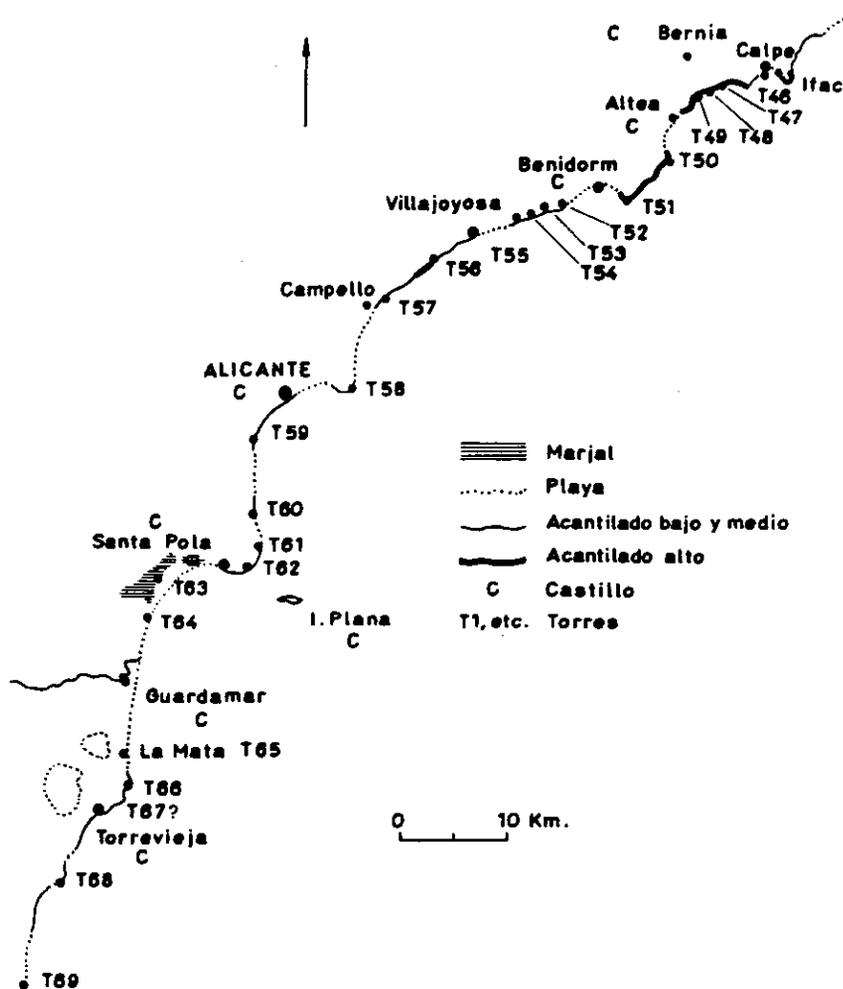
En la semicircular rada entre el peñón de Ifac y el morro de Toix, se halla Calpe, murada en el s. XIX (plano de COELLO), en una pequeña altura, a medio km de la orilla, y en ésta Ifac, a 3 km. con restos romanos, una salina y puerto pesquero moderno. No cita poblado TOFIÑO, pero en el plano de COELLO hay aduana y almacenes; en 1950 en Ifac se registran 123 hab. y ahora 72.

No parece existir relación directa entre Altea la Vieja y Altea, aquélla en el interior, a unos 2 km del mar, ésta a unos 4 km al S, al otro lado del río Guadalquivir, en un cerro junto al mar, donde el castillo árabe de Bellaguarda (aún llamado así por ESCOLANO). Despoblada o poco menos en el primer tercio del s. XVI, se recupera luego, contando con murallas y castillo; a finales del s. XVIII entre sus arrabales estaba el del Mar, el crecimiento moderno es hacia allí y luego por la carretera (49, p. 401); así aparece ya en el plano de COELLO.

El núcleo viejo de Benidorm (amurallado) se halla en un pequeño promontorio, a manera de península diminuta; luego se desarrolla hacia tierra como ya figura en

COELLO; mantiene la pesca con el puerto moderno, desaparecida ya la almadraza citada por CAVANILLES. Después el crecimiento paralelo a la playa por el turismo reciente ha sido de enormes proporciones y mantiene también notable actividad de invernada; así, de 2.000 hab. en 1950 ha saltado a 25.000 en la actualidad.

Más al S, Villajoyosa o La Vila, en una colina junto al mar, es viejo lugar fortificado de marineros y campesinos, cuenta con alguna industria y puerto pesquero. El crecimiento moderno es a lo largo de la carretera. En 1900 tenía 4.751 hab., hoy 17.031.



Finalmente, en el margen de la Huerta de Alicante, Campello ofrecía cierta dualidad, en los años 50 aún aparecían dos núcleos separados casi 1 km: el campesino y el de pescadores o «Carrer del Mar», paralelo a la playa; hoy ya están prácticamente unidos, además de la expansión reciente por la orilla. Al no construirse puerto pesquero las barcas a motor han de fondear en el de Alicante. Pertenecía a este municipio en 1900, con 851 hab.; hoy alcanza 5.715, aparte un millar más en nuevos núcleos turísticos (Muchavista, Coveta Fumá). Los dos lugares genuinos de la Huerta de Alicante, Muchamiel y San Juan, se apartan 2,5 y 4 km de la extensa playa, en la cual apenas existían algunas construcciones hasta el auge reciente del turismo, que ha originado allí una de las más desmesuradas aglomeraciones de la región.

SECTOR LLANO MERIDIONAL

Inmediatamente al S de Alicante comienza un sector de llanuras amplias, con largas playas, campos de dunas e importantes lagunas litorales con salinas; lo interrumpen los chatos promontorios de Santa Pola (con el cabo de ese nombre o del Aljup) y de Torrevieja (c. Cervera) que proporcionan cierto abrigo. Se mantiene muy activa la pesca (con puertos modernos) como elemento atractivo básico en la ribera, también las salinas. En cambio hacia el interior se encuentran pobres secarrales, así como saladares en los hondos, entre los cuales la cinta verde del Bajo Segura se debilita hacia el mar; la utilización de aguas elevadas del río y pozos a motor es de nuestro siglo. Así, el poblamiento es netamente litoral y en pocos puntos bien específicos.

También era notable el peligro pirático y todavía TOFIÑO recuerda que en Santa Pola los «moradores antiguamente se refugiaban de noche en el Castillo por temor de los argelinos» (57, p. 91). Así aparecen bastantes torres: Agua Amarga, Carabasi o Calabacina, Talaiola (c. Sta. Pola)¹⁵, Escaletes, de la Albufera o Tamarit¹⁶, Pinet (al S de las salinas), de Sta. Pola, Torre Nueva de la Mata, Cabo Cervera, Torre Vieja de las Salinas, de la Albufera (sólo citada por ESCOLANO, sin identificar, tal vez la ya citada de la Albufera), Cabo Roig y La Horadada (Herradura en la 1ª ed. de TOFIÑO); también se fortificó la isla Plana o Nueva Tabarca al repoblarse en 1768.

En la gran ensenada, desde Alicante al c. Santa Pola, no había ningún núcleo, sólo ahora aparece alguna urbanización turística (Los Arenales del Sol); a casi 2 km de la orilla el pequeño caserío, bastante disperso, de El Altet (2.186 hab. municipio de Elche). Al abrigo del cabo de su nombre o del Aljup, se encuentra Santa Pola, esencialmente marinera. Parece ser que existió un fondeadero en relación con la Illici romana (a varios km. al interior) y se utilizó en tiempos medievales con el nombre de «port del cap del Aljup». La población actual tiene su origen directo en un castillo de mediados del XVI que permitió, a su resguardo, la edificación del «Pueblo Nuevo de Santa Pola», como dice ESCOLANO (11, IV, c. 54); TOFIÑO lo llama aún «Lugar Nuevo».

¹⁵ El *Derrotero* distingue la torre del Aljibe, de la que «apenas quedan restos» y la Talayola, donde está el faro (17, pp. 146-147 y 152).

¹⁶ Citada por COELLO, *Derrotero* y mapas actuales, no por TOFIÑO.

Creció en el XVIII hacia el monte, luego hacia el mar y después por la playa. Cuenta con puerto de pesca y salinas y ahora notable turismo; en 1900 tenía 4.201 hab., ahora son 12.010. Más al S, al resguardo de la torre de Pinet, se encuentra, a menos de 1 km. de la orilla, el pequeño caserío de La Marina. En la boca del Segura está Guardamar, con castillo, detrás de un gran cordón de dunas (ya fijadas por un pinar); antes en una pequeña elevación, ahora en el llano, al ser reconstruido después del terremoto de 1829. Mantiene actividad pesquera, en 1900 registraba 2.840 hab., hoy, 5.709.

La Mata o Torrelamata, con las salinas, sólo llega a 200 hab., mientras que Torrevieja, al abrigo del saliente, tiene notable pesca y puerto exportador de sal. ESCOLANO cita las salinas y la torre, pero no como localidad; ésta era pequeña, según TOFIÑO, y CAVANILLES, en 1795, precisa que 25 años antes sólo tenía tres familias, pero después «se ha ido formando una población» con 106 (6, II, p. 295). Debe su configuración moderna a la reconstrucción después del sismo de 1829; ya era lugar de veraneo en los años 20 y se ha desarrollado de manera extraordinaria hacia el N y sobre todo hacia el S, ya en el término de Orihuela. Finalmente, en el interior, a 2,5 km, El Pilar de Ja Horadada era minúsculo caserío de 122 hab. en 1900, ha pasado a 5.135 con los nuevos regadíos.

CONCLUSIONES

- 1.- En el golfo de Valencia los poblados marítimos tradicionales (grao, casas del mar, barrio-mar, etc.) son muy pequeños y siempre en relación con otro mayor interior, formando pareja; sólo alcanzó importancia alguno cerca de las ciudades principales (Valencia, en menor escala Castellón y Gandía, y el caso particular del puerto de Sagunto).
- 2.- Esta población ribereña escasa se atribuye esencialmente a los peligros del mar, evidentes en el pasado como recuerdan las numerosas torres; además faltan emplazamientos defensivos y abrigos en las abiertas playas.
- 3.- Pero otros factores han sido también decisivos, especialmente los terrenos pantanosos o marjales junto a la ribera, insalubres y de difícil transformación, mientras que en el interior hay excelentes tierras con riego desde época romana, allí se establecían los núcleos mayores.
- 4.- En el extremo N y en la costa alicantina no hay marjales; en general, los caladeros de pesca son más ricos, los cabos proporcionan cierto abrigo y son frecuentes los emplazamientos defensivos. Por ello, con iguales peligros del mar, hay importantes núcleos ribereños independientes.
- 5.- Desde finales del s. XIX la construcción o no de puertos ha aumentado las diferencias.
- 6.- En nuestros días se sobreponen las aglomeraciones turísticas, extraordinarias en varios lugares.

BIBLIOGRAFÍA

1. ARROYO ILERA, Fernando: «Evolución urbana y demográfica de Cullera (Valencia)» pp. 87-114 en *Miscelánea conmemorativa del décimo aniversario de la U.A.M.* Madrid, 1982, 1074 pp.
- 1bis BALBÁS, J.A.: *Casos y cosas de Castellón*. Castellón, Armengot, 1892.
2. BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L.: *La Huerta de Valencia*. Zona Sur. Valencia. Inst. Geografía, Diputación Provincial-Caja de Ahorros. 1971, 624 p.
3. BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L.: «Desarrollo urbano de Castellón de la Plana». *Est. Geog.*, 1971, n. 123, pp. 189-290.
4. BRAUDEL, Ferdinand: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, A. Colin, 1966, 2ª ed., 2 v.
5. CANO GARCÍA, Gabriel. «La marjal entre Valencia y Sagunto», pp. 201-211 en *V Coloquio de Geografía*. Granada, 1977, 623 p.
6. CAVANILLES, Antonio Joseph: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía... del Reyno de Valencia*, Madrid, 1795-97, 2 vols. 2ª ed. Zaragoza, Inst. Elcano, C.S.I.C., 1958, 2 vols: Ed. facsímil, Valencia, Artes Gráficas Soler, 1972, 2 v.
7. COSTA MAS, José: *El Marquesat de Dénia*. Valencia, Dep. Geografía de Valencia y Alicante. Univ. de Valencia, 1977, 595 pp.
8. COELLO, Francisco: *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*. «Castellón de la Plana», 1832 (1:200.000 y ampl.), «Alicante», 1859 (ampl.).
9. DEFFONTAINES, Pierre: *El Mediterráneo. Estudio de Geografía Humana*. Barcelona, Juventud, 1948, 243 p.
10. *Derrotero de las costas del Mediterráneo*. Vid. Instituto Hidrográfico de la Marina.
11. ESCOLANO, Gaspar de: *Década primera de la Historia de la ... ciudad y reyno de Valencia*. Valencia, 1610-11, Pedro Patricio Mey; Ed. fac. Valencia, Dep. Hª Moderna, 1972, 5 v. (citamos por esta); ed. aumentada por J.B. PERALES, Valencia-Madrid, Terraza, Aliena y Cia., 1878-80, 3 v.
12. FIGUERAS PACHECO, Francisco: «Provincia de Alicante», en *Geografía General del Reino de Valencia*, Barcelona, s.a., 1.210 pp.
13. FONTAVELLA, Vicente: *La Huerta de Gandía*. Zaragoza, Inst. Elcano (C.S.I.C.), 1952, 400 p.
14. GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente: *Santa Pola*. Alicante, Círculo de Economía, 1976, 120 pp.
15. INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL: *Mapa topográfico Nacional de España 1:50.000*, Diversas hojas publ. en los años 1940 y 1950.
16. INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL: *Mapa topográfico Nacional de España 1:25.000*. (Incompleto).
17. INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA: *Derrotero de las costas del Mediterráneo*. Cádiz, 1983, 317 p.
18. INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA: *Mar Mediterráneo. Costa Este de España* (mapas), hojas 823-37.
19. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Nomenclátor de ... 1900, id. 1950, id. 1981*.
20. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Evolución agraria de la Plana de Castellón». *Est. Geogr.*, 1957, n. 67-68, pp. 309-360.

21. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Conurbaciones agrarias en la Huerta de Valencia». *Saitabi*, 1962, XII, pp. 231-237.
22. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Riegos y cultivos en las huertas valencianas», pp. 89-100 en *Aportación Esp. al XX Congreso Geográfico Internacional Reino Unido*. Madrid, Zaragoza, Barcelona, Inst. Elcano- Inst. Est. Pirenaicos (C.S.I.C.), 1964, 299 pp.
23. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Región valenciana», pp. 281-439 en *Geografía de España y Portugal*, dir. por M. de Terán. Barcelona, Montaner y Simón, 1966, t. IV, 2ª parte, pp. 281-439.
24. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «La Huerta de Castellón», pp. 77-108 + fotos en *Homenaje a D. Amando Melón*. Zaragoza. Inst. Est. Pirenaicos- Inst. Juan Sebastián Elcano (C.S.I.C.), 1966, 213 pp.
25. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Valencia, Alicante y Denia. Ciudades de origen romano». *Est. Geográficos*, 1970, n. 121, pp. 651-660.
26. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «El origen de los riegos valencianos», *Cuadernos de Geografía*, 1974, n. 15, pp. 1-24 y 1975, n. 17, pp. 1-38.
- 26bis LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «Geografía de les Terres Valencianes». Valencia. Dep. Geogr. Universidad, 1977, 263 pp. Prólogo V. Mª Rosselló i Verger.
27. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: «La vivienda y los poblados de verano tradicionales en las playas valencianas», pp. 201-211 en *Coloquio Hispano-Francés sobre espacios litorales*. Madrid, Ministerio de Agricultura, 1981, 958 pp. más índice.
28. LÓPEZ GÓMEZ, Antonio y ROSSELLÓ VERGER, Vicente Mª: *Provincia de Alicante*. Alicante, Dip. Prov. 1978, 615 pp.
29. LÓPEZ GÓMEZ, Julia: «El puerto de Alicante». *Est. Geogr.*, 1955, n. 60, pp. 511-583.
30. LÓPEZ GÓMEZ, Julia: *Los puertos de Castellón*. Madrid, 1963, 3 v. (Tesis doctoral inédita). Resumen, Madrid, Univ. y Gredos, 40 pp.
31. LÓPEZ GÓMEZ, Julia: «El puerto de Vinaroz». *Est. Geogr.*, 1968, n. 110, pp. 5-101.
32. LÓPEZ GÓMEZ, Julia: «El puerto de Benicarló». *Est. Geogr.*, 1975, n. 140-141, pp. 609-648.
33. MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España...* Madrid, P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850, 16 t.
34. MARTÍN, Gabriela: *Dianium. Arqueología romana de Denia*. Valencia, Inst. A. el Magnánimo. Dip. Prov., 1970, 100 pp. más XXXVIII láms.
35. MARTÍNEZ ALOY, José: «Provincia de Valencia», t. II, en *Geografía General del Reino de Valencia*, dir. por F. Carreras Candi, Barcelona, s.a., 1087 pp.
36. MARTÍNEZ RODA, Federico: *El puerto de Valencia. Estudio geográfico (1950-1978)*. Valencia, Dep. de Geografía, 1980, 350 pp. más grab.
37. MATEU BELLÉS, Juan F.: «El factor antrópico en la transformación del Prat de Albalat», pp. 193-199 en *V Coloquio de Geografía*, Granada, 1977, 623 pp.
38. MATEU BELLÉS, Juan F.: *El Norte del País Valenciano, geomorfología litoral y prelitoral*. Valencia, Universidad, 1982, 286 pp.
39. MATEU I LLOPIS, Felipe: *El país valencià*. València, L'Estel, 1933, 133 pp.
40. PÉREZ PUCHAL, Pedro: *Geografía de la població valenciana*. València, L'Estel, 1976. 170 pp.
- 40bis PÉREZ PUCHAL, Pedro: *La industria del Campo de Sagunto*. Sagunto, Caja de Ahorros, 1968, 98pp. más 15 láms.
41. PIQUERAS HABA, Juan: «La albufera colmatada de Castellón de la Plana y Benicàssim», pp. 213-217 en *V Coloquio de Geografía*, Granada, 1977, 623 pp.

42. *Plano del muelle de Vinaroz y vista de su costa de mar*. 1803. (Este plano y los siguientes en Bibl. del Museo Naval, Madrid).
43. *Plano del puerto y bahía de Cullera*. 1860, id. E-XLVII-4.
44. *Plano de la costa del Mediterráneo desde el río Millares hasta el río Cenia*. (Siglo XVIII?) id. E-XLVII-10.
45. *Plano de la costa del Mediterráneo entre Jaraco y el río Millares* (Siglo XVIII?) id. E-XLVII-16.
46. *Plano de la ensenada de Xavia*, 1782. Id. XLVII-8.
47. *Plano de una parte de Valencia desde el Grao hasta el cabo de Cullera*. 1831, Id. XLVII-3.
48. *Plano topográfico de la Albufera de Valencia* (Siglo XVIII?) Id. XLVIII-4.
49. QUEREDA SALA, José J.: *Comarca de la Marina*. Alicante, Dip. Prov., 1978, 431 pp.
50. ROSSELLÓ VERGER, Vicenç: *El litoral valencià*. Valencia, L'Estel, 1962, 2 vols.
51. ROSSELLÓ VERGER, Vicenç: «Restos de marisma en el litoral de Xàbia», pp. 187-192 en *V Coloquio de Geografía*. Granada, 1977. 623 pp.
52. RUIZ GALLEGO, Matilde: «El puerto de Denia», *Cuad. Geografía*, 1967, 4, pp. 233-267.
53. SANJAUME SAUMELL, Eulalia: *Las costas valencianas. Sedimentología y morfología*. Valencia, Universidad, 1985, 505 pp.
54. SARTHOU CARRERES, Carlos: «Provincia de Castellón» en *Geografía General del Reino de Valencia*, dir. por F. Carreras Candi, Barcelona, Alberto Martín s.a., 1087 pp.
55. SORRE, M. y SION, J.: «Méditerranée. Peninsules Méditerranéennes». En *Géographie Universelle*, dir. por P. Vidal de la Blache y L. Gallois, VII-1ª parte, París, Colin, 1934.
56. TEIXIDOR DE OTTO, Mª Jesús: *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*. Valencia, Dip. Prov.-Caja de Ahorros, 1976, 414 pp. más 13 láms.
57. TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente: *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo...* Madrid, Imp. Vda. Ibarra, 1787, LVIII + 227 pp.
58. TORMO, Elías y DANTÍN CERECEDA, Juan: *Levante (Provincias valencianas y murcianas)*. Madrid, Calpe, 1923, CLXIV + 440 pp.
59. VICENT CORTINA, Vicente: *El puerto de Valencia*. Zaragoza, Inst. Elcano, 1954, 117 pp.
60. VICIANA Martín de: *Chronica de... Valencia y su reino*. Valencia, 1564-66, 3 v. Ed. Fac. Dp. de Hª Moderna 1972-1983, 5 v. (citamos por esta).