

PAISAJE CULTURAL Y PATRIMONIO LITORAL VALENCIANO

Josep Vicent Boira i Maiques

Departament de Geografia. Universitat de València

INTRODUCCIÓN

Los geógrafos especializados en los aspectos físicos del territorio suelen insistir, y con razón, que el litoral es un espacio complejo, donde litosfera, atmósfera e hidrosfera se encuentran e interactúan. Es por ello que, siguen diciendo, el estudio de la evolución de las áreas costeras requiere el análisis y comprensión tanto de factores estructurales o generales del entorno, como la variedad de agentes locales que actúan en la costa. La referencia, pues, a una escala global y a una particular se hace más que aconsejable, más aún imprescindible para una correcta comprensión y estudio de los fenómenos físicos del litoral. El primer punto de discusión que queremos introducir en este capítulo es precisamente éste. También en el campo del patrimonio cultural, el litoral debería ser observado desde una perspectiva de doble escala, una general y otra local, tanto para valorar su existencia como para ordenar su gestión.

Un geógrafo clásico, y por ello siempre moderno en su esencia, como Max Sorre, afirmaba que un paisaje no se nos hace sensible sino por sus atributos concretos. Y este es justamente el drama del paisaje litoral del País Valenciano. Somos capaces de reconocer e incluso de proteger elementos discretos de ese paisaje: una iglesia, una ermita, una torre de defensa, una acequia, un molino, un yacimiento arqueológico... Sin embargo, no suele ser habitual ampliar la escala de observación a su justa medida (el territorio que lo envuelve), y en consecuencia tampoco suele ser corriente interpretar la pertenencia de este elemento a un paisaje global. De aquí la importancia de la confrontación de la escala global y la local. Si no tenemos en cuenta este hecho, el elemento patrimonial en cuestión –incluso pese a su protección nominal–, se empobrece, pierde su significado, se banaliza, con lo que incluso la exigencia y necesidad social, la percepción pública que demanda su conservación se puede ver debilitada. En este sentido, es preciso citar otra vez a Max Sorre: “la geografía de las ruinas es algo más que un pretexto de disertaciones estéticas o expansiones sentimentales: está cuajada de enseñanzas”.

Bien, pues debemos decir que dolorosamente, las hemos olvidado para centrarnos en el bien patrimonial específico, descontextualizado de su tiempo y de su espacio.

1. LAS DIFICULTADES DE DEFINICIÓN DEL PATRIMONIO LITORAL

Esta incompleta visión del patrimonio litoral no ha nacido generalmente de la mala voluntad, pues de hecho hoy existen más elementos protegidos que nunca, sino de una concepción errónea, a nuestro entender, de la conservación y gestión del patrimonio cultural. Si hemos visto que el litoral es la zona de contacto de tres medios físicos, litosfera, atmósfera e hidrosfera, también se caracteriza por protagonizar con más intensidad que otros espacios, una relación privilegiada ser humano y el medio físico. De hecho, todos los territorios de presencia humana participan de esta relación, pero el litoral, precisamente por ser zona limítrofe de actividad, lo hace con más fuerza. Es más, los elementos que conforman el auténtico patrimonio cultural litoral –cuya definición intentaremos esbozar más adelante–, se explican sólo por la presencia del mar y por esta relación estrecha medio físico-medio humano. La idea que defendemos es que la protección y gestión del patrimonio cultural litoral sólo se puede hacer sin separar artificialmente ambos medios, pues los dos son consustanciales al elemento a proteger. Aquí surge con más fuerza el término “paisaje litoral”.

Una segunda fuente de error en las actuales políticas de conservación y gestión del patrimonio cultural litoral es, siempre desde nuestra opinión, la falta de una definición del mismo. ¿Existen unos bienes culturales de origen antrópico que podamos caracterizar como propiamente litorales?, ¿puede hablarse de una categoría específica? Creemos que sí. Son todos aquellos elementos y paisajes que nacieron en una franja más o menos amplia de contacto con el mar y que deben su existencia a esa particularidad geográfica. Así, entendemos que una ermita sobre una sierra costera no es patrimonio cultural litoral (si hablamos de categorías), pero una torre de defensa sí, que un puente sobre un río a pocos metros del mar no lo es, pero los restos de una almadraba sí, que un camino tradicional no lo es, pero una salina, sí, que un castillo prelitoral (como el de Alcalà de Xivert) no lo es, pero una iglesia fortificada (Xàbia, Vinaròs...), sí, que Valencia no lo es, pero que el *Grau* de València o de Borriana o de Moncofa, sí, que Castelló no lo es, pero Dénia o Peníscola sí. Existe, pues, una categoría específica del patrimonio cultural valenciano que podemos definir como litoral y que es aquella que se explica por la presencia del mar y que forma –o formaba–, parte de un paisaje litoral funcional, no sencillamente plástico. Sólo así podremos, en primer lugar, entender la función que ese elemento cumplía en un determinado paisaje, en un determinado territorio y por tanto, extender la protección a un espacio más amplio que el sencillo elemento patrimonial y, al mismo tiempo, no hacer de la localización estrictamente litoral el criterio exclusivo y automático de protección.

Con todo, la caracterización del patrimonio litoral que proponemos, consisten-

te en la unidad del paisaje por una parte y origen un ligado a una funcionalidad específica por otra, no está exenta de problemas. La red de acequias de cualquiera de nuestros abanicos aluviales, ¿es patrimonio cultural litoral? Es difícil de decir. En sí misma no concuerda con la definición propuesta, pues no nace de una relación particular con el mar, pero al desarrollarse en medios específicamente costeros, casi genéticamente litorales, podría formar parte del mismo. Del mismo modo, los arrozales del litoral valenciano, ¿son patrimonio cultural litoral? Posiblemente sí. Afortunadamente, no todos los casos son así de ambiguos.

Siguiendo la caracterización más estricta, vamos a centrarnos en repasar algunos de los elementos y de los paisajes culturales litorales de mayor relevancia en el litoral valenciano, sin que ello suponga una catalogación exhaustiva de los mismos, pues no es nuestro objetivo. Así pues, repasaremos los elementos de origen humano que consideramos propios del paisaje litoral y que son: torres y fortificaciones de defensa, *graus* y barrios marítimos, salinas y almadrabas, yacimientos arqueológicos relacionados con el mar, ciudades litorales y elementos urbanos, puertos o elementos singulares, con algunas referencias a paisajes industriales litorales. Dejaremos al margen otros elementos del patrimonio sólo “accidentalmente” litorales (hasta donde pueda ser fortuita su presencia) como molinos, puentes, acequias, ermitas, castillos prelitorales, caminos, cuevas habitadas en la prehistoria... Si bien su definición como elementos patrimoniales es innegable, su adscripción a la categoría litoral, tal y como la entendemos aquí, es decir, más allá de una estricta ubicación geográfica, es más dudosa.

2. EL PAISAJE CULTURAL LITORAL VALENCIANO

El País Valenciano ha sido un territorio poco propicio para la presencia y conservación de elementos patrimoniales litorales. De hecho, como ya ha sido señalado en diferentes ocasiones, el litoral valenciano ha sido un espacio poco atractivo para los establecimientos humanos, al menos hasta el siglo XX. Se suele argumentar que tres son las razones: insalubridad tradicional de muchas zonas del litoral (*aiguamolls*, albuferas, zonas lacustres), peligros provenientes del mar (ataques e incursiones) y el atractivo que la agricultura de zonas prelitorales comportaba para los habitantes. Así se explica que la percepción general en el siglo XVI fuera que gran parte del litoral valenciano fuera la de un desierto de vida, como refieren los informes militares de aquella época al hablar de “*las deziseys leguas de desierto que ay desde Alicante a Cartagena*” o de “*aquel desierto que ay desde Castellón hasta Peñíscola*”. Ello no quiere decir que no se aprovecharan recursos del ambiente litoral, bien al contrario. Durante la época moderna y hasta la primera mitad del siglo XIX (como ya ha sido señalado por Mateu, Sanchis i Ferri, 1999), la utilización del litoral era plural y variada: el comercio de productos agrarios repartido en muchos puertos del litoral valenciano, la pesca –siempre modesta y con viejos artes de pesca, eso sí–, las salinas y arrozales, las almadrabas que atrapaban los atunes en sus migraciones, la caza, la recolección de productos naturales (ca-

ñas, leña, sosa) e incluso los pastos para el ganado, con las dehesas y bovalares, “vivos” hasta bien entrado el siglo XVIII como demuestra la cartografía de la época referida al Grau de València. Como ha señalado Piqueras (1999), este panorama “extensivo” empieza a cambiar en la segunda mitad del XIX. Desde el momento en que los tranvías y ferrocarriles comenzaban a llevar a los primeros veraneantes a las playas de Las Arenas o del Postiguet se estaban sentando las bases para una segunda fase de aprovechamiento del litoral, que florece plenamente en la segunda mitad del siglo XX: turismo generalizado (en todas sus manifestaciones: nuevos asentamientos, bloques de apartamentos, puertos deportivos, paseos y espigones para el ocio, etc.) y, en menor medida, el comercio especializado y localizado en unos pocos puertos del País Valenciano.

Por si fuera poco, al proverbial alejamiento del ser humano respecto al litoral valenciano se ha sumado otro factor que ha hecho más difícil la conservación de los elementos patrimoniales: la urbanización y la “artificialización” del la franja costera, en acertada expresión de Rosselló (1986). ¿Cómo se puede proteger el patrimonio si la densidad de habitantes de algunas zonas costeras de la comarca de l’Horta han pasado de 700 habitantes por kilómetro cuadrado en 1857 a 2.500 (1960) e incluso a los 5.500 habitantes (2000), como es el caso de la ciudad de Valencia? Ello ha conducido a que algunos de los elementos históricos del patrimonio cultural litoral ya no existan, se hayan perdido irremediamente. A diferencia de muchos elementos del territorio rural interior, ahora recuperados, no tuvieron oportunidad de fosilizarse en el paisaje, no pudieron dormir alejados de la dinámica del desarrollismo urbano y litoral. Simple y llanamente fueron destruidos. Según Ferran Arasa, sólo en la costa septentrional valenciana, la necrópolis medieval de les Solades (al sur del puerto de Benicarló) fue destruida por la acción del mar, como también parte del yacimiento ibérico de la Torre de la Sal (Cabanes). Los restos de la edad del hierro, ibéricos y romanos del yacimiento de la desembocadura de la Séquia de l’Obra (Castelló de la Plana) desaparecieron completamente por la construcción del puerto de Castelló. Así mismo sucumbieron yacimientos romanos en la zona del Serrallo y en la playa de Benafeli (Almasòra), mientras otros sufren en la actualidad la acción continuada del mar por influjo de las obras de puertos, escolleras y espigones, como en Borriana o Moncofa con grave riesgo de destrucción. La evidencia de los cambios en la línea de costa y los testimonios de destrucción de determinados elementos patrimoniales puede también analizarse en Sanjaume *et al.* (1996).

Otros testimonios de poblamiento litoral han tenido mejor suerte y pueden estudiarse, como el caso del yacimiento islámico de la Ràpita de la dunas de Guardamar (Azuar, 1989). Aquel paisaje reflejaba un tipo de poblamiento muy distinto al actual, estudiado por el mismo R. Azuar Ruiz con gran detalle (Azuar, 1999). Gracias a estos restos, a otros semejantes y a la documentación histórica, ha sido posible reconstruir los asentamientos meridionales del País Valenciano. Del mismo modo, el estudio de otros restos arqueológicos como los de la Illeta dels Ba-

nyets del Campello, conocidos desde 1640 y excavados desde 1929 (Rosselló, 1999), permitió datar materiales, culturas y aprovechamientos desde el segundo milenio antes de Cristo hasta el siglo XI de nuestra era. Este yacimiento es una muestra del valor del patrimonio litoral, pues como ha señalado Rosselló, a las funciones estrictamente económicas (con restos que delatan actividades portuarias y pesqueras, como balsas o piscinas, auténticos viveros de piscifactoría de origen romano e incluso anterior), añade otras estratégicas (de vigilancia y protección), con la catalogación de restos de una torre islámica cercanos a los de la actual, del siglo XVI. A todo ello, deberían sumarse las funciones estrictamente relacionadas con el poblamiento: vestigios de necrópolis, cisternas, casas señoriales, almacenes, templos ibéricos, hornos...

2.1. El paisaje de la defensa: de las torres a los castillos

Es muy posible que el primer intento de obtener una visión general del litoral valenciano naciera por razones militares. La defensa de la frontera que suponía la línea de costa, hizo volver los ojos de ingenieros, de virreyes y del mismo monarca hacia este espacio. Fruto de ello fueron las decenas de memoriales escritos por militares profesionales, por enviados especiales, por los propios virreyes de Valencia para construir la defensa del litoral ante los ataques corsarios del siglo XVI. Para ello, habilitaron torres de defensa, fortificaciones y establecieron una cuidadosa vigilancia a pie y a caballo dentro de un sistema regido por ordenanzas de 1554 y 1673. De aquel esfuerzo, fundamentalmente pagado por el dinero de los propios valencianos, resta ahora su expresión material: algunas torres de defensa, que se alzan como mudos testimonios de una forma diferente de entender la relación con el mar. Hoy en día, puede que sean el ejemplo vivo más acertado de la expresión de patrimonio cultural litoral que defendemos.

De la lectura atenta de las condiciones naturales del litoral –a las dos escalas global y local–, nació en el siglo XVI un sistema completo y entrelazado de defensa del litoral valenciano. En 1563 ya estaban construidas 43 torres y en 1585 eran 52. Nueve partidos o zonas defensivas compartimentaban el litoral con una lógica geográfica indudable. Si por una parte, los principales elementos naturales del relieve litoral marcaban fronteras y cada subsistema se adaptaba a las condiciones específicas del litoral, cada torre respondía, al mismo tiempo, a una particular relación local con el entorno. Así, por ejemplo, siendo todas anillas de una misma cadena sin las cuales no se entiende el conjunto, de les 55 torres catalogadas por nosotros (Boira, inédito), una veintena estaban situadas a una cierta altura sobre el mar, para defender una cala donde desembarcaban los corsarios o donde se escondían. Entre los ejemplos más claros podemos hablar de la torre de l'Almadum (Peníscola), Colomera (Orpesa), de la del cap de Cullera (desaparecida), de la Bombarda (sólo restos, en l'Alfàs del Pi) o de les Caletes (Benidorm). En segundo lugar, estaban las torres situadas en las fuentes de agua dulce, destinadas a evitar que los berberiscos se abastecieran de la misma. Eran más de una docena y todos

los ríos valencianos estaban controlados: de norte a sur habían torres en el riu de la Sénia, de les Coves o de Sant Miquel, el Millars, el riu Sec, el Belcaire, el Palància, el Xúquer, el Girona, el barranc del Gort, el riu d'Altea, el Montnegre y el barranc d'Aigües. De todas ellas, sólo resta la existente en el Xúquer, y, posiblemente, porque éste ha modificado su desembocadura respecto a la del siglo XVI. Además, también estaban protegidos el Cervol (con Vinaròs, donde permanece la torre), la rambla d'Alcalà (Benicarló, con la fortificación ya desaparecida), el Guadalaviar (con el baluarte del Grau de València, derruido a mitad del siglo XIX), la gola del Perelló de l'Albufera de València (con la Casa del Rei, desaparecida), el riu de Xeraco, el riu Gorgos (con Xàbia y el castillo de la Fontana, sustituido por un gran edificio de apartamentos del mismo nombre), el de la Vila (con las murallas supervivientes de la Vila Joiosa) y el Segura (con Guardamar). En tercer lugar, las torres sobre playas bajas, cercanas a lugares poblados y destinadas a su protección, así como de las rutas de acceso hacia el interior: la torre de la Sal (en Cabanes), la del Rei (Orpesa), la de Sant Vicent (Benicàssim), la Piles, la del Pinaret (el Grau de Castelló), la del Grau de Morvedre, la de la Valldigna o la del Grau de Gandia. Todas pueden ser visitadas, por permanecer con mayor o menor suerte y prestancia, excepto las de Castelló y Gandia. Por último, estaban las torres con una función de comunicación y de alerta. Eran una docena situadas a poca altura, sobre acantilados bajos o en la misma playa, pero sin una retaguardia habitada: torre de Sant Benet (Alcalà de Xivert), del Puig (a la comarca de l'Horta), del Pinet (Elx), del cap Roig y de la Foradada (Oriola). Todas, excepto la del Pinet, sobreviven.

Además de las torres pertenecientes al sistema defensivo del reino, en el litoral aparecen otros elementos individualizables con un origen semejante. Por ejemplo, la ermita de Albalat (del siglo XIII, dedicada a Santa María), junto al Prat de Cabanes-Torreblanca, fortificada por su cercanía a la costa, el castillo de Santa Pola (siglo XVI), la iglesia fortificada dedicada a Sant Bertomeu en Xàbia (finales del siglo XV y principios del XVI), la de l'Assumpció en Vinaròs y el fortín de Moraira (siglo XVIII), entre otros.

2.2. El paisaje del poblamiento: ciudades y *graus*

Otro elemento patrimonial del paisaje litoral son los asentamientos de población litorales, dispersos o concentrados. En esta categoría entrarían tanto las alquerías, como los barrios marítimos, *els graus*, pasando por las ciudades litorales *strictu sensu*. La consideración de un núcleo urbano dentro de esta categoría no es estática, ni geográficamente ni temporalmente hablando. De hecho, ¿pueden considerarse marítimas las ciudades de Castelló y de València? Por comparación con otras (Alcoi, Orihuela, Lliria, Xàtiva, Vila-real incluso), sí, pero durante mucho tiempo vivieron separadas del mar por una franja de terreno no construido hasta bien avanzado el siglo XX. Hoy, su espacio urbanizado se extiende hasta la orilla del mar bien por difusión o por la absorción de núcleos preexistentes. Otras ciuda-

des han hecho el camino de ida y vuelta. Vinaròs, de la que nadie dudaría de su carácter marítimo, vivió apartada del mar durante el siglo XIII, no siendo hasta la centuria siguiente cuando los pescadores comenzaron a construir viviendas en la playa del Santíssim, mientras el Benicarló musulmán estaba junto al mar y Jaume I autorizó su refundación a cierta distancia de él (López Gómez y López Gómez, 1986). En otros casos, todavía permanecen algunos barrios aislados, no integrados en conjuntos urbanos superiores y que responden a una tipología característica: los *graus* y barrios marítimos. Por último, el poblamiento ha desaparecido y hablamos ya de restos arqueológicos, de testimonios de asentamientos litorales arrasados o abandonados. Dentro de este capítulo, una nota necesaria. Algunos de los elementos del patrimonio prehistórico actualmente litoral –por ejemplo, las cuevas con presencia humana en el Paleolítico superior, como la Cova de l’Hort de Cortes (Cullera) o de les Cendres (Teulada)–, no eran litorales en el momento de su ocupación. De hecho, el estudio de ambos yacimientos prehistóricos, situados en la línea de costa actual, muestran que en aquel momento, el litoral se hallaba lo suficientemente alejado como para ser ignorado como área de explotación (Fumanal *et al.*, 1993), al menos hasta el 7.000 a.C (primeras etapas del Neolítico). Dichas cuevas son, por tanto, un ejemplo de elementos patrimoniales no “funcionalmente” litorales. Otros restos arqueológicos sí muestran un poblamiento litoral, efectivamente litoral podemos decir. Durante los siglos III y I a.C., algunos lugares conocen asentamientos estables que incluso se incorporan a la romanización, como el de les Duanes de Xàbia. Fumanal *et al.* (1993). enumeraron otros de época romana en la zona central del país y relacionados directamente con el litoral o con sus nuevas vías de comunicación: la *villa* de Rafalcait (Gandia), el monumento funerario de Daimús, la necrópolis de l’Alcúdia (Miramar), el taller de ánforas de Oliva, la *villa* de Sant Josep (Oliva), la importantísima *villa* de l’Almadrava (Gisbert, 1988), las *villae* del Puntal de l’Arenal de Xàbia, factorías pesqueras relacionadas con la exportación marítima (Martín, 1970), las ya comentadas de les Duanes de Xàbia...

De norte a sur del País Valenciano, los testimonios vivos de poblamiento litoral son abundantes, aunque no todos comparten el mismo nivel jerárquico en una clasificación relativa al hábitat. Siguiendo un esquema clásico, podemos dividir el litoral valenciano en tres grandes zonas separadas por ríos: la septentrional (del Riu de la Sénia al Túria), la central (desde éste hasta el Molinell) y la meridional (de éste al Segura, *si fa no fa*).

En la primera zona, y dentro de la categoría de ciudades estrictamente litorales, Vinaròs y Peníscola abren la lista y Benicarló se suma a ellas a través de su antiguo *grau*, topónimo ya perdido. Es sintomático que no vuelva a aparecer una ciudad litoral –materialmente litoral, visualmente marítima–, hasta Cullera y ésta, significativamente, edificada a espaldas del mar. Entremedio, otras urbes se hacen marítimas gracias a “terceros”. Es el caso de los *graus*, unos más históricos que otros, de Castelló, Almassòra, Borriana, Moncofa, Sagunt y València. *Gräu* y

puerto facilitaron, especialmente en el caso de Castelló y Borriana, su proyección marítima. Curioso el caso de esta última, que cuenta con un doble balcón al mar: su *grau* y su puerto, separados por un cierto trecho. Sin comparación con los anteriores por su pasado y por su tradición hallamos el *Grau Vell* de Sagunt, también distinto del actual *Puerto* de Sagunt, y el de València, fundado por Jaume I en el siglo XIII como *Vila Nova Maris Valentiae*, hoy *Grau* de València. Y además, tenemos pequeños poblados marítimos que la historia económica reciente —el turismo—, ha engrandecido físicamente, aunque no paisajísticamente. Alcossebre, lugar ya destacado por Madoz a mitad del siglo XIX como lugar de baño, Torrenostra (salida al mar de Torreblanca), el *carregador* o pequeño puerto de Orpesa (citado por Jaume I y sustituido por el barrio litoral turístico de *La Platja*), la tradicional almadraba de Benicàssim (hoy desaparecida y transfigurada en *Las Villas*, zona absolutamente turística estival), el *grau* de Almassòra (o *Platja de la Torre*, desde donde se exportó naranja hasta que el puerto de Castelló tomó el relevo), el caserío de la playa de Nules y su *carregador* (mencionado ya en 1343), el grau de Moncofa (citado por Escolano a principios del siglo XVII), el barrio de veraneo tradicional de la playa de Xilxes, los más modernos “barrio-mar” de Almenara y de Puçol o el caserío de La Torre (el Puig).

El siguiente tramo de la costa valenciana, de València a Dénia, repite uno de los rasgos del septentrional, más acentuado si cabe: no hay ciudades, exceptuando tal vez Cullera. Ni Valencia nació junto al mar, ni tampoco Gandia, ni Sueca, ni Tavernes de la Valldigna, ni Xeraco, ni Piles, ni Oliva, ciudades que hoy se enorgullecen en cambio de sus playas. Antes del auge turístico, la mayoría sólo contaban con pequeños núcleos de pescadores y algunas ni siquiera eso. Valencia y Gandia tenían sus respectivos *graus* medievales, de dilatada tradición comercial, militar y pesquera. Con menor antigüedad pero también ya tradicionales son los núcleos de Pinedo, el Saler, el Palmar y el Perelló y el Mareny (estos dos pertenecientes a Sueca). Después vienen las playas turísticas que “doblan” todos los núcleos interiores, desde Tavernes a Oliva. Salvo el caserío de la Platja (Oliva), que conoció a finales del siglo XIX una cierta actividad comercial ligada a la exportación de cítricos, los restantes son modernos y sólo la presencia de torres de vigilancia (en Tavernes y Piles) salvan sus paisajes de la falta de identidad histórica.

Por último, el sur. A diferencia de los anteriores tramos, este cuenta con más ciudades, más ciudades visualmente litorales. Las más importantes y las más urbanas sin duda son Dénia y Alacant. En un escalón inferior, Xàbia (a un par de kilómetros del mar), Altea, Calp, Benidorm, la Vila Joiosa, el Campello, Santa Pola, Guardamar y Torrevieja. Hoy todas ellas son ciudades, ayer no tanto, pero es cierto que nacieron junto al mar y que, por ello, algunas conservan trazos patrimoniales de interés, como las murallas de la Vila Joiosa o de Dénia, las fortificaciones de Alacant y Santa Pola o los restos arqueológicos de Calp. El cambio en el tipo de poblamiento ya fue advertido por López Gómez y López Gómez (1986): hay núcleos importantes junto al mar con doble actividad, agrícola y marinera, modifi-

cada ahora sustancialmente por el turismo de masas. ¿Hay núcleos dobles como los de Borriana o Gandia? Algunos, pero menos (Moraira-Teulada, Duanes de la Mar-Xàbia...). Además, existen otros núcleos habitados tradicionales desfigurados por la presión turística, como los caseríos del Portitxol y la Granadella, La Mata, Pilar de la Horadada...

En resumen, un poblamiento que refleja unas peculiares relaciones del ser humano con el mar. En general, el litoral valenciano no se caracterizaba, tradicionalmente, por grandes núcleos habitados. Los peligros del mar, la presencia de marjales y terrenos pantanosos junto al mar y la falta de defensas naturales en el norte y centro del territorio valenciano promovieron el tipo doble de hábitat: ciudad interior-barrio marítimo. Allá donde aquellos dos últimos condicionantes geográficos desaparecían –el primero permaneció inamovible hasta el siglo XIX–, y aparecían otros favorables –caladeros más ricos, abrigos naturales–, se desarrolló un tipo mononuclear de poblamiento.

El hábitat estrictamente litoral desarrolló tipologías propias de poblamiento –el barrio del Cabanyal-Canyamelar tal vez sea el ejemplo prototípico de núcleo marinero y Puerto de Sagunto, con los restos de sus altos hornos lo sea en un caso distinto–, algunas de las cuales corren el riesgo de desaparecer por el envite de la urbanización, de la renovación urbana ligada a las funciones turísticas o por proyectos de expansión urbana. Por ello, se debería poder proteger, siempre desde la perspectiva de la doble escala, estos núcleos litorales. Por una parte, manteniendo su tipología arquitectónica tradicional y por otra, evitando en la medida de lo posible la compactación del cordón urbano que los une con las ciudades prelitorales. En algunos casos, es posible todavía observar la dualidad ciudad-barrio marítimo, en otros (Valencia, por ejemplo), la defensa patrimonial debería centrarse en los elementos arquitectónicos históricos que restan (por ejemplo, en Valencia, la Casa dels Bous, los Docks comerciales, las termas Victoria, la lonja de Pescadores...).

Por último, basándose en la historia marítima de estos núcleos, sería preciso reconstruir, aunque fuera en la memoria (como hemos intentado hacer en la recopilación de las experiencias del marinero J.Huertas, en edición de J.V. Boira, 2000), la ruta costera de cabotaje que unía todo el litoral valenciano de puerto en puerto y que permitía el transporte de mercancías y de personas de forma alternativa a la terrestre. De hecho, por mar circulaban todo tipo de productos y en 1825, sabemos que se traían altramuces y batatas de Sevilla, Málaga y Nerja, granadas y caña dulce de Gandia, carbón de Orpesa y Vinaròs, algarrobas de Moncofa, castañas y avellanas de otros puertos de Catalunya. Y a finales de ese siglo, dada la demanda, se había establecido un servicio de vapor entre los puertos de Valencia, Borriana, Vinaròs, Tarragona, Barcelona, Sant Feliu y Palamòs. Lo servía un barco de 200 toneladas, el *Tulita*, y la tarifa de un pasaje, por ejemplo, de Vinaròs a Tarragona era de 20 reales. ¡Qué instructivo sería poder dar a conocer a las generaciones que no conocieron aquel continuo ir y venir de pequeñas embarcaciones estas actividades! Pues pocos recuerdan que el puerto de la Vila Joiosa, a mediados

del siglo XIX, registraba entradas de más de 330 barcos de cabotaje dedicados al comercio, a los que había que sumar 53 que comerciaban con América o con el extranjero.

2.3. El paisaje de la producción: puertos, almadrabas y salinas

Otro tipo de patrimonio litoral sobrevive en nuestras costas. Se trata de aquellas intervenciones humanas nacidas en estas áreas por su relación con la actividad económica. Algunos autores hacen retroceder hasta muchos años antes de nuestra era la explotación de recursos costeros por el ser humano en lo que, a partir del siglo XIII de nuestra era, sería el reino de Valencia. Ejemplos de usos con fines ornamentales de conchas perforadas se encuentra en yacimientos interiores, como los de la Cova del Parpalló. Pero una cosa es que el ser humano hiciera del litoral un medio aprovechable y otra que interviniera para hacerlo más rentable. Es aquí cuando la intervención humana histórica se materializa en patrimonio cultural.

Sin duda, el elemento más visible de la acción antrópica en la costa han sido los puertos. Píqueras (1999) ha hecho coincidir precisamente la fase de construcción de la mayoría de los actuales puertos valencianos (segunda mitad del siglo XIX) con la primera gran aproximación al mar de los valencianos en toda su historia y Rosselló (1975) ya lo advirtió para el litoral de Mallorca, en tantos aspectos semejante al valenciano: “*l’aspecte utilitari de les costes abans es resumia –fora d’una modestíssima indústria pesquera–, en els ports*”. La referencia del Dr. Rosselló al tiempo (ese “*abans*”) es fundamental. Hoy las cosas han cambiado y el aprovechamiento del litoral ha alterado el binomio de sus fuentes de riqueza. Como hemos visto, de una explotación extensiva se ha pasado a otra intensiva. Este proceso de simplificación económica ha conducido también a otro de simplificación paisajística que ha conllevado la destrucción de algunos elementos patrimoniales que expresaban otro tipo de relación con el medio litoral.

Puertos históricos en el País Valenciano hay pocos. La configuración del litoral no permitió su existencia. Los más importantes hoy en día se deben a la mano del hombre y un claro ejemplo es el de Valencia, que no aparece físicamente hasta finales del siglo XVIII (1792) y principios del XIX (a partir de 1852). Semejante proceso temporal se conoce en Vinaròs (su primera infraestructura estable data de 1866, pese a haber proyectos desde 1678), Benicarló (1932-1946, con algún espigón anterior que causó muchos problemas a los vecinos de la zona por la erosión resultante), Castelló (1898, siguiendo un proyecto de 1865), Borriana (iniciado en 1923), Sagunt (1907, pero sobre todo 1922), Gandia (finales del siglo XIX), Dénia (uno de los pocos abrigos históricos del litoral valenciano y que en 1892 inició obras de ampliación del puerto tradicional), Altea (1933-1956), Alacant (otro puerto histórico, que ya sufrió ampliaciones en 1765, 1845 y 1873), Santa Pola (sucesor del *Portus Ilicitanus* de los textos latinos) o el de Torre Vieja (1925-1954). La existencia de infraestructuras estables para el embarque y desembarque, para el almacenamiento y el transporte de viajeros y mercancías ha creado un paisaje por-

tuario que debe ser protegido ante el desuso o, por contra, ante las operaciones de reforma y de reutilización de las dársenas portuarias, al estilo de lo acaecido en Barcelona o Génova. Navarro (1994 a y b) ha estudiado la arquitectura de los puertos valencianos (almacenes, *docks*, estaciones marítimas, aduanas, varaderos, edificios administrativos, tinglados, clubes náuticos, etc.), promoviendo así su conocimiento y defensa. La destrucción hacia 1985 del histórico Club Náutico de Valencia (obra de los arquitectos Javier Goerlich y Alfonso Fungairiño, 1932. Véase Boira, 2005) fue un ejemplo de desprecio hacia este tipo de patrimonio. Pero además, las nuevas dinámicas urbanas pueden conducirnos a nuevos atentados al paisaje portuario tradicional, pues las operaciones de reutilización de las dársenas tradicionales, no aptas para las actuales formas comerciales marítimas, podría conducir a la colmatación de los muelles debido a la construcción de edificios espurios al entorno o por aparcamientos de coches y a la alteración de los espejos de agua de las dársenas –un elemento indisolublemente ligado al concepto de puerto–, por banales elementos decorativos (puentes, pasarelas, fuentes...) o por amarres para cientos de barcos deportivos destinados a rentabilizar esas operaciones de rehabilitación, como señala el mismo Navarro. En relación con este punto, deberíamos mencionar otros elementos del patrimonio portuario como son los faros, grúas históricas y muelles. Aspectos poco estudiados en nuestro caso, respecto los primeros podría analizarse tanto su presencia en determinados lugares de la costa difíciles o de necesaria señalización, como los que se hallaban en los puertos comerciales o en núcleos de población (Ferri, 2002 y Aguilar, 2005). El faro de Altea o de l'Albir data de 1878, el de la Vila Joiosa era anterior al plan general de 1847, el del cap de Sant Antoni es de 1861, con reformas posteriores de 1883, 1914 y 1960, el del cap de Sant Martí es más moderno, de 1928.

Un elemento especial del patrimonio litoral que urge ser protegido es la industria tradicional de la construcción naval. Los abundantes talleres de *calafats* y *mestres d'aixa* del litoral valenciano del siglo XIX y principios del XX, herederos de aquellos otros que construían galeras y otras embarcaciones en la Valencia medieval, han ido sucumbiendo poco a poco. Resisten algunos, en la Vila Joiosa, en Calp, en Dénia y especialmente en la playa del Cabanyal de València. Hay testimonios de su antigua importancia, como éste, que Juan Bautista Robert publicaba en 1947 describiendo esta porción de playa:

Si a Poniente de nuestro puerto se alcanzan los grandes astilleros modernos (...) en el lado de Levante, entre balnearios, *barraquetas* y merenderos, ofrece un nuevo punto de vista el dinamismo y vitalidad de la actual Valencia marinera con la alineación, casi sin solución de continuidad, de factorías más o menos improvisadas que construyen a usanza antigua, un tanto modernizada, no sólo embarcaciones para la pesca de bajura o costera, sino otras de mayor tonelaje aptas para la pesca de altura y grandes pailebotes con motor auxiliar propios para la navegación de tráfico, incluso el transoceánico. El panorama de la playa del Cabañal, desde *Las Arenas* a la Malvarrosa presentaba, y aún conserva, un interesante

contraste con el arranque de la playa de Nazaret a partir de la misma zona portuaria, aquí una muestra magnífica de la industria naval pesada, allí los rebrotes fecundos, aunque algo circunstanciales, de las tradicionales maestranzas de carpinteros de ribera que antaño dieron a la mano de obra valenciana tanta fama como buen provecho; algo así como la artesanía de la industria de la construcción de barcos.

De hecho, en esta playa de Levante se llegaron a contar los siguientes astilleros a en la primera mitad del siglo XX: “la Atlántida”, los talleres de Dionisio Brú Chofre, el de Ricardo Palau, el de Vicente Lacomba, el de su hermano José M^a Lacomba, el de Juan Bautista Rocafull, el de José Romero, el de Carabal, en la playa de Nazaret, los astilleros de cascos metálicos “Neptuno”, que construían motonaves de 500 a 700 toneladas, el de José Blanco y algunos más. De ellos salieron motoveleros como el *Levantino*, *Sevillanos*, *Cristo de la Buena Muerte*, *Juanitanes*, *Peregrin Gallart*, *Vicenta*, *Luisa*, *Villanueva del Grao*, *Cruz del Sur*, *Gaviota*, *Tritón*, *Puerto de Torrevieja*, *Puerto de Valencia*, *Puerto de Gandía*, *Puerto de Alicante* y motonaves como el *Ada Ferrer*, *Concepción Aparicio*, *Juan Ferrer*, otro *Juan Ferrer* por pérdida del primero, el *Rosita Soler* y otros más. Hoy, de todo aquel pasado, sobreviven un par de talleres, afortunadamente estudiados por personas como Pep Martorell (2000).

Un elemento del que restan algunos testimonios en el litoral del País Valenciano son las salinas. Muchas han desaparecido ya, pero otras permanecen –más o menos productivas–, como expresión de lo que fue un aprovechamiento más variado del litoral que el actual. El medio físico del litoral valenciano permitió la explotación de este recurso desde bien antiguo. La presencia de albuferas, una topografía plana, veranos secos y calurosos e intercambio natural de aguas marinas y continentales impulsó este aprovechamiento en nuestras costas (Mateu, Sanchis i Ferri, 1999). En época foral, las salinas más importantes eran las de Peníscola, Torreblanca, Borriana, l’Albufera de València, Calp, Santa Pola, Elx-la Mata..., aunque se producía sal también en Vinaròs, Moncofa, Sueca, Xàbia y Orihuela (Azuar, 1999). Hoy en día, sólo existe producción de sal a gran escala en el litoral valenciano en el complejo Torrevieja-el Pinós, el primer gran centro productor de España. Con todo, antiguos paisajes de la sal, en un viaje de ida y vuelta, han vuelto a derivar en albuferas o espacios naturales de interés (una parte de la propia Albufera de Valencia, pero también la laguna de la Mata).

Otro tipo de explotación del litoral fueron las almadrabas que, como los trasmallos, eran artes de pesca fijos que se colocaban en determinados lugares de la costa de forma que interceptaran el paso de ciertas especies marinas, especialmente atunes. Eran abundantes en la costa meridional del reino, especialmente en Dénia, Xàbia, Calp, Benidorm y la Vila Joiosa (cerradas en 1954). En 1951, existían todavía por estas comarcas cuatro almadrabas, que capturaron 14.455 piezas, con un peso total de 117 toneladas. La última almadraba en funcionamiento parece ser que fue la de Tabarca, que permaneció en uso hasta 1957 (Camarasa, 1975). A di-

ferencia de las almadrabas, otro arte de pesca tradicional sobrevive en las costas meridionales valencianas: las conocidas como *pesqueres de cingle*. Se trata de un tipo de pesca realizado al pie de los acantilados de la comarca de la Marina, que se desarrollaba con escaleras fijadas a la roca mediante hierros y con cuerdas para permitir el acceso a zonas donde realizar la captura. De elevado riesgo para el pescador, éste se colocaba en una frágil estructura (*el canyís*) colgada de la pared del acantilado y realizaba su actividad desde allí. Se conocen testimonios desde el siglo XVI y todavía hoy, algún arriesgado aficionado se aventura por aquellas zonas. Recoger, restaurar y documentar esta modalidad de pesca también debería formar parte de una política integral de protección del patrimonio litoral.

2.4. El paisaje invisible: los nombres de lugares

Por último, no debemos olvidar otro tipo de patrimonio, aunque intangible, de alto valor cultural. Nos referimos a la toponimia tradicional litoral. Si al comenzar este texto hablábamos de los peligros de la banalización, también cuando lo acabamos debemos acudir a esta idea. La proliferación de núcleos turísticos y de zonas de veraneo o de apartamentos está borrando los nombres tradicionales del litoral y sustituyéndolos por otros de nuevo cuño, relacionados con estas actividades turísticas. Sólo en el término de Cullera, Giner, en 1986, detectó 174 nombres de lugar tradicionales, muchos de los cuales denominaban parajes marinos, “*tota una còrrua d’enfilalls i els illots, esculls i accidents sotaiguats*” en expresión del doctor Rosselló (1989).

Este patrimonio consta de dos tipos distintos. Por una parte tenemos los nombres generales propios del litoral, tan variados y que reflejan un paisaje rico y heterogéneo (Rosselló, 1991-1992): *grau, restinga, punta, cap, escull, mata, toll, areny, aigüa, barra, bol, cala, estany, estanyol, albufera, mareny, marjal, aigua-moll, prat, penya, devesa, saladar, gola...* Debería velarse por un correcto uso toponímico acorde con el contenido paisajístico. Y, en segundo lugar, se debería conservar y fijar lo que queda de la toponimia litoral tradicional, e incluso poder restaurarla, tal y como rehabilitamos iglesias góticas y barrocas. Porque, como ha recordado Rosselló, así como los fósiles, pese a que nadie los descubra, no desaparecen y pueden ser sacados a la luz en cualquier momento, los “fósiles” toponímicos no sólo se deterioran, sino que corren el riesgo de evaporarse para siempre. Sería una pérdida irreparable contra la cual, podría incluso proponerse una ley de protección del patrimonio toponímico (Rosselló, 1990:134), siempre teniendo en cuenta que el topónimo no es sólo la expresión de una cultura lingüística, sino el reflejo de un paisaje, de una forma del territorio, litoral en este caso. No debemos proteger nombres como *l’Estany del molló*, por ejemplo, sencillamente por nostalgia, sino porque explican las coordenadas geográficas (la palabra *estany* hace referencia a una masa o lámina de agua libre en contextos litorales) e históricas (*molló* haría referencia a un límite, a una frontera), de ese determinado lugar. ¿Sería mejor llamarle *Sol y Playa* o *Marinazul*?

Pero además de los topónimos terrestres están los marinos, mejor dicho los submarinos: *la barreta de Bétera*, no está en ese pueblo, sino ocho kilómetros mar adentro frente a la playa de Meliana, pasando el *algar del Puig y les puntes d'Albalat*. De igual modo que *els Clots* están frente a la costa de Pinedo, antes de *El Fang* y de la *roca d'Antalquer*. Estos nombres de lugares submarinos sólo eran conocidos por los marineros de nuestros pueblos pesqueros, formando parte de su cultura propia, tan rica y digna de atención. El último de una serie de trabajos dedicados a profundizar en esta tradición oral que se pierde a marchas forzadas tal vez sea el de Martorell (2001) sobre el mundo marinero del Cabanyal-Canyamelar.

3. RECOMENDACIONES

En definitiva, como hemos visto el litoral es un paisaje transversal y complejo. Una lectura reduccionista del mismo que se asiente sobre una protección de elementos discretos es una perspectiva equívoca por empobrecedora. Y para explicar mejor esta afirmación, permítaseme enumerar dos instrumentos clásicos de la geografía: la localización y la conexión. El primer concepto llama a la situación, a la colocación de los fenómenos en el espacio, en el territorio. Siguiendo esta norma, deberíamos ubicar los elementos del patrimonio litoral en su lugar geográfico preciso, identificándolos sobre la cartografía apropiada, a la escala correcta y protegiendo esta localización de los ataques de la urbanización. Pero de la misma forma que en geografía no basta con esta localización, tampoco en la gestión del patrimonio debería ser válido obviar los principios de conexión y de conjunto. De tal manera que deberíamos ser conscientes que casi todos los elementos culturales del espacio litoral explican su presencia por la conexión con otros elementos físicos y humanos del territorio. La desconexión del elemento singular de su entorno inmediato y el recorte premeditado de su relación con un conjunto puede comportar su desaparición a corto y medio plazo.

Por todo ello, tanto desde el punto de vista de la conservación como de la gestión del patrimonio cultural litoral, los conceptos de paisaje y de escala son fundamentales, incluso más importantes que el catálogo individualizado del patrimonio entendido como un elenco ordenado de fichas. Si la idea de paisaje nos introduce de forma adecuada en la complejidad real del litoral y de sus elementos (también desde el punto de vista de los testimonios de origen antrópico), el juego de escalas –de la general a la local–, permitiría gestionarlo de una forma correcta.

Refirámonos a un caso concreto: una torre de defensa del litoral valenciano, por ejemplo, ¿tiene algún sentido su conservación –más allá del placer estético de su observación o de la catalogación de un determinado estilo arquitectónico o artístico–, si la desconectamos de su paisaje inmediato (su entorno cercano), de su función originaria (la vigilancia y protección del litoral) y de su pertenencia a un conjunto superior de ámbito general (el sistema renacentista de defensa del reino de Valencia)? ¿Qué lectura podemos hacer de este elemento del patrimonio litoral

desconectado de sus claves de interpretación? Desgraciadamente se está imponiendo una visión reduccionista del patrimonio en su protección y gestión, llegando en el mejor de los casos a la defensa de elementos absolutamente descontextualizados, islotes culturales en medio de un mar de urbanización. De hecho, catalogar una torre de vigilancia desde la que ya no se ve el mar porque está detrás de una pantalla de edificios de apartamentos, no es proteger el patrimonio cultural. Restaurar las troneras de un campanario fortificado de una iglesia de la Marina o del Baix Maestrat separada del litoral por barrios de alturas excesivas, no es proteger el patrimonio cultural. Excavar para después acotar los restos de una factoría de salazón, de una salina medieval, de una almadrava del siglo XVI mediante una valla perimetral rodeada de restaurantes y aparcamientos, no es proteger el patrimonio cultural. Lamentablemente, hoy, en el País Valenciano, la fragmentación, la descontextualización y, en el mejor de los casos, la protección singular de los elementos del patrimonio cultural es la política mayoritaria.

4. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- AGUILAR, I. 2005. *El faro del puerto de Valencia (1930-2005)*. Cátedra Demetrio Ribes. Valencia.
- AZUAR, R. 1999. El paisaje medieval islámico del sur valenciano, pp. 49-59. *Geoarqueología i quaternari litoral. Memorial Maria Pilar Fumanal*. Universitat de València, València.
- AZUAR, R. et al. 1989. *La Rábita califal de las dunas de Guardamar (Alicante)*. Cerámica, epigrafía, fauna y malacofauna. Alicante.
- BOIRA, J.V. (ed.) 2000. *La València Marítima I. La pesca del bou, tempestes i naufragis. L'obra de José Huertas Morión*. Museu de Prehistòria i de les Cultures. Diputació de València.
- BOIRA, J.V. (inédito). *El sistema defensiu del regne de València en el segle XVI. Geografia i territori*. Institució Valenciana d'Estudis i Investigacions (IVEI). Generalitat Valenciana.
- BOIRA, J.V. 2005. Esport i oci a la dàrsena del port de València. Els inicis d'una vocació: 1909-1932. *IV Curso de Historia de la Ciudad de Valencia*. Colegio de Arquitectos-Ayuntamiento de Valencia-Universitat de València-Universitat Politècnica de València.
- CAMARASA, M^a.E., 1975. *La pesca en la provincia de Alicante*. Universidad de Valencia-Diputación Provincial de Alicante.
- FERRI, M. 2002. *Memoria gráfica de las obras públicas en la Comunidad Valenciana. Puertos y faros*. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos de la Comunidad Valenciana.
- FUMANAL, P. et al. 1993. Litoral y poblamiento en el litoral valenciano durante el Cuaternario reciente: Cap de Cullera-Puntal de Moraira, pp. 249-259. *Estudios sobre Cuaternario. Medios sedimentarios. Cambios ambientales. Hábitat humano*. Universitat de València.
- GISBERT, A., 1988. L'Almadrava, Setla-Mirarosa-Miraflor. *Memòries Arqueològiques a la Comunitat Valenciana*, 1984-85. Generalitat Valenciana. Ibidem, p. 258.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. y LÓPEZ GÓMEZ, A. 1986. El poblamiento tradicional en las costas valencianas: la dualidad ribera-huerta. *Cuadernos de Geografía*, 39-40: 263-288.

- MARTÍN, A. 1970. La factoría pesquera de Punta de l'Arenal y otros restos romanos de Jávea (Alicante). *Trabajos varios del S.I.P.*, 38, Valencia.
- MARTORELL, J. 2000. Els calafats. Testimoni d'una època. En *Mestres d'aixa, calafats i mariners. Del modelisme naval a la fusteria de ribera a les costes valencianes*. Escola d'Arts i Oficis de València.
- MARTORELL, J. 2001. *El món mariner del Cabanyal*. Engloba Ediciones. Valencia.
- MATEU, J., SANCHIS, C. i FERRI, M. 1999. El golf de València durant els segles XVI i XVIII. Canvis ambientals, 367-374. *Geoarqueologia i quaternari litoral. Memorial Maria Pilar Fumanal*. Universitat de València, València.
- NAVARRO, J.R. 1994 (a). Bases literarias para un análisis del paisaje portuario. *OP*. 29: 106-115.
- NAVARRO, J.R. 1994 (b). La arquitectura de los ingenieros portuarios. Los puertos de Valencia, Alicante y Castellón en las tres primeras décadas del siglo XX. *OP*. 30: 86-95.
- PIQUERAS, J. 1999. *El espacio valenciano. Una síntesis geográfica*. Editorial Gules. Valencia.
- ROSSELLÓ, V. 1975. El litoral de Mallorca. Assaig de genètica i classificació. *Mayurqa*, vol. 14: 5-19.
- ROSSELLÓ, V. 1986. L'artificialització del litoral valencià. *Cuadernos de Geografía*. 38: 1-28.
- ROSSELLÓ, V. 1990. El patrimoni toponímic de les Illes. *BSAL*, 46: 131-136.
- ROSSELLÓ, V. 1991-1992. El terme *Grau* i la nomenclatura dels estanys litorals. *Notes de Geografia Física*, 20-21. Universitat de Barcelona.
- ROSSELLÓ, V. 1998. Cullera, el Xúquer i la mar, pp. 9-18. *II Jornades d'Estudis de Cullera*, 7i mig editorial. València.
- ROSSELLÓ, V. 1999. La Illeta dels Banyets del Campello: nivells marins i arqueologia al migjorn valencià, pp. 229-243. *Geoarqueologia i quaternari litoral. Memorial Maria Pilar Fumanal*. Universitat de València, València.
- SANJAUME, E. *et al.* 1996. Recent coastal changes in the gulf of Valencia (Spain). *Z. Geomorph.N.F. Suppl.*-Bd. 102: 95-118.
- SORRE, M. 1967. *El hombre en la tierra*. Labor, Barcelona.