

De Rutas y Fondeaderos en la Provincia Marítima de Valencia 1868-1915

Pascual Santos-Lopez
Universidad de Murcia

Resumen: Se analizan las rutas, puertos, muelles y fondeaderos de la Provincia Marítima de Valencia entre finales del siglo XIX y principios del XX, utilizando como hilo conductor el *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación*, publicado en 1915, con noticias de personas, sociedades e industrias que nos acerquen a la historia marítima de nuestras costas en el periodo de la industrialización de España.

Palabras clave

Patrimonio industrial, Ruta comercial, Puerto, Fondeadero, Industrialización, Valencia, Siglos XIX y XX.

Routes and Anchorages in the Maritime Province of Valencia 1868-1915

Abstract: The routes, ports, docks and anchorages of the Maritime Province of Valencia between the end of the 19th century and the beginning of the 20th are analyzed, using as a common thread the Maritime, Commercial, Industrial and Navigation Yearbook, published in 1915, with news of people, societies and industries that bring us closer to the maritime history of our coasts in the period of the industrialization of Spain.

Keywords

Industrial heritage, Trade route, Port, Anchorage, Industrialization, Valencia, 19th and 20th centuries.

Introducción

Me centraré en la antigua división periférica de las costas de España, antes del Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se crearon las Capitanías Marítimas, que se regularon por el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, junto a sus Distritos Marítimos, y concretamente en la Provincia Marítima

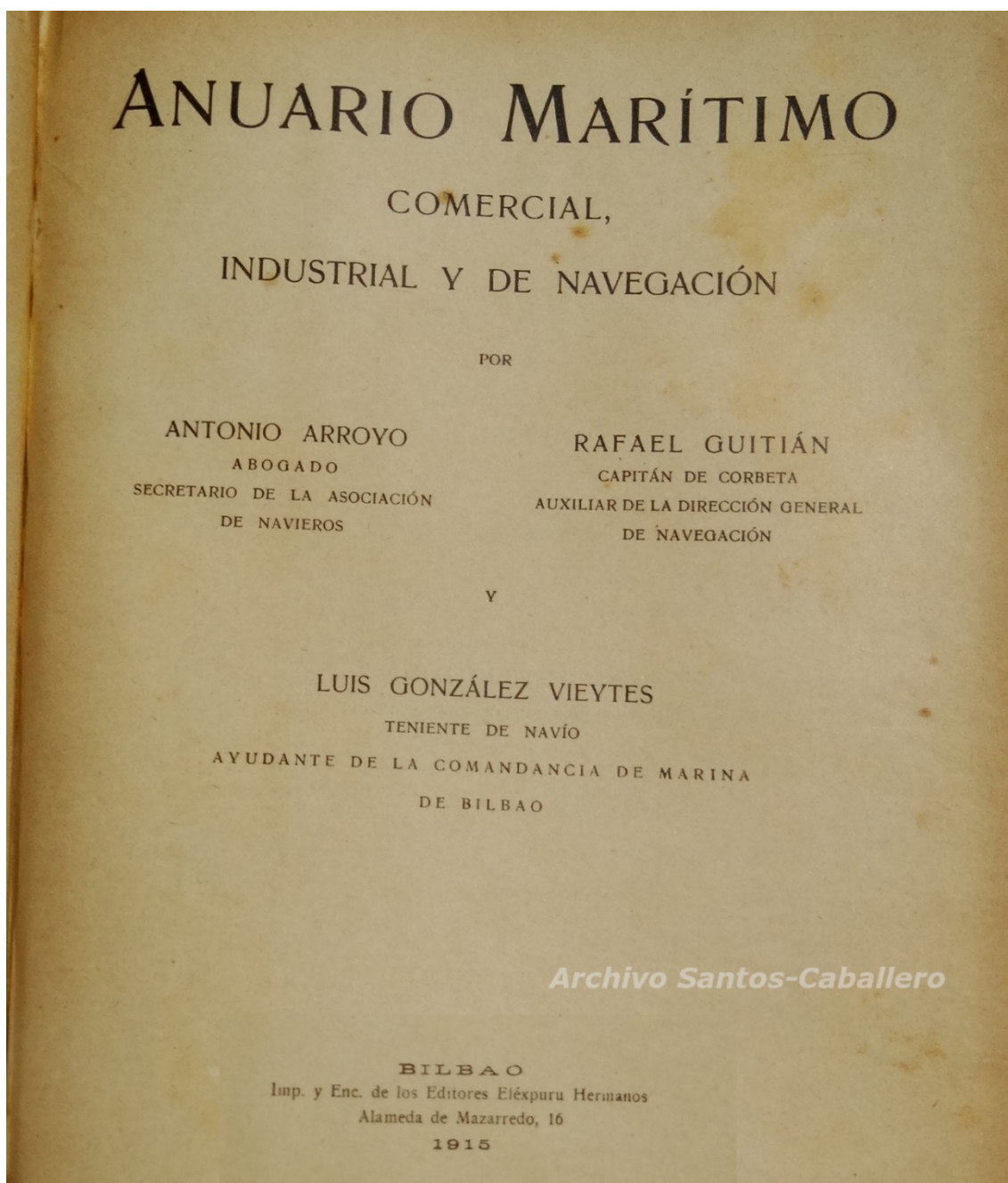
de Valencia, utilizando como hilo conductor el *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación* publicado en 1915 por los Editores Eléxpuru Hermanos en Bilbao, cuyos autores fueron: Antonio Arroyo, abogado, secretario de la Asociación de Navieros, Rafael Guitián, capitán de corbeta, auxiliar de la Dirección General de Navegación y Luis González Vieytes, teniente de navío, ayudante de la Comandancia de Marina de Bilbao.

El objetivo será conocer y analizar las rutas, puertos, muelles y fondeaderos de la costa valenciana, buscando noticias de personas, sociedades e industrias que nos acerquen a la historia marítima de las costas de España, arrojando luz sobre un periodo fascinante que fue el de la industrialización de finales del XIX y principios del XX.

El *Anuario Marítimo* nos muestra, además de la descripción de nuestras costas, sus puertos, fondeaderos y puntos habilitados para el comercio, datos interesantes de la vida marítima, industrial y mercantil, que intentaré enriquecer con documentos y noticias aparecidas en hemerotecas, archivos y en la bibliografía especializada. Esperemos, como dicen los autores en su introducción, “*divulgar el conocimiento de los intereses marítimos, los capitales que representan, los beneficios que proporcionan y a quiénes alcanzan, la potencia productora del mar, su mediación intensamente impulsiva en todas las manifestaciones del comercio y de la industria, la riqueza aún inexplorada o no cultivada debidamente que encierra..., para llegar a ponderar el valor del factor marítimo en relación con los demás valores que constituyen el activo en nuestra economía pública*” (Arroyo, Guitián, y González, 1915: 5).

Provincia Marítima de Valencia

En 1915 el Apostadero Marítimo de Cartagena incluía las provincias marítimas de: Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza. La Provincia Marítima de Valencia a su vez estaba formada por seis distritos marítimos: Jávea, Denia, Gandía, Valencia capital, Castellón y Vinaroz y se extendía, en la provincia civil de Alicante, desde el cabo Morayra (hoy Cap d'Or) al río Molinell; toda la de Valencia y la de Castellón hasta el río Cenia, límite entre la Provincia Marítima de Valencia y la de Tarragona.



Anuario Marítimo de 1915. Archivo Santos-Caballero

En la provincia marítima que nos ocupa encontramos varios puertos artificiales, entre ellos los de Denia, Gandía, Valencia y Castellón. Además de los faros de cabo San Antonio, Cullera, Canet, Oropesa y Peñíscola, entre otros.

Valencia es comandancia marítima de primera clase, con los distritos de primera de: Denia, Gandía y Castellón y los de segunda de Jávea y Vinaroz. En 1915 contaba con aduanas de primera clase en Valencia, Castellón y Vinaroz;

de segunda en Denia, Cullera, Gandía y Burriana; de tercera en Jávea y Benicarló y de cuarta en Sagunto. Las estaciones de salvamento de naufragos estaban en Jávea, Denia, Gandía, Valencia y Vinaroz y tenía un semáforo en el cabo San Antonio.

Los semáforos o estaciones semaforicas dependían de la Dirección General de Telégrafos y el Decreto de 28 de noviembre de 1868 la autorizaba para “*situar estaciones semaforicas en los puntos más oportunos de nuestras costas, principiando por las de Tarifa y Cabo de Finisterre o Estaca de Vares*”¹. Los semáforos consistían en un mástil donde se colocaban banderas de día y señales luminosas de noche, que servían para comunicarse entre tierra y las embarcaciones que se aproximaban, gracias a un código establecido. En la actualidad se conserva uno de estos mástiles en Santander, dentro de la Red de Patrimonio Industrial de Cantabria, que estuvo en uso hasta 1968, una vez que las comunicaciones radioeléctricas lo hicieron inservible².

Distrito Marítimo de Jávea

Al doblar el Cap d'Or de Moraira, encontramos una ensenada de cinco millas³ de abra, que acaba en el cabo de La Nao, que es el más saliente al Este de esta parte de la costa. En la base del cabo de La Nao se encuentra una cavidad natural que permite la entrada de pequeñas embarcaciones, llamada Cova dels Òrguens y a la que sólo se puede acceder por mar. Después le sigue el cabo Negro, límite meridional de la ensenada del Portichol, hasta el otro extremo, constituido por el cabo San Martín. A continuación, se encuentra la ensenada de Jávea, entre los límites del susodicho cabo y el de San Antonio, con dos millas y media de abra y una de saco, donde encontramos la villa de Jávea.

Según el *Derrotero* de Tofiño existía un fondeadero al Norte de la ensenada de Jávea (cerca del Fuerte de San Jorge, en 1915 el *Anuario* habla de las

¹ Decreto restableciendo el precio de 4 rs por cada despacho telegráfico que contenga diez palabras y autorizando a la Dirección de Telégrafos para suprimir, mejorar y establecer estaciones y líneas telegráficas en la forma y con arreglo a las bases que se consignan (30-11-1868). *Gaceta de Madrid*, nº 335, p. 4.

² Moreno, V.M. (22-6-2021). Semáforo Marítimo del Puerto de Santander, <https://redpatrimonioindustrialcantabria.org/portfolio-item/semáforo-maritimo-del-puerto-de-santander/>

³ RAE. Una milla náutica o milla marina equivale a 1852 metros.

ruinas del Castillo de San Jorge) donde podían acudir embarcaciones de cualquier porte para quedar resguardadas de los vientos S. SO. O. y NO. (1832, 111), gracias al abrigo del cabo de San Antonio. Según el *Anuario*, los buques grandes fondeaban de 20 a 22 metros de agua marcando el Faro del cabo de San Antonio al S. 23 E. y la Aduana al S. 68 E. y los buques pequeños en la parte Norte de la ensenada a dos cables⁴ de tierra y de 12 a 14 metros de agua (Arroyo et al., 1915, 850).



Faro del Cabo de la Nao. Foto de Pascual Santos

En el siglo XIX la producción y comercio de la uva para satisfacer la demanda del Reino Unido motivó la construcción en la Marina Alta de riuraus, que eran estructuras rectangulares porticadas para secar la uva. Todavía se conservan algunos en las localidades de Jávea, Denia y Gata de Gorgos, entre otras⁵. Dicho comercio también motivó la construcción de muelles y embarcaderos para evitar que en los fondeaderos pudieran caer los géneros al agua, como el concedido a José Guardiola Bolufer el 10 de junio de 1871, por

⁴ RAE. Décima parte de una milla náutica. Equivale a 185 metros.

⁵ Ruta dels Riuraus. <https://www.xabia.org/ver/1645/Ruta-dels-Riuraus.html>

el Ministro de Fomento. Proyecto que había solicitado el 5 de agosto del año anterior (*Memoria*, 1873, 202).

El muelle embarcadero debía arrancar de punta Ereta y estaría “*compuesto por dos tramos en ángulo recto de los que, el mayor, que es donde va el atracadero, tiene cincuenta metros de longitud y catorce de ancho en la coronación. Este muelle se unirá por medio de un trozo de carretera de unos 200 metros, a la que va desde Jábea a la playa, y su construcción es escollera de piedras de dos metros cúbicos a medio metro cúbico de volumen, y revestimiento de sillería por el lado que va el atracadero*” (*Memoria*, 1873, 202).



Puerto de Jávea en la actualidad desde el Mirador del faro del cabo San Antonio.

Foto de Pascual Santos

Tras depositar la fianza exigida de 35.960 pesetas, los trabajos comenzaron el 20 de julio y el 16 de octubre de 1871 el concesionario solicitó reducir las obras del muelle y martillo a treinta metros el primero y ocho el segundo, sin alterar las demás condiciones. Solicitud que fue autorizada el 6 de diciembre, oídos el ingeniero jefe y la Junta Consultiva (*Memoria*, 1873, 203).

Según el Anuario, en 1915 el muelle particular funcionaba con un fondo que oscilaba de dos a tres metros de agua. Después de su concesión, José Guardiola hizo partícipes a 18 señores más y entre todos costearon su construcción con el fin de cederla en su momento al puerto de refugio proyectado, en virtud de una Ley aprobada por las Cortes. En ese momento el muelle estaba casi acabado y los concesionarios permitían que los buques cargaran y descargaran sin exigirles ningún derecho; salvo 0,50 pesetas la tonelada, de forma voluntaria para la reparación y conservación de la obra (Arroyo *et al.*, 1915, 850).



Faro del cabo San Antonio. Foto de Pascual Santos

En Jávea existía una Ayudantía de Marina, que dirigía el teniente de navío Juan B. Bover Dotres, un contramaestre del puerto, Vicente Zaragoza Barrachina, un vocal representante de la Junta Local de Pesca, Bartolomé Cholvi Diego, una aduana de tercera clase, cuyo administrador era Carmelo Moroder y una Junta Local de Salvamento de Náufragos, cuyo presidente honorario era el ayudante de marina mencionado y el presidente en 1915 era Antonio Bertomeu Bolufer.

La aduana, además de estar habilitada para los productos generales de su clase, lo estaba también para importar “*nitrate de sosa, madera ordinaria sin labrar, guano y demás abonos, forrajes y salvados*” (Arroyo *et al.*, 1915, 851).

También existían dos constructores de buques: Bolufer e hijo (J. A.) y Felipe Guardiola.

El faro del cabo San Antonio era de luz fija blanca de 16 millas de alcance con destellos de 30 millas. Está situado en una cota de 175 metros y en la actualidad su alcance es de 26 millas náuticas. Cerca del faro había un semáforo cuya señal distintiva era A. H. K. D. El cabo San Antonio separaba los distritos de Jávea y Denia.

Distrito Marítimo de Denia

El cabo San Antonio es donde comienza el golfo de Valencia, limitado al norte por el cabo Oropesa. Este golfo mide 78 millas de abra y 25 de saco. A poco más de tres millas en la costa encontramos la punta del Sardo y desde allí a unas dos millas se ve la ciudad de Denia.

Según Tofiño, el puerto de Denia está formado por dos placeres⁶ de lama y alga, con fondo desigual desde 1 pie⁷ hasta 12. Uno se llama Rincón de San Nicolás y otro de la Placeta. Entre ellos hay un canal de 64 brazas de ancho. Además, existen otros dos placeres al NE., de la boca del canal, a una distancia de 130 brazas. Al situado al SE., le llaman Androna, es de piedra con 18 pies de fondo y entre él y el otro placer dejan un canal entre 18 y 21 pies de fondo. Al otro lo llaman Caballo y es de lama y alga con 15 pies de fondo y se junta con el placer de la Placeta con 16 y 18 pies de fondo, por donde pasan con tiempo bueno embarcaciones medianas, pero con mal tiempo “*todo se hace una rompiente*” (1832, 113).

En 1915 se estaban construyendo las dos escolleras del puerto siguiendo el canal formado por los dos placeres Caballo y Androna, que se ensancha luego para formar el puerto propiamente dicho. Para la entrada en el puerto se hace necesaria la presencia del práctico, sobre todo, para los buques de algún

⁶ RAE. Placer: banco de arena o piedra en el fondo del mar, llano y de bastante extensión.

⁷ Unidad de longitud equivalente a 12 pulgadas, es decir 0,3048 metros.

tonelaje. Dentro del puerto podían fondear buques de 4,87 metros y los de mayor calado quedaban fuera.

En la Comandancia de Marina, el ayudante de marina era el capitán de corbeta José García Lahera y el contramaestre era Antonio Vallalta Mengual. El presidente de la Junta Local de Pesca era el mismo José García y el administrador de la aduana, José de Rueda y Rodríguez. El presidente de la Junta Local de Salvamento, Diego Ibars Cabrera. Los consignatarios de buques eran: Bertó (R.), Salvador Domenech, Diego Ivars, Bautista Montón, Ribes y C^a., y Agencia Mac Andrews y C^a.



Torre de la Aladraba, Denia. Foto de Pascual Santos

Al igual que en Jávea, en Denia también tuvo lugar un importante comercio de exportación de la uva pasa. Un ejemplo importante de esta ruta industrial y

comercial lo protagonizó la *Cooperative Wholesale Society Limited*, que entre 1896 y 1910 construyó en Denia un edificio, el almacén de los ingleses, entre la plaza del Convent y Cándida Carbonell, que mantuvo hasta la década de 1960. “*las siglas de la compañía [CWS] aún decoran las rejas de tres de las ventanas del almacén que dan a Cándida Carbonell*”⁸.

Al pasar Denia sigue la costa formando una playa baja y a poco más de 3 millas encontramos la Torre de la Almadraba, junto a la desembocadura del río Girona. Protegía el abastecimiento de agua dulce y una almadraba propiedad del marques de Denia. Está reconstruida parcialmente y tiene seis metros de diámetro en la base, y doce metros de altura. Fue construida en el siglo XVI.

“*En el año 1957 se descubrió una inscripción en esta torre con la leyenda “sub umbra alurum tuarum protegem” (en la sombra de tus alas me protejo), conservada en la actualidad en el Museo Arqueológico de Denia*”⁹.

Después de la torre, continúa la costa cinco millas hasta el río Molinell, límite de las provincias de Alicante y Valencia y también de los distritos de Denia y Gandía.

Distrito Marítimo de Gandía

Desde la desembocadura del río Molinell sigue la costa baja y a unas tres millas encontramos la Gola¹⁰ Negra o boca del río Bullent o del Calapatar, según el *Anuario*, por la que podían entrar pequeñas embarcaciones. A siete millas al N.O., del Bullent, desemboca el río de Alcoy, también llamado Serpis. A dos millas de su Grao se levanta la ciudad de Gandía.

Recordemos que a finales del siglo XIX existía una importante industria alicantina en las comarcas de la Hoya de Alcoy y el Condado de Cocentaina, zonas de difícil orografía y que necesitaban una salida al mar para el desarrollo de sus exportaciones: textil, calzado, papel, juguetes, maquinaria y también para facilitar la importación de carbón para abastecer a la industria. Además, las comarcas de la Safor, la Marina Alta y la Ribera también necesitaban un puerto importante para poder exportar sus frutas y productos hortícolas. Por

⁸ La Marina Plaza (19-10-2014). Manchester - Denia, la conexión perdida, <https://lamarinaplaza.com/2014/10/19/manchester-denia-la-conexion-perdida/>

⁹ Fortificaciones de España (2023). Torre de la Almadraba. Denia, <https://castillosricsol.es/torre-de-la-almadraba/>

¹⁰ RAE. Canal por donde entran los buques en ciertos puertos o rías.

tanto, dos construcciones fundamentales, que tuvieron lugar a finales del siglo XIX, influyeron favorablemente en el desarrollo de esta ruta industrial hacia Gandía: la instalación de la línea de ferrocarril Alcoy-Gandía y la construcción del puerto de Gandía. Las dos se realizaron de forma paralela. El recorrido del ferrocarril seguía la salida natural al mar del río Serpis, hasta desembocar muy cerca del puerto de Gandía. *“El puerto junto con el ferrocarril se inauguraron oficialmente el 22 de octubre de 1892 y la línea férrea Alcoy-Gandía funcionó durante 77 años”* (Aubán, 2023, 18).

En 1915 el puerto estaba formado por dos diques, el del N., de 695 metros y el del S., de 345 metros. La boca entre diques tenía 120 metros de ancho y 6 de fondo. El muelle de carga y descarga corre paralelo al dique N., y era de 300 metros de largo. El muelle del carbón tenía 165 metros y el puerto contaba con grúas de vapor y manuales, tinglado cubierto para 60.000 cajas de fruta, básculas pesa-carros y pesa-vagones. A 40 metros de distancia del extremo del muelle N., existía una luz fija roja de siete millas de alcance

El ayudante de marina y capitán de puerto era el capitán de corbeta Carlos Saavedra y Magdalena, Contramaestre de puerto, José Serra Catalá. La Junta Local de Pesca tenía tres vocales: el del arte de arrastre, Marcelino Pérez Lledó; el de artes varias, Francisco Pérez Lledó y por los exportadores, Vicente Martí Cavanilles. El administrador de la aduana era Blas de Urúburu y Fernández. Existían cuatro consulados: Alemania, Francia, Inglaterra e Italia y la Junta Local de Salvamento de Náufragos era una asociación oficial dirigida por el mismo ayudante de marina.

Desde la desembocadura del río Serpis al Júcar corre la costa unas diez millas y se encontraban las torres del Jaraco y Valldigna. La torre del Marenyet o de la Gola del río Júcar separa el distrito de Gandía del de la capital.

Distrito Marítimo de Valencia capital

El río Júcar desembocaba en el mar a través de una barra¹¹ que sólo pasaban las embarcaciones menores que iban a Cullera, que tiene un puerto

¹¹

RAE.
Banco o bajo de arena que se forma a la entrada de algunas rías, en la embocadura de algunos ríos y en la estrechura de ciertos mares o lagos, y que hace peligrosa su navegación.

fluvial. Los buques grandes quedaban en la rada y cargaban y descargaban a través de barcazas.



Torre del Marenyet, Cullera. Foto de Pascual Santos

La rada¹² de Cullera está comprendida entre la Gola del Júcar y la punta de los pensamientos. Los buques fondeaban de siete a ocho metros de agua, marcando la torre del Marenyet al S. 33º O.

La torre fue construida en la segunda mitad del siglo XVI para reforzar el sistema defensivo ante los ataques piratas. Se encontraba en la antigua desembocadura del río y estaba dotada con cuatro hombres, dos de a pie y dos a caballo¹³. Al modificar la desembocadura del río, la torre ha quedado bastante separada de esta. El Ayuntamiento de Cullera ha realizado un esfuerzo de recuperación de esta torre y en la actualidad se encuentra muy bien musealizada y se puede visitar los viernes de julio y agosto. Dentro encontramos un pequeño museo marítimo, un video explicativo de la historia de Cullera y paneles explicativos. También se puede subir a la torre que presenta tres pisos y desde donde se ven los inmensos campos de arroz de Cullera.

La aduana estaba administrada por Ricardo del Cerro y Fernández, había un agente de aduanas que era Juan Antonio Gorgonio, dos consignatarios de buques: el anterior y Santiago Aragón y tres constructores de embarcaciones: Antonio Ferrer, Manuel Monzó e Isidro Vercher. El principal comercio de Cullera era abonos de importación y arroz para exportación.

Después de la punta de los Pensamientos se encuentra el cabo Cullera, donde hay un faro de luz fija blanca que en 1915 tenía 15 millas de alcance. Este faro se conoce popularmente como La Farola y fue construido en 1858 y es la referencia entre los faros del cabo de San Antonio y el del puerto de Valencia. Se electrificó en 1931 y hasta entonces su luz se alimentaba de aceite de oliva, parafina y petróleo.

Tras el cabo de Cullera aparece la costa baja y de playa, distando unas 17 millas hasta el puerto de Valencia, quedando en medio la Albufera, que se extiende unas seis millas del S.E. al N.E. y cuatro del N.E. al S.O., sondándose en ella 1,5 metros de agua. Se encuentra separada del mar por una manga arenosa de tres a ocho cables de ancho. En la orilla del mar se podían ver los caseríos de El Saler, El Pinedo y Nazaret. Hoy día, Nazaret es un barrio de

¹² RAE. Bahía, ensenada, donde las naves pueden estar ancladas al abrigo de algunos vientos.

¹³ La información ha sido obtenida de la visita a la torre. Ayuntamiento de Cullera.

Valencia y los otros dos son pedanías. A media milla de Nazaret desemboca el Turia y próximo a su desembocadura se halla el puerto del Grao de Valencia.



Faro de Cullera. Foto de Pascual Santos

La Comandancia de Marina la dirigía el comandante Agustín Cuesta Gómez y su segundo comandante era Carlos Sonsa Álvarez, con dos oficiales y tres contramaestres, con una Junta Provincial de Pesca, dirigida por el mismo comandante, una Junta Local de Emigración, 34 consulados, Cámara de Comercio, Junta de Obras del Puerto, Junta Local de Salvamento de Náufragos, Junta Local de la Liga Marítima, Sociedades de Pescadores, Marina Auxiliante, de Cargadores y Estibadores y de Maquinistas y Fogoneros. También existían 45 agentes de aduanas, 10 agentes de transportes marítimos, 32 consignatarios de buques, 7 agencias de seguros marítimos, 10 almacenes de efectos navales y 4 constructores de embarcaciones: Hijos de M. Gómez, Roberto Alarcón, Luis Gallert y José María Fuster.

El principal comercio de Valencia era en 1915: de importación: trigos, primeras materias para abonos, semillas, carbones, maderas, coloniales, hilazas de yute, pieles, bacalao, hierros y sus manufacturas; y de exportación:

arroz, naranjas, cebollas, vino, mineral de hierro, patatas, chufas, cacahuet, azúcar, colofonia, aguarrás, tomates, melones, conservas de hortalizas y frutas, pimiento molido y almendra.

A continuación del Grao de Valencia se encuentra el Pueblo Nuevo del Mar, la parte septentrional es el Cabañal, compuesto entonces por cabañas ocupadas por pescadores. Al N.O. del Pueblo Nuevo se ve el faro del Cabañal con luz fija blanca de nueve millas de alcance. Desde el faro sigue la playa hasta el Grao de Murviedro o Sagunto.

El Puerto del Grao de Murviedro pertenecía a la Compañía Minera de Sierra Menera y estaba formado por un malecón de 600 metros de longitud en dirección E.S.E. y estaban construyendo una prolongación de 190 metros en dirección S.S.O. Muy cerca del extremo del primer tramo había un cargadero de mineral de 40 metros de longitud y el calado en la parte del amarre de buques era de 9 metros.

En 1915 existía una importante ruta minera entre las minas de hierro de Sierra Menera, situada entre las provincias de Teruel y Guadalajara, que explotaba la Compañía Minera de Sierra Menera. Esta empresa fue fundada el 3 de septiembre de 1900, con un capital de 32 millones de pesetas, que tenía como principales accionistas a Ramón de la Sota y su primo Eduardo Aznar de la Sota, industriales vascos que vieron la potencialidad de esas minas y que ese mismo año arrendaron por un plazo de 60 años las concesiones mineras que la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga había comprado en Sierra Menera. Desde el principio la Compañía se marcó tres objetivos: la extracción de hierro mediante tecnología avanzada, la construcción del ferrocarril Ojos Negros-Sagunto para transportar el mineral y la realización de un embarcadero en el Puerto de Sagunto.

En 1917 se constituye la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo con el fin de obtener el metal procedente del ferrocarril. Años más tarde se convertirá en Altos Hornos del Mediterráneo. En 1954 la compañía es declarada de interés nacional y la empresa mejora sus instalaciones y sana sus finanzas. Es a partir de 1969 cuando se realizan nuevos estudios geológicos y se aumenta la producción. Al mismo tiempo, RENFE se encarga del transporte del mineral y se exportan más de quinientas mil toneladas a Inglaterra, Holanda y Alemania.

Durante los años setenta se construye el pantalán en el Puerto de Sagunto, uno de los puertos artificiales más importantes de Europa, con inversiones importantes. Aunque la crisis siderúrgica de 1975 afectaría de lleno a la Compañía Minera de Sierra Menera y su cierre definitivo se produce en 1987¹⁴.

Desde el Grao de Murviedro se extiende la costa 2,5 millas hasta el cabo Canet, donde desemboca el río Palancia. En el cabo Canet se encontraba un faro de grupo de dos relámpagos blancos cada 19 segundos, con un alcance de 22,5 millas. A tres millas del cabo Canet se encuentra la divisoria de las provincias civiles de Valencia y Castellón. Pasado el cabo Canet se encuentran en la orilla las torres de Mardá y la Almenara, esta última separa el distrito de la capital del de Castellón de la Plana.



Puerto de Burriana. Al frente se pueden ver las instalaciones de frío y los Varaderos y Talleres del Mediterráneo. Foto de Pascual Santos

Distrito Marítimo de Castellón

Tras la torre de la Almenara encontramos la de Moncofar y la de Burriana y próxima a esta última se encuentra el Grao de Burriana donde fondean los barcos entre 10 y 12 metros de agua. En 1915 tenía un muelle de hierro de 170 metros de longitud en estado muy ruinoso y 25 metros habían ya desaparecido. En el extremo se encendía una luz blanca.

¹⁴ Archivo Histórico Provincial de Teruel. Compañía Minera de Sierra Menera (1900-1987) Historia, [DARA :: Detalle de Registro \(aragon.es\)](http://DARA::Detalle.de.Registro(aragon.es))

Una empresa particular estaba construyendo un puerto artificial consistente en dos muelles distantes entre sí 400 metros, dirigidos al S.E. y cuyas extremidades recurvarían dejando una boca de 200 metros de ancho en dirección E.O.

El faro se encontraba en el extremo N. del caserío del Grao con luz blanca de grupo de cuatro ocultaciones cada 30 segundos, con un alcance de 9 millas. En la actualidad existe un faro en el extremo último del espigón del puerto al que llaman Faro Norte.

El contramaestre del puerto era José Chao Vidal y el administrador de la aduana Tomás Clará Piñol. Había también una Estación Sanitaria, cuyo director era Luis Besora, una Junta Local de la Liga Marina, que presidía Manuel Patuel, Sociedad de Pescadores, cuatro consignatarios de buques y dos constructores de embarcaciones: Salvador Lluch y Vicente Martí.

El principal comercio de Burriana era: envases desarmados para frutas de importación y naranjas de exportación.

Desde el Grao de Burriana al de Castellón sigue la costa unas 19 millas y entre ellos desembocan los ríos Bechi y Mijares.

El puerto de Castellón estaba formado por dos escolleras llamadas de Levante y Poniente. Dos muelles transversales arrancaban de las escolleras y dividían el puerto en antepuerto y dársena comercial.

El ayudante de marina era Diego González Hontoria y Fernández Ladreda y el contramaestre Vicente Mira Bujorn. Existía Junta Local de Pesca; aduana administrada por Francisco Galán y Parra; Sanidad Marítima, cuyo director era Nicolás Roig; los consulados de Inglaterra, Francia, Guatemala, Noruega y Perú; Cámara de Comercio; Junta de Obras del Puerto, que presidía Juan Peris Masip; Junta Local de la Liga Marítima; Sociedad de Pescadores; cinco consignatarios de buques; tres almacenes de pesca salada y tres constructores de embarcaciones: Agustín y Manuel Beusí y Manuel Dolz.

El principal comercio de Castellón era: de importación: materiales de construcción, envases vacíos, abonos, carbones, harinas y sal común y de exportación: azulejos, alpargatas y algarrobas.

A unas cinco millas del Grao de Castellón está la torre de Benicasim y próxima a esta la de San Juan, a la que sigue la punta de Colomera y el cabo Oropesa, que separa los distritos de Castellón y Vinaroz.



Torre del Rey. Foto de Pascual Santos

Distrito Marítimo de Vinaroz

En el cabo Oropesa encontramos una torre vigía llamada la torre del Rey, construida en el siglo XV, de base cuadrada de 17,40 m de lado y una altura de 15,70 m. Se encuentra muy cerca del faro, activo desde 1857, que era de luz fija blanca con destello cada 2 minutos 30 segundos y el alcance era de 18 millas, alcanzando 28 los destellos. En la actualidad tiene un alcance de 21 millas, con grupos de tres destellos cada 15 segundos. Fue electrificado en 1924 y durante la guerra fue apagado, desalojado y saqueado. Edificio circular de 14 metros de diámetro y al principio con una sola planta, pero en 1891 se construyó la segunda. La altura del plano focal es de 24 metros.

A 28 millas del cabo Oropesa y en dirección a Palma de Mallorca se encuentran los islotes Columbretes. El mayor y más al N. tiene en su parte N.E. una ensenada que forma abrigo para embarcaciones pequeñas. Las galeotas y jabeques de piratas berberiscos se ocultaban allí para realizar sus incursiones (Tofiño, 1832, 119). En la cima del Columbrete grande hay un faro de luz fija blanca.

Desde el cabo Oropesa continúa la costa en dirección N. NE. con ligeras inflexiones y antes de llegar a Peñíscola se podían ver las torres Blanca y Almudín. El Peñón de Peñíscola forma dos ensenadas, cada una con su fondeadero. El septentrional está resguardado de los vientos del 3º y 4º cuadrante y los buques deben fondear en 6 metros al N. N. E. de la plaza. En el meridional se fondea a uno o dos cables del Peñón en 4 o 5 metros de agua. Los buques grandes fondean al E. del Peñón a 3,5 cables, con lo que quedan a 12 metros de agua.

En la batería del Castillo del Papa Luna hay un faro con luz fija blanca y destello rojo cada sesenta segundos; la luz fija blanca tenía un alcance de 18 millas (en la actualidad 23 millas) y 26 los destellos.

Desde Peñíscola corre la costa y a dos millas encontramos la punta de las Barracas a la que sigue el fondeadero de Benicarló. Este se encuentra entre la enfilación del fuerte de la playa con la torre de la iglesia y la de esta con la caseta de carabineros, donde se sonda de 5 a 12 metros de agua.



Faro de Peñíscola. Foto de Pascual Santos

El contramaestre del puerto de Benicarló era Evangelino Ferreiro, el administrador de la aduana Antonio Mora de Aoiz. Existía una Junta Local de la Liga Marítima, cuyo presidente era José Fibla, una Asociación de Pescadores, dos agentes de aduanas: Francisco Arnau y Luis White y dos consignatarios de buques: Fernando Febrer y Luis White.

A unos 300 metros de Benicarló se ve su faro con luz blanca de grupo de 3 ocultaciones cada 15 segundos. Con un alcance de 10 millas. A 3,5 millas de Benicarló se encuentra Vinaroz.

Su puerto está formado por dos muelles que forman una boca entre los morros de los dos muelles de 180 metros. En el puente se sondean de 2 a 7 metros y había una boya en el centro para facilitar el amarre de los buques.

En el extremo del malecón del E. hay un faro de luz blanca de grupo de dos ocultaciones cada diez segundos, con un alcance de diez millas.

Existía Ayudantía de Marina, Junta de Pesca, aduana, cuyo administrador era Ramón Abaría y Munt, cuatro consulados, Junta Local de Salvamento de Náufragos y Junta Local de la Liga Marítima; cuatro agentes de aduanas, dos consignatarios de buques, tres almacenes de pesca salada y tres constructores de embarcaciones: viuda de Sorollo, Francisco Lluç y Juan Verdera.

El principal comercio de Vinaroz era: de importación: trigo, maderas, duelas y maíz y de exportación: vino y arroz.

La desembocadura del río Cenia separa las provincias marítimas de Valencia y Tarragona.

Bibliografía

Arroyo, A., Guitián, R. y González Vieytes, L. (1915). *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación*. Bilbao: Editores Eléxpuru Hermanos. Copia original del Archivo Santos-Caballero.

Aubán Guillén, B. (2023). Estudio de los espacios urbanos puerto-ciudad en Gandía. Propuesta de intervención en los antiguos tinglados fruteros. Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/193892>

Memoria sobre las obras públicas...: comprendiendo lo relativo a puertos, faros, boyas, valizas, ríos, canales y aprovechamiento de aguas. (1873). España: Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.

RAE (2021). *Diccionario de la lengua española*. Real Academia Española (RAE). <https://dle.rae.es/>

Tofiño de San Miguel, V. (1832). *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*. Imprenta Real.