

VILLA REAL EN CAMINO REAL: VIAJEROS, MERCANCÍAS Y EL ABASTECIMIENTO DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

Luis Arciniega García, *Universitat de València*

Lliria se sitúa en un destacado eje de comunicación de Valencia. En concreto, los principales caminos que convergían en la capital valenciana eran: el del Grao, que comunicaba con el cercano fondeadero y después puerto; el de Murviedro (Sagunto), que lo hacía con Aragón y Cataluña; el de Quart o Castilla, que lo hacía con el citado reino a través del complicado puerto de las Cabrillas; el de Xàtiva, que comunicaba con Alicante y el sur peninsular, y con Castilla; y el de Lliria, que lo hacía con las regiones de la serranía, como los Serranos y el Rincón de Ademuz, y con Teruel, y por el que circulaban cabañas de ganado, lana, cereal, aceite, vino y otros productos agrícolas, carbón, algarrobas para los animales, así como la nieve desde la Edad Moderna, y otros destinados a la construcción y las artes, como la piedra de Alcublas.

Durante la Edad Antigua y la medieval islámica Lliria ocupó un lugar estratégico, y en esta última su emplazamiento se trasladó a la cima de la colina de la Sangre y se consolidó como importante medina islámica. El dominio de uno de los caminos reales del reino contribuyó, como muestra el *Llibre del Repartiment*, a que Jaime I mantuviese la villa como real y repoblase el lugar con cristianos, pues los principales caminos, y sobre todo los que canalizaban el abastecimiento de vituallas hacia la capital del reino, se consideraron estratégicos¹. En los Fueros valencianos establecidos en 1251 el monarca reservó a la corona las vías de comunicación, entre las que destacaban caminos y aguas, razón por la que exigió que se respetaran las vías de la época anterior y fijó penas para aquellos que las destruyeran². Para su modificación debía contarse con la autorización del rey, que normalmente se revestía como privilegio. Así sucedió en el camino de Valencia a Lliria, modificado en 1282 por el infante de Aragón Jaime Pérez con autorización real paterna para que pudiese pasar por su señorío de Vallbona, en el término de Benaguasil, e imponiendo también que quien no hiciese uso del mismo abonase un sueldo por persona y cinco por caballeriza³.

La licencia para construir caminos y puentes sobre los ríos, que eran públicos, era regalía, lo que no

quiere decir que la financiación corriera por parte del rey. Tras años de consolidación de las instituciones municipales el monarca las puso bajo la jurisdicción de las autoridades locales, a quienes correspondía llevar a cabo las obras públicas o el mantenimiento de las realizadas, contando frecuentemente con el apoyo del monarca para autorizar medidas recaudatorias, y necesitando de su aquiescencia para cualquier alteración. No tuvieron en cuenta este importante requisito los vecinos de Lliria cuando trazaron un nuevo camino hasta Alcublas, por lo que a comienzos del siglo XV Martín I ordenó que siguiera haciéndose uso del camino real antiguo, imponiendo una multa de 60 sueldos a los que lo transitaran a caballo o a pie cada vez que lo hicieran (aportando un tercio al delator, y el resto al erario), y a los oficiales reales que tolerasen tal paso una multa de cien morabatines de oro⁴.

La ciudad de Valencia también mostró un constante interés por la red viaria de su amplio término, pues por ella circulaban personas y mercancías que la abastecían desde el puerto, los silos, las canteras, los bosques y el campo, con una abundancia que elogiaron frecuentemente sus visitantes. De los caminos reales citados los más importantes eran los que comunicaban el reino de norte a sur, principalmente herederos de la antigua vía Augusta, y que estructuraban históricamente el territorio, como se infiere de las palabras recogidas en el *Llibre dels Feits* y por las que Blasco de Alagó alentó la conquista ante Jaime I: *E no ha vni dejús Déu tan delitós llogar com és la ciutat de València e tot aquell regne, e ten bé set jornades de terra de llonc*⁵; obviamente, siete jornadas de norte a sur. Desde luego, la comunicación este a oeste no tuvo la misma relevancia, pero tampoco fue descuidada, y en este contexto Lliria alcanzó gran protagonismo por ser zona de transición geográfica y económica entre el foco expansivo de Valencia y la amplia huerta circundante de la llanura aluvial, por un lado, y las comarcas ganaderas del interior, por el otro. Precisamente por su importancia en el contexto de la Guerra de los Dos Pedros en el siglo XIV su jurisdicción quedó bajo el control de la capital del reino, a la que desde la conquista se le otorgaba preeminencia⁶. La información que en 1792 recabó Antonio José Cavanilles de Lliria, publicada en *Observaciones sobre historia natural, geografía, población y frutos del reyno de Valencia* (Madrid, Imprenta Real, 1799, t. III, pp. 51-53), evidencia la gran cantidad de frutos que producía el término.

¹ Con un carácter más general hemos tratado recientemente el tema de los caminos en ARCINIEGA GARCÍA, L. (2009): *El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*. Valencia, Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

² MUÑOZ POMER, R. (1996): "Las vías de comunicación valencianas en los fueros hasta 1510", en CRIADO DE VAL, M. (Dir.): *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Tomo I. Caminería Física*. Madrid, págs. 109-128.

³ ACA, Reg. 46, f. 84v; 27 de abril de 1282. Primera regesta en MARTÍNEZ FERRANDO, J. E. (1934): *Archivo de la Corona de Aragón. Catálogo de la documentación relativa al antiguo reino de Valencia contenida en los registros de la Real Cancillería Real. II. Pedro el Grande*. Madrid, p. 322, doc. 1.510. En 1430 estos señoríos son comprados por Valencia.

⁴ ACA, Reg. 2.176, f. 50; 20 de agosto de 1403.

⁵ SOLER, A. (1998): "Un país de set jornades de llong: Aspectes de la reordenació del territori colonial de Valencia per Jaume I", *Cuadernos de Geografía*. 63, pp. 217-244; p. 218.

⁶ BORDES GARCÍA, J.; LLIBRER ESCRIG, J. A. (2006): "Valencia y su territorio durante los siglos XIV y XV: la comarca del Camp de Túria", *La ciudad medieval y su influencia territorial*. Nájera, Encuentros Internacionales del Medioevo, pp. 239-253. Sucinto, pero elocuente trabajo sobre las relaciones ciudad (Valencia) – campo (comarca Camp de Túria) en época bajomedieval.

La *Junta de Murs i Valls* de Valencia, creada en 1358 para tratar dar solución a las necesidades de murallas y fosos y atender las exigencias de seguridad y comunicación que planteaba el río y su huerta, tuvo presencia en un amplio territorio. El propio Pedro IV en 1364 estableció que su término llegase hasta Sagunto por el norte, Cullera por el sur y Lliria por el oeste. Poco tiempo después, en 1369 se autorizó la entrada de 18.000 cabezas de ganado de Teruel en Lliria, que formaba parte de la zona más importante de invernada de la ganadería de trashumancia ibérica⁷, y no faltaron autores que hicieron derivar el nombre de Edeta del arameo con el significado de ganado⁸.

La *Junta de Murs i Valls* se reformó en 1588 y dos años más tarde se llamó *Fàbrica Vella* para distinguirla de la *Nova*, creada en 1590 tras una riada del Turia, y que surge no sólo con ideas reparadoras de los daños de las crecidas del río, sino preventivas. En concreto, el camino de Lliria comenzaba en Valencia en la bajada del puente Nuevo, y el mantenimiento correspondía a la *Fàbrica Vella del Riu*, a la *Fàbrica Nova* hasta el puente de Faytanar, por bajarse por este camino la piedra utilizada en la construcción de los puentes y paredones del río. Desde dicho puente hasta Burjassot el mantenimiento correspondía a la *Fàbrica Nova*. En este sentido, Joseph Lop, asesor jurídico de la Generalitat, abogado fiscal de los tribunales, catedrático de lengua griega de la Universidad de Valencia, abogado de la *Fàbrica de Murs i Valls* y obrero de la misma en el ejercicio de 1674 y 1675, que recopiló por encargo de la Junta la reglamentación y jurisprudencia de esta institución, señaló que existieron acuerdos en 1607, 1613, 1625, 1627, 1648, 1653, 1654 y 1655⁹.

Varios son los recursos que podemos usar para establecer la justa importancia del tráfico de los caminos en la Edad Moderna, y en ellos el de Lliria. En primer lugar, puede valorarse a través de las acciones municipales de la capital para el mantenimiento de los caminos y puentes, y que se sustentaban con el cobro a los usuarios, especialmente a los vehículos de mayor tracción y peso, que recaudaban funcionarios o los arrendatarios de estos derechos. Por ejemplo, en 1546 al cantero Pere Vilanova arrendó el arreglo de los caminos reales y puentes en ellos que comunicasen la ciudad de Valencia, como el de Lliria, por 250 libras anuales¹⁰; y hacia 1670 por el arrendamiento del camino de Lliria y Burjassot el municipio valenciano percibía 89 libras, mientras que el arrendador podía cobrar 6 libras a los que carreteasen con seis mulas; con las mismas condiciones por el de Quart recibía 150 libras, y por el de Xàtiva 136 libras¹¹.

En segundo lugar, podemos analizar la presencia de Lliria en los libros de itinerarios, y que parten del de Pedro Juan de Villuga, *Repertorio de todos los caminos de España...* (Medina del Campo, Pedro de Castro, 1546), que enumera las principales vías de comunicación que existían en su época, y en las que dedica especial atención a las valencianas por su condición de oriundo. En esta obra no aparece Lliria, y no se incluye el itinerario que describe Al-Idrisi entre Valencia y Zaragoza, a través de Lliria, Alpuente, Castielfabib y Albarracín, siguiendo el curso del río Turia, lo que muestra la pérdida del protagonismo que alcanzó en época islámica.

En tercer lugar, otro modo de valorar el tránsito por Lliria nos lo brindan las personas; y en este caso, ni visitas reales ni la de los viajeros otorgan un papel relevante. En cuanto a las visitas reales destaca la estancia de los virreyes Fernando de Aragón, duque de Calabria, y su esposa Germana de Foix, que fue segunda esposa de Fernando el Católico, y que falleció en Lliria en 1536, donde disfrutaban de una finca de recreo y de reposo por la bondad de su naturaleza. El cronista Gaspar Escolano a comienzos del siglo XVII afirmaba que la comarca, debido a su buen suelo y cielo y a su buena caza, servía de casa de campo para los sanos y de lugar de recuperación para los enfermos.

Pocos viajeros de los que tengamos testimonio escrito pasaron por la villa antes del último cuarto del siglo XVIII, momento en el que adquiere importancia. El primero en incluirla de modo destacado fue Antonio Ponz en su *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella* (Madrid, Joaquin Ibarra, 1772-1794; vols. XVIII; el t. IV 1774), y sin que podamos verificar su presencia muchos siguieron sus palabras, como Jean-François Peyron, diplomático y escritor francés, Antonio Conca y Alcaroy, jesuita expulso residente en Italia y socio de la Real Academia Florentina de Georgofili, etc. También incluyó Lliria en su obra Alexandre Laborde, hijo de un banquero español del rey Luis XV, y él oficial de Napoleón, político y economista, puesto que en *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* (París, Pierre Didot, 1806, 1811, 1812 y 1820) su visita a Lliria es una de las escasas excepciones que le apartan de la ruta que parte de la antigua vía Augusta. Mientras que en *Itinéraire descriptif de l'Espagne* (1808) incluyó mapas parciales de caminos y comentarios de los núcleos por los que transitaban, como Lliria. Más de un siglo después, cuando Elías Tormo Monzó publicó *Guía de Levante. Provincias valencianas y murcianas* (Madrid, Colec. Guías Regionales Calpe, 1923), al servicio del turismo cultural, incluyó un mapa de comunicaciones

⁷ PIQUERAS HABA, J.; SANCHIS DEUSA, C. 81991: "La trashumancia ibérico valenciana en la Edad Moderna", *Cuadernos de Geografía*, 49. CASTÁN ESTEBAN, J. L. (2002): *Pastores turolenses: historia de la trashumancia aragonesa en el Reino de Valencia durante la época foral moderna*. Zaragoza, Publicaciones del Rolde de Estudios Aragoneses. Sobre la actividad ganadera de Lliria véase también LLIBRER, J. A. (2003): *El finestral gòtic: L'església i el poble de Lliria als segles medievals*. Ajuntament de Lliria, pp. 222-232.

⁸ DIAGO, Fray F. (1613): *Anales del Reyno de Valencia*. Valencia, Pedro Patricio Mey, f. 25v.

⁹ LOP, J. (1675): *De la institució, govern polítich y juridich, observàncies, costums, rentes obligacions dels oficials de les il·lustres fabriques Vella, dita de Murs e Valls, y Nova dita del Riu, de la insigne, lleal y coronada Ciutat de Valencia*. Valencia, Jeroni Vilagrassa.

¹⁰ AMV, Libros de Fàbrica de Murs i Valls; años 1529-1576.

¹¹ LOP, J. (1675).

que no dejaba lugar a dudas de las comunicaciones de Llíria: por carretera mediante la de segundo orden que llegaba hasta Alpuente, y por el ferrocarril a través de vía estrecha y ancha. El autor salió desde la estación de Santa Mónica en Valencia y llegó a la de Económicos en Llíria.

Finalmente, para poner en su justa medida la relevancia de la red viaria en Llíria podemos utilizar los mapas que reflejan caminos, que en tierras valencianas comienzan a aparecer desde finales del siglo XVII. En concreto, la primera representación de los caminos valencianos es la que aporta Nicolaes Visscher (Nicolaus Visser), que publicó "La Castille prope ou Vieille et la Nouvelle; avec l'Estremadure castillane dressé sur les memoires de Rodrigo Mendes Silva et autres" (764 x 450mm) en 1689 a partir de lo dibujado por Petrus Schenck y, como declara el título del plano, de la memoria de Rodrigo Mendes Silva, al que probablemente se deba

la propuesta de caminos. La red viaria que representa este mapa es muy reducida, con algunas imprecisiones e importantes omisiones, pero incluye Llíria en una ruta secundaria que une Segorbe (donde enlaza con el camino hacia Aragón) con Siete Aguas (donde paradójicamente se interrumpe el de Castilla). Sin embargo, no aparece ningún camino en la villa real de Llíria con voto en cortes en el mapa titulado "El reino de Valencia dividido en sus dos gobiernos que son Valencia y Orihuela y dos tenencias que son Xativa y Castellon" (1.013 x 696 mm), realizado por Francisco Antonio Cassaus y grabado por Juan Francisco Francia en 1693, por orden de Carlos Homodeli Maura Cosreal y Pacheco, marqués de Castel Rodrigo y de Almonacir, virrey y capitán general de Valencia de 1691 a 1696, que se hizo como medida de control del territorio, planificación administrativa y militar.



Fig. 1. Nicolás Visscher, 1689

Sí vuelve a aparecer Llíria en la obra de Juan Álvarez de Colmenar, *Les Delices de l'Espagne & du Portugal: où l'on voit une description exacte des Antiquitez, des Provinces, des Montagnes, des Villes, des Rivieres, des Ports de Mer, des Forteresses, Eglises, Academies, Palais, Bains, &c...* Par Juan Alvarez de Colmenar (Leiden, Pierre Vander Aa, 1707; en cinco volúmenes), pero en la edición revisada, corregida y aumentada de 1715, en seis volúmenes. En ella se incluyó un grabado grande del mapa general de España y de Portugal, así como los de las cartas geográficas de cada reino o provincia con sus principales caminos. En concreto, el de Murcia, Valencia y las islas Baleares se publica en el tomo IV, entre las páginas 532 y 533. La obra presenta enormes desproporciones y errores de relación de poblaciones, y las dimensiones reducidas del plano (122 x 154 mm.) crean un resultado abigarrado y confuso. No obstante, en este mapa se dibuja con gran nitidez el aspecto de la red viaria, cuya importancia queda subrayada en el propio título. En concreto, desarrolla varias rutas de interior, lo que convierte a las poblaciones de Segorbe y Játiva en auténticos núcleos de comunicación. Una de estas rutas une ambas poblaciones a través de Buñol como punto intermedio, otra lo hace por Llíria y Olocau. Fue nuevamente utilizado en *Annales d'Espagne et du Portugal...* (Amsterdam, François L'Honoré et fils, 1741; t. V, entre págs. 104 y 105).

Igualmente se incluye Llíria en la obra de Emanuel Bowen, "A new & accurate map of Spain and Portugal. Drawn from surveys assisted by ye. most approved modern maps and charts" (1747), publicado en *A Complete System of Geography* (Londres, William Innys et alii, 1747), en el que la ruta de Valencia a Madrid se realiza a través de Llíria y Chulilla, después se bifurca y presenta la opción de hacerlo a través de Cuenca o por el camino más habitual de Alarcón. También sigue esta opción el "Mapa del Arzobispado de Valencia" (487 x 591 mm.) de 1761 de Hipólito Ricarte, que señala el camino de Valencia, Llíria y Villar, como "otro camino para Madrid". El francés Edme Mentelle dedicó una de las nueve láminas que constituyen el mapa de la Península Ibérica, a representar el reino de Valencia y las Islas Baleares, que también recoge la red viaria, donde aparece la comunicación de Valencia con la serranía por Llíria.

Mayor conocimiento del terreno manifiesta el "Croquis geográfico-topográfico del terreno entre Valencia y Murviedro, extendiéndose por la izquierda hasta Liria y Segorbe", realizado por J. J. Carbonell en 1769 y custodiado en el archivo del reino de Valencia¹². Y extraordinaria difusión tuvo la obra de Tomás López de Vargas, geógrafo de los dominios del rey, quien mejoró

grandemente la representación de los principales caminos en el "Mapa geográfico del Reyno de Valencia" (730 x 790 mm.), publicado en Madrid en 1788, al incluir la red viaria principal y secundaria. Utilizó mapas ajenos y la amplia información recopilada de instituciones militares y, sobre todo, eclesiásticas¹³, e incluyó entre la red caminera el de Valencia a Ademuz por Llíria y otros muchos de ámbito comarcal y local, como el que enlazaba Llíria con Segorbe y, consiguientemente con el camino de Aragón. Del mismo modo, el *Itinéraire descriptif de l'Espagne* (1808) de Alexandre Laborde con mapas con los que facilitó la información para las comunicaciones de las tropas napoleónicas incluyó de un modo forzado los caminos de Llíria en el mapa que muestra los que unían Valencia con Cataluña (atlas 12), pues integró en él la comunicación con Aragón. De hecho, en el libro desarrolla la ruta Valencia, cartuja de Portacoeli, Llíria, Jérica y Segorbe. Los intereses militares de esta ruta quedaron confirmados durante la Guerra de la Independencia con varios estudios¹⁴.

Este carácter relegado, en comparación con los situados en el eje norte sur, como núcleo de comunicación contrasta con el de su población. Por ejemplo, la *Descripción del Reino de Valencia* realizada por Jerónimo Muñoz hacia 1568¹⁵, a requerimiento de Antonio Alfonso Pimentel y de Herrera, conde de Benavente y virrey de Valencia, incluyó el número de casas de los principales núcleos habitados, especificando en los casos más llamativos la cifra correspondiente a la morería. Por sus datos, la ciudad más populosa era Valencia con 11.700 casas, seguida en su gobernación por Sagunto con 509, Jérica con 342, Llíria con 338, Segorbe con 337 (116 de morería), Sueca con 301, Alberique con 250, Carlet con 248 (186 de moriscos), Chiva con 225 (200 en la morería), Torrente con 211, Ademuz con 207, Alpuente con 204, Cullera con 201... Hacia el sur del reino la segunda población en número de casas no llegaba ni a la mitad de las que tenía la capital, pero la gobernación presentaba muchos más centros con cifras que superaban las quinientas casas. Así, Alicante tenía 5.471, Orihuela 1.693, Játiva 1.639, Onteniente 1.093, Elche 974, Alcoi 793, Cocentaina 781 (131 en la morería), Gandía 506 (56 en la morería), Oliva 467 (200 de morería), Denia 318... Jerónimo Muñoz no habla de los caminos, pero las cifras aportadas sobre el número de casas establecen una jerarquía muy relacionada con la red viaria. Fuera de las principales rutas señaladas por Villuga quedan importantes poblaciones valencianas: en las proximidades de la capital Torrente, en el interior Onteniente, que es una de las más grandes poblaciones con sus más de mil casas, y en el camino hacia la serranía valenciana Llíria, Alpuente y Ademuz.

¹² AGUILAR CIVERA, I. (2009): *Construir, registrar y representar. Sendas, caminos y carreteras de la Comunidad Valenciana. Mapas y planos 1550-1850*. Valencia, Generalitat Valenciana, nº 58.

¹³ CASTAÑEDA Y ALCOVER, V. (1916 y 1924): "Relaciones geográficas, topográficas e históricas del Reino de Valencia, hechas en el siglo XVIII a ruego de D. Tomás López". *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, tomos XXXV a XLV. Existe edición facsímil con estudio introductorio de Francisco Torres Faus en *Relaciones geográficas, topográficas e históricas del Reino de Valencia*. Generalitat Valenciana, 1998, vols. II. LÓPEZ GÓMEZ, A. (1996): "El método cartográfico de Tomás López. El interrogatorio y los mapas de España", *Estudios Geográficos*, 225, pp. 667-710.

¹⁴ Quedan testimonios gráficos de esta actividad en la Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, Colección: SG, signatura Ar.G-T.2-C.3-125; y Colección: SH, signatura ESP-47/8. Así como el publicado en AGUILAR CIVERA, I. (2009), nº 138.

¹⁵ AHN, NOBLEZA, Osuna, legajo 4.207.

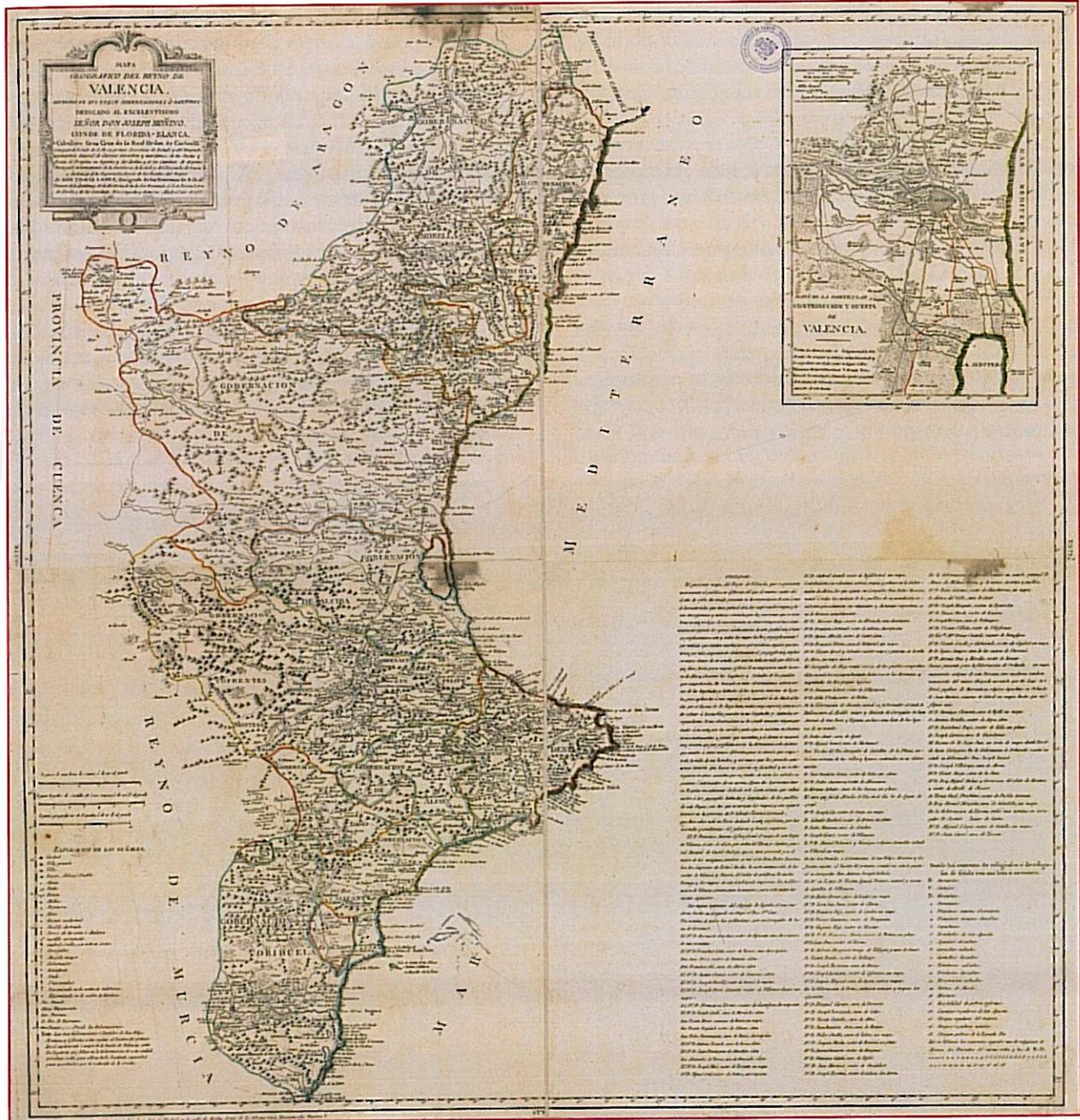


Fig. 2. López de Vargas, 1788

En el siglo XV se constata una tendencia de descenso de población, que sólo invierte su tendencia en las últimas décadas¹⁶ y la nueva tendencia se mantendrá a lo largo de la Edad Moderna. De este modo, a finales del siglo XV y comienzos del XVI Llíria era el núcleo principal de su región por número de fuegos (entre 227 y 300)¹⁷, hacia 1568 tenía 338, y a finales de la centuria, cuando el consejo municipal de Llíria decidió acometer una nueva

casa municipal lo hizo atendiendo a su importancia: *en una casa tan principal com la ques fa y majorment essent com es una de les principals Viles del pnt. Regne*. El cronista Gaspar Escolano señaló hacia 1610 que tenía más de 500 casas, mientras que la relación de vecinos de 1646 apunta a 576 casas habitadas¹⁸. A finales del siglo XVIII, Antonio José Cavanilles habló de más de 2.000 vecinos¹⁹, lo que hacía una población de unas 9.000 personas.

¹⁶ IRADIEL, p. (1989): "El segle XV. L'evolució econòmica", *Historia del País Valencià*, Barcelona, Edicions 62.

¹⁷ GUINOT, E. (1992): "Senyoria i reialen al País Valencià a les darreries de l'època medieval", *Lluís de Santàngel i el seu temps*. Valencia, pp. 185-204.

¹⁸ PASTOR, J.; CAMPON, J. (1986): "Consideracions al voltant de la relació de veïns de Llíria el 1646", *Lauro*, 4, pp. 59-81. Como es habitual, no se especifica el número de habitantes por casa, aunque en este caso sí se nombra al cabeza de familia, que en siete casos son clérigos; y no se especifica el número de frailes.

¹⁹ CAVANILLES, A. J. (1799): *Observaciones sobre historia natural, geografía, población y frutos del reyno de Valencia*. Madrid, Imprenta Real, t. III, p. 52.

Podemos concluir por lo expuesto en párrafos anteriores que Lliria se encontraba en una importante vía de comunicación para el abastecimiento de mercancías hacia el lugar más poblado y activo económicamente del reino, a cuya actividad la propia villa de Lliria contribuyó notablemente, lo que facilitó su propio crecimiento. En este mismo trabajo Antonio Librer hace referencia al tránsito del camino de Valencia como factor principal del desarrollo en Lliria del *Raval d'Avall* y del *Raval de Dalt*, cuya toponimia muestra su situación alejada de la zona alta amurallada, y que durante el siglo XV presentó las primeras edificaciones alrededor del nuevo vial-ruta del *Carrer Major*. Sin embargo, Lliria no se encontraba en un sitio de tránsito habitual para viajeros, lo que durante siglos privó del conocimiento de su patrimonio. La preocupación desde Valencia o desde Lliria abarcaba el tramo de camino entre ambas poblaciones. Desde

Lliria hacia el interior la carretera era realmente mala y peligrosa para los carros por las pendientes de la zona montañosa, como en las Rochas. Pascual Madoz en 1847 señaló que sólo disponía de caminos carreteros y de herradura, y los calificó de regulares²⁰. Sólo en la segunda mitad del siglo XIX parece acometerse con decisión su posible remedio; así, hacia 1872, cuando se construía una nueva carretera desde Lliria hasta Chelva, se hizo otra vecinal que desde Alcublas contactase en Casinos con ella²¹. La llegada del tren a finales del siglo XIX contribuyó al desarrollo de sus comunicaciones y conocimiento.

Por otro lado, la situación de Lliria era realmente favorable para la obtención de materiales de construcción. En su término dispone de pinares que pudieron satisfacer en época medieval las necesidades de madera entre arcos diafragma, como la iglesia de Santa María (o de la Sangre), y en la moderna la más exigente de la cubierta



Fig. 3. López de Vargas, 1788. Detalle

²⁰ MADOZ, P. (1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, Estab. Literario-Tip. de P. Madoz y L. Sagasti.
²¹ *Las Provincias*. Martes, 2 de julio de 1872, p. 2.

de la Casa de la Ciudad y la de la iglesia de la Asunción. En concreto, se explotaba la madera procedente del sistema montañoso de la Concordia, al norte de Lliria, y que hoy día forma parte del Parque Natural de Sierra Calderona. La riqueza maderera y el ingreso obtenido por la venta de los pinos era tan importante que se establecieron medidas de protección en el "Llibre establiment de la vila de Lliria", como la de 1510 por la que se estableció que quien cortase o quemase pinos debería pagar de multa 60 sueldos por pino, y 8 en caso de poda²². Y esta misma riqueza animó a los habitantes de Lliria a emprender la obra de la nueva iglesia parroquial en 1626. Afirmaban que ese año habían obtenido tres mil libras, y calculaban recursos por valor de unas cinco mil libras más²³. Tiempo después, cuando avanzada la obra necesitaron madera para los andamios, fue la cartuja de Portacoeli la que la ofreció como ayuda a la empresa. Además, Lliria se encuentra próxima al cauce del Turia, por donde bajaba la madera de mayores dimensiones procedente de Aragón y las tierras castellanas de Moya, y que suministraban la capital y a la que tenían acceso parcialmente los términos por donde discurría el río²⁴.

Lliria también estaba perfectamente abastecida de buenas canteras de piedra, como las de la cercana Riba-roja, que en Valencia tenía mucho aprecio por ser más dura que la de Godella. Una característica que otorgaba mayor resistencia y consiguientemente permitía emplear sillares de menor grosor. Sin embargo, su mayor coste, tanto de trabajo por su menor ductilidad, como de transporte por su mayor distancia de la capital, hacía que frecuentemente se reservara a portadas, molduras en basas y cornisas, pavimentos y escalones, fuentes, brocales y pilas, y labores escultóricas en general. En Lliria la mayor proximidad mitigó el incremento causado por el transporte y extendió su uso. Prácticamente equidistante de Valencia y Lliria se encontraba la cantera de la partida del Tos Pelat, entre los términos de Moncada y Bétera, que tuvo una gran explotación durante la Edad Media y Moderna. De Villamarxant se trajo la piedra que sirvió para labrar la pila bautismal, y a mediados del siglo XIX seguían abiertas dos canteras de mármoles: una de blanco en la partida de montaña de Poul Marti, y otra de jaspe morado y azul en la Font Calenta, llamada pedrera del Rey, con la que se hacían pilas de los baños y frisos de iglesias²⁵. Y de Alcublas era muy apreciada su piedra negra, que se empleó en elementos ornamentales como óvalos o peanas de la fachada retablo de la Asunción, con las que se reforzaba el juego cromático.

Las canteras citadas, que fueron usadas en las obras de Valencia, estaban más próximas a Lliria. La situación de ésta en una montaña facilitó que las labores de cimentación y las necesarias para establecer el solar de la iglesia de la Asunción de Nuestra Señora en detrimento de la misma montaña aportasen abundante piedra, como sillares o como reble, y según la tradición la propia montaña de San Miquel sirvió de cantera²⁶; Cavanilles, a finales del siglo XVIII, describió sus características como caliza, de un mármol sonrosado de pequeñas vetas espáticas, mientras que en la vertiente sureste había una cantera de mármol amarillo con manchas rosas y puntos negros y blancos, que asemejaban sus calidades al conocido como "brocatela de España"²⁷. Incluso, de modo selectivo podemos contemplar la utilización de sillares que testimoniaban el pasado clásico de la comarca, y dejan ver algunas inscripciones en edificios como la casa de la ciudad, la iglesia de la Sangre, el convento del Remedio... En este último caso, en el siglo XVIII se utilizaron los restos del convento de agustinos, que fundado en 1316 fue abandonado a comienzos del siglo XVI, así como numerosos sillares e inscripciones romanas en su claustro²⁸.

La abundancia de piedra caliza, mayoritaria en el término, también facilitaba la producción de cal y yeso, utilizados como aglutinantes y para revocos. Tenemos constancia, incluso, que desde Lliria se abastecían importantes obras de Valencia, como el monasterio de San Miguel de los Reyes. Así, a finales de 1581 Luis Navarro y Jacobo Vezes, agricultores de Lliria, se comprometieron durante un año a hacer yeso en Lliria y Benissanó y entregar veinte cahíces semanalmente, que recogerían los carros del monasterio jerónimo²⁹. Esta solución de traer el yeso en terrones desde Lliria y con el transporte a cargo del monasterio prácticamente se limitó a dos años, puesto que pese a la reducción que tenía el precio del material a 32 dineros el cahíz, lo encarecía el transporte. El naturalista Cavanilles constató en su visita a Lliria de 1792 la importancia de la industria del esparto, tan necesaria en los instrumentos auxiliares de la construcción, como sogas y capazos, y la existencia de seis fábricas de cerámica y otras tantas de tejas³⁰. Christian August Fischer y Alexandre Laborde, a comienzos del siglo XIX, corroboraron las palabras del botánico, y añadieron el gran desarrollo de la carretería. En conclusión, en Lliria por su situación y tradición, se podían iniciar una obra con garantías de abastecimiento.

²² ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 2ª, letra S, exp. 1.061. A comienzos del XVII hay pleitos por este tema.

²³ MARTÍ FERRANDO, L. (1986): *Historia de la muy ilustre ciudad de Liria*. Benaguacil, Sociedad Cultural Liria XXI, t. II, p. 253.

²⁴ ARCINIEGA GARCÍA, L. (2011): "El abastecimiento fluvial de madera al Reino de Valencia", *La Cruz de los Tres Reinos. Espacio y tiempo en un territorio de frontera*. Universidad de Castilla-La-Mancha. ARCINIEGA GARCÍA, L. (2010): "La madera de Castilla en la construcción valenciana de la Edad Moderna", *Arquitectura en construcción*. Valencia, Universitat de Valencia, pp. 287-348.

²⁵ ARCINIEGA GARCÍA, L. (2001): *La Memòria del ducat de Gandia i els seus títols annexos. Redactada per Basilio Sebastián Castellanos per al duc d'Osuna (1851-1852)*. Gandia, CEIC - Alfons el Vell.

²⁶ DURÁN MARTÍNEZ, J. (1962). Señala la tradición que vinculaba la procedencia de la piedra de la iglesia a la cantera del "Puntalet" de San Miguel.

²⁷ CAVANILLES, A. J. (1799), t. III, p. 53.

²⁸ CORELL I VICENT, J.; GÓMEZ I FONT, X. (1994): "Les inscripcions romanes reaprofitades en l'antic convent de trinitaris de Lliria (Valencia)". *Programa de festes en honor a Ntra. Sra. del Remedio. Del 3 al 18 de setembre. 303 aniversari. Lliria, 1994*, pp. 63-68.

²⁹ APCC, Pere Villacampa, 11.985; 28 de noviembre de 1581.

³⁰ CAVANILLES, A. J. (1799), t. III, p. 52.

LLÍRIA

HISTORIA, GEOGRAFÍA Y ARTE

Nuestro pasado y presente



VNIVERSITAT  VALÈNCIA

ÍNDICE

I. GEOGRAFÍA	15
Dinámica económica y social de Llíria y el Camp de Túria en las últimas décadas (<i>Josep Maria Jordan Galduf</i>)	17
El escenario geográfico: el medio físico (<i>Inmaculada Devís y Martín Peña</i>)	25
Los paisajes de Llíria (<i>Inmaculada Devís y Emilio Iranzo</i>)	39
La Población. Evolución y estructura (<i>María Jesús Miranda y Miguel Ángel González</i>)	44
Geografía urbana de Llíria (<i>María Jesús Miranda</i>)	61
Territorio, urbanismo y equipamientos (<i>Inmaculada Devís y Martín Peña</i>)	71
Red viaria, transporte y accesibilidad (<i>Inmaculada Devís y Martín Peña</i>)	89
Las actividades económicas de Llíria (<i>Martín Peña</i>)	95
Reflexiones sobre la evolución y el futuro socioeconómico de Llíria (<i>Joan M. Miguel</i>)	145
II. HISTORIA DEL ARTE	147
Introducción (<i>Luis Arciniega</i>)	148
1. Arte Antiguo	149
Llíria, patrimonio de la Antigüedad (<i>Josep Montesinos</i>)	151
La escultura en Llíria en la Antigüedad (<i>Ana Buchón</i>)	176
2. Época Medieval	179
Villa real en el camino real: viajeros, mercancías y abastecimiento de materias primas (<i>Luis Arciniega</i>)	181
De la Llíria medieval a los inicios de la Llíria moderna (<i>Josep Antoni Llibrer</i>)	188
La arquitectura de Llíria en los siglos XIII al XV (<i>Josep Antoni Llibrer</i>)	204
La Iglesia de Santa Maria o de <i>La Sang</i> (<i>Josep Antoni Llibrer</i>)	210
La escultura medieval en Llíria (<i>Ana Buchón</i>)	228

3. Edad Moderna	231
El desarrollo urbano de la Llíria moderna (<i>Luis Arciniega y Antoni Llibrer</i>)	233
El palacio municipal de Llíria (<i>Oreto Trescolí</i>)	240
La iglesia de San Francisco. Exconvento de franciscanos descalzos (<i>Amadeo Civera</i>)	254
Iglesia de la Asunción de Nuestra Señora (<i>Luis Arciniega</i>)	263
La escultura renacentista y el esplendor de la escultura barroca (<i>Ana Buchón</i>)	299
Iglesia de Nuestra Señora Remedio y de la Trinidad (<i>Amadeo Civera</i>)	310
La Ermita de San Vicente (<i>Amadeo Civera</i>)	319
El Real Monasterio de San Miguel (<i>Amadeo Civera</i>)	323
El arcángel San Miguel de Llíria en la estampa valenciana (<i>José Ignacio Catalán</i>)	333
La platería en Llíria (<i>Francisco de Paula Cots</i>)	346
4. Época Contemporánea	355
Arquitecturas rurales dispersas (<i>Adrià Besó</i>)	357
El Chalet modernista de San Vicente (<i>Amadeo Civera</i>)	367
Equipamientos colectivos de la ciudad contemporánea (<i>Adrià Besó</i>)	371
José Manaut Viglieti (<i>Pascual Patuel</i>)	380
La escultura clásica, decorativa y de restitución (<i>Ana Buchón</i>)	394
Manuel Silvestre de Edeta (<i>Ana Buchón</i>)	399
Arte contemporáneo en la Llíria contemporánea: los escultores Silvestre Moros y Beatriz Carbonell (<i>Manuel Garrido</i>)	407
5. Visión patrimonial	417
Patrimonio en/de Llíria: una Clarisa más en el estado del Patrimonio (<i>Luis Arciniega</i>)	419
III. BIBLIOGRAFÍA DEL VOLUMEN	443

Fotos portadas: Biblioteca Valenciana, Museo Arqueológico Nacional y Colección Amadeo Civera
Fotos cajonera y lomos: Vicent Bori

Investigación:

Profesorado de la FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Diseño, Maquetación e Impresión:

COLLADO OLIVER
Diseño e impresión

Depósito Legal:

V-989-2011

ISBN:

978-84-370-8049-9 (O.C.)
978-84-370-8051-2 (Vol. II)

Proyecto y edición financiados por:

M.I. AJUNTAMENT DE LLÍRIA. Regidoria de Cultura i Educació