

**Vinaròs en el contexto de  
los siglos XVI al XIX**

CON LA COLABORACIÓN DE:



Biblioteca Mare Nostrum: Dades catalogràfiques

CATALÁN FONT, Carlos

Vinaròs en el contexto de los siglos XVI al XIX / Carlos Catalán Font.--- Vinaròs:  
Associació Cultural Amics de Vinaròs, D:L: 2009

p.64;23cm. --- (Biblioteca Mare Nostrum; 21)

ISBN 978-84-936483-9-8

1. Vinaròs (Comunitat Valenciana) --- Història - S. XVI/XIX. / Associació Cultural Amics de  
Vinaròs  
94(460.311 Vinaròs)

© Del texto: Carlos Catalán Font

© De esta edición: Associació Cultural "Amics de Vinaròs"

Coordinador de la colección: Arturo Oliver Foix

Maquetación y portada: José Carlos Adell Amela

Edita: Associació Cultural "Amics de Vinaròs".

San Ramón, 13

12500-Vinaròs

[info@amicsdevinaros.com](mailto:info@amicsdevinaros.com)

[amicsdevinaros.blogspot.com](http://amicsdevinaros.blogspot.com)

[www.amicsdevinaros.com](http://www.amicsdevinaros.com)

Biblioteca Mare Nostrum

Depósito Legal: CS-354- 2009

I.S.B.N.: 978-84-936483-9-8

Imprime: Artes Gráficas Castell Impresores, S. L.

Tel. 964 45 00 85 - Vinaròs

*Printed in Spain*

Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra, en cualquiera de sus formas, gráficas o audiovisuales, sin la autorización previa del editor, salvo citaciones en revistas, diarios o libros, siempre que se haga constar su procedencia y autor.

**Vinaròs en el contexto de  
los siglos XVI al XIX**

**Carlos Catalán Font**



# LA MARINA DE VINARÒS DURANTE LOS HABSBURGO

## Un mar en conflicto permanente

Desde finales del siglo XV se arrastraba una ralentización del tráfico naval en el Mediterráneo cuyas causas fueron debidas a varios factores, entre ellos la conquista de Constantinopla por los otomanos en 1453, la monopolización por el Islam de las rutas comerciales que provenían de oriente, y el descubrimiento de América que supuso un cambio de escenario para los lucrativos negocios mercantiles. Aunque el factor más negativo sería el recrudecimiento de la piratería mantenida por los corsarios turcos y sus aliados afianzados en Túnez y Argel, siendo ésta la razón primordial de la paralización de las transacciones comerciales y la consiguiente decadencia de ciudades como Venecia, Génova, Nápoles, Barcelona y Valencia. Así pues, el Mediterráneo, un mar cerrado, localista y en conflicto permanente, pasó a ocupar un lugar de interés secundario para la monarquía y las finanzas.

Numerosas actas de las Cortes del Reino del siglo XVI testimonian el peligro que suponían las razias de los piratas y corsarios. En 1337 se produce la primera gran alarma del Reino de Valencia porque se temía la entrada de un ejército formado por 70.000 hombres de Marruecos, a tal efecto se dieron instrucciones para reforzar las defensas del litoral, pero al final no se produjo el ataque. El año 1397, los piratas berberiscos asaltaron Torreblanca y se apoderaron de las alhajas de la Iglesia. Durante 1413 en el arsenal de Valencia se construyen varias naves para perseguir a los corsarios que merodeaban por nuestras costas. En 1528 se establece la guardia y vigilancia de toda la costa a cargo de los presupuestos de la Generalitat valenciana. Sería durante esta misma época cuando se renovaron las defensas de Vinaròs y se ampliaría el perímetro amurallado de la Villa. En 1536 las huestes de Barbarroja atacan el fuerte de Oropesa. El año 1545 Salah Rais acomete Vinaròs y lo bombardea durante cinco horas. En 1547 ese mismo pirata desembarca en Alcossebre y llega hasta Alcalá de Xivert. Durante 1554 es Benicarló el que recibe las agresiones. A partir de 1554, en prevención de las incursiones de turcos y moros de Argel, se trazan sobre el perfil del litoral valenciano toda una serie de puntos estratégicos donde se levantan nuevas fortificaciones, al mismo tiempo que se van reparando y actualizando la red de torres, atalayas y baluartes ya existentes que cumplían funciones de centinela y alerta. Mientras que en 1560 un número indeterminado de embarcaciones musulmanas llegaron a recoger hasta dos mil quinientos moriscos que, huyendo de su confinamiento en las sierras del interior, se habían reunido en diversos puntos de la costa valenciana para ser trasladados al norte de África.

Vinaròs era una población que contaba con la ventaja de estar fortificada, aunque ello no sería impedimento para evitar de forma permanente el riesgo de los ataques de naves enemigas. Su núcleo urbano se hallaba rodeado por una muralla cuadrangular con torres en las cuatro esquinas: torre del Migdia, dels Alfacs, Jaumeta o Jussana y d'En Cifré, teniendo solo dos puertas de acceso: una desde el mar: el portal d'Avall, y otra hacia los campos: el portal d'Amunt, aunque poseía barrios fuera del recinto amurallado, pues en los libros de cuentas del siglo XVI ya se habla del arrabal de l'Ataraçana, o sea el barrio marítimo en extramuros donde se construían naves de diferentes calados. (Borràs Jarque, ob. cit.).

En la jornada del 17 de agosto de 1545, el corsario turco Zalé Arraez (Salah Rais) se presentó en aguas de Vinaròs con quince galeras bastardas y reales tripuladas por turcos y moros de Argel. Eran las cinco de la mañana y hasta las diez no pararon de bombardear intensamente la Villa, lanzando balas de hierro colado de 60 y 70 libras de peso, e intentando efectuar un desembarco de su marinería. La artillería de

la población contestó a este ataque, haciendo fuego con sus cañones y causando a los corsarios más de doscientas bajas, además de destrozar la popa de una galera que, a punto de hundirse, puso rumbo hacia los Alfaques siguiéndole en su retirada los demás navíos, pues empezaron a llegar refuerzos de Sant Mateu y otros lugares del Maestrat, que en total llegaron a sumar más de mil voluntarios. En esta acción bélica no hubo ninguna baja entre los residentes y vecinos de la población, solamente algunos heridos leves. (B. J. pág. 73, y J. Rafels, pág. 129)

En otra ocasión, el día 7 de julio de 1556, se avistaron en el mar, frente a Vinaròs, siete galeras de corsarios moros. Inmediatamente se dio la voz de alarma para poner en alerta a la población. Las galeotas se detuvieron muy cerca de la Villa, pero las tripulaciones no se atrevieron a saltar a tierra, quizás por temor a que sus habitantes ya estuviesen prevenidos para repeler el ataque. Entonces las naves pusieron rumbo a la vecina Benicarló, allí sí desembarcaron, robando en las huertas y haciendo numerosas presas entre los vecinos. Desde Vinaròs, donde estaban vigilando los movimientos de los asaltantes, salieron 25 hombres a caballo y un centenar de arcabuceros, entablado combate con los piratas cuando éstos regresaban a sus embarcaciones e infligiéndoles numerosas bajas. (B. J. pág. 73). En la década de 1580-90 aún se produjeron raids berberiscos y fue necesario tomar medidas de gran trascendencia respecto a la defensa de las costas valencianas, como ejemplo, el día 7 de septiembre de 1590, una saetía de Peñíscola y un llondro de Vinaròs tuvieron que refugiarse en el Grao de Valencia, hostilizados por una flotilla norteafricana.



Grabado de Vinaròs en la Història de Beuter 1538 y en la Crònica de Viciana 1564

## La villa de Vinaròs

Rafael Martí de Viciana (Burriana 1502-1574), que fue historiador, cronista, notario y miembro de las Cortes del Reino, en el libro tercero de su obra *Crònica de la Inclita y Coronada Ciudad de Valencia y de su Reino*, del año 1564, nos presenta un grabado de Vinaròs amurallado y con torres, situado frente al mar, donde navega una embarcación comercial de un mástil con vela redonda (dibujo que ya encontramos reproducido en la obra de Pere Antoni Beuter de 1538, *Primera part de la història de València*), y dice de la Villa: “por la costa de la mar a levante, e a sesenta tres braçadas de la lengua del agua, en campo llano, está fundada la villa de Vinaroz, cercada de muro, enfortalezida de torres, y baluartes y de fosso cavado en la peña. Está puesta en quadro y tiene de contorno dozientas y treinta cinco braçadas y poblada de quatrocientas casas”.

El último maestre de la Orden de Montesa, Pedro Luís Garcerán de Borja (1545-1587), reconociendo que la villa de Vinaròs era de las más honradas e importantes del Maestrat, y dado que a su puerto acudían galeras y otras naves, en cuyos astilleros se construían embarcaciones “de las principales” con una producción que iba en aumento, y además siempre estuvo dispuesta a servir al Rey (en la pasada guerra de las Germanías, 1521-1523, permaneció leal al monarca Carlos I), le concede que los Jurados, el Mustassaf y la Corporación Municipal puedan llevar prendas y distintivos honoríficos para lucir en los actos solemnes que se celebren en la localidad.

En la ensenada de Vinaròs hacían escala navíos de muchas clases, aunque su resguardo no era de los mejores del Reino. Existen documentos de la Real Armada, correspondientes a la segunda mitad del siglo XVI, en que se relacionan todos los puertos del Mediterráneo con indicaciones sobre el apoyo logístico que cada uno de ellos podía dispensar a una escuadra de la Marina de guerra, valorando la seguridad de cada fondeadero como refugio temporal. Cuando llega a la descripción del tramo de nuestra costa, dice así: *“Valencia con posibilidad de reparar galeras. Benicarló con escasa protección al igual que Vinaroz. Los Alfaques, un puerto de tres leguas en el que se podía hacer aguada y reunir leña”*. Todos ellos eran aptos para servir de abrigo ocasional a las fuerzas navales, e incluso algunos estaban preparados para atender las averías de los buques, pero por sus carencias no podían ser considerados como auténticas bases logísticas. (García Rivas, 1999)

Durante el transcurso de la crisis económica que llevó al conflicto hispano-neerlandés (1574-1609), tuvo un protagonismo destacado la competencia entre naciones para dominar el comercio en el Mediterráneo. A lo largo del siglo XVI los holandeses se harían con el control de buena parte del transporte marítimo en amplias zonas de la costa atlántica, afectando a las rutas que unían la Península Ibérica con los mercados septentrionales; también la expansión mercantil neerlandesa llegó hasta el Mediterráneo Occidental. Para paliar sus negativos efectos sobre la economía española, Felipe II y Felipe III, decretaron una política de embargos sobre bienes de las Provincias Unidas (los Países Bajos). A causa de estas medidas, en la década de 1590, los navíos holandeses sólo frecuentaban los puertos peninsulares donde la presión ejercida contra ellos resultaba menor y entre éstos se encontraba el de Vinaròs.

Tras una época de recesión, será a partir de mediados del Quinientos cuando se constatan largas temporadas de bonanza para los negocios mercantiles de Vinaròs y su comarca. Las mercancías desembarcadas en los puertos del Reino de Valencia a principios del siglo XVII, procedían en su mayoría de las galeras de Génova y Nápoles, incluso algunas de Sicilia. Las mismas naves, en su viaje de regreso, se llevaban principalmente cargamentos de vino producido en esta zona. (S. Albiol Vidal, 2003, pág. 135). En una memoria redactada por las autoridades de Vinaròs en 1665, se hace mención a los beneficios que obtienen los comerciantes locales, diciendo que *“logran considerables intereses por las ocasiones que tienen cuando llegan a la playa galeras y saetías de Italia, cargadas de diferentes y ricas telas, lienços, papel y otras mercancías”* (A.H.M.V.)



1652, cruz de la Orden de Malta, calle Socorro, Vinaròs

## La Orden de Malta

En las anotaciones del Libro de Bautismos de la iglesia Arciprestal de Vinaròs, correspondiente al día 16 de mayo de 1546, se lee *“fue bautizada Ursula hija de Joan Ferrer, marinero, quien al presente está cautivo en Argel”*. Al final de dicho libro, el más antiguo de bautismos del Archivo Parroquial, hay una nota cuya transcripción es la siguiente: *“Pasó Don Álvaro de Bazán ab 19 galeres al socorro de Malta diumenge*

*a mig jorn que contavem lo primer de juliol 1565. Torná lo son dit General D. Álvaro de Bazán ab nou galeres, dimecres a mig dia que contavem a 12 de desembre del mateix any 1565, dich torná del socorro de Malta ab bona victoria, llor sia Deu, dexant les altres deu galeres en Mesina ab lo General D. García de Toledo”* (B. J. pág. 74). Como en aquella época los musulmanes dominaban el norte de África, la caída de la isla de Malta hubiera permitido el acceso turco al control estratégico del Mediterráneo occidental; la Orden logró defender la isla en gran medida gracias a la ayuda del ejército y la marina española. Según parece, en 1652, se estableció en la villa de Vinaròs una delegación o consulado, señal inequívoca de la existencia de una intensa actividad mercantil a través del puerto vinarocense.



*Galera La Determinada, participó en la batalla de Lepanto al mando de Juan de Angustina, 1571*

## La escuadra de Lepanto

En el año 1570, Felipe II aceptó unirse a Venecia y el Papado para combatir a los turcos. A la monarquía española le interesaban objetivos cercanos como Túnez, pero los otros coaligados se inclinaban por la defensa de Chipre. Aunque no pudo determinar el objetivo de la flota, Felipe II sí impuso el mando de su hermanastro Don Juan de Austria (1547-1578), hijo natural del emperador Carlos V. El 20 de mayo de 1571 se firmaba en Barcelona la Liga Santa y se apercibía a la flota española que estaba en el Mediterráneo para los preparativos del despliegue naval. Una de las escuadras españolas, al mando del almirante Gil de Andrade, compuesta por once galeras reales, arribó al grao de Vinaròs en fecha 7 de junio del año 1571 permaneciendo anclada frente a la playa los días 7, 8 y 9, para recoger a tres compañías de los tercios castellanos de Figueroa, con sus capitanes Diego de Urbina, Rodrigo de Mora y Tomás de Turbino, que iban a participar en la batalla de Lepanto y, al mismo tiempo, abastecer de provisiones a las naves.

De aquí, las galeras zarparon con rumbo a Mallorca para unirse a la escuadra de Sancho de Leyva y seguir hacia Génova, donde llegaron el 16 de junio, continuando hasta Nápoles para avituallarse el 8 de agosto. Entre los soldados de Diego de Urbina que se embarcaron en nuestra playa, estaba Miguel de Cervantes, el cual subió a bordo de la galera Marquesa, comandada por el marino Juan Andrea Doria. (Borràs Jarque, pág. 97, y J. Rafels, pág. 44-45). El 15 de septiembre la flota salió de Mesina en dirección al Mediterráneo oriental. La batalla se libró el 7 de octubre de 1571 en el golfo de Lepanto, donde los turcos se habían replegado. La resuelta actuación de Don Juan de Austria fue decisiva para la victoria de la Liga, siendo esta la peor derrota sufrida por los musulmanes.

*Pieza de artillería, batería de costa, finales siglo XVIII*



## Torres de guaita

El transcurso de los años en que fue virrey de Valencia don Vespasiano Gonzaga Colonna, duque de Sabbioneta (1575-1578), coincidió con una brusca escalada de las incursiones de corsarios turcos y berberiscos. Este rebrote de los ataques musulmanes llevó en el último tercio del siglo XVI, reinando Felipe II, a restablecer en las costas valencianas un paisaje defensivo protagonizado por las torres de vigilancia y atalayas levantadas cerca del mar. El litoral septentrional del Reino, aunque menos amenazado por la piratería, también mereció la atención de Vespasiano Gonzaga, y en 1578 mandó construir las murallas que protegen Peñíscola del acceso terrestre, dotando a la ciudadela de una nueva puerta de entrada (el portal *Fosch*), obras que fueron realizadas siguiendo el proyecto que redactó para ese efecto el ingeniero militar italiano Giovanni Battista Antonelli (1550-1616). Técnicos en ingeniería militar y oficiales de Felipe II, como el mencionado Antonelli, en 1563, y Juan de Acuña, en mayo y junio de 1585, entre otros, observaron el litoral valenciano como un lugar estratégico con proyección defensiva *“porque no es defender el reyno desamparar los lugares de la marina”* y propusieron la instauración de un sistema general de alarma y prevención mediante torres vigía. Esta solución sería la única estructura administrativa que, desde el río Sénia hasta un poco más allá del Segura, cobijara todo el Reino de Valencia bajo la presencia del escudo de los Habsburgo.

Referente a la villa de Vinaròs, Juan de Acuña, decía en su informe del año 1585 que *“está edificada junto a la mar en un muy buen sitio y llano, está cercada de muralla hordinaria y alrededor de ella tiene un foso pequeño escarpado (...) Tiene esta villa honze piasas de artillería de bronce, en que ay una media culebrina, y dos medios sacres pedreros, y dos pieczuelas de campaña (...) guárdase cada noche de hordinario la dicha villa por quinze vecinos repartidos por su tanda (...) y en el verano sale un hombre de a cavallo cada noche a atajar el campo y reconocer las calas, y hasta que este viene a dar aviso de lo que ha visto no abren la puerta”*. También efectúa una breve descripción de las pequeñas enseñadas capaces de resguardar navíos, entre ellas figuran los nombres de Amerador, Fornal, Triador y Cala, para acabar dictaminando sobre el estado de la torre de Sòl de Riu.

La llamada torre del Sòl de Riu, hoy desaparecida, perteneció al término de Vinaròs y estaba ubicada junto a la desembocadura del río Sénia, a escasos metros de la costa. A principios del siglo XX todavía quedaban restos de esta torre vigía, que acabó siendo abatida por el mar. Sobre ella hay referencias en las Ordenanzas del Duque de Maqueda (1554) y en las de Vespasiano Gonzaga (1557). También Gaspar Juan Escolano (València 1560-1619) se ocupa de ella en los siguientes términos: *“El río Cenía tiene en su desembocadura una torre que es la postrera de la guarda de nuestra costa, con dos soldados de a pie y dos de a caballo, a una legua de Binaroz. Llámase la torre del Suelo del río, por estar fundada a su remate”*. En el archivo de Simancas se conserva un documento relativo al torreón desaparecido: *“Relación de las Obras y Reparos más urgentes que se deben executar para la recomposición de la torre del Sol del Río. Año 1763”*. En él se escribe que estando fundada sobre peña viva, pero tan cerca del mar que el embate de sus olas pudiera causarle daño, era indispensable que se formase una escollera de piedra delante de ella para evitar su derrumbe.

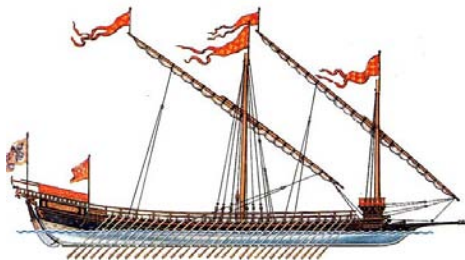
A primeros de noviembre de 1607, don Luís Carrillo de Toledo, Marqués de Caracena, Virrey y Lugarteniente de su Majestad y Capitán General del Reino de Valencia, realiza una visita de inspección a las torres vigía de toda la línea de costa, a fin de proveerlas con la debida guarda y defensa. Por Vinaròs pasa el día 12 de noviembre, comprobando el estado de las murallas de la Villa. Al día siguiente visita la torre de Sòl de Riu, final del Reino, constatando que tenía una pieza de artillería

que disparaba balas de una libra y media, y desperfectos en dos cubiertas de madera que habían de repararse. ( y B. J. pág. 108). Según la descripción original de la visita del Virrey en 1607: *“Vinaroz: Este día se visitó esta villa, no tiene torre ninguna, púsose en esta parte un soldado de a caballo que sirva de atajador y de dar aviso a la ciudad de lo que hubiere.*

*Torre de Sol de Río: En fin del reino por la parte de Levante. En 13 del dicho se visitó esta torre, hallóse en ella una pieza de artillería que tira libra y media de bala, hay que entablar de nuevo dos cubiertas que eran de madera que están caídas, que sin ellas no pueden vivir los soldados ni asistir en ella”.*

En 1611, el licenciado Gaspar Escolano publica en Valencia su *Segunda parte de la Década Primera de la Historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reyno de Valencia*, en esta obra nos relaciona y describe las torres vigía que estaba activas en la costa del Reino: *“Torre de Vinaroz: De la Torre del Grao de Benicarlo se va costeando espacio de una legua a otra villa que hace una Encomienda con Benicarlo y es última del Reino por esta vereda a la misma lengua del mar que se dice Binaroz o Benaroz. Es plaza situada sobre peñas llanas y fuerte por estar cercada de recios muros, Torres, fosos y baluartes; y muy en son de guerra, con todos los aparejos y gente belicosa y ejercitada. La torre del Suelo del Río: El pueblo de Rosel confina con la raya de Cataluña, que lo es el río que comúnmente llamamos de la Senia o Cenia. Cerca de su desembocadura hay una Torre que es la postrera de la guarda de nuestra costa, con dos soldados de a pie y dos de a caballo, a una legua de Binaroz, y llámanla la Torre del suelo del Río, por estar fundada en su remate”.*

Las Ordenaciones de 1673, mandadas hacer y publicar por el *“excelentísimo señor don Vespasiano Manrique Gonzaga, conde de Paredes, señor de las Siete Villas de Alcaraz, gentilhombre de la cámara de Su Majestad, lugarteniente y capitán general de la Ciudad y Reino de Valencia”*, eran unas instrucciones tocantes a la custodia y guarda de la costa marítima del Reino de Valencia, que debían guardar y observar *“el veedor general, capitanes, requeridores, alcaides, artilleros, soldados, guardas, atalayas, y demás oficiales a quien toque dicha custodia y guarda (...) Como han de hacer los atajadores los atajos, y, las guardías, las descubiertas y a donde y como se han de dar los seguros”*. Del antiguo Partido de Peñíscola se detallan: *“Torre del Sòl del Riu. El atajador de esta torre socorrerá en Vinaròs, con obligación de salir todas las mañanas a hacer el atajo hasta la dicha torre, y, llegando a ella, dará el seguro a los soldados y volverá a Vinaròs. Vinaròs. Tiene otro atajador, con obligación de hacer el atajo hacia Benicarló hasta el barranco de Aygua de Oliva y allí se verá con el atajador de Benicarló, que también llegará a dicho barranco, y, hecho el dicho atajo, se volverá a Vinaròs”.*



Dibujo de la galera real francesa La Réale (1697)

## **La princesa Margarita**

El día 27 de marzo de 1599 vuelve a ser noticia el puerto de Vinaròs. El motivo fue la llegada de una escuadra formada por cuarenta galeras de la Real Armada al mando del almirante D. Juan Andrea Doria, conduciendo a bordo de la galera Real, de 64 remos, a la archiduquesa D.<sup>a</sup> Margarita de Austria, una joven de 14 años que venía para contraer matrimonio con el nuevo rey Felipe III (hijo de Felipe II) y cuya

ceremonia se iba a celebrar en la capital del Reino de Valencia. Los esponsales, previos al matrimonio en Valencia con el rey Felipe III, tuvieron lugar en la ciudad de Ferrara, en 1598. En febrero de 1599 la princesa se desplazó desde Graz (Austria), su ciudad natal, hasta Milán para dirigirse luego hacia Génova donde embarcaría rumbo a España, haciendo antes una escala en Marsella a causa del mal tiempo. La travesía hasta las costas españolas también fue tormentosa, hasta que finalmente, el 25 de marzo, se alcanzó el resguardo de los Alfaques. El día 26 la escuadra fondeó en el grao de Vinaròs, bajando a tierra el príncipe Alberto desde la galera Capitana, mientras que Margarita y su madre lo harían el día 27 desde la Realá.

La futura reina desembarcó en la playa de Santa Magdalena (actualmente plaza Primero de Mayo), a cuyo efecto se levantó en la orilla un embarcadero flotante de madera para facilitar las operaciones, aunque la galera Real no pudo atracar allí mismo por falta de calado. Según parece fue el propio monarca Felipe III quien dedicó una gran atención a los preparativos que se derivaban de la llegada de doña Margarita a Vinaròs. Las calles de la Villa fueron engalanadas, hubo volteo de campanas y disparos de las baterías de las torres, saliendo a saludarla el cardenal arzobispo de Sevilla y otros importantes dignatarios de la Corte y de la nobleza, además de las autoridades locales (el Justicia y los Jurados de Vinaròs), así como un nutrido vecindario, que le hicieron un gran recibimiento. (B. J. pág. 98-99, y R. García, pág. 47). El 29 de marzo, acompañados de una numerosa comitiva, viajaron sus Altezas desde Vinaròs hasta Murviedro, allí se hospedaron algunos días. La celebración de la boda de Felipe III con la archiduquesa Margarita de Austria en la catedral de Valencia, se realizó el 18 de abril de 1599. En el mes de mayo, el matrimonio Real se trasladó por tierra desde Valencia a Vinaròs, adonde llegaron el día ocho y después de una estancia de varios días, salieron por mar hacia Barcelona, arribando a su puerto el 18 de mayo.

*Panel con azulejos representando a Sant Sebastià, calle San Juan, Vinaròs.*



## **La reliquia de San Sebastián**

Corría el año 1610 cuando arribó por vía marítima al puerto de Vinaròs, la reliquia de San Sebastián, patrono de la ciudad. Según la tradición, la trajo a este lugar el entonces Virrey de Nápoles y embajador de España en Roma, D. Juan Alfonso Pimentel y de Herrera, Conde de Benavente, donándola a Vinaròs en cumplimiento de una promesa realizada por haber salido ileso de una tempestad que le sobrevino durante la travesía por mar desde Italia. Nos consta que este personaje fue un experto coleccionista de objetos de arte, y que esa reliquia se la había regalado el pontífice Paulo V, a título personal, para su colección.

Lo cierto de la historia es que Juan Alfonso Pimentel, en diciembre de 1610 y desde Valladolid, envió la reliquia del dedo del santo a la ciudad de Valencia donde quedó depositada. Hasta la capital del Reino tuvieron que desplazarse a recogerla el alcalde de Vinaròs, Rafael Morell, y el comendador Onofre de Blanes, que fueron los encargados de traerla al municipio vinarocense. El Conde-Duque de Benavente

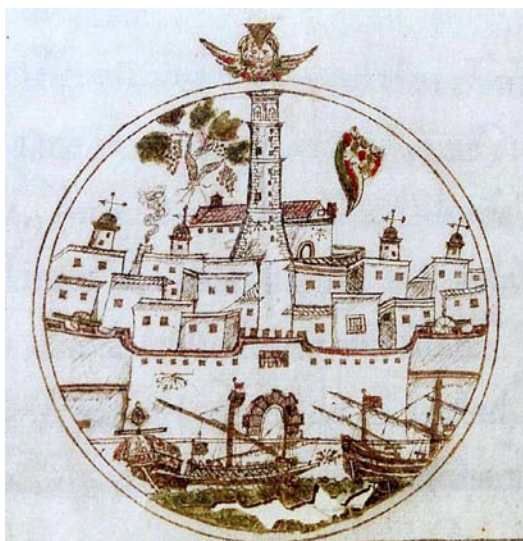
ejerció el cargo de Virrey y Capitán General del Reino de Valencia entre 1598 y 1602. En el año 1602 Felipe III le nombra Virrey de Nápoles y para efectuar la travesía hasta Italia también se embarcó en el mismo puerto de Vinaròs.

A don Juan Alfonso Pimentel, le seguiría en el cargo de Virrey de Nápoles don Pedro Fernández de Castro y Andrade (1576-1622), Conde de Lemos y Virrey de Nápoles desde 1610 hasta 1616. Durante el verano de 1610, D. Pedro, salió desde la corte de Madrid para saludar a los reyes que se hallaban en la población de Lerma con el favorito D. Francisco de Sandoval, Duque de Lerma, primer ministro y valido del monarca Felipe III. Posteriormente se dirigió hasta Vinaròs para embarcarse rumbo a Barcelona, en cuyo puerto fletaría un buque con destino hacia Italia para hacerse cargo de su reciente nombramiento en Nápoles. Este personaje fue el protector del escritor Miguel de Cervantes.

Durante una visita pastoral a Vinaròs, llevada a cabo el 23 de Mayo de 1633 por el obispo de la Diócesis de Tortosa, éste se interesó por el estado de muchos cautivos nativos de la villa de Vinaròs que estaban en poder de los piratas de Berbería y que habían sido apresados durante las continuas correrías de éstos. Por lo que propuso la fundación de una hermandad entre los marineros, con un encargo común que cumplir, consistente en recaudar fondos anualmente con la finalidad de pagar el rescate de aquellos prisioneros vinarocenses en manos sarracenas. (Demetrio García, ob.cit.).

De esta época tenemos una información sobre la estancia en Vinaròs de un personaje muy peculiar, Jean François Paul de Gondi, Cardenal de Retz (Francia, 1613-1679), que anduvo viajando por España durante el año 1654, siendo Vinaròs el puerto desde donde, en uno de sus desplazamientos, se embarcó rumbo a Mallorca. Éste individuo cursó estudios en La Sorbona y se distinguió por su participación en diversas conspiraciones contra Luís XIV de Francia.

*La villa de Vinaròs en 1654, según el Llibre d'Aniversaris de l'Arxiprestal*



## **Guerra dels Segadors**

La Francia de Luís XIII y su ministro el cardenal Richelieu declararon la guerra a España en 1635. A partir de esta fecha los acontecimientos se van precipitando y en 1637 las tropas francesas atraviesan los Pirineos. En 1638 se produce la ofensiva francesa sobre el Rosellón y a principios del verano de 1639 el ejército de Luís XIII penetra en Cataluña, apoderándose de la fortaleza fronteriza de Salses. Con motivo del peligro que representaba el inicio de las hostilidades, el día 5 de abril de 1640, el Justicia de Vinaròs había recibido orden del virrey de Valencia para que la guardia de Sòl de Riu, único baluarte en el NE del Reino, junto a la frontera del río Sènia, estuviese redoblada y apercebida.

Al inicio de este conflicto armado, concretamente el día 21 de julio de 1640, tuvo lugar un espectacular despliegue naval en aguas de Vinaròs, ya que a la vista de la población fondearon las galeras Reales al mando de don García de Toledo, Duque de Fernandina y Marqués de Villafranca; estos mismos navíos eran los que tradicionalmente se habían empleado en la represión de los corsarios berberiscos. El Consejo de la villa de Vinaròs, teniendo en cuenta la seguridad que reportaba la estancia en sus aguas de la escuadra española, acordó obsequiar a la oficialidad y tripulantes de las naves con unos presentes, consistentes en pan, carne, huevos, frutas y nieve. (J. Rafels, pág. 52).

El episodio de la guerra fue un estímulo para que se dispusiesen ciertos planes tendientes a mejorar las instalaciones portuarias de Vinaròs, creándose un nuevo proyecto para la dársena del puerto que permitiría abrigar hasta cincuenta galeras reales. Esta propuesta fue aportada en 1640 por el ingeniero militar Marqueli, cuyos planos estuvieron calculados adrede para nuestro fondeadero, dentro de un procedimiento gubernamental que estaba señalado como urgente. También del mismo ingeniero saldrían los bocetos para hacer un embarcadero en Peñíscola en 1640, la realización del cual se llevaba discutiendo desde comienzos de siglo. Algo más tarde, en 1667, efectuaría otro proyecto para las obras del muelle del Grao de Valencia. (A. Cámara, pág. 24)

Entre junio y julio del año 1641, desde los Alfaques y Peñíscola se ordenó al Marqués de Villafranca que socorriera a Tarragona, sitiada por las fuerzas francesas. La flota naval francesa alineaba en su escuadra unos treinta galeones y quince galeras, aun así, don García de Toledo se las arregló para conducir víveres y municiones, incluso hasta la aislada población de Rosas, disponiendo de treinta y cinco mercantes escoltados por sus galeras, muchos de los cuales eran embarcaciones de cabotaje y pesqueros de Vinaròs y Peñíscola. Otro almirante, don Pedro Santacilia, buen conocedor de Cataluña y de las costas francesas, desde 1641 se ocupará, con una sección de bergantines, del socorro de los sitiados de Tarragona y la evacuación de sus soldados heridos o enfermos al hospital de Vinaròs, donde recibían las atenciones y cuidados de los frailes franciscanos. En agosto de 1641 se unieron a las galeras del marqués de Villafranca, una escuadra de galeones de don Jorge de Cárdenas y Manrique, Duque de Maqueda, integrada por los buques de la Armada del Mar Océano, con sesenta y cinco transportes de provisiones, siendo Vinaròs el puerto de avituallamiento y embarque de la mayoría de géneros, además de combatientes, entre ellos caballeros y títulos del Reino.

En 1642 una nueva escuadra española al mando de D. Diego Mesía Felípez de Guzmán, Marqués de Leganés, salió desde Cádiz haciendo diferentes escalas para completar el aprovisionamiento de víveres y tropas. A principios de junio de ese año las naves se concentraron en la rada de Vinaròs, para embarcar a mil soldados que se encontraban acuartelados en la Villa. La escuadra de galeras reales permaneció diez días anclada frente a nuestra costa y *“con orden de Su Majestad quedaron allí dos navíos de presa de los tres que se tomaron al embocar el Estrecho, para que se descargasen y beneficiasen las mercaderías de ellos, habiendo vendido el otro en Cartagena”* (aquellos tres buques incautados eran mercantes holandeses). La escala en Vinaròs de los navíos se llevó a cabo entre el 12 y el 22 de junio, zarpando ese día para Barcelona, donde se enfrentaría a la escuadra francesa, logrando la retirada de esta última. Cumplida su misión, las fuerzas navales españolas, regresaron a Vinaròs, arribando a su puerto el 20 de agosto.

## Bombardeo de la escuadra francesa

Tampoco en tierra firme la seguridad estaba garantizada, pues en el A.H.M.V. existe un documento de fecha 26 de Noviembre de 1641, relatando que a dos correos portadores de dinero desde Alcalá de Xivert hasta Vinaròs, les acompañaron seis hombres armados como precaución para librarse de los ladrones existentes en la comarca. Las villas y lugares de Traiguera, La Jana y Canet lo Roig, fueron agredidas por destacamentos franceses; Rossell resultaría incendiado y Sant Mateu sufrió asedio. A esto se sumaban las habituales partidas incontroladas que actuaban como bandoleros; una de ellas asaltó al abad de Benifassà, fray Benito Calderó, en Octubre de 1648.

En la evolución de esta guerra, la táctica militar francesa era atacar, tanto por tierra como por mar, los lugares de Aragón y Valencia que estaban más próximos a la frontera catalana, entre ellos Vinaròs. Siguiendo este método, el día 26 de junio de 1642, apareció por el mar la escuadra francesa de galeras, situándose muy cerca del grao de Vinaròs, casi frente a los muros de la Villa. Puesta en orden de combate, comenzó a bombardear la población para inutilizar sus defensas y preparar un desembarco de sus tropas. El ataque de los buques causó grandes desperfectos en las fortificaciones que daban al mar y en las casas del interior, además de algunos heridos y daños irreparables en las embarcaciones que se hallaban en la playa. Al final los franceses lograron desembarcar, pero se encontraron con una contundente resistencia desde las trincheras abiertas en la playa y de la artillería situada en la torre de Na Jaumeta y parte de la muralla, lo cual les obligó a reembarcarse de nuevo. Los navíos franceses, después de cinco largas horas de intenso cañoneo, tuvieron que abandonar las posiciones sin haber conseguido sus objetivos. El grueso de los defensores de Vinaròs estuvo formado por vecinos de la población y combatientes de los tercios valencianos. (J. Rafels, pág. 54-55)

El 30 de junio de 1642 se enfrentaron la escuadra española con la francesa, que estaba fondeada a la entrada del puerto de Barcelona. La batalla se prolongó hasta el día 3 de julio, saldándose con la derrota de los franceses y la retirada de sus buques. Tras el combate, la flota española pasó a Mallorca a carenar, aprovisionarse y desembarcar los heridos, luego abasteció a Rosas y por último, el 20 de agosto fondeaba de nuevo en Vinaròs. La larga guerra proseguía, habiendo sustituido progresivamente Vinaròs a Peñíscola como base logística de las fuerzas navales y depósito de avituallamiento y reparaciones, asimismo fue punto de origen y destino de los correos entre la Corte de Madrid y el mando de la Armada. Durante once años continuaron los combates por tierra y mar, siendo Vinaròs -por su ubicación estratégica- la base central de todas las operaciones. Una de las expediciones más importantes fue la llegada de una escuadra española en 1644, en que unos siete mil soldados de infantería fueron desembarcados en el grao de Vinaròs con destino al sitio de Lleida. Para Vinaròs los trastornos fueron dobles, pues además de

Vista de Peñíscola en 1786



soportar las acometidas de las fuerzas franco-catalanas, con robos en cultivos, caballerías y ganado, tuvo que aguantar la pesada carga que supuso la estancia del ejército castellano en su suelo durante el período de las campañas bélicas. Así pues del abastecimiento remunerado y estacional de las galeras reales y sus soldados en el siglo XVI, se pasó a la actividad onerosa de tener que alojar y mantener a la milicia durante toda la guerra, situación que se vio agravada por las crisis epidémicas de peste en los periodos de 1648 y 1649.

### **Juan José de Austria**

El 17 de abril de 1647, Felipe IV había dado órdenes a su hijo bastardo, don Juan José de Austria, disponiendo que se embarcarse en Cádiz con destino a Menorca. Antes de dejar las costas valencianas rumbo a Mahón, Don Juan procuró que lo tuviesen informado de cualquier novedad, para lo cual solicitó al Conde de Oropesa, Virrey de Valencia, y a don Rodrigo de Borja, que entonces gobernaba Vinaròs, que le enviasen los avisos pertinentes sobre las últimas noticias relacionadas con la situación de las operaciones en el Principado. D. Juan José de Austria prosiguió el viaje pasando por Peñíscola, y sería entre los meses de abril y septiembre de 1647, cuando Don Juan tuvo la oportunidad de desembarcar en Vinaròs (y no en 1650, como afirma José Rafels en sus *Apuntes*).

A finales de 1675, otros acontecimientos políticos relacionados con D. Juan José de Austria, van a dar nuevo protagonismo a ciudad de Vinaròs, pues el seis de noviembre llegaba a su mayoría de edad Carlos II y por tanto debía acabar la regencia de su madre doña Mariana. La situación exterior empeoraba y, aprovechando la sublevación de Sicilia y el acuerdo de colaboración con Holanda, la regente D<sup>a</sup> Mariana, por temor a las intrigas políticas y como remedio para alejarlo de la Corte, pidió a Don Juan que zarpara rumbo a Italia en la armada del almirante Ruyter, que estaba anclada y dispuesta en el puerto de Vinaròs.

### **El baluarte y la fragata**

El año 1650, fecha en que el ejército castellano recuperó la plaza de Tortosa (en manos francesas desde 1648), y para mejorar la defensa de la frontera, las tropas acuarteladas en Vinaròs se incrementaron con nuevos contingentes porque se temía que se reprodujeran alborotos en la parte de Tarragona, aumentando así las cargas de alojamiento que pesaban sobre el vecindario. Algunos de estos militares permanecieron en la plaza incluso una vez acabadas las hostilidades, por lo que en abril de 1669 (reinando Carlos II) las autoridades de Vinaròs elevaron una petición a Su Majestad para declarar libre de alojamientos y cargas militares a la Villa, prometiendo a cambio la construcción de un baluarte y de una fragata para atender la seguridad y defensa de la población en caso de ser necesario, quedando además estas instalaciones al servicio del Rey. Cuando se supo la resolución favorable a esta instancia, el Concejo del municipio tomó el acuerdo de llevar a cabo la construcción de la fragata, a cuyo coste debían contribuir todos los vecinos excepto el Gremio de marinos y pescadores porque éstos habían prometido entregar cuatrocientas libras de una sola vez. (J. Rafels, pág. 60-62).

Las obras de la fortificación o baluarte, sabemos que comenzaron en el año 1669, dicho fortín se levantó en un solar de la actual plaza de San Antonio, en el extremo que confronta con el mar. Para sufragar los gastos de la obra, el vinarocense Pedro Pons, anticipó el coste de la misma en atención al estado de penuria en que se hallaban las arcas municipales, debido a las interminables contribuciones y

exacciones que ocasionó la guerra de Cataluña. (J. Rafels, pág. 60-62). En 1841 sobre el obsoleto *Fortí* se construyó el Teatro municipal y el terreno sobrante fue vendido en pública subasta por el Ayuntamiento. Respecto a la fragata, relata nuestro historiador Borràs Jarque, que se fabricó en los astilleros locales y fue botada el 2 de junio de 1695, con el nombre de *Sant Telm*.

## LA GUERRA DE SUCESIÓN

### La situación en el Maestrat

En noviembre de 1700 fallece Carlos II. Según el último testamento de aquel rey, nombraba heredero a Felipe de Anjou, por lo que el Borbón se hizo cargo de la corona española a comienzos de 1701. Al principio, los territorios de la Corona de Aragón, admitieron a Felipe como nuevo rey, aunque un sentimiento de desconfianza mutuo acabaría por decantar la balanza a favor del Archiduque de Austria, pretendiente al trono de España. Se formaron entonces dos grupos sociales enfrentados con apelativos diferentes: los *botiflers*, constituido por aquellos que se adhirieron a la causa felipista y los *maulets*, que eran los que tomaron partido en el bando del austriaco.

En Vinaròs los *botiflers* y los *maulets* estaban muy igualados numéricamente, aunque en un principio la localidad vinarocense se mantuvo fiel a Felipe V. Pero a finales de 1705, ante la inminente llegada de tropas del Archiduque (formadas por ingleses, alemanes y *miquelets*) que provenientes de Tortosa se acercaban al Maestrat, el magistrado de la Real Audiencia y el gobernador de Sant Mateu que habían sido enviados desde Valencia para reforzar la posición del Borbón en Vinaròs, abandonaron la Villa, la cual se reorganizó sin esas autoridades, no siendo obstáculo para que el 7 de octubre de 1705 los leales del pretendiente D. Carlos, formados por algunas compañías de migueletes, pasaron el Ebro y se apoderaron de la población sin encontrar ninguna resistencia. Mientras tanto, los pueblos vecinos de Benicarló y Peñíscola, continuaban estando en poder de los felipistas y defendidos por fuerzas de su ejército.

Vinaròs pasaría por serias vicisitudes a causa de la guerra, entre ellas la carencia de alimentos, sobre todo de trigo. El 22 de noviembre de 1705 la ciudad de Tortosa envió a la población un considerable convoy de víveres ("*tocó a una arroba por casa, y aún sobró*", relata Joan M. Borràs Jarque). A finales de ese mismo año los aliados, partidarios del Archiduque, se apoderaron de Sant Mateu y de Benicarló. Al comenzar el año 1706 el jefe de las tropas del ejército borbónico, Conde de las Torres, sitió la plaza de Sant Mateu, la cual tuvo que abandonar a causa de la resistencia desplegada gracias al socorro de varias compañías de soldados y artillería vinarocenses.

Pero bajo el control del bando borbónico aún seguían resistiendo las plazas de Peñíscola y Morella, aunque esta última capitularía en agosto de 1706. El 12 de enero de 1706 se solicitó a Vinaròs, por parte del mando austriaco y con el objeto de atender al real servicio de S. M., la conducción de cuantos cañones y pertrechos de guerra hubiese en este pueblo, al bloqueo que las fuerzas de Carlos III habían establecido en las inmediaciones de Peñíscola. Más como el vecindario se encontraba tan abrumado de cargas, prestaciones de bagajes, alojamientos y peonadas, se acordó contratar la conducción del material de guerra a dicho punto y pagar cuantos gastos originara.

Con motivo de este asedio, que por disposición del general Conde de Cifuentes se había establecido sobre Peñíscola, la fragata de Vinaròs, construida y aparejada exclusivamente para uso y defensa de la Villa, pasó a prestar sus servicios en las aguas peñíscolanas con orden de apresar cuantas embarcaciones enemigas hallase (debió ser entre los meses de enero y mayo de 1706). Cumpliendo aquel mandato, luego de permanecer todo un día a la vista del peñón y no encontrando buque alguno, regresó a su base vinarocense. (J. Rafels, pág. 74-75). Ocho días después llegó a

Vinaròs el capitán D. Juan Bautista Lleida, manifestando haberse presentado enfrente de Peñíscola tres embarcaciones de gran porte que pudieran intentar el desembarco de gente enemiga para hostilizar, con el apoyo de los defensores de aquella plaza fuerte, a las tropas ocupadas en el bloqueo, por lo que dispuso saliese de nuevo hacia Peñíscola la fragata en unión de otros dos buques, que bien armados y tripulados prestaron dicho servicio, regresando luego al puerto de Vinaròs. Transcurridos algunos días más, se presentó el capitán don Juan Alaix, al Justicia y Gobernador Militar de Vinaròs, haciéndoles presente la necesidad de que se impidiese a los de Peñíscola recibir socorros por mar, atendiendo a sus indicaciones se volvieron a dar instrucciones a la fragata local, que realizo satisfactoriamente esta nueva misión. (J. Rafels, pág. 74-75).

Carles III l'Arxiduc, 2 rals de Barcelona



### Multas y sanciones

En abril de 1707 se inicia el declive del archiduque Carlos, el ejército aliado es derrotado en Almansa y Felipe V reconquista los reinos de Valencia y Aragón. El 19 de mayo de 1707 el duque de Berwick entra en Vinaròs. Comienza el asedio de Tortosa, y desde Uldecona el marqués de Revilla, como escarmiento por haber simpatizado con el archiduque, exige a los vinarocenses cuatrocientas raciones de pan y dos carneros por día para sus tropas. Los dispendios y sanciones impuestos por uno y otro bando, que tuvieron que soportar los vecinos de Vinaròs, arruinaron los mermados recursos de la población, ya de por sí bastante reducidos a causa de la emigración de muchas familias a los pueblos cercanos por miedo a las posibles represalias. Las exigencias continuaron, así pues el nuevo Gobernador Militar del distrito, sin tener en cuenta el estado calamitoso en que se encontraba la Villa, la obligaba a contribuir con ocho libras diarias para la guarnición de Peñíscola, y además con ocho marinos, que debían ser pagados por la misma para navegar en un buque armado en corso por las aguas de Peñíscola, Benicarló y Vinaròs. Por desgracia, éstas no serían las últimas obligaciones impuestas por los borbónicos.

Las cargas económicas, tanto de un bando como del otro, esquilmaron la economía de las poblaciones afectadas por el signo cambiante de una guerra que fue alienígena para la gran mayoría de sus habitantes. Esta crítica situación queda reflejada por el comentario que acompaña a la ilustración de un hombre completamente desnudo en un grabado de la época: *"Carlos Tres i Felip Cinc, m'han deixat ab lo que tinc"*. También es bien significativa la letra de una canción popular de las tierras del Maestrat que decía: *"Els botiflers i maulets bé nos feren la tirana; uns, esquilant-mos del tot, i altres, venent-mos la llana"*. En el Archivo Municipal de Vinaròs existen documentos que tratan sobre la persistencia de las actividades delictivas de algunos grupos incontrolados de miquelets, incluso años después de haber finalizado la contienda, así pues en un escrito datado en València el 7 de octubre de 1719 y dirigido al Ayuntamiento de Vinaròs, se avisa del peligro *"en precaución del trasiego e insultos que deben recelarse de los Micaletes"*.

En marzo de 1706, las tropas de Felipe V y parte de su Armada llegaron hasta las puertas de Barcelona intentando el bloqueo por tierra y por mar, aunque la ciudad Condal pudo ser abastecida desde el mar gracias a la habilidad de las embarcaciones procedentes de los puertos de Mataró, Sitges, Vilanova y Vinaròs,

que conseguían franquear la línea de navíos franceses. El día 6 de marzo de 1706, el general Conde de Cifuentes, dispuso la salida hacia Barcelona de la fragata de la villa de Vinaròs y dos jabeques bien pertrechados de remos y gente para prestar sus servicios a la causa del Archiduque (J. Rafels, pág. 116). Al final el ejército borbónico y la escuadra de buques, en vista del nulo resultado obtenido en el logro de cortar las comunicaciones, optaron por retirar sus fuerzas de la sitiada Barcelona. Tras algunas victorias, Carlos III entra en Madrid en julio de 1706, pero rápidamente marcha hacia Zaragoza, allí le rinden homenaje; más tarde, en el mes de agosto, se dirigió hacia Valencia, donde juró los Fueros, permaneciendo unos seis meses y regresando el 7 de marzo de 1707 a Barcelona. La causa del Archiduque parecía estar ganada en la Corona de Aragón, pues solamente quedaban adictas al Borbón tres plazas, una en cada reino: Peñíscola en Valencia, Roses en Cataluña y Jaca en Aragón. Pero el curso de la guerra cambió radicalmente y, a fines de 1706, las ciudades del sur del Reino de Valencia (Cartagena, Oriola, Elx) claudicaban frente a las tropas felipistas.

El 25 de abril de 1707, en las cercanías de la población albaceteña de Almansa, las milicias de Felipe V, compuestas por franceses y castellanos, bajo el mando del duque de Berwick, derrotaban a un ejército que en su mayoría estaba integrado por ingleses, portugueses, holandeses y alemanes, mandados por lord Galloway. Consecuencia inmediata fue que el control del reino de Valencia y la mayor parte del de Aragón cayeron en poder del Borbón, así como las comarcas exteriores de Cataluña (Lleida y su campo, y las tierras de Tortosa).

*Retrato de Felipe V boca abajo en el Museo de l'Almudí, en Xàtiva.*



## **El final de la guerra**

El 27 de julio de 1710, los aliados consiguieron la victoria de Almenar (Lleida), y el 21 de agosto Carlos entraba de nuevo triunfante en Zaragoza y recobraría Aragón (fugazmente también volvería a pisar Madrid). El gobierno de Carlos III (Archiduque de Austria), que se hallaba en Barcelona, estaba resuelto a recuperar Valencia, para lo que nombró virrey al conde de Zabala, el cual con un numeroso ejército, ministros y empleados, atravesó el Ebro para dirigirse a la capital. Al llegar a Vinaròs, en octubre de 1710, el virrey entró sin encontrar resistencia y sin tomar represalias sobre sus habitantes; una vez allí decidió emprender una táctica diferente para avanzar hacia la plaza de Morella y reconquistarla. Ante el giro de la situación el rey francés, envió de nuevo algunos refuerzos a España, los cuales, mandados por el duque de Vendôme, colaboraron en las victorias de Brihuega y Villaviciosa, a primeros de diciembre de 1710, conduciendo otra vez a Felipe V hasta Madrid. Las derrotas sufridas por los anglo-austriacos trajeron como consecuencia la pérdida definitiva de Aragón, Cervera (Lleida), Girona y la Plana de Vich.

Las tropas del Archiduque se retiraron de Vinaròs en febrero de 1711, y como represalia a los *maulets* de la localidad se les confiscaron sus propiedades. Casualmente, el día 10 de junio de 1712, muere en esta Villa el duque de Vendôme, generalísimo de las dos coronas de España y Francia, supuestamente a causa de una indigestión pero no se descarta la posibilidad de que fuese envenenado. Una vez concluida la guerra en el Reino de Valencia y reducida al territorio del Principado, se publicó un indulto general, aunque algunos que estuvieron muy comprometidos en el bando de los austriacos, fueron juzgados militarmente con resultado de condenas a trabajos forzados en obras públicas.

Dos meses después de la batalla de Almansa, Felipe V promulgaría los Decretos de Nueva Planta, por los que se abolían los fueros y privilegios del reino de Valencia, y se reducían sus leyes a las de Castilla; era el 29 de junio de 1707. De aquí proviene aquel adagio de los valencianos que dice *“quan el mal ve d’Almansa, a tots alcança”*, pues sus resultados provocaron un descontento general, tanto por parte de los vencidos como de los vencedores. Los Decretos de Nueva Planta que afectaron al reino de Aragón fueron publicados durante 1707, y los de Cataluña en 1716, siendo muy desigual el grado de intensidad en la aplicación de los Decretos.

Gracias a la documentación existente en el Archivo Histórico Municipal de Vinaròs podemos hacer un seguimiento del proceso de alternancia entre los dos bloques en querella, cuya preferencia por uno cualquiera de los candidatos a monarca venía impuesta por intereses foráneos y era más bien indiferente para el pueblo llano.

1.- De 1702 es la Real Cédula de Felipe V, confirmando la cesión hecha a favor de Vinaròs por el Bayle de Peñíscola de 500 sueldos (*sous*) que pagaba esta Villa cuando era pueblo dependiente de Peñíscola.

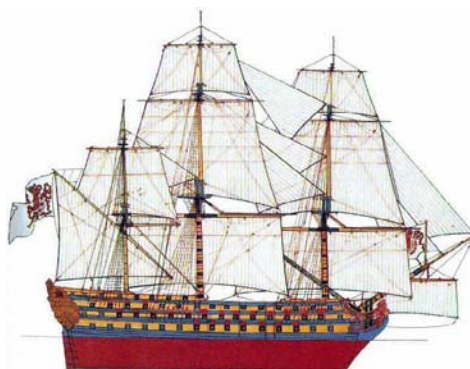
2.- En el acta de la sesión municipal celebrada el 27 de septiembre de 1705, se lee: *“en vista dels enemichs que amenassen, se procurarà previnguen les muralles de pedres y de armes; portals y tot quant convinga a la defensa, custodia y guarda de la vila y de nostre rey y senyor Felip V”*.

3.- En el tomo de *“Mà de Consells”* (Manual de Comptes de la Vila de Vinaròs), y en la primera anotación correspondiente al día 14 de junio de 1707, ya se exige que sea utilizado el papel sellado como en Castilla.

4.- El 7 de septiembre de 1707, se recalca que se practiquen y observen las leyes de Castilla, y se recuerda que toda documentación o escrito de carácter oficial o público debe extenderse sobre papel timbrado (el sello indicaba la cantidad que debía pagarse al fisco en concepto de impuesto).

5.- El 9 de octubre de 1707, usaba el Ayuntamiento de la Villa el primer pliego de papel sellado y extendía en él la primera acta en lengua castellana.

6.- El 5 de diciembre de 1709, se formaliza en Vinaròs el nombramiento de alcalde y regidores según las leyes de Castilla, en virtud de R. O. de Felipe V, administrador perpetuo de Montesa. El nuevo Ayuntamiento se componía de Alcalde mayor, Alcalde segundo, cuatro Regidores, un Procurador general, un Alcalde de hermandad y un escribano Secretario.



1732-1750 navío de línea Real Felipe, 114 cañones, Guarnizo (Santander)

# LA MONARQUÍA BORBÓNICA

## Los primeros Borbones: Felipe V (1700-1746) y Fernando VI (1746-1759)

Con la nueva dinastía borbónica llegan a la Corte funcionarios tecnócratas para implantar los nuevos modelos franceses de gobierno centralizado. Casualmente, entre esos burócratas, llegó uno con el título de Conde de Vinaroz. Este personaje se llamaba Jean o Juan Orry, señor de Vignory y conde de Vinaroz (1652-1729), se trataba de un economista y político francés, ministro de Hacienda del nuevo rey de España Felipe V, a quien el rey de Francia, Luís XIV, envió a la corte de su nieto en 1702 como consejero financiero.

A principios del XVIII, las ocupaciones mercantiles de los vinarocenses se basaban principalmente en el flete de mercancías por vía marítima. Su importancia está corroborada por la Real Orden dada el 5 de Diciembre de 1709, en la cual se equipara el puerto de Vinaròs como lugar autorizado para el comercio *“de fuera del Reino”* (junto al de Peñíscola, Alicante, Denia y Valencia), de manera que podía embarcar y desembarcar toda clase de géneros foráneos, quedando cerrados a ese tipo de tráfico los demás lugares de la costa valenciana, bajo pena de doscientas libras. A través del grao de Vinaròs, se importaban los siguientes productos: harina, trigo siciliano, atún de las almadrabas sardas y duelas de calidad para fabricación de toneles, barricas y cubas.

También llegaban, a bordo de pequeñas embarcaciones de cabotaje, tejidos y conservas manufacturadas en Cataluña y, a partir de 1724, salazones de Isla Cristina (Huelva). Incluso parte de la producción de las salinas de La Mata (Alicante) era fletada con destino a Vinaròs para introducirla posteriormente hacia Aragón. En contrapartida a estas entradas, de sus playas salían vino, aguardientes, algarrobas y seda producidos en la localidad y comarca, también madera de los montes cercanos con destino a Valencia y otros productos del Bajo Aragón. Estas actividades se completaban con la pesca y la construcción de naves en las *drassanes*, industria que llegó a ser muy importante en el transcurso del siglo XVIII. De todas formas aquella fue una época de altibajos, en la que quizá uno de los problemas más graves continuaba siendo las numerosas razias de embarcaciones de corsarios argelinos y tunecinos.



Estampa idealizada del embarcadero de Vinaròs, Ermita Misericòrdia, 1783

## Carestía de trigo

Durante este periodo hubo algunas crisis de subsistencias, cuya causa principal fue debida a la sequía que provocó malas cosechas y carencia de trigo. En esos estadios aparece la peor década comprendida entre los años 1746 y 1754, que se hizo notar sobre todo en Madrid. Para paliar en lo posible la falta de cereal, en 1747, el coronel Francisco Usátegui, gobernador militar de Peñíscola, envió una nota a los alcaldes de Benicarló y Vinaròs prohibiendo la extracción de granos por el puerto y el embargo del trigo que se hubiera embarcado, haciéndolo poner en tierra para su transporte a Madrid a través de los arrieros. (A.H.M.V. Leg. 6-13). Como remedio

de urgencia se importó más trigo de Italia, que arriba por vía marítima al grao de Valencia, donde se almacena y distribuye mediante un sistema de transporte que era insuficiente, por lo que se tuvo que recurrir a la colaboración de los pueblos para que aportasen carros, mulas y bagajes, sin dejar desatendidas las cosechas propias.

Por este motivo, durante los años 1753 y 1754, la villa de Vinaròs encargó a cuatro prohombres del Gremio de Labradores que averiguasen cuántos carros, galeras y caballerías mayores y menores, estaban disponibles para efectuar el traslado del trigo a Madrid. Del recuento final se destinaron al Real servicio 6 mulas y 14 pollinos, pues los demás eran necesarios para la labranza y usos propios de los vecinos. (Carmen Ramírez Domínguez, Actas del II Congrès d'Història del Maestrat, Vinaròs, 1987). Esa carestía también queda reflejada en el legajo 9/11, folios 146, 147 y 148, del Archivo Histórico Municipal de Vinaròs, correspondientes al mes de febrero de 1794, que nos transmite información sobre la necesidad y falta de trigo en Vinaròs y el aumento de los precios en ciertos productos del campo.

### Alojamiento y manutención de tropas

En la numerosa correspondencia de este siglo XVIII, que se conserva en el A.H.M.V., vemos abundantes órdenes que hacen referencia a la obligación de alojar y mantener a soldados y a sus jefes. De fechas 27 de febrero y 10 de marzo de 1738, son los documentos firmados por el marqués de Caylùs y remitidos al ayuntamiento de Vinaròs, uno sobre la *“obligación de prestar el alivio y atenciones que merece la Tropa acuartelada en esta Villa de Vinaròs”*, y el otro referente a la instalación de *“dos Compañías del Regimiento de Caballería de Brabante a la villa de Vinaròs (...) para dar forraje a sus caballos con asistencia de las poblaciones de Rossell, Traiguera, Sant Jordi y La Jana, para que contribuyan al suministro (...) Reciban y alojen a las referidas Compañías con sus Oficiales, disponiendo cuartel para los caballos, durante los 20 ó 25 días que le han de tomar”*. En este caso la tropa se alojaba en el cuartel, pero los oficiales se hospedaban en las mejores casas particulares. (A.H.M.V.)

También dirigido al consistorio de Vinaròs, en el A.H.M.V. hay otro oficio, del día 5 de abril de 1739, cuyo objetivo es procurar alojamiento en casas particulares a *“Soldados de la Costa”*. Y una circular fechada en Peñíscola, el 22 de marzo de 1754, comunicando al municipio lo siguiente: *“Debiendo llegar seis compañías de Guardias Walonas a Ulldecona (...) ordeno a los Justicias de Vinaròs, Benicarló, Alcalá, Torreblanca y Oropesa (...) que cada una en su respectivo pueblo tenga los víveres necesarios a esta tropa”*. Otro inconveniente aún mayor era el destacamento de una guarnición fija en el municipio. Referente a Vinaròs tenemos una noticia del 9 de agosto de 1755, sobre conservación del Cuartel de Caballería, y la ejecución de las reparaciones que necesitaba para albergar a los soldados, y que, según la tasación de peritos, importaban: 220 libras, 19 sueldos y 2 dineros; que hacen un total de: 30.327 Reales y 12 mns de Vellón. (A.H.M.V.)



1749 navío de línea Real Fénix, 80 cañones, La Habana

## Departamentos Marítimos

El plan de Patiño, aprobado por Felipe V en 1726, consistente en estructurar la Península en tres grandes Departamentos Marítimos, incluía como pieza clave la construcción de arsenales en cada una de las capitales correspondientes. Siguiendo esos planes, el 18 de Octubre de 1737, Felipe V dividió en tres escuadras el cuerpo de la Armada Naval, señalando los puertos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena como capitales de los Departamentos Marítimos, desde aquel momento Vinaròs quedó adscrito al distrito marítimo de Cartagena. A partir de esa nueva organización administrativa, en los puertos, bahías, costas y playas en que hubiese comandante o gobernador militar, era obligación del capitán o patrón de las embarcaciones que atracasen, el desembarcar y presentarse ante dichas autoridades para facilitarles información sobre el tipo de carga y los datos del viaje (A.H.M.V.).

La Armada de Barlovento estaba formada por unidades navales para atajar el contrabando que ejercían ingleses y holandeses en las colonias americanas. Los graves perjuicios que acarrea a la Corona española el tráfico ilegal de mercancías obligó a disponer de una flota para apoyar la vigilancia y protección del comercio atlántico. Numerosos marinos vinarocenses figuraban alistados en los buques de la Real Armada que operaban en el mar de las Antillas. De ello tenemos varias referencias, entre ellas una del cronista José Rafels García, quien en su obra *Apuntes Históricos de Vinaroz* nos aporta un interesante relato que transcribimos: *“El día 10 de mayo de 1750, cuenta la tradición que a través de la intercesión de San Sebastián, patrono de la Villa, se salvaron las vidas de los marineros de Vinaròs embarcados en unos navíos de la Armada que se dirigían rumbo a Cartagena de Indias, cuando en el transcurso de una horrible y espantosa tempestad, rogaron al santo y se calmó el mar. A su regreso a la población, subieron a la ermita de Ntra. Sra. de la Misericordia para dar las gracias por aquel hecho considerado como milagroso”*.

1765, navío de línea “San Genaro”, 74 cañones, Cartagena



## Bombardeo de buques ingleses

Volviendo de nuevo al Mediterráneo, en fecha 12 de marzo de 1743, tenemos constancia de un ataque por mar que sufrió Vinaròs. El hecho fue que dos navíos ingleses se aproximaron a la costa hasta quedar muy cerca de la playa, allí consiguieron apresar un bajel cargado de harina el cual incendiaron después de robar su mercancía. Aquel mismo día y durante el siguiente los británicos bombardearon la Villa, disparando más de mil trescientos proyectiles, que sembraron de balas los campos cercanos e hicieron considerables destrozos en el casco urbano. El 13 de julio de 1743 se expidió una circular desde la plaza de Peñíscola, premiando a los vecinos que hallasen las municiones esparcidas en los alrededores de la población, en ese momento ya se habían recogido 518 balas, las cuales fueron canjeadas por dinero en razón de su grosor, pagándose a razón de dos reales de vellón para cada una del calibre 24, 18 y 16; un real y medio las de 12 y 8; y un real las del calibre 4. (A. H. M. de Vinaròs; Borràs Jarque, pág. 226; Demetrio García, ob. cit.).

Esta misma noticia la publica José Rafels García en su obra *Apuntes Históricos de Vinaroz*, de la siguiente forma *“El día 16 de marzo de 1743 celébrase en la Iglesia Parroquial solemne función en honor de la Virgen de Misericordia, en acción de gracias por no haber ocurrido ninguna desgracia personal en esta villa durante el bombardeo*

de que fue objeto por dos navíos ingleses el día 12 del propio mes, los cuales navíos dispararon más de 1.300 cañonazos, según nota encontrada en el archivo de la iglesia Parroquial”.

1750, jabeque “Gitano” de 28 cañones, Cartagena



### Patente de corso

La definición de corso equivale al tipo de navegación que se hace con buques mercantes armados, provistos de un permiso oficial o patente de un gobierno, cuya finalidad es salir en busca de navíos del adversario para apresarlos. Desde 1600 hasta 1800 el corso fue una práctica marítima muy extendida. En España se empleaba para contrarrestar a las naves corsarias de la costa bereber y las de países rivales (principalmente Inglaterra).

En fecha 20 de Junio de 1753 el gobernador y corregidor de la plaza de Peñíscola remite un comunicado a las autoridades de Vinaròs en los siguientes términos: *“Prevengo a Vds. que andan dos fragatas de moros con bandera maltesa y que ayer tomaron una barca catalana entre Benicasim y Oropesa”*. Al día siguiente, 21 de Junio de 1753, se expide otra misiva desde Peñíscola a los pueblos de su jurisdicción dando *“aviso del armamento que se hace en Túnez de once galeotas grandes con artillería y novecientos hombres de tripulación, para pasar el Golfo y venir a las costas de España (...) y se atreverán infestar las costas de este Reyno y el de Murcia (...) lo aviso a los pueblos de la marina para que estén con la mayor vigilancia y a los que les deben socorrer y asimismo que las compañías alistadas recorran sus armas y municiones (...) Prevengo a los Justicias de los pueblos cercanos a la marina armen gente capaz”* (A.H.M.V.).

Queda constancia de otro episodio acaecido el día 28 de junio de 1754, en que el Gremio de pescadores de Sant Pere hizo cantar, en la iglesia parroquial de Vinaròs, un solemne Te Deum en acción de gracias por haberse librado, algunas barcas de pesca de la población, de la persecución ejercida por naves corsarias berberiscas que por poco las hacen cautivas. (J. M. Borràs Jarque, ob. cit.)

### Crecimiento urbano y sistemas defensivos

La villa de Vinaròs, en constante crecimiento, necesitaba ampliarse, y en abril de 1716 se concede permiso a Marc de Araciel y otros vecinos para edificar casas al costado exterior de la muralla; en un principio solamente en los solares comprendidos entre las actuales calles de la Purísima y San Isidro, y desde la casa de Joan Lasala hasta la calle de San Vicente, pasando por encima del lugar en que estaba el foso cercano a la muralla. En diciembre de 1723, a Bautista Febrer de la Torre se le concede por el Ayuntamiento una parcela de terreno conocido como la Vall, situada en el arrabal del Socòs, desde el trinquete hasta la salida de la calle San Juan, junto a la muralla, con la obligación de construir casas de dos pisos. El antiguo muro perimetral de Vinaròs será desmantelado en su totalidad ese mismo año de 1723, por ser de nula eficacia defensiva y para facilitar el desarrollo urbano, quedando entonces la población abierta y sin resguardo.

Pero el municipio vinarocense sentía la necesidad de algún elemento protector contra el riesgo que suponían los corsarios y que todavía seguía vigente. Reconociendo tal carencia, se crearon dos compañías de milicias urbanas en 1773, y unos años más tarde, en 1795, fue reconstruido, mejorado y puesto en condiciones de uso, el viejo fortín de la playa del varadero que se había edificado en el siglo anterior (el año 1669). Estas medidas preventivas fueron completadas el año 1799 con la construcción de unas lanchas cañoneras y la adquisición de cañones del calibre 24, cuyo pago salió de los fondos de propios del Ayuntamiento. No sería hasta el siglo siguiente, en 1835 y 1873, y a causa de las Guerras Carlistas, cuando Vinaròs volvería a tener otro cinturón amurallado, esta vez mucho más extenso que el recinto medieval, pues su perímetro llegaría a incluir los arrabales y el barrio marítimo. (Borràs Jarque, pág. 417-418).

El llamado *fortí* era una reducida fortificación rectangular y descubierta, con troneras para la colocación de cinco cañones y con una barbacana entre él y la playa, estaba ubicado cerca de la orilla, en la actual plaza San Antonio (la Mera). Junto a este baluarte se proyectó, en 1730, levantar un cuartel de caballería capaz de albergar una guarnición de ciento cuarenta soldados, aunque por falta de dinero esta obra nunca se llevó a cabo. (Gómez Sanjuán, ob. cit. pág. 32). Este viejo baluarte construido frente al mar, sería rehabilitado en 1795.



1769, Navío Santísima Trinidad, 136 cañones y cuatro cubiertas de artillería, La Habana

### **La Marina en tiempos de Carlos III (1759-1788) y Carlos IV (1788-1808)**

Un documento de fecha 17 de febrero de 1766, relata que en Vinaròs fue recibida con gran júbilo la noticia por haber llegado al puerto de Larache, ciudad situada en la costa atlántica al norte de Marruecos, el navío de guerra Galicia, conduciendo cautivos cristianos que el emperador de Marruecos devolvía al Rey de España, porque entre los prisioneros liberados habían algunos vinarocenses. (Demetrio García, ob.cit. y Borràs Jarque, pág. 227). En el Mediterráneo la agresividad del corso no parecía tener fin y las acciones de los piratas continuaban en plena actividad.

En el Archivo Histórico Municipal de Vinaròs se conserva un escrito, fechado el 5 de noviembre de 1778, en el que se da aviso desde esta villa de Vinaròs a las de Benicarló, Peñíscola, Oropesa, Benicàssim, Castellón de la Plana, Grao de Valencia y el Real de Valencia, para que esas poblaciones tengan “*precaución de cautiverio e invasión de Moros*”. La redacción de este comunicado estuvo motivada por la maniobra de unos corsarios que, frente a nuestra costa, apresaron a los cinco hombres que componían la tripulación de un barco de pareja de *bou* que se dirigía hacia Los Alfaques, al cual fue abordado por un galeón y dos jabeques berberiscos.

El día 15 de junio de 1780, se avistaron en el mar, frente a la playa de Vinaròs, un paquebote, una escampavía y un laúd de corsarios, que intentaban apoderarse de las naves que estaban atracadas en la orilla. Inmediatamente los marineros de la población armaron seis lanchas de remos que se hicieron a la mar dirigiéndose hacia los piratas, sus patrones eran: José Mayo, Juan Bautista Tosca, Damián del Más y Nicolau Bas. A pesar del fuego enemigo lograron abordar al paquebote sin sufrir

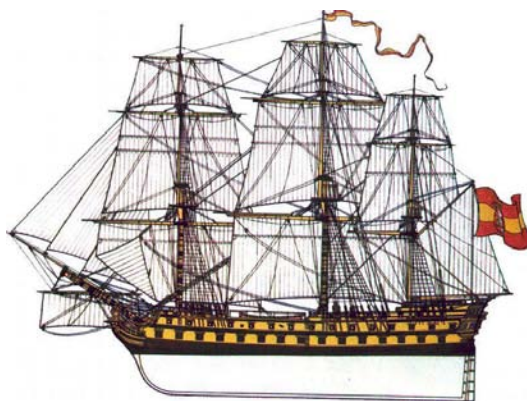
ninguna baja, apresándolo junto a sus doce tripulantes y rescatando a siete prisioneros que iban en él, luego hicieron maniobra para atacar al laúd y la escampavía que estaba armada con cuatro cañones, pero los corsarios no acudieron en auxilio del paquebote y huyeron mar adentro (Borràs Jarque, pág. 209).

Esta misma noticia extraída directamente de los fondos del A.H.M.V. (carpeta núm. 8, correspondientes a fecha del 15 de junio de 1781), nos ofrece una versión similar de aquellos hechos, relatando la maniobra de rechazo y contraataque que protagonizaron un grupo de marineros y unos cuantos voluntarios de tierra, los cuales embarcados en cuatro simples lanchas pequeñas y de remos, evitaron una intentona de desembarco de corsarios provenientes de Mahón. Se trataba de un *“Paquebot al garete de Levante, con una escampavía y un Laúd”* los cuales fueron avistados desde la costa, maniobrando sus rumbos con la intención de detener y apresar las embarcaciones que estaban ancladas en la playa vinarocense.

1784, navío de línea Bahama o San Cristóbal,  
74 cañones, La Habana

### Lanchas cañoneras

Con ocasión de la segunda guerra del Tercer Pacto de Familia contra Inglaterra (1779-1783), y para la defensa del puerto de Vinaròs ante los posibles ataques, tanto de la armada inglesa como de los corsarios, se concedieron a la Villa seis cañones de tierra *“de fierro del calibre de a ocho”*, junto con sus cureñas y los pertrechos correspondientes. Esto ocurría en febrero de 1779 y en septiembre del mismo año se desembarcaron en la playa los cañones procedentes de Cartagena y Alicante. Como el reducto del fortín existente frente al fondeadero estaba en muy mal estado, se tuvo que reedificar para poder instalar las piezas de artillería, pues la antigua fábrica de dicho bastión, situado en las proximidades del mar, databa del año 1669 en que el Consell de la Vila acordó su construcción. (A.H.M.V.)



Precisamente en 1780 estuvo trabajando en Vinaròs, en las obras del baluarte de la plaza de San Antonio, el ingeniero D. Baltasar Ricaud, que era desde el año 1770 uno de los más activos en la conservación y mejora de las fortificaciones del Reino de Valencia. Este técnico, entre 1770 y 1789, realizó los proyectos de algunas obras para Alicante y Cartagena, algunas de ellas en colaboración con otro ingeniero, D. Francisco Ampudia. Para que la protección del embarcadero de Vinaròs resultase más eficaz, se tomaron otra serie de medidas que vienen especificadas en varios oficios y una Real resolución de mediados de 1780, en que se aprueba la construcción de dos lanchas cañoneras de un nuevo diseño, semejantes a las entonces utilizadas en la bahía de Algeciras (eran las mismas lanchas cañoneras que ideó Antonio Barceló destinadas al bloqueo de Gibraltar en 1779-1783). Iban a remo y vela y eran más rápidas que cualquier otra chalupa. Cada una de estas lanchas estaba montada con un cañón *“de bronce y del calibre del veinticuatro”*. Pero por aquellas fechas las arcas de la Marina estaban exhaustas y desde aquel Departamento se propone al Ayuntamiento que construya a su cargo las dos lanchas, ya que *“el Rey proveerá los cañones”* (A.H.M.V.).

Ahora bien, la crisis económica también se hacía notar en la Villa, pues la contestación de la Corporación municipal, en carta dirigida al marqués de Croix el día 30 de septiembre de 1780, dice que Vinaròs no puede hacerse cargo de la construcción de las lanchas por dos motivos: primero por no saberse su coste real y segundo por *“la miseria y desdichas que está padeciendo este vecindario”*. Todavía en febrero de 1781 se insiste, desde el Real de Valencia, que se remitan uno o dos maestros de la Matrícula de Vinaròs para que sean instruidos en Algeciras de las reglas, medidas y requisitos precisos para construir las barcas cañoneras. (A.H.M.V.).

## **Libre comercio y proteccionismo**

Durante el reinado de Carlos III se introdujeron importantes reformas a través de unos nuevos mecanismos legales, como los decretos de Libre Comercio de 1765 y el decreto de 1778 referente a la libertad de comercio entre la metrópoli y las colonias, que rompieron el monopolio gaditano y fueron permitiendo un acceso cada vez más fácil de todos los puertos peninsulares a los territorios americanos. Por contra, numerosas ordenanzas proteccionistas dictadas por el gobierno de la Monarquía, en nada beneficiaron a los negocios de algunas ciudades marítimas.

En 1783, una vez finalizada la guerra con Inglaterra, la navegación y la posibilidad de recibir y despachar géneros por el grao de Vinaròs se recuperaron del bloqueo marítimo y de la incertidumbre soportada durante los cuatro años que duró el conflicto. Ese mismo año se adecuaron unos cuantos solares junto a las atarazanas para construir almacenes, cuyos propietarios eran Juan Bautista Lasala y Juan Bautista Lostau, lo que indica el auge que iba tomando la actividad mercantil por el puerto vinarocense a pesar de la aplicación de ciertas resoluciones proteccionistas.

Desde la villa de Benicarló, el 14 de abril de 1786, se remite a la vecina de Vinaròs copia de una Real Orden respecto a que *“no se permita la admisión de primera entrada de géneros y efectos extranjeros por las Aduanas de la ciudades de Gandía y Denia y villa de Vinaròs”*, quedando éstas solamente habilitadas para la exportación de géneros y frutos del Reino. En el mes de julio del mismo año, el Ayuntamiento de Vinaròs, en respuesta a esas instrucciones, envía una carta de protesta *“por el perjuicio en Vinaròs por faltar madera de piperio importada para la conservación de la cosecha de vinos”* (A.H.M.V.). Otro de los acuerdos proteccionistas, viene detallado en la circular del 6 de septiembre de 1788, que versa acerca de la *“prohibición de embarcar paños extranjeros para América”* el cual no afectó tanto al municipio de Vinaròs.

*1788-1819, navío San Telmo, astilleros de El Ferrol*

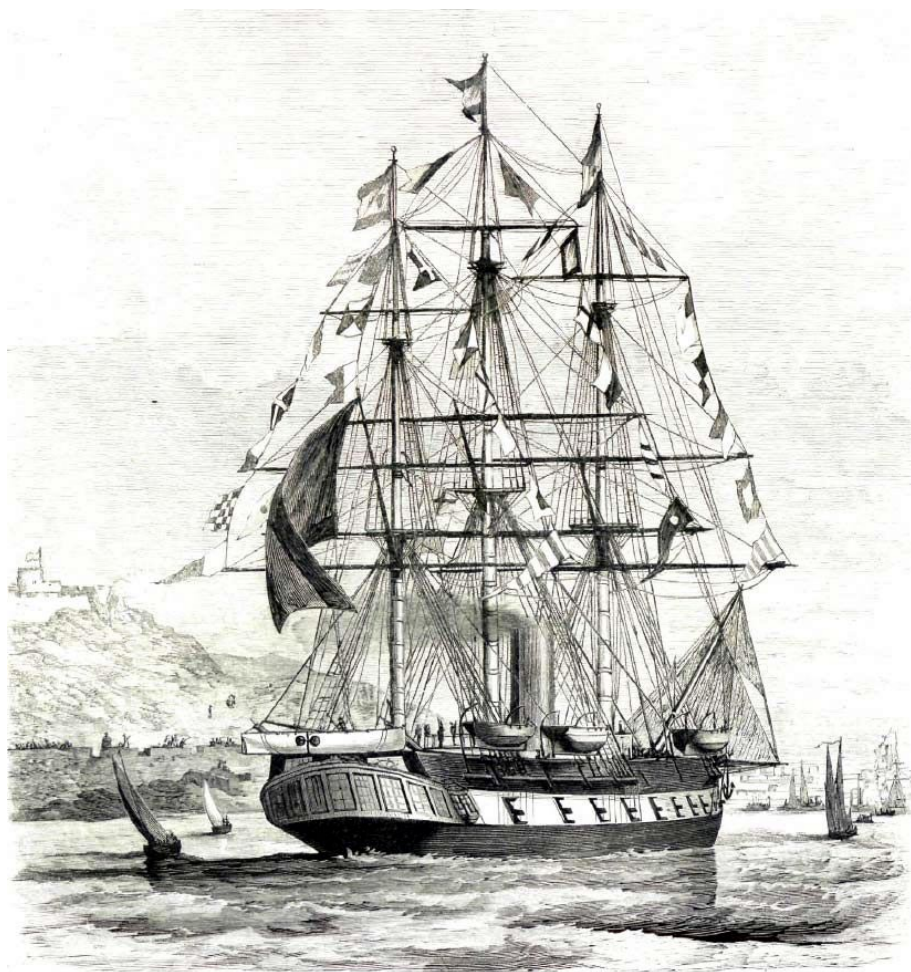
## **La Revolución Francesa**

La Revolución Francesa de julio de 1789 fue el revulsivo que ocasionó la coalición de todas las monarquías europeas contra la Francia republicana. Sería en junio de 1794, en el transcurso de los enfrentamientos con la Francia de la Convención, cuando se llevaron a cabo



nuevas obras en Vinaròs para adecuar las defensas del embarcadero y reparar la fortificación de la playa sobre los restos del antiguo fortín del año 1669, procurando dejar en buen estado de uso la única batería que existía en la Villa. Con tal motivo se expiden los respectivos permisos para el corte y extracción de madera en los montes de Benifassà, y solamente de aquellos árboles *“que no estén marcados para los Bageles del Rey”* (A.H.M.V.)

El 9 de junio de 1796 se solicitan camas para los soldados que vinieron a Vinaròs con motivo de la existencia de numerosos ladrones y malhechores, a través de un escrito con el siguiente texto: *“(...) con motivo de haberse amanecido por estas inmediaciones algunas gentes de mala vida, dispuso sabiamente el Exmo. Señor Capitán General del Reyno destinar una partida de doze soldados del Regimiento del Rey para guardar la villa y sus contornos, persiguiendo los ladres y malechores que perturban la quietud pública”*. A este escrito se contesta desde Valencia el 13 de junio de 1796 dando la conformidad a lo solicitado. (A.H.M.V. Leg. 9/13, fols. 9 y 10 R.)



1867, entrada de la fragata de hélice “Resolución” en el puerto de Cartagena

# LA MARINA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XIX

## Fin de la hegemonía naval

La Revolución Francesa de 1789, terminó con un golpe de estado en noviembre de 1799, mediante el cual el general Napoleón Bonaparte asumió el gobierno de Francia. El ascenso de éste y la debilidad del gobierno de Godoy llevaron a España a una creciente dependencia de los intereses de la política exterior francesa, con la firma de sucesivos acuerdos bilaterales. De aquí surgieron tensiones con Gran Bretaña, que también se manifestaban en el Mediterráneo, como ejemplo tenemos un hecho que se desarrolló en aguas de Vinaròs en fecha 14 de noviembre de 1804, y cuyo desenlace fue el apresamiento del bergantín mercante español San Francisco de Paula por un corsario inglés, frente a la costa vinarocense.

En octubre de 1804, tuvo lugar un enfrentamiento hispano-británico en el Cabo de Santa María (costa portuguesa del Algarve) entre cuatro fragatas españolas y otras tantas inglesas, con un resultado favorable a estas últimas, y el 21 de octubre de 1805, se desarrolló una gran batalla naval a la altura del cabo de Trafalgar (Cádiz), en la que las escuadras aliadas de Francia y España, al mando del almirante francés Pierre Villeneuve, se enfrentaron contra la armada inglesa al mando de Horacio Nelson. Entre las desacertadas órdenes del francés y la mejor pericia británica, los aliados sufrieron una desastrosa derrota.

## La Guerra del Francés

Por intereses estratégicos y políticos, Napoleón Bonaparte, introdujo sus tropas en suelo español, lo cual en 1808 dio lugar a un conflicto de base popular conocido como Guerra de la Independencia. En el transcurso de aquellos hechos, también Vinaròs se movilizó contra los franceses y, dentro de sus posibilidades, actuó apoyando diversas acciones de guerrilla oponiéndose a los invasores. El día 14 de junio de 1808, Baltasar Esteller, jefe de las fuerzas de Somatenes del Distrito de Vinaròs, se embarcó con sus hombres en cuatro faluchos para dirigirse hacia Oropesa con el objeto de incorporarse a las tropas allí reunidas para interceptar el paso del ejército de Napoleón. Con la misma finalidad, el día 23 de junio de 1808, por disposición de la Junta Gubernativa, salen cuatro faluchos armados cada uno de ellos con un cañón del calibre de a ocho, donde embarcan cincuenta y tres hombres al mando de Agustín Ballester, que los tripulan en dirección a Benicarló para apostarse allí en el paraje más próximo a la carretera y hostilizar a los soldados franceses a su paso por aquel lugar. (J. Rafels, págs. 121-122).

El 10 de julio de 1810 la división francesa del general Arispe, compuesta por unos 5.000 hombres, entró en la población vinarocense y, como represalia a causa de una agresión provocada por unos vecinos, saquearon sin contemplaciones casas e iglesias. En noviembre de 1810, en los campos cercanos a Vinaròs, una columna de tropas españolas del general Bassecourt sería derrotada por el Mariscal francés Suchet.



1755-1809, fragata Venus, 30 cañones, La Carraca Cádiz

## La Primera Guerra Carlista

Durante el reinado de Isabel II (1833-1868) se desarrolló el movimiento carlista, que tuvo su origen en las pretensiones del infante Carlos María Isidro de suceder a su hermano Fernando VII contra la entronización de Isabel, hija de éste. En 1834, cuando la rebelión de los absolutistas partidarios de Carlos de Borbón se extendió por Cataluña y el Maestrazgo, el Gobierno liberal de la Reina creó una división naval para apoyar a las guarniciones costeras y evitar la llegada de armas por mar para los insurrectos. En el otro bando, también el general Cabrera jefe de los carlistas del Maestrazgo, se encargó de la organización de una pequeña fuerza naval que operara en los Alfaques y delta del Ebro. El 21 de agosto de 1839, una columna cristiana salida de Vinaròs incendió un buque que los carlistas construían en la playa de Els Alfacs para reforzar su flotilla. (J. Pardo San Gil, 2006)

En el transcurso de la Primera Guerra Carlista (1833-1840), se produjo uno de los hechos de armas más importantes en las comarcas del Baix Maestrat y del Montsià, que afectó gravemente a la sociedad de Vinaròs, se trata de *L'acció* o *Atac d'Alcanar*. El día 17 de octubre de 1835, salieron de Rossell las tropas carlistas de Ramón Cabrera hasta llegar a la ermita del Remei de Alcanar, donde hicieron noche antes de lanzar un ataque sobre aquella población que estaba previsto para el día siguiente. Enterados del sitio al que Cabrera estaba sometiendo a los liberales de Alcanar, el domingo 18 de octubre de 1835, la Milicia Nacional de Vinaròs emprendió camino hacia el pueblo vecino para prestar auxilio a los canareus. Antes de llegar a su destino, se produjo el enfrentamiento de los liberales de la Milicia Urbana de Vinaròs con las tropas carlistas de Cabrera. En aquel episodio las fuerzas de Vinaròs sufrieron una emboscada por sorpresa del ejército carlista, a resultas de la cual la columna de la Milicia Nacional fue diezmada, perdiendo la vida sesenta y cuatro jóvenes del bando liberal, la gran mayoría vinarocenses. Este lance ocurrió, según todos los indicios, en los alrededores del puente sobre el río Sénia que cruza la actual carretera nacional N-340, sitio muy próximo a la torre de Sòl de Riu, cuyos muros aun sirvieron de refugio para algunos miembros de la deshecha Milicia en su retirada hacia Vinaròs.

Tres años después de *L'acció d'Alcanar*, un gran temporal estrelló contra las rocas de la costa de Vinaròs el navío Nuestra Señora del Mar, adscrito a la Armada española. A la llamada de socorro acudieron a la playa numerosos vinarocenses para prestar ayuda, y gracias al valor y pericia de aquellas personas, entre las que había varios marineros, se pudo salvar a toda la tripulación y a 147 pasajeros más que se encontraban a bordo de dicho buque. Al final resultó que esos naufragos eran prisioneros carlistas, en traslado desde Cartagena a Barcelona (Borràs Jarque, pág. 363). Según el testimonio del escritor y político Wenceslao Ayguals de Izco, contemporáneo del naufragio de la polacra Nuestra Señora del Mar, acaecido el día 13 de noviembre de 1838, quien redactó la copia del parte de la Comandancia militar del cantón de Vinaroz, dice aproximadamente: *“que conducía 147 prisioneros carlistas desde Cartagena a Barcelona, cuando dicho buque arrastrado por un fuerte temporal quedó destrozado por el oleaje al intentar varar sobre la playa de la Magdalena. Aunque la carga de los prisioneros enemigos recordaba a la población la reciente masacre de Cabrera y sus tropas carlistas sobre lo mejor de la juventud de Vinaròs, no fue óbice para que todos los habitantes del pueblo se volcasen en el salvamento de aquellos naufragos, de forma que no hubo que lamentar ningún ahogado”*. Este accidente lo utilizó nuestro escritor para denunciar el brutal y encarnizado proceder de los carlistas y su jefe Cabrera en los hechos del *Atac d'Alcanar*, el 17 de octubre de 1835.

El día 14 de agosto del año 1844, Vinaròs recibió la visita de la joven reina Isabel II, acompañada de su madre y hermana, que viajaban por tierra desde Barcelona

a Valencia. Al llegar a la población, la Reina se apeó de su carruaje en la calle de San Francisco, frente a la administración de las diligencias, seguidamente visitó la iglesia parroquial y recorrió a pie algunas calles, luego se dirigió hacia la casa de la familia de los Aiguals, ubicada en la calle del Ángel, donde ella y la regia comitiva se acomodaron durante su corta estancia en la Villa (no llegó a hacer noche), siendo obsequiada por las autoridades municipales, que además aprovecharon la ocasión para presentar a Isabel II un memorial solicitando el comienzo de las obras de la carretera a Zaragoza. De nuevo el 3 de junio de 1845, al cabo de diez meses de la primera visita, Isabel II con su madre María Cristina y la infanta María Luisa vuelven a pasar por Vinaròs, pero esta vez en dirección a Barcelona. Entonces el Ayuntamiento tuvo tiempo de preparar el recibimiento adecuado, levantado sendos arcos triunfales a la entrada y salida del pueblo y engalanando las calles por las que debía pasar la Reina.

## La Gloriosa

Desde antes de 1860, en los ambientes populares, políticos y militares, se hacía patente el descontento contra el régimen monárquico de Isabel II y su camarilla. Quizá, como preludio de la Revolución de 1868, en el mes de agosto del año 1867, se presentó ante la villa de Vinaròs una partida de un centenar de hombres mal armados y peor vestidos, mandados por un sujeto de Alcalá de Xivert. Cuando llegaron frente a la puerta del Ayuntamiento dispararon tres tiros al aire y lanzaron el grito de ¡Viva España!, acto seguido tomaron posesión del campanario y establecieron una guardia. Al cabo de unas dos horas se marcharon de la población sin ofender a nadie, pero antes rociaron con petróleo el puente de madera del ferrocarril y le prendieron fuego. A esta cuadrilla se les puso el mote de *els asgarrats* por lo desastroso de su vestimenta y las obsoletas armas que portaban, hasta tal punto que la gente pensó que se trataba de unos bandidos o salteadores. (Borràs Jarque, pág. 412).

Durante el mes de septiembre de 1868 sobrevino un levantamiento revolucionario, conocido como La Gloriosa, que supuso el destronamiento de la reina Isabel II y el inicio del periodo denominado Sexenio Democrático. El día 6 de octubre de 1868, el municipio de Vinaròs se adhirió a este movimiento. A partir de este momento y durante seis años (1868-1874) la coalición de liberales, moderados y republicanos intentará crear un sistema de gobierno democrático, siendo una de las etapas más agitadas de la España decimonónica que finalizaría con la sublevación cantonal. El levantamiento cantonal se desarrolló entre 1873 y 1874, durante la Primera República, se trataba de un movimiento revolucionario que intentó implantar el federalismo republicano y supuso la proclamación de independencia de algunas ciudades localizadas preferentemente en la fachada marítima del este y sur de la Península, entre ellas Vinaròs.

El 11 de febrero de 1873 se declara la República en el municipio vinarocense y se

1791, fragata *Diana*, 34 cañones, Mahón



constituye una Junta revolucionaria federal, formándose dos facciones republicanas irreconciliables: la de Demetrio Ayguals de Izco y la de los federales. El 22 de junio de 1873 es proclamada la República Federal. En 20 de julio los republicanos de Vinaròs dejaron de obedecer las órdenes del legítimo gobierno de la República y acordaron secundar el movimiento separatista (cantonalismo), adhiriéndose al Cantón de Valencia prescindiendo del de Castellón, situación transitoria que sería de corta duración. En aquel momento Vinaròs estaba muy dividido por las ideologías políticas, existiendo una gran anarquía interna y fuertes rivalidades, incluso entre las autoridades municipales. (B. Jarque, ob. cit.)

### **La Tercera Guerra Carlista**

La Tercera Guerra Carlista se desarrolló desde 1872 hasta 1876, entre los partidarios de don Carlos, pretendiente carlista con el nombre de Carlos VII, y los sucesivos gobiernos de Amadeo I de Saboya, de la I República y de Alfonso XII. El día 2 de enero de 1873, entró en Vinaròs el guerrillero carlista Pascual Cucala, natural de la población de Alcalà de Xivert, acompañado de unos 300 hombres armados, sin que nadie le opusiera resistencia. Lo primero que hizo fue reclamar dinero al Ayuntamiento, pero al no haber fondos, se dirigió a la Administración de Rentas, donde obtuvo un botín de 28.000 reales. Conseguido su propósito, al anochecer salió Cucala y su tropa de la localidad vinarocense en dirección a la vecina Alcanar. A partir de ahora, y hasta el final de la guerra, la hacienda municipal sufriría continuos expolios, tanto por parte de las tropas absolutistas como de las constitucionales.

En esas fechas, ante el peligro de los ataques carlistas en Vinaròs, se trabajaba afanosamente en la recomposición de las maltrechas murallas de 1835 y en la construcción de los portales desaparecidos pasada la primera Guerra Carlista. La iglesia Parroquial se utilizó de cuartel, se construyó un muro protector que cerraba la plaza y un baluarte detrás de la iglesia, que junto con el campanario y varios cañones, constituían el núcleo defensivo de la Villa. En una narración contemporánea de aquella época, se dice que Vinaròs era una importante población rodeada de un muro de piedras, barro y cal, cuyo perímetro alcanzaba los 2.250 metros, con un pequeño puerto fortificado con siete baterías de costa (cañones de grueso calibre).

Durante el mes de agosto de 1873, grupos de carlistas iban rondando por el término municipal de Vinaròs. En la noche del día 15, unas cuadrillas prendieron fuego a la estación del ferrocarril, ocasionando una gran alarma en la Villa durante tres noches seguidas. Muchos vecinos huyeron de la población, incluso el Administrador de Rentas se retiró a Peñíscola. En febrero del año siguiente la ciudad estaba seriamente amenazada por los tradicionalistas ya que se encontraba rodeada de fuerzas enemigas: en Benicarló estaba la facción de Cucala, en Ulldecona la de Vallés, y en Alcanar las tropas de Segarra. El ataque era inminente, y el Comandante militar de Vinaròs, con los pocos soldados gubernamentales de que disponía, llama a las armas a la Milicia Ciudadana de Vinaròs para preparar la defensa. La noche del 17 al 18 de febrero de 1874, aconteció la segunda entrada de los carlistas en Vinaròs. Las unidades de Segarra y de Vallés, formadas por un contingente de unos 3.000 hombres, se presentaron delante de las murallas del arrabal de Càlig, penetrando por dicho portal y el de la calle San Francisco, los vinarocenses viéndose superados por el número de contrarios, se rindieron tras una larga negociación.

Muchos republicanos y liberales huyeron de Vinaròs a través de medios marítimos para dirigirse hacia Els Alfacs, Barcelona, Peñíscola y Valencia. Entre los milicianos que abandonaron la ciudad estaba Rafels García, que se embarcó en un

vapor junto con otros emigrados, rumbo a Barcelona. En esta ocasión la Marina liberal cooperó en el auxilio a las localidades costeras atacadas. Entonces los vapores Colón y San Antonio, que patrullaban la zona de los Alfaques, acudieron en ayuda de Vinaròs, aunque sólo llegaron a tiempo de rescatar a los ciudadanos que escapaban por mar cuando la Villa ya había sido tomada (J. Pardo, 2006). Dueños ya de la localidad, la primera orden de los absolutistas fue derruir la muralla que se habían reconstruido y la constitución de una Junta Carlista. El 23 de febrero de 1874, el jefe carlista Segarra abandona la población, dirigiéndose con su gente hacia Ulldecona y dejando en la Villa tan solo un retén de once soldados. El día 4 de marzo entraba en Vinaròs una columna gubernamental, que expulsó a los carlistas de Segarra. Pero las tropas del Gobierno abandonaron el municipio muy pronto, el ocho de marzo, embarcándose todos los efectivos en cuatro vapores que les esperaban en el puerto. Acto seguido regresó la partida de Segarra, a los pocos días se fue éste y llegaron las fuerzas de Cucala, y más tarde las de Vallés, cada una por su parte con nuevas exigencias dinerarias.

El día 8 de junio se presentaron en Vinaròs los Infantes de la familia carlista, Don Alfonso y Doña Blanca, que venían acompañados desde Cataluña por dos hijos del Infante D. Enrique y por un brillante séquito de generales, brigadieres, coroneles, y cinco batallones con unos 5.000 hombres, siendo recibidos con todos los honores. En pocos días los tradicionalistas dominarían toda la costa desde la desembocadura del Ebro hasta Oropesa, y durante unos meses el movimiento y tránsito de fuerzas carlistas por la plaza vinarocense fue incesante. En agosto de 1874 los carlistas atacaron Peñíscola y el dos de septiembre Castellón, siendo en ambos casos reducidos con el apoyo del vapor Vulcano, de la Marina liberal. En octubre llegaron noticias de que se aproximaban a Vinaròs algunas columnas del Gobierno Provisional. A primeros de diciembre los gubernamentales pernocaban ya en Alcalá de Xivert, por lo que ante la inminente presencia del enemigo, la noche del día 9 de diciembre, las fuerzas carlistas de Vinaròs evacuaron definitivamente la ciudad, dando por finalizados los casi diez meses de ocupación.

El día 10 de diciembre de 1874 entraba en la Villa una avanzadilla de la columna gubernamental del general Jovellar, jefe del Ejército liberal del Centro, el cual dispuso la constitución de una Junta de fortificación y defensa, y otra Junta económico administrativa. Enseguida empezó la reconstrucción de las fortificaciones; del vapor Lepanto se desembarcaron ocho cañones procedentes del castillo de Peñíscola y se proveyó una guarnición suficiente para evitar una nueva ocupación carlista. En ese mismo mes de diciembre la Capitanía General del Departamento de Cartagena, decidida a recuperar el control de la zona marítima, creó las Fuerzas Navales del Ebro y los Alfaques. Sus primeras actuaciones se centraron en patrullar el río Ebro y apoyar a la guarnición de Vinaròs después de ser reocupada por las tropas liberales. Aunque el 6 de enero de 1875 los carlistas de Pascual Cucala volvieron a atacar la plaza de Vinaròs, logrando penetrar por la carretera de Benicarló hasta el exconvento de San Francisco y por la parte del mar hasta la plaza de San Antonio, siendo esta vez rechazados tras duros combates en los que tuvo una participación destacada la ciudadanía y el falucho de guerra Número 1, cuya artillería colaboró en la retirada de los partidarios de Carlos VII.

Pero las alarmas eran continuas, pues partidas carlistas y columnas liberales (o alfonsinas) seguían operando por el Maestrazgo y las cargas tributarias no cesaban de esquilmar a los contribuyentes. Vinaròs era ahora centro de operaciones del ejército de Alfonso XII, con diarias entradas y salidas de columnas, brigadas y batallones de infantería, caballería o artillería, lo cual supuso un gran inconveniente para el municipio por las molestias y perturbaciones que tuvo que soportar el vecindario. Hasta que, en enero de 1876, comenzó una gran ofensiva de los gubernamentales sobre el frente

del Norte que llevó a conquistar Estella, siendo forzado el pretendiente Carlos VII a cruzar la frontera el 28 de febrero de 1876, dando por finalizada la guerra.



*Reparación del pailebote Cala Millor en el varadero Vinaròs, año 2009*

## ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS

### Servicios a la Marina de Guerra

La Real Armada española alcanzará en el siglo XVIII progresivos niveles de eficacia, tanto en el aspecto operativo y funcional, como en el científico y técnico, aunque ese progreso no se consolidará hasta la segunda mitad de la centuria. Ese renacer se inicia en 1717 con la creación, por José Patiño, de la Compañía de Guardiamarinas y su correspondiente academia en Cádiz, con la misión de crear oficiales preparados para ejercer el mando de unidades y agrupaciones navales. Dado el notable incremento que estaba tomando la Marina en tiempos de Carlos III, fue preciso contar con más oficiales y por ello, el año 1776, se establecieron otras compañías de Guardiamarinas en Ferrol y Cartagena. La Compañía de Cartagena es el destino al que se incorporaron los primeros Guardiamarinas vinarocenses en el transcurso del siglo XVIII. Estos fueron:

- 1º.- Vicente Febrer de la Torre Jovaní, nacido en Vinaròs en 1758. Se le formó asiento en los libros en 1776 y se incorporó a la Compañía de Cartagena el año siguiente.
- 2º.- Miguel Febrer Laveli, este Guardiamarina nació en Vinaròs en 1772 y sentó plaza en Cartagena en 1887.
- 3º.- Felipe Esteller y Febrer, nació en Vinaròs en 1777 e ingresó en la Compañía de Cartagena en 1793. Ascendió a Alférez de navío en 1804.
- 4º.- José Febrer y de Pedro, nacido en Vinaròs en 1775. Sentó plaza de Guardiamarina durante 1793. Alférez de navío en 1802.
- 5º.- Joaquín Febrer y de Pedro, nacido en Vinaròs en 1777, sentó plaza en Cartagena el año 1794. Alférez de navío en 1802.
- 6º.- Juan Esteller Febrer, nacido en Vinaròs en 1788, sentó plaza de Guardiamarina en Cartagena en 1806.
- 7º.- José Joaquín Esteller Ferrán, nació en Vinaròs en 1794. Sentó plaza en Cartagena el año de 1810.

Como la flota de guerra necesitaba de marineros con conocimientos sobre navegación, el sistema de alistamiento requería a todo trabajador del mar a que se ofreciese voluntario para servir en la Real Armada. Así lo presenta una Real Orden, del 29 de agosto de 1726, que encontramos en el A.H.M.V., concediendo a toda la gente de la mar que se alistase y matricularse en la Marina *“la libertad de no entrar en Sorte de Quintas para la recluta o aumento de mis Ejércitos de Tierra”*. En otra R. O. de fecha 18 de octubre de 1737, aparece el siguiente artículo: *“He venido a conceder a quantos se matricularen y alistasen para servir en mi Real Armada Naval los Privilegios y Franquezas siguientes...”* (A.H.M.V.). En 1754 se amplían los efectivos de la Marina de guerra *“aumentando las escuadras con los bajeles que se construyan en Cartagena”* y el duque de Caylùs, capitán general del Reino de Valencia, solicita al municipio de Vinaròs trabajadores profesionales para la fábrica de lanas de aquel puerto. (A.H.M.V.)

### Control sanitario en los puertos marítimos

A lo largo de la época moderna existió un importante tráfico comercial con el Mediterráneo musulmán. Pero como los países ribereños norteafricanos y de Asia Menor estuvieron azotados de manera crónica por la peste, se impuso un estricto control sanitario. En el A.H.M.V. poseemos una copiosa documentación al respecto. De agosto de 1720 son unas *“medidas para prevenir el peligro de contagio de Peste de Marsella, no admitiendo ningún bajel ni carga de aquella procedencia”*. Del 23 de diciembre de 1720 otra *“prohibición de mantener comercio con Berbería, por los*

*graves inconvenientes que podían resultar y evidente peligro a que se expone la salud pública respecto a los continuos contagios que padece África”.*

Hay otra comunicación en el A.H.M.V., expedida en diciembre de 1720, vetando comerciar con todas las islas del Mediterráneo, excepto Mallorca, Ibiza y Elba, aunque se admiten ciertos géneros ingleses que provengan directamente de los puertos de Gran Bretaña. También se autoriza la importación de bacalao de las pesquerías de Terra Nova y Nueva Inglaterra, y de la madera transportada por navíos ingleses. Además se permite la importación de trigo que haya sido cargado en Londres, junto a las sardinas, congrio, ropa y textiles de Amsterdam. El 23 de mayo de 1737, se dicta una orden previniendo la peste *“de las islas de Santa Maura, Prevesa, Corfú, Tante, Tessalonica, la Veneta y la Turca Albania”*. Del 26 de octubre de 1738 hay una comunicación de alerta sobre posible contagio de naves procedentes de Constantinopla. En otra prohibición, del año 1741, aparece redactado: *“no se admitan en todos sus dominios las telas, sedas y tejidos de la China y otras partes de Asia, y los tejidos de algodón y lienzos pintados o imitados en el África”*.

En 1754 se declara la epidemia en Salónica, por lo que se veda la entrada de embarcaciones de esa procedencia. (A.H.M.V.). Varias instrucciones más, localizadas en el A.H.M.V., expresaban la autorización de admitir géneros extranjeros, pero con una cuarentena previa de diez o de cuarenta días. De fecha 8 de abril de 1756 hay registrado un aviso respecto a la peste vigente en Constantinopla y el Imperio Otomano, detallando las medidas higiénicas que se ordenaban tomar como precaución de la infección. De la misma época, y en prevención de fraudes y contagios, otra orden prohíbe el desembarco de géneros de lana y seda, cueros, alcatifas, pelucas y ropas de las fábricas del Languedoc, y el cacao y azúcar de la Martinica.



*Varadero barrio Sant Pere, 1903. (Fotografía propiedad de l'Associació Cultural Amics de Vinaròs)*

## **El sector pesquero y los gremios**

En 1562, el historiador Martín de Viciana (1502-1574) en su *Crónica de la ínclita y coronada ciudad de Valencia y de su Reino*, dice que Vinaròs es el lugar más proveído de toda la costa, y afirma que en sus heredades hay gran cantidad de viñedos, olivos y algarrobos, así como más de 100 casas de oficiales manuales, junto con los correspondientes gremios de marineros, tejedores, carpinteros, toneleros y estibadores. Una de las primeras cofradías conocidas en Vinaròs fue la de la Inmaculada Concepción de la Virgen María, instituida en el año 1514. También desde antiguo era conocida la agrupación de marineros-pescadores, que tenían a su cargo la cofradía de

San Pedro, con altar propio en la primitiva iglesia gótica. Igualmente significativa fue la cofradía del gremio de carpinteros y *mestres d'aixa*, quienes tomaron como patrón a S. José. Del año 1570 es el acta de fundación de la cofradía de Nuestra Señora del Santo Rosario, que se constituyó asimismo en la iglesia vieja. Los marinos mercantes, con un considerable número de embarcaciones dedicadas al cabotaje, fundaron la cofradía de San Telmo en junio de 1592, igualmente en la primitiva parroquia. El gremio de labradores poseía la cofradía del Santísimo Salvador, que fue creada en abril de 1594, ya en el nuevo templo. Hubo otra cofradía de agricultores llamada de San Antonio Abad, establecida en la ermita de Ntra. Sra. de la Misericordia (estas dos últimas se unificaron en el siglo XVIII). El gremio de tejedores tuvo una capilla dedicada a Santa Ana, ubicada en la iglesia Parroquial, recién inaugurada en 1594.

Así pues, los marineros de Vinaròs estaban agrupados en un solo gremio bajo dos advocaciones o cofradías: la de *Sant Telm* (o *Sant Elm*) para los mercaderes propietarios de embarcaciones dedicadas al transporte de cabotaje, fundada ésta en 1592, y la de *Sant Pere* para los pescadores de bajura, creada mucho tiempo antes. En el año 1610 se instituyó otra cofradía del mismo patrón San Telmo en la iglesia de los Agustinos, ambas se unificaron en 1617. (D. García, ob. cit.). A partir de 1797, a este colectivo se le nombra como el Gremio de Mareantes. El gremio de los Marineros de Vinaròs también poseía su montepío obrero o caja de pensiones para ayudar a los socios en casos de enfermedad. Según sus ordenanzas o estatutos, la organización debía prestar asistencia a sus afiliados cuando padeciesen alguna necesidad. La forma de recaudar fondos consistía en que, por cada libra de ganancia que tenían los mercaderes, dejaban dos dineros a la caja social del Gremio para atender las necesidades de propios. (Demetrio García, ob.cit.). Además de procurar por los suyos, la corporación, prestaba servicios a la colectividad de Vinaròs, pues realizaba funciones de guardia y vigilancia costera persiguiendo a los piratas moros que aparecían por la costa. Este gremio pagó regularmente, desde la implantación del impuesto del equivalente el año 1715, la cuarta parte de la cuota anual asignada a la villa de Vinaròs, lo cual nos da una idea de su gran importancia dentro del contexto económico de la población durante aquella etapa. (Borràs Jarque, ob. cit.)

En el siglo XVIII, los Borbones pusieron en marcha medidas para impulsar y fomentar la pesca, como la normativa del 18 de septiembre de 1721, que se refiere a las capturas de diferentes especies de peces y al modo de practicarla. Otra disposición fue la constitución de la Matrícula de Mar en 1737 (Ordenanzas de Patiño), para agrupar a la gente marinera y concederles el monopolio sobre la pesca y navegación, incluyendo la carga y descarga, pero con la contrapartida de la obligatoriedad de prestar el servicio militar en la Flota de Guerra o Real Armada. Aunque la fecha que marca de forma clara la intervención del Estado en la gestión de la pesca es 1751. Ese año el rey Carlos III, decretó unas Ordenanzas de Matrícula, esta legislación establecía como obligatorio para todos los miembros de los Gremios del Mar la inscripción en la Matrícula y la obligación de servir en la Armada. A partir de entonces, este servicio militar en la Marina de Guerra, era el que pasaba a otorgar el de-

Siglo XVIII, azulejos antiguo altar gremio carpinteros, iglesia Arciprestal Vinaròs



recho para realizar las actividades de pesca, derecho que hasta ese momento había sido una atribución exclusiva de los gremios. En 1786 fue publicado el llamado Reglamento Muñoz, que estableció las nuevas líneas de actuación de los gremios de pescadores. En él se introdujeron importantes cambios en la estructura y el funcionamiento de estas organizaciones siempre en la línea de reducir su poder corporativo y sus privilegios, marcando el inicio de una nueva fase de cogestión en colaboración con el Estado.

## **Pesca de Bou**

Durante los siglos XVIII y XIX, el sector pesquero valenciano se caracterizaba por el predominio de sistemas y aparejos tradicionales y por la progresiva difusión del bou. Desde el primer momento, este sistema de pesca desató una viva polémica entre sus defensores y detractores, la pesca de arrastre fue prohibida en varias ocasiones en todo el litoral o en determinados puertos y sólo se otorgaban las concesiones para faenar a un reducido número de embarcaciones. De la misma forma que había ocurrido en Alicante y otros puertos, la política de gestión de los recursos pesqueros para las matrículas de Vinaròs y Peñíscola se materializó en la Real Orden de 3 de marzo de 1767, con la denominación de *Reglamento que deberá regirse en el uso y gobierno de la pesca del Bou*. En esta normativa se otorgaba autorización para la pesca de arrastre a ocho parejas de barcas en Vinaròs y dos parejas en Peñíscola, las cuales podían faenar entre el cabo de Oropesa y la villa de Alcanar.

En el Reglamento se enumeran las atribuciones y limitaciones que debían tenerse en cuenta para el ejercicio del nuevo sistema de capturas con parejas de embarcaciones. Se describen detalladamente la medida de las redes, el número de hombres por cada barco, el precio de venta del pescado, el establecimiento de una veda de cuatro meses entre mayo y septiembre, así como las multas y sanciones por el incumplimiento de las normas. De ellas la más importante está referida a las precauciones que debían observar los marineros ante los peligros derivados de la presencia de naves de piratas argelinos. Todavía, en 1797, existen noticias que nos informan del apresamiento de unas barcas de pesca de Vinaròs, aunque esta vez los agresores eran embarcaciones corsarias de nacionalidad inglesa. (A.H.M.V.)

Según el censo de 1754, en Vinaròs, los agricultores agrupaban a un 30% de la población activa y la gente que trabajaba en el mar representaba un 26%, concretamente 309 hombres, de los cuales hay que diferenciar a los denominados "marinos matriculados" y "pescadores matriculados", pero en la práctica las dos actividades se darían alternativamente según las perspectivas de ganancias, así cuando escaseaba la pesca se dedicarían al transporte y viceversa. Algo más tarde, en 1787, serán 540 los dedicados a ese sector, o sea un 36% de los trabajadores activos; para este año el censo total poblacional ascendía a 5.851 habitantes. Un impedimento significativo era que los matriculados en la Lista del Mar no podían ejercer ningún cargo municipal, hasta que una R. O. de 1788 levantó esa prohibición; de hecho, en 1790 ya fueron propuestos para cargos municipales en el Ayuntamiento de Vinaròs. (A.H.M.V. y Borràs Jarque).

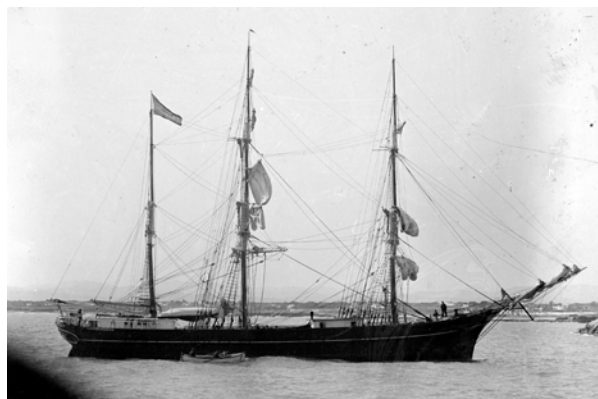
También el Gobierno tuvo cuidado en establecer normas que debían regir en la venta de pescado, para que el abastecimiento no faltara y en evitación de posibles fraudes fiscales. Así se aprecia en el título de unas ordenanzas del A.H.M.V.: *"Plano metódico que ha de observarse en la playa de Vinaròs para la venta de pescado con arreglo a la Real Orden de 9 de Febrero del presente año..."*. Esta orden está dada en Vinaròs el 5 de octubre de 1790, y afectaba a *"todos los barcos así de Bou como palangreros y demás artes"*. Inmediatamente surgieron protestas y reclamaciones a

este “Plano metódico”, y con fecha 21 de octubre de 1790, el Justicia y el Concejo de Vinaròs, de acuerdo con la opinión de los vecinos, solicitaron amplia libertad para la venta del pescado. Otra demanda fue que se les quitaran todas las gabelas impuestas y que estos mismos pescadores pudieran realizar sus funciones conforme a las órdenes superiores, pero respetándose el criterio de la Villa y sin menoscabo de las autoridades locales.

Con idéntica finalidad de abaratar los precios y procurar que el pescado llegase a todos, la Administración borbónica establece una normativa más flexible para su comercialización. En el A.H.M.V. existe un documento, dado en Vinaròs el 14 de enero de 1794, cuyo primer párrafo dice: “D. Miguel Prieto, Contador de Fragata de la Real Armada y Ministro Subdelegado de Marina en esta Villa de Vinaroz: Deseoso del bien público en el Abasto de pescado de esta Villa y evitar por este medio las continuas controversias que irremediablemente se suscitan por los señores Almotacén y Diputado, viendo escasez de pescado en la Villa cuando con abundancia se carga para los pueblos de la comarca...”. Un año más tarde, en 1795, Antonio Josep Cavanilles dejó confirmada la relevancia económica que tenía la pesca del arrastre para Vinaròs, aunque el poder adquisitivo de este sector continuaba siendo muy bajo: “Se sostiene la población por la marina; la de transportes y la de pesca. Existen 28 barcas del bou, tripuladas por 5 hombres; extraen 60 arrobas de pescado al día. Pueden pescar durante 170 días al año”.

El nivel de renta de los pescadores, tradicionalmente inferior al de trabajadores de otros sectores económicos, se reducía sensiblemente durante los periodos de veda o prohibición de pesca con *bou*. La solución, para algunos, estaba en la emigración. A mediados del siglo XVIII, valencianos y catalanes fueron en busca de fortuna a las costas andaluzas y gallegas (Rías Bajas), contribuyendo a la expansión de núcleos de pescadores en Almería, el litoral de Málaga y las pesquerías de Ayamonte en Huelva. En ocasiones los marineros de Vinaròs se acercaban hasta el litoral francés, cerca de Sète. Otros trataban de compensar sus reducidas rentas con fuentes de ingresos alternativas y nada ortodoxas, pues según Pascual Madoz, en 1845, los pescadores de Peñíscola y los del Grau de Valencia, vendían pescado en las costas de Alcossebre, tejidos a buen precio y tabaco de contrabando.

*Corbeta Pedro Lacave entrando al puerto de Vinaròs, 1903. (Fotografía propiedad de l'Associació Cultural Amics de Vinaròs)*



## **Huelga de marineros**

A finales del XVIII los Gremios de Pescadores pasaron a depender directamente de los Ayuntamientos sin ninguna intervención directa del Estado. Es en este momento cuando podemos considerar que comenzó el inicio de la definitiva desaparición del corporativismo gremial en la pesca. Con la abolición de los Gremios de Mareantes en el año 1864 y de la Matrícula de Mar en 1873, los puertos pesqueros del litoral español quedaban abiertos a la industrialización en el sector y al sistema capitalista de libre mercado.

Aún así, en 1883, los pescadores de Vinaròs, formaron una Sociedad Cooperativa para atender sus necesidades en caso de enfermedad, vejez o jubilación. Posteriormente añadieron algunos artículos con los que no estuvieron conformes los patronos de las barcas, por tratarse de aumentos de salario y derechos laborales, en vista de lo cual los marineros declararon la primera huelga de trabajadores del mar. Ante la gravedad de los hechos tuvo que intervenir el alcalde y el secretario del Gobierno Civil de la Provincia, que disolvió la Sociedad. Pero los pescadores volvieron a organizarla, continuando las desavenencias con los patronos. Muchos marineros, decididos a sostener sus condiciones, abandonaron las tareas del mar para dedicarse a otras labores. Por fin tuvo que intervenir el Gobernador en persona y, una vez estudiada la cuestión, se encontró la solución al conflicto con el acuerdo de unas retribuciones salariales actualizadas dependiendo del tamaño de la embarcación y el pago de los trabajos extraordinarios. (Borràs Jarque, pág. 448)

En el diario La Vanguardia, edición del 3 de septiembre de 1897, leemos una noticia sobre la pesca del bou que afectaba a Vinaròs: *“Desde tiempo inmemorial la veda para la pesca del bou termina en 1º de septiembre, pero a instancia de los pescadores de la costa del Mediterráneo, el ministro de Marina, dispuso que la veda continúe hasta fines de ese mes. Últimamente se han presentado instancias de los vecinos de Vinaroz y otros puntos apoyados por sus respectivos alcaldes y curas y por los diputados y senadores de sus respectivas provincias, pidiendo que en el pueblo de Vinaroz se vuelva al antiguo régimen, único medio para que puedan salvarse de la miseria los habitantes de aquella costa que viven de la pesca...”*. El mismo periódico, del día 11 de enero de 1898, lleva el siguiente artículo: *“En 25 de noviembre del propio año reuniéronse en Tarragona los delegados de gran número de agrupaciones y núcleos pescadores de Valencia, Tarragona, Barcelona, Peñíscola, Vinaroz y San Carlos de la Rápita, pidiendo a los Poderes públicos, como solución salvadora para la industria pesquera, el establecimiento de una veda rigurosa y absolutamente obligatoria para el arte del Bou, que comprendiese desde el primer día de mayo al último de septiembre...”*

Alicatado mural con una viña, siglo XVIII, ermita Misericòrdia, Vinaròs.



## El vino en el Baix Maestrat

La islamización de estas tierras desde comienzos del siglo VIII no supuso la desaparición del cultivo del viñedo, ni tan siquiera el cese de la elaboración del vino. Los musulmanes del norte del actual País valenciano (en su mayoría nativos autóctonos descendientes de hispano-romanos convertidos al Islam y de algunos norteafricanos, bereberes y árabes) no dejaron nunca de consumir vino, a pesar de la ley coránica. Recordando el proceso de capitulación del castillo de Xivert en el año de 1234, cuando pasó a manos de la Orden del Temple, se firmó un documento entre sus representantes y los de la Aljama, en que la comunidad mudéjar podía utilizar libremente las instalaciones principales de la morería entre las que se encontraba la prensa de vino o *trull*. Con la nueva cristianización del territorio, el vino volvió a cobrar un mayor protagonismo y su presencia fue cotidiana en numerosos sectores de la sociedad medieval.

Desde mediados del siglo XIV, empezó a ser habitual la producción y exportación de vinos de Salou, Benicarló, Vinaròs y Sagunto hacia otros puertos del Mediterráneo e incluso a Galicia. A mediados del siglo XVI, la cosecha de los vinos del Maestrat superaba los 70.000 hectolitros, de los que se exportaba la mayor parte. (J. Piqueras, 2001). A partir del setecientos un nuevo producto derivado del vino, el aguardiente, marcaría el inicio de un boyante período para la vid. La destilación de aguardiente fue una industria vinculada directamente a la producción agraria de Vinaròs, que contaba con varias destilerías ya que, la simplicidad del procedimiento y la baratura del utillaje, la ponían al alcance de muchos labradores y artesanos. El aguardiente se exportaba por nuestro puerto con destino a Holanda, Inglaterra y, más tarde, a las colonias de América.

Algunos vinos del antiguo Reino de Valencia fueron muy apreciados por su calidad destacando los tintos de elevada graduación, entre los que se encontraba el vino *carlón*, elaborado en Benicarló y Vinaròs, que tuvo su época floreciente a mediados del siglo XVIII cuando la mayor parte de la producción vinícola era embarcada para su exportación, por lo que constituía el más importante recurso económico de la comarca. En 1779 los comerciantes de Cartagena importaban vino del Maestrazgo para su posterior distribución, también durante los años de 1770 a 1790, cuando desde Hamburgo se despachaban géneros para estos mismos puertos, los barcos, en su viaje de regreso se llevaban aguardiente y vino producidos en la zona.

El escritor francés Charles Davillier (1823-1883) viajó por gran parte de España en busca de un nostálgico tipismo para sus relatos, cada vez más difícil de encontrar. De su paso por nuestro País nos queda la obra *Viaje por España* donde aparece una descripción de la villa de Vinaròs en la cual hizo estancia allá por el año 1863. De la población dice lo siguiente: “Dejando a la izquierda el puerto de los Alfaques, llegamos a Vinaroz, pequeño puerto cuyos alrededores producen en abundancia espesos vinos negros como la tinta”. En su libro, el observador Davillier, nos deja constancia de la importancia que tuvo la producción vinícola en el Maestrat durante la segunda mitad del siglo XIX. Esta pujaza fue debida, en parte, a la destrucción del viñedo francés por la plaga filoxérica a partir de 1868, lo cual propició la demanda masiva de vinos de otros lugares, hasta que también aquí llegó la filoxera, cuyo insecto acabaría con todos los viñedos de la región.



*Drassanes platja Magdalena, 1903. (Fotografía propietat Associació Cultural Amics de Vinaròs)*

## Fusters, tonellers, mestres d'aixa i calafats

Paralelo a la demanda de vinos y sus derivados etílicos, surgió la necesidad de contar con envases para almacenarlo. La fabricación de cubas, barriles y pipas fue en aumento y los bosques circundantes eran insuficientes para de surtir la industria tonelera de Benicarló y Vinaròs. Para remediar esta carencia, las embarcaciones mercantes completaban su periplo volviendo de sus viajes cargadas de duelas y tablas con la que abastecer a los artesanos toneleros, a la vez que a las atarazanas. Según Cavanilles, en la villa de Benicarló, era práctica habitual el “*comercio marítimo y la fabricación de toneles*”. En el A.H.M.V. existen escritos del año 1732, que nos aleccionan sobre el modo de limpiar los barriles y botas en que se ha de poner el vino. En Vinaròs, todavía a finales del siglo XIX, existía una intensa actividad en la fabricación de cubas, de la que tenemos noticias en la prensa del 14 de octubre de 1895 que nos informa de una huelga de los toneleros de la casa Borrás y Rabe, de esta ciudad.

Antiguamente, el Gremio de carpinteros en Vinaròs, estaba constituido por cuatro secciones: *fusters propis, de carros, tonellers i mestres d'aixa* (en este último apartado se incluyen los constructores de barcas), todos ellos agrupados en la Cofradía de su patrón Sant Josep. Durante 1785, en Vinaròs, el gremio de *fusters* contaba con cuarenta miembros profesionales en trabajos relacionados con la madera; pero mucho antes, en 1601, ya se habla en algunos documentos del A.H.M.V. de lo importante que era el gremio de *fusters i mestres d'aixa*. Martín de Viciana, en su *Crónica de la ínclita y coronada ciudad de Valencia y de su Reino* (1563), escribe que en Vinaròs: “*ay muchos vezinos en la Villa que son diestros y expertos en hazer y fabricar toda manera de navíos para la navegación*”. También afirma que “*se ha hecho un carril desde Vinaroz hasta la sierra por el qual carretean ordinariamente quarenta carros de madera de pino y enzina, que no solamente hay para hazer los navíos, empero aun para cargar por mar en mucha cantidad para otras provincias*”.

Debía ser este mismo camino el dibujado por Jorge Setara el año 1589, que acompaña a la memoria hecha por el capitán Antonio de Alcatte, comisionado por la Marina Real para evaluar la explotación forestal de estas comarcas. En el mapa se traza esta ruta desde Vinaròs con dirección a Rossell, donde se bifurca una rama hasta Vallibona y otra hacia Els Ports y la Tinença de Benifassà. Los pinos de estos lugares eran llevados a Vinaròs y Benicarló por dicha carretera, casi rectilínea, que tenía su origen en el monasterio de Benifassà (*Camí de la Fusta o Camí Carretes*), una vez aquí eran empleados para construir “*barcas y navíos pequeños*”, otra parte de los troncos se serraban y los tablones resultantes eran exportados vía marítima hasta la ciudad de Valencia.

En tiempos de Felipe II, tras el fracaso de la Gran Armada para invadir Inglaterra en 1588, se pusieron en marcha todos los recursos del Reino para imprimir un renovado impulso a la construcción naval. Por encargo real se construyeron veintidós galeones, todos ellos de gran porte, de ellos, seis en Santander, seis en Bilbao, seis en Portugal, dos en Gibraltar y uno en Vinaròs. La historiadora Emilia Salvador nos da a conocer el informe sobre la construcción de dos embarcaciones en los astilleros de Vinaròs: una saetía en 1577, y el galeón de la serie de los veintiuno comentado en el párrafo anterior. La primera nave tardó en construirse unos 150 días, trabajando entre quince y veintiséis *mestres d'aixa*, de cuatro a nueve criados, siete serradores y un calafate. El galeón tardó en estar listo más de dos años, desde septiembre de 1587 hasta diciembre de 1589. El hecho de que cerca hubiese madera sería decisivo para el desarrollo de esta industria: pino de Irta; carrasca o encina de Peñíscola, Benifassà y Càlig; encina y roble de La Jana y Canet lo Roig; álamos de Traiguera; carrasca de Montsià; pino de Tortosa. (E. Salvador, ob. cit. pág. 238 y siguientes).

Un poco más tarde, en 1611, otro cronista, Gaspar Escolano, en sus Décadas, dice de la villa de Vinaròs: *"Su Ataraçanal es de los preciados del Reyno, por la sobra de madera escogida, que se corta en los bosques cercanos y calafates que labran vaxeles"*. En el año 1629, entran en el puerto de Vinaròs diez llaüts cargados de madera para construir una galera, y quince piezas de *"cotonina per a veles per al vexell"* (S. Albiol Vidal, ob. cit. pág. 111). Lo que nos da una idea sobre la profesionalidad que tenían los talleres locales en aquella época, que además contaban con la capacidad suficiente para ejecutar encargos de tanta envergadura, puesto que una galera solía ser una embarcación de tamaño considerable.

Cabe destacar la información documental aportada por las actas de tres visitas de inspección forestal a los montes de Vallibona efectuadas a lo largo del setecientos. La primera la realiza, en 1738, el maestro mayor de arboladura del Departamento de Marina de Cartagena, Josef Maltés, que recorre los montes entre Vallivana y Vallibona recabando datos de los ejemplares de árboles aprovechables para construir embarcaciones y los posibles lugares por donde sacarlos hasta la dársena de Vinaròs. Una segunda visita a Vallibona se efectuó entre 1749 i 1751, ahora se registrarán los árboles de cada especie existentes en los términos municipales de la demarcación y la distancia hasta Vinaròs, que era el embarcadero más próximo. Por último en la tercera inspección a las montañas de Vallibona, realizada el año 1760, se redacta un inventario detallado de árboles, entre ellos el nogal y el roble, especies útiles para construir fragatas de 26 a 52 cañones, también se contempla la distancia al puerto de Vinaròs. (Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, Legajos 552, 561 y 572)

A finales del siglo XVIII otros dos largos caminos carreteros fueron abiertos desde la sierra de Gúdar (Mosqueruela), pasado por Vilafranca y bifurcándose en Ares hacia Vinaròs-Sant Carles de la Ràpita (*Camí de les Carretes*) y hacia Cabanes-Oropesa (*Camí de la Fusta*), después de que en 1788 la Marina subastase la explotación de pinos de los bosques de Mosqueruela, La Iglesuela y Vilafranca, que eran transportados hasta Els Alfacs, Vinaròs y Oropesa, una vez allí se embarcaban con destino al arsenal de Cartagena, aunque parte de la madera se quedaba en las *drassanes* de Vinaròs para uso propio y para su redistribución a diferentes puntos del litoral. Esta elevada demanda de buques provocó la desaparición de los bosques de robles de hoja pequeña en los montes del Alt Maestrat, como los del Barranc del Horts y otros del Bajo Aragón. La mayoría de las talas de bosques de los montes de Benifassà y Els Ports, eran realizadas siguiendo las exigencias de la industria naval para la Armada. A este respecto existen documentos en el A.H.M.V. que nos aportan una valiosa información sobre la obtención de materia prima para la construcción de naves, entre ellos un oficio del 13 de marzo de 1778 nombrando a la villa de Morella por *"los abusos de Licencias a los vecinos para cortes de Árboles no marcados en los montes"*. En otra comunicación, del año 1784, se concede a Vinaròs el corte de las maderas en los Montes de la Subdelegación de Morella.



Vista de Vinaròs del siglo XVIII, ermita Ntra. Sra. Misericordia.

Una guía parcial de la actividad de los astilleros vinarocenses, a finales del setecientos, la tenemos en las anotaciones de los libros de la antigua Ayudantía de Marina de Vinaròs, donde la mayoría de buques inscritos corresponden a *llaüts* de entre 20 y 30 t. (Sarhou Carreres, 1913). Durante el siglo XIX se dejará notar la influencia del ferrocarril y de la aplicación del vapor a la navegación, con un fuerte declive en el número de embarcaciones de vela botadas. Transcribimos un resumen en el que únicamente se incluyen las naves de altura y cabotaje de más de 20 t. hechas para la matrícula de Vinaròs, no contando las construidas para fuera: En los primeros diez años de la centuria se construyen 45 barcos; entre 1820 y 1870, 236 naves; y desde el año 1870 hasta 1900, solamente fueron botadas 10 embarcaciones. (B. J. pág. 410-411).

### **Contrabando y falsificación de moneda**

Durante gran parte del siglo XVIII el contrabando fue práctica habitual en el Reino de Valencia, dada la facilidad de desembarcos clandestinos que podían efectuarse en cualquier cala o playa de su dilatada costa, junto al que se organizaba por vía terrestre entre los territorios limítrofes. En el A.H.M.V. tenemos un documento expedido en el Real de Valencia el día 12 de octubre de 1778 y dirigido a los Sres. Justicia y Regimiento de la Villa de Vinaròs, dictando lo siguiente: *“Habiendo dispuesto que la partida del Regimiento de Suizos de Buch que se halla en esa Villa auxiliando las rondas del resguardo de rentas en la aprehensión de contrabandistas, se releve por otra del de Dragones de Almansa que está en Castellón de la Plana y Villarreal, compuesta de un Oficial subalterno, un Sargento, un Cavo y 24 Dragones montados, lo participo a Vm. Para que dé sus prov. al mejor establecimiento de esta tropa”*. Sobre el mismo asunto, se halla depositada en el A.H.M.V. una Real Orden de fecha 2 de agosto de 1784, exhortando a las autoridades locales para la persecución de cuadrillas de malhechores y redactada en los siguientes términos: *“que se persigan y exterminen las Cuadrillas de Ladrones, Contrabandistas y Malechores que se formaron durante la próxima pasada Guerra (...) y de ser molestados los vasallos en los Caminos, en sus casas y haciendas”*.

Sabemos por una orden dirigida al Sr. Corregidor de la ciudad de Peñíscola, la cual se recibe en el Ayuntamiento de Vinaròs en fecha 26 de octubre de 1794, que había numerosas quejas de la gente sobre los continuos robos que *“se experimentan en este Reyno por los muchos desertores y gente foragida que anda por él”*. Su texto ordena a los Corregidores que *“comuniquen a las Jurisdicciones de sus respectivos Distritos a fin de que de quince en quince días formen sus batidas como estaba acordado, y que se proceda a la prisión de las cuadrillas de forajidos que capturasen”*. (A.H.M.V.). Ya se ha comentado que el contrabando marítimo era práctica habitual en nuestras costas. Del 12 de abril de 1798, poseemos la noticia sobre un incidente ocurrido en aguas de Vinaròs y que acabó con el apresamiento de una polacra contrabandista, maniobra que fue realizada por varias embarcaciones del puerto vinarocense. Esta fuente la encontramos en el Fondo Documental y Bibliográfico del Museo Naval de Madrid, archivo Don Álvaro de Bazán, catálogo Documentos de la sección Corso y Presas.

Respecto a la falsificación de moneda en Vinaròs, tenemos una sentencia, cuyos expedientes completos se conservan en el Archivo Histórico Municipal de la Ciudad, con el siguiente enunciado: *“por la causa contra Joseph Crisanto Roca y Juan Francisco Nieto, naturales del lugar de Ulldecona, sobre Fabricación y Expedición de Moneda Falsa”*, y cuyos dictámenes llevan fechas del 31 de julio y del 16 de agosto de 1775, estando remitidos a los *“Sres. Justicia y Junta de Props. De Vinaròz”*. Haciendo referencia al mismo caso delictivo, y según datos publicados por Juan Bover Puig en

el semanario *Vinaròs*, de fecha 29 de marzo de 1997, los cuales fueron transcritos de un libro manuscrito hallado en la antigua casa de la familia Gil-Cortina de Vinaròs, copiamos lo siguiente: *“1775. Agosto 7, lunes, (en que ahorcaron a Chrisanto Roca, de Ulldecona, en la Plaza de San Antonio y después le quemaron passada la playa de la Madalena antes del llegar al Clot, a cuyo vino Prosopes de Valencia con commissión de la Sala, y el verdugo, por expendedor de moneda falsa y fabricante presutuyoto). 8, martes, (en que azotaron a Francisco Nieva por compañero de dicho Roca en expender moneda. También de Ulldecona)”*.

Existe otro significativo documento en el A.H.M.V. que versa sobre *“moneda adulterada”*, el cual está fechado el 25 de mayo de 1777, yendo remitido a las autoridades locales, y del que extraemos las siguientes líneas: *“sobre la averiguación y castigo de los Delinquentes en la falsificación de Seiscenas, Tresenas y Dineros Valencianos (...) Ordeno acceda a las Tiendas, Tavernas, Panaderías y Mesones de esta Ciudad, y haciendo un riguroso registro, vea si se encontrasen de otras monedas falsificadas”*.

## **Nieve y sal**

Vinaròs se surtía de nieve de las neveras o pozos existentes en las montañas de los términos municipales de Bel y Benifassà. Entonces el hielo era utilizado en la conservación y preparación de alimentos y usado como terapia en algunas dolencias. En el A.H.M.V. se guardan numerosas reglamentaciones de la época sobre contratas conjuntas de Sal, Nieve y Naipes, todas ellas contienen normativas con fines recaudatorios de los impuestos indirectos de las Rentas Reales. El primer informe correspondiente al siglo XVIII se halla en el tomo de Mà de Consells del año 1723, y versa sobre el abasto de la nieve a la villa de Vinaròs.

Hay otra comunicación muy posterior, del 27 de junio de 1778, sobre el embargo de un cargamento de nieve motivado por un fraude fiscal, va firmada por Agustín España (Recaudador General de Rentas) y dirigida a Joseph Forner (autoridad municipal de Vinaròs), de la que reproducimos unas líneas: *“lo acordado por esa Villa, para darme puntual razón de la Nieve de su consumo, anualmente (...) hizo embargo en el Lugar de Rosell, de la Nieve y cavallerías que la conducían a esa Villa, con motivo de haverla hallado sin la correspondiente guía (...) está mandado, no transite ni se conduzca Nieve por el Reyno sin las guías que acrediten su destino, de forma que por ellas debe constar donde se carga la Nieve, y los pueblos á que ha de introducirse”*. Sigue otra noticia, que lleva fecha del 17 de junio de 1778 y que hace referencia a la anterior, en la cual se comenta el hecho de *“haber sido encontrados los Conductores de Nieve del lugar de Bel, sin la guía correspondiente”*.

En el caso de Vinaròs, la gestión comercial de la nieve estaba arrendada al Ayuntamiento de la Villa, el cual, anualmente tenía que declarar al recaudador de impuestos el peso de la nieve que había negociado. Depositada en el A.H.M.V. hay una carta redactada por Fray Jayme Jassá, abad del Real Monasterio de Sta. María de Benifassà, el 11 de octubre de 1781, y dirigida a los muy Nobles Señores del Ayuntamiento de Vinaròs (municipio que, entre otros, también se surtía de un pozo de nieve propiedad de dicho Monasterio), en los siguientes términos: *“he dado orden para que se entregue al portador una Carga de nieve, y se le diga si podrá bolver (no se la que queda en el Pozo) por otra ú otras”*. Tampoco faltan varias contratas del Real Derecho de Nieve. En una del 4 de febrero de 1787, se exponen los términos del contrato: *“La Justicia y Ayunto. con los Diputados del Común de esta Villa y Síndico Personero de ella, Dezimos (...) Arriendo del Real Derecho de Nieve de esta Villa por tiempo de tres años, desde el día 7 de marzo de 1787 y fenecerán en 6 de dicho mes*

del de 1790 (...) Y nos obligamos a pagar en cada uno de ellos Doscientas libras". Hay otra contrata del año 1794, pero en ésta se negocia un "Acuerdo de Nieve de la Villa de Binaroz" por tiempo de un año, desde el 7 de marzo de 1794 hasta el 6 de marzo de 1795. (A.H.M.V.)

Dirigido a facilitar la recaudación de rentas de las salinas, en junio de 1742, existía la obligación de consumir sal procedente de las Reales Fábricas y Salinas del Reino de Valencia, situadas en los lugares de Manuel, Calpe, La Mata y Tortosa. Para evitar los fraudes de su comercio existían las Rondas de la Sal, equipo de inspectores de Hacienda, a los que los Ayuntamientos estaban obligados a prestar "favor y auxilio", tal como nos lo confirma la documentación del año 1754, que se encuentra depositada en el A. H. M. de Vinaròs. Por último, en una pragmática de 1748, existente en el mismo Archivo, y que versa sobre el privilegio de los estancos, se ordena que todo el plomo, alcohol y pólvora que necesiten utilizar los maestros de obras, latoneros, plomeros, vidrieros, plateros, caldereros y alfareros, sea suministrado exclusivamente por aquellos establecimientos. Los estancos eran monopolios comerciales de producción y venta de un determinado bien, gestionados por el Estado u otorgados a particulares a cambio de un ingreso al fisco.

## Molinos papeleros

El papel era otra industria de raíces centenarias cuya actividad se revitaliza en el siglo XVIII. En la parte septentrional del Reino de Valencia, este tipo de industria se asentaba en torno a las orillas del río Sénia y del Servol. Los molinos situados en la ribera del río Sénia, tales como el molí del Espital, molí de la Roca y el molí de Canet lo Roig, junto a varios más en el cauce del río Servol, como el molí del Pas, molí de Blanqueta, molí de la Estrella, y el molí del Manc, aprovechaban las aguas de estos dos cauces para producir la fuerza motriz necesaria para moler o picar el grano y lavar o consolidar la tela tejida (batanes), antiguamente fueron un monopolio perteneciente a la Orden de Montesa.

El 6 de enero de 1738, se notifica desde Peñíscola al Justicia y Ayuntamiento de Vinaròs, que "Domingo Castell, molinero del molino de Noguera, no dudando puede servir de Guardia del Campo hacia aquel paraje y necesitar de alguna defensa en él, bajo la circunstancia de tenerlo por hombre de bien", le nombran guardia de campo y le conceden armas para el mejor cumplimiento de su función. (A.H.M.V.) Durante 1751 la sociedad de Juan Loustau y Compañía, con domicilio en Vinaròs, establece en término de Rossell, junto al río Sénia, una Real Fábrica de Papel (un molino papelerero) y solicita en fecha 14 de octubre de 1751, ser exento de derechos reales y municipales y "goce del fuero concedido por Su Magestad a la citada Junta General" (Archivo H. Municipal de Vinaròs).

Otro documento interesante, que se guarda en el Archivo de Vinaròs, es una notificación fechada en Peñíscola el 25 de agosto de 1753, en que la Junta de Comercio y Moneda advierte a los industriales y productores de los molinos de papel, sobre

Azulejos con una fragata, capilla de San Telmo, iglesia Arciprestal, siglo XVIII



el permiso solicitado por el Abad del monasterio de San Bernardo de Benifassà, para hacer nuevas acequias en el río de la Sénia y poder regar sus campiñas. Lo cual, en cierto modo, afectaría a la disminución del caudal del río que iba a parar a los molinos hidráulicos. Sin embargo, es curioso que Cavanilles, en sus *Observaciones* publicadas en 1795, no comente nada respecto a los molinos harineros y batanes que poseían algunos pueblos del Maestrat en los márgenes de los ríos Sénia y Servol, y cuya tradicional existencia la encontramos ya documentada en los siglos XIII y XIV en diferentes concordias entre la Orden del Hospital (posteriormente la Orden de Montesa) y el obispado de Tortosa.

### **Comandancia, Aduana y Cámara de Comercio**

En la primera mitad del siglo XVIII, el tráfico marítimo de embarcaciones de la matrícula de Vinaròs era realizado principalmente con los puertos de Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena y Marsella; a partir de la segunda mitad, el grueso de este movimiento se efectuaba con salidas y entradas para y desde Barcelona y Marsella. Ya dentro del siglo siguiente, y hasta aproximadamente 1850, la distribución de mercancías desde la rada de Vinaròs a otros puntos de la costa se fundamentaba en los frutos propios de la agricultura local y de algunos excedentes y manufacturas de los pueblos y comarcas vecinas, que consistían en cargas de vino, aceite, algarrobas y trigo, junto a productos derivados de su tratamiento. Existen noticias redactadas en los diarios locales de Calpe (Alicante) de la primera mitad del siglo XIX, donde figuran las inscripciones de los registros de *llaüts* de Vinaròs y otros buques sobre el transporte marítimo desde el embarcadero de Calpe hasta el puerto de Barcelona, con escalas en Vinaròs.

El tránsito del puerto de Vinaròs, antes de realizarse las obras en 1860, era de unas 30.000 toneladas anuales, con un movimiento de un millar de buques al año. La primera piedra se colocó el 9 de febrero de 1866, siendo inaugurado oficialmente en 1875. Las escolleras se prolongaron algo más tarde desde 1879 a 1885. Los muelles se finalizaron entre 1928 y 1931. Una vez acabados la escollera y el muelle, el tráfico aumentó considerablemente, siendo los productos más exportados los vinos, aceites y cereales. En 1844 la matrícula naval de Vinaròs era la segunda de España, contando con 1442 hombres y 330 embarcaciones. Pero habrá que esperar hasta 1867 para que Vinaròs, ya con el puerto en construcción y su Aduana clasificada como principal, fuera declarado capital de Provincia Marítima. Su radio de acción comprendía desde la punta de la Banya (en el delta del Ebro), con el puerto natural de los Alfaques y las poblaciones de San Carlos de la Rápita, Vinaròs, Benicarló, Peñíscola y Torreblanca (Torrenostra), alcanzando hasta el Cabo de Oropesa. A partir de allí se extendía la provincia marítima de Valencia. La capitalidad provincial marítima conllevaba una Comandancia de Marina; así pues en la administración valenciana quedaron delimitadas tres provincias y tres comandancias, que fueron las de Vinaròs, Valencia y Alicante. (S. Albiol Vidal, 2007).

En una estadística de 1878, el distrito marítimo de Vinaròs (que allí aparece con los totales sumados de Benicarló y Vinaròs), ocupaba el primer lugar entre los Departamentos de Cartagena y de Cádiz, con 2115 hombres y 423 embarcaciones. Pero desde 1885 la matrícula vinarocense, especialmente la dedicada al comercio, fue decayendo. Antes de circular el ferrocarril del litoral era de 310 buques de cabotaje y 8 de altura, habiendo quedado reducidos algo más tarde a 91 buques de cabotaje, que en muy corto plazo también desaparecieron. En sólo veinte años la matrícula mercante vinarocense había perdido dos terceras partes. A partir de 1890 el distrito de Vinaròs quedaría integrado en la Provincia Marítima de Valencia, y su Comandancia pasaría a ser Ayudantía de Marina. En abril de 1890, el Ayuntamiento y Cámara de Comercio de Vinaròs, elevaron una serie de exposiciones al ministro de

Marina suplicando la reposición de la Comandancia de Marina de Vinaròs, convertida en Ayudantía, en virtud de la Real Orden del 22 de Octubre de 1889.

Desde el siglo XVI existía en Vinaròs *“una taula, on es pagaba peatge i lleuda”*, para cobrar los impuestos reales, de la Generalitat y del municipio, que gravaban el comercio de fuera del Reino. (Albiol, 2003, pág. 117-129). Para facilitar el tráfico y el comercio entre los territorios castellanos y los de la antigua Corona de Aragón, el rey Felipe V, por medio de unos Reales Decretos en 1708, 1711 y 1714, resolvió suprimir las aduanas terrestres, o de puertos secos, entre Castilla, Aragón, Valencia y Cataluña, *“corriendo entre todas ellas libre el comercio, sin embargo ni impedimento algunos”* y fijando un arancel unificado para todas las aduanas que habría de gravar la importación de géneros extranjeros. La Real Orden del 9 de agosto de 1864, declaraba la Aduana de Vinaròs como la principal de la provincia, pues durante estos años la actividad exportadora vinarocense se extendía a puertos de Francia, Italia, Inglaterra, Finlandia, Rusia y Alemania. Mercancías tales como el carbón, azufre, duelas, tablones de madera, trigo y alcohol, eran las que se importaban mayormente; en cuanto a las exportaciones, su volumen estaba prácticamente limitado a un único producto: el vino, aunque también salían cantidades anecdóticas de aceite, algarrobas y naranjas.

Por el Real Decreto del 9 de abril de 1886, en tiempos del gobierno liberal presidido por Práxedes Mateo Sagasta, se crearon las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, como organismo consultivo de la Administración pública y para el fomento de estas tres actividades. Las funciones de las mismas eran: por una parte, de labor consultiva de la Administración en materia de tratados comerciales, aranceles, tarifas, impuestos, usos y costumbres mercantiles; y por otra, el fomento y desarrollo de los intereses comerciales, industriales y navieros, a través de la promoción de ferias, estudios de gestión y dirección de empresas, publicaciones y arbitrajes. Estas entidades sólo se podían constituir en los puertos con aduana de primera clase, que en el ámbito valenciano eran Vinaròs, Valencia y Alicante, o en ciertos lugares con larga tradición industrial, caso de Alcoy. En el mismo Decreto se recomendaba la creación de estas Cámaras *“en todas aquellas poblaciones en que por su desarrollo e importancia de los intereses mercantiles pueden constituirse para el fomento de los mismos”* y, desde el Gobierno Civil de la Provincia de Castellón (agosto de 1886) consideraban que para esta plaza de Vinaròs era muy conveniente la constitución de una Cámara *“por los servicios que puede prestarle en la resolución de importantes cuestiones que se relacionan con la producción en general y en particular con la vinícola (...) puesto que esa localidad es de las más importantes por sus productos”*. Los comerciantes de Vinaròs fueron pioneros en este sentido y constituyeron la Cámara de Comercio en noviembre de 1886, antes incluso que la de Barcelona, Valencia o Alicante, la cual estuvo activa hasta 1914. (Juan Bover Puig, semanario Vinaròs, 14-agosto-1999).

- -

## OBRAS PÚBLICAS

### La carretera de Aragón

A propuestas de los diputados de Alcañiz y de Aiguaiwa, el 11 de abril de 1608 escribía el rey Felipe III al virrey de Valencia y a los jurados de ambos reinos para que se abriese una carretera, que desde Zaragoza hasta el puerto de Vinaròs, permitiese la salida por mar de los productos aragoneses. En 1609 y 1615 se libraron nuevos despachos del Rey Felipe III, interesándose por el comienzo de las obras de la carretera de Vinaròs a Tarragona, que ya habían caído en el olvido del Virrey de Valencia. Esta vez le repite las instrucciones, ordenándole que aparte todas las dificultades y ofrezca los medios necesarios para la obra. Pero se continuó haciendo caso omiso de aquellas disposiciones.

El día 6 de mayo de 1635, el Consejo de la Villa acuerda construir un puente sobre el río Servol. Dos años después, el 17 de mayo de 1637, el Consell de la villa de Vinaròs insiste en la necesidad de construir un puente sobre el Servol y acuerda se saquen de la bolsa comunal y de lo que adeuda a ésta Vicente Ciurana, la cantidad de doscientas libras para los gastos que se originen en dichas obras. (J. Rafels, págs. 118-119).

De nuevo, en 1677 y 1678 fueron comisionados el ingeniero D. Luís de Liñán y D. Felipe Buciñac para que informasen a las Cortes acerca del puerto que más ventajas ofreciese para Aragón. Del estudio y reconocimiento efectuado, dichos señores informaron a favor del trazado de la carretera de Alcañiz a Vinaròs, encargándose a Luís de Liñán la redacción del proyecto por cinco mil escudos, el cual tampoco llegó a buen fin. El 11 de agosto de 1701, encontrándose el rey Felipe V, de paso por esta villa de Vinaròs en su viaje desde Barcelona, el Ayuntamiento le presenta una exposición razonada, interesándolo para que pronto fuese una realidad la construcción de la carretera de Vinaròs a Zaragoza. (Demetrio García, ob.cit.).

En 1784 el Municipio solicitó otra vez, al monarca Carlos III, la construcción de una carretera que llegase hasta Aragón, con la finalidad de facilitar el transporte de productos desde el interior hacia la costa para su posterior embarque y salida por el puerto de Vinaròs. Además se pidió otro camino carretero que, pasando por las montañas de Benifassà y por la villa de Peñarroya, fuera a parar a Alcañiz. (Borràs Jarque, pág. 228).

Hasta los albores del siglo XIX no volverá reabrirse el asunto de la carretera de Aragón. Sería en el año de 1803 cuando el rey Carlos IV comisionó a Manuel Stevens para que hiciese nuevo proyecto y propusiera los arbitrios necesarios para esta carretera, la cual proyectó y presupuestó en 17.760.093 reales. Las circunstancias azarosas por las que pasó después el país, impidieron llevar a cabo esta obra. (Bernardo Mundina, 1873, pág. 664-5, y Borràs Jarque, pág. 108-109).

Por fin, en el año de 1847, se principiaba a construir el trazado de la añorada carretera desde Zaragoza a



*Antiguo y nuevo puente de la carretera Valencia-Barcelona*

Castellón, pasando por Alcañiz, Morella y Sant Mateu, cuyo proyecto inicial no tenía previsto su enlace con Vinaròs. Tras arduas negociaciones y a pesar de la oposición de la capital de la provincia -Castellón-, se consiguió la aprobación, ratificada en una R. O. de la Reina Isabel II, para que el camino (una carretera de tercer orden) llegase hasta la población vinarocense y cuyas obras finalizaron en 1868. Esa era la tan anhelada carretera de Aragón, hoy Carretera Nacional 232 de Vinaròs a Vitoria.

## La carretera real en Vinaròs

Ya de antiguo, la villa de Vinaròs, estaba comunicada por tierra con los pueblos de alrededor a través de caminos secundarios, uno de éstos llegaba a Traiguera desde donde enlazaba con la carretera principal que se bifurcaba en dirección a las ciudades más importantes del interior. Para tener una idea de cómo eran las comunicaciones terrestres, describiremos los itinerarios que nos han dejado algunos viajeros de la época, también obtendremos información de los Repertorios de Caminos, pues en el siglo XVI aparecen los primeros. De los itinerarios seguidos por Jerónimo Münzer (de origen alemán) en 1494 y 1495, cuando todavía reinaban los Reyes Católicos, reproducimos los cálculos del autor para las distancias, expresadas en leguas, entre los pueblos que cruzaba el camino a su paso por nuestras comarcas. Viajando de norte a sur, la relación era: *“Cherta-Alcanar 4 leguas; Alcanar-Burriol 12 leguas; Burriol-Fredes 6 leguas; Fredes-Valencia 6 leguas”*. Esta calzada principal seguía el antiguo trazado romano de la Vía Augusta, y el topónimo Fredes no se refiere al pueblo de la Tinença de Benifassà.

A medianos del siglo XVI, en casi todo el trayecto desde Barcelona a Valencia se circulaba por la antigua vía romana, y según el *Repertorio de todos los caminos de España* del valenciano Pedro Juan Villuga (1546), esta ruta a su paso por nuestro territorio transcurría por los siguientes lugares: *“a tortosa, a la galera, a los mesoncillos, a trayguera, a san mattheo, a la salsadella, a las cuevas, a cabanes, a la puebla, a burriol, a villa real, a miles (Nules), a almenara”*. De Traiguera salía un camino con destino a Morella, donde se bifurcaba en dos direcciones: una hacia Teruel (allí se podían elegir los itinerarios de Cuenca-Toledo o de Zaragoza), y la otra hacia Alcañiz (que enlazaba con la carretera a Zaragoza y Lleida). Los caminos figurados en el *Repertorio* de Villuga no eran los únicos existentes en aquella época, puesto que también estaban los caminos secundarios encargados de comunicar los pueblos con la red principal.

Durante el reinado de Felipe II, sería el francés Bartolomé Joly, que llegó a España acompañando la comitiva del abad del Cister en 1603, quien describe la ruta seguida en sus viajes. El camino coincide exactamente con el del *Repertorio* de Villuga, que para el norte del Reino de Valencia tenía el siguiente trazado: Tortosa, Traiguera, San Mateo, Puebla (La Pobla Tornesa), Murviedro y Valencia. De Traiguera y la Puebla salen caminos hacia Morella, y desde Murviedro hacia Segorbe y Teruel. Al pasar por Tortosa, Joly, nos da cuenta del tráfico fluvial por el río Ebro: *“sale de los Pirineos, próximo a Navarra y viene a desaguar en el mar cerca de Tortosa, llevando barcos cargados de vino y de lanas para Valencia y otros lugares”*. Cuando Bartolomé Joly arriba a Valencia hace numerosos comentarios elogiosos de la ciudad. Desde Valencia vuelve por donde había venido hasta Sant Mateu, pasando por Murviedro y Vila-real. En Sant Mateu, abandona los caminos usuales marcados en los *Repertorios*, para dirigirse, primero, a la abadía de Benifassà y después dirección hacia Alcañiz.

En 1753, bajo el reinado de Fernando VI, se acometió la construcción de un camino directo desde Vinaròs a la vecina Benicarló: *“Acabades dites obres, fou aprobat el camí el 13 d’Abril de 1753”* (B. J.). A partir de entonces estas dos

poblaciones quedaron muy bien comunicadas, tanto fue así que incluso el botánico Cavanilles, en sus *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reino de Valencia*, de 1795, relataba que: “Benicarló cae al mediodía de Vinaroz, y dista cinco quartos de hora por un camino llano y divertido”. En el año 1761, Pedro Rodríguez de Campomanes publica un *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno*, en el cual se confirma un acercamiento hacia la costa en el trazado de los nuevos caminos. En esta obra explica que las carreras de postas, entre Castellón y Tortosa, eran Torreblanca y Vinaròs, desde aquí se pasaba a Ulldecona y de ésta a Tortosa; lo cual significaba la pérdida de protagonismo de la circulación por el interior de la provincia de Castellón. (J. I. Uriol Salcedo, ob.cit.)

Con el monarca Carlos III (1759-1788), surgen los llamados caminos reales, que eran las principales vías de comunicación radiales desde Madrid, como el Nuevo Camino Real de Madrid a Valencia por Almansa (1765-1786), prolongado bajo Carlos IV hasta Barcelona (1787-1800). Esta carretera fue una obra nueva creada para ir uniendo puntos con independencia de la red anterior. En lo que respecta a la provincia de Castellón, la obra nueva se superpuso en gran parte de su recorrido sobre la vieja calzada (la antigua Vía Augusta romana), aunque a partir de Vila-real el itinerario seguido no fue el del corredor interior Borriol-Sant Mateu, sino el del litoral pasando por Castellón, Benicàssim, Oropesa, Torreblanca, Alcalà de Xivert, Benicarló y Vinaròs.

Es evidente que durante 1783 ya se estaba construyendo la carretera general de Valencia a Barcelona, cuyo trazado atravesaría la población de Vinaròs de norte a sur. Pero con anterioridad, el municipio de la Villa se tomó interés para que el trayecto de esta vía pasase por la localidad, así pues se realizaron gestiones ante los organismos competentes y en el mes de Junio de 1784, José Moñino conde de Floridablanca, haciéndose cargo de la exposición presentada por el Síndic Personer de la Villa vinarocense, manifestando la conveniencia de la construcción de una carretera de Vinaròs a Valencia, expide una orden al Corregidor de aquella capital para que se haga cargo de los caminos y del trayecto de la carretera, de su coste y de los medios para realizarla. (Demetrio García, ob.cit.).

En el mismo año de 1784 se reparaba el puente del río Servol sobre el que transcurriría la futura calzada. En 1785 se encontraba en plena ejecución la nueva carretera real entre Valencia y Barcelona, cuyo tramo por la villa de Vinaròs se acabaría de construir dentro del primer trimestre del año 1786. Para entonces cruzaba de un extremo a otro la población y su trazado discurría por la actual calle de San Francisco, plaza Jovellar, calle San Cristóbal y salía por la calle Puente, en dirección a Barcelona.

Joseph Townsend, viajero, médico y geógrafo británico, recorrió España entre los años 1786 y 1787. De espíritu filosófico y gran minuciosidad informativa, con las vivencias recogidas durante su viaje redactó la obra *Viaje por España*, publicada en 1791. En la temporada veraniega del año 1787 hizo el recorrido de Barcelona a Valencia sobre ruedas, tardando siete días en completar el viaje. El tramo del itinerario de Tortosa a Valencia, transcurría por Tortosa, Vinaròs, Benicarló, Castellón, Murviedro y Valencia. De Tortosa a Valencia las jornadas eran: Benicarló, Castellón de la Plana y Valencia, esto es, tres jornadas, que sumadas a las otras tres o tres y media de Barcelona a Tortosa dan un total de seis a seis jornadas y media de distancia entre las dos capitales.

Anteriormente hemos comentado que en 1786 llegaba a Vinaròs la carretera real de Madrid a Barcelona por Valencia, cuyas obras entre el punto de origen y el tramo final estarían completamente terminadas en 1820. Esta carretera general Valencia-Barcelona pasaba por Vinaròs, desde aquí se desviaba hacia Ulldecona y

Tortosa (allí se atravesaba el Ebro por un puente de madera sobre 9 ó 10 barcas), pero a partir del año 1844, y para evitar la vuelta que significaba tener que llegar hasta la ciudad de Tortosa, se construyó una carretera litoral de Vinaròs a la Venta Nova que discurría entre la sierra del Montsià y el mar, alcanzando Sant Carles de la Ràpita y Amposta, por donde las diligencias y carruajes cruzaban el río Ebro en una barcaza, a pesar de que el lugar, en aquella época, era bastante insalubre por la abundancia de mosquitos del delta, probables transmisores de enfermedades endémicas como la terciana y la cuartana.

En 1862 se abrió al tránsito la renovada carretera general a Martorell-Barcelona, con dirección hacia Ulldecona-Tortosa, según escribe Joan M. Borràs Jarque en su *Història de Vinaròs*. Para este menester fue necesaria la construcción de un nuevo puente más ancho sobre el río Servol, que se hizo a poca distancia del puente antiguo (este viejo puente, algunos autores lo dataron como de 1802, sin embargo en el año 1700 ya se mencionaba la existencia de un puente de piedra en ese mismo emplazamiento y en 1784 se efectuaba una reparación del mismo).

El día 20 de octubre de 1866 se desbordó el río Servol y la impetuosa corriente destruyó el puente nuevo de la carretera general, no sufriendo mucho daño el puente antiguo, del que solo se rompió el pretil. Asimismo destruyó el puente que se acababa de ejecutar -río arriba- para el ferrocarril, cuya base y pilares eran de piedra y la plataforma que sostenía los raíles de madera. El 18 de septiembre de 1884 otra tempestad de agua hizo que también se desbordara el Servol, a resultas de lo cual quedó destruido, por segunda vez, el puente de la carretera de Valencia a Barcelona. Este viaducto se rehizo de nuevo aprovechando las arcadas de piedra que quedaron en pie (es el que vemos actualmente, aunque reformado y ampliado). Pero un tramo de éste, recayente sobre la margen izquierda del cauce, que estaba formado por un muro ciego, sufriría otra riada el día dos de noviembre del año 1909, siendo parcialmente destruido.



*Carretas siglo XIX*

## Mesones y Postas

Los establecimientos para descanso y restauración de viajeros, podrían clasificarse en tres tipos principales: posadas, mesones y ventas. En estos locales, además de servir alojamiento y comida para los viajeros, se despachaba cebada, algarrobas y forraje para las caballerías; así pues el negocio llegaría a ser bastante rentable para poblaciones por las que transcurría el trazado de la Carretera Real, como era el caso de Vinaròs, donde su Ayuntamiento tenía arrendados los dos mesones de la Villa a particulares. En 1758 Joseph Vergilí, arrendatario de una casa-mesón de la población, pagaba al municipio cuarenta y una libras por el alquiler. (A.H.M.V.). Antes de 1785 ya pasaba por Vinaròs el antiguo camino hacia Cataluña y según parece con un tránsito muy numeroso de mercancías y pasajeros, hasta el punto de que las dos casas habilitadas como mesón o posada, que tenía el Ayuntamiento, resultaban insuficientes e incapaces para custodiar dentro de ellas los carruajes, los cuales debían de quedar noche y día en la calle. Hay que tener en cuenta que el hecho de ser una parada con autorización para pernoctar, era un pequeño privilegio de la época, ya que solamente unos pocos lugares gozaban de este servicio.

En previsión de las futuras necesidades de hospedaje, en fecha 25 de noviembre de 1785, el conde de Floridablanca, por medio de una Real Orden, se dirige a las autoridades de Vinaròs concediendo permiso a Francisco Antonio Esteller, para que constituya una nueva posada en la Villa con el fin de proporcionar más comodidad a los viajeros, *“para mayor ensanche de los pasajeros”*. Esta hostería estuvo situada en la actual calle San Francisco, siendo el origen de la Fonda La Estrella. (A.H.M.V. y Borràs Jarque). Acompañando la solicitud de licencia para la apertura del nuevo local, se lee el siguiente informe: *“esta Villa no tiene privilegio privativo y prohibitivo para tener Mesones, solo se encuentra a principios de este siglo merco de dos particulares las dos casas mesones con el derecho de hospedaje que desde inmemorial tenían (...) Necesita esta Villa de mayores y más cómodas posadas o mesones (...) uno de los mesones por estar situado en el centro de la villa, calle Mayor, donde está el Mercado (...) el otro está en la calle por donde debe transitar la Carretera Real, pero es muy reducido y no puede componerse con comodidad”*. Como vemos, esta solicitud se apoyaba en la insuficiente capacidad y poca idónea ubicación de las dos viejas posadas. En fecha 18 de abril de 1786, solamente constan dos mesones alquilados en la población, pues conocemos a sus arrendatarios, se trata de Carlos Tosca y Juan Pedra *“mesoneros de la Villa de Vinaròs y de la misma vecinos”* (A.H.M.V.).

La innovación del siglo XVIII, en el sector del transporte y comunicaciones, es la posta sobre ruedas. Al principio se decía de los correos *“que vayan en diligencia”*, en sentido de que realizaran el servicio o el viaje con la máxima celeridad; ahora aparece ya la expresión *“la diligencia de la posta”* como un medio que da el servicio de forma regular y con la mayor prontitud. Del A.H.M.V. hemos obtenido información sobre el servicio de Postas en Vinaròs, tales como varias actas de nombramiento de postillón de la Maestría de Postas de la Villa. Una está fechada en 25 de marzo de 1786, recién acabada la carretera Real a su paso por la población. Otro nombramiento de postillón es del 9 de febrero de 1793, y va dirigido al Justicia y Regimiento de la Villa de Vinaròs. En él se dispone: *“El maestro de Postas de esa Villa, Manuel Fabregat, he elegido para Postillón para conducir la Valija de la correspondencia de Barcelona, a Vicente Puchol (...) la remito a VSS para que tomando la razón y conocimiento en los libros de ese Ayuntamiento, se le guarden las exenciones que prescriben las Reales Ordenanzas de Correos”*. Copiamos otro nombramiento, éste del 28 de febrero de 1795: *“El Maestro de Postas de esa Pelegrín Fontanet, puede nombrar el Postillón que se le acomode (...) y así que presente ante la Justicia de ese Pueblo a Domingo García para que le anoten como Postillón”*.

En 1789 se inaugura en España el servicio de diligencias entre Bayona y Madrid, otras líneas salían de diferentes capitales con paradas intermedias. En el trayecto de Valencia a Vinaròs figuraban los siguientes descansos: Venta de Puçol, Almenara, Vila-real, Benicàssim, venta de La Cenieta, venta de Santa Eulàlia y Vinaròs. Estas detenciones eran para cambiar las mulas, pero en Benicàssim añadían dos mulas de más hasta La Cenieta, debido a que la diligencia tenía que superar las cuestas de Oropesa. Será en 1794 cuando se ampliará el servicio de parada de Postas en Vinaròs, durante este año y por *“convenir al Nacional Servicio”*, se sacará a subasta el establecimiento en la Villa de una parada de Postas con cuatro caballos y dos postillones. El 3 de septiembre de 1816, el municipio recibió comunicación oficial de las paradas

*Vapor Francolí, 1865-1918, líneas Tintoré, en el puerto de Vinaròs.*



para el nuevo servicio que se iba a implantar de coches-diligencia, acordando que saldrían las diligencias cada dos días, una de Madrid hacia Barcelona, y otra de Barcelona hasta Madrid.

## El puerto

En la década de 1680, el Reino de Aragón propuso fundar su propia sociedad mercantil formada con capital autóctono, la cual tenía previsto operar por el puerto de Vinaròs, aunque estos planes no prosperaron. Los aragoneses estaban interesados en que el grao de Vinaròs pasara a pertenecer a la administración y territorio de Aragón con el fin de disponer de una salida directa al Mediterráneo, necesaria en aquella época para la comercialización de sus productos, llegando a exponer al entonces rey Carlos II (1675-1700) lo siguiente: *“que agregando (al territorio aragonés) el puerto o playa de Vinaroz sería grande beneficio para el Reyno de Aragón (...) por ser Vinaroz de la Corona de Aragón”* (B. Nacional, Memorial del Reino de Aragón, 1680), consideración que no llegó a buen fin por diversas razones de índole económica y política, aunque para Aragón, tener un acceso directo al mar le hubiese supuesto unos beneficios importantes de cara a la exportación de su producción agrícola-ganadera, justificados por el ahorro de las aduanas interregionales y porque en aquella época el tráfico comercial por mar era más barato y rápido que el terrestre.

La actividad portuaria de Vinaròs fue en aumento a lo largo del siglo XVIII y la primera mitad del XIX. Después de la prohibición del comercio marítimo durante el conflicto sucesorio (1705-1707), una Real Orden del 5 de diciembre de 1709 autorizaba al embarcadero de Vinaròs, juntamente con los de Peñíscola, Valencia, Denia y Alicante, para comerciar fuera del Reino valenciano, tanto con productos de entrada como de salida. Esto ponía de manifiesto la necesidad de la construcción de una infraestructura portuaria, recomendada por un informe del marino y científico Antonio de Ulloa, que precisamente estuvo en Vinaròs durante el mes de agosto de 1749, recabando información para escribir sus *Reflexiones sobre la Playa de Vinaròs*.

Antonio de Ulloa fue un importante personaje ilustrado del setecientos, clave en muchos aspectos de la política reformista del Marqués de la Ensenada. Su estancia en Vinaròs se debe a un encargo de la Corona, en la que el científico debía visitar algunos puertos españoles e informar de su estado. Las *Reflexiones* de Antonio de Ulloa estaban organizadas en dos partes, primero planteaba los problemas del fondeadero de Vinaròs, y a continuación mostraba las soluciones. En el documento escribe lo siguiente: *“La Playa de Vinaròs, una de las de gran comercio que hay en las costas de Valencia, es (...) tan incómoda para el tráfico que sólo sirve a embarcaciones que no excedan de 40 á 50 toneladas (...) sin resguardo alguno para los Levantes y vientos de la parte litoral, no sólo no permite que las embarcaciones queden fondeadas en ella”* Otro problema era el continuo peligro *“a que están expuestas las embarcaciones españolas, de ser apresadas por los corsarios de las costas de África”*.

Las soluciones giraban alrededor de la construcción de un puerto, donde poder atracar bajeles grandes, de 200 a 300 toneladas o más, y poder realizar labores de mantenimiento, y afirmaba que *“esta obra es a mi juicio tan fácil, que sin mucho trabajo y expendio se lograría y podrían entrar (...) embarcaciones de hasta 400 o 500 toneladas”*, e indicaba el sitio ideal para comenzar las obras del muelle desde la peña de San Vicente (de aquí mismo se iniciaría la escollera en 1866). Pero el reformismo borbónico estaba más inclinado por la labor de impulsar un puerto en los Alfacs de Tortosa y mejorar la navegabilidad del Ebro; obras que se concretarían en la creación de la nueva población de San Carlos de la Rápita y que se llevaron a buen

ritmo durante el periodo de 1780 a 1788, para acabar siendo abandonadas al poco tiempo. (Baila Pallarés, 2008)

A través de la numerosa documentación que contiene el A.H.M.V. sobre el siglo XVIII, conocemos que en el año 1773, por haberse inutilizado el anterior embarcadero llamado de la Villa, se habilitaron para el tráfico de mercancías otros lugares más idóneos de su extensa playa, como el fondeadero del Fortí, el de Fora Forat (antiguo barrio San Pedro) y el varadero de Santa Magdalena, que se corresponde con la actual plaza del Primero de Mayo, y a pesar de tener unas estructuras portuarias precarias se organizó todo un eficaz sistema de carga y descarga. El viajero ilustrado, Bernardo Espinalt y García, en un capítulo de su obra *Atlante español ó Descripción general de todo el Reyno de España*, publicada en 1779, describe el entorno físico del embarcadero de la villa de Vinaròs de la siguiente forma: *“Su rada está defendida por una fortaleza guarnecida de artillería; tiene bastante profundidad para embarcaciones de grueso porte; hay buenos almacenes para la custodia de los géneros de embarco y desembarco”* (B. Espinalt, *Atlante Español: Reyno de Valencia*, tomo II, 1786).

En el mes de noviembre del año 1802, el rey Carlos IV, en tránsito desde Barcelona a Valencia, acompañado de su familia junto a otras personalidades del Gobierno entre ellas Manuel Godoy y el ministro de Marina, permanecería unos días en Vinaròs (desde el día 20 hasta el 22) dedicando parte de su tiempo a conocer la población, sus necesidades y sus recursos. Aprovechando la estancia del monarca, el Ayuntamiento de la Villa juntamente con el Capitán del puerto, alentados por la buena predisposición de Carlos IV, le enviarán una súplica manifestando la conveniencia de la construcción de una escollera o muelle para el resguardo de las embarcaciones de los fuertes vientos de Levante y que tantos beneficios aportaría a la ciudad. Al año siguiente (el 15 de marzo de 1803) una Real Orden aprueba la petición del Ayuntamiento y se designa al ingeniero D. Manuel Serstevens para que elaborase el proyecto y preparase el presupuesto. El monarca Carlos IV, envió a varios comisionados hasta Vinaròs para que hicieran in situ los planos de las obras del puerto y propusieran los arbitrios necesarios para realizarlas. Este proyecto consistía en un muelle de levante de 430 varas de longitud y un contramuelle de 200 varas, habiéndose redactado un presupuesto por importe de 17.760.093 reales; pero su ejecución no se llevó a efecto a causa de la invasión francesa y Guerra de la Independencia de 1808.

Más tarde, en 1827, y aprovechando la visita del rey Fernando VII, se volverá a intentar, pero sin resultados satisfactorios. Posteriormente habrán otras peticiones a las Cortes y a la reina Isabel II en 1841, aunque todas ellas sin efectos positivos. El fondeadero de Vinaròs, durante todo el año 1844, se vio frecuentado por un promedio diario de 3,4 naves de porte múltiple, media que continuaría hasta la construcción del ferrocarril.

En el transcurso del siglo XIX, nuestra ciudad recibió la visita de cronistas, artistas y escritores extranjeros importantes; de entre los más conocidos destacan el inglés Richard Ford, y los franceses Charles Davillier y el dibujante Gustave Doré. El escritor e hispanista inglés Richard Ford, que estuvo en España desde 1830 a 1833, proporciona interesantes datos sobre el estado de los caminos, posadas y transportes en su libro *Manual para viajeros por España*. De Vinaròs nos comenta lo siguiente: *“Es un antiguo puerto lleno de actividad junto al Cèrvol; tiene murallas que se están cayendo y una población anfibia de unas 8.500 almas, la mitad campesinos y la otra mitad marinos (...) La bahía es abierta y poco segura”*.

A medida que pasaban los años, se hacía más patente la necesidad de ejecutar algunas obras de abrigo que sirvieran a los buques mercantes, ya que las complejas maniobras del tráfico marítimo se realizaban en malas condiciones;

asimismo muchas embarcaciones tenían que varar en la playa para verificar las operaciones de carga y descarga. Por fin, el 2 de abril de 1861 se dispuso el estudio del proyecto de una dársena para el resguardo de las naves que se dirigían al puerto de Vinaròs, dado que en la citada época existía un importante y regular comercio de exportación de vinos, que habría de incrementarse después con el de aceites y con la importación de cereales y otros artículos. El primer proyecto serio que se llevó a cabo, fue redactado en el año 1861 por el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Leandro Alloza, constando el mismo únicamente de un muelle, el de Levante, que arrancaba de la costa próxima a la restinga o roca llamada de San Vicente, avanzando 430 metros hacia el interior del mar. La playa utilizada para las obras fue la situada frente a la plaza del Astillero, y la escollera se construyó perpendicular a la línea de costa, en su primer tramo, y en el último en la dirección norte-sur, o sea perpendicular a los vientos de Levante. La altura máxima del muro sobre el nivel del mar era de dos metros. (B. Donnet Pareja, 1910). El coste de este proyecto ascendió a la cantidad de 5.667.709,73 reales, y fue aprobado por Real orden de 5 de marzo de 1864, adjudicándose las obras en pública subasta. La totalidad del proyecto había de realizarse en el plazo de cuatro años, pero no será hasta 1866 cuando principien los trabajos de la escollera y se bendiga la primera piedra, que, por cierto, pesaba 144 quintales. (Demetrio García, ob.cit.)

En 27 de octubre de 1870 se aprobó un presupuesto adicional para la reforma del pavimento del muelle y su ensanche. Pero al terminarse el muelle de Levante, se vio la necesidad de prolongarlo, y a este efecto, en el año de 1872 se presenta un nuevo proyecto de ampliación del puerto, consistente en prolongar la alineación recta en 420 metros, y la curva en 87,50 metros, contando con los 20 metros del morro. Se colocó una segunda escalera y 14 postes o norays de fundición para los amarres. Dicho proyecto de ampliación fue aprobado por la Superioridad en una orden del 15 de noviembre de 1873, por la cantidad de 1.984.998 pesetas. Reformado después, quedó reducido su importe, aprobándose el 6 de febrero de 1878. Por fin las obras se adjudicaron a un precio todavía más bajo, en 1.490.000 pesetas, que se confirmó por Real orden de 10 de abril de 1878. (B. Donnet Pareja, 1910). En estos nuevos planes de ampliación se contempló la construcción de un contramuelle o dique del Oeste, de 217 metros de longitud, con acera de sillería y firme adoquinado hasta la línea interior de la coronación del muelle. Además se hizo una nueva escalera y se colocaron diez norays. Realizadas las obras, se avanzó el dique-muelle de Levante, alcanzándose en su extremo hasta una zona de 9,50 metros de calado, y mediante el contramuelle o dique del Oeste se dificultó en gran parte la entrada de arenas en el puerto.

Gracias a algunos apuntes de prensa del diario La Vanguardia, sabemos que en marzo de 1885, a causa de los temporales, la corbeta de la matrícula de Barcelona "Sunrise" embarrancó en el contramuelle, todavía en construcción, del puerto de Vinaròs; dicho buque seguía viaje para el puerto de la ciudad Condal procedente de Torrevieja, donde había tomado un cargamento de sal. El mismo periódico en su edición del 21 julio 1881, comenta que tocan ya a su término las obras del puerto de Vinaròs, pues solo faltan ocho metros para empezar el morro ó remate, que era de unos 30 metros de longitud. Cuatro años más tarde, el 27 de junio de 1885, se daría por acabada la construcción del puerto. En diciembre de 1891 otro fuerte temporal causó grandes averías a las embarcaciones del puerto de Vinaròs, perdiéndose muchas barcas que se hundieron. De las dedicadas a la pesca del bou, una de ellas volcó á la vista del puerto, ahogándose todos los tripulantes. La continua fuerza de las tempestades debió afectar a la infraestructura portuaria, pues a causa de los desperfectos producidos por el oleaje, se presentó en 1900 otro proyecto para la reparación del muelle de Levante, terminándose estas obras en el año 1902, con una liquidación de la contrata que ascendió a 155.510,02 pesetas. La construcción del puerto de Vinaròs, así como las reparaciones y dragados, fue ejecutada directamente por el Estado, con cargo a los presupuestos generales y a través de subastas de obras. Mediante una ley del 6 de julio de 1882 este puerto fue declarado de interés

general y de segundo orden. (B. Donnet Pareja, 1910).

*Antigua estación del ferrocarril de Vinaròs, 1867.*

## **El ferrocarril**

El siglo XIX europeo, es el de las revoluciones industrial, demográfica y de los medios de transporte. Se produce un gran desarrollo de la industria debido a las numerosas aplicaciones de la máquina de vapor y la aparición del ferrocarril mejora las comunicaciones y el transporte. Aunque en España, esas innovaciones tecnológicas tardan algo más en llegar, contribuyendo a su retraso las nefastas consecuencias de la invasión francesa y las tres Guerras Carlistas. Para la circulación de los trenes, el ancho de vía normalizado que adoptaron en Europa y Norteamérica fue de 1.435 mm. pero España optó por el ancho de 1.668 mm.



Durante la centuria de 1800, en el territorio español se establecieron varias sociedades ferroviarias privadas -la mayoría extranjeras- como concesionarias para la explotación de la red de ferrocarriles, hasta que en enero de 1941, fueron nacionalizadas por el Gobierno de Francisco Franco (excepto las de vía estrecha) mediante la aprobación de una "Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera", que establecía el agrupamiento en una sola empresa de todas las compañías de ancho de 1.668 milímetros que operaban en el Estado español, las cuales pasaron a formar parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE. En el momento de la expropiación este monopolio disponía de 12.401 km de vías.

## **Línea Almansa-Valencia-Tarragona**

El 12 de julio de 1845, se concede a una compañía inglesa la explotación del ferrocarril de Valencia a Madrid por Albacete, Almansa, Xàtiva y Alzira. Para ello se crea la Sociedad del Ferrocarril de Madrid a Valencia, pero es una empresa efímera, se disuelve en 1847. Los derechos de la concesión se traspasan al español Próspero Volney. A principios de 1851, Volney los cede al valenciano José Campo, el cual construirá la línea férrea que estará lista en 1854.

En 1860 la misma empresa denominada Ferrocarriles de Almansa a Xàtiva y al Grao de Valencia, obtenía una nueva concesión para la línea de Valencia a Tarragona. Entonces la compañía toma oficialmente el nombre de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona o AVT, que se convertiría en la tercera de España en importancia después de Norte y MZA. La AVT sería absorbida más adelante, el 25 de mayo de 1891, por la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, siendo una de las mayores sociedades de ferrocarriles privadas que operaron en España entre 1858 y 1941. De clara influencia francesa, se mantuvo activa hasta que en 1941 el Estado creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

El proyecto de la vía férrea de la 2ª Sección de Castellón de la Plana al Ebro, del ferrocarril de Valencia a Tarragona (AVT), fue presentado por el ingeniero J. Beatty en junio de 1857. La línea de Valencia a Tarragona la inauguraron en ocho etapas; la primera entre Valencia y Sagunto, en abril de 1862 (en ese mismo año el tendido

pasaba ya por la ciudad de Castellón); y la última, desde Les Ventalles-Ulldecona hasta el puente de hierro sobre el río Ebro en Tortosa, en junio de 1868.

Al principio, los trabajos avanzaban rápidamente. Castellón se alcanza a finales de 1862, pero la crisis que afectará a la Sociedad Valenciana de Fomento a partir de 1864 va a retrasar los trabajos. El mayor obstáculo es el puente del Ebro cerca de su desembocadura, que será estudiado a partir de 1859 y que debe permitir el paso de los buques hasta el puerto de Tortosa. Un Real Decreto de julio de 1865 nombra una comisión encargada de encontrar el mejor punto para pasar el río. En 1866, el Gobierno fija definitivamente este punto en Tortosa. El puente se inaugura finalmente en junio de 1868, garantizando la continuidad del trazado de Valencia a Barcelona.

Con la llegada del ferrocarril a Castellón, en diciembre de 1862 y la mejora que supuso la comunicación entre Valencia, Castellón y Tarragona a través de Benicàssim (tramo concluido en noviembre de 1863), junto la entrada en servicio del resto de la línea férrea hasta Ulldecona en marzo de 1865, que enlazaría con la sección de Tarragona a Tortosa gracias a la construcción del puente sobre el río Ebro en junio de 1868, se conseguiría cubrir en su totalidad el trayecto desde Valencia hasta Barcelona, con una considerable reducción del tiempo empleado en el viaje.

La declaración en mayo de 1872 de la Tercera Guerra Carlista, la renuncia de Amadeo I a la Corona, y la proclamación de la República en 1873, aceleraron la creación de las unidades de Voluntarios de la República, estos grupos se batieron contra los carlistas en Segorbe y el Maestrazgo, y las escaramuzas sostenidas entre ellos serían un estorbo para el funcionamiento de los trenes. Los escenarios de aquellas operaciones fueron establecidos entre Cataluña y el territorio del norte castellanense hasta Teruel, alcanzando a poblaciones del Baix Maestrat por su importancia logística, al ser lugar de paso del ferrocarril Valencia-Barcelona (Alcalá de Xivert, Benicarló y Vinaròs).

El ferrocarril se convirtió en uno de los objetivos militares más destacados y apetecidos por las tropas carlistas, que se dedicaron a hostigar continuamente la línea férrea. Los avatares de esta Guerra Carlista, tuvieron efectos muy perniciosos para el desarrollo de las actividades de las principales compañías ferroviarias, especialmente para la sociedad del Ferrocarril del Norte y para la compañía del Almansa a Valencia y Tarragona. La merma operativa y económica sufrida por la sociedad ferroviaria AVT como consecuencia de los hechos bélicos supuso una pesada carga, nunca compensada ni cubierta por la Hacienda Pública.

José Campo muere en agosto de 1889. Sin su presencia ni empuje y con la acumulación de los problemas financieros, la Compañía desaparece con él. El 25 de mayo de 1891, se firma un contrato con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España para la cesión de la AVT. En enero de 1892 la Cía. de los Caminos de Hierro del Norte tomó a su cargo la explotación de los 524 kms de la línea del AVT y su activo, corriendo de su cuenta liquidar el pasivo y acabar la construcción de la línea de Alcoy.



*Pont Roig, antiguo puente del ferrocarril de Vinaròs, 1866-1867.*

## El tendido de la vía llega a Vinaròs

Desde el año 1864 se estaba trabajando en el tendido de la vía férrea a su paso por el término municipal de Vinaròs (puentes incluidos). En 1865 llegaba oficialmente el ferrocarril y en 1867 se construyó el edificio de la primera estación, “una magnífica estación de tercera clase” según escribe Bernardo Mundina en 1873 en su libro *Historia, Geografía y Estadística de la Provincia de Castellón*. Aunque pasado un tiempo, en 1912, se levantaría una nueva estación por cuenta de los Ferrocarriles del Norte (la que hoy podemos ver), quedando la antigua relegada al servicio de oficinas y almacenes.

La presencia del ferrocarril en Vinaròs conllevó un quebranto para los intereses del comercio marítimo de cabotaje y una infravaloración de las tardías obras del puerto, cuya primera piedra se colocó el 9 de febrero de 1866, siendo inaugurado oficialmente en 1875. Sin embargo para la pesca supuso un aliciente, pues la rapidez del transporte ferroviario hacía posible la comercialización de pescado fresco hasta Madrid, Barcelona o Valencia. Como noticia anecdótica diremos que el día 20 de octubre de 1866 se desbordó el río Servol y la violenta corriente destruyó el puente de madera que se acababa de construir para el tren, así como el nuevo puente de piedra de la carretera nacional.

En el transcurso de la tercera Guerra Carlista (1872-1876), las campañas militares interrumpieron en muchas ocasiones la circulación de trenes. Por efectos de la contienda, la línea AVT del ferrocarril sufrió numerosos sabotajes. El 6 de septiembre de 1872, el cabecilla carlista Sanz, natural de Uldecona, se situó en el puente del ferrocarril del río Ebro en Tortosa, con la orden de interceptar la circulación ferroviaria, cortando el telégrafo en la estación de Santa Bárbara. El ejército tuvo que intervenir, consiguiendo con su acción que Sanz se batiera en retirada.

Otro hecho similar se produjo el 22 de septiembre de 1872 en Alcalà de Xivert, donde los cabecillas Cucala y Bou detuvieron el tren Correo entre Valencia y Barcelona, levantando parte de la línea, cortando el telégrafo e incautándose de la correspondencia. Una acción parecida se dio en Vinaròs, durante la noche del 15 de agosto de 1873, en que las partidas carlistas incendiaron la estación del ferrocarril, ocasionando una gran conmoción en el municipio vinarocense.

El día 18 de febrero de 1874, por segunda vez cayó la villa de Vinaròs en poder carlista, en esta ocasión las fuerzas de Segarra y de Vallés también interceptaron las vías del ferrocarril. El día tres de abril de 1874 los soldados de Cucala atacaron la estación de Benicarló, cortaron el telégrafo y mantuvieron la plaza en su poder hasta que, el 10 de diciembre de 1874, las tropas gubernamentales del general Joaquín Jovellar liberaron ambas poblaciones.

Por fin el, día 10 de septiembre de 1875, los trenes volvían a funcionar con normalidad por haber quedado definitivamente sofocado el alzamiento carlista en estas comarcas. La restauración de la casa de Borbón se manifestaría en la figura del rey Alfonso XII, que llegaría a España en diciembre de 1874. Por el apoyo que el pueblo de Vinaròs prestó al trono durante las guerras carlistas, la reina Isabel II, ya le había concedido en 1862 el título de Muy Noble y Leal Villa, y en 1881 recibió del monarca Alfonso XII el título de Ciudad.

Algunos años más tarde, el reconstruido puente sobre el Servol, del ferrocarril de Valencia a Tarragona, sufrió otra avenida del río. Sería el día 18 de septiembre de 1884, en que el agua arrancó tres ojos del puente, quedando solamente los estribos o pilas y el primer arco de la margen derecha. La bóveda que permaneció en pie se la denomina Pont Roig por el color rojizo del ladrillo empleado en su fabricación. Este tramo todavía se conserva y fue aprovechado en la nueva reparación del puente (hoy fuera de servicio para uso de trenes).

## OBRAS DE CONSULTA

### Bibliografía

- ALBIOL VIDAL, S., (2003). *Establecimientos de Vinaròs. Un estudi de dret foral valencià del segle XVII*. Centre d'Estudis del Maestrat. Benicarló.
- ALBIOL VIDAL, S., (2007). *Esplendor y declive económico de Vinaròs (1875-1931)*. Caixa Rural Vinaròs. Vinaròs.
- ANES, G., (1981). *El Antiguo Régimen: Los Borbones*. Alianza Editorial, Alfaguara. Madrid.
- ARDIT LUCAS, M., (1987). L'economia del País Valencià al segle XVIII: Creixement i desenvolupament. *Actas del I Congrés d'Història del Maestrat*. Ajuntament de Vinaròs. Vinaròs.
- AYZA ROCA, A., (1981). *El món mariner de Peníscola*. Diputació Provincial de Castelló. Castelló.
- BADENES, M. A., BERNAT, J. S., (1987). *Los pobladores del Maestrat desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Actas del I Congrés d'Història del Maestrat. Ajuntament de Vinaròs. Vinaròs.
- BAILA PALLARÉS, M. A., (1994). *Creixement demogràfic i urbà a Vinaròs (1750-1850)*. Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura, LXX. Sociedad Castellonense de Cultura. Castellón.
- BAILA PALLARÉS, M. A., (2008). *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs (segles XIII-XX)*. Editorial Antinea (Col·lecció Aldebarán nº 71). Vinaròs.
- BALBÁS, J. A. (1987). *El libro de la Provincia de Castellón*. (Primera edició 1892). Reedició Caja de Ahorros y M. P. de Castellón. Castellón.
- BERAMENDI, C., (1791-1796). *Viage por España*. Biblioteca Lázaro Galdiano. Madrid.
- BORRÁS JARQUE, J. M. (1979). *Història de Vinaròs*. (Primera edició por Editorial Católica Correo de Tortosa, 1929). Reedició Associació Cultural Amics de Vinaròs, Biblioteca d'Autors Vinarossencs. Vinaròs.
- CALVO POYATO, J., (1988). *La Guerra de Sucesión*. Editorial Anaya. Madrid.
- CÁMARA MUÑOZ, A., (2005). *Los ingenieros militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*. España Ministerio de Defensa. Madrid.
- CARANDE Y THOVAR, R., (1976). *Siete estudios de historia de España*. Editorial Ariel. Esplugues de Llobregat.
- CAVANILLES, A. J., (1981). *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*. (Primera Edició Madrid, 1795-1797), 2 vols Editorial Albatros. Valencia.
- COMÍN, F., MARTÍN, P., MUÑOZ RUBIO, M., VIDAL, J., (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles* (2 volúmenes) Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CORTÉS, A. L., (1981). *La guerra de Sucesión y la Paz de Utrecht y Reformas interiores*. El reformismo borbónico, Historia-16, volumen XX. Madrid.
- DALRYMPLE, W., (1962). *Viaje a España y a Portugal*, en García Mercadal, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Vol. III, Ed. Aguilar, Madrid.
- DAVILLIER, CH., DORÉ, G., (1988). *Viaje por España*. Volumen I. Editorial Grech, Madrid.
- DAVILLIER, CH., DORÉ, G., (1984). *Viaje por España*. Volumen II. Editorial Adalia, Madrid.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., CORTÉS, A. L., (1981). *Política exterior*. El reformismo borbónico. Cuadernos de Historia-16, volumen XX. Madrid.
- DONNET PAREJA, B., (1910). *Los puertos de la provincia de Castellón: Puerto de Vinaroz*. Revista de Obras Públicas, número 1840, págs. 619-621.
- ESCOLANO, G., (1972). *Década primera de la historia de la insigne y coronada Ciudad y Reyno de Valencia (1610-1611)*, Tomo III. Universidad de Valencia, Departamento de Historia Moderna. Valencia.
- ESPINALT, B., (1988). *Atlante Español: Reyno de Valencia* (3 vols.). Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació. València.
- FONTANA, J., (1979). *La crisis del Antiguo Régimen*. Editorial Crítica. Barcelona.
- FORD, R., (1988). *Las Cosas de España*. Editorial Turner, Madrid
- FORD, R., (1988). *Manual para viajeros por España y lectores en casa*, (Primera edició Londres-1845). Editorial Turner, Madrid.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, F., GONZÁLEZ VESGA, J.M., (1994). *Breve historia de España*. Alianza Editorial.
- GARCÍA GARCÍA, D., (2006). *Historia de Vinaroz, Efemérides*, Tomo II (manuscrito). Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. CSIC. Alicante.
- GARCÍA MARTÍNEZ, S., (1977). *Bandolerismo, piratería y control de moriscos en Valencia durante el reinado de Felipe II*. Departamento de Historia Moderna, Universitat de València. Valencia.
- GARCÍA MARTÍNEZ, S., (1980). *Bandolers, corsaris i moriscos*. Eliseu Climent, editor. València.

- GARCÍA RIVAS, M., (1999). *Bases Navales en el Mediterráneo Occidental 1500-1936*. Actas de las II Jornadas sobre fortificaciones modernas y contemporáneas del Mediterráneo. Cartagena.
- GIMENO MICHAVILA, V., (1984). *Del Castellón viejo* (Primera edición 1926). Edición facsímil a cargo de la Caja de Ahorros y M. P. de Castellón. Castellón.
- GÓMEZ DE LA SERNA, G., (1974). *Los viajeros de la Ilustración*. Alianza Editorial. Madrid.
- GÓMEZ SANJUÁN, J. A., (1996). *Epítome a la Historia de Vinaròs de Juan Manuel Borràs Jarque*. Publicación de la Caixa Rural. Vinaròs.
- GASPAR DE JOVELLANOS, M., (1992). *Diario*. Editorial Planeta, Barcelona. Notas de José Miguel Caso González.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2008). *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Nº 7 en Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- LABORDE, A., (1975). *Viatge pintoresc e històric: El Principat; el País Valencià i les Illes Balears*, 2 vols. Publicacions de l'Abadía de Montserrat. Barcelona.
- LLISTAR ESCRIG, A., (1987). *Historia de la Provincia de Castellón*, (Primera edición de 1887). Publicaciones de la Caja de Ahorros y M. P. de Castellón. Castellón.
- MADOZ, P., (1982). *Diccionario Geográfico, estadístico, histórico de Alicante, Castellón y Valencia*, 2 vols. Ediciones Alfons el Magnànim. València.
- MARTÍN DE VICIANA, R., (2002). *Libro tercero de la Crónica de la ínclita y coronada ciudad de Valencia y de su reino*. (Primera edición 1564). Universitat de València. Valencia.
- MARTÍN DE VICIANA, R., IBORRA, J., (2004). *Libro cuarto de la Crónica de la ínclita y coronada ciudad de Valencia y de su reino*. (Primera edición 1564). Publicaciones de la Universitat de València. Valencia.
- MARTÍNEZ SHAW, C., RUIZ TORRES, P., (1985). *España en el siglo XVIII (Cataluña y Valencia)*. Editorial Crítica. Barcelona.
- MELIÀ TENA, C., (1978). *L'economia del regne de València segons Cavanilles*. Editorial L'Estel. València.
- MORANT DEUSA, I., (1990). *La societat valenciana del segle XVIII. Canvi i conflicte*. Història del País Valencià, volum IV (L'Època Borbònica fins a la crisi de l'Antic Règim). Edicions 62. Barcelona.
- MUNDINA MILALLAVE, B., (1988). *Historia, geografía y estadística de la Provincia de Castellón* (Primera edición 1873). Reedición publicada por la Caja de Ahorros y M. P. de Castellón. Castellón.
- MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J., VIDAL OLIVARES, J. (1999). *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- OLIVER FOIX, A., (2007). *Las fortificaciones de Vinaròs (s. XIII-XVIII)*. Edita la Associació Cultural Amics de Vinaròs, Biblioteca Mare Nostrum. Vinaròs.
- PARDO SAN GIL, J., (2006). *Las operaciones navales en las Guerras Carlistas*, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 5, pp. 433-466. Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián.
- PÉREZ APARICIO, C., (1981). *De l'alçament maulet al triomf botifler*. Eliseu Climent editor. València.
- PESET, M., (1981). *Estado borbónico y monarquía absoluta*. El reformismo borbónico. Cuadernos de Historia-16. Volumen XX. Madrid.
- PIQUERAS HABA, J., (1981). *La vid y el vino en el País Valenciano. Geografía económica 1564-1980*. Institución Alfonso el Magnánimo. Valencia.
- PIQUERAS HABA, J., (1983). *Els vins valencians*. Universitat de València. Valencia.
- RAFELS GARCÍA, J., (2008). *Apuntes Históricas de Vinaroz*. Biblioteca Mare Nostrum nº 17. (Primera edición Revista San Sebastián Vinaròs, 1908-1909). Associació Cultural Amics de Vinaròs. Vinaròs.
- RECUERO, A., (1994). *Del Renacimiento a la Ilustración (1500-1800)*. *De privilegio real a servicio público*. Revista del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, nº 422. Madrid.
- REGLÀ, J., y otros (1975). *Història del País Valencià. III. De les Germanies a la Nova Planta*. Edicions 62, Barcelona.
- RINGROSE, D. R., (1971). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Editorial Tecnos, Madrid.
- RODRÍGUEZ, J. M., (2008). *El almirante Blas de Lezo. El vasco que salvó al Imperio Español*. Editorial Áltera, Barcelona.
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P., (1774). *Discurso sobre el fomento de la industria popular*. Centro Estudios Siglo XVIII. Oviedo, 1979.
- SANTOS TORRES, J., (1995). *Bandolerismo en España*. Ediciones Temas de Hoy S.A., Madrid.
- SARTHOU CARRERES, C., (1989). *Geografía General del Reino de Valencia, Provincia de Castellón*. (Primera edición 1913). Publicaciones de la Caja de Ahorros y M. P. de Castellón.

SEGURA BARREDA, J., (1981). *Morella y sus Aldeas* (Primera edición de 1868), 3 tomos. Publicación facsímil realizada por Amigos de Morella y su Comarca. Editorial A.C.O.

SILHUETTE, E. DE., (s.f.). *Viaje de Francia, de España, de Portugal y de Italia*. Viajes de extranjeros por España y Portugal. Tomo III.

SOLER PASCUAL, E., (1994). *El viaje de Beramendi por el País Valenciano (1793-94)*. Ediciones del Serbal.

TOWNSEND, J., (1988). *Viaje por España en la época de Carlos III. 1786-1787*. Editorial Turner. Madrid. (Prólogo de Ian Robertson).

URIOL SALCEDO, J.I., (1990). *Historia de los caminos de España*, volumen I. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 33. Madrid.

VIRUELA MARTÍNEZ, R., (1993). *Difusión de la pesca del Bou en el litoral valenciano (siglos XVIII i XIX)*. Cuadernos de Geografía nº 53, pp 145-161, Departament de Geografia, Universitat de València. Valencia.

### **Otras fuentes básicas**

ARCHIVO HISTÓRICO MILITAR (Madrid).

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE VINARÓS (A.H.M.V.): Documentación variada entre los años 1600-1800. Carpetas de "Mano de Órdenes y Acuerdos" números: 8, 9 y 23. "Mà de Consells" (Manual de Contes de la Vila) correspondientes al siglo XVIII.

ARCHIVO PARROQUIAL DE VINARÓS: Libros Sacramentales "Quinque Libri".

ASOCIACIÓN VALENCIANA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL (AVAF): Revista A Todo Vapor, nº 39, "La compañía del ferrocarril de Almansa, Valencia y Tarragona".

HEMEROTECA DE "LA VANGUARDIA"

MUSEO NAVAL DE MADRID.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (del número 1 al 75). Armada Española, Ministerio de Defensa, Madrid, 1983-2003.

### **Páginas de Internet**

<http://www.armada15001900.net/siglo18.HTM>

<http://www.todoababor.es/articulos/nombresbarcos.htm>

<http://candamo.iespana.es/naval/borbones/navode.htm>

<http://www.galeon.com>

<http://fabian.baleaerweb.net>

<http://mgar.net/var/trafalgar.htm>

<http://www.batalladetrafalgar.com>

<http://www.aulamilitar.com>

<http://www.lavanguardia.es/hemeroteca/>

<http://entfarbarcelona.org/bitacola/>

<http://www.flickr.com/photos/fotosfabian/sets/>

# ÍNDICE

## LA MARINA DE VINARÒS DURANTE LOS HABSBURGO

Un mar en conflicto permanente .....	5
La villa de Vinaròs .....	6
La Orden de Malta .....	7
La escuadra de Lepanto .....	8
Torres de guaita .....	9
La princesa Margarita .....	10
La reliquia de San Sebastián .....	11
Guerra dels Segadors .....	12
Bombardeo de la escuadra francesa .....	14
Juan José de Austria .....	15
El baluarte y la fragata .....	15

## LA GUERRA DE SUCESIÓN

La situación en el Maestrat .....	17
Multas y sanciones .....	18
El final de la guerra .....	19

## LA MONARQUÍA BORBÓNICA

Los primeros Borbones: Felipe V (1700-1746) y Fernando VI (1746-1759) .....	21
Carestía de trigo .....	21
Alojamiento y manutención de tropas .....	22
Departamentos Marítimos .....	23
Bombardeo de buques ingleses .....	23
Patente de corso .....	24
Crecimiento urbano y sistemas defensivos .....	24
La Marina en tiempos de Carlos III (1759-1788) y Carlos IV (1788-1808) .....	25
Lanchas cañoneras .....	26
Libre comercio y proteccionismo .....	27
La Revolución Francesa .....	27

## LA MARINA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XIX

Fin de la hegemonía naval .....	29
La Guerra del Francés .....	29
La Primera Guerra Carlista .....	30
La Gloriosa .....	31
La Tercera Guerra Carlista .....	32

## ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS

Servicios a la Marina de Guerra .....	35
Control sanitario en los puertos marítimos .....	35
El sector pesquero y los gremios .....	36
Pesca de Bou .....	38
Huelga de marineros .....	39
El vino en el Baix Maestrat .....	40
Fusters, tonellers, mestres d'aixa i calafats .....	42
Contrabando y falsificación de moneda .....	44
Nieve y sal .....	45
Molinos papeleros .....	46
Comandancia, Aduana y Cámara de Comercio .....	47

## OBRAS PÚBLICAS

La carretera de Aragón .....	49
La carretera real en Vinaròs .....	50
Mesones y Postas .....	52
El puerto .....	54
El ferrocarril .....	57
Línea Almansa-Valencia-Tarragona .....	57
El tendido de la vía llega a Vinaròs .....	59

## OBRAS DE CONSULTA

Bibliografía .....	60
Otras fuentes básicas .....	62
Páginas de Internet .....	62

