

UNA APROXIMACIÓN AL PAISAJE DESDE LA RED VIARIA LOCAL. LOS HUERTOS DE NARANJOS DE LA CARRETERA DE ALZIRA A CORBERA (VALENCIA)

*Adrià Besó Ros**
Universitat de València

RESUMEN

El trazado de una nueva carretera irrumpe como un elemento ajeno al territorio por donde discurre. Pero durante el siglo XIX la concepción de estas obras y su adaptabilidad al medio posibilitaban una fácil integración con el mismo. Incluso en ocasiones, como en el caso que nos ocupa, la carretera introdujo unos valores positivos que repercutieron en una mejora de su entorno. Se estudian estas relaciones en el caso concreto de la carretera de tercer orden de Alzira a Favara (trozo Alzira-Corbera), cuya construcción impulsó la transformación del territorio y la formación de un destacado conjunto de huertos de naranjos burgueses que coinciden en el tiempo con el proceso de expansión de este cultivo comercial. Estas circunstancias han propiciado que se haya convertido en uno de los principales itinerarios para el acercamiento a este tipo de paisaje de reconocidas cualidades estéticas y culturales.

Palabras clave: Paisaje cultural; estética del paisaje; carreteras; historia de las obras públicas; patrimonio cultural.

AN APPROACH TO THE LANDSCAPE FROM LOCAL ROADS. THE ORANGE GROVES OF THE ALZIRA-CORBERA ROAD (VALENCIA)

ABSTRACT

New road planning breaks into the territory where it runs through as an alien element. But during the nineteenth century the conception of these works and their adaptability to the environment made possible an easy integration with it. Even sometimes, like in this case, the road brought positive values that led to an improvement in its environment. These relationships are studied in the case of the third-tier road from Alzira to Favara (section Alzira-Corbera), whose construction boosted the transformation of the territory and the formation of an important set of bourgeois orange trees orchards that coincide in time with the expansion process of this business crop. These circumstances have helped it to become one of the main routes to approach this type of landscape with recognised aesthetic and cultural qualities.

Key words: Cultural landscape; aesthetics landscape; roads; public works history; cultural heritage.

* Adrià Besó Ros. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Historia del Arte. Avda. Blasco Ibáñez, 28. 46010 Valencia. adria.beso@uv.es.

1. INTRODUCCIÓN

Durante la segunda mitad del siglo XIX asistimos a un proceso de transformación del territorio, que se intensifica en aquellas áreas que muestran un mayor dinamismo productivo, agrícola o industrial. La Revolución Industrial sentó las bases de una producción especializada a gran escala, cuyo destino final era el mercado. Ferrocarriles, carreteras, puertos... contribuyeron a satisfacer la necesidad de distribución de las mercancías desde los centros de producción hasta sus destinatarios finales. Estas infraestructuras se implantaron de nuevo sobre el país y establecieron una serie de relaciones que potenciaron su transformación e integración en el mismo, y contribuyeron a la creación de nuevos paisajes.

A mediados del siglo XIX entraron en servicio las primeras líneas de ferrocarril construidas por iniciativa privada, por lo que se localizaron en aquellas zonas con una economía más dinámica con el objetivo de asegurar la rentabilidad de sus inversiones. La línea Valencia-Xàtiva conectaba a partir de 1852 el incipiente núcleo productor de cítricos de la comarca de la Ribera¹ –centrado en Alzira, Carcaixent y poblaciones limítrofes–, con el puerto de Valencia, lo que contribuiría a consolidar la especialización en este producto (VIDAL, 2002). Ya definida la estructura ferroviaria básica le tocó el turno a las carreteras. La ley de 1857 marcó el punto de partida de la red española, que estuvo vigente durante casi todo el siglo XX y sirvió de marco legal para la formación de los primeros planes de carreteras aprobados en 1860 y 1864. Estas se clasificaban en tres órdenes de acuerdo con su recorrido e importancia. Muchas de ellas tenían como objetivo fundamental conectar con las estaciones de ferrocarril aquellas zonas que habían quedado al margen de sus trazados.

El valor histórico que proporciona el tiempo transcurrido entre la construcción de estas primeras carreteras y el momento actual justifican las primeras valoraciones patrimoniales de algunas de ellas, planteadas desde diversos puntos de vista. En los últimos años se han abierto nuevas líneas de investigación dedicadas al estudio de las obras públicas y del territorio construido (AGUILAR, 2007a). En ellas se aprecia una evolución desde la visión *monumentalista* del patrimonio, donde se presta atención a determinados hitos individualizados, a contemplar la obra pública desde su escala territorial (SORIA, 1997; MATA, 2010; RODRIGUEZ *et al.*, 2010). Diversos autores como Miguel Aguiló, Ignacio Español, José M^a Coronado o Francisco Javier Rodríguez Lázaro han abordado las relaciones que se establecen entre la carretera, el país por donde discurre y el paisaje percibido.

Este trabajo se plantea como la aplicación de sus propuestas teóricas al estudio de un caso concreto: la carretera de tercer orden de Alzira a Favara (actual CV-510), en particular al primer trozo² del proyecto que finaliza en Corbera, que se construye a partir de 1864. Se propone los siguientes objetivos: analizar la construcción de esta carretera como proceso histórico y sus rasgos caracterizadores; explicar su influjo en la transformación de su entorno y valorar el papel que ha jugado y continúa ejerciendo en la percepción y comprensión del mismo. El estudio se plantea en base a la observación in situ de su recorrido y de su entorno inmediato. También, la documentación de archivo relativa a los proyectos de construcción ha constituido un pilar fundamental para poder

¹ Para conocer de forma detallada la formación del paisaje de los huertos de naranjos desde una perspectiva histórica y cultural, ver Besó (2016). El naranjo ha sido un árbol ornamental que se cultivaba junto con otras especies en los huertos de recreo pertenecientes a las élites aristocráticas. A finales del siglo XVIII se introdujo su cultivo con una finalidad comercial en algunos huertos de la carretera de Alzira a Carcaixent, del que se obtenían unos altos rendimientos económicos. Pero su expansión comenzaría a partir de la segunda mitad del siglo XIX con la revolución de los transportes que permitieron satisfacer la demanda de fruta fresca de países centroeuropeos, y sobre todo desde 1880 con la introducción generalizada de la máquina de vapor para elevar el agua subterránea. Este proceso fue liderado por una clase burguesa que invertiría en este lucrativo cultivo, en el que, además de una oportunidad de negocio, buscaba el prestigio social que significaba la posesión de la tierra. Y en la transición entre los siglos XIX y XX se unió al proceso el pequeño agricultor transformando sus parcelas de secano en fértiles naranjales. De esta manera hacia 1930 el naranjo ocupaba ya buena parte de la llanura litoral del golfo de Valencia entre las comarcas de la Plana de Castelló i la Safor.

² En vistas a su desarrollo y ejecución, los primeros proyectos de carreteras se dividían en secciones, y estas a su vez fragmentos denominados trozos. Las primeras podían comprender unos cincuenta kilómetros aproximadamente, mientras que los segundos solían abarcar unos diez, cuya longitud podía variar en relación con la dificultad técnica y, por tanto, del presupuesto.

abordar el trabajo desde una perspectiva histórica. Y por último hemos interpretado la información obtenida en relación con las aportaciones de la bibliografía consultada.

En base a estos objetivos hemos organizado la estructura del discurso. En primer lugar presentaremos el proyecto de la carretera y su materialización en su recorrido lineal y en las principales obras de fábrica. En el segundo punto analizamos el papel que la construcción de esta nueva vía jugó en la transformación del entorno y en la formación de un nuevo paisaje, que coincide con un momento de expansión del cultivo comercial del naranjo y de consolidación del modelo de huerto burgués. Y por último abordamos la función de este itinerario como espacio público en la percepción del paisaje de los huertos de naranjos. La adaptación al terreno de su trazado y el mantenimiento del carácter secundario con el que fue proyectada han posibilitado que actualmente conserve sin alteraciones substanciales sus valores originales y su relación con el entorno.

2. EL PROYECTO Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DE ALZIRA A FAVARA

El proyecto, fechado el 14 de julio de 1862³, fue realizado por el arquitecto José Zacarías Camaña y Burcet (1821-1846-1876), desde su puesto de director de caminos vecinales. La legislación del momento permitía a los arquitectos intervenir en obras públicas de ingeniería⁴, en cuyo campo realizó también una interesante actividad. Proyectó diferentes carreteras de la comarca del Maestrazgo (Castelló) Ejerció el cargo de arquitecto provincial en 1864 y de la ciudad de Valencia entre 1870 y 1875. Su actividad profesional estuvo muy vinculada a Alzira durante los últimos años de su vida, donde fue arquitecto municipal (DELICADO, 1999).

Esta carretera de tercer orden⁵ se proyecta para unir las poblaciones de Alzira y Favara, pasando por Corbera y Llaurí, con un recorrido total de 14,019 km [fig. 1]. Entre los objetivos de esta obra pública se destacan la necesidad de unir la villa de Corbera con la estación de ferrocarril de Alzira para favorecer la salida de la naranja y otros productos agrícolas hacia este medio de transporte en un momento de gran desarrollo de la agricultura comercial, y también comunicar estos dos últimos núcleos con el puerto de Cullera a través de la carretera ya construida de Silla a Alicante, que pasa por Favara, pues el ferrocarril Silla-Cullera no se inauguró hasta 1878. El proyecto se divide en dos trozos para su ejecución. El primero uniría Alzira con Corbera, con una longitud de 7,783 km, y el

³ Se conservan sendos ejemplares de este proyecto en el Archivo General de la Administración (AGA): Carreteras, 24-02804. y en el Archivo de la Diputación Provincial de Valencia (ADPV): E.12.5. Año 1862. Caja 6777. Exp. 3.

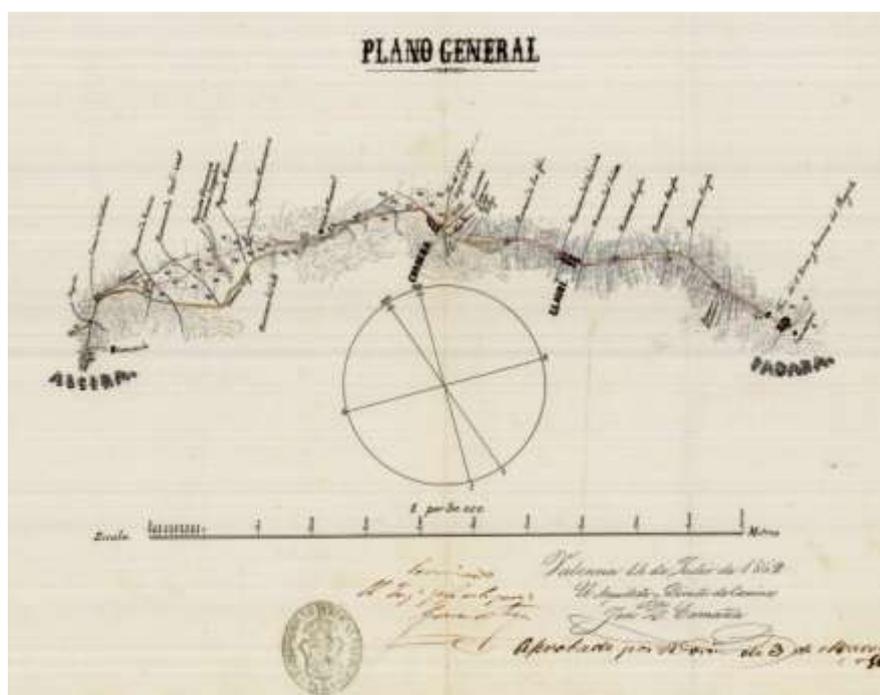
⁴ Con la creación de las escuelas especiales de arquitectura, sólo las academias de bellas artes de primera clase, entre las que se hallaba la de Valencia, estuvieron facultadas para la impartición de estudios dirigidos a la obtención de los títulos de maestro de obras, director de caminos vecinales, y ya no de arquitectura (PRIETO, 2007, 230). Las competencias profesionales como director de caminos vecinales se ejercían en las diputaciones provinciales, cuyas plazas se cubrían por oposición. Estas eran también ocupadas por arquitectos y maestros de obras, y tenían como finalidad suplir la escasez de ingenieros de caminos existente en algunas demarcaciones (SÁENZ, 2007, 156).

⁵ Esta vía es un ejemplo significativo de la indefinición que se planteó en un primer momento en algunas carreteras de tercer orden y provinciales. Algunas de ellas contaron con una financiación mixta procedente del Estado y de las diputaciones, por lo que resulta habitual que reciban diferentes clasificaciones por parte de las administraciones implicadas. Mediante R.O. de 18 de mayo de 1859 se aprueba el anteproyecto de carretera de Alzira a Favara, pasando por Corbera y Llaurí, que se clasifica de tercer orden, vistos los informes emitidos por el Gobernador civil, Ingeniero Jefe y Consejo Provincial de Valencia (Gaceta de Madrid, 27/05/1859). Pero esta no figura entre las de tercer orden del Plan Nacional de Carreteras aprobado el 7 de septiembre de 1860 (Gaceta de Madrid, 11/09/1860), ni en entre las de la misma categoría del plan aprobado el 6 de septiembre de 1864 (Gaceta de Madrid, 13/09/1864). Sin embargo, en el proyecto suscrito por Camaña el 14 de julio de 1862 se la clasifica de tercer orden y cumple con las características previstas de ancho de calzada para este tipo de vías. Posteriormente, en los anuncios de expropiación publicados en el *Boletín Oficial de la Provincia de Valencia* (BOPV) de 27 y 30 de mayo, y de 4 de junio de 1863 se presenta también como carretera de tercer orden. En el presupuesto para 1871-72 se la clasifica como provincial (BOPV, 5/09/1872). Finalmente esta vía aparece incluida en el plan de carreteras provinciales de Valencia aprobado por R. D. de 14 de mayo de 1881 (*Gaceta de Madrid*, 19/05/1881).

segundo llegaría hasta Favara, con 6,236 km de recorrido. Ambos trozos discurrían por paisajes diferentes. El primero, en el que nos vamos a centrar, atravesaba una llanura de tierras de secano que, coincidiendo con la construcción de la carretera, se transformaría en fértiles huertos de naranjos. El segundo discurre por los piedemontes que bordean tierras de marjal dedicadas al cultivo del arroz.

FIGURA 1

Proyecto de la carretera de Alzira a Favara realizado por José Zacarías Camaña (1863)



Fuente: AGA.

Las comunicaciones entre Alzira y Corbera se establecían a través de dos vías: el camino Alto de Corbera y el camino Bajo de Alzira a Corbera⁶, que recorren una zona bastante llana, conformada por las partidas del Pla de Corbera y del Pla de Montserrat, que se extiende desde los piedemontes de las estribaciones septentrionales de la Sierra de la Murta. Tanto por las facilidades topográficas como por ser el trayecto más corto entre ambos núcleos de población, el anteproyecto aprobado ya contemplaba que el trazado de la nueva carretera discurriera por esta área, tratando de aprovechar el antiguo Camino Alto en las zonas próximas a ambos por razones de eficiencia y de economía para ahorrar costes en las expropiaciones. A partir de allí se buscaría el trazado más recto que se orienta en dirección este-oeste para unir ambas poblaciones. Este sólo se ve quebrado al atravesar los barrancos de Vall-Verd y del Toll, y para evitar una pequeña elevación donde se sitúa la casa del huerto del Barraquero. La recta, buscada por las nuevas carreteras, es fruto de la planificación y orden, y en definitiva, de modernidad, que contrasta con los caminos locales que se caracterizan por un trazado más irregular (MENÉNDEZ DE LUARCA, 2011). También se planteaba la máxima adaptación al terreno para evitar el coste añadido que suponían los desmontes, terraplenes y las obras de fábrica (CORONADO *et al.*, 2008). De esta manera, en el caso que nos ocupa se obtienen pendientes muy suaves que no superan el 2,6 %. Además, este trazado rectilíneo y su adaptación al terreno tendrán unas repercusiones estéticas en la percepción del territorio atravesado, como se analizará posteriormente.

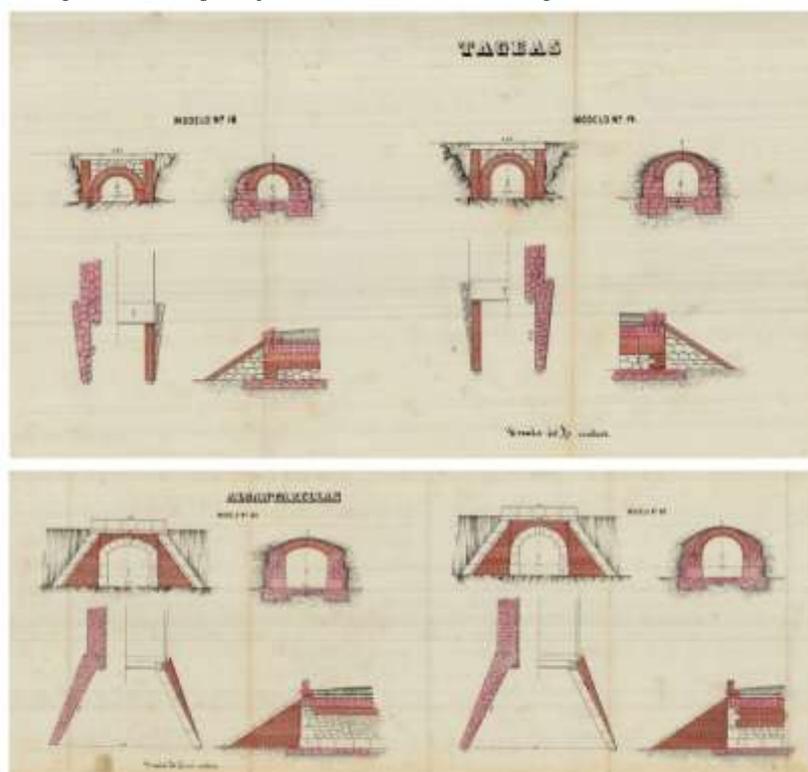
⁶ INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO. *Trabajos geográficos. Planos geométricos geográficos por términos municipales... Término municipal de Alcira. Hoja 1. Zona 1 (15-10-1905). Ibídem. Término municipal de Corbera de Alcira (6-09-1905).*

Las características técnicas de la construcción son las establecidas para una carretera de tercer orden: seis metros de anchura, cuya sección se divide en 4,5 metros para el firme y 0,75 por lado para los paseos. Además, dispondría de un metro a cada lado para las cunetas, donde se situaban los desagües. El firme, con un desnivel del 4 % del centro hacia los lados, estaría formado por dos capas de piedras de diferente espesor: la primera de doce centímetros y la segunda de diez. Por encima se extendería un recebo de tierra arenisca de tres centímetros, que deberá cilindrase convenientemente para su consolidación.

El obstáculo más importante a salvar era el cauce del barranco de Vall-verd, donde se prevé la construcción de un puente de fábrica. El anteproyecto contemplaba un puente de dos vanos de seis metros de luz por siete de altura. Pero el proyecto incluye la construcción de un puente de un solo vano de diez metros de luz por 8,65 de altura hasta el intradós de la clave, cuyo coste se estima similar al de dos vanos. Camaña argumenta para justificar este cambio que la presencia de una pila situada en el lecho para apoyar los dos arcos obstaculizaría el paso de las aguas torrenciales al detener los arrastres de piedras y ramajes, con riesgo de obstrucciones. Como es habitual en las carreteras del momento, el vado de salva de forma totalmente perpendicular al cauce con la finalidad de simplificar la obra y ahorrar costes económicos, a costa de introducir curvas más cerradas, cuya presencia en aquel momento no afectaba a la conducción por la escasa velocidad de la tracción animal.

FIGURA 2

Detalle de los planos de tajeas y alcantarillas realizado por José Zacarías Camaña (1863)



Fuente: AGA.

El resto de las obras de fábrica no presentaban especial relevancia. Como era habitual en cualquier proyecto de carretera, se recurre a las diferentes propuestas de modelos oficiales que mejor se adaptan a cada una de las necesidades⁷. El paso del barranco del Toll planteaba el escollo más importante, por

⁷ Una de las características que definen la obra de ingeniería es la seriación. Los primeros ejemplos los encontramos en instalaciones ferroviarias y su experiencia se trasladó inmediatamente al ámbito de las carreteras. Con la finalidad de ahorrar esfuerzos a la hora de proyectar obras de fábrica menores se elaboró una colección de modelos oficiales donde se ofrecían diferentes ejemplos de tajeas, alcantarillas y pontones, cuyas

lo que se mantuvo la propuesta del anteproyecto de construir un pontón de cuatro metros de luz, basado en el modelo número 4. Las demás obras de fábrica son insignificantes y consisten en simples desagües de ladera, por lo que recurre a diversos modelos de tajeas (nº 15, 18, 19 y 23) y de alcantarillas (nº 25, 31, 33, 35 y 42) [fig. 2].

El proyecto de José Zacarías Camaña fue aprobado por Real Orden de 3 de marzo de 1863. En junio del mismo año se anunciaba la inmediata expropiación de los terrenos afectados por el nuevo trazado de la carretera de Alzira a Favara⁸. Las obras se iniciaron el 19 de marzo de 1864⁹. El proyecto establecía las siguientes prioridades para la ejecución de los trabajos: deberían comenzar por el primer trozo entre Alzira y Corbera para poder comunicar esta última ciudad con el ferrocarril Valencia-Madrid; debían realizarse primero las explanaciones y, una vez concluidas, las obras de fábrica. El 12 de marzo de 1866, el entonces director de caminos, Pedro Prat del Monte, firmó un proyecto reformado para esta carretera¹⁰. Las variaciones se centraron sobre todo en aspectos técnicos y no supusieron ninguna alteración del trazado original. Pero el texto de su memoria resulta interesante, pues en muchas de sus observaciones está presente la polémica entre ingenieros y arquitectos sobre las competencias de los mismos en las obras públicas, que estaba vigente en aquel momento¹¹.

Se plantearon dificultades a la hora de establecer las alineaciones “por no ofrecer el plano del proyecto una exactitud esmerada”. A continuación se procedió a replantear las rasantes, pero “dio por resultado el venirse en conocimiento de que el perfil longitudinal, en sus cotas negras, estaba equivocado, o nada exacto, a causa de que quizás de que cuando se debieron tomar los datos de nivelación no se procedió con todo el cuidado que exige un proyecto de carretera”. Por ello, en base a estos inconvenientes, se procedió a realizar una nueva nivelación. La variación de las rasantes como consecuencia de una nueva nivelación dio como resultado modificaciones en las obras de fábrica proyectadas inicialmente y en su número. Se mantuvo el diseño del puente sobre el barranco del Toll, pero se realizó un nuevo proyecto para el puente sobre el barranco de Vall-verd [fig. 3], en el que “no se han variado mucho las partes del aprobado por habérselas considerado aceptables para una carretera de 3^{er} orden, y es de advertir que en el perfil del terreno de su proyecto de puente expresa o diseña dicho autor, resulta equivocado, y de la sola comparación con el que se manifiesta en esta reforma, se viene en conocimiento que damos mayor longitud y volumen a los muros contiguos de dicha obra; longitud y volumen que consideramos necesarios para su mayor estabilidad y belleza”.

Aunque no hemos podido obtener ninguna referencia sobre su conclusión, las diferentes noticias nos indican que las obras se prologaron durante bastante tiempo. El proyecto de Camaña fijaba un plazo de ejecución de dos años, considerando la escasa dificultad de las mismas. Pero estas obras se incluyeron en el plan de carreteras provinciales de 1871-72¹², y en 1874 todavía quedaban por construir los puentes sobre el barranco de Vall-verd y del Toll, que eran las obras de fábrica más importantes¹³. La carretera se incluyó de nuevo en el plan provincial de 1881¹⁴, aunque podemos pensar que las obras del trozo entre Alzira y Corbera, cuyos trabajos se encontraban más avanzados,

características específicas como materiales, medidas exactas, etc, debería especificar cada ingeniero para cada caso concreto. A tal efecto el 30 de agosto de 1858 se nombró una comisión de ingenieros, presidida por Lucio del Valle y su propuesta final fue aprobada por Real Orden de 30 de julio de 1859. Ver Obras Públicas (1859).

⁸ *La España*, 5162 (3-6-1863), p. 4; *La Correspondencia de España*, nº 1793 (2-6-1863), p. 2.

⁹ *El clamor público*, (29-3-1864), p. 3.

¹⁰ AGA: Carreteras, 24-02811; ADPV: E.12.5. Año 1862. Caja 19011.

¹¹ La aparición de nuevos materiales constructivos y la creación de un cuerpo de ingenieros civiles desligado del ejército y la gran proliferación de obras públicas de ingeniería planteó durante una encendida polémica corporativa entre arquitectos e ingenieros que se extendió a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Esta cuestión se ha abordado de forma amplia y detallada (BONET *et al.*, 1985).

¹² *Boletín Oficial de la Provincia de Valencia*, (5-09-1872).

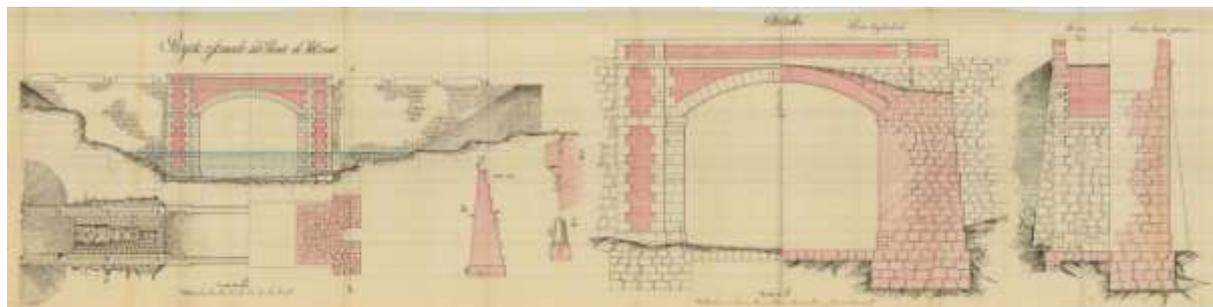
¹³ ADPV: E.12.5. Caja 6779. contiene un proyecto de puente sobre el barranco de Vall-verd firmado por el ingeniero Hermeregildo Sociats el 14 de julio de 1874; un presupuesto de ejecución del tramo de carretera entre Alzira y el mencionado puente; y un presupuesto de las obras de fábrica reformadas sobre el Barranco del Toll y camino de Corbera, firmados estos dos últimos por Vicente Peris el 30 de enero y el 13 de marzo de 1875 respectivamente.

¹⁴ *Gaceta de Madrid*, (19-05-1881).

podrían haber concluido ya. La considerable separación temporal entre la redacción de los proyectos y su ejecución, unido a una dilatada duración de las obras, fueron constantes a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX como consecuencia de escasez de presupuesto de las administraciones en relación al gran volumen de obras incluidas en los diferentes planes.

FIGURA 3

Detalle del proyecto del puente sobre el barranco de Vall-verd realizado por Pedro Prat del Monte (1866)



Fuente: AGA.

Con el paso de los años esta carretera ha sido objeto de una serie de actuaciones con el fin de modernizarla y adaptarla a las nuevas necesidades, fruto de la evolución del tráfico rodado. Estas intervenciones, representativas de diversos planes de modernización situados en diferentes períodos de tiempo, han alterado de forma poco substancial algunos de sus rasgos característicos. En el tramo de Alzira a Cobera en el que nos centramos, se conserva el trazado en toda su longitud, sin interrupciones ni alteraciones causadas por rectificaciones. Sin embargo los primeros recorridos de inicio y fin, que coinciden con los núcleos de Alzira y Corbera respectivamente, se han visto absorbidos por el crecimiento urbano que ha alterado notablemente sus características. Pero exceptuando esta afección, el resto de la carretera conserva estos valores de forma íntegra. La sección transversal ha sufrido modificaciones como consecuencia de su uso continuado. Una de las primeras noticias que disponemos de estas adaptaciones es de 1928 y hace referencia al cambio de firme por parte de la Diputación Provincial, que coincide en el tiempo con la ejecución del Plan Nacional de Firmes Especiales desarrollado en las principales carreteras estatales¹⁵. Posteriormente, en los años sesenta se amplió el ancho de la calzada para adaptarlo al automóvil y se ha repavimentado en sucesivas ocasiones. La ampliación de la calzada ha repercutido negativamente en los puentes, tajeas y alcantarillas, que han ocultado en uno de sus lados los tímpanos y estribos tras una nueva fábrica de mampostería u hormigón en masa, y han desaparecido a ambos lados los pretiles y elementos de protección originales. A pesar de ello, las intervenciones realizadas no impiden la legibilidad de estos elementos. A mitad del recorrido se levanta una caseta de peones camineros, que se encuentra en estado de ruina, por lo que no presenta alteraciones de su aspecto y podría ser recuperada. En su conjunto la carretera mantiene su legibilidad de forma aceptable, más en su trazado que en sus elementos singulares, que, como hemos visto, se encuentran alterados como consecuencia de una continuidad en su uso.

3. LA CARRETERA COMO ELEMENTO TRANSFORMADOR DEL ENTORNO

Tal como hemos explicado, una de las características propias de las carreteras construidas durante el siglo XIX fue su adaptación al medio. A pesar de ello, una nueva carretera siempre plantea la

¹⁵ En marzo de 1928 la Diputación Provincial de Valencia anunció la subasta de las obras para la ejecución de firme especial de hormigón mosaico en el kilómetro 1 y de firme especial de hormigón asfáltico en el tramo comprendido entre los kilómetros 2 y 5 de la carretera de Alzira a Favara (*El financiero*, 2-03-1928). En junio del mismo año hacía lo mismo con los trabajos de ejecución de afirmados de piedra porfídica o basáltica con riego superficial de betún asfáltico en caliente para el tramo comprendido entre los kilómetros 7 y 9 (*El financiero*, 22-06-1928).

superposición de un elemento ajeno sobre las estructuras preexistentes. Pero la adaptación a la que hemos hecho referencia, unida a la dinámica del mismo territorio donde se inserta, posibilitan que esta se integre fácilmente y se perciba en estrecha relación con el mismo. Junto a la carretera que nos ocupa se ha configurado un importante patrimonio construido, ya que esta actuó en su momento como una atractora de uso (CORONADO, 2010,153). De esta manera, su valor cultural no recae sólo en la misma vía, sino que incluye los territorios que relaciona y las parcelas colindantes a su recorrido, cuyos elementos se organizan teniendo en cuenta la presencia del nuevo trazado (MENÉNDEZ DE LUCARCA *et al.*, 1994; CORONADO *et al.*, 2008).

Como se indica en la memoria del proyecto de Camaña, el tramo entre los barrancos de Vall-verd i del Toll discurría por “una franja muy tendida, casi horizontal, plantada de viñedos y olivares con pequeñas ondulaciones”. También en la relación de fincas expropiadas en término de Alzira contabilizamos 46 parcelas de secano frente a tan sólo cuatro de huerta¹⁶. Así, todo parece indicar que las tierras situadas en su entorno (Pla de Corbera, Pla de Montserrat) comenzarían a transformarse a partir de la construcción de la carretera, que coincide en el tiempo con la expansión definitiva de este cultivo comercial (BESÓ, 2016, 252). El hecho de que los secanos fueran propiedad de vecinos de Alzira y de los municipios limítrofes; que las escasas parcelas de huerta pertenecieran a vecinos de Valencia, y que entre todos los expropiados no encontremos ningún apellido de los que conformarán los futuros huertos de naranjos, constituyen pruebas del atractivo que ofreció esta zona para las inversiones burguesas a partir de la construcción de la carretera. La transformación de secano a regadío hizo que se necesariamente se modificara la estructura del parcelario con rectificaciones de lindes, concentración de parcelas para formar huertos, alineaciones de los marcos de plantación, sistema de caminos internos... que tomaron como referencia la línea de la carretera. De esta manera, un elemento extraño sobrepuesto sobre un parcelario preexistente se integraría en su entorno en tan sólo unas décadas. Aunque se observan algunas pervivencias de huertos anteriores, con sus casas y norias para extraer el agua, el paisaje de este itinerario se caracteriza por la presencia de un interesante conjunto de huertos burgueses que se concentran en algunos tramos. Ello explica que esta carretera tenga un especial interés para la contemplación y comprensión de este nuevo paisaje que se desarrolla de forma coetánea a su construcción y que no se explica sin su presencia.

FIGURA 4
Carretera de Alzira a Carcaixent (CV-41)



Fuente: Fotografía del autor.

En las poblaciones que conforman el núcleo originario del cultivo del naranjo encontramos numerosos huertos de gran interés arquitectónico y paisajístico, dispersos e integrados en una estructura parcelaria de minifundio, a los que se accede desde la red de caminos rurales. Solo en la carretera de Alzira a Carcaixent (actual CV-41), que forma parte del antiguo camino foral Valencia-Xàtiva, se produce una concentración de huertos cuyas casas se construyeron entre las últimas

¹⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Valencia*, (27-05-1863).

décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX. Se trata de un interesante y representativo conjunto que nos sirve para entender la primera etapa de formación del huerto de naranjos a partir de la evolución del huerto jardín valenciano [fig. 4]. Están formados por parcelas de unas cuatro hectáreas, de morfología ortogonal, con su perímetro cercado de pared y la casa alineada con el borde del camino, de cuyo acceso parte un eje que la atraviesa y se prolonga hasta el fondo. En ella se reparten varias norias con sus respectivas balsas para el riego. Durante el siglo XIX se iría abandonando progresivamente el policultivo característico de naranjos, granados, cidros, y otras especies arbóreas y arbustivas del huerto valenciano para dar paso al monocultivo del naranjo con una clara orientación comercial, cuyo proceso culminaría en la década de los años setenta con la canonización del huerto burgués (BESÓ, 2010).

Miguel Aguiló explica cómo, a lo largo de la historia, aquellos caminos que han poseído unas apreciables cualidades estéticas intrínsecas han generado una fascinación de lo privado por asociarse a ese valor añadido de lo público. En este sentido afirma que “el interés estético de los caminos atrae el deseo de la gente de poseer los terrenos colindantes o, de modo más general, de asociarse a su magnificencia” (AGUILÓ, 2010). Un claro ejemplo de esta actitud lo ofrece el Huerto dels Pinets, cuya parcela, que se ubica en segunda línea, se abre hacia la carretera para participar directamente de esta a través de una estrecha franja, suficiente para situar el entrador y unas pocas filas de naranjos a cada lado. Si durante el siglo XVIII la aristocracia terrateniente buscó el tramo del camino foral comprendido entre Alzira y Carcaixent como emplazamiento privilegiado para construir sus huertos, podemos afirmar que la burguesía, como nueva clase terrateniente que lideró la expansión agrícola valenciana, encontró a partir del último cuarto del siglo XIX en esta nueva carretera de Alzira a Corbera un lugar adecuado para la construcción de sus huertos¹⁷.

Prácticamente la mayor parte de los huertos se concentran en dos rectas: la que atraviesa el Pla de Montserrat desde Corbera hasta el barranco del Toll [figs.5 y 8] y la que se sitúa entre el barranco de Vall-verd o de la Murta y el camino del Forn de la Carrascosa [figs. 6 y 7]. El trazado rectilíneo de la carretera en estos tramos se adapta mejor al terreno plano por el que discurre y ofrece unas condiciones óptimas que favorecen su integración con el terreno colindante. En otras rectas de su recorrido aumenta la pendiente del terreno, e incluso parte de su trazado discurre en paralelo al cauce del barranco del Xavegó. Este forma una barrera que dificulta la relación directa de la carretera con las tierras contiguas, aunque la ausencia de cerramientos en este tramo permite contemplar el paisaje en toda su profundidad.

FIGURA 5

Huertos burgueses alineados junto a la carretera de Alzira a Corbera. Pla de Montserrat (Corbera)



Fuente: Base cartográfica. Dirección General del Catastro

¹⁷ Las inscripciones conservadas en algunas de las casas avalan la relación entre la construcción de la carretera y la formación de los huertos. Villa Quiqueta se plantó en 1877 y la casa se construyó en dos fases entre 1885 y 1888. La casa del huerto de San Joaquín se edificó en 1876 y la del huerto dels Pinets en 1902.

FIGURA 6
Vista aérea de la carretera y huertos circundantes. Pla de Corbera (Alzira)



Fuente: Google maps.

FIGURA 7
Huertos burgueses alineados junto a la carretera. Pla de Corbera (Alzira)



Fuente: Base cartográfica. Dirección General del Catastro

Considerando la dimensión estética del huerto, que va íntimamente unida a la rentabilidad económica, resulta razonable pensar que estas inversiones se materializaran sobre aquellas tierras que se ofrecían unas mejores condiciones en relación con esta nueva vía. La línea de la carretera marca la referencia compositiva a partir de la cual se articulan todos los elementos arquitectónicos y vegetales de la parcela.

Los huertos de naranjos que se construyen junto a la carretera de Alzira a Corbera responden al tipo de huerto burgués que se canonizó hacia los años setenta del siglo XIX. Ocupan parcelas de grandes dimensiones, que en bastantes casos han sido fruto de un proceso de agregaciones por compras de pequeñas propiedades, cuyo perímetro se encuentra rodeado por un muro. El principal cambio respecto al tipo de huerto que encontramos en la carretera de Alzira a Carcaixent se materializa en la casa, que se desplaza hacia el interior de la parcela, donde busca una ubicación más o menos centrada. Junto a ella se localiza el motor, que reemplaza a las antiguas norias, con la balsa para el riego y un pequeño jardín ornamental. La casa marca el punto de intersección de los dos ejes desde los que se articula toda la composición del huerto, marcos de plantación, etc. El más destacado es el entrador, que comunica el exterior de la parcela con la puerta principal de la vivienda. Los caminos se convierten a su vez en auténticos paseos, cuyos recorridos se adornan con especies ornamentales. Se ha abandonado el policultivo característico del huerto valenciano para adoptar el monocultivo del naranjo con una disposición geométrica de los marcos de plantación, con una finalidad económica y productiva. Pero el jardín no se agota en el ornamento vegetal y arquitectónico de los paseos y caminos interiores, sino que se prolonga hasta el mismo naranjal, cuyo cultivo, además de tener una finalidad económica y comercial, conserva la vocación estética propia del origen jardinero del árbol¹⁸.

FIGURA 8

Vista de la carretera en término de Corbera. Villa Lola (ca. 1960)



Fuente: Postales JDP. Colección A. Besó.

En el huerto burgués la casa se convierte en un destacado elemento compositivo y paisajístico, más que arquitectónico [fig. 9]. Su presencia marca el principal hito visual del huerto, pues se puede observar desde el exterior del mismo a través del entrador y su presencia resalta sobre el manto verde del naranjal. En muchos casos se concibe como una construcción para el esparcimiento, hecha tanto para gozar del paisaje como para constituir un adorno del mismo. Alberga en planta baja la vivienda de la familia que cuidaba el huerto y en el piso superior la de los propietarios, que utilizaban como segunda residencia. En la mayoría de los casos la casa responde al tipo básico tradicional, formado

¹⁸ Áurea Ortiz constata a través del estudio de la fotografía (ORTIZ, 2012a) y del cine (ORTIZ, 2012b) como el naranjal es vivido por parte de sus propietarios como una prolongación del jardín ornamental, como un lugar de paseo y de contemplación estética, y aporta diferentes testimonios gráficos.

por un cuerpo principal de dos crujías paralelas a fachada de dos o tres plantas, con tejado a dos vertientes, que tiene su origen en la tradición académica del siglo XVIII. Los cambios introducidos se centran exclusivamente en la presencia más o menos abundante sobre la fachada principal, según los casos, de elementos decorativos propios de los lenguajes de la arquitectura urbana (huertos dels Pinets, de San Jorge y de Rosales en Alzira; y huerto de Solanich y villa San Bernardo en Corbera). Menos frecuente es la villa residencial burguesa, que abandona cualquier relación arquitectónica con el tipo anterior y aporta una decidida imagen de modernidad¹⁹. Villa Lola en Corbera y Villa Quiqueta

FIGURA 9
Casas de huerto situadas junto a la carretera de Alzira a Corbera



Fuente: Fotografías tomadas por el autor. A. Villa Quiqueta; B. Huerto de Solanich; C. Villa Lola; D. Villa San Bernardo; E. Huerto de Rosales; F. Huerto dels Pinets; G. Huerto de San Jaime.

¹⁹ Adrià Besó ofrece una completa clasificación y estudio de los diversos tipos de casas de huerto y de su evolución arquitectónica (BESÓ, 2016: 174-234).

en Alzira son ejemplos relevantes. La llamada casa *d'hortet* constituye un interesante reflejo del prestigio social que otorgaba la posesión de un huerto de naranjos y de la necesidad de materializarlo por parte de pequeños comerciantes o profesionales liberales. El edificio presenta unas dimensiones mucho más reducidas en proporción a la superficie cultivada y a la posición económica de sus propietarios. Villa Luz o el huerto de Donat, en el término de Corbera, pueden servirnos de ejemplo de este tipo arquitectónico.

4. LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE DESDE LA CARRETERA

En los núcleos originarios del cultivo del naranjo, el país formado por una sucesión de huertos donde se articulan elementos vegetales y constructivos adquiere intencionadamente una dimensión estética. Esto lo convierte desde su origen en un basto jardín productivo donde se unen las ideas de belleza y rentabilidad económica, es decir, en una obra de arte que puede ser contemplada como tal y suscitar una experiencia estética (GRACIA, 1998, 48-50; 2004; MADERUELO, 2010).

El camino es un espacio lineal de carácter público desde el que se puede tener acceso a lo privado a través de la contemplación. En este sentido Miguel Aguiló afirma que “sin caminos no hay paisaje, puesto que la percepción del país, que es una componente esencial, no sería posible, o sólo lo sería a costa de invadir la propiedad privada [...]. Permiten el paisaje cuando hacen posible el acceso al país y pueden ser paisaje en si mismos, en cuanto forman parte del país y son contemplados. Son, por tanto, agentes activos de lo público, al introducirlo o hacerlo presente en todos los rincones del país desde ellos percibidos. Y son agentes activos dinámicos, en cuanto privilegian la visión secuencial propia de su recorrido” (AGUILÓ, 2010). Esta cualidad escénica de la carretera viene favorecida en el caso que nos ocupa por una serie de factores intrínsecos derivados de su concepción. La escasez de curvas, la presencia de rectas prolongadas sin cambios de rasante que oscilan entre los novecientos y mil cuatrocientos metros de longitud y la adaptación de la calzada al nivel del terreno donde se asienta, permitieron una detallada contemplación a ritmo de tracción animal [figs. 10 y 11]. Ya entrado el siglo XX, con la generalización del automóvil y el consiguiente aumento de la velocidad, los factores enunciados posibilitan una conducción más relajada que facilita la percepción del entorno de la carretera durante el viaje (ESPAÑOL, 2007; AGUILÓ, 2010). De esta manera, “su mayor capilaridad en el territorio y el paisaje facilita la captación de los detalles del recorrido, los cambios de paisajes, incluso los matices sensoriales que diferencian a un paisaje de otro y que no escapan al conductor o acompañante que posea cierto grado de sensibilidad” (CAVALLERO *et al.*, 2016).

FIGURA 10

Vista a la altura del núcleo de Corbera (ca. 1910) y de Villa Quiqueta (ca. 1950)



Fuente: A. Fotografía de Enrique Lassala. Colección Salvador Vercher.
B. Colección Mercedes Mollá. Alzira.

FIGURA 11
Panorámicas desde la carretera de Alzira a Corbera



Fuente: Fotografías tomadas por el autor.

A finales del siglo XVIII el botánico Cavanilles nos dejó por escrito una de las primeras experiencias de este paisaje al recorrer el itinerario entre Carcaixent y Alzira, cuyos huertos de naranjos formaban bosques prodigiosos “donde la naturaleza y el arte concurren para recrear los sentidos” (CAVANILLES, 1797, II, 207). Unas décadas más tarde, Madoz describía este mismo camino como “una calle de huertos continuados con sus casas correspondientes” y se hace eco de sus cualidades estéticas al afirmar que “si en vez de la pared que constituye los estribos del camino y que sirve de dique a los huertos, se hubiera ido construyendo verjas o empalizadas, sería este uno de los caminos más bellos de Europa” (MADOZ, 1846, V, 545). La carretera de Alzira a Corbera ofrece algunos aspectos similares: trazado rectilíneo, ausencia de cambios de rasante y concentración de huertos cercados de pared a ambos lados de su recorrido. Pero el espacio de tiempo que separa ambos itinerarios permite apreciar algunas diferencias substanciales. La primera, como hemos comentado, consiste en el desplazamiento de la casa del borde del camino hacia el interior de la parcela, tal vez en relación a esa valoración de la intimidad en la vida privada, característica de la mentalidad burguesa del momento (PONS *et al.*, 1992, 234). Por otro lado, al hallarse ya muy extendido el cultivo del naranjo, se limitaban las posibilidades de robos de las cosechas, lo que repercutiría en una tendencia a la desaparición del cercado (LASSALA, 1871), que en los huertos burgueses solía conservarse con algunas variaciones morfológicas y conceptuales, que vamos a tratar de explicar.

Desde ese momento el huerto vallado responde básicamente a una necesidad social de materializar los límites de la propiedad y su carácter privado, y de asegurar un cierto grado de intimidad. Los cerramientos vegetales, que se alternan a lo largo del camino con las tapias, sustituyen los granados, cidros o poncilleros característicos de los primitivos huertos, por otras especies como la tuya o la adelfa, cuyas flores adornan el camino con su colorido. Muy pocos, como Villa Quiqueta de Alzira, se cierran con muros que llegan a los dos metros de altura, que ocultan el interior. Pero en la gran mayoría los cercados reducen su altura, lo que posibilita una cierta visibilidad del interior desde la vía pública, cosa que no ocurría en los primitivos huertos. Otras parcelas conformadas por una simple plantación de naranjos, ya que carecen de casa, se cierran sólo por el lado del camino como una forma de materializar los límites entre el espacio público y privado. En definitiva esta reducción de la altura de los cercados permite a lo largo del itinerario la contemplación de un manto verde de naranjos del que sobresalen las numerosas casas de huerto, las masas vegetales de los jardines que los acompañan, los árboles y palmeras que enmarcan los entradores, las casetas de los motores, y en algunos casos las chimeneas de ladrillo que acompañaron las primeras máquinas a vapor que se instalaron a partir de 1880 para elevar el agua [fig. 11].

El paisaje del naranjal puede apreciarse desde diversos puntos de vista. Por un lado el de los propietarios de la finca, cuya superficie se enmarca dentro de un perímetro murado impide el acceso desde el exterior para que nada ajeno interfiera en la intimidad del ocio burgués durante los paseos a pie de huerto. Esta se complementa con una contemplación panorámica que permite gozar de amplias y deliciosas escenas, que es posible obtener desde diversos emplazamientos: la torre mira-mar, la terraza situada en la planta alta de las casas o el mirador integrado en el jardín que las circunda (BESÓ, 2016, 318-320). Pero el cerramiento perimetral limita el goce de estas experiencias visuales al propietario del huerto y a los círculos de personas convidadas. Por ello las diferentes guías recomiendan al viajero la ascensión a la Muntanyeta del Salvador de Alzira o le invitan a recorrer sus caminos (LLORENTE, 1887, II, 635; TORMO, 1923, 201; GUARNER, 1974, 573-574). Pero muchos de estos son estrechos y sinuosos, discurren por las hondonadas de las escorrentías o se encuentran cerrados por altas tapias, lo que impide ver más allá del mismo recorrido. Por ello la carretera de Alzira a Corbera, junto con la de Alzira a Carcaixent, por las características que presentan, se convierten en privilegiados itinerarios de acercamiento a los huertos desde el espacio público.

En los dos tramos donde se concentran los huertos burgueses, la continuidad de los muros que enmarcan el recorrido por la carretera sólo se rompe por sus puertas de entrada. El entrador, que atraviesa la parcela en línea recta hasta llegar a la casa, se presenta como un espacio de transición entre lo público de la carretera y lo privado del huerto [fig. 12]. Materialmente está dentro de los límites del espacio privado, pero visualmente está intencionadamente abierto al exterior. La puerta de entrada adquiere un carácter representativo y monumental, pues se flanquea con dos pilares que

sostienen las rejas que forman la puerta, y por tanto permiten contemplar su interior aunque estén cerradas. Los troncos de las palmeras y otras especies vegetales que adornan este camino enmarcan la visión perspectiva de la casa como elemento principal del huerto.

FIGURA 12
Entradores de huerto



Fuente: Fotografías tomadas por el autor. A. Villa Lola; B. Villa Quiqueta; C. Huerto de San Joaquín; D. Huerto de Solanich.

5. CONCLUSIONES

Las condiciones topográficas que favorecieron la integración de la carretera en el territorio desde el momento de su construcción han permitido que su trazado a penas se haya visto alterado con el paso de los años, a excepción de las pequeñas transformaciones necesarias para su adaptación a las necesidades actuales, como el cambio en el firme o la ampliación de la calzada para facilitar la circulación de vehículos a mayor velocidad, si exceptuamos los tramos próximos a los núcleos de población de Alzira y Corbera que se han visto absorbidos por su crecimiento urbano. Por ello conserva cierto interés patrimonial intrínseco como pervivencia de un tipo de carretera decimonónica, caracterizada por su adaptación al espacio, que favoreció su rápida integración en el territorio por el que discurre. En este sentido cumple muchos de los criterios que se han establecido para su valoración patrimonial (CORONADO *et al.*, 2010).

La inmediata transformación de las tierras circundantes en huertos de naranjos contribuyó a esta integración. Las condiciones favorables que ofrecía esta moderna carretera, que no se encontraban en otras vías del entorno, sirvieron de aliciente para se alinearan a ambos lados de su recorrido nuevos huertos de naranjos que responden al tipo burgués. El proceso de transformación se completó posteriormente con la modificación del resto del parcelario, que convirtió toda la cuenca visual de su recorrido en un continuo naranjal. Por ello, la calidad estética del paisaje que se contempla desde esta vía, incrementada por la concentración de huertos burgueses en algunos tramos, no se explica sin su presencia.

Sin embargo, las diferentes manifestaciones culturales no han centrado sus miradas en los valores estéticos de este itinerario, como si lo han hecho en el histórico camino de Alzira a Carcaixent, y en menor medida en la carretera de Alzira a Tavernes de la Valligna. La explicación a esta falta de visiones culturales la podemos encontrar en que esta ha sido una vía de inferior categoría (de tercer

orden) respecto a las anteriores, que fueron clasificadas de segundo orden. También porque, por su situación, ha quedado fuera de los principales itinerarios turísticos que comunicaban los núcleos de Alzira i Carcaixent con Valencia y Xàtiva a través de la primera, y con Gandia por medio de la segunda, por lo que es en ellas donde los relatos de las guías sitúan sus loanzas hacia paisaje del naranjo.

A pesar de ello, podemos concluir que nos encontramos ante un tramo de carretera con un gran valor patrimonial, paisajístico y estético, adquirido gracias a la relación dual que se establece entre la primera y su entorno inmediato, caracterizado por una gran concentración de huertos del tipo burgués. Una cuarta parte de las casas de huerto incluidas en el actual catálogo municipal de edificios y espacios protegidos de Alzira se localizan junto a ella²⁰. Todas estas circunstancias la han convertido en una vía fundamental para la aproximación al conocimiento y a los valores como obra de arte que presenta el paisaje del naranjo surgido a partir de la formación de huertos burgueses durante el último cuarto del siglo XIX, en el que se ven reflejadas las nuevas formas de entender las relaciones socioeconómicas que se establecieron en ese momento.

6. BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA, I. (2007a): “Patrimonio cultural de la obra pública. Acciones de pasado, propuestas de futuro”. En *Jornadas Patrimonio Industrial y Obra Pública*. Universidad, Zaragoza, pp. 205-223.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007b): “Paisaje e ingeniería. Lo natural y el artificio”, *Saitabi*, nº 57, pp. 13-35.
- AGUILÓ ALONSO, M (1999): *El paisaje construido. Una aproximación a la idea de lugar*. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- AGUILÓ ALONSO, M. (2003): “La carretera y la idea de lugar”. *I Jornadas sobre paisajismo y carreteras*. En Aguiló, M. y Español, I. (dirs), Generalitat de Catalunya. Asociación española de la Carretera, 25 al 27 de junio. Barcelona, pp. 115-130.
- AGUILÓ ALONSO, M. (2010): “El diseño de la carretera como acceso. Paisaje y monumento”. 2ª *Congreso paisaje e infraestructuras. Libro de actas*, Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Malaga, pp. 17-34.
- BESÓ ROS, A. (2010): “Un dels camins més bells d’Europa: la formació del concepte d’hort de tarongers a partir de les mirades literàries de l’itinerari entre Alzira i Carcaixent”, *Ars longa*, nº 19, pp. 131-146.
- BESÓ ROS, A. (2016): *Horts de tarongers. La formació del verger valencià*. Institució Alfons el Magnànim. Valencia.
- BONET CORREA, A. *et alii* (1985): *La polémica arquitectos-ingenieros en España: siglo XIX*. Turner. Madrid.
- CABALLERO, J. V.; DOMÍNGUEZ, J. J. y ZOIDO, F. (2016): *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*. Agencia de Obra pública de Andalucía/Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Sevilla.
- CAVANILLES, A. J. (1795-1797): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Imprenta Real. Madrid, 2 vols.
- CLAIRAC Y SAENZ, P. (1877): *Diccionario general de arquitectura e ingeniería*. Zaragoza y Jaime. Madrid, 5 vols.
- CORONADO TORDESILLAS, J. M. y RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J. (2008): “Geometrías de las carreteras y del territorio”, *Ingeniería y territorio*, nº 84, pp. 48-55.
- CORONADO TORDESILLAS, J. M. y RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J. (2010): “En la carretera: el patrimonio de la ingeniería civil y las infraestructuras lineales históricas”, *Paisaje y patrimonio*. En Maderuelo J. (coord.) pp. 129-160.

²⁰ De las 30 casas de huerto incluidas en el Catálogo municipal de bienes y espacios protegidos de Alzira, seis tienen acceso directo desde la carretera CV-510 y dos se sitúan en su cuenca visual a escasa distancia de la misma.

- DELICADO MARTÍNEZ, F. J. (1999): “El arquitecto e ingeniero de caminos José Zacarías Camaña y Burcet (Sagunto, c. 1821-Valencia, 1876)”, *Saitabi*, nº 49, pp. 463-471.
- ESPAÑOL ECHANIZ, I. (2007): “Valores paisajísticos de la red local de carreteras”, *Revista de obras públicas*, nº 3478, pp. 31-40.
- FUSTER, J. (1962): *El País Valenciano*. Destino. Barcelona.
- GRACIA, C. (1998): *Historia del arte valenciano*. Cátedra. Madrid.
- GRACIA, C. (2004): “Apreciació estètica del paisatge agrari: vers la construcció d’una teoria”, *Estudis d’Història Agrària*, nº 17, pp. 549-568.
- GUARNER, L. (1974): *Valencia, tierra y alma de un país*, Madrid, Espasa Calpe.
- LASSALA PALOMARES, V. (1871): *Reseña de la visita de inspección de la agricultura de la parte litoral del Mediterráneo, al sud [sic] de la provincia de Valencia, dirigida al Exmo. Sr. Ministro de Fomento*, Valencia.
- LLORENTE OLIVARES, T. (1885-1887): *España. Sus monumentos y arte. Su naturaleza e historia. Valencia*. D. Cortezo. Barcelona, 2 vols.
- MADERUELO, J. (2007): “Paisaje: un termino artístico”, Maderuelo, J. (dir.): *Paisaje y arte*. Abada. Madrid, pp. 11-36.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Estab. Literario-Tip. de P. Madoz y L. Sagasti. Madrid, 16 vols.
- MARTÍNEZ ALOY, J. (1915): *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Valencia*. Alberto Martín. Barcelona.
- MATA OLMO, R. (2010): “La dimensión patrimonial del paisaje. Una mirada desde los espacios rurales”, Maderuelo, J. (dir.): *Paisaje y arte*. Abada. Madrid, pp. 31-73.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2011): *Los sentidos del camino*. Ineco, Madrid.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. y SORIA, A. (1994): “El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica”. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, II, 99, pp. 63-93.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999): “Las carreteras del siglo XIX. Patrimonio cultural, urbano y territorial”, Iglesias Gil, J. M. (ed.): *Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico (Reinosa, julio-agosto 1998)*. Universidad de Cantabria. Santander, pp. 237-258.
- OBRAS PÚBLICAS (1859): *Modelos de tajeas, alcantarillas y pontones para las carreteras, formados por la Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, nombrada en 30 de agosto de 1858 y aprobados por Real Orden de 30 de julio de 1859*. Lit. de G. Pfeiffer Cie. Madrid.
- ORTIZ VILLETÀ, A. (2012a): “Fotografia i realitat dels horts de tarongers” en A. Besó Ros *et alii*, *Horts de tarongers. Visions culturals d’un paisatge*. Universitat de València-Vicerektorat de Cultura i Igualtat. València, pp. 99-116.
- ORTIZ VILLETÀ, A. (2012b): “Hort o jardí? Passeig cinematogràfic per un paisatge idealitzat” en A. Besó Ros *et alii*, *Horts de tarongers. Visions culturals d’un paisatge*. Universitat de València-Vicerektorat de Cultura i Igualtat. València, pp. 121-134.
- PONS, A. y SERNA, J. (1992): *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia del siglo XIX*. Diputació de València-Centre d’Estudis d’Història Local, València.
- PRIETO, J. M. (2007): “La Escuela de Arquitectura de Madrid y el difícil reconocimiento de la capacitación técnica de los arquitectos decimonónicos” en M. SILVA (ed.), *Técnica e ingeniería en España. V. El ochocientos: profesiones e instituciones civiles*. Real Academia de Ingeniería e Institución Fernádo El Católico. Zaragoza, pp. 185-234.
- RODRÍGUEZ, F. J.; CORONADO, J. M.; RUIZ, R. y DE LA VEGA, J. G. (2007): *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936*. Cuadernos de investigación del CEHOPU, 2. CEHOPU/CEDEX. Madrid.
- SÁENZ RIDRUEJO, F. (2007): “Ingeniería de caminos y canales, también de puertos y faros” en M. SILVA (ed.), *Técnica e ingeniería en España. V. El ochocientos: profesiones e instituciones civiles*. Real Academia de Ingeniería e Institución Fernádo El Católico. Zaragoza, pp. 127-184.
- SORIA Y PUIG, A. (1997): “Una visión territorial del patrimonio de las obras públicas. La red peninsular de parques lineales históricos”, *OP*, nº 40, pp. 28-37.

- TORMO, E. (1923): *Levante (Provincias valencianas y murcianas)*. Calpe. Madrid.
- VENTURI FERRIOLO, M. (1999): *Estetica del paesaggio*. Guerini. Milano.
- VIDAL OLIVARES, J. (2002): “Los ferrocarriles y la expansión comercial agraria valenciana, 1852-1914”, en Aguilar Civera, I. y Vidal Olivares, J. (coord.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852-2002*. Generalitat Valenciana. Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transport. Valencia, pp. 51-66.