

[198]

---

**VIRGINIA GARCÍA**

**ORTELLS**, es técnico de Patrimonio en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana desde el año 2001 y personal investigador de la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV desde el 2003. Licenciada en Historia del Arte, obtuvo la suficiencia investigadora con el trabajo “El legado de los ingenieros de la CTFV en su archivo de empresa”, realizando actualmente su tesis doctoral sobre la arquitectura e ingenieros ferroviarios de vía estrecha.

**Resumen**

El artículo está dedicado al valor patrimonial de los Archivos de empresa, y en la importancia de la conservación, organización y descripción de su documentación como fuente de investigación. Como ejemplo práctico se ha sacado a la luz la figura del ingeniero ferroviario Carlos Blanco Pozo, cuya obra y líneas de actuación en los tranvías valencianos han podido ser investigadas gracias a la sistemática catalogación de los fondos del Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

**Palabras clave:** archivos; ingenieros, ferrocarriles; tranvías; patrimonio industrial.

**Abstract**

The article is dedicated to the heritage value of the company archives, and to the importance of maintaining, organizing and describing the documents as a research source. As a practical example, the figure of railway engineer Carlos Blanco Pozo has been brought to light, whose work and lines of action on Valencia local trains have been researched thanks to the systematic cataloguing of groups of records in the Historical Railway Archive of the Valencia Government

**Key words:** archive records; engineers; railways; tramways; industrial heritage.

# **El legado documental del ingeniero Carlos Blanco Pozo en su archivo de empresa: el Archivo Histórico de FGV**

**Virginia García Ortells**  
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

## **1. Introducción**

**L**os archivos de empresa son una herramienta imprescindible para todo estudio e investigación que se encuentre cronológicamente comprendido entre la Revolución Industrial y la actualidad. El Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana deja patente que la actual infraestructura del ferrocarril de vía estrecha valenciano es el resultado de una emblemática red de comunicaciones de casi 120 años de antigüedad. Red que se ha proyectado, construido, modificado, derribado o conservado durante un largo periodo cronológico, donde las tendencias y necesidades de un momento histórico han marcado las estrategias empresariales, tipologías de los edificios de viajeros, puentes, material rodante y tecnologías utilizadas.

Este archivo es el resultado de una rica herencia, una documentación histórica que, desde finales del siglo XIX, abarca del tranvía de tracción animal al ferrocarril actual. Sus fondos son la fuente que definen el mercado, la historia de una empresa y la cultura arquitectónica de la industria. De ellos se podrán extraer numerosas líneas de investigación, dependiendo de los objetivos del proyecto (laboral, económico, sindical, artístico, industrial...)

[200]

### Ilustración 1. Membretes de las antiguas empresas de ferrocarriles y tranvías valencianos. Archivo Histórico FGV.



Por este motivo, la primera parte del artículo se centrará en el valor patrimonial de los archivos de empresa, y en la importancia de la conservación, organización y descripción de su documentación como fuente de investigación. La segunda parte está dedicada a la figura de Carlos Blanco Pozo, ingeniero ferroviario cuya obra y líneas de actuación han podido ser investigadas gracias a la sistemática catalogación de los fondos del Archivo Histórico de FGV. Es, sin duda alguna, un práctico ejemplo de los numerosos campos que un archivo de empresa puede ofrecer al investigador<sup>1</sup>.

## 2. Los archivos de empresa

El “Archivo de Empresa” ha sido definido por Olga Gallego como “El conjunto de documentos producidos por una empresa (en este caso) en el desarrollo de las actividades que le son propias, de manera orgánica y automática, y conservados como testimonio e información”<sup>2</sup>.

Su historia, contenidos y organización serán muy variados, en función de la naturaleza de las empresas, antigüedad o actividades económicas. Conocemos

---

<sup>1</sup> Investigación incluida en García Ortells, Virginia, *El legado de los Ingenieros de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia en su Archivo de Empresa*, proyecto de investigación de doctorado del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Valencia, dirigido por la doctora Inmaculada Aguilar Civera y presentado en octubre de 2006. También se encuentra dentro de los objetivos del Proyecto I+D “Repertorio Biográfico de Ingenieros Valencianos: artífices y constructores de las obras públicas valencianas”, con referencia HUM2004-04703/ARTE, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007. Ministerio de Educación y Cultura.

<sup>2</sup> Gallego Domínguez (1992), p.33.

**Ilustración 2. Membretes de sociedades de empleados de las antiguas empresas de ferrocarriles y tranvías valencianos. Archivo Histórico FGV.**



ejemplos de archivos de empresa desde la Antigüedad, pues en Nippur fueron encontradas tabletas de barro del s. V a.C. pertenecientes a comerciantes babilónicos. Otros ejemplos conocidos son el Archivo del siglo XIV de Francesco di Marco Datini, de Prato (Florencia) o el del mercader-banquero Simón Ruiz de Medina del Campo, cuyo fondo del siglo XVI está conservado en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid. Pero será a partir de la Revolución Industrial cuando los archivos empresariales proliferen y se multipliquen, una documentación que, de haberse conservado hoy en día, daría una amplia visión de la evolución de la sociedad con el desarrollo del capitalismo. Lamentablemente son escasos los ejemplos conservados en la actualidad, pues en la mayoría de las ocasiones esa información era eliminada bien por el desinterés histórico, por el miedo a la divulgación de los datos o por el coste del almacenaje.

El verdadero interés por su salvaguarda y difusión se inicia con el concepto “Patrimonio Industrial”, en la nueva mentalidad surgida con la Revolución Industrial y la creación del Conservatoire des Arts et Métiers para el estudio, salvaguarda y protección de los muebles de la industria y la técnica. A lo largo del siglo XIX comenzó una sensibilización creciente a nivel europeo, con la inauguración de museos industriales como la fábrica de Saint-Etienne, el Museo Histórico de los Tejidos (Lyon) o el Museo Skansen en Estocolmo. Ya en el siglo XX, los primeros museos en este campo fueron el de la Ciencia y la Técnica de Múnich y el Museo Forjar Readermacher de Suecia, ambos en 1906<sup>3</sup>.

En estos mismos años hacen su aparición las primeras iniciativas alemanas para la conservación de los archivos empresariales, como la Cámara de Comercio de Colonia o empresas como Krupp (Essen) y Siemens (Berlín) que afrontaron este problema y organizaron sus propios archivos. En Estados Unidos también

---

<sup>3</sup> Aguilar Civera (1998), p.35.

[202]

hay ejemplos muy tempranos como los Archivos de la Sociedad Mac Cormick, consultables desde 1919<sup>4</sup>.

Las grandes y graves pérdidas ocasionadas por la Segunda Guerra Mundial acentuaron mucho más este movimiento de revalorización del Patrimonio Industrial. En 1963 Kenneth Hudson proporciona una definición clara del término “Arqueología Industrial”, siendo una nueva disciplina cuya finalidad

“es el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y de los procesos productivos”<sup>5</sup>.

El archivo de empresa, por lo tanto, es parte del estudio de la Arqueología Industrial, albergando un valiosísimo resto físico que documenta ampliamente el pasado industrial.

La identidad y memoria histórica de una empresa irá íntimamente ligada a su archivo, pues en él podemos encontrar y estudiar los cuatro puntos que, según Ives Nacher, la definen<sup>6</sup>: su producto, su arquitectura como contenedor del producto, su discurso (publicidad, catálogos...) y su comportamiento con el personal y accionistas. Se podrá analizar y comprender así la memoria histórica más cercana a través del conocimiento de los distintos procesos de producción, la relación de la empresa con la sociedad, la imagen corporativa empresarial, la utilización de las nuevas corrientes estéticas como reclamo publicitario, y el empleo de nuevos materiales y procedimientos.

Así pues el archivo de empresa no debe ser únicamente conservado por su valor vital o de gestión, sino como fuente para la investigación histórica y para la acción cultural, es decir por su valor histórico o permanente. Los proyectos empresariales, la documentación administrativa, catálogos, folletos, guías o carteles, son testimonios e información que definen el mercado empresarial, la cultura e historia de una empresa y la cultura arquitectónica de la industria.

En el mundo empresarial el concepto “información” tiene un gran valor en sí mismo. Para que una empresa funcione ha de poseer una mínima capacidad de gestión informativa, que establezca su organigrama de producción, calidad, estrategia y difusión. Cualquier movimiento de la información, por mínimo que parezca, es importante en este proceso, desde la recepción de una carta hasta la catalogación informatizada de un gran proyecto urbanístico.

La función del archivo en una empresa es la conseguir el correcto tratamiento de la información para que ésta consiga sus objetivos. Un plan de gestión archivística adecuado organiza, trata, selecciona, conserva y difunde la documentación empresarial, integrándose como parte fundamental de su estructura<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Gallego Domínguez (1992), p.35-40.

<sup>5</sup> Definición citada por Aguilar Civera (1998), p.36.

<sup>6</sup> Ives Nacher, *Architectura & images d'entreprises*, Liège, 1990. Citado por Aguilar Civera (1998), p.202.

<sup>7</sup> Moneda Corrochano (1995), p. 246.

Un buen plan archivístico proporciona a la empresa<sup>8</sup>:

1. Una eficaz gestión del ciclo documental
2. Correcta planificación de actividades empresariales y económicas.
3. Economía de recursos, tanto en los procesos de conservación, expurgo, espacio y acceso a los mismos.
4. Organización archivística de los fondos empresariales. Conservando de este modo su patrimonio documental como seña de identidad histórica. Un legado que podrá ser rentabilizado cultural y socialmente, siendo objeto de estudios históricos, económicos, culturales, industriales o de cualquiera que sea el interés del investigador o institución.

La Administración Pública se debe a una serie de disposiciones legales establecidas en la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, y la del 30 /1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común<sup>9</sup>. El problema reside en la ausencia de una normativa específica que regule la gestión y documentación empresarial, siendo muy pocas las empresas que contemplan en su organigrama un archivo como órgano organizador. En este ámbito, la documentación es un mero instrumento de gestión económica, sistematizándose por motivos de inspecciones fiscales y controles de calidad. Es custodiada principalmente por su uso inmediato, funcional, de gestión y administrativo, destruyéndose cuando este valor desaparece.

Sin embargo se ha de potenciar la verdadera dimensión del archivo de empresa, que no reside únicamente en la rentabilidad económica, sino también en la rentabilidad cultural y social. Pues el archivo de empresa posee un importante valor, el que deriva de su historia y e identidad. Por lo que su revalorización resulta esencial para el estudio del patrimonio industrial.

### 3. Los archivos de empresa en la Comunidad Valenciana

En la Comunidad Valenciana, la normativa principal en materia de archivos fue aprobada en el artículo 80 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimoni Cultural Valencià, (modificada por la Ley 7/2004, de 19 de octubre, de la Generalitat, de Modificació de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del Patrimoni Cultural Valencià).

La recientemente aprobada Ley 3/2005, de 15 de junio de la Generalitat, de Archivos (2005/6897), regula el Sistema Archivístico Valenciano, estableciendo los derechos y obligaciones en torno al patrimonio documental de la Comunidad, así como su protección, valor y su accesibilidad al investigador y usuario. Según esta Ley (art.7) forman parte del Sistema Archivístico Valenciano el Archivo de la Generalitat y los de las instituciones que la integran, las entidades locales, los archivos de las universidades públicas y privadas, los de todas aquellas institucio-

---

<sup>8</sup> Gutiérrez Pérez (2001), p. 60.

<sup>9</sup> Navarro Bonilla (1998), p. 50.

**[204]**

nes privadas que ejerzan funciones públicas en el territorio valenciano (academias científicas y culturales, colegios profesionales, cámaras de comercio, industria y navegación), los archivos religiosos y eclesiásticos, y los archivos privados se hayan integrado al sistema.

De este modo, la mayor parte de los archivos privados de empresa siguen quedando fuera de cualquier tipo de control y protección. Éstos pueden estar custodiados por la propia empresa productora, por centros públicos donde han sido depositadas, por centros científicos privados (fundaciones, museos...) o por empresas comerciales. La mayor parte de los archivos municipales tienen entre sus fondos una sección dedicada a ferrocarriles, tranvías, aguas, electricidad o industria..., donde aparecen solicitudes, proyectos o instancias generadas por las empresas del sector. Al igual que los archivos pertenecientes a la Diputación, donde además también suele existir una rica colección fotográfica. El Archivo del Reino de Valencia, en la sección de Diversos, existen pequeños fondos, colecciones y documentos sueltos, pertenecientes a archivos familiares y particulares (Casa de Alaquàs, Casa de Calatayud, Roiç de Liori) además de donativos, depósitos y otras adquisiciones de documentación dispersa y de procedencia diversa: fondos de instituciones procedentes de Alcublas, Alpuente y Segorbe, fondo Pere María Orts, del Seminario de Nobles, los archivos de los gremios de sogueros, zapateros y carpinteros de Valencia, el del Canal de Riego del Río Turia, etc.

Algunos ejemplos valencianos poco conocidos son los archivos de las Autoridades Portuarias de Castellón, Valencia y Alicante, cuyos fondos albergan proyectos, memorias, correspondencia o libros de actas de las principales obras de infraestructura portuaria (faros, lonjas, tinglados, almacenes o muelles). El Archivo de la La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia cuenta con más de diez mil documentos de los siglos XVIII-XX, que forman uno de los fondos más importantes para el estudio de la historia de la Comunidad Valenciana durante estos siglos. Recoge documentación en ámbitos tan diversos como la economía, bellas artes, literatura, ciencias, e historia. Destaca la documentación referente a la introducción del primer ferrocarril en Valencia, la adopción de nuevos cultivos, la celebración de importantes certámenes (como las primeras Exposiciones Regionales, génesis de la actual Feria Muestrario Internacional) y la fundación de importantes instituciones, como la Caja de Ahorros de Valencia, actual Bancaja, el Conservatorio de Música, la cátedra de Agricultura, el Instituto Obrero, el Jardín Botánico y el Instituto Taquigráfico. La Confederación Hidrográfica del Júcar también dispone de un amplio archivo donde pueden consultarse los proyectos de las importantes e históricas construcciones hidráulicas valencianas. Otro archivo a destacar es el de La Maquinista Valenciana, empresa fundada en 1880, dedicada fundamentalmente a las Señales Marítimas de Ayuda a la Navegación, mostrando desde entonces gran devoción y capacidad de servicio en la mejora de la seguridad en el mar, de forma seria, continua y eficaz.

**Ilustración 3. Membretes y logotipos del CTFV, EFE, FEVE y FGV.  
Archivo Histórico FGV.**



#### **4. Un caso práctico: la figura del ingeniero Carlos Blanco Pozo**

Los fondos de un archivo de empresa ofrecen un amplio abanico de líneas de investigación. La introducción onomástica de los artífices de los proyectos ferroviarios en las fichas catalográficas permite, entre otras cosas, conocer a los diferentes ingenieros que trabajaron para las compañías. Gracias a la posibilidad de relacionar los fondos, secciones y series de un archivo se pueden establecer relaciones enriquecedoras, como encontrar su expediente personal, saber cuál era su relación con la compañía, sus cargos, sus líneas de actuación o sus proyectos no realizados.

La obra de cada uno de ellos está enmarcada en una época muy concreta, determinada por los acontecimientos personales, históricos, económicos y culturales. Por este motivo es interesante estudiar también su formación, poniéndola en relación con el mundo ferroviario: escuelas, estudios, salidas profesionales... Para ello se puede consultar también la historia de la propia compañía ferroviaria y sus expedientes personales y académicos encontrados en otros archivos, como el de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería del Diseño (Universidad Politécnica de Valencia), Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, el Archivo General de la Administración (Ministerio de Fomento) o los propios archivos familiares.

##### **4.1. Su formación y trayectoria profesional**

El ingeniero Carlos Blanco Pozo, nació el 15 de noviembre de 1873 en Belmonte, Cuenca. Sus estudios universitarios los inició en el año 1890, en Valencia, donde estudió hasta 1892 Ciencias Físico-Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales. Al año siguiente se trasladó a Barcelona, donde continuó



[206]

con las ciencias físico-químicas durante los dos siguientes cursos académicos (1892-1893 y 1893-1894).

En enero de 1893, ya residente en Barcelona, solicita matricularse en “enseñanza libre” en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, comenzando al año siguiente su “enseñanza oficial”. En junio de 1897 se presenta al examen de fin de carrera de Ingeniero Industrial en la especialidad de Mecánica, obteniendo dicho título el 8 de noviembre de ese mismo año<sup>10</sup>.

Inmediatamente después volvió a Valencia, ciudad donde se estaba llevando a cabo una gran actividad con el inicio y desarrollo de importantes proyectos ferroviarios. Su trabajo está documentado a partir de 1898, cuando comenzó a trabajar para distintas compañías tranviarias valencianas. Será en este año cuando realice varios proyectos para sociedades como la Compañía de Tranvías de Valencia a Torrente, la Compañía de Tranvías del Norte de Valencia o para la Compañía General de Tranvías de Valencia.

Es en 1900, cuando su trabajo comienza a centrarse en una única empresa, la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia (La Lyonesa). Esta compañía, constituida en Lyon en 1898, adquiere la Compañía General de Tranvías para explotar y modernizar sus líneas tranviarias valencianas. Uno de sus primeros directores fue el francés M. Pillard<sup>11</sup>, siendo después Carlos Blanco Pozo, consejero también de la Cámara de Comercio Francesa en Valencia<sup>12</sup>.

El 24 de mayo de 1911 se firma un acuerdo con otra de las más importantes compañías de tranvías, La Sociedad Valenciana de Tranvías, con el que se consigue el arriendo de las restantes concesiones tranviarias. El domicilio social se estableció en Lyon y las oficinas de explotación en la Estación de Pont de Fusta, en Valencia<sup>13</sup>. En el mencionado acuerdo se establece que en los cargos de máxima responsabilidad existirían representantes de ambas compañías, de este modo el director de explotación por parte de la S.V.T. sería Rafael Amat, y Carlos Blanco Pozo sería el director representante de La Lyonesa.

El 10 de septiembre de 1917 la Sociedad Lyonesa se convierte definitivamente en la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, cambiando su sede de Lyon a Valencia. Carlos Blanco sigue trabajando como ingeniero, pues así consta como tal en un listado de personal de 1918, donde se indica:

“Carlos Blanco Pozo, ingeniero, 44 años de edad, casado, nacido en Belmonte (Cuenca), con domicilio en calle Muñoz Degrain nº3-3<sup>o</sup>”<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> En expediente académico, Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona.

<sup>11</sup> El Correo, 23 de febrero de 1901. Información extraída de Giménez Chornet (1999), p. 63.

<sup>12</sup> Boletín de la Chambre de Comerse Française de Valencia, nº 61, octubre-diciembre de 1912. Información extraída de Giménez Chornet (1999), p. 63.

<sup>13</sup> La Correspondencia de Valencia, 25 de mayo de 1911. Información extraída de Giménez Chornet (1999), p. 65.

<sup>14</sup> AFGV leg. ahfgv1/1.1/024/03

**Ilustración 4. Firma de Carlos Blanco Pozo. En “Proyecto de cambio de tracción animal por la eléctrica. Tranvía de Valencia a Torrente por Mislata”, 1889. AHFGV.**

Valencia 19 de Agosto de 1899.

EL INGENIERO



#### 4.2. Documentación del ingeniero en el Archivo Histórico de FGV

El expediente personal de Carlos Blanco Pozo se encontró en los fondos del archivo de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, estando su cargo reflejado en la prensa de la época como el Boletín de la Chambre de Commerce Française o La Correspondencia de Valencia. Concretamente, en el Archivo Histórico de FGV existe documentación administrativa referente al ingeniero, donde su firma aparece en numerosas ocasiones como codirector de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

Además, introduciendo su nombre en la entrada onomástica de la base de datos aparecen 55 proyectos abordados por él como ingeniero industrial, desde el año 1898 hasta 1919. Son suyos los proyectos de las primeras líneas que se electrificaron, tales como la de Valencia al Grao y Cabañal, Torrente o la de Masamagrell. Realizando también los proyectos de doble vía de estas líneas y la sustitución de los carriles existentes por el Demerbe<sup>15</sup>.

**Ilustración 5. Datos de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia en 1912. AHFGV**



Directores	
D. Carlos Blanco	D. Rafael Amat
Secretario General	
Don Leopoldo Ramirez	
Vice-Secretario	
Don Enrique Orcejo	

<sup>15</sup> Véase listado de proyectos en Anexo I.

[208]

Ilustración 6. Proyecto de cambio de tracción animal por la eléctrica del Tranvía de Valencia a Torrente, 1899. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AHFGV

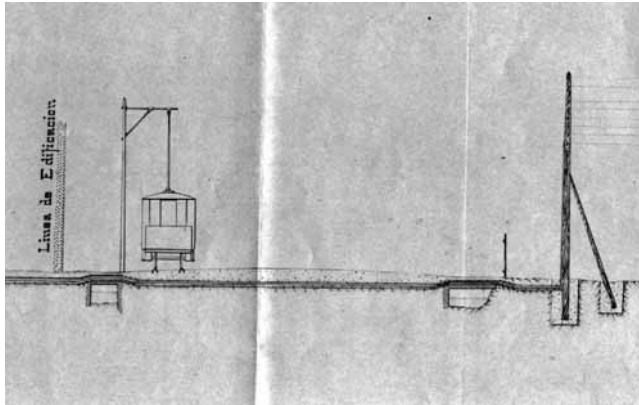


Ilustración 7. Proyecto de tranvía eléctrico desde Silla a Cullera como prolongación del de Catarroja a Silla, 1913. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AHFGV



### 4.3. El análisis de su obra

La ordenación cronológica y temática de sus proyectos permite establecer las líneas de actuación llevadas a cabo por el ingeniero, así como destacar sus proyectos más importantes, analizando su trayectoria profesional y poniéndola en relación con el momento empresarial, económico, social, arquitectónico y artístico de la época.

Así pues, dos de sus proyectos más representativos fueron el de “Unificación de líneas para la explotación común de las de Valencia al Grao y Playa Levante” de 1906 y la “Modificación del extremo de la línea del tranvía eléctrico de la calle Mayor del Grao al extremo del muelle de Poniente” de 1909, por incluir en ellos unas singulares marquesinas cuya arquitectura y objetivos estarán muy acorde con este nuevo ambiente valenciano, tan retratado y descrito por pintores, dibujantes, escritores y pensadores de la época.

Una época en la que la sociedad valenciana disfrutaba de sus baños, teniendo especial predilección por la playa de Levante, comunicada por la línea inaugurada en el año 1888 de la Sociedad Valenciana de Tranvías y posteriormente electrificada por la Lyonesa<sup>16</sup>.

Se precisaban instalaciones para acoger a los turistas, ofreciéndoles los servicios necesarios para un agradable baño y estancia, por lo que fueron surgiendo

**Ilustración 8. Tranvía Circulando por la playa, Valencia, c.1916. Arxiu Provincial de la Diputació de València.**



<sup>16</sup> Proyecto de Cambio de la tracción a vapor por tracción eléctrica de la línea de Valencia al Grao y Cabañal, 1898. Compañía General de Tranvías de Valencia. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AFGV leg. ahfgv 2/2.1/040/01

[210]

merenderos, barracas de baño, baños flotantes y balnearios. Ya en el año 1863 se inauguran los baños de “La Florida”<sup>17</sup>, junto a otros pabellones flotantes, como “La Rosa del Turia”, hundido en 1869, “La Estrella” o “La Perla”, sin olvidar la construcción en 1888 del balneario de “Las Arenas”, con el que se pretendió hacer la competencia a las conocidas y valoradas playas del norte de España como Biarritz.

Por R.O. del 23 de febrero de 1907<sup>18</sup> se aprueba el proyecto de “Unificación de líneas para la explotación común de las de Valencia al Grao y Playa Levante”<sup>19</sup>, en que se proponía la mejora de las dos líneas de tranvías ya existentes de Valencia al Grao.

Una de las líneas era de tracción eléctrica y la otra de tracción animal, pero ninguna proporcionaba el servicio que el público necesitaba, por faltar puntos de vía doble, potencia y porque no penetraban en el interior de la ciudad. Del mismo modo, en la memoria del proyecto, Carlos Blanco deja patente la preocupación de la Compañía General por los gustos de los nuevos usuarios del tranvía:

“Ofrecen ambas líneas algo de abigarrado, algo que no solo no da satisfacción al público en sus necesidades sino que no le da en sus gustos. Al Grao y Playa no acude solo el industrial, el obrero y el comerciante; por las líneas de tranvías se trasladan allí familias con el único propósito de pasear y solazarse, y este público desea cierta comodidad, no le gusta de comenzar su paseo por sufrir estrujones para alcanzar un sitio en el tranvía y verse después, dentro de él, rodeado de incomodidades y la más de las veces oyendo procacidades y desvergüenzas de parte del público que con deliberado propósito ó por lamentable desgracia entiende poco del respeto que nos debemos unos a otros”.

La solución planteada consistía en mantener las dos líneas, pero siendo una de ellas de lujo (línea 1) y la otra destinada al tráfico obrero y comercial (línea 2). Ambas líneas tenían tramos de trayectos coincidentes, donde se establecerían varias vías, cambios de tracción y los empalmes necesarios. Pero lo que más resaltaba era la explotación de los dos caminos del Grao, el Nuevo y el Viejo, aligerando y facilitando el tráfico.

Un elemento singular fue el kiosco-marquesina en la Playa Levante. En el extremo de la Playa se estableció un bucle para que no se realizaran maniobras peligrosas en ese punto de tanta aglomeración y retener a los coches en caso de escasa afluencia. En el espacio interior del bucle se construyó un kiosco apeadero de planta hexagonal y desmontable. Sobre él, apoyado en sus seis soportes, se levantaba el gran umbráculo de doce lados, con una estructura formada por doce vigas de celosía en disminución que recogían una cubierta de mimbre. Un agradable lugar donde el público pudiera resguardarse del sol, reposar y descansar.

---

<sup>17</sup> En “Baños flotantes en Valencia”, *El Museo Universal de Madrid*, 30 de agosto de 1863. Citado en Almela y Vives (1966), p. 16.

<sup>18</sup> Orden en la que también la Compañía General de Tranvías de Valencia arrendó a la Sociedad Valenciana de Tranvías sus líneas de tranvías de la Capital y de ésta al Grao, por un periodo de 42 años AFGV leg. afgv 1/1.1/003/01 (4) y Gaceta de Madrid, 2 Marzo 1907.

<sup>19</sup> AFGV leg.ahfgv 2/2.1/026/01

Este espacio de diseño ecléctico, estaría bien alumbrado de noche y decorado con plantas para agrandar y entretener al usuario<sup>20</sup>.

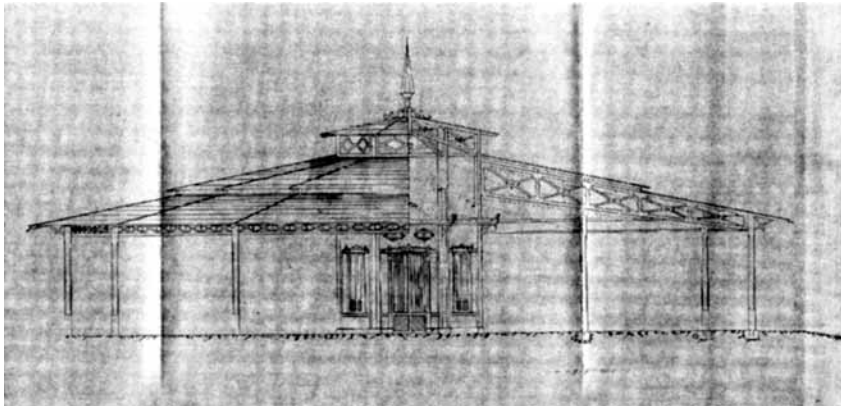
Pocos años después, en 1909, se proyectaba otra marquesina, esta vez en el muelle de Poniente, debido a que esta zona de puerto se fue convirtiendo en un paseo agradable y limpio, donde la gente paseaba y tomaba el sol en invierno, disfrutando de la brisas en periodos estivales. A propósito de este hábito social valenciano se señala:

“También las barracas de baños establecidas en la playa de Caro han aumentado en número, estableciéndose merenderos y preparando un nueva vida de baños, donde seguramente fuera de las molestias de la proximidad del Turia que ensucia las aguas con cualquier turbión de su cuenca pueden tomarse con mayor limpieza que en la playa de Levante”<sup>21</sup>.

Ese año fue muy importante para la ciudad, porque tuvo lugar la Exposición Regional Valenciana, certamen organizado y promovido por Tomás Trenor, presidente del Ateneo Mercantil. Este acontecimiento fue, industrial, social y culturalmente, muy influyente, convirtiéndose Valencia en la anfitriona del momento. Para tal ocasión se realizaron numerosas mejoras de acondicionamiento urbano, como adoquinado, asfaltado, ensanche de calles y alumbrado. Los servicios públicos también se adaptaron a las necesidades y horarios de la exposición, existiendo dos servicios directos tranviarios.

La ciudad debía engalanarse, y no faltaron las obras y proyectos que ofrecían a Valencia ese aire mediterráneo y moderno que requería el momento. Uno de los

**Ilustración 9. Alzado del kiosco proyectado para el muelle de Levante. Proyecto de Unificación de líneas para la explotación común de las de Valencia al Grao y Playa Levante, 1906. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AHFGV**



<sup>20</sup> Aguilar Civera (2004), pp.78-81.

<sup>21</sup> Proyecto de un ramal de la línea desde la calle Mayor del Grao al extremo del Muelle de Poniente. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia, 1907. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AFGV leg, ahfgv2/2.1/003/03

[212]

**Ilustración 10. Vista parcial de la playa de Levante, con el apeadero del tranvía, 1909. Valencia Literatura: Arte: Actualidades.**



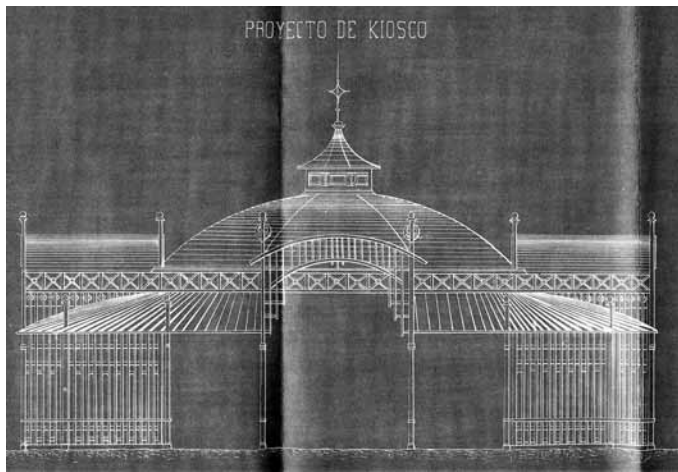
**Ilustración 11. Paseo de Poniente. Rotonda de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, 1916. Biblioteca Valenciana.**



proyectos más destacados de 1909 fue el de “Modificación del extremo de la línea del tranvía eléctrico de la calle Mayor del Grao al extremo del muelle de Poniente”<sup>22</sup>, incluyendo un kiosco en la parte central del bucle, parte cubierto y parte umbráculo, con servicio de invierno y de verano, decorado con plantas y asientos, con departamento para el Jefe de Línea y alumbrado con perillas de incandescencia<sup>23</sup>.

Se trataba de una espectacular marquesina de planta poligonal, de 29 metros de diámetro y 15 metros de altura en su parte central. Estaba prevista una construcción mixta, empleando el hormigón armado en la base y la madera en el resto, con el objetivo de conseguir ligereza en la construcción y estabilidad en los apoyos. El ingeniero Carlos Blanco realizó un esmerado diseño para la proyección de este edificio, con una gran cúpula central, desde donde nacían cuatro naves abovedadas creando un esquema cruciforme. Ligera y elegante estructura que despliega un gusto indiscutible hacia el secesionismo vienés<sup>24</sup>. La concesión de este tranvía fue el 10 de noviembre de 1909 y se inauguró en 13 de junio de 1910. En 1933 se dieron las órdenes oportunas para el desmonte del umbráculo, por estar en muy mal estado “y siendo un peligro para las personas que se cobijan en su sombra<sup>25</sup>.”

**Ilustración 12. Plano de la marquesina proyectada para el muelle de Poniente. En “Proyecto de Modificación del extremo de la línea del tranvía eléctrico de la calle Mayor del Grao al extremo del muelle de Poniente”, 1909. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AHFGV**



<sup>22</sup> Modificación del extremo de la línea del tranvía eléctrico de la calle Mayor del Grao al extremo del muelle de Poniente. 1909. Ingeniero: Carlos Blanco Pozo. AFGV, leg. ahfgv2/2.1/018/02. Aprobado por R.O. de 12 de abril de 1909.

<sup>23</sup> García Ortells (2006), pp. 440-441.

<sup>24</sup> Aguilar Civera (2004), pp.86-87.

<sup>25</sup> AFGV leg, ahfgv1/1.1/003/08



[214]

**Anexo I. Proyectos del ingeniero Carlos Blanco Pozo en el AHFGV.**

1898. Proyecto de cambio de tracción animal por la eléctrica. Tranvía de Valencia a Torrente por Mislata. Concedido por R.O. de 12 de septiembre de 1892. Compañía de Tranvías de Valencia a Torrente.
1898. Proyecto de cambio de tracción animal por la tracción eléctrica. Línea de Valencia a Masamagrell. Compañía de Tranvías del Norte de Valencia.
1898. Proyecto de Cambio de la tracción a vapor por tracción eléctrica de la línea de Valencia al Grao y Cabañal. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1899. Proyecto de Cambio de tracción animal por la eléctrica. Línea del Tranvía de Valencia a Torrente. Compañía de Tranvías de Valencia a Torrente.
1900. Proyecto complementario de doble vía para el paso de nuestro tranvía eléctrico por la calle Mayor del Grao. Sociedad Valenciana de Tranvías.
1900. Proyecto de enlace de la línea de Valencia al Grao con la de Valencia a Masamagrell y Puebla de Farnals. Compagnie Generale des Tramways Electriques de Valence (Espagne).
1900. Línea de Valencia a Torrente por Mislata. Proyecto de variaciones en los extremos de la línea. Compagnie Generale des Tramways Electriques de Valence (Espagne).
1900. Proyecto de doble vía en el tranvía eléctrico de Valencia al Grao y proyecto de sustitución del carril Phoenix y Vignole solicitado en el proyecto de doble vía al Grao y Cabañal por el carril Demerbe de 37 y 29 kilogramos el metro. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1900. Proyecto de sustitución del carril phoenix y vignole solicitado en el proyecto de doble vía al Grao y Cabañal por el carril Demerbe de 37 y 29 kilogramos el metro. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1901. Línea de Valencia al Grao y Cabañal. Proyecto de entrada en la plaza Tetuán. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia. Sociedad Lyonesa.
1902. Proyecto de prolongación del apartadero de San Antonio (calle Sagunto). Línea de Valencia a Puebla de Farnals. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
- 1904-1907. Proyecto de tranvía de la calle Reina del Cabañal a la Colonia Sanatorio Marítimo de la Playa de la Malvarrosa con motor eléctrico. Colonia de San Antonio de la Playa de la Malvarrosa. Sociedad Anónima.
1906. Proyecto de unificación de líneas para la explotación común de las de Valencia al Grao y Playa Levante. Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
- 1906-1907. Proyecto de cruzamiento de doble vía del Tranvía eléctrico de Valencia al Grao. Antigua línea de la Sociedad Valenciana con el Ferrocarril de Valencia a Tarragona. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.

1906. Proyecto de unificación de líneas para la explotación común de las de Valencia al Grao y Playa Levante. Modificaciones. Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1906. Proyecto de cruzamiento en doble vía del Tranvía eléctrico de Valencia al Grao con el Ferrocarril Económico de Valencia al Grao de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1906. Proyecto de doble vía del cruce del ferrocarril de Valencia a Tarragona de la línea Norte al Óvalo del Grao. Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1906. Proyecto nº1. Doble vía de la línea del Interior Primitivo de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Sociedad Valenciana de Tranvías.
1907. Proyecto de un ramal de la línea desde la calle Mayor del Grao al extremo del Muelle de Poniente. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1907. Proyecto de penetración hasta el mercado de la línea de Valencia a Catarroja con tracción eléctrica. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1907. Proyecto nº1 doble vía de la línea del Interior Primitivo de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Sociedad Valenciana de Tranvías
1907. Proyecto de doble vía de la línea urbana del tranvía de Interior Primitivo de que es concesionaria la Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías.
1907. Proyecto de modificación de la líneas Diagonal, de la Sociedad Valenciana de Tranvías,y Ruzafa, de la Compañía General. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1907. Proyecto nº2 Modificaciones de las líneas de tranvías Diagonal, de la Sociedad Valenciana de Tranvías, y Ruzafa de la Compañía General de Tranvías para una sola explotación. Sociedad Valenciana de Tranvías. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.
1907. Proyecto nº6 penetración hasta el mercado de la línea de Masamagrell con tracción eléctrica. Sociedad Valenciana de Tranvías.
1907. Modificaciones en la línea de Circunvalación, proyecto número 3. Modificaciones de la línea de Circunvalación de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Sociedad Valenciana de Tranvías.
1907. Proyecto de penetración hasta el mercado de la línea de Tranvía de Torrente. Sociedad Valenciana de Tranvías.
1907. Proyecto de cruzamiento en doble vía del Tranvía Eléctrico de Valencia al Grao, Antigua Línea de la Sociedad Valenciana de Tranvías, con el ferrocarril de Tarragona. Compañía General de Tranvías.
1908. Proyecto de sustitución de postes de madera por postes de hormigón armado con alma de carril para las líneas de Valencia a Catarroja, Torrente y Masamagrell. Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia.

[216]

1908. Proyecto de cruzamiento en doble vía del tranvía de la calle de la Reina del Cabañal a la Colonia Sanatorio de la Playa de la Malvarrosa en el ferrocarril de las obras del puerto. Colonia Sanatorio de la Playa de la Malvarrosa.
1908. Proyecto de modificación del extremo de la línea en el interior de Torrente. Línea de Torrente. Compañía General de Tranvías de Valencia. 2/2.1/025/01 y 2/2.1/026/02
1909. Proyecto de Tranvía Eléctrico de Catarroja a Silla como prolongación del de Valencia a Catarroja. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1908. Proyecto de Poste metálico para el cruce aéreo de la línea telegráfica del Ferrocarril de Valencia á Tarragona, P.K. K° 3,726. Línea de Valencia al Grao y Cabañal. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1909. Proyecto de modificación del extremo de la línea del tranvía eléctrico de la calle Mayor del Grao al extremo del muelle de Poniente. Rotonda del Muelle de Poniente. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1909. Proyecto de curva de unión de las dos líneas del Grao para servir temporalmente la Alameda y la próxima Exposición Regional. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1909. Proyecto de supresión de las líneas urbanas del recorrido por las calles Poeta Querol, Ballesteros, Barcelonina y Lobo. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1911. Proyecto de desplazamientos de la vía en el trazado de la vía del tranvía de Valencia a Catarroja. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1911. Proyecto de modificación del cruce de la línea del tranvía de Catarroja a Silla con la del Ferrocarril de Valencia a la Encina en el Kilómetro 101, hectómetro 2. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1911. Proyecto de establecimiento de un kiosco en la Glorieta para el jefe de las líneas de Grao e Interior. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1911. Proyecto de restablecimiento de la vía de servicio en la cochera de Trafalgar. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1912. Proyecto de modificaciones del extremo de la línea del tranvía eléctrico de Catarroja a Silla y cambio de emplazamiento de un apartadero. Compañía General de Tranvías de Valencia.
1913. Proyecto de tranvía eléctrico desde Silla a Cullera como prolongación del de Catarroja a Silla. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia<sup>26</sup>.
1914. Proyecto de poste en celosía de hormigón armado. Tranvías eléctricos suburbanos. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

---

<sup>26</sup> Curioso proyecto finalmente no realizado que ponía de manifiesto el tema de los insuficientes medios y vías de comunicación que existían entre la capital y los municipios pertenecientes a esta rica y fructífera zona agrícola.

- 1914. Proyecto de tranvía eléctrico de Valencia a Mislata. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1914. Proyecto de prolongación del apartadero en la línea de Valencia a Catarroja. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1914. Proyecto de bucle en la línea de Valencia a Catarroja. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1914. Apeadero en la calle San Vicente de la línea del Tranvía de Valencia a Catarroja. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1914. Proyecto de desplazamiento de la vía en el trazado de la línea de Torrente en el trayecto de la carretera de Mislata a Real. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1914-1916. Proyecto de unificación con tracción eléctrica de las líneas de Aragón, Ruzafa y Diagonal. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1917. Proyecto de electrificación de la sección de la línea de Ruzafa por la calle de Isabel la Católica y Cirilo Amorós. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1917. Proyecto de electrificación en la sección de Almacera a Rafelbuñol. Ferrocarril Económico del Grao de Valencia a Bétera por Moncada con ramal de Valencia a Rafelbuñol. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1918. Proyecto de tranvía eléctrico en la calle de la Libertad del Cabañal. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.
- 1919. Proyecto de Tranvía Eléctrico de Valencia a Mislata. Modificaciones según el acuerdo de la Dirección General de Obras Públicas de 16 de julio de 1917. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

[218]

## Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1998): *Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes*, Valencia, Museu d'Etnologia.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2004): *Valencia tranvía: 1874-2004*, Valencia, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, 2004.
- ALMELA Y VIVES, F. (1966): *Baños de Valencia*, Valencia.
- GARCÍA ORTELLS, Virginia (2006): “Antiguos y nuevos tranvías al mar: apuestas de futuro”, en Aguilar Civera, I. (Coord), *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, Valencia, Consell de Infraestructures i Transports
- GIMÉNEZ CHORNET, Vicente (1999): *Ferrocarriles y Tranvías*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim.
- GONZÁLEZ CALCEDO, Francisco (1983): “Fondos documentales sobre ferrocarriles”, Actas del primer Congreso sobre Archivos económicos de Entidades Privadas. 3-4 junio 1982. Madrid. Banco de España, pp.127-131.
- GONZÁLEZ PEDRAZA, José Andrés (2005): “Los Archivos de empresa en España: Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura”. *Revista de Historia, Transporte, Servicios y Telecomunicaciones* (5).
- GONZÁLEZ PEDRAZA, José Andrés (2000): “Modelos actuales de los archivos de empresa en España: El Archivo de la Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa”, *Primer Congreso Internacional de Historia de la Empresa Ibérica (Fundación Reu Afonso Henriques)*, Zamora, octubre.
- GONZÁLEZ PEDRAZA, José Andrés (2000): “Los Archivos de empresa: una aproximación”, *Archivamos (Revista de la Asociación de Archiveros de Castilla y León)*, nº 36-37, p. 40-43.
- GUTIÉRREZ PÉREZ, Mónica (2001): “Archivo y Empresa”, *Boletín Anabad*, Vol.LI, nº2, p.55-80.
- HAMON, Maurice y LEBRIGAND, Ivette (1998): “Les archives du monde du travail”, *La Gazette des Archives*. Paris, n.141, p.171-180.
- JURADO, María Teresa (1995): “Organització dels Arxius a les empreses”, *Lligall*, nº7, p.182-221.
- LETÓN RUIZ, Raquel y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2005): “Los fondos archivísticos del ferrocarril español: El caso del Archivo Histórico Ferroviario (AHF)”, *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago de Compostela, septiembre.
- NAVARRO BONILLA, Diego (1998): “Los archivos de empresa: aproximación a la normativa jurídico reguladora de la producción documental en las empresas españolas”, *Boletín ANABAD*, 48,1, p.49-76.
- PARERA PASCUAL, Cristina (2004): *Técnicas de Archivo y Documentación en la empresa*, Madrid, Fundación CONFEMETAL.

MONEDA CORROCHANO, DE LA, Mercedes (1995): “El Archivo de Empresa: Un concepto Integrado, en RUIZ RODRÍGUEZ (ed) *Manual de Archivística*, Madrid, Síntesis S.A.

SEGURA ARTERO, Pedro (1996): “Los archivos de empresa. Objeto de Investigación”. *Actas de las Jornadas Archivos e Investigación: Murcia 13, 14 y 15 de noviembre 1991*, p.151-162.

VARQUEZ DE PARGA, Margarita (1983): “Panorama actual de los archivos de bancos y empresas”, *Actas del primer Congreso sobre Archivos económicos de Entidades Privadas*. 3-4 junio 1982. Madrid. Banco de España, pp.15-22.