

La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII⁽¹⁾

por Luis Antonio Ribot García

(1) El presente artículo es un resumen de mi tesis de licenciatura, de idéntico título, que fue dirigida por el Dr. don Luis Miguel Enciso Recio, y leída en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid, el 21 de marzo de 1974.

I. — LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES EN EL SIGLO XVIII.

La política de construcción de caminos ocupa un lugar destacado entre las muchas iniciativas del siglo XVIII español, en orden a la promoción económica.

La red de comunicaciones que legaban los siglos XVI y XVII estaba formada por sendas o vías abiertas por el paso de los viajeros y carruajes y prácticamente no existían las carreteras o caminos construidos (2).

Los políticos de la Ilustración, conscientes de la importancia que tenía el aprovechamiento de los recursos del país, llevaron a cabo una política de fomento general de la agricultura, industria y comercio, y para todo ello, era necesario crear una infraestructura de vías

(2) La construcción de caminos y puentes correspondía a los municipios o a las Juntas de mercaderes, con intervención y consulta del Consejo de Castilla, aunque algunos los costearan los prelados, los monasterios o los magnates. Cfr. G. MENENDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 83.

Hubo también algunos caminos, o mejor dicho vías, pues no podía llamárselas de otra forma, que fueron construidas (fue arado el sendero) por el Estado, con fines militares, o para ayudar a la realización de alguna obra de gran envergadura. Esto sucedió con los caminos que rodeaban la zona montañosa de las Alpujarras, importante foco morisco; con algunos tramos en Castilla durante la guerra de las Comunidades, o con una serie de vías que se abrieron cuando la construcción del Monasterio del Escorial. En ocasión de viajes o desplazamientos regios, se habilitaron o se construyeron también muchos caminos o sendas.

Las vías que los municipios abrían, tenían fundamentalmente un fin económico. Así por ejemplo Medina del Campo habilitaba constantemente los caminos que facilitaban el acceso a la feria. Cfr. *Ibidem*.

La envidia y el choque de intereses entre diversos municipios impedía en muchas ocasiones la construcción de nuevas rutas. Como un ejemplo de esto puede citarse la oposición entre los municipios vascos y navarros. En 1553 Vizcaya recibió los derechos de conservación y desarrollo del camino hacia Castilla, por Burgos, Vitoria y la Peña de Orduña, pero tal concesión no prosperó por la oposición de los municipios de Alava, Guipúzcoa y Navarra que se creían rebajados en sus intereses. Alava se opuso también a que el señorío de Vizcaya abriese un camino desde Portugaleta a Losa, que había sido aprobado en 1553, la oposición llegó a tal grado que en 1586 los alaveses deshicieron con las armas todo cuanto se había hecho. Cfr. J. M. SANCHEZ DIANA, *Viajes, viajeros y albergues en la España de los Austrias*, en «Chronica Nova», núm. 7. Granada, 1972, p. 77.

de comunicación y remover los obstáculos que dificultaban o imposibilitaban la comunicación y el transporte. Para entender el alcance y el significado de la política en pro de las comunicaciones del siglo XVIII, hemos de contemplar las distintas obras de caminos que se proyectan y realizan dentro de todo un conjunto, en el que las medidas uniformadoras a raíz de la política de nueva planta, las iniciativas y disposiciones desde mediados de siglo en favor de la libertad de comercio interior de géneros de consumo, la organización del ramo de Correos desde 1706, la creación de los primeros servicios regulares de coches y diligencias, las repoblaciones y las persecuciones de bandidos y salteadores, entre otras muchas iniciativas, tuvieron una enorme importancia.

La construcción de caminos a cargo del Estado comenzó en el reinado de Fernando VI. En su época se realizó la apertura del puerto de Guadarrama y el camino de Reinosa a Santander, de doce leguas de longitud. Ambos trabajos fueron dirigidos por el marqués de la Ensenada, secretario de estado, y costeados por la tesorería general de la real hacienda (3).

Durante la segunda mitad del siglo, a partir del Plan de caminos de 1761, prosiguieron y se intensificaron las obras y se organizó administrativa y jurídicamente el ramo de caminos (4). El ejemplo dado por los poderes públicos fue seguido, ya desde el reinado de Fernando VI, por las entidades locales de las provincias Vascongadas y Navarra, y en ocasiones, por las iniciativas de algunas sociedades económicas.

La Cédula Real de 10 de junio de 1761, a la vez que disponía la continuación del canal de Castilla, ordenaba que se hicieran de forma sólida todos los caminos convenientes, comenzando por los principales, desde la Corte a las provincias; una vez concluidos éstos, se ejecutarían progresivamente todos los que fuesen necesarios para la fácil comunicación de unas provincias con otras e incluso, entre distintas localidades de una misma provincia. Para la realización de las obras se establecía en toda España un impuesto de dos reales de vellón por cada fanega de sal que se consumiera, que habría de pagar toda persona, secular o eclesiástica, sin excepción, durante los diez

(3) El comienzo de las obras a cargo del Estado se completó con una real orden de junio de 1757 en la que se encargaba a las justicias locales, que por los medios menos gravosos o con caudales públicos, manejados con la mayor economía y sin hacer vejación a los pobres, procurasen reparar y componer los caminos públicos, las carreteras y los malos pasos que hubiese en cada lugar. Cfr. J. CARRERA PUJAL, *Historia de la economía española*, Barcelona, 1945, t. III, p. 386.

(4) Dicha organización se inició con la Instrucción de 2 de diciembre de 1761 y otras disposiciones legales, prosiguió en el reinado de Carlos IV y se coronó en la Ordenanza de Correos, Postas, Caminos y Posadas de 8 de junio de 1794.

años siguientes (5). Se creaba el cargo de superintendente general de Caminos, que recayó en el marqués de Esquilache, quien quedaba encargado de redactar las Instrucciones oportunas para el inmediato comienzo de los caminos desde Madrid a Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia (6).

A grandes rasgos, podemos señalar una serie de periodos en la realización de las obras iniciadas en 1761. El primero abarca desde 1761 a octubre de 1778, en que el conde de Floridablanca asumió la superintendencia. Son los años de la iniciación de las obras y parece que los resultados no fueron excesivamente brillantes. La segunda etapa se extiende durante toda la superintendencia del conde de Floridablanca, hasta marzo de 1792. Estos parecen ser años de actividad intensa. Floridablanca buscó nuevos arbitrios con que atender a los gastos de las obras y logró que se le cediesen los sobrantes de la renta de correos, además de una serie de cantidades eventuales en cada camino o lugar, según la urgencia de las obras y las distintas posibilidades (7). El tercer período se extiende hasta 1802 en que comenzó a organizarse la Escuela de Ingenieros Civiles. A consecuencia de las guerras de la revolución francesa, hubo algunos años de paralización de las obras (8). Según Betancourt, a finales de 1802, de los seis caminos radiales emprendidos por Carlos III, se llevaban hechas 388 leguas y faltaban por hacer 256 leguas, 17 puen-

(5) Tal impuesto se prorrogó por otros diez años el 5 de junio de 1771 y volvió a renovarse en 1781 y 1791.

(6) La Instrucción de Caminos de 1761 estaba formada por cuarenta y cinco artículos que atendían prácticamente todos los aspectos de las obras; la dirección, la organización, las facultades y atribuciones de cada uno, la organización económica, etc. Estuvo en vigor hasta el 1 de agosto de 1776 en que fue sustituida por el tomo IV de las reales Ordenanzas militares relativo a las fortificaciones y edificios. El cambio de la Instrucción por las Ordenanzas no afectó para nada a la organización administrativa de la empresa caminera, sino que comportó únicamente pequeñas modificaciones en lo referente a la regulación de los trabajos, régimen económico, sistemas laborales, etc.

(7) Aparte del sobreprecio de la sal y de algunas cantidades procedentes del sobrante de la renta de Correos que se aplicaron a todos los caminos, logró una serie de ayudas particulares en las distintas obras, que se destinaron principalmente a la construcción de hijuelas desde los pueblos o de travesías del camino por dentro de éstos. Tales ayudas provenían de gravámenes locales sobre la sal, el vino, o los licores; dinero procedente de bienes mostrencos y vacantes; ayudas del fondo pío benefical; donaciones de algunos obispos o particulares; sobrante del uno por ciento sobre la plata procedente de América, que se destinó al camino de Andalucía, etc. Cfr. A. RUMEU DE ARMAS, *El testamento político del Conde de Floridablanca*, Madrid, 1962, p. 135.

Si antes de él (el Conde de Floridablanca), se calculaba al fondo de Caminos un ingreso anual que no llegaba a los 4.000.000 de reales de vellón (Véase RUMEU, op. cit., p. 133), en la época de Floridablanca podemos calcular un ingreso anual de casi 6.500.000 reales.

(8) Cfr. P. DE ALZOLA MINONDO, *Las obras públicas en España*, Bilbao, 1899, p. 371.

tes y 348 alcantarillas (9). El cuarto y último periodo, entre 1803 y 1808, comprende los años finales del reinado de Carlos IV. Alzola nos indica que es de gran actividad y se caracteriza por la intervención del recién creado cuerpo de ingenieros civiles, al frente de las obras. En 1804 se estableció el impuesto de un cuarto en carta, de cuyo producto se dedicaron tres millones de reales anuales al ramo de caminos (10). Sin embargo, los caminos del Plan radial de 1761 no se terminaron entonces. Su construcción siguió durante el reinado de Fernando VII y primeros años del de Isabel II.

II.—EL CAMINO ENTRE MADRID Y VALENCIA.

1. *La importancia de la comunicación.*

Las obras del camino de Valencia comenzaron en 1765. En el mes de febrero de dicho año se ordenó la suspensión de los trabajos del nuevo camino de Andalucía, que se paralizaron poco antes de Yepes, y el comienzo de las obras del de Ocaña a Valencia. Al conde de Aranda, recién nombrado capitán general de Valencia, se le encargó la comisión del camino, que en un punto de la Mancha, a determinar por él y por los ingenieros que trazaron el plano (Almansa), se dividiría en tres ramales, hacia Valencia, Alicante y Cartagena. Las obras habrían de comenzar simultáneamente desde Ocaña y desde Valencia. En el mismo 1765, se hizo el tramo entre Aranjuez y Ocaña (11).

En 1761 había tres itinerarios desde Madrid a Valencia y Levante (ver mapa). Tales itinerarios, que al parecer existían desde bastante tiempo atrás, no variaron sustancialmente ni en el siglo XVIII ni en el XIX, y son la base de unas líneas de comunicación que se han mantenido hasta el presente (12).

(9) Cfr. A. DE BETANCOURT, «Noticia del estado actual de los caminos y cañales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante, dada al Excelentísimo señor D. Pedro de Cevallos, por —», 1803. Citado por ALZOLA, op. cit., p. 371.

(10) Cfr. ALZOLA, op. cit. p. 373.

(11) Los pueblos y los propietarios particulares, al menos los de cierta consideración, hubieron de hacer la roza de las partes de su territorio por donde pasase el camino, antes del comienzo de las obras. El marqués de Esquilache ordenó también al conde de Aranda que comprase a sus dueños todas las tierras y propiedades que fuesen ocupadas por el camino nuevo, o les compensase con tierras del viejo. No sabemos cómo se cumplió esta orden en los distintos tramos.

(12) La relación y descripción de estas distintas rutas la he tomado de los itinerarios existentes, y de noticias dadas por los viajeros. Fundamentalmente; he

La principal ruta entre Madrid y Levante era la que por Tarancón y Requena llegaba a Valencia, llamada camino de las Cabrillas por atravesar estos montes cercanos a Buñol. Pasado Tarancón salía un ramal que por Belmonte y San Clemente llegaba a Albacete, donde se bifurcaba, por un lado para Murcia y Cartagena y por otro en dirección a Alicante. Esta ruta, con sus distintos ramales, era la que utilizaba la posta en 1761. (13).

Un segundo itinerario atravesaba una zona situada al sur de la anterior. El camino principal iba por Aranjuez, Ocaña, Albacete y Almansa, hasta Valencia. En Albacete, se separaban de él dos ramales, uno se dirigía a Murcia y el otro a Alicante.

Por último, había una tercera ruta, al norte de las otras dos, que comunicaba casi directamente Madrid y Valencia por Carras-cosa, Horcajada, etc.

La ruta de Madrid a Valencia por Ocaña era la más larga de las tres, ya que por ella había 64 leguas entre ambas ciudades, mientras que por la de las Cabrillas había 54 y por la del norte 51. En cambio, la distancia desde Madrid a Cartagena y Alicante, por Ocaña, era algo más corta que por la ruta de Tarancón, Belmonte y San Clemente (66,5 leguas hasta Cartagena y 60 hasta Alicante, en lugar de 70,5 y 61,5 respectivamente, que había por ésta). La diferencia es pequeña; sin embargo, mientras que en la ruta de las Cabrillas los ramales hacia Cartagena y Alicante se separaban en Tarancón, a doce leguas de Madrid, en la de Ocaña podrían salir de Albacete, como sucedía en 1761, o de algún punto más cercano a las ciudades levantinas, como era Almansa, de donde se decidió que salieran (14).

Quiere esto decir que si se hubiese determinado hacer el camino

utilizado los datos de P. RODRIGUEZ CAMPOMANES, *Itinerarios de las carreteras de posta de dentro y fuera del reino...*, Madrid, 1761. *Nuevo Itinerario o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y Portugal...*, s. f., y J. M. ESCRIBANO, *Itinerarios españoles o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas de España y para ir de unas ciudades a otras y a algunos sitios de Europa*, Madrid, 1775.

(13) Había una desviación hasta Cuenca por la zona de Tarancón. Desde Cuenca, el ramal volvía otra vez a tomar la ruta de las Cabrillas, no sabemos exactamente por dónde, pero parece ser que cerca del reino de Valencia.

(14) Si en un principio se pensó en Albacete como punto de reunión, fue por aprovechar los dos caminos que desde aquí salían divididos, hacia Alicante y Cartagena. Las nuevas rutas que se proyectaban desde Almansa, eran más largas que éstas (dos o tres leguas más para Alicante y otras dos o tres más para Cartagena), pero la ventaja consistía en que las doce leguas que había de Albacete a Almansa, quedarían comunes a los tres puntos, mientras que, desde Albacete, habrían de hacerse otras tantas para cada uno de los ramales. Además, desde Almansa a Monforte sería una sola la ruta para Alicante y Cartagena, de forma que en conjunto, se evitaba la construcción de veinte leguas de camino. Por ello se eligió Almansa como punto de reunión. Valencia, 29 de marzo de 1765. «Copia del oficio practicado entre el Conde de Aranda y el ingeniero director del Reino de Valencia». A. G. S., Secr. Hac. leg. 909.

nuevo por la ruta de las Cabrillas, se hubieran tenido que construir un total de 136,5 leguas, aprovechando los caminos existentes, mientras que por Ocaña y Albacete sólo había que hacer unas 118,5.

Esta pudo ser una de las causas por las que se eligió la ruta de Ocaña y Albacete, pero sin duda alguna, también hubo de tener importancia el hecho de ser el trazado que presentaba menores dificultades topográficas (15) y el interés por el desarrollo de las zonas de la Mancha y del Reino de Valencia que esta ruta atravesaba.

En definitiva, el camino por Ocaña y Albacete ofrecía la ventaja de ser el más corto, pues durante largo tiempo servía a la vez para Valencia, Cartagena y Alicante, y tal vez por ello el más económico. El itinerario escogido revelaba por otra parte que la finalidad de la comunicación no era sólo la ciudad de Valencia sino buena parte de la zona levantina.

En la obra del camino de Valencia podemos distinguir dos objetivos. Por un lado, la comunicación de Madrid con la región levantina para el abastecimiento de la capital, y por otro, la creación de un eje de relación económica entre la región central, la Mancha de Ocaña y Albacete, y la región levantina. De una parte, Madrid, núcleo de la red caminera, capital administrativa, y principal centro de consumo del país, y la región central, zona agraria por excelencia. De otra, la Mancha de Ocaña y Albacete, pobre, pero con ciertas posibilidades agrícolas. Es la zona a repoblar y a vitalizar económicamente. Por último, la región levantina, la más desarrollada de las tres, con una población en auge, una agricultura próspera y una importante industria textil, contaba además con tres de los más importantes puertos españoles del Mediterráneo, precisamente los

(15) La ruta del Norte era la comunicación más directa entre Madrid y Valencia. Sin embargo, discurría por una zona muy montañosa, por lo que la apertura del camino sería considerablemente más cara. Atravesaba la serranía de Cuenca y las estribaciones más meridionales del Sistema Ibérico, entraba en la región valenciana por la comarca serrana de Chelva, y al fin llegaba a Valencia por la comarca de Liria y el valle del Turia.

La ruta de las Cabrillas cruzaba la enorme llanura de la Mancha conquense, hasta llegar a la Meseta de Requena, y entraba en la región litoral valenciana, luego de atravesar una zona montañosa de sierras paralelas de calizas jurásico cretácicas, como las de Utiel o Cabrillas de Buñol.

El camino por Ocaña y Albacete era llano casi todo él, y los únicos accidentes que se encontraban eran el puerto de Almansa, descenso de la Mancha a las tierras de Valencia, y el de Carcel, antes de Alberique, ambos de escasa consideración. Por otra parte existían en él los materiales necesarios para la construcción y el relleno de la calzada y el terreno no ofrecía dificultades. Las tierras de la Mancha están formadas por calizas pontienses y el reino de Valencia por potentes depósitos mesozoicos, especialmente calizas cretácicas y materiales cuaternarios en el llano del Júcar.

tres puntos terminales a los que se dirigiría el camino: Valencia, Alicante y Cartagena (16).

Los pueblos, en general, vieron las ventajas que la construcción del camino les iba a acarrear (17). La villa de Alcira solicitó a comienzos de 1770 que pasase por ella el camino, en lugar de ir por la Torre de Espioca. Alberique pidió en 1771 que el camino entrara en la villa, petición que hizo también D. José Cañaveras, corregidor de Chinchilla, en junio de 1770, cuando se disponía a comenzar la apertura de las dos hijuelas que desde dicha ciudad habían de salir a la carretera. La ciudad de Murcia solicitó en febrero de 1774 que el ramal a Cartagena pasase por allí y no por Orihuela, a tres leguas de distancia, como estaba delineado. La villa de la Mota del Cuervo representó el 22 de agosto de 1772 que la prosecución de los trabajos, interrumpidos en aquella zona, era una solución a la miseria de sus habitantes, ocasionada por las malas cosechas. Por último, los pueblos de los cuarteles de Ruzafa y Patrahix contribuyeron voluntariamente al trabajo, a finales de 1766 (18).

Pero las cosas no siempre fueron tan fáciles. El interés particular, cuando no la incultura, plantearon una serie de dificultades a los encargados del camino. El ingeniero director de las obras, don Pedro de Ara, se quejó en varias ocasiones de los problemas que le ponían algunos alcaldes, de la despreocupación e incluso la malicia de algunos pueblos en relación con los plantíos, o de que los

(16) Tal vez, la decisión de comenzar las obras del camino en 1765, estuviese en buena parte determinada por la importancia de los puertos levantinos para el abastecimiento de trigo mediterráneo precisamente en unos años de malas cosechas, que culminarían en 1766. Sobre la importancia de la importación de trigo mediterráneo por los puertos levantinos durante la crisis de 1764-66, véase J. M. PALOP, *Fluctuaciones de precios y abastecimiento en la Valencia del siglo XVIII*. Valencia, 1977, págs. 41 y ss.

(17) En alguna ocasión hubo personas particulares que ofrecieron dinero para la continuación de las obras, si bien los ingenieros no debieron de aceptarlo. En La Mota del Cuervo un hombre ofreció al ingeniero Grimarest de 40.000 a 60.000 reales de vellón en abril de 1766. Por aquellos mismos días, en El Provencio, hubo otro que se comprometía a darle de 3.000 a 4.000 reales. Pedernoso, 7 de abril de 1766. Grimarest a Aranda. A. G. S., Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(18) Los vecinos de la jurisdicción y pueblos de los cuarteles de Ruzafa y Patrahix, cercanos a Valencia, concurren gustosos, a finales de 1766, a echar grava en el tramo desde la Puerta de San Vicente de Valencia hasta la Cruz de San Felipe de Játiva, pues los fondos disponibles para la obra se habían acabado cuando aún quedaban sin grava las dos terceras partes del empedrado, y los vecinos de aquella zona tenían necesidad y solicitaban que se les permitiese el paso por aquel camino. Valencia, 29 de octubre de 1766. Gómez de la Vega a Aranda. A. G. S., Secretaría de Hacienda, leg. 909.

En el mismo documento Gómez de la Torre indicaba que en la primavera de 1767 volverían los vecinos de aquellos pueblos, para dar un repaso general e igualar todo el tramo.



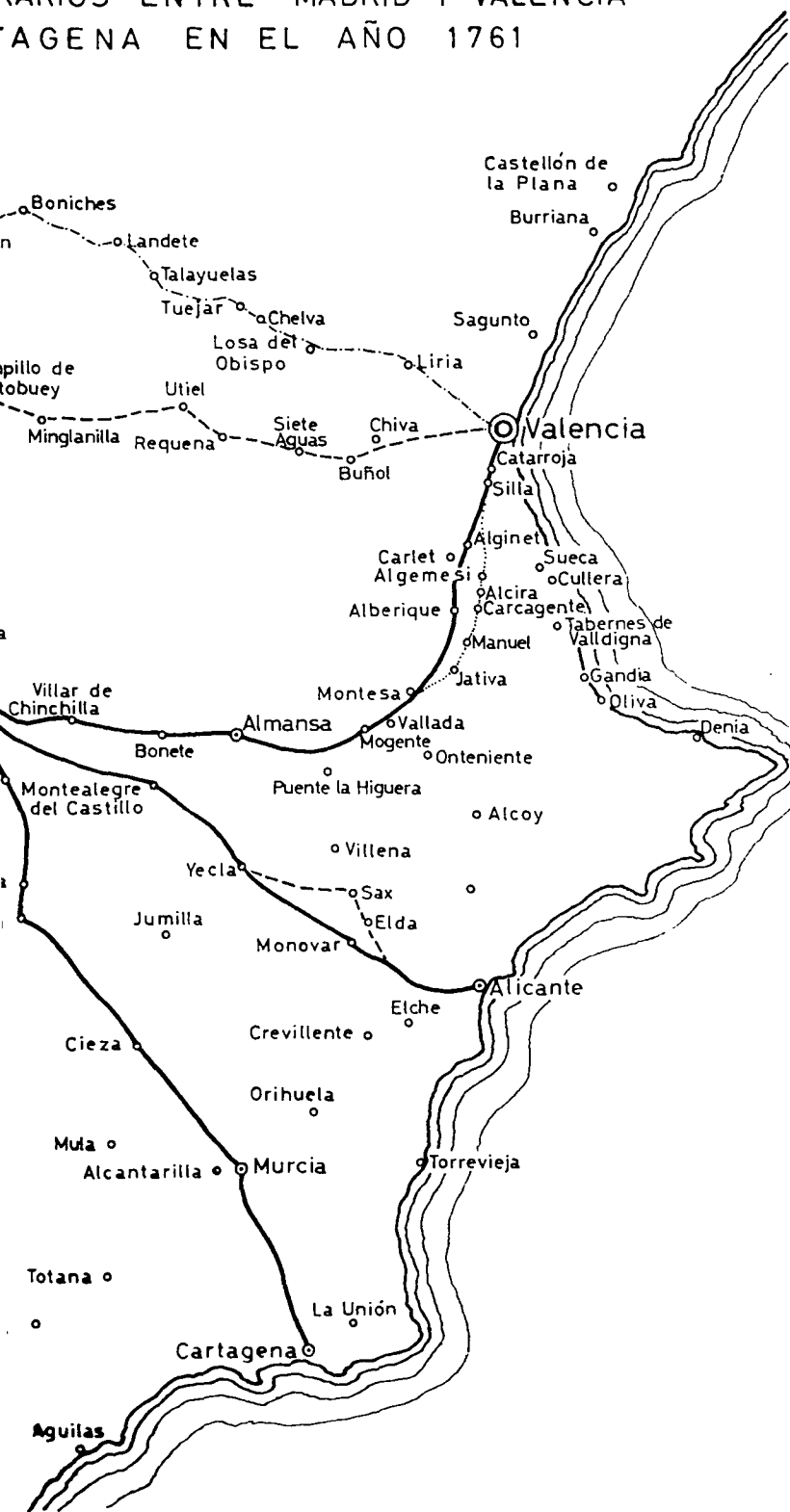
----- Camino del Norte o de las Cabrejas.

----- Itinerario o camino de las Cabrillas.

———— NUEVO CAMINO REAL O CAMINO DE LA MANCHA DE OCAÑA Y ALBACETE.

Lámina 1
Mapa de los Itinerarios entre Madrid y

REROS ENTRE MADRID Y VALENCIA AGENA EN EL AÑO 1761



a, Alicante y Cartagena, en el año 1761.

dueños de los campos confinantes estrechaban el terreno que se había delineado (19).

En 1773 el pueblo de Mogente quiso cobrar a los viajeros un derecho tradicional de paso y el mesonero, que era el arrendador, cortó el camino con un zanjón para obligar a todos los transeúntes a entrar en el pueblo (20).

En 1780, cuando el arquitecto don Manuel Serrano hizo un reconocimiento de toda la carretera, indicó que continuamente se estaban causando daños, que perjudicaban la fábrica e incomodaban a los viajeros. En la arboleda de Albacete se habían extraído varios árboles y plantado otros que formaban un semicírculo sobre la línea del camino y cegaban las cunillas. En Almansa, los labradores habían hecho cinco surcos para que las aguas pudiesen atravesar la carretera, con el fin de que regasen los campos. Los habitantes de Cerdá, Llanera, Rotglá, Montortal y Alginet habían fabricado casas sobre el camino, estrechándole en algunas partes. Manuel Serrano opinaba que gran parte de la culpa de todas estas cosas la tenían las justicias por su desidia y su inclinación hacia los propios intereses (21).

En otro sentido, la existencia de trabajadores del camino en las inmediaciones de algunos pueblos de la Mancha agravó el problema de subsistencias que en 1766 afectó gravemente a toda Castilla.

En la Mota del Cuervo en la noche del 13 de abril se había producido un motín en el que los sublevados lograron que el precio del pan de dos libras se redujese de 10 a 6 cuartos. Unos días después se enviaron tropas que apresaron a los causantes de la algarada. Cuando el ingeniero don Valentín de Grimarest fue al pueblo a proveerse de pan para los 1.000 hombres que el conde de Aranda le había enviado, el alcalde no pudo dárselo. Días después una serie de personas de la localidad representó a Aranda que en el pueblo había solamente 1.200 fanegas para 800 vecinos, la mayor parte de ellos necesitados de trabajo, por lo que no era conveniente que se establecieran allí 1.000 trabajadores venidos de fuera.

(19) Las veredas reales debían tener 90 varas de ancho, pero los campesinos, estrechándolas, las habían dejado en algunos lugares en 8 ó 10 varas. Almansa, 28 de noviembre de 1766. Ara a Aranda. A. G. S., Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(20) Este era el derecho que llamaban «de la Cadena» que pagaban sólo los castellanos. Por cada caballería menor había que entregar tres dineros, y por cada caballería mayor cuatro. Las mujeres pagaban cuatro reales de vellón, pero si eran rameras no pagaban nada. Los hombres no sabemos cuánto pagarían. Almansa, 22 de mayo de 1775. Ara a Aranda. A. G. S., Secretaría de Hacienda, leg. 910.

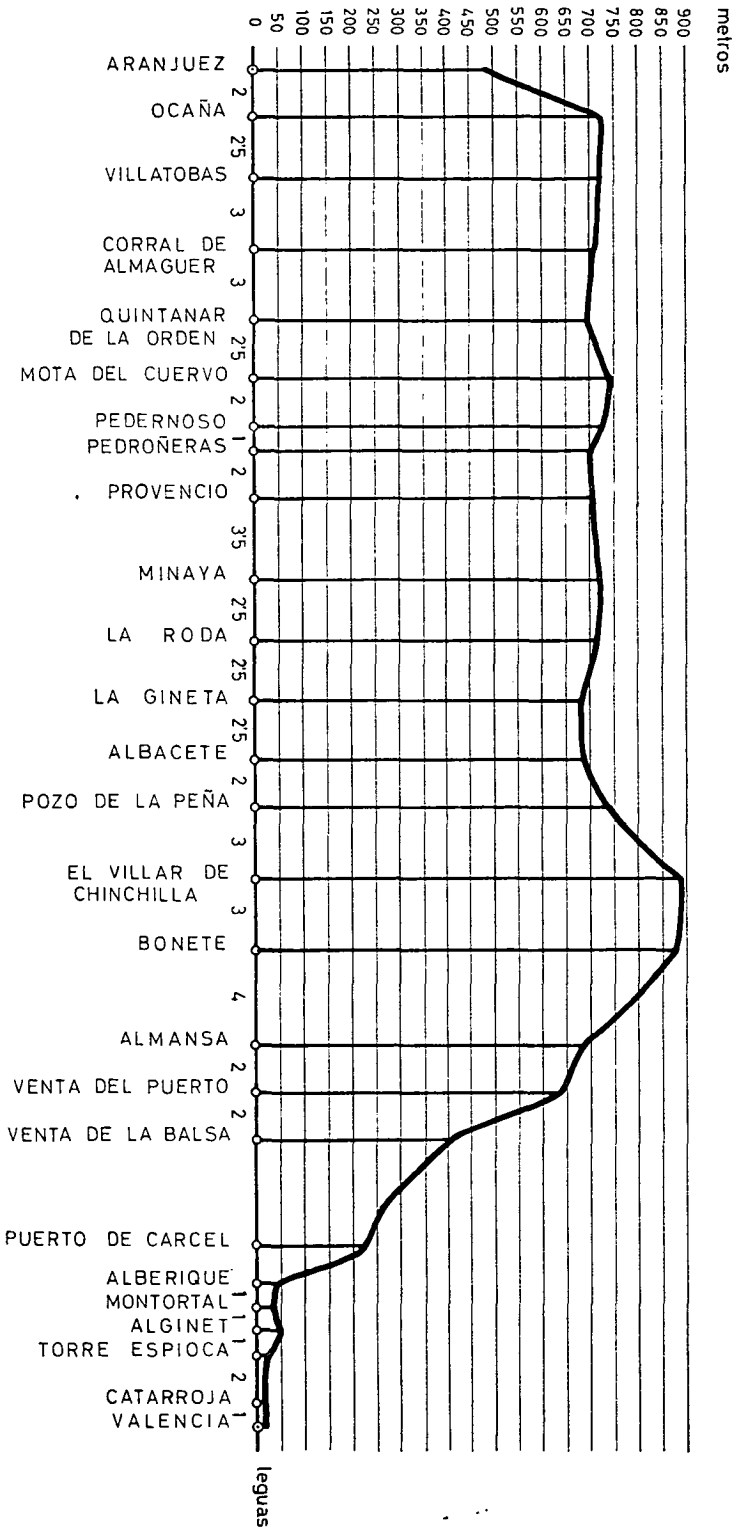
(21) Aranjuez, 9 de junio de 1780. Manuel Serrano, «Relación puntual... de el estado que en la actualidad tiene el camino señalado (que llaman largo) desde el Corral de Almaguer a la ciudad de Valencia...» Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Madrid.

Del mismo tipo fue la queja de Chinchilla, que coincidió con la resistencia de dicha localidad a hacer la roza de su término para que se iniciasen las obras. El encargado de la jurisdicción real, don Pedro Núñez Flores, el escribano del ayuntamiento y el diputado del pósito, escribieron al conde de Aranda que el 7 de abril habían llegado dos sobrestantes, con un nombramiento de don Pedro de Ara en el que se especificaba que tendrían a su cargo 300 trabajadores, procedentes de La Roda. Dado que el pósito estaba vacío y que en el término de Chinchilla había muchos jornaleros pobres que querían trabajar, se quejaban ante el conde de Aranda de que se enviase de fuera tal cantidad de gente y le indicaban además, que, a pesar de que se había auxiliado a los cien primeros, en pocos días habían echado a perder las zanjias del camino.

La obra del camino de Valencia, iniciada en 1765, no se concluiría antes de 1788. Nuestro trabajo, sin embargo, sólo abarca la primera época de la construcción, entre 1765 y 1778, año en que el conde de Floridablanca, secretario de estado, fue designado superintendente general de Caminos, en sustitución del secretario de hacienda don Miguel de Múzquiz, pasando a depender la superintendencia de Caminos y Posadas, unida desde ahora a la de Correos y Postas, de la secretaría de estado. He rastreado exhaustivamente la documentación posterior a 1778, siempre con escasos frutos. Los fondos de la superintendencia del conde de Floridablanca, o han desaparecido, o están, cuando menos, perdidos.

Entre 1765 y 1778 se trabajó únicamente en la carretera entre Madrid y Valencia. Los ramales hacia Alicante y Cartagena se hicieron en época posterior.

El nuevo camino salía de Madrid hacia el Sur, descendiendo hasta el valle medio del Tajo por un plano de suave inclinación. El terreno era muy llano entre Madrid y Valdemoro, en torno a los 600 metros. Pasado Valdemoro era un poco más ondulado hasta llegar a Aranjuez, a 489 metros de altitud. A partir de Aranjuez el camino se adentraba en la Mancha, por la llana plataforma de la mesa de Ocaña, en torno a los 720 metros de altitud; pasaba por Villatobas, El Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden, La Mota del Cuervo, El Pedernoso, Minaya, etc., y más adelante se adentraba en la Mancha de Albacete; el terreno era algo más accidentado en las proximidades de la pequeña cordillera de Montearagón, luego de pasada Chinchilla. El camino llegaba al límite de Castilla la Nueva en el Puerto de Almansa, desde donde se entraba en el valle de Montesa, vía natural de paso entre las tierras de Albacete



PERFIL APROXIMADO DEL CAMINO

Lámina 2
Perfil aproximado del camino.

y la llanura litoral valenciana, en el límite entre las sierras centrales de la región valenciana y las serranías meridionales. Una vez pasado el puerto de Almansa, el terreno descendía suavemente hasta Valencia, sin más obstáculo de consideración que el pequeño puerto de Carcel, antes de llegar a Alberique.

2. *La dirección de las obras.*

En el camino hubo una dirección administrativa y una dirección técnica. En el aspecto administrativo o político la dirección y supervisión máxima de las obras estuvo a cargo del superintendente general de Caminos, quien directamente enteraba al rey y que estaba al frente de todas las obras de caminos del reino. Este cargo estuvo unido hasta 1778 al de superintendente de la real hacienda. En el tiempo de la realización de las obras del camino de Valencia, lo fue primero el marqués de Esquilache, hasta su caída en 1766, posteriormente don Miguel de Múzquiz, hasta octubre de 1778, y a partir de esta fecha, el conde de Floridablanca.

Los poderes del superintendente fueron definidos por la Cédula de 10 de junio de 1761 que creó este puesto. Estaba encargado de cobrar el sobreprecio de dos reales de vellón en fanega de sal, impuesto para costear las obras; además, tendría la jurisdicción suprema de las mismas, con jurisdicción privativa sobre todos los asuntos del ramo, y facultad para nombrar subdelegados en los distintos caminos que se construyeran. El primer superintendente, marqués de Esquilache, fue encargado por el Rey de redactar la Instrucción de Caminos, publicada el 2 de diciembre de 1761.

Los superintendentes reciben noticias y relaciones sobre la marcha de las obras, pero dadas sus múltiples ocupaciones en la administración central del Estado, delegan su función de gobierno en los distintos subdelegados (22). En el camino de Valencia lo fue primero el conde de Aranda, desde 1765 a los primeros días de agosto de 1773.

(22) Según la Instrucción de 2 de diciembre de 1761 los subdelegados serían, normalmente, los capitanes generales, comandantes generales o intendentes de las ciudades a donde se dirigiera el camino. Los subdelegados habían de ser los representantes del superintendente en cada obra. Tenían plena jurisdicción, con inhibición de todo tribunal, en las diferencias e incidentes que pudiesen ocurrir con los trabajadores, empleados, dueños de las tierras y parajes por donde pasase la carretera o fuese necesario ocasionar algún perjuicio.

La Instrucción establecía, por otra parte, la obligación de las autoridades de las diferentes ciudades, villas y lugares de franquear todo el auxilio necesario tanto al subdelegado como a los empleados de las obras y colaborar con ellos en todo lo que dependiese de su jurisdicción y facultades. Cuando la subdelegación reca-

en que marchó a París y dejó encargada la subdelegación a don Sebastián Gómez de la Torre, intendente de Valencia (23). Gómez de la Torre ejerció esta comisión hasta el 24 de julio de 1776, en que pasó al recién nombrado capitán general de Valencia, marqués de Vanmarcke (24). En septiembre de 1777 el encargo recayó de nuevo sobre el intendente de Valencia, ahora don Pedro Francisco de Pueyo, pero sólo de forma interina hasta la llegada del nuevo capitán general, marqués de Croix.

El subdelegado del superintendente era quien llevaba en la práctica toda la empresa. El conde de Aranda tuvo unas prerrogativas tan amplias que le permitieron actuar sin atenerse a la norma general establecida en la Instrucción de Caminos de 1761, y con una casi total independencia del superintendente (25).

El resto de los subdelegados se mantuvieron en constante contacto con Múzquiz (26).

Por debajo del subdelegado estaban los encargados de los caudales con que se sufragaba la obra y el equipo técnico al frente de la misma.

En el camino de Valencia no hubo comisario de guerra o ministro de hacienda, quien, según la instrucción, debería de ocuparse de la administración de los fondos y de los efectos reales. Los encargados de los caudales fueron don Francisco Blanco y don Luis Pereira.

yera en los intendentes, desprovistos de mando militar, los capitanes generales de las respectivas provincias tenían obligación de prestarles el auxilio militar necesario y asignar a la obra los ingenieros militares que se les pidiesen.

(23) En un principio, hasta el motín de Esquilache, Aranda estuvo en Valencia como capitán general y como subdelegado. Tras el motín fue llamado a Madrid y nombrado presidente del Consejo de Castilla, pero siguió, al parecer por expreso deseo del Rey, como subdelegado del camino de Valencia. Para ello contó con un representante en Valencia (hasta agosto de 1770 el intendente don Andrés Gómez de la Vega, y a partir de esta fecha su sucesor en la intendencia don Sebastián Gómez de la Torre). De hecho, el conde de Aranda siguió muy de cerca la empresa del camino.

(24) Desde los primeros meses de 1776 Gómez de la Torre estaba gravemente enfermo y en la práctica, la dirección o subdelegación del camino la llevaba el intendente interino don Gerónimo Ortiza.

(25) De hecho en pocas ocasiones consultará con el superintendente, lo que quizá no sea debido a sus prerrogativas, sino a su condición de presidente del Consejo de Castilla desde el motín de Esquilache, pues a éste, mientras fue superintendente de caminos, y Aranda capitán general de Valencia, le consultó con gran frecuencia y le envió relaciones e informaciones. A pesar de su facultad para no seguir la Instrucción de caminos en los puntos en que no lo creyese oportuno, obedeció casi siempre.

(26) Durante los años de la superintendencia de Múzquiz, desempeñó un papel de enorme importancia don Francisco Sabatini, comandante del ramo de ingenieros de caminos y canales de navegación y riego, a quien Múzquiz pedía información prácticamente decisoria, en todo lo referente a las obras de caminos, y en concreto a las del camino de Valencia.

A principios de 1774 Múzquiz y Gómez de la Torre decidieron que hubiese un interventor, que haciendo las funciones de comisario, analizase las mediciones de las obras, tomase conocimiento de todos los pagos, llevase cuenta exacta y cuidase de todo lo perteneciente al camino. Dicho interventor fue don Francisco Blanco, quien continuó al tiempo con su misión de pagador.

A comienzos de 1775 el intendente extinguió la depositaria de caudales de don Luis Pereira, a quien se la había confiado Aranda, por los continuos desplazamientos a las obras de Blanco, depositario principal. A finales de dicho año dispuso el intendente que todos los pagos se hicieran directamente en la tesorería del ejército de Valencia, y tanto Blanco como Pereira cesaron en sus cargos de pagadores.

La dirección técnica de los trabajos correspondía a los ingenieros militares. El jefe de éstos en el camino de Valencia fue el teniente coronel don Pedro de Ara, que ascendió a coronel a comienzos de 1775. En los últimos meses de 1777 o en enero de 1778 fue sustituido por don Antonio Exarch, teniente coronel del cuerpo (27). Además de don Pedro de Ara hubo en el camino otros ingenieros, encargados de la dirección de los distintos tramos de la obra (28).

No he podido encontrar informes que pudiesen darnos alguna luz sobre el grado de instrucción técnica de los ingenieros militares españoles de la segunda mitad del siglo XVIII. Hubieron de poner

(27) El Real Cuerpo de Ingenieros del Ejército lo creó Felipe V el día 24 de abril de 1711, con la colaboración del ingeniero mayor de Flandes, don Jorge Próspero Verboom. Tal cuerpo estaría a cargo de un ingeniero general.

Hacia 1735 junto al *ingeniero general* había una *Junta General del Cuerpo* que examinaba los proyectos de fortificación y obras nuevas, los adelantamientos de las que se ejecutaban, y los proyectos relativos a la defensa de España e Indias. Existía también un depósito general topográfico para la reunión de mapas, planos, memorias, etc., y una *Academia especial*.

En 1756 el cuerpo de ingenieros se refundió con el de Artillería con el que había estado unido hasta su creación como cuerpo independiente. Dos años después volvió a separarse.

En 1776 estaba dividido en 3 ramos, de *Plazas de Maestros*, y de *Caminos y Canales de navegación y riego*, que no tendría existencia oficial hasta 1780. Según Ara, en el ramo de caminos no eran más que 30, 14 en el de maestros y 106 en el de Plazas.

Al frente de cada uno de estos ramos había un *comandante general*; por esas fechas en el de caminos lo era Francisco *Sabatini*. Por encima de todos ellos estaba el ingeniero General o *comandante general del Cuerpo*.

Los primitivos grados profesionales de ingeniero en jefe, en segundo, ordinario, extraordinario y delineador habían sido asimilados en 19 de octubre de 1756 a los empleos militares de coronel, teniente coronel, capitán, teniente y subteniente respectivamente.

(28) El único que permaneció ininterrumpidamente en el camino durante los años que estudiamos (hasta finales de 1778), fue don Valentín de Grimarest. El resto de los ingenieros, prescindiendo de sus grados militares y de los respectivos períodos en que estuvieron destinados en el camino, fueron: don Simón Desnaux, don José de Arana, don Luis de Olry, don Felipe Ramírez y don Luis de Ochoa.

en práctica conocimientos de matemáticas, geometría, dibujo, delineación, etc., cuya indole y profundidad nos son poco conocidas. Uno de los principales ingenieros de los caminos del reinado de Carlos III, don Carlos Lemaury, era extranjero y tal vez introdujo en España buena parte de las técnicas que en estos años se aplicaron. Junto a él hubo ingenieros españoles de prestigio que viajaron seguramente por otros países, donde aprenderían nuevos métodos de construcción.

Sabemos de la participación de los arquitectos, principalmente en la época del conde de Floridablanca, en la que intervinieron, entre otros, en la supervisión de algunas obras, Ventura Rodríguez o Villanueva (29). En el camino de Valencia, en los años que estudiamos hubo un arquitecto valenciano, Vicente Gascó, que llevó la dirección de las obras en el tramo inmediato a Valencia desde la marcha del ingeniero don Luis de Olry, a finales de noviembre de 1767, hasta los últimos meses de 1770. A partir de 1780, durante la segunda época de la construcción, el director técnico fue el arquitecto don Manuel Serrano, quien permaneció al frente hasta la conclusión del camino.

3. *Las técnicas de construcción.*

El estudio de la técnica y método de construcción de un camino en la España del siglo XVIII, presenta una serie de dificultades. Por una parte conocemos pocos datos de archivo y por otra, los tratados teóricos de que disponemos se refieren en su mayoría, a los caminos franceses y no se ajustan, en general, a la época objeto de nuestro estudio. Sin embargo, a partir de los escasos documentos localizados, he procurado buscar la relación existente con las técnicas descritas por los tratadistas.

Fernández de Mesa que en 1755 escribe su «Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas», es prácticamente el único autor español del siglo XVIII que estudia las técnicas de construc-

(29) Durante todo el siglo los arquitectos y los maestros de obras eran nombrados por las ciudades, las catedrales, los prebendados o los gremios. En noviembre de 1764 el Rey resolvió, a consulta del Consejo, que en adelante todos los maestros que nombrasen las ciudades capitales de provincia o las catedrales, tenían que ser examinados por la Real Academia de San Fernando, fundada en 1757. La circular de 28 de febrero de 1787 dispuso que ningún tribunal, ciudad, villa ni cuerpo alguno, eclesiástico o secular, pudiese otorgar título de arquitecto ni de maestro de obras, ni nombrar para dirigir obras a quien no se hubiese sometido al examen de la Academia de San Fernando, o de la de San Carlos en lo relativo al reino de Valencia. Parece ser, sin embargo, que algunas entidades locales siguieron expidiendo tales títulos, pues la real orden de 17 de agosto de 1800 y provisión del Consejo de 5 de enero de 1801 declararon nulos los títulos expedidos en contra de lo dispuesto. Novísima Recopilación. Leyes VI, VII, VIII, título XXII, libro VIII.

ción. Pero su obra es una descripción de las técnicas romanas, cuya imitación propugnó y en contadas y poco significativas ocasiones nos habla de las empleadas en España en los años en que escribe (30).

En un valioso artículo, Guy Arbelot habla de la falta de una técnica establecida en la Francia del siglo XVIII, para la construcción de la parte firme de los caminos (31). Existía una técnica formada, para el adoquinado de las calzadas, pero esto era muy costoso y por ello únicamente se empleaba en París, en zonas para el uso de la Corte y en pequeños trozos de los caminos, como por ejemplo, un cruce clave, un puente, o rincones muy húmedos. En el resto, se aplicaban métodos de construcción puestos a punto a finales del siglo XVII, adaptándoles a las condiciones particulares del relieve, los suelos y el clima de cada generalidad (32).

En 1693 Hubert Gauthier había publicado un «*Traité de la construction des Chemins*», en el que preconizaba una anchura de unos 24 a 30 pies para los principales caminos, la excavación de fosos laterales, la colocación en la parte firme de capas de piedra cada vez más pequeñas hasta la superficie, el abombamiento de la calzada y la construcción de paredes de sostenimiento. Normas todas que mejor o peor, fueron seguidas en Francia durante el siglo XVIII (33).

En 1775 Pierre Trésaguet, ingeniero en jefe de la Generalidad de Limoges, dio a la luz la síntesis de sus experiencias y observaciones, en una obra que fue inmediatamente propuesta, como modelo,

(30) FERNANDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas*. Valencia, 1775.

(31) G. ARBELOT, «La grande mutation des routes de France au XVIII^eme siècle». *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*. Mai-juin, 1973.

(32) *Ibidem*, pág. 770.

(33) Esta obra fue reeditada en Francia en 1715, 1750 y 1755. *Ibidem*, pág. 770. Lo que no podemos saber es hasta qué punto influyó Gauthier en España o si estas teorías encontraron aquí aplicación debido a otros tratadistas o si fueron ingenieros franceses como *Le Maur*, o españoles que estuvieron en el extranjero los que las divulgaron.

El sistema se basa en la construcción de los caminos romanos y propugna la formación de un firme de suficiente consistencia, que se fuese consolidando con el uso. En el siglo XVIII las técnicas empleadas siguieron con más o menos variación este sistema. Esto sucedió también en Inglaterra, donde las innovaciones introducidas a finales del siglo se basaron en esta tradición. «En realidad las técnicas no eran tan nuevas como parecían. El sistema de John Metcalf era, esencialmente, el mismo que utilizaban los romanos: partía de una sólida base de bloques de piedra y la cubría con varias capas de grava fuertemente apisonadas, a las que daba cierta convexidad para facilitar el desagüe. Los métodos de Telford y Madacam no eran más que variaciones de éste». Cfr. P. DEANE, *La primera revolución industrial*. Ed. Barcelona, 1972, pág. 84.

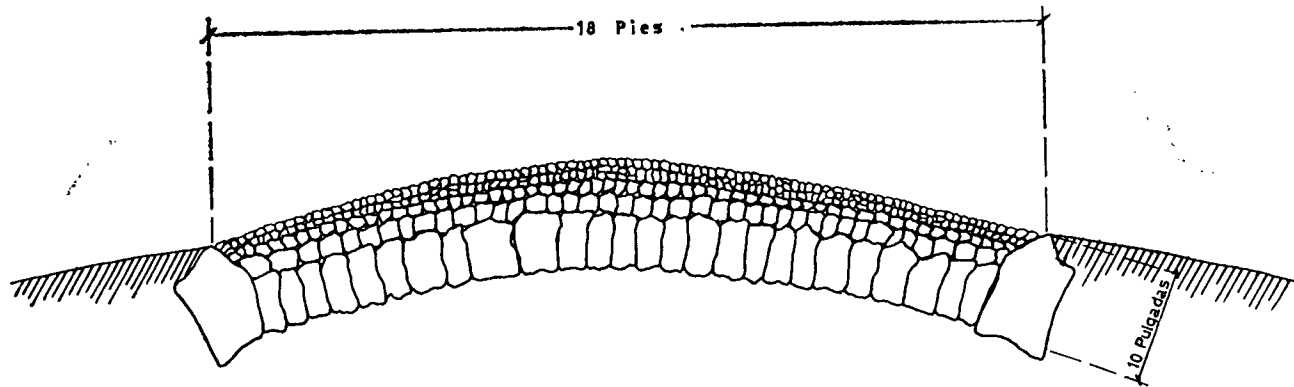


Lámina 3

Tipo de calzada preconizada por Pierre Trésaguet (1775) (tomado de G. Arbelot, op cit.)

a todos los ingenieros (34). Indicaba en ella el sistema de construcción de la calzada ideal. Era necesario:

1) Cavar la caja del camino de forma que su fondo quedase paralelo al futuro abombado de la calzada, y todas las capas de piedra fuesen también paralelas al mismo, en lugar del sistema generalmente empleado hasta entonces que consistía en hacer la caja plana y abombar sólo la última capa de piedra. La profundidad de la caja sería de diez pulgadas en lugar de las dieciocho que habitualmente se le daban (veintisiete centímetros en lugar de cuarenta y ocho).

2) Colocar una primera capa de piedras gruesas, puestas de canto, no tumbadas, en el fondo de la caja.

3) Colocar, también con la mano, las capas siguientes, golpeándolas y rompiéndolas con el mazo para suprimir cualquier vacío.

4) Recubrir el conjunto de un espesor de 3 pulgadas, de piedras muy duras, rotas antes con el martillo, del tamaño de una nuez.

5) El camino así construido debería entretenerse de forma continuada, con obreros reclutados en los pueblos próximos, y que, responsables de un trozo de carretera, la reparasen continuamente, a diario si fuese preciso.

Este era el sistema ideal de construcción que recogía la tradición de sucesivas capas de piedra cada vez más gruesas, practicada generalmente desde 1693 y basada en el método empleado por los romanos. Cuando estas ideas se sistematizaron en 1775, ya se habían construido gran parte de los caminos franceses del siglo XVIII, no todos de forma tan ortodoxa. Dicho método tampoco se impuso de un modo definitivo después de esta fecha (35).

Si en Francia no debió de haber una gran uniformidad en cuanto a la construcción del firme, si la había, al menos en teoría, en cuanto a la anchura y disposición de los caminos. Distintos decretos fijaban estos detalles (36). En las instrucciones enviadas en 1738

(34) La obra se titula *Mémoire sur la construction et l'entretien des routes*.

(35) G. ARBELOT, op. cit., pág. 771.

(36) El decreto de 3 de mayo de 1720, fijó en 60 pies (19,50 mts.), entre las fosas, la longitud de las grandes carreteras radiales, desde París a los puertos

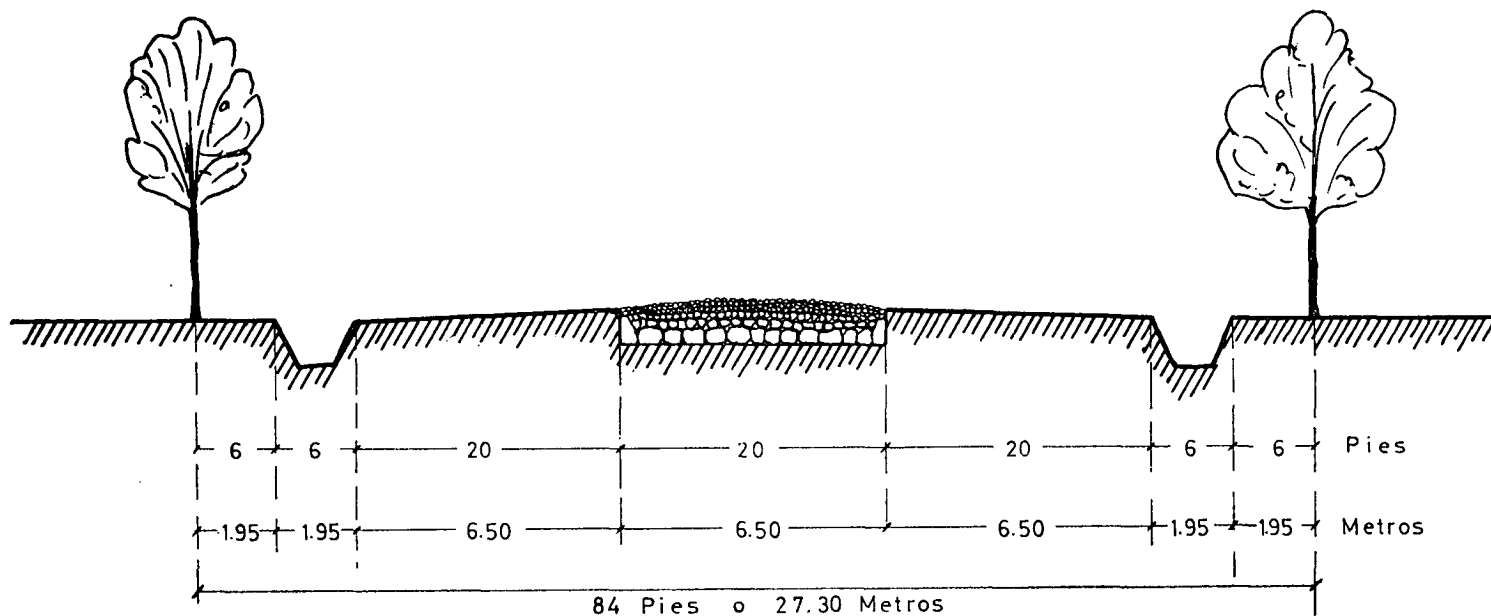


Lámina 4

Corte de una gran ruta real, según un dibujo francés del siglo XVIII (tomado de G. Arbelot, op. cit.)

a los ingenieros, se determinaban 60 pies de anchura entre las fosas, para los grandes caminos (los de la red Radial). Los 20 centrales irían de firme y 20 a cada lado de tierra. Las fosas tendrían 6 pies de ancho cada una, y luego, ya en las propiedades ribereñas del camino, a una toesa por lo menos del borde exterior de la fosa, estarían los árboles, de distinto tipo (olmos, castaños, frutales, etc.), cuya plantación fue obligatoria desde 1720 (37).

El trazado de los caminos franceses en el siglo XVIII, al menos el teórico o ideal, estuvo presidido por un claro esquema racional, tanto para la construcción de la parte empedrada como para la disposición de la anchura de la calzada, con medidas que fueron reglamentadas desde París. La mentalidad racionalista se observaba también en la adopción de la línea recta en los caminos, tendiendo a evitar las sinuosidades de las antiguas carreteras e imitando la rectitud de las vías romanas. Se elegía en lo posible el trazado más corto, de ciudad a ciudad, de puente a puente, de torre de iglesia a torre de iglesia. La obsesión por la recta era tanta que no se pensaba en las pendientes que pudieran interponerse, algunas de las cuales eran suavizadas con desmontes, ni en los arroyos, sobre los que se lanzaban sólidos puentes de piedra, ni en propiedades o casas que igualmente se atravesaban (38).

Este trazado en línea recta, evitaba muchas veces los pueblos, sobre todo los pequeños. Un ramal bastaba para su servicio. En las montañas se procuraba trazar largas secciones rectilíneas, adaptadas sin embargo a las exigencias del relieve, de forma que las rampas no subiesen sino excepcionalmente de un 7 % (39).

¿Hasta qué punto se aplicaban en España estos o parecidos sistemas?

¿Qué grado de conocimientos técnicos se ponían en juego en la construcción de las distintas partes de un camino?

de mar, fronteras o capitales de Provincia, y en 34 pies (11,80 mts.) la de los otros grandes caminos. Cfr. ARBELOT, art. cit., pág. 767.

Las instrucciones enviadas en 1738 a los ingenieros preveían 4 anchuras diferentes, 60 pies para las rutas principales, 48, 26 ó 30 pies para las secundarias, siempre entre las fosas, que abarcarían 6 pies a cada lado de la calzada. Cfr. *Ibíd.*, pág. 768.

(37) Ambas órdenes de 1720 y 1738 preveían que estas anchuras podrían ser reducidas en las carreteras de montaña o en las travesías de huertas, por ejemplo. Cfr. *Ibíd.*, pág. 768.

(38) Las propiedades que se atravesaban solían ser indemnizadas. Generalmente la indemnización se hacía con las tierras que se recuperaban en las antiguas rutas abandonadas. Cuando no había esta posibilidad, teóricamente se pagaban a los propietarios las tierras expropiadas, pero en muchas ocasiones no se pagaron, sobre todo si eran tierras de labor, y cuando se hizo fue siempre con muchos años de retraso. Cfr. G. ARBELOT, op. cit., pág. 769.

(39) *Ibidem*, pág. 769.

La pregunta es muy difícil de contestar. Nos tropezamos con la falta de datos y de estudios sobre el tema. Este trabajo, por otro lado, aparte del camino de Valencia, sólo ha podido interesarse de modo muy general por el resto de la documentación sobre otros caminos españoles del siglo XVIII.

Las únicas fuentes teóricas que poseemos, que puedan completar la documentación existente, son las obras de los tratadistas españoles del siglo XIX, Francisco Javier Barra, que escribe su trabajo en 1826 (40) e Ignacio de Castilla que lo hace en 1848 (41). Ambos autores han de ser tomados con ciertas reservas por el adelanto que en los años en que escriben pudieron haber experimentado las técnicas de que hablan, con respecto al siglo XVIII. Por ello, me referiré únicamente a las operaciones técnicas que he podido comprobar en documentos de dicha centuria.

Para la construcción de un camino se hacían tres tipos de labores. En primer lugar las que llamaríamos *operaciones previas*; después, la *apertura* propiamente dicha del camino, y por último, la construcción de las *partes firmes*.

Operaciones previas son la determinación de la dirección, la elaboración de perfiles y planos y la alineación y demarcación de la línea del camino (42). La apertura del camino llevaba consigo una serie de operaciones como la excavación de las zanjas, la nivelación y explanación del terreno y el bombeo y pisonado de la tierra, a la que se solía dar la oportuna monte. En los lugares donde las elevaciones del terreno lo exigían, se hacían primero los desmontes necesarios en la línea del camino, para ejecutar luego todos los trabajos anteriormente citados.

Con la construcción de las partes firmes, alcantarillas, puentes y empedrado de la parte central de la calzada, terminaban las obras.

(40) F. J. BARRA, *Memoria sobre la construcción del Pavimento o firme de los caminos*. Madrid, 1826, 88 pgs. (En esta obra indica Barra la existencia de otro libro suyo, anterior, sobre las operaciones previas a la construcción del firme de los caminos, es decir, la *explanación, nivelación, etc.* Sin embargo no he encontrado rastro alguno de tal obra.)

(41) I. DE CASTILLA, *Código y manual de construcción, conservación, mejora, administración y policía de los caminos vecinales, arreglado por —*. Madrid, 1848.

(42) La determinación de la *dirección* consistía en fijar los pueblos y lugares por los que había de pasar el camino. Tal obra no era excesivamente minuciosa. En el caso del camino de Valencia, parece ser que ya estaba decidida, en líneas generales, desde Madrid, cuando se encomendó la subdelegación al conde de Aranda. La alineación, es una operación posterior, más detallada, que a partir de la dirección ya hecha, establece la ruta concreta, a la vista del terreno y sus accidentes. A veces no parecen diferenciarse estas dos operaciones, que en alguna ocasión se reducen a una sola.

En lugares accidentados o de montaña o donde había terraplenes de tierra a los lados del camino, solían construirse paredillas de mampostería y muros de sostenimiento. En muchos tramos se ponían guarda-ruedas a ambos lados.

Al tratar de la construcción de un camino en los años de Carlos III hemos de distinguir dos términos que, al menos en la obra del de Valencia, aparecen muy bien diferenciados y que se emplean continuamente, «poner corriente» y «hacer de firme» el camino.

«Poner corriente» un camino consistía en hacer las obras elementales para dejarlo transitable, la apertura de zanjas y el bombeo y disposición de la tierra. Tal camino, si el terreno lo permitía, quedaba ya en ese estado y no se empedraba nunca. En este caso, se hacían los puentes y las alcantarillas necesarias.

Otras veces, la operación de «poner corriente» un determinado tramo se hacía con la idea de afirmarlo más adelante, cuando hubiera dinero y el terreno estuviese apelmazado por el tránsito.

«Hacer de firme» o afirmar un camino, es la realización completa del mismo. Para ello, la operación básica era el empedrado de la calzada o de la parte central de ésta. En ocasiones, el afirmado de un camino se hacía tiempo después de que se hubiese puesto corriente, pero otras veces, se efectuaba desde un principio la obra completa.

Poco sabemos acerca de la construcción de los grandes caminos que se abrieron en la España del siglo XVIII. Las únicas noticias coherentes se refieren al de Santander a Reinosa, construido por Fernando VI en 1753, pero me han parecido suficientemente significativas.

Barra nos informa de cómo se hizo el firme. A los márgenes se habían colocado grandes piedras, llamadas cobijas, entre las que echaron una capa de piedras gruesas, y encima de ésta otra de piedras más menudas, reducidas a golpe de maza. Una vez formado así el pavimento, se echó sobre él una capa de arena o tierra (43).

Fernández de Mesa habla también de esta obra. Su fábrica tenía una anchura de 28 pies castellanos (7,84 metros), 21 de camino y 3,5 a cada lado de pared seca; se habían puesto varias capas de piedra para el firme, primero piedra callear, y luego piedra menuda, mezclada con arena o tierra de la mejor calidad, conseguida en las inmediaciones. La superficie del camino tenía un ligero alomado

(43) Las capas de piedra, sobre todo la primera de piedras gruesas, eran mayores o menores según la abundancia de piedra en cada lugar. Cfr. Barra, op. cit., págs. 28 y 29.

central para la escorrentía de las aguas. En muchos lugares se habían puesto guarda-ruedas y en todos los parajes donde se pudo se hicieron fosas o desagüaderos laterales, de 6 palmos de ancho (44).

Vicente Palacio Atard, dio a la luz un documento de Marcos de Vierna, que participó en la obra del camino desde Santander a Reinosa. Según tal documento, el camino tenía en general, 4 toesas de ancho, es decir 7,784 metros. En las vueltas tenía 5 toesas y en algunas, más de 6. El relleno estaba formado por una cama de piedra grande, colocada ordenadamente; encima, una capa de piedra menuda, que una vez puesta en su lugar, había sido machacada por una gran cantidad de trabajadores con mazos de hierro de 30 libras de peso cada uno, hasta dejarla del tamaño del cascajo, con un ligero abombamiento central; por último, se echó una capa de arena, para que se metiese por los vacíos del cascajo e hiciese el camino más sólido (45).

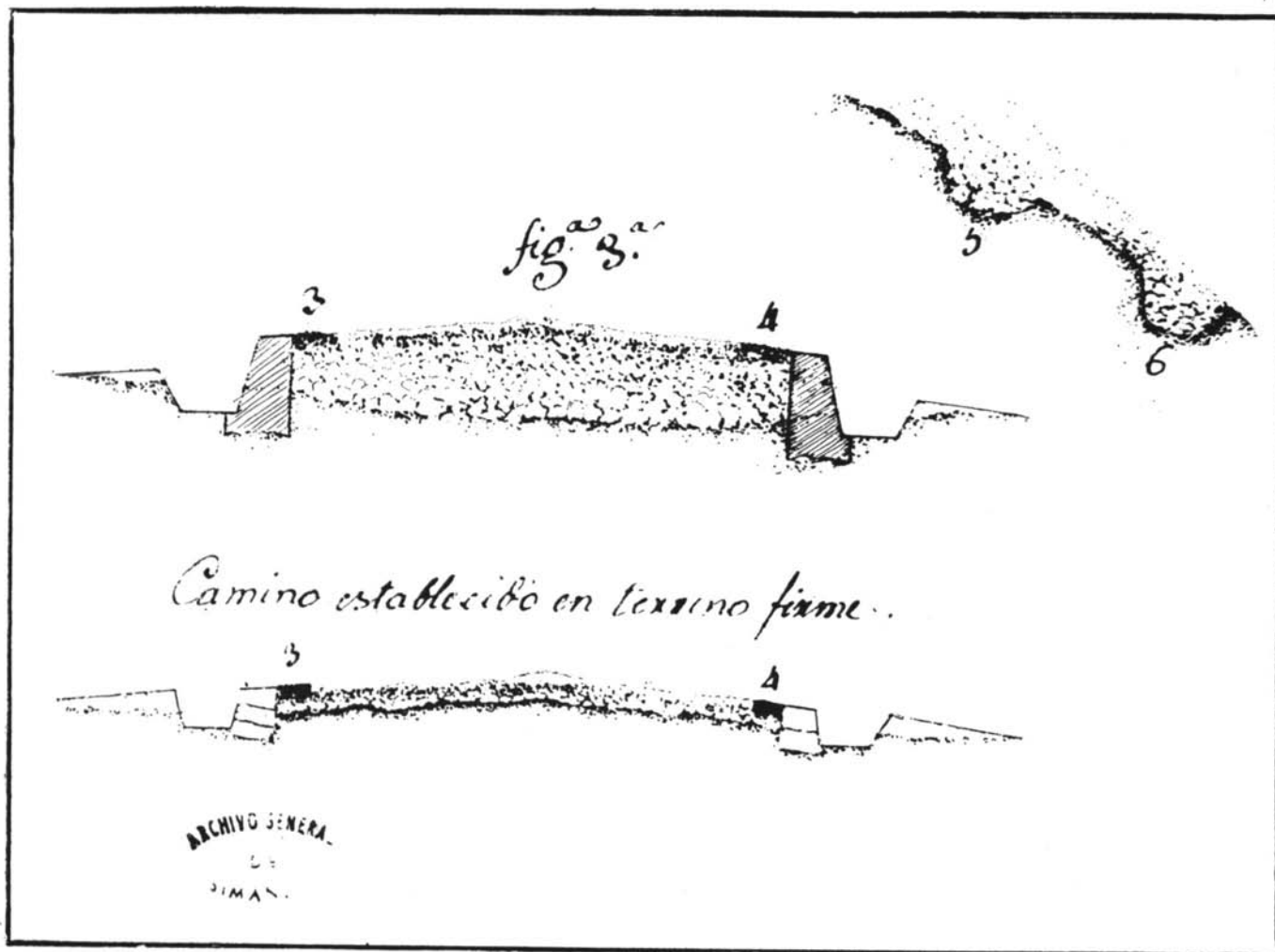
Con la colocación ordenada de piedras grandes en la base, el desmenuzamiento a mazazos de la segunda capa, para que se llenasen todos los vacíos que pudiesen quedar, y por último, la capa de arena que se introduciría por las fisuras, se lograban cómodas y resistentes calzadas, que se iban afianzando y macizando además, con el paso de los carruajes y el tránsito general. El único problema era que los suelos donde había de realizarse tal afirmado, tuviesen la consistencia suficiente como para soportar su peso.

Vemos, pues, cómo el empedrado del camino de Reinosa a Santander, de tiempo de Fernando VI, se había construido con una técnica bastante parecida a la que se preconizaba en Francia, lo que nos indica el conocimiento de la misma ya en fecha tan temprana.

En los caminos que se construyeron en el reinado de Carlos III se siguieron en general, mejor o peor, con mayor o menor aproximación, todas las normas que hacia los años setenta se proponían en Francia como las más perfeccionadas y que en parte ya se conocían y habían sido propuestas en 1693 por Hubert Gauthier. En primer lugar, la construcción del empedrado a base de capas de piedras, más gruesas en la primera capa y cada vez menos hasta la superficie; en segundo lugar la disposición de la calzada en tres

(44) FERNANDEZ DE MESA, op. cit., pág. 164.

(45) El objetivo del desmenuzamiento a mazazos de la segunda capa, era que la piedra mayor que estaba abajo se apretase más, y la de arriba quedase reducida de tal forma que el piso resultara suave y facilitara el tránsito. Cfr. V. PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla, y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. Página 80.



zonas, la del medio de firme y las dos laterales de suelo natural, con un ligero abombamiento para que cayese bien el agua a las zanjas; por último, la rectitud del trazado, de torre a torre, de pueblo a pueblo, de puente a puente, etc. (46).

El corte que presentamos del camino de Galicia (47) (lámina n.º 5) ofrece una clara semejanza con el esquema de construcción preconizado por Trésaguet (lámina n.º 3). Pero veamos todos estos aspectos en la obra del camino de Valencia.

Generalmente, se siguió la línea más recta entre pueblo y pueblo. Hay documentos en que se indica expresamente que se hacía la alineación desde la torre de un pueblo a la del siguiente, para acortar distancias y gastos. Por otra parte, se evitaron muchas localidades, a las que se obligó a que hiciesen hijuelas para su servicio.

En verano de 1765, cuando ya se estaba realizando el plano del camino, el conde de Aranda formó las condiciones técnicas, que fueron aprobadas. La calzada había de tener 14 varas de ancho (algo menos de 12 mts.), entre las zanjas o cunetas. Su parte firme para el tránsito de carruajes en tiempo de lodo, constaría de 8 varas (algo menos de 7 mts.), hechas de piedra, cascajo, arena y materiales que pudiesen darle una consistencia. A ambos lados de esta calle central hecha de firme, habría 2 calles o pasillos de terreno natural, de 3 varas de ancho cada uno (48). Estos pasillos laterales, facilitaban la maniobra de los carruajes que hubiesen de cambiar de sentido, evitaban atascos, y servían como estribo de la parte calzada, en lugar de los revestimientos laterales de mampostería.

Aranda no creía que esta anchura de 14 varas, aparte de las zanjas, fuese perjudicial para el cultivo, ya que se trataba de un terreno seco y abierto todo él. La construcción y entretenimiento no serían muy costosos, pues la parte hecha «de firme» sólo iba a tener 8 varas de ancho.

Para los tramos inmediatos a los pueblos, sus «entradas y salidas» el conde de Aranda fijó en 21 varas la anchura de la calzada

(46) «En el Reinado de Carlos III se hicieron una porción de caminos, todos bajo el mismo sistema de poner en el fondo del firme una capa de piedras gruesas. El camino de las montañas del Vierzo (sic) y el del Puerto del Rey en Sierra morena, hechos por don Carlos de Maur, acaso el mejor ingeniero que ha habido en España, están así contruidos, los caminos de Navarra, que son los mejores que hay en España, los de Galicia y los de las Provincias exentas así están contruidos, y todos ellos son los que mejor se conservan.» F. J. BARRA, op. cit., págs. 30 y 31.

(47) A. G. S. Mapas, Planos y Dibujos. XXXVIII-96.

(48) El conde de Aranda no especificaba el que la calzada debía de tener un ligero abombamiento central. Pero de hecho, según nuestras noticias, en todos los tramos se practicó tal abombamiento.

(unos 17 mts. y medio), y autorizó a que en los tramos particulares en que las 14 varas de anchura no conviniesen a la calidad del cultivo, pudiesen reducirse a 10 ó 12.

Los pueblos habían de plantar árboles y conservarlos a su costa a ambos lados del camino, en los tramos correspondientes a sus «entradas y salidas» respectivas (49).

Parece ser que el empedrado o firme de la calzada no se hizo de la misma forma en todos los sitios. El tramo que el ingeniero Arana realizó en 1765, desde Aranjuez a Ocaña, consistía, según informó Vierna, en un lomo grande de tierra con muy poca piedra, desordenada e inexistente en algunas partes (50).

Pero al parecer, no todos los trechos se hicieron de forma tan deficitaria. En la contrata del camino desde Ocaña a Villatobas se especificaba que había de buscarse el mejor asiento y cara de las piedras como en los empedrados ordinarios, sobre cama de tierra o arena; a las piedras así colocadas se las daría un golpe de maceta y, por último, los intersticios tenían que rellenarse de guijo o arena. Todo había de quedar bien encajonado, ordenado y batido a golpe de pisón, para lograr una mayor firmeza (51).

Simón Desnaux, en el proyecto de la obra desde la cruz de Játiva a Catarroja especifica que la calzada había de tener 8 varas de bombeado de tierra, cuyo espesor llevaría el relleno de piedra; los vacíos colaterales se llenarían con tierra igualmente pisonada siguiendo la curva superior del empedrado, y todo sería cubierto con una capa de grava de 10 pulgadas de alto en el centro, reduciéndose progresivamente hasta 8 junto a los fosos (52).

En las condiciones que se formaron para que el asentista Pascual Picazo hiciese parte de la obra de las hijuelas desde Chinchilla al camino se especificaba que debía de hacerse un encajonado de piedra y, luego de hecho éste, llenarlo con piedras del tamaño de huevos poco más o menos, mezcladas con tierra y apisonadas. En

(49) No tenemos más datos que las normas dadas por el conde de Aranda en 1765. Quizá en algún lugar no se siguieron estas normas, pero no me es posible saberlo.

Manuel Serrano en su informe de 1780, habla de dar el ancho de 30 pies a las calzadas que había de construir. Los 24 centrales se harían de firme, y a cada lado quedarían 3 pies de terreno natural.

(50) Ocaña, 18 de mayo de 1767, Vierna a Múzquiz. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(51) Ocaña, 17 de marzo de 1766. Contrata de Manuel Pérez. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909. Estas descripciones y otras similares se encuentran también en la documentación de los otros caminos del Plan de 1761.

(52) Valencia, 20 de septiembre de 1766. «Proyecto de Desnaux para el tramo desde la Cruz de San Felipe al lugar de Catarroja». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

la superficie del camino se cubriría todo con una tangada de guijo mezclado también con tierra, de seis pulgadas de espesor (53).

Es decir, en un primer momento existen ciertas diferencias en la construcción de los empedrados de los distintos tramos, aunque en todos ellos se rastrea el conocimiento más o menos perfecto de las técnicas del apilamiento de capas de piedra sobre un lecho plano, la última de las cuales llevaba una ligera montea o abombamiento central. En los primeros años de la construcción, casi todos los afirmados de la obra tenían en la capa superior grava, particularmente los del reino de Valencia. El camino desde Valencia a Catarroja llevaba paredillas de mampostería a los lados, pero este método se abandonó después por lo caro que resultaba, y se hizo sólo en los lugares en que eran necesarias.

Aparte de los empedrados que hemos visto, compuestos de piedra, tierra y grava, desde finales de 1772 se hizo un nuevo afirmado que ya se experimentó en 1769 cerca de la Torre de Espioca. Estaba formado de cascotes de minas (?) ligados con tosca y grava (54). Al parecer, componía un sólido de mucha duración y fácil de reparar, además de más barato que el empedrado anterior. Este nuevo sistema se empleó en los trozos que se afirmaron en la primera época de las obras desde Silla a Almansa, y llegó a ser el método casi universal de empedrar o afirmar los distintos trozos del camino, desde comienzos de 1773 a comienzos de 1776 (55).

En esta última fecha, Sabatini criticó el método de empedrado que se había seguido en el camino de Valencia, indicando que no le parecía bien que el firme tuviese mezcla de tierras o arena, sino sólo en la capa superior, para igualar el piso, y especificó que desde aquel momento los reparos que hubiese que hacer en el camino, se efectuarían con cascajo o piedra menuda colocada irregularmente (56).

En su crítica hizo un esbozo del método que poco después iba a imponer en los caminos generales de España, prácticamente el mismo que meses antes había compendiado Tresaguet en Francia; Sabatini

(53) Chinchilla, 14 de septiembre de 1772. «Contrata de Pascual Picazo para la obra del camino desde la cuesta del Pilar al Arenal». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(54) La *tosca* es una piedra caliza, porosa, que se forma de la cal de algunas aguas.

(55) En febrero de 1766, Sabatini informó a Múzquiz que debía de abandonarse este método por ser contrario a la duración y comodidad del camino. Madrid, 27 de febrero de 1776. Sabatini a Múzquiz. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(56) *Ibidem*.

defendió este sistema en el proyecto para la recomposición del camino desde Aranjuez al Corral de Almaguer, en enero de 1778.

Por aquella época ya debía seguirse tal método en el resto de los caminos generales españoles (57).

Sabatini nos lo explica prolijamente. El afirmado había de hacerse por el apilamiento de cuatro distintas capas de piedras, la primera del tamaño de cabezas de perro, paralela al fondo plano del lecho, la segunda como puños, la tercera como huevos y la última como almendras; a partir de la segunda se iría formando un ligero abombamiento central. Todas ellas se recubrirían con arena (58).

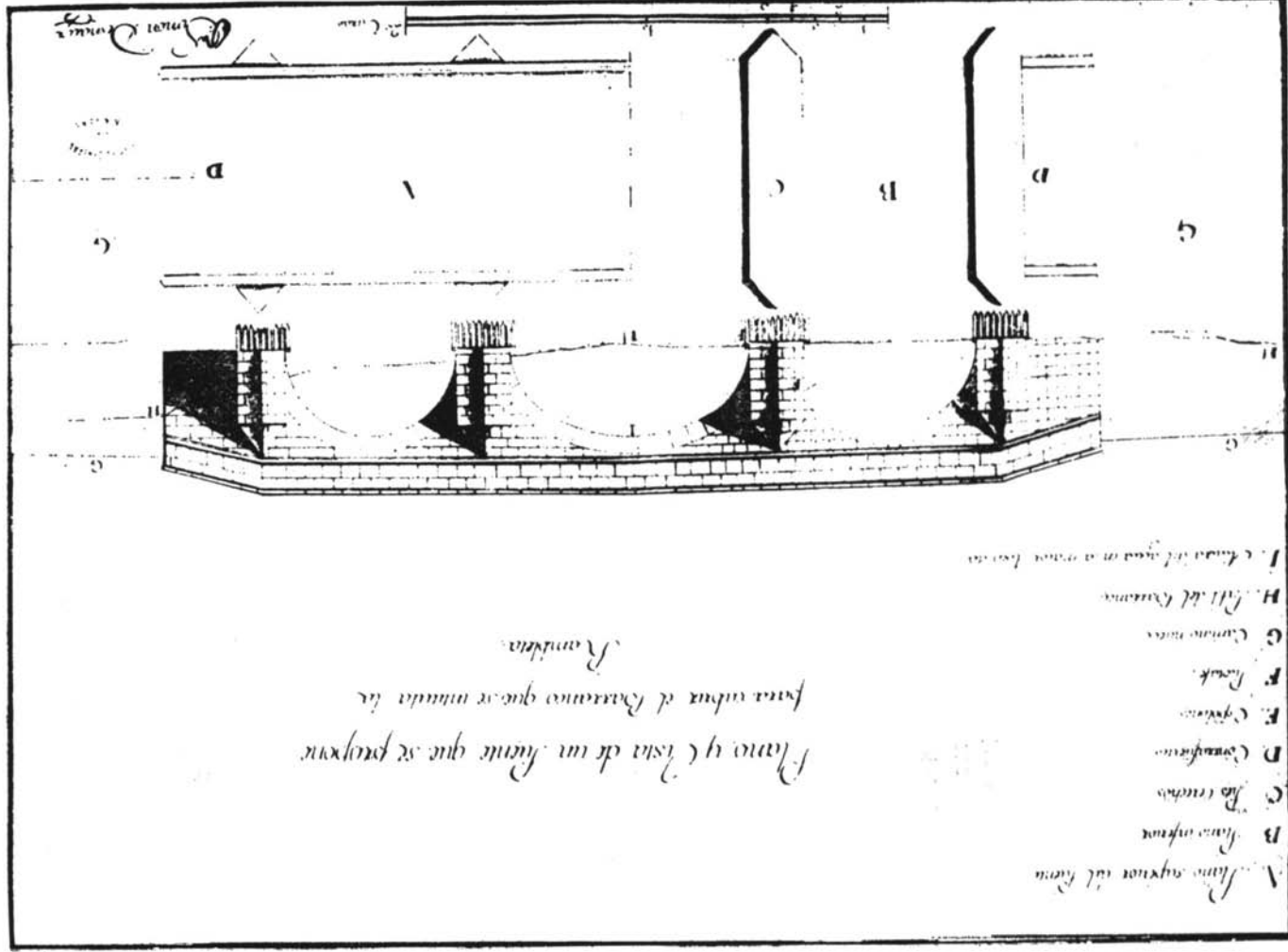
Conocemos pocos detalles acerca de la realización de ciertas obras que lógicamente tenían una mayor dificultad, como las alcantarillas y los puentes.

Algunas alcantarillas, sobre todo en los terrenos accidentados, atravesaban el camino de un lado a otro, por debajo del mismo. La construcción de puentes era la obra más difícil de todas las que se realizaron. Por la falta de datos no puedo estudiar detalladamente la técnica que se empleó. Además, la mayoría de ellos se hicieron por asiento, lo que nos impide saber si hubo alguna uniformidad en el método de construcción.

Sin embargo, a partir de los datos existentes y la comparación con otros relativos al camino de Santander a Reinosa, intentaré describir en pocas palabras la construcción ideal de un puente: en primer lugar se buscaba bajo las aguas la planta firme sobre la que asentar la obra, una vez alcanzada ésta, se montaba encima de ella un zampeado de madera, del suficiente espesor, encajonado con piedras grandes, o unos espolones verticales, afianzados en la parte firme. Encima de tal zampeado o espolones se construían los pilares, de piedra bien sentada y unida con argamasa. Los arcos, entre los pilares, tenían todos los paramentos, dovelas y claves de piedra, mientras que ciertas partes menos importantes y el interior de los mismos podía hacerse de ladrillo. Las impostas eran a veces de losa cajeadada, sobre la cual se plantaba el machiembrado de los antepe-

(57) Sabatini parece indicarlo así cuando a mediados de 1777, hablando del reparo del camino desde Aranjuez al Corral de Almaguer, decía que el medio más eficaz y sencillo de acabar con los gastos de repetidas recomposiciones sería hacer su bombado (empedrado) de la misma forma que en los demás del reino. Madrid, 9 de agosto de 1777. «Informe de Sabatini a Múzquiz». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(58) Madrid, 26 de enero de 1778. Sabatini. «Relación y declaración de la recomposición y obras que deben hacerse en el trozo de camino desde la salida del real sitio de Aranjuez hasta el cerro de la Vega, al otro lado de la villa del Corral de Almaguer». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.



chos. Los pilares del puente solían apoyarse sobre un zampeado de especial consistencia, y generalmente estaban reforzados por tajamares de piedra, que en la parte de arriba del río tenían forma triangular para cortar las aguas, y en la parte de abajo forma de cubo o semicírculo. Sobre el puente el camino podía hacerse de dos maneras, bien el empedrado en distintas capas, que se hacía en otras partes, o bien el empedrado de una capa de piedra sentada sobre arena, a veces a tizón, apisonada y recebada con la misma arena; una técnica que recuerda algo a la del adoquinado (59).

En la construcción de paredes de mampostería hubo buenos especialistas, particularmente en el reino de Valencia. Había varios tipos de paredillas; las de cascajo con argamasa, las de ladrillo y las de piedra. Las de piedra podían ser en seco o con argamasa. En muchas ocasiones se exigía que las de piedra o ladrillo se hiciesen escuadradas «a sogá y tizón».

4. *La realización de los trabajos.*

Podemos distinguir dos grandes etapas dentro de la primera época de la realización de las obras, entre 1765 y finales de 1778.

La primera abarca desde 1765 hasta agosto de 1773. En todo este tiempo, el máximo director de los trabajos fue, de hecho, el conde de Aranda. Este primer periodo se caracterizó por la división y simultaneidad de las obras (en la Mancha y en el reino de Valencia). En estos años y en contra de lo dispuesto por la Instrucción de caminos de 1761 se trabajó prácticamente durante todos los meses del año, a excepción de diciembre y enero, por el frío, la lluvia y la brevedad de los días, y de julio, agosto y septiembre en las zonas del reino de Valencia donde existían plantaciones de arroz, para evitar el peligro de tercianas.

La segunda etapa se extendió desde agosto de 1773, en que el conde de Aranda marchó a París, hasta finales de 1778. Durante todo este periodo el superintendente general de Caminos y ministro de hacienda, don Miguel de Múzquiz, supervisó desde Madrid la construcción. A comienzos de 1774, el intendente Gómez de la Torre, subdelegado en Valencia, logró que se reglamentase la suspensión de las obras en los tres meses de invierno y la obligatoriedad de que todos

(59) El Plano del ingeniero Simón Desnaux, del proyecto de un puente sobre el barranco de la Rambleta lo he tomado del A. G. S. Mapas, Planos y Dibujos, XXXVIII, 30.

los trabajos se hiciesen seguidos, sin intervalos, desde la Torre de Espioca a Madrid (60). A partir de este momento, las obras de la Mancha, que ya desde agosto de 1770 se habían visto un tanto postergadas por Gómez de la Torre, avanzaron muy poco y sufrieron largos periodos de suspensión (61).

La fase de más intensa actividad abarcó los cinco primeros años, desde el comienzo de las obras hasta agosto de 1770. A partir de esta fecha, en que el nuevo intendente de Valencia, don Sebastián Gómez de la Torre, sustituyó como delegado del conde de Aranda al intendente anterior, don Andrés Gómez de la Vega, los trabajos se desarrollaron a un ritmo más lento y sufrieron algunas interrupciones. Con Gómez de la Torre, comenzaron las disensiones entre la dirección político-administrativa del camino y la dirección técnica a cargo del ingeniero don Pedro de Ara, que perduraron hasta que a finales de 1777 Ara fue sustituido por don Antonio Exarch. En opinión de Ara, Gómez de la Torre pretendía dirigir los trabajos detrás de una mesa y jamás había visitado una obra (62). El Marqués de Vanmarcke, que sustituyó a Gómez de la Torre en la subdelegación en julio de 1776, estuvo, en realidad, mucho más interesado por el arreglo y adecentamiento del camino de las Cabrillas, del que ordenó varios reconocimientos y presupuestos, que por la obra del nuevo camino real, a él encomendada. Ara se quejaba de esta predilección y de los continuos planos, perfiles y relaciones que pedía a los ingenieros. Vanmarcke les exigía además una gran minuciosidad en las certificaciones de las obras realizadas, con lo que detenía el pago a los asentistas y paralizaba los trabajos.

Cuando el conde de Floridablanca, el 13 de noviembre de 1778, ordenó la suspensión de las obras del camino de Valencia, la situación de los trabajos era la siguiente:

En la Mancha estaban «de firme» las siete leguas y media desde

(60) Por decisión de Múzquiz, las obras deberían de suspenderse en los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero, en los que sólo se podría trabajar en obras de desmontes, rellenos y otras labores a destajo. En los meses de julio, agosto y septiembre por el peligro de tercianas, se paralizarían las obras cercanas a plantaciones de arroz. Según la Instrucción de caminos, el trabajo habría de comenzar cada año a principios de abril y terminar a finales de septiembre. Los seis meses de invierno debían de emplearse en el acopio de materiales.

(61) Únicamente se hicieron obras en la Mancha en los meses de verano, cuando por el peligro de tercianas tenía que suspenderse los trabajos en determinadas zonas del reino de Valencia.

(62) «La enfermedad de este camino, es tener yo las manos atadas para adelantar las obras, pues sólo yo sé dónde son necesarias; pues desde la mesa mal puede saberse ésto, y el intendente quiere desde ella gobernarlas sin dejarme acción para nada». Valencia, 3 de septiembre de 1774. Ara a Múzquiz. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

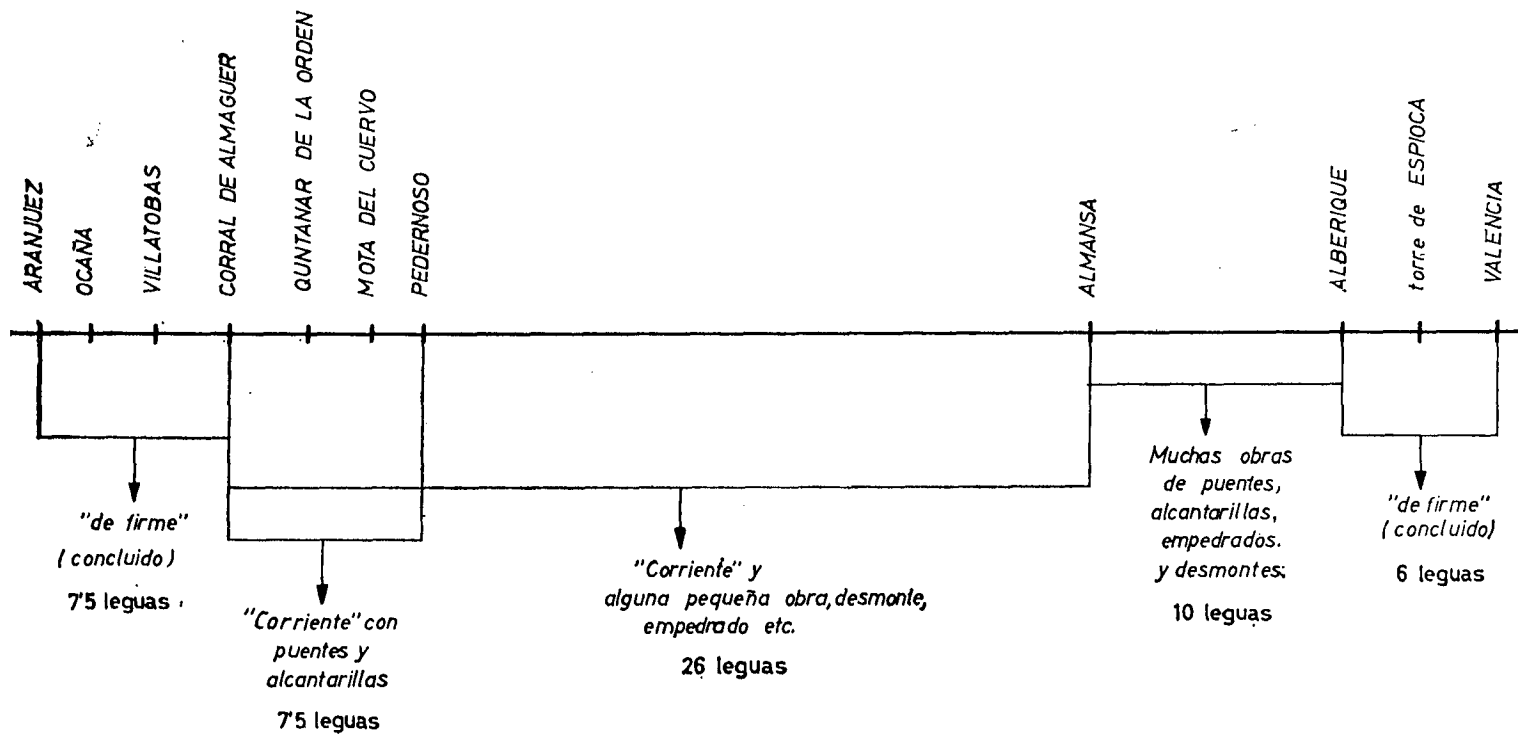


Lámina 7

Estado de los trabajos al suspenderse la apertura del camino a finales de 1778.

Aranjuez al Corral de Almaguer (63), con lo que desde Madrid a dicho pueblo quedaban diecisiete leguas y media de camino, totalmente concluido. En las treinta y tres leguas y media existentes entre el Corral de Almaguer y Almansa, ya desde los primeros meses de la obra, se habían puesto «corrientes» grandes trozos de camino, gracias a la apertura de zanjas y la realización del bombeo; en toda esta distancia estaban hechas algunas obras de alcantarillas, puentes, desmontes y trozos de empedrados o afirmados. La obra de puentes y alcantarillas, en concreto, quedaba prácticamente concluida hasta El Pedernoso, a quince leguas de Aranjuez y veintidós de Madrid. El desmonte del puerto de Almansa estaba bastante avanzado.

En el reino de Valencia, en las dieciséis leguas que separaban Valencia del puerto de Almansa, se habían hecho gran cantidad de obras. El camino estaba prácticamente concluido en las seis primeras leguas desde Valencia a Alberique (64). En el resto, entre Alberique y Almansa se habían hecho muchos puentes, alcantarillas y empedrados.

En definitiva, los viajeros utilizaban gran parte de las sesenta y cuatro leguas existentes por esta ruta desde Madrid a Valencia (cincuenta y cinco desde Ocaña a Valencia). Veintitrés y media de ellas ya estaban completamente concluidas (trece se habían hecho en estos años, entre Aranjuez y Valencia), y en el resto se habían ejecutado gran cantidad de obras.

A la vista de la sucesión cronológica de los trabajos, podemos sacar una serie de conclusiones:

En primer lugar, la importancia que se da a los cargos administrativos en la dirección de la obra. Nos encontramos en ella con dos estratos directivos, el técnico, formado por los ingenieros, y a un nivel superior el político o administrativo, encarnado por el subdelegado o sus representantes y por el superintendente, figuras políticas que en raras ocasiones conocen de cerca las obras y sus problemas, y que han de englobar la comisión del camino dentro de todo un conjunto de actividades a realizar, a escala local, regional o nacional. De hecho, los distintos subdelegados, que son siempre el intendente o el capitán general de Valencia, son, junto con el superintendente, los que realmente llevan la dirección de la empresa, y de ello, junto a consecuencias positivas como puede ser el logro de un mayor control sobre ellas, se derivaron una serie de consecuen-

(63) No sabemos si estaba hecho completamente hasta el Corral de Almaguer, pero en todo caso faltaría muy poco para llegar a dicho pueblo.

(64) Tal vez faltase alguna pequeña obra, de poca consideración.

cias negativas. Por un lado, una cierta intromisión de los cargos administrativos en la realización de los trabajos, lo que dificultó en ocasiones el normal desarrollo de los mismos, y por otro, una reducción del papel de los técnicos, que tuvieron poca autonomía y escasas oportunidades de orientar la realización de las obras.

Hay una muy directa dependencia de los trabajos con respecto a la gestión de los distintos subdelegados; adelantan, se atrasan o se paralizan, en relación principalmente con la labor de cada uno de ellos.

Durante toda esta época, las obras avanzaron poco y fueron a un ritmo bastante lento. La gestión de un determinado subdelegado, un pleito entre asentistas, la falta de caudales en un momento concreto, el daño ocasionado por una riada, etc., disminuyeron el ritmo o paralizaron las labores en determinados tramos, lo que en definitiva repercutió negativamente sobre el adelanto de los trabajos.

En general se observa la falta de conexión de unas obras con otras, y en algunas ocasiones, la ausencia de una visión global de la obra, particularmente por parte de los subdelegados, que quizás actuaron más como autoridades de la región valenciana que como directores de la apertura de todo el camino desde Ocaña a la ciudad de Valencia, por su interés en centrar las obras en esta región.

Los distintos pueblos por los que pasaba el camino estaban obligados a realizar una serie de trabajos. Según los proyectos, cada pueblo debía de hacer el trozo de camino que le atravesaba. Cuando el camino no pasaba por dentro del pueblo, los vecinos tendrían que sacar una hijuela hasta él. Se les obligó también a que plantasen de árboles las «entradas» y «salidas» del camino en cada pueblo, y el 26 de noviembre de 1767, una vez puesto corriente el camino de la Mancha, se ordenó a los pueblos que reparasen sus malos pasos. Por último, en julio de 1770 mandó don Pedro de Ara que ayudasen con el sobrante de propios y arbitrios y con cierto número de peones a la construcción de los puentes que se realizasen en las inmediaciones respectivas.

La real hacienda era consciente de las dificultades que experimentaban los pueblos para el cumplimiento de todas estas órdenes. Por ello, nunca les forzó con exigencias excesivas y les ayudó en la realización de algunos de sus trabajos. Don Pedro de Ara mandó en julio de 1770, que se asistiese con algún dinero a los pueblos que tenían que sacar hijuelas, como se hizo en estos años con Chinchilla. Por otra parte, en alguna ocasión se concedieron ayudas para una obra determinada a los pueblos que las habían solicitado, como

a Mogente en 1772 para la construcción de un puente sobre el río Cañoles, entre el pueblo y el camino (65).

Poco habían hecho los pueblos a finales de 1778. Casi ninguna localidad había construido su travesía y excepto Chinchilla, cuya obra no sabemos si había llegado a terminarse, no tenemos noticias de que ninguno hubiese realizado o iniciado la construcción de hijuelas. Las relaciones que poseemos de 1768 acerca del cumplimiento de la orden sobre el arreglo de los malos pasos, nos indican las dificultades de algunos pueblos para llevarla a cabo. En lo que respecta a los plantíos, en 1778 debía de haber pocas arboledas en buen estado (66).

Un aspecto interesante en toda obra de caminos es el de la construcción de posadas o mesones que faciliten el tráfico y la intercomunicación. En 1778, al parecer, ninguna de las pocas proyectadas se habían concluido.

Las instrucciones de don Pedro de Ara para la continuación del camino, en julio de 1770, determinaban que para el establecimiento de ventas y mesones fuesen preferidos los pueblos, con el fin de que su producto les sirviese como bienes de propios. En caso de que por falta de medios, los pueblos no pudiesen construirlos, se les permitiría hacerlo a los particulares (67).

Existen pocos datos de peticiones para el establecimiento de posadas. En los primeros años de las obras el ingeniero director don Pedro de Ara se encargaba de revisar los planos de las que se proyectaban, con el fin de que todas tuviesen una estructura uniforme. En enero de 1772, Aranda ordenó al intendente Gómez de la Torre que fijara carteles en el reino de Valencia para que todo aquel que quisiera hacer una posada le pidiese a él los planos oportunos. En los primeros meses de dicho año, la demanda debió de ser grande, pero según indicaba Ara, nadie quería conformarse con el modelo que les señalaba el intendente.

Una vez construido el camino, era necesario conservarlo para

(65) La obra se hizo a proporción entre el Rey, el señor y el pueblo, por decisión del conde de Aranda. Almansa, 10 de julio de 1772, Ara a Gómez de la Torre (al margen anotación de Aranda). A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(66) Las noticias que poseemos, particularmente por lo relativo a los plantíos, se refieren casi únicamente a los pueblos de la Mancha, tal vez porque en ella el camino estuvo «corriente» mucho antes que en el reino de Valencia.

(67) El duque del Infantado protestó en abril de 1773 para que no se estableciese ni posada ni mesón alguno en su baronía de Alberique, indicando que él, a su debido tiempo, mandaría construir los necesarios. S. I., 16 de abril de 1773. El administrador de rentas sueltas de la baronía de Alberique. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

Aranda ordenó que no se concediesen permisos para el establecimiento de posadas en los territorios del duque.

evitar su destrucción. En los años de la primera época de las obras se establecieron medidas sueltas y prohibiciones concretas, pero, a excepción del tramo Aranjuez-Ocaña, que el Rey atravesaba varias veces al año para ir a cazar a Montealegre, no hubo una organización efectiva para el mantenimiento de las obras realizadas, ni existió un reglamento particular que estableciese quién había de encargarse de las reparaciones, con qué fondo tendrían que pagarse, etcétera (68).

En julio de 1766 el Conde de Aranda prohibió la entrada de ganados en el camino porque destruían las zanjas y los plantíos.

Entre las órdenes dictadas por don Pedro de Ara en julio de 1770 se establecía la obligación de los vecinos de los pueblos de hacer puentecillos para pasar por encima de los fosos del camino a sus heredades. Ordenaba además que se hiciese bando en todos los pueblos de la carretera para que las carreterías, en tiempo seco, usasen el camino de tierra de los lados y reservaran el empedrado para el tiempo de lluvias, bajo pena al transgresor de diez reales de vellón (69).

En noviembre de 1771 don Pedro de Ara pidió al Conde de Aranda que pusiese un encargado en el tramo de Ocaña a Villatobas para que cuidara del camino, con la paga perpetua de un sueldo diario. Le recordó además la necesidad de elaborar un reglamento para la conservación de los caminos, que determinase entre otras cosas los fondos con los que se había de subvenir al gasto.

El 1 de noviembre de 1772 una real cédula reglamentó la conservación de los caminos generales recién construidos. Veamos sus artículos:

1) Ordenaba que se repusiese en los márgenes del camino cualquier piedra cobija que se cayera, pues estas márgenes eran las que sostenían el relleno.

(68) Don Esteban Jourdain estuvo encargado de la conservación del camino de Aranjuez a Ocaña desde que en 1767 terminó la obra de recomposición de este tramo, defectuosamente construido en 1765. Para las reparaciones, los pueblos de aquellos terrenos tenían que facilitar los peones que fueran necesarios, que serían pagados; Jourdain tenía facultad para denunciar a las justicias a todo aquel que hiciese daños en las obras, y las justicias harían que todo se arreglase a costa del culpable, al que además impondrían una multa a determinar por Múzquiz. La mitad de la multa sería para el que denunciase el daño y la otra mitad para gastos de conservación del camino. San Ildefonso, 4 de septiembre de 1767. Reglamento para la conservación del camino entre Aranjuez y Ocaña. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(69) Madrid, 12 de julio de 1770. Ara. «orden general para la continuación de las obras del Real Camino de Ocaña a Valencia». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

2) Que se usaran carros con ruedas de llanta ancha y lisa, con tres pulgadas de huella como mínimo, y sin clavos prominentes.

3) Que los carros de llanta estrecha y clavos prominentes tenían que pagar doble portazgo, y que donde no hubiese portazgo se impusiera, con autorización del Consejo de Castilla.

4) Que del portazgo fuesen exceptuados los carros del país.

5) Que en adelante no se permitiese con ningún pretexto arrastrar maderas por los caminos de ruedas.

6) Que los reparos menores, como echar tierra o cegar alguna pequeña quiebra de los caminos fuesen a cargo del pueblo en cuyo término se causaren, pero si fuese necesaria obra de cantería, mampostería, poner guardarruedas u otra cosa considerable, se costease del portazgo, donde le hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para las obras.

Los artículos de esta real cédula se hicieron públicos en el reino de Valencia por bando del 26 de mayo de 1773, pero no sabemos hasta qué punto fueron respetados.

Tanto don Pedro de Ara como Desnaux solicitaron el establecimiento de portazgos en el nuevo camino. Gómez de la Torre les apoyó y propuso a don Miguel de Múzquiz la creación de barreras aduaneras en el reino de Valencia, en las que sólo se cobraría a los trajineros de fuera de él, destinadas a la formación de un fondo para reparaciones. El intendente envió a Múzquiz un proyecto de los posibles portazgos, elaborado al parecer por Desnaux. Pero Múzquiz juzgó que los caminos de aquel reino aún no estaban lo suficientemente adelantados para tal impuesto e indicó que la conservación de los tramos ya ejecutados debería de salir de la consignación del camino.

No tenemos noticia de nuevas medidas en favor de la conservación hasta los años en que Floridablanca ocupó la superintendencia. Hay distintas quejas que nos indican cuánto debieron de sufrir los tramos ya terminados sin una organización ni un reglamento particular para su mantenimiento.

5. *Financiación. Ingresos y gastos.*

Las obras del camino, se sufragaron con el sobrante de la renta del ocho por ciento que se cobraba a las puertas de la ciudad de

Valencia, según estableció la orden de 10 de junio de 1761 (70) y con un millón de reales de vellón al año, a cuenta del Fondo de Caminos Generales del Reino, procedente del sobreprecio de dos reales de vellón en fanega de sal.

El Decreto de 10 de junio de 1761, disponía que el camino de Valencia había de financiarse únicamente con el sobrante de la renta del ocho por ciento. Sin embargo, una vez suspendida la obra del camino de Andalucía, se ordenó el 9 de septiembre de 1765, que al sobrante del ocho por ciento, se añadiese un millón de reales de vellón al año, a partir del 1 de mayo de 1766. Este millón de reales anual se entregaría por mesadas iguales en la Tesorería del Ejército del Reino de Valencia.

Pero el fondo con el que se financiaba el camino de Valencia sufrió una serie de descuentos que tuvieron una incidencia negativa sobre las obras.

A comienzos de 1768 se decretó que la tercera parte del sobrante anual de la renta del ocho por ciento se destinase a la construcción de un cuartel en Valencia para las banderas de reclutas. Dicha cantidad se desglosaría ya del sobrante de 1767, y se seguiría entregando año tras año, hasta la conclusión del cuartel. Parece ser que, de hecho, no hubo tal descuento, sino que en una o varias fechas, que desconocemos, se entregaron 600.000 reales de vellón, que quedaron en depósito para la obra del cuartel.

Los principales descuentos afectaron a la asignación del millón de reales del fondo de caminos y tuvieron una relativa trascendencia, dado que coincidieron además en las mismas fechas.

(70) La renta del ocho por ciento se estableció en Valencia en 1728. En 1715 se había implantado allí la alcabala del cinco por ciento sobre varios ramos, bajo las reglas de Castilla, con el fin de satisfacer con su producto la cuota que correspondía a Valencia por el equivalente de rentas provinciales. Lo que faltaba para cubrir dicha cuota se repartía entre los vecinos y gremios de la ciudad, hecho que originaba continuos recursos y clamores de los contribuyentes, debido sobre todo a la desigualdad con que se efectuaba tal repartimiento. Ante estas protestas, en junio de 1728, don Francisco Salvador de Pineda, intendente de Valencia, envió una consulta a Patiño solicitándole que desde el 1 de enero de 1729 se extendiesen y ampliasen las rentas establecidas a todos los géneros, frutos y especies que entrasen en Valencia para ser vendidos, cobrándoseles a las puertas de la ciudad el ocho por ciento de su precio. De esta cuota sólo deberían exceptuarse la seda y los géneros ultramarinos que llegasen a la playa de El Grao, con el fin de animar las fábricas y el comercio. Los géneros ultramarinos pagarían un siete por ciento de su valor, y cada libra de seda dos sueldos, que equivalían a un cuatro por ciento. Valencia, 8 de junio de 1728. Francisco Salvador de Pineda a José Patiño.

La consulta fue atendida y las contribuciones propuestas se establecieron por Reales Ordenes de 15 de septiembre de 1728, y 29 de diciembre de 1729. El trigo «así por no cojerse en el país, como por no grabar al pobre en este fruto del preciso alimento» fue el único producto excluido. Madrid, Real Orden de 15 de septiembre de 1728.

El 13 de enero de 1769 se habían asignado 120.000 reales al año del fondo de caminos, para la construcción de la carretera de Asturias. Ante las representaciones del Principado por la miseria de sus cosechas y la subida de sus frutos y granos, se determinó que desde 1 de enero de 1771 y durante dos años, se entregasen 540.000, en lugar de los 120.000; dicha cantidad saldría de la siguiente manera: 180.000 de la consignación del camino de Cataluña, 180.000 de la del camino de Valencia, y 180.000 de la del de Galicia. En 1771 y en 1772, la consignación del millón para el camino de Valencia quedaría por ello reducida a 820.000 reales.

Aranda intercedió unos días después ante Múzquiz, alegando que ya se habían cerrado los contratos de las obras, y logró que por el año de 1771 no se rebajase nada. Se ordenó a los directores generales de Rentas que anticipasen al camino de Asturias los 180.000 reales, a condición de que dicha cantidad hubiese de reintegrarse al año siguiente, y que el fondo del camino de Valencia, sufriera de cualquier forma, el descuento por dos años de ciento ochenta mil reales de vellón cada uno.

El 20 de mayo Múzquiz escribió a Aranda recordándole que el 2 de marzo de 1769, a consulta del Consejo de 25 de enero, se habían destinado para la reedificación del puente Mayor de Ciudad Rodrigo, 120.000 reales sobre el fondo de Caminos Generales del Reino, a descontar, en concreto, del millón aplicado al camino de Valencia, a razón de 60.000 reales de vellón al año, durante dos. El conde de Aranda logró también, no obstante, que por ese año se les eximiera de este descuento, con lo que en 1771 no se descontó nada del fondo del millón.

El problema iba a plantearse en 1772 en que, pese a la intercesión de Gómez de la Torre, intendente de Valencia, y del conde de Aranda, se mandaron descontar 180.000 reales para el camino de Asturias y 120.000 para el Puente de Ciudad Rodrigo. Gómez de la Torre argumentó que las obras ya estaban contratadas, pero no se le hizo caso. Además, en el mes de septiembre de 1772 el Principado de Asturias logró que se le volviesen a conceder en el año siguiente los 540.000 reales, en la misma proporción que en los anteriores.

La consignación para el camino en 1773 quedó reducida a 660.000 reales ya que se dedujeron 340.000: 180.000 para la dotación del camino de Asturias de 1773, y 160.000 que aún faltaban para completar los 360.000, que para el mismo camino, se deberían haber descontado en 1771 y 1772.

Gómez de la Torre y Aranda pidieron, que, al menos, no se les descontasen los 160.000 reales, y lograron, en cambio, que se les liberase de los 120.000 que ese mismo año de 1772 habían de enviar para la reparación del Puente de Ciudad Rodrigo (71). Con ello, la dotación del millón en 1772, fue definitivamente de 820.000 reales (72).

Por último, en junio de 1778, se dispuso por Real Orden, el descuento al camino de Valencia de 12.000 reales al mes, del fondo del millón, parte de un total de cuarenta mil reales mensuales que habrían de entregarse en la Tesorería de la Renta de Correos, a disposición del superintendente conde de Floridablanca, a partir del 1 de junio de ese mismo año, para ayuda del camino desde la Corte a la Ribera del Gaya.

Podemos calcular de un modo aproximado los ingresos destinados a la obra del camino desde 1765 a 1776.

No tenemos relaciones para todos los años de la cantidad a que ascendió el sobrante de la renta del ocho por ciento. Esta dificultad se salva, de un modo global, hasta finales de 1772, gracias a la relación de todas las cantidades entregadas a los pagadores hasta aquella fecha.

De las dos fuentes de caudales para el camino, la que nos ofrece pues, mayor problema, es el sobrante de la renta del ocho por ciento. El millón de reales anual, exceptuados los años en que hubo descuentos, no presenta gran dificultad.

Vamos a hacer un cálculo de las cantidades ingresadas:

Fondo de 1 millón de reales de vellón/año:

1766	666.664 rv. (73)
1767	1.000.000 rv.
1768	1.000.000 rv.

(71) Decía Aranda a Múzquiz que de la primitiva dotación de un millón, se iban a rebajar en 1773 hasta 340.000 rv. Esto era un absurdo, pues se trataba del único camino útil para el socorro de la corte en años escasos de grano (el camino de Valencia), además venían por él también, otros infinitos productos, como bacalao, aceite, agrios, arroz, telas de seda, etc., y era una de las más importantes rutas del Reino. Con la dotación del millón sobre la sal, y el sobrante de la renta del 8 %, se había logrado un adelanto en las obras como en ningún otro camino general. El conde de Aranda, indicaba también que la provincia de la Mancha, que tanto inundaba Madrid con sus pobres habitantes, era acreedora a que no se le interrumpiera el socorro de los trabajos. Madrid, 19 de octubre de 1772, Aranda a Múzquiz. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 909.

(72) Según nuestras cuentas tenía que ser de 820.000, pero los documentos indican 840.000; posiblemente sólo se descontaron 160.000, debido a que, quizá, el año anterior se hubieran descontado ya 20.000.

(73) Comenzó a asignarse desde 1 de mayo: 8 mesadas de 83.333 rv.

1769	.....	1.000.000	rv.
1770	.....	1.000.000	rv.
1771	.....	1.000.000	rv.
1772	.....	820.000	rv.
1773	.....	660.000	rv. (74)
1774	.....	820.000	rv.
1775	.....	820.000	rv.
1776	.....	820.000	rv. (75)
1777	.....	1.000.000	rv.
1778	.....	773.330	rv. (76).

En total, de este fondo de caminos generales del reino se entregaron para la obra del de Valencia 11.379.994 reales, aproximadamente, desde el 1 de mayo de 1766 a 1 de noviembre de 1778 (77).

Por lo que al sobrante de la renta del ocho por ciento se refiere, damos primero la relación de libras, sueldos y dineros, tal como aparece en los documentos, para hacer luego un cálculo en reales de vellón, según la equivalencia que da Felipe Mateu Llopis para el reino de Valencia, durante el reinado de Carlos III, de *1 libra = 15 reales de vellón y dos maravedies*, es decir, *1 libra = 512 maravedies* (78).

	<i>Produjo</i>	<i>Sobrante</i>
1761-1765	
1766	? (79)

(74) En 1772 y 1773 hubo descuentos de este fondo, como ya hemos visto.

(75) Pese a que no tenemos ningún documento que nos hable de descuento en los años de 1774, 75 y 76 sabemos positivamente que en ellos la cantidad que se consignó a cuenta del millón de reales de vellón anual, fue únicamente de 820.000 rv. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(76) No conozco con exactitud las cantidades que se consignaron en 1777 y 1778. Bien pudieron ser también 820.000 rv. cada año, al igual que en los anteriores. De todas formas, ante la falta de datos concretos, es preferible calcular para ellos, en principio, el millón teórico.

En 1778 hubo un descuento de 60.000 rv., pues hubieron de entregarse 5 mesadas de 12.000 rv. cada una para el camino de la Ribera del Gaya; además, como el camino se suspendió a comienzos de noviembre, sólo se consignaron en Valencia 10 mesadas de 83.333 reales de vellón cada una.

(77) La orden de que cesasen las obras del camino es del 13 de noviembre; supongo, por ello, que la mesada de noviembre ya no se consignaría.

(78) F. MATEU LLOPIS, *Aportación a la Historia monetaria del Reino de Valencia en el siglo XVIII*. Valencia, 1955, pág. 194.

(79) Desde el 1 de abril de 1753 en que empezó a administrarse esta renta por cuenta de la Real Hacienda, hasta fin de 1760, rindió 1.305.874 pesos, quedando un sobrante de 175.480 pesos (el peso es igual a la libra).

Teóricamente desde el 1 de enero de 1761 debían de invertirse los sobrantes en el camino de Valencia; suponemos que las obras de 1765, el levantamiento del plano y el resto de las operaciones previas, serían sufragadas con cantidades procedentes de dicho fondo; no podemos, sin embargo, afirmar nada.

	<i>Produjo</i>	<i>Sobrante</i>
1767 .....	.....	45.829 l. 4 din.
1768	194.831 l. 6 s. 10 d.	49.823 l. 1 sueldo
1769	186.899 l.	42.807 l. 1 s. 3 din.
1770	181.123 l.	37.255 l. 5 s. 15 din.
1771	179.181 l.	34.882 l. 4 s. 13 din.
1772	189.729 l. 31 din.	45.484 l. 6 s. 5 din.
1773 .....	.....	44.917 l. 5 s.
1774 .....	.....	32.939 l.
1775 .....	.....	.....
1776 .....	.....	.....
1777 .....	.....	.....

Calculado en reales de vellón serían:

	<i>Sobrantes</i>
1765 .....	.....
1766 .....	.....
1767	690.130 rv.
1768	750.275 rv.
1769	644.623 rv.
1770	561.016 rv.
1771	525.281 rv.
1772	684.935 rv.
1773	676.397 rv.
1774	496.022 rv.
1775 .....	.....
1776 .....	.....
1777	(80)

Si calculamos para 1765, 1766, 1775, 1776 y 1777, la media de 628.584 reales, este arbitrio nos da un sobrante total aproximado desde 1 de enero de 1765 a 31 de diciembre de 1777, de 8.171.599 reales.

La mayor dificultad estriba en que no sabemos si se aplicaron al fondo del futuro camino los sobrantes de la renta del ocho por ciento desde 1 de enero de 1761 a 31 de diciembre de 1764, y en tal caso, a cuánto se elevaron los sobrantes. Si le aplicamos la media anual que hemos establecido para los años de 1765 a 1778, nos sale una cantidad excesivamente alta, de 2.514.336, que, de cualquier for-

(80) De estas cantidades había que descontar los 600.000 reales que se depositan para el cuartel de Valencia.

ma, no debió de entregarse, al menos en su totalidad, al fondo del camino, ya que en tal caso no se explicarían las dificultades económicas iniciales de la obra.

En total, durante la primera época de las obras, de 1765 a 13 de noviembre de 1778, ingresaría en la tesorería del Ejército del Reino de Valencia, una cantidad aproximada de algo más de 19.551.593 reales de vellón.

Para hacer la relación de gastos poseemos noticias más claras que las que manejamos en el apartado de ingresos. En primer lugar, tenemos la cantidad total gastada en las obras desde 14 de febrero de 1766 hasta fin de diciembre de 1772. Conocemos también datos exactos sobre lo gastado en el camino en los años 1774, 1776 y 1777, y un cálculo de lo que se iba a gastar en 1778.

Hasta fin de 1772	10.231.479 rv. (81)
Año de 1773	?
Año de 1774	1.670.746 rv.
Año de 1775	?
Año de 1776	553.784 rv.
Año de 1777	1.155.269 rv.
Año de 1778	En el proyecto de obras calculaban un gasto de 1.989.021 rv.

Calculando un gasto medio en 1773 y 1775 de 1.269.000 reales, y 1.400.000 en 1778, nos da un gasto total aproximado desde el 14 de febrero de 1766 al 13 de noviembre de 1778, de 17.549.278 reales de vellón (82).

Si en el camino de Valencia, al suspenderse las obras, a finales de 1778, se habían hecho completamente 11,5 leguas, además de una serie de trabajos de desmontes, apertura de zanjas, bombes, alcantarillas, etc., entre el Corral de Almaguer y Alberique, podemos calcular, de un modo completamente aproximado, un coste medio por legua en torno a un millón de reales de vellón.

Es difícil hacer un juicio de valor sobre la magnitud de este gasto. La comparación con obras de caminos realizadas en estos años

(81) Valencia, 26 de febrero de 1773. Don Francisco de Alcedo, «Relación de las cantidades satisfechas por la tesorería de este Ejército a los pagadores del Nuevo real camino que se está construyendo... desde 14 de febrero de 1766, que se dio principio a su obra, hasta fin de diciembre de 1772, que con distinción es a saber:». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(82) En este cálculo no entran los gastos de los trabajos preliminares de 1765, por lo que hay que suponer que este gasto aproximado sería en conjunto, incluyendo aquéllos, algo más alto; en total, unos 18.000.000 de reales de vellón.

es escasamente significativa y pudiera ser equívoca. Los datos, cuando existen, sólo nos indican cantidades globales por legua o por varas. Pero una legua nunca es igual a otra. Varía el terreno, sus materiales, la técnica empleada, la construcción de firme o únicamente la «puesta corriente», el número de puentes, alcantarillas, excavaciones y desmontes hechos en cada zona, etc. El propio cálculo de gasto por legua del camino de Valencia es poco significativo. Se trata también de trabajos distintos, de terrenos diferentes, o de distintos grados de realización. Por otra parte, la medida de las leguas no estaba aún unificada en los años en que se realizaron las obras (83).

El gasto aproximado de un millón de reales de vellón por legua nos parece bastante elevado, pero tengo la impresión, por las fuentes consultadas, de que la mayoría de las obras de caminos realizadas en estos años debieron de tener costes semejantes (84).

6. *La organización del trabajo. Sueldos y salarios.*

Hubo dos sistemas para la realización de las obras. Unas, las menos, se hicieron por administración, directamente a cargo de la Real Hacienda, y otras, fueron contratadas por particulares.

En 1775 se comprobó que las obras por asiento resultaban más baratas. Se estableció que a partir de entonces, todas hubiesen de sacarse a la subasta y contratación pública (85).

La mayoría de los trabajadores eran habitantes de los pueblos por los que pasaba el camino, en su mayor parte trabajadores agrícolas que aprovechaban las épocas de poco trabajo en el campo para ganar algún dinero (86).

(83) La legua tenía una gran elasticidad en el siglo XVIII. Para los caminos del Plan de 1761 se decretó que las leguas fuesen de 8.000 pies, orden que se cumplió bastante bien en la obra del camino de Valencia. Sobre la variedad de leguas en el siglo XVIII, véase: Vicente PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, 1960, pág. 115.

(84) Existen pocos datos sobre costes de obras de caminos en el siglo XVIII. En la de la apertura del Puerto de Guadarrama, de unas tres leguas de longitud, se gastaron 2.685.540 reales. Cfr. Rosa María GONZALEZ MARTÍN, *La apertura del Puerto de Guadarrama*, tesis de licenciatura inédita, Valladolid, 1972, pág. 130. Según datos del profesor Palacio (María Angeles Larrea, autora de una reciente e importante tesis sobre los caminos de Vizcaya, no da cifras de gastos), el camino de Orduña a Pancorbo, de 14 leguas de longitud, concluido en 1775, había costado, en total, 7.240.644 reales de vellón. Cfr. Vicente PALACIO ATARD, op. cit., pág. 51.

(85) Hasta los meses finales de 1775 el pagador distribuía el dinero por los pueblos cercanos a las obras donde quedaba consignado a disposición y bajo la responsabilidad de las justicias y Ayuntamientos. Desde 1776 todos los pagos se hicieron directamente en la tesorería del ejército del reino de Valencia.

(86) Hay trabajos que en determinados momentos tuvieron dificultades de

En 1766 Sabatini, director de las obras del Palacio Real de Madrid, envió para la obra del tramo de Ocaña a Villatobas, quinientos cuarenta hombres que le sobraban en los trabajos del Palacio.

Carecemos de relaciones de pagos y escasean las noticias directas sobre sueldos y salarios; he tenido, por ello, que explotar a fondo los datos existentes y buscar en todo tipo de documentos aquellas informaciones que pudiesen completar el cuadro. He acudido, por otra parte, a la documentación de otras obras de caminos generales del momento, y a los datos que ofrecen los trabajos existentes sobre obras de caminos en el siglo XVIII, con el fin de comprobar y comparar nuestras cifras. El resultado de toda esta labor, si no es un estudio completo de los sueldos y salarios y su posible evolución, sí es al menos, una aproximación a la cuantía de los mismos.

Hay tres conceptos por los que se paga a los ingenieros del camino: el *sueldo*, las *raciones* y la *gratificación*. El sueldo es la cantidad que a cada uno corresponde según el grado militar que ostente. La ración o raciones, que también dependen del grado militar, son una cantidad extraordinaria o una especie de dietas; y por último, la gratificación es una cantidad mensual que se asigna a cada ingeniero, en razón de la obra concreta que realiza en el camino (87).

No tenemos datos acerca de la cuantía del sueldo y de las raciones de los distintos ingenieros. Tales sueldos y raciones eran pagados, como es lógico, por la tesorería del ejército de Valencia, aunque no sé si salieron del fondo del camino (88). Únicamente conocemos las distintas gratificaciones que gozaban, que al parecer habían sido especificadas por el conde de Aranda. La mayoría de tales datos se refieren en concreto a los meses finales de 1773, aunque, al parecer, las gratificaciones de cada ingeniero no variaron a lo largo de toda la primera etapa de las obras.

- Don *Pedro de Ara*, mientras fue teniente coronel, tuvo una gratificación de 600 reales al mes; 300 desde 1766 y otros 300 desde el 1 de noviembre de 1772 para que pagase a un escribiente. A comienzos de agosto de 1775 se le quitaron los 300 reales del escribiente, pero ante sus repetidas súplicas, se le

mano de obra, al estar dedicados los hombres de los pueblos cercanos a las faenas del campo. Algunos se suspendieron en los períodos de faenas agrícolas.

(87) Las raciones debieron de serles concedidas a comienzos de 1766, y las gratificaciones a fines de 1767.

(88) Las raciones, al menos, sí debieron de salir de dicho fondo.

volvieron a dar en mayo de 1776. Cuando ascendió a coronel debió aumentársele la gratificación.

- El capitán don *Simón Desnaux* tenía 300 reales al mes desde marzo de 1767.
- Don *Valentin de Grimarest*, que en septiembre de 1773 era ya capitán, recibía en estas fechas 120 reales de gratificación mensual.
- El teniente don *Felipe Ramírez*, en la misma fecha, recibía otros 120 reales (89).

Otros cargos directivos cobraban las cantidades siguientes:

- Don *José de Escobedo*, que fue destinado en un principio al cargo de ministro de hacienda del camino, que no llegó a ocupar, iba a haber tenido 12.000 reales al año, pero rechazó pronto el puesto, porque en el mismo cargo, en la obra del camino de Andalucía, había cobrado 15.000.
- Don *Francisco Blanco*, pagador principal de las obras recibía 750 reales al mes; es decir, 9.000 al año, 6.600 en razón de sueldo, y 2.400 por ayuda de costa. En el tiempo en que fue interventor de las obras a la vez que pagador, siguió con los 9.000 reales al año, y cuando, desde comienzos de 1776, dejó de ser pagador y quedó como interventor de la obra, se le redujo el sueldo a 6.000 reales.
- El depositario de caudales y pagador de las obras cercanas a Valencia, don *Luis Pereira*, recibía 250 reales al mes, es decir, 3.000 al año.

Podemos dar también datos referentes a salarios:

- El guardalmacén *Francisco San Martín*,⁹⁰ cobraba 8 reales al día, a comienzos de 1774.
- *Mariano Castillo*, pagador al por menor de los jornaleros, cobraba, en la misma fecha, 10 reales diarios (90).

(89) Todos estos datos son de finales de 1773, y proceden del siguiente documento: Valencia, 14 de septiembre de 1773, Gómez de la Torre, «Relación de los ingenieros y empleados de cuenta y razón, en la obra del camino general que se construye...», con expresión de los sueldos y gratificaciones que gozan, señaladas por el excelentísimo señor conde de Aranda». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

No sabemos si los demás ingenieros, que en otros momentos formaron parte de la cuadrilla del camino, tuvieron o no gratificación.

(90) Los sueldos del guardalmacén y pagador al por menor, en: Valencia, 18 de

- Los *sobrestantes* tenían un jornal de 6 reales. A finales de 1773 parece que su jornal estaba entre 6 y 8 reales, según la estación y el encargo particular a que estuviesen destinados. (91).
- Don *Esteban Jourdain*, encargado de la conservación del tramo desde El Riajal de Aranjuez a Ocaña, cobró por ello 9 reales al día, desde el 4 de septiembre de 1767 al 30 de diciembre de 1769; a partir del 1 de enero de 1770 se rebajó su jornal a 6 reales.

Los datos que tenemos sobre salarios de trabajadores, se refieren exclusivamente a los de las obras realizadas por la administración, ya que los asentistas pagaban ellos mismos a sus empleados.

No sabemos nada acerca de lo que pudieron cobrar los distintos especialistas, barreneros, carpinteros, mamposteros, canteros, etc., pero posiblemente, por las cifras que se dan en otros caminos, habría una variación entre 5 y 6 ó 7 reales.

Los peones, o trabajadores sin cualificar, cobraban un jornal de unos 4 reales, aunque algunos debieron de cobrar menos (92).

Tampoco sabemos fijamente los jornales de los acarreadores de materiales, pero podemos suponerlos en torno a los 8 reales de vellón o algo más, relativamente altos.

Por último, los soldados que hubo al servicio de los ingenieros, durante los primeros años de la obra, recibían 1 real al día el cabo, y medio cada uno de los cuatro soldados, aparte del alojamiento y la comida (93).

Desgraciadamente, sólo he podido encontrar algunos datos de salarios pagados en la obra del camino de Asturias, que nos permitan establecer una comparación con los de la obra que estudiamos.

febrero de 1774. «Arreglo acordado entre los señores don Sebastián Gómez de la Torre, intendente de Valencia, y el coronel de ingenieros don Pedro de Ara...» A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(91) El 23 de enero de 1770 el ingeniero Ara, manifestó al conde de Aranda que los sobrestantes y pagadores al por menor, de Almansa y La Mota, que eran 4 personas, pedían que se les diese 1 peseta diaria, en los días en que por falta de caudal se suspendían las obras, y a cambio, en dichos días, que solían caer en invierno, se emplearían en celar el camino de su distrito, para evitar los excesos. Elche, 23 de enero de 1770, Ara a Aranda. A. G. S. Secretaría de Hacienda, legajo 909.

(92) En algunos documentos se dice que los 4 reales de vellón diarios eran el jornal regular de peonía. Es lógico pensar, por ello, que a la mayor parte de los peones se les pagaría dicha cantidad. En concreto este fue el jornal que recibieron los trabajadores enviados por Sabatini, al tramo entre Ocaña y Villatobas, en 1766.

(93) La Ordenanza, en el tomo 4.º, Tratado 2.º, Título 5.º, números 4, 5 y 6 mandaba que a cada soldado, además de un lecho y pan se le diesen 2 reales

En 1772, en el empedrado de la Puerta Nueva, desde el Arco del Cristo hasta la unión con la carretera, se pagaban los siguientes jornales:

- sobrestante: 6-8 reales;
- cantero: 5, 4,5, 4 reales;
- listadores: 6 reales;
- oficiales: 6,5, 4, 3 reales;
- carpinteros: 5 reales;
- carreteros para la conducción de piedra, tierra, etc.: 8 reales;
- peones: 4, 3,5, 3, 2,5 reales (94).

Pese a la evolución de los salarios que se dio en la segunda mitad del siglo XVIII, las cifras de los caminos abiertos en el reinado de Carlos III son muy parecidas a las que se pagaron en la obra de apertura del puerto de Guadarrama en 1749 y 1750 (95).

En 1780, cuando el arquitecto don Manuel Serrano recorre todo el trabajo del camino nuevo y el de las Cabrillas, va anotando los jornales que se pedían en cada lugar, para tenerlos en cuenta a la hora de hacer un presupuesto de lo que costaría la conclusión de la obra del camino suspendida en 1778. Sus datos nos proporcionan así una valiosa información cuantitativa, sobre treinta pueblos y lugares distintos, de la Mancha y el reino de Valencia, los comprendidos entre El Corral de Almaguer y Valencia, en el nuevo camino real, y entre Valencia y Villamayor de Santiago, del camino de las Cabrillas. Veamos tales datos (96):

— albañil:	9	reales de vellón,	en	4	pueblos.	
	8	»	»	en	2	»
	7,17	»	»	en	4	»
	7	»	»	en	17	»

diarios, 3 al sargento y 6 al oficial; pero en este camino, al menos, la cantidad que se les dio fue menor. Valencia, 6 de febrero de 1775, Ara a Múzquiz. A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(94) A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 919.

(95) Véase Rosa María GONZALEZ MARTINEZ, *La apertura del Puerto de Guadarrama*, tesis de licenciatura inédita. Valladolid, 1972, págs. 141 y sgtes. Esta misma autora ha escrito recientemente un artículo, titulado «Régimen laboral y económico en la apertura del Puerto de Guadarrama», publicado, en el número 2 de la revista «Cuadernos de Investigación Histórica». Madrid, 1978.

(96) Las diferentes localidades son: El Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden, La Mota del Cuervo, El Pedernoso, Las Pedroñeras, El Provencio, Minaya, La Roda, La Jineta, Albacete, El Villar de Angulo, El Bonete, Almansa, Mogente, Alberique, Alginete, Alaguas, La Masía de Perales, Govelleta, Buñol, Siete Aguas, Requena, Utiel, La Pesquera, Motilla, Torrubia, Castillo de Garci-Muñoz, Villar de la Encina, Tres Juncos y Villamayor de Santiago.

	6,17 reales de vellón, en 1 pueblo.
	6 » » en 1 »
— <i>carpintero:</i>	9 reales de vellón, en 3 pueblos.
	8 » » en 4 »
	7,17 » » en 5 »
	7,15 » » en 1 »
	7 » » en 16 »
— <i>peones:</i>	5 reales de vellón, en 1 pueblos.
	4,80 » » en 1 »
	4,17 » » en 4 »
	4 » » en 23 »
— <i>caballerías:</i>	6 $\frac{3}{4}$ reales de vellón, en 1 pueblos.
	3,17 » » en 2 »
	3 » » en 11 »
	2,17 » » en 1 »
	2 » » en 14 »
— <i>huebras de dos mulas:</i>	20 reales de vellón, en 14 pueblos.
	16 » » en 1 »
	15 » » en 6 »
	12 » » en 1 »
— <i>huebras con bueyes:</i>	10 reales de vellón, en 1 pueblo.
— <i>un carro con un caballo:</i>	15 reales de vellón, en 1 pueblo.
	12 » » en 1 »
— <i>un carro con dos caballos:</i>	24 reales de vellón, en 1 pueblo.
	20 » » en 1 »
— <i>un hombre y un caballo:</i>	7 reales de vellón, en 1 pueblo. (97).

En Valencia, en el mismo año, se pedían los siguientes jornales:

— albañil: 10 reales de vellón

— carpintero: 10 reales de vellón

(97) Aranjuez, 9 de junio de 1780, Manuel Serrano, doc. cit., Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Madrid.

- peones: 4,8 reales de vellón
- caballería mayor: 8 reales de vellón
- carro con un caballo: 12 reales de vellón
- carro con dos caballos: 16 reales de vellón (98).

7. El camino desde 1778 a 1833.

La obra del camino debió estar suspendida desde finales de 1778 hasta avanzado 1780 o comienzos de 1781. En junio de 1780 el arquitecto don Manuel Serrano realizó un completo informe sobre las obras hechas y por realizar, y calculó el coste total que tendría la continuación de los trabajos.

Según dicho informe, había dos partes, una primera desde El Corral de Almaguer a Albacete, y otra desde Albacete a Valencia, que sería en la que más obras habría que realizar. En conjunto, de un total de 64 leguas que separaban Madrid y Valencia, había 21 leguas y 1.440 varas totalmente concluidas, y faltaban por hacerse 41 leguas y 5.380 varas, de las cuales, 2 leguas y 1.430 varas tenían que hacerlas los pueblos, por corresponder a sus travesías y «entradas y salidas», 26 leguas y 580 varas quedarían «de terreno natural», con sólo unos pequeños arreglos, y únicamente 13 leguas y 3.460 varas habrían de ponerse «de firme». Aparte de esto, se construirían puentes y alcantarillas y se terminarían las obras ya empezadas (99).

No sabemos la exactitud con que fue seguido este informe, pero es posible que los trabajos no se apartasen mucho de él, debido a que su autor, don Manuel Serrano, fue el director de las obras durante la mayor parte de la segunda época de las mismas.

A finales de 1780 o comienzos de 1781 se reanudó la construcción del camino. En los años que abarca esta segunda época comenzaron las obras en los ramales que, según el proyecto, habían de salir desde el camino a Alicante y Cartagena, aunque las noticias que poseo sobre los mismos son muy confusas (100).

(98) *Ibidem*.

(99) *Ibidem*.

(100) Realmente sabemos muy poco de tales ramales. Ni de dónde salieron, ni qué itinerario siguieron, ni cuánto tiempo tardaron en concluirse o si se concluyeron en los años finales del XVIII y primeros del XIX.

Los datos que tenemos nos indican que el 16 de marzo de 1784, comenzó, bajo la dirección de Manuel Serrano, la alineación del camino entre Murcia y Cartagena. Cfr. J. FUENTES Y PONTE, *Documentos importantes sobre obras públicas en Murcia en el siglo XVIII*. F. JIMENEZ DE GREGORIO, *Notas para una geografía de la población murciana*. M. RUIZ-FUNES GARCIA, *Derecho consuetudinario y economía popular de la provincia de Murcia*. Madrid, 1916, y Archivo Municipal de Murcia, sección Cartas Reales.

Por otra parte, en estos años se decretó la prosecución del camino desde Valencia a Barcelona, por la costa. De esta forma, quedarían comunicadas por la misma vía tres de las principales capitales españolas (101). Ya en estos años se iniciaron las obras en el tramo desde Valencia a Barcelona, que iba por Murviedro, Castellón, Vinaroz, Tarragona y Villafranca.

Según indica Cabanes, a finales de 1788, en que murió Carlos III, ya estaba concluida la distancia desde Madrid a Valencia, y faltaba

Asimismo, Fuentes y Ponte habla de la dirección de un camino desde Albacete a Cartagena, durante el reinado de Carlos III, a cargo del intendente de Murcia, José Muniz de Laise Quilla. J. FUENTES Y PONTE, op. cit.

Las noticias de los años finales del siglo son confusas. El itinerario de Espinalt, que se escribe en 1785, señala Albacete como punto de salida de los dos ramales, que seguían la ruta ya existente antes de 1761, por lo cual bien puede afirmarse que aún no se había hecho nada. Cfr. ESPINALT, *Guía general de postas y travesías de España...* Madrid, 1785, ed. 1794, págs. 42 y sigs.

Las noticias de los primeros años del siglo XIX son igualmente confusas y no nos aclaran nada.

En 1830 había dos puntos de salida en el camino de Valencia. Albacete, desde donde partían dos rutas hacia Alicante y Cartagena, y Fuente la Higuera, junto a Almansa, de donde salía un camino carretero que llegaba hasta Monforte y se bifurcaba allí hacia Alicante y hacia Murcia por Elche y Orihuela. Cfr. CABANES, *Guía general de Correos, postas y caminos del reino de España*. Madrid, 1830, pág. 95.

Parece ser que es este el ramal que se inicia en los años de Carlos III; la prolongación o el tramo desde Murcia a Cartagena sería el que se comenzó en marzo de 1784.

¿En qué estado estaban estos ramales? Madoz, tras hablar de los caminos que partían de Albacete hacia Alicante y Cartagena, que aunque tal vez se hubiesen reparado o modificado parecen ser los mismos que ya existían antes de 1761, dice: «De la carretera general de Valencia debía de salir un ramal para Murcia y Cartagena, y aun se practicaron algunos trabajos desde la primera de estas dos ciudades hacia la corte; pero se quedaron en tal estado, y los viajeros se ven privados de las ventajas que reportaría aquel camino, si se concluyese». P. MADDOZ, *Diccionario geográfico —estadístico— histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846, tomo I, pág. 259.

Por lo tanto, parece ser que las obras de los ramales del camino, hacia Alicante y Cartagena, avanzaron poco en el siglo XVIII y primera mitad del XIX. Según puede deducirse de los datos que aportaba Cabanes, tales ramales se apartaban del camino de Madrid a Valencia junto a Fuente la Higuera, y seguían el itinerario que en 1765 marcaron Aranda y el ingeniero Juan Bautista French. Según los datos de don Pascual Madoz, por el estado en que habían quedado tales ramales, no reportaban las ventajas en las que se pensó cuando se proyectaron; de esta forma, la comunicación de Madrid con Alicante, Cartagena, Murcia y otras localidades de la zona hubo de realizarse en su mayor parte a través de los ramales clásicos que salían de Albacete, ya antes de 1761, y que es de suponer serían mejorados y tal vez ligeramente modificados; en concreto, estos ramales fueron los que siguió la posta desde Madrid a Cartagena o Alicante. Cfr. ESPINALT, op. cit., págs. 42 y sigtes.

(101) Es curioso, que a este camino desde Madrid, pasando por Valencia, hasta Barcelona, se le sigue llamando, a veces, «Camino de Valencia», para distinguirlo del camino de Barcelona que es el de Madrid a Francia por Zaragoza, Barcelona y La Junquera, cuyo proyecto inicial corresponde al plan de 1761.

La denominación, de «Camino de Valencia» para toda la ruta desde Madrid por Valencia, a Barcelona, nos explica quizá, que Agustín de Betancourt en 1803 indique que no estaba aún concluido el camino de Valencia, cuando tenemos datos de que en 1789 ya se había finalizado; Betancourt debe de referirse al tramo desde Valencia a Barcelona.

aún gran parte de la carretera desde Valencia a Barcelona, que había de concluirse en el reinado de Carlos IV (102).

En 1792, cuando Floridablanca abandonó la Superintendencia, informó que, particularmente en la Mancha, pocos pueblos habían compuesto sus *entradas y salidas* en la distancia de 325 varas, como se les había ordenado, ni construido sus *tránsitos*, por lo que en estas zonas había grandes atascaderos.

El camino abierto en el reinado de Carlos III era una carretera y un camino de ruedas, cuando los otros dos que iban desde Madrid a Valencia eran aún de herraduras, particularmente el del Norte, ya que al de las Cibrillas algunos itinerarios le catalogaban como de ruedas. Es evidente que con la apertura de esta nueva carretera se reducía considerablemente la duración de los viajes entre Madrid y Valencia, aunque los itinerarios no nos indican nada que nos permita hacer una comparación entre el tiempo del viaje, antes y después de la obra del nuevo camino real.

Ponz alabó el tramo entre Aranjuez y Ocaña (103) y el barón de Bourgoing describió el camino entre Madrid y Aranjuez como un modelo de cómo deberían de hacerse las carreteras modernas (104); además, señaló las distintas rutas que comunicaban Madrid con Valencia y alabó el camino construido en el siglo XVIII (105).

Agustín de Betancourt, en su noticia sobre el estado de los caminos escrita en 1803, dijo que el gasto de la carretera Madrid-Valencia había sido excesivo, ya que cada legua costó un millón de reales y que el camino era demasiado ancho, con doble y a veces triple latitud de la necesaria. Criticó también el excesivo lujo de la construcción, con terraplenes elevadísimos, muchos de ellos inútiles y con obras carísimas y a veces superfluas, que acrecentaron el costo de la misma. Por último, censuró el trazado del camino en el reino de Valencia, porque se había separado de Alcira, Carcagente y Algemesí, para atravesar una zona mucho más pobre (106).

El tráfico por el nuevo camino debió ser bastante intenso. En 1774, cuando aún faltaban bastantes años para su conclusión, ya era grande, en el reino de Valencia, el número de carruajes que circula-

(102) F. J. CABANES, op. cit., pág. 88.

(103) A. PONZ, *Viaje de España*. Madrid, 1785-94, tomo XVI, capítulo I. Este tramo no dependió directamente de la obra del Camino de Valencia.

(104) J. F. BOURGOING, barón de, *Voyage en Espagne ou tableau de l'état actuel de cette monarchie*. París, 1789. Capítulo XVIII. En realidad, este trozo se hizo antes de la obra del camino de Valencia.

(105) *Ibid.*, cap. XXIII.

(106) Citado en P. DE ALZOLA, op. cit., pág. 357.

ban por él. Veamos las cifras diarias del cálculo que hizo Felipe Ramírez:

— Caballerías de vacío	650
— Caballerías cargadas	460
— Calesas de par	13
— Volantes	744
— Coches	24
— Carros	240 (107).

El 1 de octubre de 1819 se estableció en el camino la diligencia desde Valencia a Madrid. Parece ser que a la sociedad se le otorgó la concesión para que condujera ocasionalmente la correspondencia, pues ya en 1819 estableció una línea de postas (108). Aparte de esto, organizó y mejoró las posadas existentes y creó algunas nuevas, aunque, al menos en los primeros años, no tomó a su cargo su dirección.

En 1833 se decidió la construcción de un camino desde Madrid a Valencia por las Cabrillas, cuyas obras no debieron comenzar hasta 1842, pasado el paréntesis de la primera guerra carlista (109). A partir de estas fechas, con la construcción en la Mancha norte de una moderna carretera que comunicaría Madrid con Valencia, cesaba la importancia del camino construido en el siglo XVIII, que quedaba prácticamente reducido a la comunicación del centro de España con Alicante, Murcia y Cartagena.

(107) Estas cifras son el resultado de un cálculo diario, durante 15 días seguidos. Desconocemos la fecha exacta en que se realizó el lugar y el autor del mismo, aunque suponemos que fue el ingeniero Felipe Ramírez, por un documento que habla de ello, «Proposición de portazgos que conviene establecer en el Nuevo Camino de este reino, que se construye con dirección a Madrid». A. G. S. Secretaría de Hacienda, leg. 910.

(108) No sabemos si parte del Correo desde Madrid a Valencia y a la inversa, siguió llevándose por la carretera de las Cabrillas, o si todo el tráfico de noticias pasó al nuevo camino real, tanto en dirección a Valencia como en dirección a Madrid.

(109) La Gaceta de Madrid del lunes 27 de diciembre de 1841 publicaba el discurso pronunciado por S. A. el Regente del Reino, en la apertura de las cortes el 26 de diciembre de 1841. En tal discurso indicaba Espartero que los caminos puestos al cuidado del gobierno se hallaban reducidos a un lastimoso estado, a consecuencia del inevitable abandono que había originado la guerra civil. Pese a lo cual, terminada ésta, se había emprendido la construcción de nuevas carreteras y todo estaba preparado para que la de Valencia y la de La Coruña pudiesen comenzarse en la primavera de 1842. Cfr. Archivo de la Real Sociedad Económica de amigos del País de León. Correspondencia, asuntos varios: años 1841-42.