

LUIS LOZANO PÉREZ,
FRANCESC-XAVIER DUARTE MARTÍNEZ
FRANCISCO JOSÉ HERNÁNDEZ GARCÍA¹

LA CARRETERA DE CERDÀ A ENGUERA (1856-1868). UN PROYECTO FALLIDO DE OBRA CIVIL

RESUMEN

En junio de 1856 las obras en el paso de montaña entre las localidades de Cerdà y Enguera estaban próximas a su fin. Un nuevo proyecto redactado en 1866 pretendía completar el trazado entre ambas localidades con una carretera de tercer orden que, finalmente, nunca se llevó a término. Tan solo un año después se planteaba un recorrido alternativo que, una década más tarde (en mayo de 1875), se materializaba en una nueva carretera entre l'Alcúdia de Crespins y Enguera que sustituía definitivamente el trazado anterior. L'Alcúdia se convertía en un punto de unión de las comunicaciones intercomarcales entre la Costera y los valles de Albaida y Ayora, dentro de la importante carretera de Valencia a Madrid por Almansa.

PALABRAS CLAVE: carretera, Cerdà, Enguera, l'Alcúdia de Crespins, s. XIX, Diputación de Valencia.

ABSTRACT

THE ROAD BETWEEN CERDÀ AND ENGUERA (1856-1868). A CIVIL ENGINEERING FAILED PROJECT

In June 1856, the construction work of the mountain pass between Cerdà and Enguera was about to end. A new project in 1866 aimed at finishing the route between these two towns with a third order road that was never done. A year later, an alternative route was proposed and a decade later (may 1875) the new road between l'Alcúdia de Crespins and Enguera replaced the previous route. L'Alcúdia was the meeting point of the interregional communications among La Costera, La Vall d'Albaida, and El Valle de Ayora in the important road from Valencia to Madrid via Almansa.

KEY WORDS: road, Cerdà, Enguera, l'Alcúdia de Crespins, 19th century, Diputación de Valencia.

INTRODUCCIÓN

Con motivo de la realización de los trabajos de campo previos a la instalación de una proyectada Planta de Valorización y Eliminación de residuos en el término municipal de Llanera de Ranes (comarca de la Costera, provincia de València), se realizó una prospección arqueológica y etnológica (LOZANO y DUARTE, 2012; HERNÁNDEZ, DUARTE y LOZANO, en prensa).

1 Arqueólogos. Luis Lozano y Francesc-Xavier Duarte son miembros del SARq-Serveis d'Arqueologia. luis@sarq.es , xesco@sarq.es , frankhernan8@hotmail.com

Dicha prospección posibilitó la detección, fuera del área del Plan Especial de la Planta, de los restos de un paso de montaña de camino carretero (en los términos municipales de Llanera de Ranes y, principalmente, Cerdà). Con anterioridad a nuestro trabajo, el mismo había sido catalogado como un camino de factura ibera formado por carriladas sobre el que se superponía el *Cami Vell d'Enguera* utilizado desde la Edad Media hasta época Contemporánea, la observación de las obras de fábrica y el análisis de la toponimia de la zona, nos llevó a pensar que podría tratarse de un camino carretero de la segunda mitad del siglo XIX.

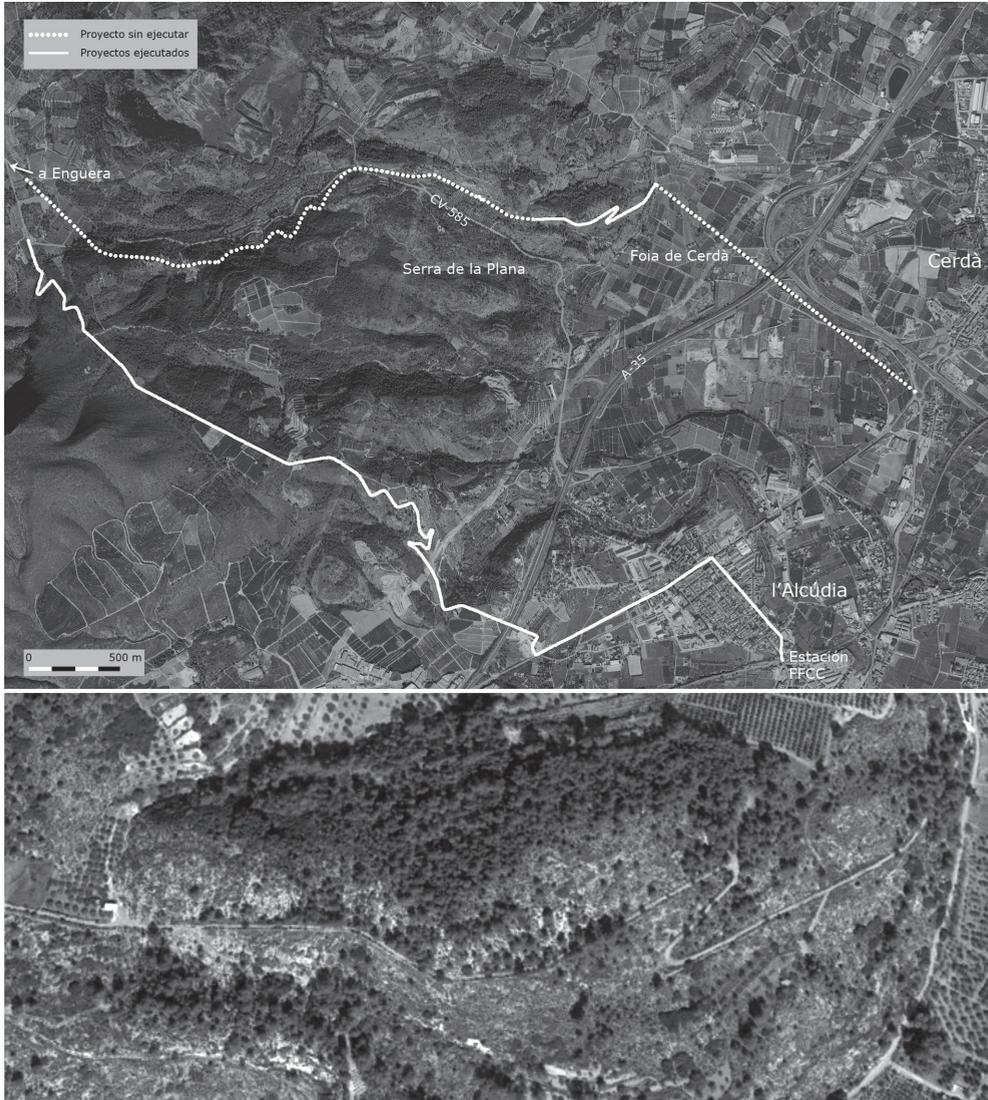


Figura 1. Arriba: Foto aérea con el trazado de las diferentes carreteras proyectadas / PNOA. ©Instituto Geográfico Nacional de España - Institut Cartogràfic Valencià. 2010. L'Alcúdia de Crespins - Cerdà. Abajo: detalle del tramo relicto. Google Earth.

Así, a partir de las pocas pistas que se nos presentaban, iniciamos un estudio focalizado en diferentes aspectos: observación y descripción de la obra de ingeniería; análisis de fotografías aéreas y cartografía antigua junto a su toponimia; así como la búsqueda de noticias históricas relativas a la construcción de la carretera (bibliografía, prensa de la época...). Todo ello generó una serie de datos como nombres de ingenieros redactores de los proyectos, administraciones participantes, poblaciones afectadas y fechas de ejecución que, todas juntas, parecían brindarnos la oportunidad de buscar la posible existencia de los expedientes administrativos en archivos institucionales con secciones que recogiesen las obras de la época. Así, acudimos al *Arxiu General i Fotogràfic* (ADPV, Diputació de València) y al Archivo General de la Administración (AGA, Ministerio de Cultura).

La consulta de estos archivos nos llevó a estudiar tres proyectos distintos de carretera (Figura 1). El primero se ciñe al paso de montaña desafectado en la conocida como *Carretera Vella*, oficialmente proyectada como Carretera de 2º (y posteriormente de 3º) Orden de Cerdá a Ayora por Enguera (o en los archivos de la Diputación, Camino de Enguera a Cerdá), cuyo único tramo ejecutado finalizó en 1856 (1).

El segundo proyecto corresponde a la carretera vieja de l'Alcúdia a Enguera, oficialmente denominada Carretera Vecinal de Enguera a la Alcudia de Crespins, que se proyectó en 1867 y que finalizó en 1875 en su primer tramo hasta la Fuente de Marzo (2). En la documentación posterior referente a las obras de fábrica de los años 1884-86 se le denomina Carretera de 3º Orden (3). Por último encontramos la carretera actual de l'Alcúdia a Enguera, dentro de la antigua Carretera Comarcal 322 de Ayora a Gandia y actual CV-585/485 (4), que se finalizó ca 1885, en su tramo hasta Enguera (SANCHIS, 1988, 20, mapa).

Carretera	Proyecto	Año	Ingeniero	Estado
Cerdà a Enguera	¿No conservado?	Antes de 1856	José Vicente Tello	Ejecutado ¿totalmente?
	Proyecto de Carretera de 3º orden de Cerdá á Ayora por Enguera. Trozo 1º. De Cerdá á Enguera	1866	Juan García	No ejecutado
L'Alcúdia de Crespins a Enguera	Camino vecinal de Enguera a la estación de FFCC de la Alcudia de Crespins	1867	Manuel Pascual	Ejecutado ¿parcialmente?
	Proyecto de liquidación de las obras que faltan ejecutar en la carretera de Alcudia de Crespins a Enguera en su sección comprendida entre la Venta de Marzo y el Barranco Hondo	1874	Vicente Peris	Ejecutado
	Proyecto de Camino vecinal de Enguera á la zona denominada de Marzo	1876	Vicente Peris	Ejecutado

Tabla 1: Resumen de los proyectos tratados.

GESTACIÓN, DESARROLLO Y ABANDONO DEL PROYECTO

En el siglo XVIII, con la Ilustración, se fomentó la creación de un entramado radial de carreteras que conectara la capital con las principales ciudades. Es en ese momento, 1765, cuando comienzan las obras del Camino Real de Madrid a Valencia por Almansa (Sanchis, 1997, 460) que, con el paso del tiempo se convertiría, más o menos, en la Carretera Nacional N-430 y, ya recientemente, en la Autovía Valencia-Albacete (A-35). Ello supuso, en muchos casos, la modernización y abandono parcial de los caminos tradicionales plenamente asentados ya en época foral (como es el caso del *Camí Vell d'Enguera*, que no era otra cosa que una de las alternativas para llegar desde Xàtiva a Enguera a su paso por Llanera de Ranes). Coronado y Tordesillas señalan, en general, que es habitual la existencia de carreteras decimonónicas, que tienen, prácticamente paralelos “caminos viejos” que no fueron reutilizados a la hora de construir estas nuevas carreteras (2008, 50).

Con el tiempo, del nuevo Camino Real comenzaron a surgir ramales “carreteros” que irán comunicando entre sí las principales poblaciones de la zona (Xàtiva, Enguera, Ayora, Ontinyent...), convirtiéndose l'Alcúdia de Crespins, y su estación de ferrocarril, en un nudo de comunicaciones que enlazaba algunas nuevas carreteras.

En la mayoría de los casos se trataba de la habilitación de antiguos caminos (muchos de ellos de herradura) que ponían en comunicación estos mismos pueblos con el viejo Camino Foral medieval. Mayor relevancia para el caso que nos ocupa eran las comunicaciones entre la ciudad de Xàtiva por un extremo y Enguera y Ayora por el otro. En este caso habría que distinguir dos variantes para una misma ruta. Partiendo desde Enguera hacia Xàtiva el camino histórico mantenía un único itinerario por la Fuente de Marzo hasta llegar al Realengo de la Plana, partida perteneciente al término de Xàtiva (aunque en medio de otros términos) situada justo en la parte más alta de la ruta. Desde allí había que bajar un corto pero abrupto escalón hacia el valle de Xàtiva. Y aquí es donde nacen las dos posibilidades y la bifurcación del camino a la altura más o menos de la Venta dels Bandolers (o Casa del Castellà en el proyecto de Juan García). La primera, o de la derecha, bajaba por un penoso camino de herradura con muchas curvas hasta llegar a la Foia de Cerdà, cuyo paso era dificultoso en época de lluvias por ser un llano inundable. Pasaba luego por el pueblo de Cerdà y seguía ya por las vegas del Canyoles hasta Vallés, donde se cruzaba el río, y subía finalmente hacia Xàtiva hasta juntarse con el Camino Foral cerca de la Casa Blanca. La segunda variante, arrancando desde la Venta dels Bandolers giraba hacia la izquierda por las proximidades de l'Alt del Borrego para bajar en pronunciada cuesta a la Foia de la Llacuna donde el camino se volvía ya más cómodo y seguía en línea bastante recta a cruzar el Nuevo Camino Real de Madrid al norte de Llanera (barri de Cairent), entrando enseguida en las huertas de Ranes y pasando luego por la Granja y el Molí de Santandreu, donde vadeada el Canyoles, para subir luego hasta Xàtiva, a la que entraba por la Plaça de Sant Jaume. Ambos caminos, vistos desde la Costera de Ranes, conservan en la toponimia local el nombre de Camí d'Enguera, aunque el que va por Cerdà, también es conocido como Camí dels Algepsars.

El tramo entre Cerdà y Xàtiva empezó a prevalecer sobre el de Llanera ya a finales del siglo XVIII, pues fue el elegido para acceder a la gran ciudad desde el recién construido Nuevo Camino Real viniendo desde Madrid. Esto convirtió a Cerdà en un punto estratégico para los viajeros y servicios postales, función que mantendría durante largo tiempo. Tras la división de España en

provincias, y éstas a su vez en partidos judiciales, se empezaron a establecer criterios de preferencia en la futura construcción de caminos y carreteras, siendo uno de ellos la de comunicar todas las cabezas de partido (Enguera y Xàtiva lo eran) con carreteras que el Plan de 1857 clasificó como de segundo orden, aunque luego la que aquí nos ocupa pasó a ser de tercer orden ya en 1860.

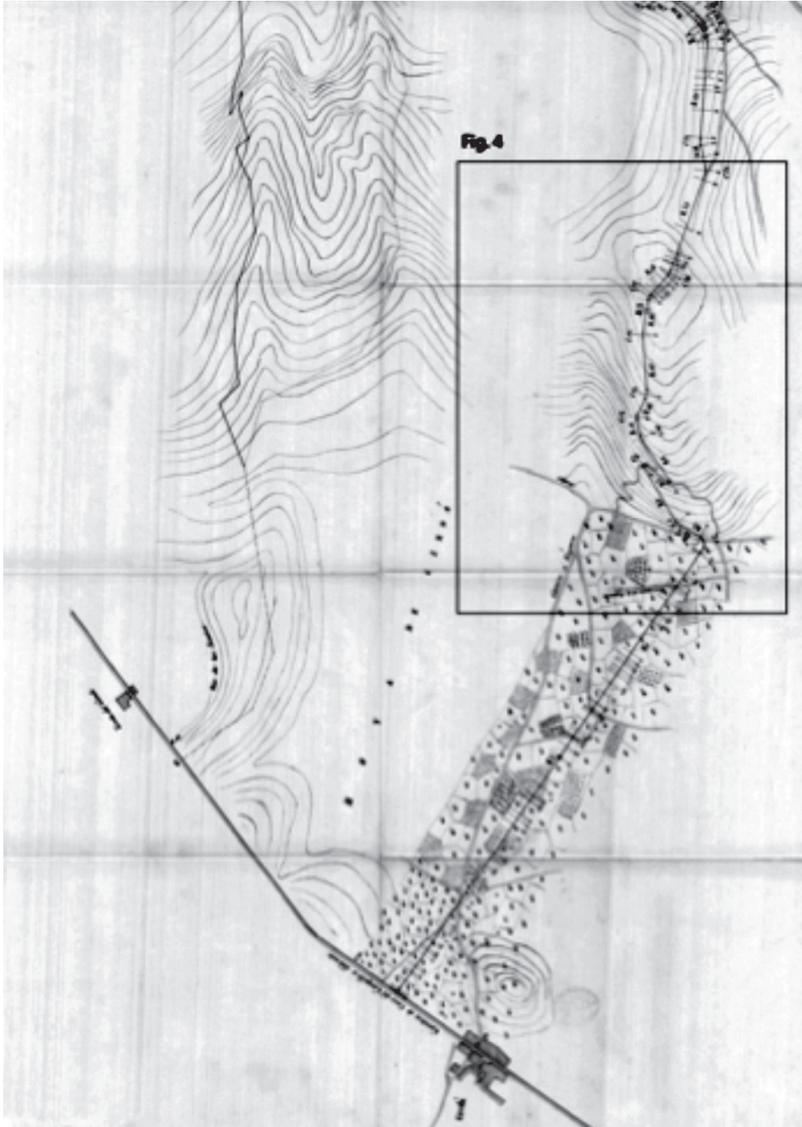
Habilitado ya el tramo Xàtiva-Cerdà, era lógico que en 1855 y en 1857 se pensase en prolongar (realmente ejecutar) el tramo que quedaba entre Cerdà y Enguera. Pero a diferencia del tramo anterior, que simplemente había sido una habilitación del camino tradicional, entre Cerdà y el alto de la Plana era necesaria una carretera de nueva planta, con itinerario diferente y varias obras de fábrica de cierta envergadura. Mientras tanto se ejecutaban parcialmente dichas obras, se había prolongado hasta l'Alcúdia la línea férrea (1857) y su estación de ferrocarril pasaba a ser el punto de mayor interés estratégico para las comunicaciones de la Vall de Xàtiva-Montesa con la Canal de Navarrés-Enguera y con la mitad occidental de la Vall d'Albaida (l'Ollería, Ontinyent). Esta nueva circunstancia haría cambiar muchos planes de carreteras, entre otros el de la de Enguera a Xàtiva por Cerdà, que fue sustituida por la de Enguera a l'Alcúdia. Incluso se pensó en hacer una línea de ferrocarril que debería haber unido Enguera con Ontinyent pasando por l'Alcúdia, aunque aquella idea no cuajó. En todo caso su estratégica posición, de la que también participaba la vecina Canals (en realidad la estación está a mitad de camino entre ambos núcleos), haría de ambos pueblos un nuevo foco industrial al trasladarse allí muchos empresarios de los valles adyacentes, como los Aparicio y los García Borrel de Enguera, o los Vidal, los Colomer y los Ferri de Aiello de Malferit (PIQUERAS y SANCHIS, 2009).

Junto a este florecimiento industrial y mercantil, se obtenía una ágil comunicación que era utilizada por los servicios de correos, instaurados en esta época, y por las tropas para desplazarse rápidamente en tiempos de conflictos. Así, por ejemplo, según los expedientes obrantes en el AGA, el ADPV y las noticias de prensa de la época, en 1856 estaban finalizadas las obras de la Carretera de 2º Orden de Cerdà a Enguera; en 1875 la carretera vecinal o de 3º Orden de



Figura 2.- Detalle y sombreado de algunos topónimos citados en el texto de la Hoja 794-I (Canals), año 1946/Cartografía Militar de España.

l'Alcúdia de Crespins a Enguera (a la altura del Huerto o Fuente de Marzo) estaba también acabada y en 1909 se iniciaba el proceso de expropiación del tramo Enguera-Ayora (todo él, el tramo actual de Enguera a l'Alcúdia y hasta Gandia, serán la antigua Carretera Comarcal 322 -ahora CV-585 y 590-, en los tramos entre l'Alcúdia y Enguera) (5). Pero, entonces, ¿cómo fue posible que en tan poco tiempo se construyesen dos carreteras con diferente trazado para unir Xàtiva y Enguera? La respuesta está en que la primera, la de Cerdà a Enguera, nunca fue acabada; de la misma, y con financiación de la entonces Diputación Provincial de Valencia, el ingeniero José Vicente Tello (6) redactó y ejecutó sólo el paso de montaña que aquí tratamos (Figuras 3 y 4).



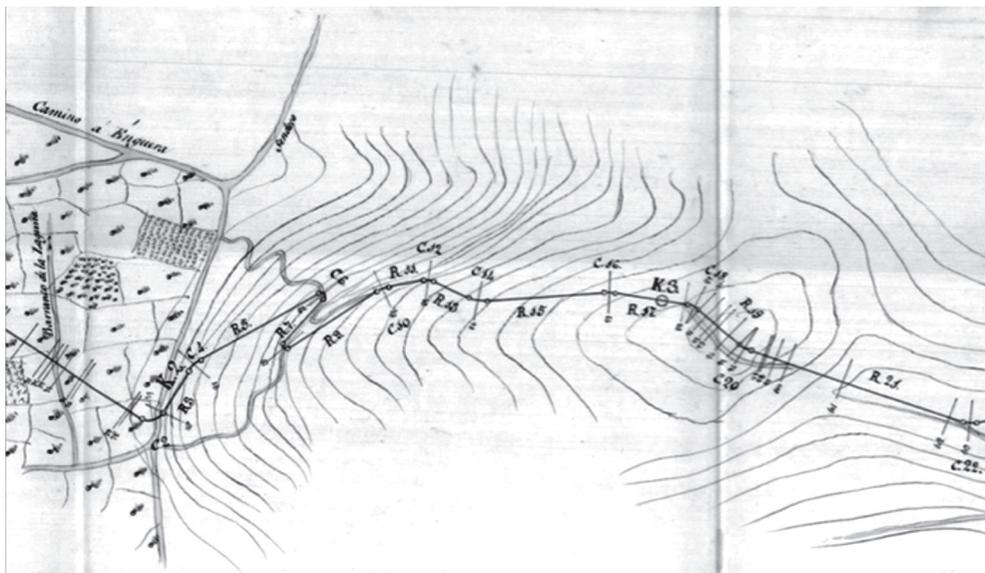


Fig. 3 y 4.- Página anterior: detalle de la Hoja 1ª-Plano (fuera de escala) del proyecto de la carretera de Cerdà a Ayora por Enguera, año 1866. MECD, AGA [Caja 24/02816]. Ampliación del anterior plano donde se identifica el tramo finalmente construido con inicio en la recta R.3 (entre los kilómetros K.2-K.3) y final en la curva C.22 (K.3-K.4). MECD, AGA [Caja 24/02816].

La prensa de la época se hacía eco de estas obras. En el diario *El Clamor Público*, con fecha de 5 de abril de 1855, se señala que “...para llevar á cabo con toda prontitud la recomposición de la carretera de Játiva á Albacete, titulada de Cerdá, se ha convocado por la referida Diputación [la de Valencia] una reunión en Játiva compuesta de las autoridades y mayores contribuyentes, tanto de dicha ciudad, como de los pueblos interesados en la reparación de la carretera... proporcionar con toda brevedad los fondos necesarios para la obra” (página 3). Once meses después los trabajos habían finalizado y así se reflejaba en el diario *La Iberia*, con fecha de 13 de marzo de 1856, en el que se menciona que “El día 5 de los corrientes se inauguraron los trabajos del camino de Enguera á Cerdá, bajo la dirección de don J. Vicente Tello” (página 3).

Su clasificación como carretera (7), dentro de los diferentes planes generales de la época irá variando. En el Plan General de Carreteras de 7 de septiembre de 1860 es ya de tercer orden y se distinguen dos carreteras una de Cerdà a Enguera y otra de Enguera a Ayora. Cuatro años después, en el Plan General de Carreteras de 6 de septiembre de 1864 ambos tramos se unifican denominándose la nueva: carretera de tercer orden de Cerdà a Ayora por Enguera. La prensa de la época también comenta tal reclasificación mientras que en el diario *La Época*, con fecha de 8 de julio de 1858, aparece citada dentro de las carreteras de segundo orden (página 3), unos años después, en el diario *La Esperanza*, con fecha de 15 de setiembre de 1864, se recoge dentro de las carreteras de tercer orden (página 3).

Por tanto, el tramo documentado es un paso de montaña desafectado que tenía como objetivo posibilitar la coronación de la *Serra de la Plana* como paso previo para llegar a Enguera. Este camino carretero fue sustituido, buscando una nueva manera de coronar dicha sierra desde l'Alcúdia, apenas poco menos de dos décadas después. Así pues, el paso de montaña, del que

aún se observan huellas del tránsito de carruajes, sólo estuvo en uso para el objetivo que fue creado hasta 1875, año en que entró en servicio el tramo de l'Alcúdia a la Fuente de Marzo (en las inmediaciones de Enguera). A partir de dicho momento, probablemente, debió de ser utilizado para el acceso a las tierras de cultivo y a la montaña (explotación silvícola) que recorre y, también, como itinerario de ahorro de distancia y tiempo para los arrieros y carreteros que se desplazaban de Xàtiva a Enguera y viceversa.

¿Cuál fue, entonces, el motivo de su abandono? Para ello no hay nada mejor que la lectura del *Proyecto de Carretera de 3^{er} orden de Cerdà a Ayora por Enguera. Trozo 1^o. De Cerdà a Enguera*. En él, el funcionario, Ingeniero Jefe de la provincia de Valencia, Juan García, redactor del mismo en el año 1866, introduce una serie de modificaciones sobre el tramo ya construido (según él en 1856 y 1858) por J. Vicente Tello, a la vez proyecta los tramos nunca realizados con el objetivo de unir ambas poblaciones definitivamente.

El principal inconveniente que encuentra es salvar la Foia de Cerdà, cuyo tramo conectaría la base del paso de montaña ya realizado con la *Carretera de 2^o Orden de Casas del Campillo a Valencia por Alberique*. Dicha hoya, durante la época de lluvias, se veía inundada y sus viñedos anegados (8). Para no pasar por esta depresión inundable, evalúa otros dos trazados alternativos que acaba descartando (uno de ellos será muy parecido al ejecutado, finalmente, por Manuel Pascual). En este proyecto, se señala que el tramo ya construido es de 1.385 m. Desde el final del tramo de J. Vicente Tello en su parte superior, hasta Enguera, la propuesta de carretera discurría por trazados nuevos y, también, mejorando el antiguo camino foral. La obra de ingeniería de J. García nunca llegó a realizarse.

El entonces Inspector de Caminos, Canales y Puertos del Distrito de Valencia, José Gómez Ortega, en su informe al Director General de Obras Públicas (16 de marzo de 1866) señala, sobre el trabajo de J. García, que “si bien considero aceptable en general este proyecto, opino que para ser aprobado debería satisfacerse de los reparos que dejo consignados.” ¿Cuáles eran dichos reparos? El primero no es otro que el radio de las curvas ya que “cuenta con dos curvas cuyo radio no llega á seis metros...”. Sigue comentando la excesiva pendiente de las verticales: “las pendientes no alcanzaran al 6%.” En segundo lugar, el inspector encuentra a faltar algunas partidas presupuestarias y que se han omitido también algunas de las observaciones del formulario; dichas partidas, de tener que materializarse, encarecerían el proyecto. Ante dicho informe, remitido a Madrid desde Valencia, la Sección Segunda de la Junta Consultiva manifiesta, el 19 de agosto de 1866, asumir el dictamen del Inspector y determina su devolución, la del proyecto, para que incorpore aquello sugerido por el Inspector.

Casi dos años después, el ministro de la cartera de Fomento, Severo Catalina del Amo, por indicaciones de la Reina Isabel II, aprueba el proyecto de J. García con la clasificación propuesta por el ingeniero y acogiéndose a aquello dispuesto en el plan de 6 de setiembre de 1864. Por todo ello sabemos que el proyecto fue autorizado pero no ejecutado. ¿Por qué? El 19 de noviembre de 1857 se inauguraba el tramo de ferrocarril que unía Xàtiva y l'Alcúdia de Crespins, dentro del proyecto genérico de unir la primera con Almansa (conseguido en 1859). l'Alcúdia, apenas a dos kilómetros al sudoeste de Cerdà y también transitada por el Nuevo Camino Real (ahora carretera de Almansa), pasaba a representar una mejor posición en la red de comunicaciones.

Poco después, 1868, la Diputación iniciaba los trámites para la expropiación de los terrenos que afectaría la construcción del camino vecinal que uniría l'Alcúdia con Enguera (exactamente

hasta la Fuente de Marzo (9) según proyecto del ingeniero y director del 2º Distrito, M. Pascual, corría el mes de setiembre de 1867). El diario *El Globo*, con fecha de 8 de mayo de 1875, escribía lo siguiente: “La carretera de la Alcudia á Enguera está ya terminada, pero solo llega hasta la fuente de Marzo distante una hora del último de los referidos pueblos, de los cual se quejan los vecinos, al parecer muy fundadamente”. La construcción de esta carretera permitió el transporte de los productos de las industrias manufactureras de lana, elaborados en Enguera, hasta la estación de ferrocarril. Incluso uno de los proyectos se denominó *Camino vecinal de Enguera a la estación de FFCC de la Alcudia de Crespins*. Tal fue la atracción del ferrocarril que algunos industriales de Enguera y de la Vall d’Albaida optaron por instalar sus industrias en l’Alcúdia, entre ellos la empresa enguerina de “Hijo de Jaime Aparicio”, que a finales del XIX construyó una gran factoría de hilados y tejidos de lana en la partida del Calvario (VILA, 1984 y PIQUERAS, 1996). Todo parecía ser ventajas. Así, el 18 de noviembre de 1876, el ingeniero Vicente Peris ya acababa de redactar su *Proyecto de Camino vecinal de Enguera a la zona denominada de Marzo*, el trozo que faltaba para comunicar Enguera y la estación de ferrocarril de l’Alcúdia.

Como en nuestros días, el peso institucional de algunos políticos también pudo dejarse sentir en el cambio de población de origen de la carretera. En este caso se trataba de José Campo Pérez, primer Marqués de Campo (1875), diputado por la circunscripción de Enguera y concesionario del ferrocarril Valencia-Almansa (SANCHIS, 1988, 55). A ello debió de unírsele la “paralización administrativa” que había sufrido el proyecto de J. García, la dificultad en el tránsito de la anegable Foia de Cerdà y a la necesidad de reparación del paso de montaña que “á causa del tránsito y de la falta completa de conservación hay en ellas [las obras de fábrica del paso] notables desperfectos.” Suponemos, por tanto, que hubo un cambio respecto de la idea original para llegar hasta Enguera desde Xàtiva.

ALTERNATIVA AL PROYECTO: LA CARRETERA DE L’ALCÚDIA DE CRESPINS A AYORA POR ENGUERA (1875)

Finalmente, por las razones descritas anteriormente, se abandona el proyecto de J. García, a pesar de haber sido aprobado en el año 1868, comenzándose a redactar, incluso un año antes a esta aprobación, un nuevo proyecto que trasladaría el inicio de la nueva vía de comunicación a l’Alcúdia de Crespins. Se trataba en este caso de aprovechar un antiguo camino vecinal que subía desde l’Alcúdia por la partida *dels Terrers*, con una aguda cuesta por encima del nacimiento del riu de les Sants, hasta alcanzar terreno más practicable en el Pla de Marco y unirse a la anterior carretera proyectada a vista ya de la Fuente de Marzo. Los habitantes de l’Alcúdia la conocen como “carretera negra”, bien sea por el color del balasto que la cubría, bien porque servía a muchos carboneros que bajaban por aquí sus carros desde las sierras de Enguera hasta la estación del ferrocarril (VILA, 1984).

Dicho proyecto se redacta el 17 de setiembre de 1867, con el título de *Proyecto de camino vecinal de Enguera a la estación del ferrocarril de Alcudia de Crespins*, y está firmado por el director de caminos vecinales del 2º distrito, M. Pascual.

En él argumenta la viabilidad de la construcción de la carretera, “como el medio más fácil y económico” al hacerla pasar en algunos de sus tramos por un antiguo camino “que en regular estado [...] desde la puerta de Alameda en la villa de Enguera se dirige a la Ciudad de Jativa hasta

la llamada Venta de Marzo por la muela o meseta de la Alcudia empalmándola con la carretera de Casas del Campillo a Valencia de la cual tendrían que recorrer 1.142,40 metros hasta que se une a esta la de la Alcudia a Onteniente por el trozo ya cuasi construido que va a la estación del Ferro-carril”. Destacar la importancia de esta infraestructura ya que lleva directamente a la estación de ferrocarril de l’Alcudia, no a la población en sí, como eje de transporte de mercancías y pasajeros de la zona.

Las obras se empezarian en la casa de Marzo y discurrirían durante 6.613,46 metros hasta la carretera de Casas del Campillo a Valencia. Se dio permiso por la administración para ejecutarlas el 19 de enero de 1868 y sufriendo algunas interrupciones continuaron hasta el mes de marzo de 1873, que es cuando se paralizaron.

Esta suspensión acarrea la redacción de un nuevo proyecto por parte del director jefe Vicente Peris, denominado *Proyecto de liquidación de las obras que faltan ejecutar en la carretera de Alcudia de Crespins a Enguera en su sección comprendida entre la Venta de Marzo y el Barranco Hondo*, en el que se acometen las obras de explanación y afirmado de algunos tramos que faltaban entre la Venta de Marzo y el Barranco Hondo (1.872,90 metros). Éste se redacta el 1 de octubre de 1874 y se autoriza el 19 de mayo del mismo año, siendo probablemente su fecha de finalización la que se comenta en el diario El Globo.

Para finalizar la construcción de este camino vecinal se redacta un último proyecto, *Proyecto de Camino vecinal de Enguera á la zona denominada de Marzo*, firmado por el ingeniero Vicente Peris, con fecha del 18 de noviembre de 1876, donde se ejecuta el tramo en línea recta y por una superficie plana entre la Venta de Marzo y la población de Enguera, que no se contemplaba en el proyecto de M. Pascual.

Un dato curioso del primer proyecto es la coincidencia en alguno de sus puntos con el trazado de una de las alternativas que da J. García, en su proyecto de 1866, para salvar la hoya inundable de Cerdà. Esta alternativa se iniciaría en un punto cercano a la Venta del Conde, en la carretera de Casas del Campillo a Valencia a 1.400 metros de Cerdà, discurriendo por el “barranco de la Plana” y subiendo por el “alto de la Plana” hasta conectar, una vez pasado el “barranco Hondo”, con la carretera proyectada. Este trazado presentaba graves inconvenientes como eran pendientes del 6, 7 y 8 % y un zigzag en condiciones calificadas como muy desfavorables, por lo que junto con la longitud no ofrecía ninguna ventaja respecto al planteamiento inicial y por tanto el propio ingeniero acabó por desestimarla.

Sorprendentemente, tan sólo dos años después, el también ingeniero M. Pascual ejecutará su proyecto sobre un trazado bastante coincidente con el descartado por J. García. Esta infraestructura estará en funcionamiento hasta la construcción de la carretera actual que une estas dos poblaciones, a principios del siglo XX. Actualmente se usa como camino (pista) rural que da acceso a los campos de cultivo adyacentes y a algunas casetas o chalets.

OBRAS DE FÁBRICA CONSERVADAS

Las carreteras debían de cumplir varias condiciones en su concepción. En primer lugar, siempre que fuera posible, la rectitud, pues ésta permitía acortar distancias. En segundo lugar, la horizontalidad, que evidentemente no se podía mantener en largos recorridos, pero sí se podía suavizar la pendiente. Finalmente, la resistencia, que permitiría aguantar el paso continuado de tráfico, sin el excesivo desgaste que presentan los caminos de tierra.

Desde finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII, diversos tratados teóricos, principalmente franceses, afrontan la construcción de carreteras con métodos que podemos considerar modernos, usando como base de sus trabajos el sistema romano. En esta línea destaca también el trabajo del español Fernández de Mesa (1775).

Las técnicas descritas en dichos tratados no siempre serían llevadas a cabo en la práctica, influyendo en el resultado final aspectos como la categoría de la carretera o los recursos económicos con los que se afrontaban las obras, además del criterio del ingeniero director de los trabajos.

En la península, será durante el reinado de Fernando VII cuando se construyan las primeras carreteras (CARRILLO, 2012, 6) basándose en las disposiciones establecidas en esos tratados. Dos fueron los sistemas más adoptados en las carreteras españolas: por un lado, el sistema Gautier, que establecía crear, sobre una base horizontal, un lecho de piedras sobre el que se iban añadiendo sucesivas capas de gravas, de mayor a menor grosor conforme se acercaban al firme. El resultado final debía tener un ligero bombeo que evacuara las aguas hacia la cuneta. Este sistema dividía la calzada en tres partes, la del medio empedrada y a los laterales el suelo natural.

Por otro lado, el sistema Trésaguet establecía la preparación del terreno con el bombeo deseado, sobre la que se colocaba una base de piedras gruesas y, justo encima, una capa de regularización formada por piedras de mediano tamaño. Como firme se disponía una capa de pequeñas piedras que eran machacadas *in situ* (RIBOT, 1979, 193; CARRILLO, 2012, 13).

El proyecto de la carretera de Cerdà a Enguera se concibió como una carretera de segundo orden que unía ambas localidades. La totalidad del proyecto, como ya hemos visto, nunca llegó a ejecutarse. Sin embargo, unos años antes la Diputación llevó a cabo el tramo de mayor dificultad del recorrido. Aquí, se requirió un mayor esfuerzo humano y económico para salvar la fuerte pendiente. Este desnivel obligó a diseñar un recorrido en zigzag (tan frecuentes en las carreteras de este periodo) que si bien alargaban el recorrido, eran una solución para ir superando la pendiente de una manera menos traumática.

Así, la técnica de construcción implicaba una doble tarea, buscando compensar los desmontes con los aterrazamientos (muros de sostenimiento). Recortar en un lado del terreno rocoso, para conseguir una base sobre la que asentar el vial y, al mismo tiempo, rellenar en el otro lado (posiblemente con parte de ese material extraído) para crear en total una plataforma de entre 6,80 y 7,30 m de ancho, aproximadamente, que se ampliaba considerablemente en las curvas. A lo largo de los 1,3 km de camino ejecutados, se fue recortando la roca caliza por medio de barrenas, dejando las improntas cilíndricas de este trabajo en la piedra, y creando cortes completamente verticales de diferente altura, en función de la superficie irregular de la ladera y la profundidad de la base deseada.

En el otro lado, un muro de mampostería de una cara, formado por grandes piedras trabadas con mortero, presentaba un ligero talud y retenía el relleno de tierra y piedras que constituía la base del firme. Este muro también presenta grandes oscilaciones en cuanto a su elevación, adaptándose al desnivel existente. Se encuentra presente en todo el recorrido de ascensión del puerto, con potencias que oscilan entre los 50 cm y otras que superan los 2 m (Figura 5).

La sección del firme, observada en aquellos puntos donde la erosión ha ido afectando a la carretera, permite establecer una serie de capas. En primer lugar el terreno natural, formado por arcillas compactadas de una fuerte tonalidad rojiza, constituye la base que, una vez apisonada, sirve de asiento a un lecho de piedras irregulares de mediano tamaño. Sobre éste, una capa de



Figura 5.- Vista panorámica de parte del puerto de montaña en el tramo construido de la proyectada carretera Cerdà a Enguera (recta R.19, entre K.3 y K.4).

piedras más pequeñas y menos angulosas forma el firme, en el que se observa arena que posiblemente fue arrojada para rellenar los huecos y compactar la superficie.

Al mismo tiempo, a lo largo de todo el recorrido de ascensión comprobamos que cuando la roca aflora a nivel del firme, era empleada como tal sin ningún otro tipo de tratamiento, ya que constituía el mejor pavimento para las carretas una vez regularizado. Así podemos observar marcas de carriladas, que profundizan varios centímetros, dejando su huella tanto sobre la



Fig. 6.-Detalle de la cuneta en la coronación del puerto (R.21 antes de C.22).

roca como sobre las piedras que constituyen el firme. Su dibujo muestra diferentes trazados no regulares, lo que indica que no tenían un recorrido predefinido (Figuras 6 y 7).

También es visible en todo el recorrido la cuneta para la evacuación de aguas, que discurre por un único lado, que siempre coincide con el lado interior que limita con la ladera. Esta



Fig. 7.- Detalle del ancho conservado en R. 19 (jalón= 2 m).

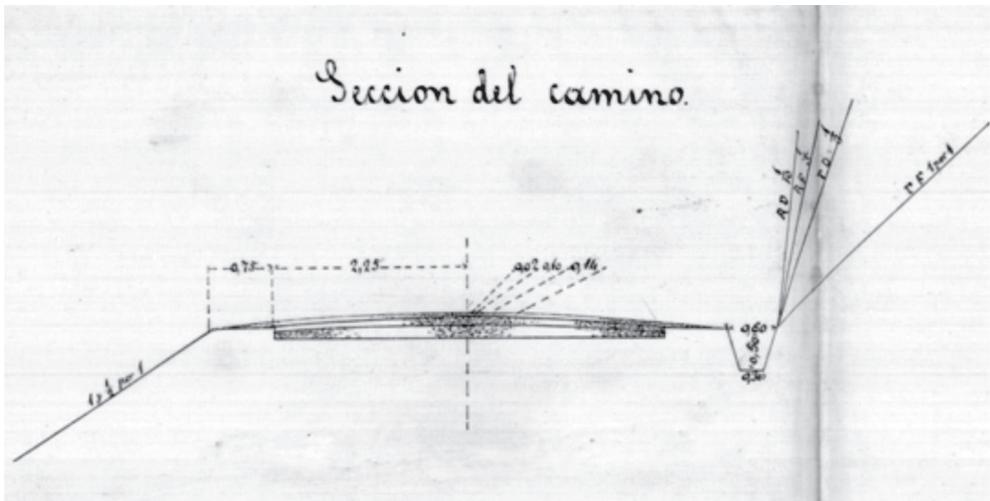


Fig. 8.- Detalle de la Hoja 4ª-Obras de Fábrica del firme del camino (ie. carretera) del proyecto.

canal recogía las aguas pluviales de la propia ladera y de la carretera (aunque actualmente no se aprecia el abombamiento de la misma) presentando una anchura de 50 cm de media (Figura 8). Siguiendo su recorrido, podemos observar que su evacuación se realizaría en las curvas, dando salida, de manera libre, a las aguas al realizar el giro. Al mismo tiempo, tras el giro, en el lado opuesto, se iniciaba otra zanja o foso que conducía el agua hasta la siguiente curva.

A lo largo de este puerto de montaña se construyeron dos tajeas que evacuaban el agua de un extremo a otro de la carretera, colocadas en dos puntos donde la pendiente natural de la montaña confluía y formaba escorrentías (Figura 9). Las dos tajeas documentadas están realizadas por medio de una bóveda rebajada, realizada con ladrillos macizos dispuestos de canto, con unas dimensiones de 25,5x12,8x4 cm. Para rematar ambos extremos se colocaron piedras de sillería abujardada, que formaban arcos escarzanos, rompiendo en este punto el talud del muro de mampostería.

No se han detectado a lo largo del recorrido protecciones pétreas o guarda-ruedas a los lados del camino, como ocurre en otros casos cercanos como la carretera de l'Alcúdia a Enguera. Sin embargo, es probable que este tipo de protecciones existiese en los puntos más conflictivos, como el caso de las curvas, y que el tiempo haya borrado la huella de su existencia.



Fig. 9.- Detalle de la tajea del tramo construido en la recta R.19 (entre K.3 y K.4) (jalón= 1 m).

INTERÉS PATRIMONIAL Y PUESTA EN VALOR

No hace mucho tiempo que la Arqueología Industrial incorporó, como materia de estudio, las infraestructuras vinculadas al transporte y la producción y distribución de bienes. Entre éstas, venían teniendo excesivo peso aquellas más antiguas (p. e. las vías romanas), más monumentales (acueductos, puentes, etc., pero siempre de manera individual) y de mayor reconocimiento (p. e. el Camino de Santiago). Recientemente, las obras públicas realizadas a partir de mediados del s. XVIII, como parte del patrimonio cultural dentro de la Ingeniería Civil, vienen siendo también reconocidas (RODRÍGUEZ *et al*, 2011: 55-57).

La legislación valenciana en materia de patrimonio cultural (Ley 4/1998, y sus posteriores modificaciones, Ley 7/2004 y Ley 5/2007) aún no ha contemplado ninguna categoría para acomodar los conceptos anteriormente comentados. Con todo, el Decreto 62/2011 que regula el régimen de protección de los bienes de relevancia local (BRL, una especie de “bien de interés local” con trascendencia municipal, comarcal y provincial, pero no estatal), recoge la figura de “Monumento de interés local” como una de las clases de BRLs. Dentro de esta clase de BRLs se contemplan, de manera genérica, realizaciones arquitectónicas y de ingeniería relevantes.

El paso de montaña que presentamos (10) es uno de los ejemplos mejor conservados del País Valenciano. Además es, posiblemente, el único que se mantiene íntegro gracias al abandono y desafección que sufrió sólo veinte años después de su inauguración. La elección de otra alternativa viaria lejos del mismo, garantizó su poco tránsito posibilitando que hasta nosotros hayan llegado la totalidad de sus obras de fábrica bastante bien conservadas.

La mejor garantía para su preservación es su respeto como bien cultural y uso social. Por ello, este espacio es idóneo para la creación de una ruta a pie o ciclo-turística, siguiendo el recorrido de la antigua carretera. Iniciativas parecidas han sido llevadas a cabo con éxito en otras zonas de nuestra geografía, como es el caso más conocido de la antigua Vía de Ojos Negros (Barracas-Sagunt).

Para ello sería necesario acometer algunas obras de mejora en el trazado, pues se encuentra algo deteriorado por la falta de mantenimiento y la erosión. Entre estas actuaciones cabría destacar la eliminación de la vegetación que ha invadido parcialmente la calzada; la limpieza de cunetas cubiertas por el sedimento aportado durante las el paso del tiempo; la reconstrucción de las escasas zonas degradadas en muros de sostenimiento, firme y tajeas y, finalmente, la prohibición de tránsito a vehículos motorizados (Figura 10). Paralelamente, otras acciones no menos importantes estarían encaminadas a la señalación del recorrido y explicación de la propia obra de ingeniería civil y de otros puntos de interés patrimonial que recorre a su paso (Fuente de Marzo, Venta dels Bandolers, etc.).

Como se ha dicho, y para concluir, su buen estado de conservación y lo limitado de sus dimensiones, hacen viable su puesta en valor con pocos recursos económicos. Por otro lado, su singularidad patrimonial, lo hacen merecedor de la figura de BRL, aunque habrá que legislar con figuras o categorías que, desde el ámbito de las competencias autonómicas, mejor se adecue a estas obras públicas lineales de Ingeniería Civil.



Figura 10.- Imagen de un vehículo circulando por la *Carretera Vella*.

CONCLUSIONES

Recapitulando, el paso de montaña en el que se centra este artículo, constituye la huella aislada de un proyecto mayor e inconcluso tras la adopción de una alternativa diferente para conectar Enguera con el Camino Real y la línea de ferrocarril Xàtiva-Enguera, una de cuyas estaciones, inaugurada poco después de la ejecución del paso, estaba en l'Alcúdia. Sin embargo, el plan de carreteras concebido implicaba la construcción de una carretera desde Xàtiva a Cerdà, que sí se llevó a término, y desde ésta a Enguera, que no se culminó.

Tras el esfuerzo realizado en el paso de montaña, y la tramitación del proyecto que completaba la carretera entre Cerdà y Enguera, incorporando el tramo ya ejecutado, el plan original, finalmente, se vio paralizado y, definitivamente, descartado por motivos constructivos, pero también de logística y, posiblemente, por intereses políticos y personales.

Los restos de la obra ejecutada reflejan una interesante muestra de ingeniería civil decimonónica que conviene preservar por su interés patrimonial y singularidad y, para ello, lo idóneo sería su reconocimiento y protección mediante, por ejemplo, la figura legal del Bien de Relevancia Local. Al mismo tiempo, habría que otorgarle un uso que, preservando sus características, permita difundir su existencia.

NOTAS

- (1) ADPV, E.12.3 caja 20; AGA, (4)5, Sig. Caja 24/2816 y (4)27, Sig. caja 46/2369 y 2371.
- (2) ADVPV, E.12.3 caja 6412, nº 10 y 11 y E.12.5 caja 6781, nº 11
- (3) AGA, (4)6, Sig. Caja 46/2406.
- (4) ADPV, E.12.5 caja 6421, nº 30; AGA, (4)6, Sig. Caja 46/3923.
- (5) Consúltese el trabajo de SANCHIS (1988, 15 y 18) y la revista *Madrid Científico* (1909, 364).
- (6) De dicho ingeniero se conocen otras obras civiles de carácter hidráulico en Montesa, Sueca y Sollana, según se desprende de la consulta del catálogo de *Mapas y Planos (1678-1884) del ADPV*. El fondo del ADPV, recoge expedientes desde 1791; a pesar de ello, no ha sido posible encontrar el proyecto de obras del mismo, ya que los expedientes de carreteras se recogen sólo desde 1861. Con todo, sí hemos podido localizar una especie de plantillas para informes rellenadas por el ingeniero referentes a los “Gastos de obra por administración” (23 de agosto-7 de octubre de 1956) y 4 “Relaciones de las obras de nueva construcción hechas en dicho mes y de los gastos que han ocasionado” (marzo; marzo y abril; 9 de marzo al 23 de agosto; setiembre al 7 de octubre, todos ellos con año de 1856).
- (7) El Plan de Carreteras de 1857, establecía las siguientes categorías (seguimos a C. SANCHIS, 1988, 13), de servicio público (desarrollamos sólo las que nos interesan): de Primer orden; de Segundo orden, entre ellas las que partiendo de una línea de ferrocarril o carretera de primer orden acababan en un municipio cabeza de partido judicial o con población superior a 10.000 habitantes; y de Tercer orden, aquellas que se consideraban de interés por unir una o más poblaciones de una o varias provincias. El ancho de las mismas se reguló poco después (Real Orden de 1861): 8 m para las de Primer orden, 7 m para las de Segundo y 6 para las de Tercer orden.
- (8) Nótese que actualmente el cultivo dominante es el cítrico. Éste comienza a generalizarse en

el campo valenciano a finales del s. XVIII y, por tanto, su implantación en la Foia de Cerdà parece un poco tardía.

- (9) La fuente de Marzo dista unos 3.100 m del núcleo de Enguera. Ambas se asientan sobre una zona plana y están unidas por una carretera recta. Por tanto, el tiempo a invertir, a paso humano, sería, en cualquier caso, inferior a una hora.
- (10) Agradecemos la ayuda y atención que nos han prestado al personal del *Arxiu General i Fotogràfic de la Diputació de València*; a Francisco Selma Mendoza (Ingeniero Jefe del *Servei de Camins i Obres Viàries de l'Àrea d'Assessorament a Municipis de Cooperació Municipal en la Diputació de València*); a Concepción Pintado Céspedes, Jefa del Servicio del Archivo General del Ministerio de Fomento (Madrid), quien nos puso tras la pista del expediente que debíamos buscar en el Archivo General de la Administración (AGA); y en último lugar, al equipo de profesionales encargados del AGA (Alcalá de Henares, Madrid). Juan Piqueras Haba y Carme Sanchis Deusa enriquecieron el texto, de manera desinteresada, con sus correcciones y sugerencias.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN

- *Carretera de 2o orden de Cerdà a Enguera. Estado de las obras de dicha carretera*, sin fecha [¿1890?]; IDD. (4)27, Sig. Caja 46/2371.
- *Carretera de 3er orden de Alcudia de Crespins a Ayora. Sección de Alcudia a Enguera. Expediente de reparación de obras de fábrica*, 1884-86; IDD. (4)6, Sig. Caja 46/2406.
- *Carretera de 3er orden de Cerdà a Ayora por Enguera, Trozo 1º. Expediente de construcción, del año 1866*, 1866-68; IDD. (4)27, Sig. Caja 46/2369.
- *Expediente de expropiación en el término municipal de Enguera para las obras del trozo 1º de la carretera de 3er orden de Alcudia de Crespins a Ayora, Sección de Enguera a Ayora, Valencia (Provincia)*, 1909; IDD. (4)6, Sig. Caja 46/3923.

ARXIU GENERAL I FOTOGRAFIC DE LA DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA

- *Camino vecinal de Enguera a la estación de FFCC de la Alcudia de Crespins*, 1868-1879, E.12.5 caja 6781, nº 11.
- *Expediente de construcción de la carretera desde Alcudia de Crespins a Enguera*, 1868, E.12.3 caja 6411, nº 10.
- *Expediente de expropiaciones para la carretera de Alcudia de Crespins a Enguera*, 1868, E.12.3 caja 6412, nº 11.

CARRILLO DE ARBORNOZ Y GALBEÑO, Juan. Los “Caminos Reales”, origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares.

CLAMOR PÚBLICO (EL.). PERIÓDICO DEL PARTIDO LIBERAL (1855). Nº 3.282; Biblioteca Nacional de España.

CORONADO, J. Mª. y RODRÍGUEZ, F. J. (2008): Geometría de las carreteras y del territorio, *Ingeniería y Territorio*, 84, 48-55.

ÉPOCA (LA,) (1858). Año Décimo, Nº 2.838; Biblioteca Nacional de España.

ESPERANZA (LA.). PERIÓDICO MONARQUICO (1864). Año Vigésimo, Nº 6.118; Biblioteca Nacional de España.

- FERNÁNDEZ DE MESA, Tomás Manuel, (1755): *Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas*. Valencia.
- GARCÍA, Juan, *Carretera de 3^{er} orden de Cerdá á Ayora por Enguera, Trozo 1^o, de Cerdá a Enguera*. IDD (4)5, Sig. Caja 24/2816 [Referencia del Ministerio de Fomento: 925].
- GLOBO (EL.), *DIARIO ILUSTRADO* (1875). Año I, N^o 150; Biblioteca Nacional de España.
- HERNÁNDEZ, F., DUARTE, F.-X. y LOZANO (en prensa): *¿A Enguera por Cerdà o l'Alcúdia? Dos proyectos de carretera a mediados del s. XIX. I Jornades d'Arqueologia de la Comunitat Valenciana* (València, 14 i 15 de desembre de 2012).
- IBERIA (LA.), *DIARIO LIBERAL DE LA TARDE* (1856). Año III, N^o 526; Biblioteca Nacional de España.
- LOZANO, L. y DUARTE, F.-X. (2012). *Memoria Científica. Prospección de urgencia: Arqueología y Etnología. Instalación de Valorización y Eliminación. Plan zonal X, XI y XII (área de gestión 2). Llanera de Ranes (Costera, València)*, archivo de la Direcció General de Patrimoni Cultural Valenciana (Conselleria de Cultura), expediente 0435p. 11.
- MADRID CIENTÍFICO (1909). Año XVI, N^o 635; Biblioteca Nacional de España.
- PERIS, Vicente, *Expediente del tramo 2o de la carretera de la Alcudia a Ayora por Enguera*, sin fecha; Arxiu General i Fotogràfic de la Diputació de València, E.12.5 caja 6421, n^o 30.
- PIQUERAS, J. (1996): *Xàtiva, La Costera i la Vall de Montesa*, en *Geografia de les Comarques Valencianes*, Vol 5^o, pp. 69-164.
- PIQUERAS, J. y SANCHIS, C. (2009): *Atlas y Geografía de Xàtiva y su región*, Ajuntament de Xàtiva, Imprenta Mateu.
- RIBOT, L. A. (1979): *La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII, Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 1, 175-230.
- RODRÍGUEZ, F. J., CORONADO, J. M^a. RUIZ, R. (2011): *El patrimonio de la ingeniería y las infraestructuras lineales históricas. El puerto de la Vallejera, Llampara*, 4, 55-63.
- SANCHIS, C., (1988): *El transporte en el país valenciano. Carreteras y ferrocarriles*, Edicions Alfons El Magnànim/Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, Valencia, 305 pp.
- SANCHIS, C., (1997): *Els camins valencians de la segona meitat del segle XVIII i les Observaciones de Cavanilles*, *Cuadernos de Geografía*, 62, 455-483.
- SANCHIS, F. J., GARCÍA, A. y RODRÍGUEZ, J. (2010): *Mapas y planos (1678-1884)*, Diputació de València, Valencia, 516 pp.
- VICENTE TELLO, José, *Caminos vecinales. Camino de Enguera a Cerdá. Gastos de obra por administración. Cuenta lo gastado en las obras de dicho camino desde el 23 de Agosto al 7 de octubre, 1856*; Arxiu General i Fotogràfic de la Diputació de València, E.12.3 caja 20, años 1854-55.
- Relación de las obras de nueva construcción hechas en dicho mes y de los gastos que han ocasionado... Mes de Marzo de 1856.*
- Relación de las obras de nueva construcción... Mes de Marzo y Abril de 1856.*
- Relación de las obras de nueva construcción... Desde el 9 de Marzo hasta el 23 del Mes de Agosto de 1856.*
- Relación de las obras de nueva construcción... Mes de Setiembre y hasta 7 Octubre de 1856.*
- VILA, Alfons (1984): *El proceso industrializador*. Fullets d'Història Local. L'Alcúdia de Crespins. www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm, [Consulta: 16/01/2012].