

CARME SANCHIS DEUSA\*

## LA CARRETERA DE ARAGÓN (SAGUNT-TERUEL): 1791-1862

### RESUMEN

Este artículo se centra en primer lugar en el itinerario y las variantes del viejo camino de Aragón a lo largo del valle del Palancia, así como de los accesos al mismo desde València y su Huerta. En segundo lugar se estudia el largo proceso de planificación y construcción de la nueva carretera desde su aprobación por la Real Orden de 1791 hasta su conclusión en 1862. A partir básicamente de los fondos documentales del Archivo de la Diputación Provincial de Valencia, se han podido reconstruir las distintas etapas de su construcción, no exenta de interrupciones, y los problemas que motivaron el largo retraso en su ejecución.

### ABSTRACT

Firstly this paper deals with the route and its variants through the Palancia Valley; and also the different access roads from the Valencia area. The second part looks at the planning and construction of the new Road initiated by the Royal Order of 1791 until its finish in 1862. The Archive of the Diputación de Valencia was the source for research material used to determine the road's development and the problems encountered until its final completion.

### INTRODUCCIÓN

La construcción de la Carretera de Aragón constituye un eslabón más dentro del proceso de configuración de la red viaria valenciana. La planificación dieciochesca que arrancó con un modelo centralista, el estrellado borbónico, a imitación del francés, fue englobando diversas carreteras transversales, entre las cuales hay que incluir ésta que conecta Valencia con Aragón siguiendo el valle del Palancia.

Desde el punto de vista de las comunicaciones, el valle del Palancia es el camino natural por excelencia entre la llanura litoral valenciana y las tierras aragonesas del Ebro.

---

\* Departament de Geografia. Universitat de València

Constituye en conjunto una semifosa tectónica entre los *horsten* de Espadà y Javalambre-Calderona o Portaceli que termina en el escalón del Herragudo, parte de la gran falla que se extiende entre Requena y Mora d'Ebre (PÉREZ CUEVA, 1988). La disposición de los materiales del valle en graderío descendente hacia la costa debido a la distensión finiolecena-inferior, comporta que las infraestructuras lineales tengan que remontar sucesivos desniveles además del Herragudo (Árguinas, Escala de Jérica). La alineación de la carretera construida en el siglo XIX (67 km entre Sagunt y el límite provincial con Teruel) siguió por lo que se refiere a los principales puntos de referencia el antiguo camino que subía por Gilet y Estivella hasta Torres Torres (168 m) y continuaba por Segorbe (367 m), Jérica (501 m), Masada del Herragudo (710 m), salvando el abrupto frente del páramo en el Herragudo (997 m). Ya en el páramo, la carretera, al igual que el antiguo camino, seguía por Barracas en dirección a las poblaciones aragonesas de Sarrión y La Puebla de Valverde.

Las relaciones comerciales entre Aragón y Valencia a través del valle del Palancia están perfectamente documentadas desde mediados del siglo XV. La serie Doble Tarifa (Generalidad, ARV) de las poblaciones de Sagunt, Segorbe, Jérica y Viver pone de manifiesto un activo comercio entre estos dos espacios complementarios: montañas y páramos de economía cerealista y ganadera y llanura litoral-valle. En sentido descendente circulaban lana, madera y trigo y hacia el interior se expedía una amplia gama de productos, entre los que destacaban el vino, el aceite y el arroz, así como manufacturas de lino y cáñamo. La procedencia de los arrieros y comerciantes, que a menudo consta en la mencionada serie, permite delimitar una amplia área comercial que gravitaba hacia Sagunt y Valencia a través del valle y que incluía de la otra parte diversas poblaciones de la Sierra de Albarracín, de la cuenca alta del Túria y de su afluente el Alfambra, de la Sierra de Gúdar y del corredor del Jiloca. A lo largo del camino fueron consolidándose con el tiempo una serie de mercados semanales, establecidos en Sagunt, Segorbe y Jérica, en la parte valenciana, y Albetosa, Sarrión, La Puebla de Valverde y Teruel, en la aragonesa.

En el proceso de construcción de la Carretera de Aragón diferenciamos dos etapas. La primera abarca el largo período comprendido entre 1791 y el primer tercio del siglo XIX, cuajado de interrupciones y dificultades. Fruto de esta primera etapa fueron la construcción de una parte de la carretera, incluyendo diversas obras de fábrica, algunos costosos desmontes y terraplenes puntuales y la habilitación general del antiguo camino por las nuevas alineaciones. En la segunda etapa (1850-1862), tras el largo paréntesis y gran deterioro de la misma, se retomaron las obras y se hizo un nuevo proyecto, que aprovechó no mucho más que las obras de fábrica del período anterior.

#### LA RUTA DE ARAGÓN POR EL VALLE DEL PALANCIA. ITINERARIOS HISTÓRICOS Y SUS VARIANTES

##### *Referencias escritas anteriores a 1600*

Por su carácter de ruta natural, y dejando al margen una supuesta utilización por los pueblos iberos, todo hace pensar que la colonización romana debió incluir el itinerario del Palancia en las relaciones entre *Saguntum* y *Caesaraugusta*. La parte aragonesa, sobre todo a lo largo del corredor del Jiloca, conserva todavía vestigios de aquella probable vía, que en Daroca se bifurcaba en dos ramales, uno a *Bilbilis* (Calatayud) y otro a *Caesaraugusta* (Zaragoza). Entre estos restos cabe reseñar el puente de Luco, una peque-

ña joya de la ingeniería romana (MAGALLÓN, 1993). Sin embargo, en ninguno de los itinerarios romanos clásicos (*Antonino, Vasos de Vicarello* y *Anónimo de Ravenna*) hay referencia expresa al camino entre *Saguntum* y *Caesaraugusta* (ARASA y ROSSELLÓ, 1995). Por más que desde esta última, según el Anónimo de Ravenna, salía una vía con dirección a la Bética que subía por el actual Campo de Cariñena hasta el corredor del Jiloca, pero se desviaba en *Urbiaca* (Cella?) para cruzar la Sierra de Albarracín y entrar luego en la llanura oriental manchega, pasando por *Ad Putea* (Iniesta?) hasta juntarse con la Vía Augusta en *Saltigi* (Chinchilla) desde donde seguía en dirección a Córdoba. Sin embargo falta toda referencia a un posible ramal que uniera *Urbiaca* con *Saguntum*, aunque se da por supuesto que este camino existía (ARASA y ROSSELLÓ, 1995). Los estudios de R. Járrega intentan demostrar la existencia de la vía (JÁRREGA, 1995, 2000).

Las primeras referencias concretas a la utilización de la ruta del Palancia como camino aparecen ya en la Edad Media en el *Poema de Mio Cid*, cuyas acciones transcurren a finales del siglo XI y en el que *Murviedro* (Sagunt), Segorbe y Xérica, son citados varias veces en los desplazamientos del Cid y sus mesnadas, desde Burgos o desde la región de Calatayud y Zaragoza a la de Valencia. Viniendo de Burgos el itinerario más común solía ser por Medinaceli, Molina, Bronchales, Albarracín y Teruel. Viniendo de Zaragoza o Calatayud el camino seguía el largo corredor del Jiloca por Daroca, El Poyo, Monreal, Cella y Teruel. No obstante, la referencia más precisa sobre este camino corresponde al itinerario que siguieron las tropas del rey musulmán de Valencia para enfrentarse a las del Cid en Alcocer, lugar próximo a Calatayud:

*Tres mil moros cavalgan e pienssan de andar  
Ellos vinieron a la noch en Segorve posar.  
Otro día mañana pienssan de cavalgar,  
Vinieron a la noch a Çelfa possar.*

(Poema de Mio Cid, Cantar del Destierro, nº 32)

El geógrafo musulmán Mohamed al-Idrisi (s. XII) en un pasaje de su *Descripción de España* indica: "De Valencia a Zaragoza, pasando por Cutanda, nueve jornadas. De Valencia a Cutanda, tres jornadas. De Cutanda a Hisn-ar-Rayahin, castillo fuerte, bien poblado, dos jornadas. De Hisn-ar-Rayahin a Alpuente, dos jornadas" (GARCÍA MERCADAL, T. I, p.194). El texto no hace ningún tipo de referencia a camino o caminos, pero ha servido de base tanto para que se interprete que el camino de Valencia a Zaragoza discurría en esa época, igual que lo habría hecho la hipotética vía romana, por el Valle del Palancia, como para que se argumente que transcurría por Alpuente y Albarracín. Tras la conquista cristiana, el itinerario del Palancia está perfectamente documentado, confirmando que Segorbe, Jérica y Viver constituían importantes puntos de referencia del mismo. Jaime I ordenó que el camino real pasase por Segorbe, "*faciat transitum per villam Segorbi*" (MIRET, 1918) y por Jérica (DEL VAYO, 1678, fol. 5 r). En la carta de población de Viver otorgada en 1367, Juan Alfonso de Jérica ordenaba que el camino real pasase por dicho lugar (DEL VAYO, 1678, fol. 48 v).

Estas disposiciones que obligaban a los transeuntes y arrieros a entrar en dichas poblaciones tenían evidentemente un ánimo impositivo y, si se insistía en ello, era porque debió estar generalizada la utilización de un camino alternativo que eludía el paso al menos por Jérica y Viver. Francisco del Vayo en su *Historia de Xérica* proporciona una

buena información acerca del mismo, al tiempo que justifica su utilización en los siguientes términos: "... que como de ordinario los moros eran inimicísimos de que el camino real passe por sus pueblos, y mas que los moros que moravan en esta nuestra villa eran mal acondicionados ... huviessen mudado el camino real por el campo que es el que hoy va desde Segorbe al Mas de Lidón o Ruviales, y de allí junto y cabe Benafer, y al varranco el Hurón y pico del Aguila ..." (DEL VAYO, 1678, fol. 5 r ). En otros pasajes el mismo autor vuelve a insistir en estos mismos puntos de referencia del camino (Mas de Lidón, El Campo etc.) y añade otro mucho más preciso como es el puente "de La Quebrantada ... que parte y sirve de mojón entre el término d'esta nuestra villa [Xérica] y la dicha ciudad de Segorve" (DEL VAYO, fol. 112 v ).

La mención del mojón divisorio de los antiguos términos de Jérica y Segorbe (hoy término de Navajas) nos permite resolver el interrogante planteado acerca de la localización exacta del "puente de la Quebrantada" sobre el Palancia situándolo en el lugar donde ahora está el llamado puente de la Fuente del Baño. En cuanto al itinerario que debió seguir aquel camino medieval el Mapa Topográfico del IGC, escala 1:50.000 formado en los años 1951 (Hoja de Jérica) y 1952 (Hoja de Segorbe) es un valioso recurso. La odonimia es una primera pista para reconocer el camino en cuestión, que tomando a Benafer como referencia del topógrafo viene rotulado como Camino de Segorbe en dirección a esta ciudad, y Camino viejo de Aragón en dirección al páramo de Barracas. La suma de los dos odónimos podría muy bien haber sido, visto desde Segorbe, un Camino viejo de Segorbe a Aragón por Benafer.

Partiendo de Segorbe en dirección a Navajas se sigue hasta la Fuente del Baño (que identificamos como paraje de la Quebrantada o Quebrada) y se cruza el río Palancia por un puente cuya factura actual se debe a una reconstrucción reciente, pero en cuya base e inmediaciones se aprecian restos de obra más antigua. Pasado el río, el camino sube una cuesta hasta llegar a un rellano (El Campo), cruza el barranco de Gaibiel, pasa por el Mas de Rubial (el mismo que Vayo llama Mas de Lidón o de Ruviales) y prosigue en línea recta en dirección a Benafer. Saliendo de este pueblo el camino mantiene su alineación recta hacia la Peña del Águila pasando antes por el barranco del Hurón. El hecho de que en buena parte de su recorrido venga a coincidir con la raya que divide los términos municipales de Benafer y Viver, refuerza la idea de que se trata de un camino de época medieval, cuanto menos.

El correo valenciano Pero Juan Villuga (1546), en su *Reportorio de todos los caminos de España* de 1546, deja bien claro cuál era el itinerario más habitual para unir Valencia con Zaragoza, y cita como puntos de referencia los lugares de Morvedre, Torres Torres, Segorbe, Jérica, Viver, Las Barracas y, ya en tierras de Aragón, La Jaquesa, Albentosa, Puebla de Valverde y Teruel, los mismos que serán luego repetidos, una y otra vez, por la mayoría de itinerarios (ESCRIVANO, 1767) y mapas de los siglos XVII y XVIII (Cassaus, D'Anville, López, etc.).

#### *El Camino en los mapas de los siglos XVII y XVIII*

El primer mapa valenciano conocido con indicación de los principales caminos es el de Francisco Antonio Cassaus, *El Reino de Valencia ...* de 1693. Tomando como referencia la ciudad de Valencia Cassaus dibuja dos caminos paralelos a la costa en dirección al norte. El más próximo a la orilla del mar está rotulado como *Camino Real de Barcelona* y pasa por Hostalets de Puçol, Morvedre, Vila Real, Borriol, Sant Mateu, etc., siguiendo el

itinerario clásico ya descrito también en otras fuentes (VILLUGA, 1546, COCK, 1585). El segundo camino, rotulado como *Camino Real de Zaragoza*, y en la medida en que nos permite su impreciso dibujo, se deduce que pasa por Sant Onofre, deja a su derecha la Magdalena, y más adelante la Vall de Jesús y Gilet a su derecha y el monasterio Sancti Spiritus y Segart a su izquierda (se trata del que luego llamaremos Camino de la Calderona), llegando a la Venta de Montalt, situada junto al río Palancia frente a Albalat dels Tarongers. Desde aquí seguía río arriba pasando por Torres Torres, Árguinas, Segorbe, Navajas, Xérica, *Vivel*, Ragudo, Vallada, La Barraca, La Jaquesa, La Puebla de Valverde y Teruel.

Los mapas posteriores al de Cassaus vienen a confirmar los itinerarios ya descritos e incorporan variantes de los mismos. En el *Mapa del Arzobispado de Valencia en 1761* de Tomás Vilanova se dibuja el camino que deriva de la carretera de Barcelona a la altura dels Hostalets de Puçol y que cruzando por la Vall de Jesús va a Gilet y de allí a la venta de Montalt, Estivella, Torres Torres, etc. Este atajo es el que llamaremos en adelante Camino de la Vall de Jesús. Pero será el *Croquis geográfico-topográfico del terreno entre Valencia y Murviedro* ... de J. J. Carbonell de 1769 complementado con los planos y bosquejos incluidos en las *Relaciones geográficas* ... recopiladas por Tomás López hacia 1775 (Relaciones de Montcada, Rafelbunyol y Faura) los que permitirán reproducir con mayor exactitud la red de caminos entre Valencia y su Huerta y el Valle del Palancia. A los itinerarios reseñados hay que añadir el Camino viejo de Teruel, visto en este caso desde la perspectiva de Sagunt. Resumiendo, a finales del siglo XVIII los caminos de acceso al valle del Palancia desde la llanura litoral eran fundamentalmente tres. Dado su valor patrimonial intentaremos reconocer sus trazados ajustándolos a los actuales mapas topográficos.

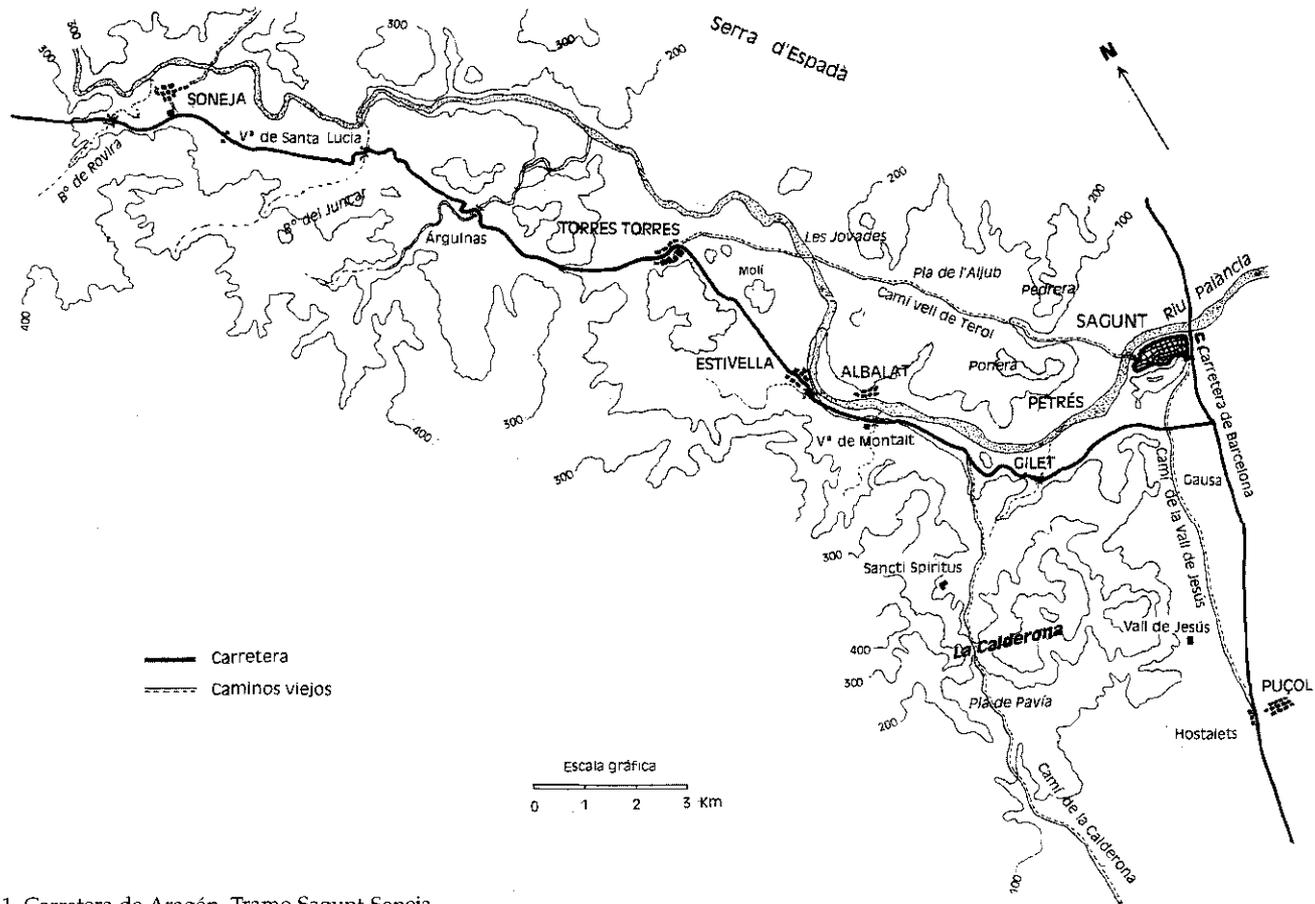
*El Camino viejo de Teruel (o de les Jovades)*. Para poder seguir su itinerario de 8'5 kilómetros desde Sagunt hasta Torres-Torres hay que servirse del Mapa Topográfico del IGC en su edición de 1945, en donde este trayecto viene dibujado en toda su extensión y aparece rotulado como *Camino Viejo de Teruel*. Las ediciones recientes, tanto del Instituto Geográfico Nacional (IGN) de 1986 y 1993, como del Servicio Geográfico del Ejército (SGE) de 1986 y 1990, prescinden del topónimo e incluso de alguna parte del camino, debido a que ahora hay un camino asfaltado que no sigue totalmente el anterior de tierra. Su itinerario, rectilíneo hasta donde lo permite la topografía, comienza por la Porta de Terol, situada a la parte de poniente del casco de Sagunt y enseguida cruza el cauce casi siempre seco del Palancia, tomando al otro lado la orilla del Barranc de Bodilles, junto a cuyo cauce sigue hacia arriba buscando el collado entre las montañas de Ponera y de la Pedrera, llegando así a una zona más abierta y elevada llamada el Pla de l'Aljub, de donde sale por otro pequeño estrecho entre los cerros de la Molineta y de Sabató, bajando de nuevo en línea recta hasta el cauce del Palancia, que en alguna época debió cruzar por el Pont de les Jovades, de factura medieval y del que tan sólo quedan los restos de un arco y parte de otro (SANCHIS, 1993). Ya al otro lado del río, comienza una suave cuesta arriba hasta el Molí de Torres-Torres (CORBALÁN DE CELIS, 1993), a partir del cual el camino viejo sigue pegado a la Séquia Major de Sagunt hasta su entrada en Torres-Torres. El actual camino asfaltado varía del aquí descrito en dos cortos tramos, uno es el comprendido entre la salida del Pla de l'Aljub y el río, en donde el actual camino da un rodeo buscando una pendiente más suave; y otro es desde el Molí de Torres Torres hasta la carretera moderna.

*Camino de la Vall de Jesús.* Tiene una longitud aproximada de 10 km desde els Hostalets hasta Gilet, de los que los cuatro y medio últimos coinciden con la carretera N-234. Los primeros cinco y medio se hallan en la actualidad parcialmente invadidos por la autopista A-7. El viejo camino salía de Hostalets torciendo hacia la izquierda con respecto al camino de Barcelona para alcanzar, a un kilómetro escaso el antiquísimo camino de Lliria a Sagunt, también utilizado como vereda pecuaria y que se supone debe corresponder a un camino prerromano entre las ciudades ibéricas de *Edeta* (Lliria) y *Arse* (Sagunt). Dicho camino deja a quinientos metros a mano izquierda el convento franciscano de la Vall de Jesús y, tres kilómetros más adelante, a mano derecha y a la misma distancia, la Alquería de Gausa, separándose del Camí de Lliria en el cruce con la carretera N-234 (no la autovía), dando un giro a la izquierda para dirigirse hacia Gilet siguiendo el mismo itinerario que la citada carretera y bordeando la Séquia de Gausa, que queda a su derecha. Entre este camino y el de Barcelona apenas hay 750 metros de distancia, lo que no supone mucho atajo en un trayecto que hubiera tenido 6.250 metros de haber seguido por el camino de Barcelona y haberse desviado del mismo donde ahora lo hace la carretera. Es posible que la variante de la Vall de Jesús fuera preferida por discurrir sobre terreno más seco, ya que va sobre el glacis y aguas arriba de la acequia de Gausa, mientras que el camino de Barcelona va por terreno más joven e inundable, por quedar en la zona de riego de dicha acequia.

*Camino de la Calderona.* En sentido estricto este camino debe ajustarse al paso de la sierra homónima, es decir, al también llamado Coll de la Calderona, en cuyo pie confluyen varios caminos procedentes de Montcada, Vinalesa y la zona de Rafelbunyol y el Puig. Tomando como punto de salida la ciudad de Valencia el Camino de la Calderona deriva por la izquierda del de Barcelona en Tavernes Blanques, sigue por Vinalesa, el Mas de Sant Onofre, pasa junto a los cerros de els Germanells y llega al Barranco de la Calderona, justo donde comienza la verdadera ascensión a la sierra, y es aquí donde se le unen otros dos caminos que vienen uno desde Montcada y otro desde Rafelbunyol y El Puig. Reunidos los tres en uno sólo, el camino asciende hacia el collado siguiendo casi siempre el mismo curso del citado barranco. El desnivel que tiene que salvar no es muy grande, apenas 130 metros desde que entra en el barranco hasta que llega a lo alto del collado, en un recorrido de casi 3'5 km, y con algunos rellanos más cómodos como es el Pla de Pavia. El último repecho, sobre todo desde la Font de la Calderona, es el peor.

Desde el collado el descenso hacia el Palancia es mucho más rápido, pero salvado un primer tramo de fuertes pendientes el resto es relativamente cómodo. El camino bordea en muchos momentos el Barranc de Maladitxa, que queda a su derecha, pero se separa definitivamente del mismo a la altura del actual desvío de la carretera de Gilet a Sancti Spiritus, y dejando a Gilet a la derecha, va faldeando la Mola Redona hasta juntarse con el camino que sube desde la Vall de Jesús, que discurre por la parte de arriba de la Séquia de Gausa, que les sirve de acompañante por la parte derecha hasta más allá de la Venta de Montalt.

Desde Tavernes hasta que se junta con el Camino de la Vall de Jesús cerca de Gilet, el Camino de la Calderona tiene una longitud total de 21 km que suponen un atajo de sólo 3'5 km con respecto al itinerario del Camino de Barcelona y la variante de la Vall de Jesús, que mide 24'5 km y discurre siempre sobre terreno muy llano. Resulta difícil entender que algunos viajeros prefirieran el Camino de la Calderona, con sus cuestas y sus dificultades para el tránsito de carros, a menos que fueran habitantes de la zona de Montcada o que su destino fuera el convento del Sancti Spiritus.



[7] Fig. 1. Carretera de Aragón. Tramo Sagunt-Soneja.

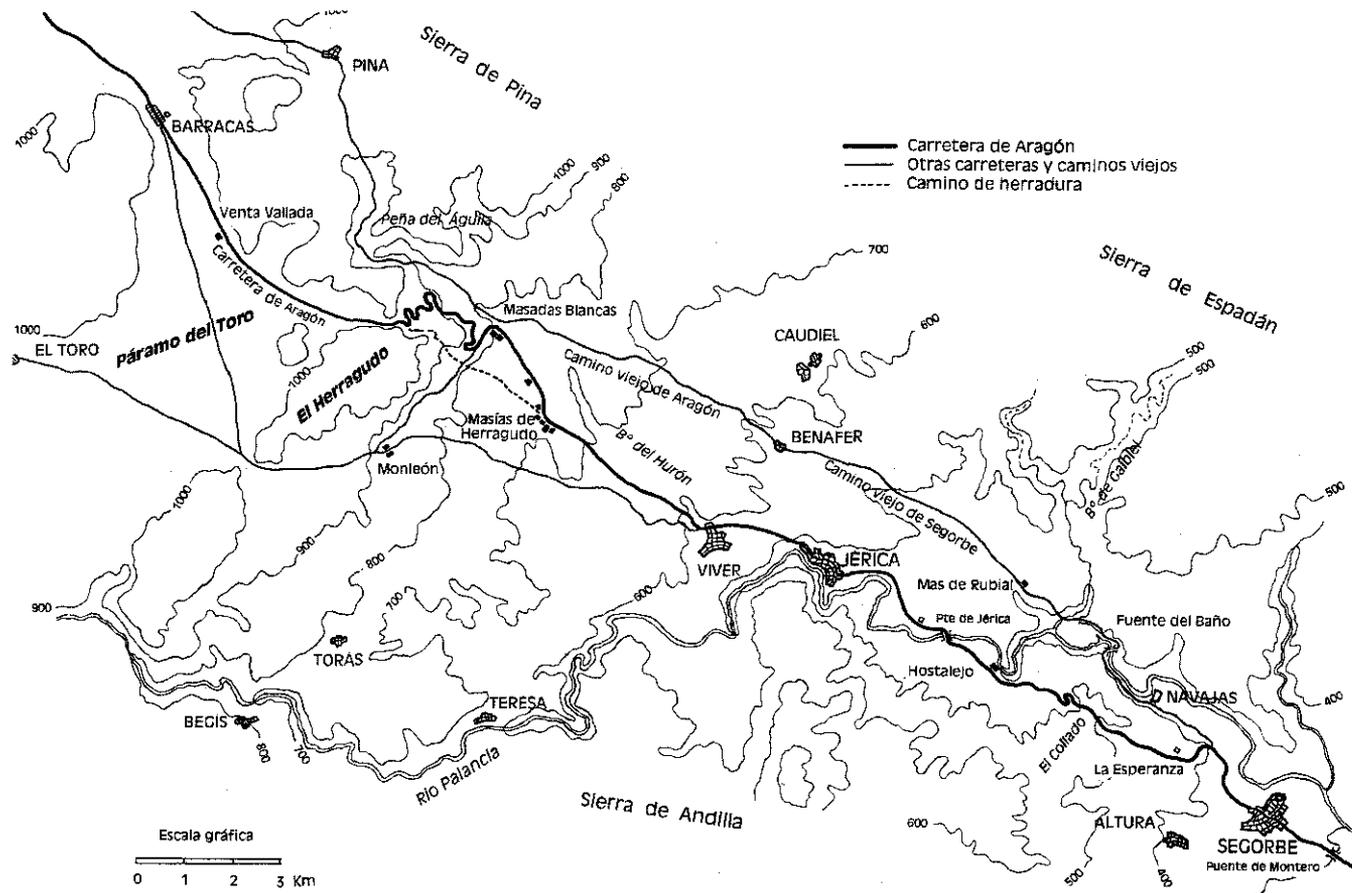


Fig. 2. Carretera de Aragón. Tramo Segorbe-Soneja.

## LA CARRETERA DE ARAGÓN. PRIMERA ETAPA (1791-1834)

*Contexto general de la planificación viaria*

Esta primera etapa abarca los años comprendidos entre la R.O. de 23.12.1791 por la que se aprobó la habilitación y construcción de la carretera y el último informe referido al estado de la misma, fechado en 1834 ya en plena Guerra Civil (1833-1839). La Carretera de Aragón constituye un ejemplo más del modelo de crecimiento cuantitativo diseñado por el Superintendente Floridablanca, cuya principal finalidad era acelerar el ritmo de construcción de carreteras en España. Con esa premisa fueron acometidas las obras de diversos caminos que tenían como primer objetivo arreglar los malos pasos y construir los puentes necesarios. Una vez alcanzado ese objetivo, se pasaba a mejorar el camino sobre un "piso natural" hasta dejarlo habilitado para el tránsito. El hecho de que en ese tipo de actuaciones fuesen bastante restringidas la abertura de caja en el terreno y las obras para el drenaje de las aguas, así como la pavimentación, reservada generalmente para los pasos más difíciles, explica la rápida destrucción de esos caminos, la dificultad de su tránsito después de las lluvias, la necesidad de repararlos constantemente y que hubiera que hacerlos de nuevo en las décadas siguientes (MADRAZO, 1984). Las dificultades en esta parcela de las obras públicas, que se arrastraron durante el primer tercio del siglo XIX, ya fueron objeto de análisis por parte de los Ingenieros de Caminos de la decimonovena centuria, desde Bethancourt hasta Alzola, pasando por Montesino y otros, en diversos informes y memorias. Con planteamientos evidentemente distintos a los de los mencionados ingenieros, la historiografía reciente (MADRAZO, 1984) ha abordado los enormes problemas de aquel período. Diversos factores lastraron el normal desarrollo de las obras, entre los cuales han sido destacados los relacionados con la dirección y agentes facultativos de las obras, los fondos asignados a las mismas y el sistema de trabajo y mano de obra utilizada.

El proyecto y la dirección de la obra de la Carretera de Aragón durante este período estuvieron a cargo de Arquitectos, sin intervención de Ingenieros militares, cuya actividad fue importante, por otra parte, en la construcción de algunas carreteras españolas durante esa época. Debe recordarse que la consolidación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos al frente de las obras públicas no se alcanzó hasta los años treinta del siglo XIX. Una buena parte de la documentación referida a la carretera conservada en el Archivo de la Diputación de Valencia, pone de relieve un sinfín de conflictos entre Juan Bautista La Corte, director de la carretera a partir del año 1800, y diversos agentes de la obra durante los años que este arquitecto murciano la dirigió. ¿Impericia del arquitecto? ¿Ensañamiento por otros motivos? La verdad es que demasiado a menudo se puso en tela de juicio la capacidad de La Corte para llevar a buen término la obra. Por lo que respecta a su financiación, se revelaron igualmente inoperantes tanto la contribución de todos los pueblos situados entre los ríos Millars y Xúquer, muy alejados del camino, como el sistema de peonadas y carretadas al que estaban obligados los vecinos de los pueblos próximos al camino. Todos estos elementos adquieren una mayor dimensión por las características geográficas del valle por el que discurre la carretera. Entre Sagunt y el páramo de Barracas median poco más de cincuenta kilómetros y se salvan casi mil metros de desnivel. El Valle del Palància es accidentado; topográfica y geológicamente complejo y salpicado por un elevado número de ramblas y barrancos que bajan de las sierras colaterales.

El largo tiempo transcurrido y el lento progreso de las obras durante esta etapa inducen a pensar en un proyecto mal concebido, al margen de los limitados recursos que evidentemente lastraron su desarrollo, y de los avatares políticos y bélicos. Conviene introducir aquí la atinada apreciación de un estudioso de la Historia de las Obras Públicas: “A veces el estudio de las obras en los papeles y no sobre el terreno produce un efecto distorsionante, pues lo que llena los legajos de los archivos son los pleitos, las reclamaciones y los problemas y se da la paradoja de que las obras sin problemas, que son las mejor concebidas, carecen de historia” (SÁENZ, 1987).

#### *Prestaciones y fondos para financiar las obras*

Los arbitrios inicialmente aprobados, y únicos durante todo este período, estuvieron integrados por un tanto de los sobrantes de propios de los doscientos pueblos comprendidos entre los ríos Xúquer y Millars, contribuyendo unos con una tercera y otros con la cuarta parte, y por las concejadas mensuales de los 57 pueblos próximos a la carretera. Las concejadas suponían una concurrencia de peones, carros, caballerías mayores y menores sin excepción de persona ni fuero, y podían redimirse por dinero. Este servicio se redujo después a seis días de concejada al año (ADPV, F.4.17., Caja 1, año 1815).

Ambos fondos fueron ampliamente utilizados en la habilitación y la construcción parcial o total de las carreteras en España durante el siglo XVIII, y aún continuaron aplicándose en el primer tercio de la siguiente centuria (MADRAZO, 1984). La documentación conservada en el Archivo de la Diputación de Valencia, permite constatar tanto las dificultades de la aplicación de ambos fondos como la insuficiencia de los mismos. A ellos aluden diversos informes emitidos durante la segunda década del siglo XIX y en los años treinta, cuando los autores de los mismos contaban ya con una buena perspectiva temporal. El sobrante de propios aportaba 60.000 reales anuales como máximo, una cantidad muy reducida a juicio de la Intendencia de Valencia, que al mismo tiempo señalaba que el principal fondo procedía de las concejadas (ADPV, F.4.17., Caja 1, año 1815). La redención de éstas por dinero alcanzaba cifras más elevadas que la del sobrante de propios. Así, por ejemplo, en la Relación que presentó el sobrestante Masbó al Intendente General del Ejército y Reino J. Canga Argüelles en junio de 1809, el montante de la deuda contraída por los pueblos en concepto de concejadas (“faltas que voluntariamente dejaban por hacer los vecinos”), entre mayo de 1808 y junio de 1809 ascendía en cifras redondas a 90.000 Reales de vellón. Si bien es una cifra más elevada, la dificultad de cobrarla también se pone de manifiesto. Igualmente era difícil y problemática la prestación personal directa, especialmente la de los pueblos alejados de la carretera. Contrario a ella se mostraba el sobrestante M. Montañana en la Instrucción que presentó sobre el estado de la carretera en el año 1814. Argumentando que “gana más la referida carretera con 20 peones pagados en buen orden que con 200 de concejada”, sugería al Intendente que la prestación personal se circunscribiese a los pueblos de tránsito de la misma, contribuyendo el resto con un Real de vellón por cada vecino, dos reales por caballería mayor, uno por menor, y dos por cada carro o carreta (ADPV, F. 4.17., Caja 1).

En sendos informes acerca del estado de las obras, fechados en 1832 y 1834, del arquitecto Manuel Serrano, director de la carretera desde el año 1827, volverían a ponerse de relieve la reducida aportación del sobrante de propios y el esfuerzo contributivo de los 57 pueblos implicados directamente en la construcción a través de la concurrencia personal y pecuniaria. La insuficiencia de los fondos, agravada por la dificultad de cobrar las fal-

tas voluntarias debido a los estragos causados por la epidemia del cólera, impedía por esos años que pudiesen ser acometidas nuevas obras. Serrano propondría como medio para continuarlas y para la conservación de las mismas el establecimiento de dos portazgos (ADPV, E.12.3., Caja 9).

### *Dirección y agentes facultativos*

La obra de la Carretera de Aragón no difiere, por lo que atañe a la dirección y a los agentes facultativos, de la mayor parte de las realizaciones viarias llevadas a cabo en España entre 1761 y el primer tercio de la siguiente centuria. La Superintendencia general, igual que hizo con las carreteras de otras regiones, delegó en la Intendencia del Reino de Valencia la dirección, supervisión y jurisdicción de la carretera hasta Teruel. Posteriormente el tramo correspondiente a tierras aragonesas pasó a depender del Corregidor de Teruel. El Intendente, siempre en estrecho contacto con la Secretaría de Estado, nombraba a los responsables de la contabilidad de la obra, *"recaudador e interventor de los caudales que se ingresan y distribuyen"* (ADPV, E.12.3., Caja 8), y se apoyaba en un equipo de técnicos. Este colectivo estuvo integrado por *"un arquitecto Director, Maestros aparejadores, sobrestantes y alistadores encargados de distribuir y celar los trabajos"* (ADPV, E.12.3, Caja 8).

El primer director de la carretera, el arquitecto valenciano Vicente Gascó, ejerció su cargo hasta el año 1800. Cesado por motivos de salud, fue substituido el 28 de octubre de ese año por el arquitecto murciano Juan Bautista La Corte (MILLÓN y CORBALÁN, 1993). La actuación de ambos al frente de la carretera fue juzgada por sus coetáneos en términos muy diferentes. Los diversos agentes que intervenían en la obra siempre se refieren a Gascó en tono laudatorio y en términos muy críticos cuando juzgan la dirección de La Corte. La constante polémica en torno al arquitecto murciano, antes y después de la invasión napoleónica, dificulta la valoración de su actividad como director de la carretera. En marzo de 1808, justo un año antes de la suspensión de las obras decretada con motivo de la guerra del Francés, el Intendente ordenó una inspección de la carretera. La comisión encargada para tal efecto, en la que figuraban los Directores de Arquitectura de la Real Academia de San Carlos V. Marzo y J. Martínez, modificó la alineación de la carretera en El Herragudo, suspendió dos alcantarillas, demarcó varios trozos y proyectó diversas obras. La visita realizada y los cambios efectuados fueron interpretados por parte de los detractores de La Corte, como una desautorización y una suspensión de sus funciones aunque no existiese un decreto expreso. El Subdelegado de las obras F. Guimerá, canónigo de Segorbe, en un escrito de 1810 dirigido a la Intendencia, solicitaba la aprobación de las cuentas presentadas por el pagador y sobrestante F. X. Masbó, desautorizando las objeciones presentadas a las mismas por La Corte. Argumentaba el canónigo segorbino que el desafecto que mostraba el arquitecto murciano hacia Masbó y los aparejadores se debía a que éstos habían aceptado y aplicado las medidas propuestas por los "nuevos directores" Marzo y Martínez (ADPV, F4.17, Caja 1).

Bajo el gobierno del Mariscal Suchet, la carretera fue encomendada a A. Bolaños, por entonces ayudante de la Carretera General de Valencia (MILLÓN y CORBALÁN, 1993). Siguiéron después unos años durante los cuales pasaron a primer plano las reclamaciones de La Corte y las acusaciones de sus detractores. Los elogios a Vicente Gascó contrastan con los duros ataques a La Corte. El sobrestante M. Montañana en la Instrucción sobre el estado de la carretera en 1814 escribe refiriéndose al arquitecto valenciano: *"En tiempo que*

la dirigió D. Vicente Gascó se adelantó en tal manera, que a no haber ocurrido las circunstancias pasadas ... estarían quizás concluidas las obras de la misma ...". Por el contrario, a la hora de enjuiciar a La Corte manifiesta que su dirección "dió lugar a diferentes perjuicios y comisiones que la han perjudicado en la mayor parte de sus fondos ..." (ADPV, F.4.17, Caja 1).

Millón y Corbalán trazan el perfil del arquitecto murciano en el breve estudio que acompaña la publicación del *Plan por las longitudes de la Carretera transversal de Valencia a Zaragoza ...* dibujado por La Corte en 1820. En dicho estudio inciden en los intentos de desacreditación por parte de algunos arquitectos que buscaban desposeerlo de los cargos que había ido acumulando durante su estancia en Valencia y en las denuncias de colaboración con los franceses que realizaron los Síndicos de la ciudad. Frente a esos ataques, La Corte se defendió en el manifiesto que hizo en 1813 (MILLÓN y CORBALÁN, 1993). La falta de confianza en el arquitecto murciano debió persistir en los años siguientes. En una extensa carta dirigida en el año 1818 al Intendente General, La Corte se quejaba de que se hubiera recabado información acerca de la pertinencia de sus disposiciones entre los aparejadores de la carretera. En la carta se defendía argumentando que era un Académico de mérito, Teniente director de Arquitectura de la Real Academia de San Carlos y "a quien por los méritos contraídos en esta obra y por el proyecto que presenté de la rectificación del Camino corto de Madrid por las Cabrillas tuvo a bien SM condecorarme con el nombramiento de Ayudante de la Carretera General de Valencia que depende de la inspección general de Caminos y Canales" (ADPV, E.12.3, Caja 8). La Corte fue inhabilitado en el mes de marzo del año 1820, permaneciendo en esa situación durante el Trienio Liberal hasta ser rehabilitado por la Real orden de 10 de febrero de 1824. A esa circunstancia se refiere en el que es probablemente el último informe que remitió al Intendente, fechado en marzo de 1826, poco antes de quedar definitivamente desvinculado de la Carretera de Aragón (ADPV, E.12.3. Caja 8).

En el año 1827 fue nombrado director de la carretera el arquitecto Manuel Serrano (MILLÓN y CORBALÁN, 1993). Su nombre es citado junto al de otros facultativos desde los inicios de la obra y figura ya en 1801 como Arquitecto aparejador de los departamentos de Estivella y Torres Torres. Gran parte de la trayectoria profesional de Serrano debió estar vinculada a la obra de esta carretera, cuyos entresijos debió conocer mejor que nadie. En ese aspecto incide el arquitecto en un informe dirigido al Intendente en el año 1832: "... si que puedo estenderme hasta el punto en que se principio tanto en el Reyno de Aragón como en este de Valencia, respecto a haver sido discipulo del Difunto Director [V. Gascó] y a haverle ayudado en todas las operaciones de alineaciones y marcación de Puentes labradas y cuanto en ella se ha egecutado ..." (ADPV, E.12.3., Caja 9).

### *El proyecto y el desarrollo de las obras*

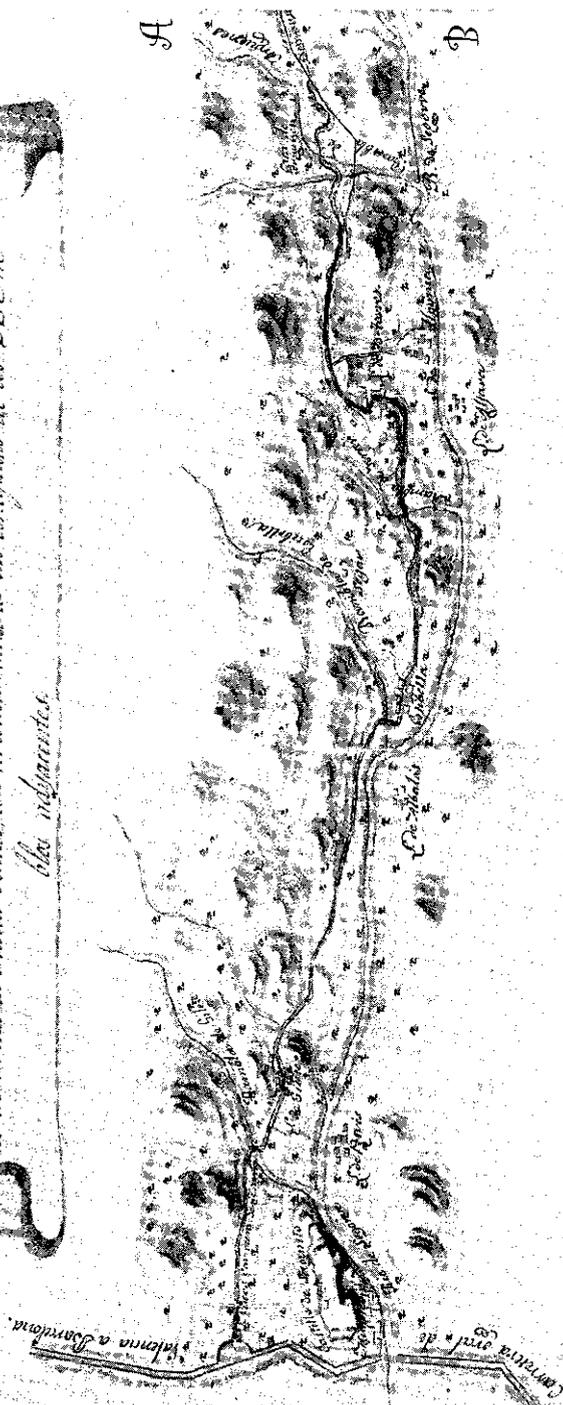
El proyecto de la carretera fue encargado a la Academia de San Carlos, que en un escrito con fecha 1 de junio de 1791 tasó en "14.392 Reales de vellón la formación de Mapa geométrico de la Carretera de Aragón ... alineación de dicha carretera, proyectos de dos puentes y calzadas de primera necesidad: relación y cálculo de costes de las obras y demás gastos en esta comisión ..." (ADPV, E.12.3., Caja 1). El autor del proyecto de alineación de la carretera hasta la ciudad de Teruel fue Vicente Gascó (CEÁN y LLAGUNO, 1825). También corresponden al arquitecto valenciano, al menos, la dirección de las obras de calzadas y de fábrica, entre ellas los puentes de Gilet y Estivella, del trayecto que media entre el inicio de la carretera y Torres Torres. Éste debía ser el tramo al que se refería Cabanilles al hacer su valoración del estado del camino antes y después de iniciadas las obras: "El antiguo

*camino de Aragón á Valencia era infeliz y casi intransitable: le llamaban real sin duda para distinguirlo de las malas sendas y precipicios. No parecía justo que teniendo Valencia excelentes caminos para Madrid y Barcelona, quedase el de Aragón en mal estado; por lo cual en poco tiempo se hizo espacioso y seguro, rellenando los frecuentes fosos, y facilitando el paso de barrancos y ramblas. En la que se halla en las inmediaciones de Estivella ví en 1792 que se habia empezado á construir un puente" (CABANILLES, 1795, I,126).*

Juan Bautista La Corte no manejó aquel primer proyecto de Gascó. En una carta dirigida al Intendente en el año 1826 pondría de manifiesto que nunca había visto ni le habían sido entregados los planos aprobados en 1791. En ese mismo escrito, el arquitecto murciano recordaba que él mismo había formado un plan "con la dirección de todos los ramales y ángulos, y puntualizando las obras que debían hacerse, los desmontes y rellenos", del cual había informado al Intendente D. Cayetano de Urbina el 28 de mayo de 1806 y posteriormente había entregado al Director de Ingenieros D. Manuel Cavallero (ADPV, E.12.3., Caja 8). Del propio La Corte es el *Plan por las longitudes de la Carretera transversal de Valencia a Zaragoza ...*, fechado el 28 de octubre de 1820, en el que se representa íntegramente la carretera con la alineación que debía seguir desde su inicio, apenas medio kilómetro al sur de Sagunt, hasta la Rambla del Barruezo (límite con Aragón). La escala no permite apreciar con detalle los obstáculos y dificultades del proyecto de alineación. El *Plan* contiene algunos errores, como la situación de Alfara de Algimia en la margen izquierda del río Palància y la de Segart en el Caserío de Beselga, pero permite hacer algunas consideraciones acerca de la alineación de la carretera. Desde su comienzo hasta Torres Torres se observan pocas rectificaciones con respecto al camino antiguo. La carretera, igual que hiciera el camino, atraviesa Gilet, Estivella y Torres Torres. Desde esta última población hasta el Barranco de Árguinias media un tramo de 4,5 kilómetros, aproximadamente, que constituye una de las variaciones más destacables de la carretera. Ésta se desvía hacia el este del despoblado de Árguinias, un antiguo caserío atravesado por el viejo camino, buscando cruzar el barranco homónimo por el lugar más idóneo para levantar un puente. Entre el barranco de Árguinias y Viver la carretera con puntuales rectificaciones seguía los hitos del viejo camino. Dejaba Soneja a su derecha, atravesaba Segorbe y cruzaba el río Palància antes de entrar en Jérica, aprovechando el antiguo puente construido en el siglo XVI.

A partir de Viver (562 m de altitud) se sube el escalón que lleva a las Masías del Herragudo (710 m de altitud), desde donde el ascenso al páramo podía ser acometido siguiendo tres variantes del camino, tal y como quedó reflejado en el *Plan por las longitudes ...* El más septentrional (o de la derecha según se salía de las Masías del Herragudo) tenía un primer tramo común con el camino de Pina, del que se separaba a la altura de las Masadas Blancas (800 m), y subía la abrupta cuesta por la umbría que mira hacia el barranco del Hurón, alcanzando finalmente el páramo a la altura de la partida de Garramanchel (990 m). Seguía luego por la Masada y Venta Vallada, antes de llegar a Barracas. El camino meridional o de la izquierda, de cuestas más suaves, sale de las Masías del Herragudo en dirección al oeste, faldeando el escalón, subiendo primero al rellano donde se encuentran las Masadas de Monleón (889 m) y ascendiendo después por la larga y recta cuesta que lleva a la cruz de caminos (990 m) de Torás, El Toro, Barracas y Viver. Desde allí atraviesa todo el páramo de El Toro dirigiéndose a Barracas, juntándose con el camino anterior a la altura de la Ermita de San Roque, ya a las puertas del citado pueblo. Su trazado es muy parecido al que luego fue elegido para la construcción de las líneas férreas de Zaragoza y de Ojos Negros. En el Plano dibujado por La Corte este

Plan por las longitudes de la Carretera transversal de Valencia á Burjassot que comienza en la Carretera general de Valencia á Burjassot, y se dirige hasta el Burjassot del Burjassot, término de las dos Burjassots; en el se manifestaron los obreros señalados en los planos anteriores, y las que restan por señalar con líneas azules, con las que se ha señalado en su virtud de orden Real, con la numeración de las longitudes de los 33 Arcos siguientes.





Juan Rius  
L. C. 1820

Valencia 28 de Octubre de 1820

[15]

camino aparece rotulado como *Camino del Rodeo*. Aunque su longitud (15 km) es superior al otro (12 km), el arquitecto murciano debió pensar que este itinerario era mejor que el anterior para la alineación de la nueva carretera, aunque los ingenieros que finalmente la construyeron a mediados del siglo XIX decidieron hacerla siguiendo el trazado más sinuoso y empinado. El tercer itinerario dibujado por La Corte no era más que un atajo del camino que iba por Masadas Blancas, transitado únicamente por arrieros.

La carretera fue dividida inicialmente en cuatro departamentos (Estivella, Torres Torres, Segorbe y Herragudo), quedando con el tiempo reducidos a tres (Torres Torres, Segorbe y Viver). El desarrollo de las obras estuvo plagado de interrupciones. La primera, que duró pocos meses, se produjo en el año 1793. La suspensión paralizó temporalmente la construcción del puente de Estivella (ADPV, E.12.3.,Caja 1). Este puente junto con el de Gilet constituyen las dos primeras obras de fábrica importantes ejecutadas en la nueva carretera, según proyecto y dirección de Vicente Gascó. Un primer balance, realizado por La Corte con fecha 26 de abril de 1803, y referido al conjunto de obras realizadas a lo largo de toda la carretera hasta el año 1802 inclusive, daba como construidos cinco puentes, setenta alcantarillas y 14.393 varas lineales (13 km) (ADPV, E.12.3., Caja 3).

Mucho más larga fue la interrupción de la actividad provocada por la Guerra del Francés. Ordenada la suspensión por un decreto de la Intendencia de 6 de abril de 1809, fondos y fuerza de trabajo de la carretera fueron desviados hacia los cortes que se hicieron en la misma para frenar el avance del invasor y a las obras de defensa de Albentosa, que se prolongaron hasta febrero de 1810 (ADPV, F.4.17., Caja 1). Tras la Guerra, diversos testimonios dan fe del estado deplorable del camino, del peligro de destrucción de las costosas obras que habían sido ejecutadas y del predominio de la arriería ante la dificultad de tránsito de los carros. Se calculaba en dos años el período de tiempo necesario para desarrollar los trabajos de habilitación y conservación de las obras ya realizadas, excluyéndose la posibilidad de acometer otras nuevas (ADPV, F.4.17, Caja 1). La reanudación de la actividad quedó fijada por la real orden de 29 de febrero de 1816, aunque de hecho no tuvo lugar hasta diciembre del siguiente año, quedando limitada con todo a una reparación provisional de diversos tramos, cuyo mal estado dificultaba enormemente el tránsito. Prueba de la lentitud de los trabajos son dos reales órdenes dictadas con el fin de relanzarlos, una del 19 de septiembre de 1819 y la otra del 22 de mayo de 1820 (ADPV, E.12.3., Caja 8).

Juan Bautista La Corte, en el primer informe que remitía al Intendente General en enero de 1818, tras la reanudación de las obras, daba cuenta de los trabajos que se habían llevado a cabo en distintos tramos de los tres departamentos en que por entonces se hallaba dividida la carretera (Torres Torres, Segorbe y Viver). A grandes rasgos, la actividad se había centrado en la reparación de los destrozos provocados por las aguas, rellenándose con piedra y grava los profundos socavones (ADPV, E.12.3., Caja 8). La precariedad de estas reparaciones se pone claramente de manifiesto en otro informe remitido por el propio La Corte en septiembre del mismo año. El arquitecto refiere así los importantes daños causados por el fuerte temporal de 21 de agosto de 1818 en los tramos que habían sido reparados provisionalmente "*que solo subsisten hasta que ocurre un temporal que los destruye por carecer de calzadas y desagües*" (ADPV, E.12.3., Caja 8). No obstante, la parte más interesante de ese informe es la relación que ofrece de las principales obras que habían sido ejecutadas en la carretera, lo que nos permite hacer un segundo balance desde el inicio de las mismas en 1791 hasta 1818. Las obras de fábrica construidas estaban integradas por los "tres grandes puentes" de los barrancos de Gilet, Estivella y Montero

(Segorbe), los “puentes medianos” en los barrancos de Torres Torres, de Albalat de Segart y de Legar ? (debe ser el de Xocainet al norte de Gilet) y 83 alcantarillas. Asimismo, habían sido “bien construidas” 21.464 varas (19,4 km) de camino concluido con calzadas. El saldo entre este balance de 1818 y el de 1803 da un incremento de un puente, el de Montero, trece alcantarillas y 6,4 km de carretera con calzada. A la vista del resultado huelgan los comentarios. Además, aunque La Corte no lo indica, la obra del puente de Montero, efectuada en 1806, se limitó a la ampliación del viejo puente, en el proceso de cuyas obras se descubrió un fragmento de una inscripción romana, según relata B. Ribelles (citado por ARASA, 1992, 129).

El lento progreso en la construcción de la carretera era palpable y suscitó que la Dirección General de Correos y Caminos recabase en el año 1819 información acerca del estado en que se hallaban las obras. Dando respuesta a esa petición el Arquitecto Francisco Marzo, destacado miembro de la Academia de San Carlos, elaboró un informe fechado el mes de mayo del citado año en donde ofrecía datos que no concuerdan con los suministrados por La Corte un año antes. El informe de Marzo especifica que de las 72.000 varas lineales (65,2 km) que tenía la carretera, desde el desvío de la de Barcelona hasta el límite de Aragón, habían sido construidas 31.305 varas (28,3 km), cifra superior a la ofrecida por La Corte un año antes, faltando por construir 40.695 varas (36,9 km). El desglose por departamentos permite hacer un tercer balance del estado de las obras. El mayor avance constructivo había tenido lugar en el de Torres Torres, que correspondía al primer tramo, el comprendido entre el desvío de la carretera de Barcelona y el barranco de Árguinas. En este departamento las obras ejecutadas ascendían a 17.000 varas (15,4 km), faltándole 5.000 varas (4,5 km). En el de Segorbe, entre el barranco de Árguinas y la venta del Hostalejo, habían sido construidas 8.450 varas (7,7 km) y se elevaban a 15.550 varas (14 km) la parte que aún quedaba por ejecutar. Por último, en el departamento de Viver tan sólo se habían construido 5.855 varas (5,3 km) faltando todavía 20.145 varas lineales (18,3 km).

#### *Balance final de la primera etapa. Los informes de Manuel Serrano*

De la década de los veinte hay noticias dispersas sobre trabajos en algunos puntos de la carretera, como la incluida en el *Diccionario* de Madoz que indica que “*En el año de 1828 fueron habilitados por los pueblos algunos trozos de este camino*” (MADOZ, voz Valencia, Provincia de), pero no se dispone de una información detallada del estado general de las obras hasta los primeros años de la década de los treinta. De las mismas daba cuenta el arquitecto Serrano, Director de la carretera desde el año 1827, en sendos informes, uno fechado en 1832 y el siguiente de 1834 (ADPV, E.12.3., Caja 9). En ambos el arquitecto defendía la calidad de la parte construida, la idoneidad de la alineación, así como la necesidad de terminarla, extremo este último mantenido con énfasis frente a la solicitud de construcción de una carretera que partiendo de Vinaròs se dirigiese a Zaragoza por Morella. En este nuevo escenario se llegó a plantear la posibilidad de abandonar la carretera del Valle del Palancia. En el primer informe de noviembre de 1832 remitido por Manuel Serrano al Intendente del Ejército y de la Provincia, recordaba que la Real Orden referida a la construcción de esta carretera indicaba que las obras debían comenzar en la parte que mediaba entre la ciudad de Teruel y la de Valencia, así como que éstas tenían que centrarse primeramente en una habilitación provisional, a la que seguiría la construcción “de sólido”.

Serrano destacaba que la habilitación y la construcción habían servido para facilitar el comercio entre los dos reinos (trigo y cebada aragoneses, por vino, aguardiente, aceite, alubias, arroz y algarrobas valencianos) y para fomentar unos mercados semanales en las poblaciones aragonesas (Teruel, La Puebla de Valverde, Sarrión y Albentosa) y en las valencianas (Jérica, Segorbe, Sagunt y la propia Valencia). Este dinamismo, según el arquitecto, era atribuible en gran parte a la facilidad de los transportes, destacando que por esas fechas podía ser transportada en un sólo carro tirado por una caballería una carga similar a la que con anterioridad a las obras se efectuaba con diez y doce caballerías. En el informe de 1834 volvía a referirse a esos logros, al tiempo que enfatizaba el esfuerzo personal y pecuniario de los pueblos que habían concurrido, así como los graves perjuicios que causaría a la actividad comercial de la zona el abandono de las obras de esta carretera eligiendo otro rumbo o dirección.

Ambos informes presentan un balance de las obras que habían sido ejecutadas y de las que faltaban por realizar, siendo el del año 1834 el que ofrece mayor lujo de detalles. Según Serrano, en esta fecha la carretera se hallaba totalmente transitable. El tramo correspondiente al departamento de Torres Torres estaba terminado siguiendo la alineación proyectada en la nueva carretera, a excepción del trecho inmediato al barranco de Árguinas y del puente que lo debería salvar. En su ejecución se habían seguido los mismos principios constructivos utilizados en la carretera de Barcelona, difiriendo de ésta en su menor anchura. A lo largo de este trayecto se había abierto caja y terraplenado, sujetando la obra a ambos lados por medio de paredillas de mampostería. Igualmente, se habían efectuado los correspondientes azarbes o escurridores para evacuar las aguas. Los fuertes desniveles del terreno habían sido rebajados por medio de enormes desmontes. Las dos obras de fábrica más importantes eran los "*magníficos y elevados*" puentes de Gilet y Estivella. A ellos había que añadir cuatro puentes de menor dimensión, de 3 a 4 varas de anchura (2,7-3,6 m) y de igual elevación sobre los barrancos de Antón Ferrer (barranco de les Foies, en Torres Torres), de Puchol ?, de Segart y el situado al pie de la Cuesta de San Miguel, al norte de Gilet.

El siguiente tramo, entre el Barranco de Árguinas y la Venta del Hostalejo, (correspondiente al departamento de Segorbe), se hallaba terminado y ejecutado de forma idéntica al anterior. Entre las obras, según Serrano objeto de admiración de todos los viajeros, destacaban la entrada y salida de la ciudad de Segorbe, tanto por la prolongación de sus líneas, como por la elevación de sus calzadas, todas ellas acompañadas de guardarruedas de sillería. Igual ponderación le merecía la ampliación por ambos lados del antiguo puente de Montero y el elemento ornamental de sus canapés circulares de piedra, así como las obras de desmonte y allanamiento que habían sido efectuadas en la Cuesta del Santísimo y Subida de la Esperanza.

En el tramo que mediaba entre la venta del Hostalejo y la rambla del Barruezo (departamento de Viver) se habían llevado a cabo diversas obras. Entre ellas, las elevadas calzadas de entrada y salida de Jérica y Viver, cuya longitud ascendía a 5.778 varas ( 5,2 km). Señalaba Serrano que para una mejor alineación, se habían efectuado potentes terraplenes y costosos desmontes. La elevada calzada de entrada a Jérica se prolongaba hasta el antiguo puente de sillería sobre el Palancia (se refiere al levantado a expensas del obispo de Segorbe Juan de Muñatones en 1570). En el escalón de Herragudo, sin duda el mayor obstáculo de toda la obra, habían sido rectificadas y habilitadas una gran parte de sus tortuosas cuestas. En cuanto a la única zona llana que recorría el camino, el páramo de Barracas, presentaba como principal problema el drenaje de las aguas. Para solucionarlo

habían sido levantados siguiendo la nueva alineación sólidos terraplenes, faltando todavía las paredillas de contención a ambos lados y diez alcantarillas. De igual forma se había actuado en la entrada y salida del pueblo de Barracas y en el corto trecho (un cuarto de legua) que mediaba entre éste y la línea divisoria con Aragón.

Del informe de M. Serrano se desprende que se había construido algo más de la mitad del camino siguiendo la nueva alineación. El resto se hallaba en buena parte consolidado de acuerdo también con las nuevas alineaciones. Entre las obras más importantes que faltaban por realizar, según el arquitecto por falta de recursos, se contaban tres puentes de elevado costo en el tramo comprendido entre Torres Torres y Segorbe, el del barranco de Árguinás, el del Juncar y el de Rovira. El mismo Serrano proponía que esas obras de fábrica tuviesen las mismas características que los nuevos puentes levantados en el camino. También estaban pendientes de ejecución el desmonte de la cuesta del Collado de Segorbe y las obras en las penosas cuestas del Herragudo (ADPV, E.12.3., Caja 9).

Con este informe se cierra la primera etapa de la construcción de la carretera, durante la cual la dirección de la misma estuvo encomendada a diversos arquitectos. Los años que siguieron hasta 1839 estuvieron presididos por la Guerra Civil, cuyos efectos en la obra debieron ser importantes. La carretera, falta de obras nuevas y de trabajos de mantenimiento, se convirtió en una vía de difícil tránsito y ya en 1842 el Ayuntamiento de Sagunt se quejaba del estado "ruinoso" en que se hallaba (ADPV, E.12.3., Caja 10).

#### SEGUNDA ETAPA (1850-1862)

Esta etapa hay que situarla dentro de un nuevo marco de referencia en la planificación viaria. La legislación y organización de las obras públicas en España habían sido modificadas substancialmente. Los cambios que empezaron a gestarse tras la muerte de Fernando VII fueron consolidándose en los años cuarenta. Durante esa década fueron organizadas tanto la Administración Provincial como la Dirección General de Obras Públicas y cuerpos facultativos a su servicio. Hacia 1850 quedaron asentadas las jefaturas provinciales, cuya plantilla acabaría estando integrada por un jefe y dos ingenieros subalternos y diversos ayudantes. Todo ello comportó un avance en los principios constructivos y de conservación de las carreteras. Por encima de las contingencias de la política, la Junta Consultiva de Obras Públicas lucharía por llevar a buen término los proyectos, a pesar de no pocos obstáculos entre los que figuraban las carencias presupuestarias (SÁENZ, 1987).

El reinicio de las obras de la carretera fue abordado tras la Real orden de 15 de junio de 1849 que la declaraba carretera mixta, por lo que debería ser sufragada con fondos del Estado y de las Diputaciones (Valencia y Castellón). En diciembre del mismo año, la Dirección General de Obras Públicas, de acuerdo con el nuevo marco organizativo, encomendaba al Jefe del Distrito de Valencia el tramo comprendido entre el empalme con la carretera de Barcelona y Torres Torres (13,232 km). Los ingenieros de la provincia de Castelló fueron los encargados de la formación de un nuevo proyecto de la carretera para el largo tramo que faltaba desde Torres Torres hasta el límite provincial con Teruel. Su aprobación se demoró, debido a diversas rectificaciones, hasta el mes de febrero del año 1856. El presupuesto del primer tramo, entre Torres Torres y el barranco de Árguinás, ascendía a 263.891 reales, y el total del proyecto a 3.290.869 reales (ADPV, E.12.3., Caja 29).

En el mes de mayo de 1850 se emprendieron las primeras obras. Con cargo a los fondos del estado y aprovechando la mano de obra desocupada a causa de la sequía, se hicie-

ron unas reparaciones en el tramo comprendido entre el empalme y Torres Torres, que ya había sido construido en la anterior etapa pero que, debido al largo abandono y a las lluvias, había quedado casi intransitable. La medida más notable fue el establecimiento de peones camineros para su conservación. Con fondos de la misma procedencia comenzaron los trabajos de explanación del difícil tramo comprendido entre Torres Torres y el barranco de Árguinias, que se interrumpieron en septiembre del mismo año. Mientras tanto, en la parte de Castelló se trabajaba en el trayecto que seguía desde el mencionado barranco en dirección a la ciudad de Segorbe (ADPV, E.12.3., Caja 29).

El desarrollo de las obras fue lento durante la primera mitad de la década. Los datos que ofrecía la Dirección General de Obras Públicas lo confirman (*Memoria ...*, 1856). Menudearon las interrupciones, algunas atribuibles a las rectificaciones que se fueron haciendo, otras motivadas por la limitada capacidad financiera para hacer frente a las obras. En diciembre de 1855 la Diputación Provincial de Castelló manifestaba al Ministro de Fomento su extrañeza por la suspensión de las obras que se llevaban a cabo por contrata en la sección que mediaba entre el límite provincial con Teruel y Segorbe. Solicitaba al mismo tiempo que se emprendiesen los trabajos en la parte comprendida entre Segorbe y el límite provincial con Valencia. En su descargo la Diputación aducía haber satisfecho puntualmente las consignaciones impuestas a la provincia.

Por otra parte, en el tramo de Árguinias no se había realizado obra alguna desde las explanaciones efectuadas en 1850 con fondos del estado. El ingeniero Gómez Ortega, Jefe del Distrito de Valencia, solicitaba a la Diputación en diciembre de 1856 que aportase la cantidad presupuestada para el mencionado tramo (263.891 reales) en la que estaba incluida la mitad del coste del puente sobre el barranco de Arguinias. Hasta esa fecha la Diputación de Valencia no había contribuido a la obra de la carretera (ADPV, E.12.3., Caja 29). Terminaría haciéndolo y este tramo fue finalmente costeadado a partes iguales entre la Diputación y el Estado (ADPV, E. 12.3., Caja 34).

La conclusión del tramo de Árguinias aún se retrasó hasta 1860, año en el que finalizó la construcción del puente sobre el barranco homónimo. En el mismo año se acabó el puente de Rovira (Soneja). Con estas dos obras quedaba terminada la sección de la carretera desde su inicio hasta Jérica, a excepción de la travesía de esta última población y de la de Segorbe. Un año después acabaron las obras del escalón de El Herragudo, que constituía el tramo con mayor dificultad en el trayecto que mediaba entre Jérica y la rambla del Barruezo. En 1862 se daba por concluida la carretera, faltando todavía las mencionadas travesías, cuyas obras se demoraron muchos años. En la Estadística de Obras Públicas correspondiente a los años 1897 y 1898 se daba por concluida la travesía de Segorbe y por paralizada la de Jérica.

#### EPÍLOGO

En el transcurso del siglo XX esta carretera pasó a denominarse de Sagunto a Burgos y codificada como carretera N-232. Con la función de conectar Valencia con el País Vasco, soportó durante varias décadas un intenso tráfico de productos siderúrgicos. Más recientemente, desde una perspectiva europea ha pasado a convertirse en el Eje Mediterráneo-Atlántico que une las grandes aglomeraciones de Valencia y Burdeos, pasando por Zaragoza y Pau.

Este proceso no ha estado exento de rectificaciones en su alineación. Las más destacables, ya en el último tercio del XX, serían las largas variantes de las ciudades de Segorbe

y Jérica y la nueva acometida de las cuestas del Herragudo. En fechas más recientes (años noventa) se inició su transformación en autovía, lo que en algunos tramos se ha hecho desdoblando la carretera anterior y en otros mediante una nueva alineación. Hasta la fecha esta reconversión sólo ha afectado al trayecto comprendido entre la carretera de Barcelona y la ciudad de Segorbe y ha supuesto la eliminación de las travesías por las estrechas calles de Gilet, Estivella y Torres Torres.

Toda esta serie de rectificaciones ha dejado fuera de servicio varios tramos de la vieja carretera y algunos puentes como son los de Árguinas, Rovira y Jérica, sobre los cuales cabría dictar algunas medidas de protección para evitar su deterioro, como ya se ha observado desgraciadamente en el de Jérica (siglo XVI), una de las principales joyas del patrimonio viario valenciano.

#### CONCLUSIONES

La Carretera de Aragón, cuya construcción fue aprobada en 1791, tardó casi 70 años en ser terminada, un tiempo demasiado largo para un trayecto de menos de 70 kilómetros. La principal razón de esta excesiva demora fue sin duda la parquedad y precariedad de los fondos (sobrantes de propios y concejadas) asignados a la misma durante la primera etapa.

Esta debilidad financiera se complicó con los cambios habidos en su dirección durante el primer tercio del XIX (Gascó, La Corte, Serrano) y con las posturas encontradas entre La Corte y diversos agentes de la obra. Si a ello se unen las interrupciones provocadas por motivos bélicos, la ausencia de medidas de conservación y, por consiguiente, el deterioro provocado por el tránsito y las lluvias, se entiende que cada vez que se reanudaban las obras casi todos los fondos se utilizaran en reparar lo destruido.

Otra razón de la tardanza podría atribuirse al escaso interés que en algunos momentos mostraron las administraciones central y valenciana, frente a las aspiraciones de Aragón o la misma Diputación de Castellón. En el intento de dar a Aragón una salida al mar se enmarca la petición hacia 1830 de la construcción de una carretera desde Vinaròs (el "puerto de Aragón") a Zaragoza por Morella y Alcañiz, que llevó a plantear incluso el abandono de la carretera por Segorbe y Teruel.

En la misma línea se inscribe que fuera precisamente la Diputación de Teruel la que tuviera que solicitar en 1849 la reanudación de las obras y que en 1856 el ingeniero Gómez Ortega se quejara de que la Diputación de Valencia no había aportado fondos hasta esa fecha. Es posible que Valencia perdiera interés por dicha carretera debido a que el Alto Palancia (partidos judiciales de Segorbe y Viver) pasó a formar parte de la provincia de Castellón en 1833. En todo caso, estos obstáculos debieron ser superados definitivamente hacia 1857, lo que permitió una rápida finalización de las obras que faltaban por hacer.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ADIEGO, P., LAGUENS, M. (1987): *Cartografía del Reino de Aragón. Siglos XVI-XIX*, Zaragoza, Librería General.
- AL-IDRISI, (siglo XII): *Descripción de España*, Apud GARCÍA MERCADAL, Vol. 1, pp. 183-212
- ANÓNIMO (Ca. 1140): *Poema de Mio Cid*, Madrid, Espasa-Calpe, 1980
- AGUILAR, FR. (1890): *Noticias de Segorbe y de su Obispado, por un Sacerdote de la Diócesis*, edi-

- ción facsimil, 2 vols., Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Segorbe, 1983
- ARASA, F. (1992): *La romanización del Alto Palancia según la epigrafía*, Ayuntamiento de Segorbe.
- ARASA, F., ROSSELLÓ, V.M<sup>a</sup> (1995): *Les vies romanes del territori valencià*, València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.
- BARCELÓ, C., DOMINGO, C., TEIXIDOR, M<sup>a</sup> J. (1984): El papel de las ciudades en la configuración del Reino de Valencia, *Cuadernos de Geografía*, Universidad de Valencia, Facultad de Geografía e Historia, 34, pp. 63-80
- BRU I VIDAL, S. (1958): Notas de arqueología saguntina, *Archivo de Prehistoria Levantina*, Vol. VII, Valencia, pp. 147-171
- CABANILLES, A.J. (1795-1797): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*, Madrid, Imprenta Real, 2 vols.
- CEÁN BERMÚDEZ, J. A., LLAGUNO Y AMIROLA, E. (1825): *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España ...*, Madrid, facsímil, Ediciones Turner, 1977
- COCK, H. (1586): *Relación del Viaje hecho por Felipe II en 1585, á Zaragoza, Barcelona y Valencia, Madrid*, ed. 1876, facsímil Paris-Valencia, 1994
- CORBALÁN DE CELIS, J. (1993): Los Molinos de Torres Torres. Arrendamientos y proyectos en los siglos XVIII y XIX, *Braçal. Revista del Centre d'Estudis del Camp de Morvedre*, 8, pp. 89-102
- DEL VAYO, F. (1678): *Historia de Xérica*, Edición y Estudio de Rosa GÓMEZ CASAN, Caja de Ahorros y M.P. de Segorbe, 1986
- DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA, (1997): *Cartografía Valenciana (segles XVI-XIX)*.
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS. *Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España en 1856 presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la ...*, Madrid, Imprenta Nacional, 1856
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS. *Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España en fin del primer semestre de 1859 presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la ...*, Madrid, Imprenta Nacional, 1859
- ESCRIVANO, J.M. (1767): *Itinerario Español, o Guía de Caminos*, Madrid, Imprenta de M. Escrivano.
- FERRER Y JULVE, N. (1899): *Recuerdos de Jérica. Resumen histórico, epigráfico e hidrográfico de esta villa*, Valencia, Establecimiento Tipográfico Domenech.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1952-1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 vols., Madrid, Aguilar.
- GUERRERO, F.J., (1984): Aportación al estudio de la evolución urbana de Segorbe, *Centro de Estudios del Alto Palancia*, 2, pp. 29-48
- JÁRREGA, R. (1995): Las Vías de Comunicación de Epoca Romana en el Alto Palancia. I Parte, *Boletín del Instituto de Cultura Alto Palancia*, Segorbe, 3, pp. 21- 38
- JÁRREGA, R. (2000): *El Alto Palancia en la época romana*, Diputació de Castelló.
- LÓPEZ, T. (Ca. 1770-1780): Relaciones geográficas, topográficas e históricas del Reino de Valencia, recopiladas por CASTAÑEDA Y ALCOVER, V., *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, Año 1916 y siguientes.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 16 vols.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner.
- MAGALLÓN, M<sup>a</sup> Á. (1993): Los caminos en Aragón. Aproximación a la historia y evolución

- de sus comunicaciones, *Obra Pública*, 25, pp. 16-23
- MILLÓN, J.A., CORBALÁN DE CELIS, J. (1993): Anotaciones a un plano vial del XIX, *Braçal. Revista del Centre d'Estudis del Camp de Morvedre*, 8, Separata.
- MIRET I SANS, J., (1918): *Itinerari de Jaume I "El Conqueridor"*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans.
- PÉREZ CUEVA, A. (1988): *Geomorfología del Sector Ibérico Valenciano –entre los ríos Mijares y Turia-*, Departamento de Geografía, Universidad de Valencia.
- SÁENZ, F. (1987): Las obras públicas en el siglo XIX, *Cuatro Conferencias sobre Historia de la Ingeniería de Obras Públicas en España*, Madrid, Centro de Publicaciones. Secretaria General Técnica. MOPU.
- SANCHIS, C. (1993): *Els Ponts valencians antics*, València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.
- VILLUGA, P. J., (1546): *Reportorio de todos los caminos de España*, Madrid, 1950

## ARCHIVOS

## Archivo de la Diputación Provincial de Valencia (ADPV):

Fomento. Carreteras y Caminos. Expedientes Generales (E.12.3.). Cajas: 1 (años 1791-1800), 2 (1801), 3 (1802), [Cajas 4-7 (1803-1809), documentación muy deteriorada], 8 (1818-1828), 9 (1832-1834), 10 (1841-1843), 16 (1849-1850), 17 (1851), 19 (1851-1853), 29 (1859)

Cuentas del Pagador de Carreteras (F.4.17.). Caja 1 (1808-1820).

## Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia (ARSEAPV):

V Obras Públicas, Caja 66, expedientes 5 y 8, año 1821

