

# EL EXPEDIENTE MUNICIPAL PARA LA APERTURA DEL NUEVO CAMINO DEL GRAO DE VALENCIA (1787-1790)

FERNANDO PINGARRÓN

Universidad de Valencia

EN el año 1787,<sup>1</sup> los arquitectos Vicente Gascó y Masot (1732-1802), Antonio Gilabert y Fornés (1716-1785) y Joaquín Martíncz (1750-1826) elaboraron un proyecto para un nuevo camino de la ciudad de Valencia al Grao, contiguo al antiguo medieval. Se trataba de la mayor operación vial, entonces interurbana, de la historia de la capital y constituye la tercera empresa urbanística tras la edificación de la enorme muralla de 1356 y la monumental obra de los puentes y pretilos (1592-1789) de piedra sobre el Turia. Gascó y Gilabert, junto a Felipe Rubio y Mulet († 1767), fueron los primigenios arquitectos de la Academia de San Carlos. El primero, aparte de su destacada obra religiosa y palaciega civil, en la que da muestras de la mezcla de criterios personales con ideales clásicos y racionalistas, tras haber sido incansable reformista y crítico de la mentalidad artística barroca en el seno de la Academia, cuenta en su haber con una notable actividad de proyectos y ejecuciones viales, de comunicación y aprovisionamiento, e hidráulica. Trayectoria muy explotada por la llamada segunda generación de arquitectos académicos, entre los que se hallaba el tercer hacedor del plan que nos mueve: el dicho Martíncz; y que se concretan en canales, azudes, pozos y minas, acueductos y puentes, si bien hay que recordar la importancia de obras en los dichos azudes ya detectada por el gremio de albañiles en la segunda mitad del siglo XVII y primera del XVIII en la documentación notarial.

La historiografía había otorgado la responsabilidad casi exclusiva del diseño aludido a Gascó pero la documentación manejada reparte el protagonismo entre los tres mencionados,<sup>2</sup> e incluso éste sale en su defensa en nombre del *proyecto de la Academia*, como vamos a ver, en relación a otro, hasta ahora desconocido.

En el Archivo Histórico Municipal de la ciudad hemos hallado el expediente del *Proyecto del nuevo Camino del Grao*, así intitulado su encabezamiento tras la fecha de 1787, con doce escritos compilados (once en forma epistolar y el restante un listado), y dos mapas, aunque termina en 28 de marzo de 1790, pues no en vano se recoge en el *Libro de Instrumentos correspondientes al Capitular Ordinario del año 1790*.<sup>3</sup>

Tras primer escrito que relaciona a los dieciocho propietarios dueños de tierra a incautarse para la *rectificación del Nuevo Camino del Grao*, que sumaron 8.568 brazas, valoradas en 10.158 libras, 13 sueldos y 4 dineros, el segundo nos informa ya de una de las claves que justificaron la confección de todo este expediente: la existencia de otro proyecto sobre el tema, diseñado por el teniente coronel de ingenieros Juan Merich. Se trata de una carta del citado Vicente Gascó, fechada el 3 de octubre de 1787, y dirigida al capitán general de Valencia, el cual le había solicitado cotejar el diseño confeccionado por él mismo y sus compañeros académicos y el nuevamente formado por Merich, *reservando a la superior comprensión de V.E. la de-*

<sup>1</sup> El proyecto de la nueva vía era anterior a ese año, pues el 10 de marzo en cabildo ordinario del Ayuntamiento se expresa que Ignacio Llópiz Ferriz, encargado del asunto, declaraba "que los planos sobre el Camino del lugar del Grao no habían podido hallarse por causa de haverse dexado en poder del sor. don Andrés Gómez de la Vega, yntendente corregidor que fue de esta Ciudad, quien a su partida a la Corte se los huvo de llevar, con cuya noticia havia el sor. don Ygnacio Llópez Ferriz tratado el asunto con Thomás Casanova, que havia formado los planos; y que éste le havia expresado que aunque no existiesen aquéllos, por el conocimiento que tenia tomado del terreno por el plano que levantó de la formación del canal hasta el puente del Mar, no le sería difícil el formar los que se necesitasen para el nuevo Camino del Grao; y que, aunque se tomasse mucha parte de los campos cultivados para buscar la rectitud, podría suplir mucho al gasto la parte del Camino viejo que se cediese o estableciesse particularmente a los fronterizos...". Días después (24-III-1787) se habla de *plantificar el nuevo Camino y planos que en otro tiempo se havian levantado, y el que ha formado Thomás Casanova, perito agrimensor*, expresándose meses después la presentación al duque de Crillon, capitán general sobre un plan de dicho camino distinto al mostrado al Municipio (I-IX-1787). Archivo Histórico Municipal de Valencia (en lo sucesivo A.H.M.V.): *Libro Capitular Ordinario de la Ilustre Ciudad de Valencia del Año 1787*, n.º D-161 (fols. 87rº, 92rº y vº, 107vº-108vº y 334vº-335rº).

<sup>2</sup> No obstante, en escrito de Gaspar Ferrer, *Sindico Personero del Público*, manifestado en cabildo del Ayuntamiento de 2 de mayo de 1789, se "expone haver reconocido los dos planos formados, el uno por el arquitecto don Vicente Gascó y el otro por el yngeniero don Juan Merich, para la rectificación de dicho camino...", buscando entonces la Ciudad el dictamen de la Academia de San Carlos sobre la cuestión. (A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1789*, n.º D-165, fol. 215rº y vº).

<sup>3</sup> A.H.M.V.: Libro n.º D-168, fols. 259rº a 285rº.



Figura I. "Vista de Valencia tomada desde el camino que conduce al Grao". Agustín de Laborde, principios del siglo XIX.

*cisión de cuál sea el más útil y ventajoso.* Reconoce el arquitecto que ambos proyectos eran substancialmente uno, al consistir ambos en la prolongación de la carrera principal de la Alameda con absoluta rectitud hasta un punto en el que se formaba plaza, de donde arrancaba la nueva vía, y que la elección debía meditarse y conseguir los mejores fines, contándose con tiempo para la decisión pues su ejecución no era tan perentoria al estar a la sazón asegurado el tránsito por la vieja carretera. Seguidamente se decanta, lógicamente, por el designio académico, estando la clave en la ubicación de la plaza y en el enlace con el nuevo tránsito, pues si bien lo ideal sería situar dicha explanada en la confrontación del Puente del Mar... Mas, como para ello se habían de cortar la hueria del Convento de San Juan de la Ribera y alguna parte de sus edificios, teniendo que dejarse como inasequible este proyecto sin embargo de que sería el de mayor decoro y hermosura, en el plan defendido por Gascó esta glorieta se emplazaría a menos distancia de la Alameda y del Puente del Mar que en el del Cavallero Yngeniero, añadiendo además con otras justificaciones del lugar, que el de éste será más costoso que el de la Academia.

Esta documentación, con ambos proyectos, que reservaba el administrador Pascual Cano hasta la llegada del capitán general para que se pronunciara sobre el particular, fue enviada por aquél al delegado municipal Tomás Tinagero y Vilanova (22-IX-1788), el cual, a su vez, la remitió a Gaspar Ferrer, *Síndico Personero del Público* (27-IV-1789). Ferrer contesta (2-V-1789) alegando deficiencias en ambos, señalando el designio académico sólo de paternidad de Gascó, y que el convento de San Juan de la Ribera, por comparación de ambas ideas gráficas, se hallaba incorrectamente repre-

sentado en uno de los dos, por lo que había de cerciorarse *más de la exactitud de los mencionados planos y de la calculación del coste de su ejecución antes de acordar cuál de ambos deva efectuarse.*

El último argumento dio lugar a dictamen de los tres autores del propósito de la Academia, Gascó, Gilabert y Martínez (12-VI-1789), que fue remitido por el secretario de esta institución, Mariano Ferrer, junto con todo el expediente a éste enviado el mes de mayo anterior, al expresado Tomás Tinagero (7-VII-1789), reconociendo aquéllos su autoría en la empresa, y no únicamente del primero, y justificando el ser más obtuso el ángulo que en su programa formaba en la confrontación de San Juan de la Ribera que en el que se veía en el de Merich, con pormenores ya declarados por Gascó al capitán general en su manifestación de 3 de octubre de 1787. Respecto al coste se escudaban con la relación, que no recoge el presente expediente municipal, que habían firmado el 4 de agosto de 1787, en el que se acompañaba cálculo individual de todas las obras, con distinción de cada género y de las varas cúbicas o lineales que se necesitaban y de sus precios, así como del coste de las tierras que habían de comprarse descontándolas del camino viejo.

En cabildo municipal ordinario de 27 de julio de 1789<sup>4</sup> se faculta a los señores Vicente Guerau de Arellano y Francisco Benito Escuder para que informasen a la Municipalidad sobre el plano que convendría elegir, las partes que podrían reducirse, de los fondos para sufragar y sobre el provecho que tendría el canal y gasto que evitaría su establecimiento, lo que les notificó Tinagero y Vilanova (3-VIII-1789), incluyendo el sumario y planos. Los mentados Arellano y Escuder consultaron previamente con el catedrático de matemáticas Gaspar

<sup>4</sup> A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1789*, nº D-165, fols. 340rº-341rº.

Pérez Gómez, mostrándole los mapas y requiriéndole cuál de los planos era más conforme al terreno, replicando el experto (25-VIII-1789) que, aunque no podía asegurarlo con certeza si no lo comprobaba sobre el terreno, le parecía que el diseño académico se aproximaba más al camino existente y por lo mismo lo tenía por más conforme, justificando el parecer no estar bien situado el convento de San Juan de la Ribera por no hallarse en parte figurado el primitivo itinerario.

La resolución de los comisionados lleva fecha del primero de octubre de 1789, y en ella no se hace más que incluir la opinión de Pérez respecto de que, antes de tomar decisión definitiva, se hacía preciso *el reconocer el terreno, comprobar los planes y formar su línea por medio de estaquear y demostrar con señales fijas su demarcación...*,<sup>5</sup> incluyéndose también en él un retrospectivo proyecto, ya sugerido por el citado cabildo, dirigido por el arquitecto Mauro Minguet y el hidráulico Vicente Fornells y bajo las órdenes de Joaquín de Murcia, presbítero, a la sazón inquisidor de Valencia, y al tiempo de aquellas letras del Consejo de Castilla, *de la formación de un Canal de Navegación y transporte, también con Camino tangente a uno y otro lado, a saber: a la mano derecha, saliendo de Valencia, para Coches y demás carruages de Baqueta, y el otro para el Conductor de los Barcos del Canal con sus Presas, mansiones y demás correspondientes a su naturaleza*; plan cuya copia proporcionó el aludido Minguet y que se acompaña a este fallo junto con otro de la *Rectificación del Camino* a construir.<sup>6</sup> Los aludidos comisionados designaban al mentado Gaspar Pérez y al arquitecto titular del Consistorio Lorenzo Martínez para estudiar la oportunidad del canal de transporte y lo que restaba de la empresa de Merich, con la colaboración de otros sujetos hábiles.

Todo este expediente finaliza, recogiendo ambas ideas, con un dilatado *Informe sobre el proyecto de nuevo Camino del Grao y su Canal de Navegación y transporte*, que lleva data de 3 de septiembre de 1789, pero que carece de las firmas de Guerau y Arellano, los cuales las añaden en la nota aclaratoria perpetrada el 15 de marzo de 1790, originada por haberse tenido que suspender el curso de este escrito por tener que efectuar estaqueo de los caminos, pero habiéndolo tenido que presentar a la Ciudad finalmente, sin que se hubiera practicado tal diligencia. Tras recapitular, el documento, cuyo contenido fue extractado posteriormente por el citado Guerau (18-IV-1790), se decanta decididamente por la intención de la Academia de San Carlos,<sup>7</sup> matizando que su idea se pudiera reducir a un camino fuerte y cómodo como el existente entre el monasterio de San Antonio Abad y el lugar de Meliana o

el más moderno del convento de Jesús con dos plazoletas u *Óvalos* rodeados de bancos de mampostería y de hechura regular a los canapés que se estaban fabricando en la Alameda. Se presupuestó en 47.000 libras el coste de la empresa de los arquitectos de San Carlos, el cual debería reducirse a unas 20.000, luego de haber desaparecido las datas relativas a la obra de *paredillas* a los lados del camino y de la plazoleta y canapés, y reducir sensiblemente la de gastos eventuales, pensándose reunir fondos y arbitrios del Real Consulado de la capital, la generosidad del arzobispo, la Ciudad de sus *Proprios* y la Real Hacienda, así como de las 9.000 casas del vecindario, a dos libras cada una, *bajo las Reglas del Alumbrado*. En cuanto al canal de transporte, se planteó si podría ahorrar gasto notable al del nuevo camino terrestre, o si había que considerarlo en sí mismo independiente de aquella circunstancia, como a la postre se verificó. Su gasto, según testimonio indirecto de Mauro Minguet, se estipuló en 300.000 libras; suma que aunque muy elevada, cotejada con el provecho que al fin se reportaría, se estimó compensaría ampliamente, lo que se analiza con determinados artículos de comercio. Igualmente se calculaba la procedencia de caudales para esta magna operación.<sup>8</sup>

Tan ambicioso proyecto tardó en principiarse. En 1793 (23 de febrero), el barón de Tamarit, *regidor individuo de la Real Junta de Policía*, afirmaba "le parecía se debía trasladar a Su Magestad para la consecución de tan útil y necesario y camino". En 1795 (26 de enero), Rafael de Pinedo manifestaba al Consistorio, ante el estado deplorable del viejo camino del Grao, *la grave necesidad que hay de llevarse a efecto el proyectado nuevo Camino para gastar de una vez, y que el caudal de Propios experimente en lo sucesivo la ventaja que la nueva construcción del Camino le pueda acarrear, y no menos la que se conseguirá en la conducción de géneros en beneficio del común de los vecinos de esta Ciudad y de los Pueblos del Reyno...* Todavía a fines de 1798 (cabildo de 16 de noviembre), el capitán general, Antonio Cornel, según se informa en oficio comunicado al corregidor, que, *deseando proporcionar un medio con que dar ocupación y subsistencia a los muchos artesanos de tejidos de seda y de otras materias que iban a quedar sin ocupación en sus respectivos oficios en este invierno*, había propuesto al monarca:

Sería conveniente para atender a estos dos objetos y evitar los perjuicios que necesariamente se originan de la ociosidad y falta de medios para conseguir los alimentos necesarios a la vida, *emprender la construcción del camino que guía de esta Ciudad a la playa del Grao*, con arreglo al plan levantado en otro tiem-

<sup>5</sup> En 1788 (24-I) Juan Bta. Romero y José Soto, *expertos de esta Ilustre Ciudad*, solicitaban a la Municipalidad (que vuelve a tratar sobre el tema en cabildo de 11 de febrero siguiente) se les pagaran 576 reales vellón de 16 dietas empleadas, de orden de la Academia de San Carlos, en "la valoración y medida de los dos respectivos Caminos, a saber el actual que guía del convento de San Juan de la Ribera al lugar del Grao, como el nuevo camino que deva abrirse". (A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1788*, nº D-163, fols. 34vº-35rº y 51vº-52rº).

<sup>6</sup> Véanse los textos de ambos mapas en el Apéndice Documental, incluidos en el expediente original en los folios 269 bis y 270.

<sup>7</sup> El Ayuntamiento, tras la presentación por parte de Guerau de Arellano del informe que éste había formado con Francisco Benito Escuder, en cabildo extraordinario de 16 de marzo de 1790, concluía manifestando ser de parecer que la obra *se execute con arreglo al plan de la Real Academia de San Carlos*. Un mes después, en cabildo ordinario de 19 de abril, se añade que *por lo respectivo a la formación del citado nuevo Camino, entiende también la Ciudad bastará sea como el de Madrid que guía a San Phelipe, colocándose en parte algunos canapés*. (A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1790*, nº D-167, fols. 104vº-105vº y 146vº-148rº).

<sup>8</sup> Entre la mitra, el cabildo eclesiástico, dignidades y demás partícipes de rentas decimales y primicias, la Real Hacienda, la Ciudad de sus *Proprios* y del sobrante de Puertas. (Véase Apéndice Documental).

po, con anuencia del Ayuntamiento y revisión de la Junta de Policía; y que para este fin se hacía preciso que Su Magestad me concediese por vía de préstamo y con calidad de reintegro las veinte mil trescientas quarenta y ocho libras, diez y seis sueldos que existen en poder del Mayordomo de Propios procedentes de confiscaciones de arrozes y del producto de una corrida de toros, destinados uno y otro para la construcción o mejora de la cárcel de esta Ciudad. Y entrado Su Magestad que lo que dexó expuesto se ha servido mandar por Real orden de ocho del presente que me ha comunicado el S. dn. Mariano Luis de Urquiju, que sin perjuicio del destino a que están consignadas las referidas Cantidades se apliquen desde luego a la construcción del camino proyectado, y que por mí se propongan al Consejo los arbitrios más suaves y capaces para el reintegro de las dichas cantidades.<sup>9</sup>

Las actividades debieron empezar pronto, pues cinco meses y medio después (30 de abril de 1799), el capitán general, Nicolás de Arredondo, por oficio dirigido al corregidor y regidores, les solicitaba si contemplaban se *podría conducir para el adelantamiento de la obra del Camino del Grao el que se destinassen a trabajar en ella algunos reos de los setenciados a presidio, especialmente los que le son por delitos no infamatorios*, a lo que no accedió la Municipalidad.<sup>10</sup>

Del mismo modo, la ejecución básica también fue rápida, puesto que a principios de 1801 se propone ya la venta del camino viejo, *mediante haverse construido otro nuevo a expensas de los caudales de Propios y quedando aquél inútil y sin uso, de extensión dilatada y terreno fértil por estar en la mejor situación, que con facilidad se podría reducir a cultivo*.<sup>11</sup> En 17 de septiembre de 1802, dos meses antes de la venida de los reyes a Valencia, se pide no transiten por el nuevo camino carruajes de carga, solamente *los de luxo*.<sup>12</sup> Pero el tráfico siguió siendo intenso, y aparte de la importante suma de su composición con motivo de dicha estancia regia, el regidor y comisario Rafael de Pinedo señalaba (6 de junio de 1803) los perjuicios que estaba sufriendo esta calzada *por el tráfico de continuos carruages, y que ésta (20 de junio siguiente) se va inutilizando, siendo preciso el que se destinen muchos caudales para habilitar dicho Camino al duro uso de tanta carretería, o proporcionar otro particular que dirija a las puertas de la obra del Puerto*,<sup>13</sup> sumando así la reciente vía al continuo deterioro y consiguiente reparación que mantenía la vieja carretera, incesantemente recogidos en la documentación municipal correspondiente.

Finalmente, queremos aportar la noticia del propósito de ubicación de una fábrica de azulejos contigua al óvalo de esta nueva carretera del Grao, participada al Municipio por misiva del referido Rafael de Pinedo (notificación en 10 de marzo de 1803), alegando éste:

Que la fábrica de azulejos que contigua al óvalo del camino del Grao intenta edificar el arquitecto Ariño causará muy buen aspecto al público, haciéndola como lo propone el arquitecto y veedores del Repeso; que el humo del horno para cocer los azulejos es muy ventajoso a la salud por la parte que purifica el aire, pero podrá incomodar a las gentes que hagan uso de dicho camino, pues la distancia del horno no es más que de treinta varas.

El Consistorio rechazó la idea, tras el informe de José Ynza y Joaquín Villarroya, comisarios del tribunal del Repeso, dado a conocer en cabildo del 24 de marzo ulterior, con estas palabras:

A consecuencia del acuerdo de esta Ciudad del día diez del que rige, por el que habiendo procurado dicho tribunal tomar los debidos conocimientos sobre la solicitud del arquitecto Josef Ariño relativa a que se le conceda permiso para la construcción de una fábrica de azulejos en que tiene el interés don Josef Fos y Carbonell, en el terreno que ocupa el Óvalo junto al convento de San Juan de la Ribera a la pared del río, comprende debe denegarse la facultad de llevarse a efecto este proyecto, así porque dicha fábrica de azulejos causaría gravísimo perjuicio a la comodidad y recreo que facilita el nuevo camino que guía al lugar del Grao, una de las obras más dignas que se advierten en esta Capital y sus inmediaciones, en cuya construcción se han expendido muchísimos millares de pesos, como por la incomodidad que ocasionaría al Público, pues el horno que es preciso para las maniobras apenas dista ciento sesenta palmos del andén o banqueta del óvalo figurado en el plan número cinco; y el ayre que regularmente reyna por las tardes es el leveche, que por lo mismo todo el humo del horno daría en el nuevo paseo. Fuera de que el terreno no es igual, pues el andén número cinco por lo menos está quince palmos más alto que el sitio donde se proyecta fabricar la casa y todas aquellas inmediatas; y si ésta se construyere en el fondo hará una perspectiva deforme, no habiendo en el día camino que conduzca al sitio de la cuestión para entrar por él carros con leñas, tierra, materiales y demás que se ofrezcan, por cuyas razones y otras que con mucha extensión expresan dichos SS.

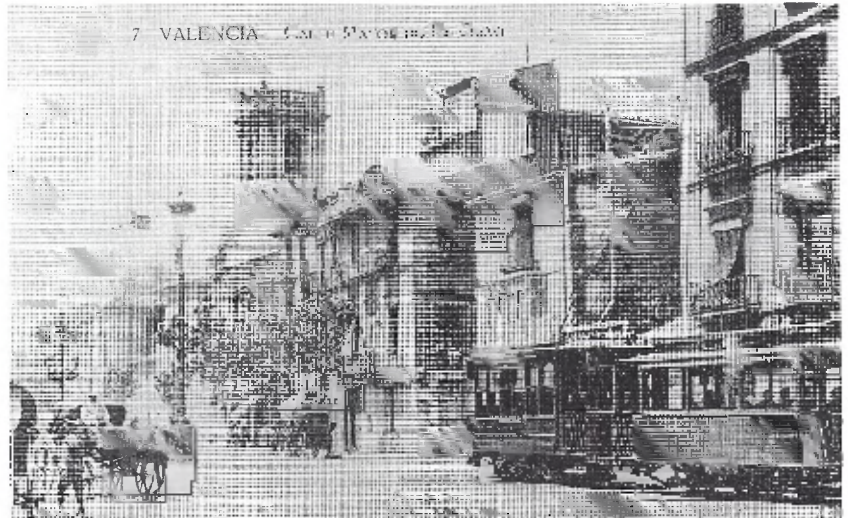
<sup>9</sup> A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1793*, nº D-173 (fols. 86vº-87rº), *de... 1795*, nº D-177 (fols. 38rº-39rº) y *de... 1798*, nº D-183 (fols. 272vº-273rº).

<sup>10</sup> Cabildo de 4 de mayo de 1799: A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1799*, nº D-185, fols. 76vº-77rº.

<sup>11</sup> Mediante oficio de "Juan Manuel de Cagigal, capitán general interino de este ejército y reino de trece del corriente, por el que traslada a esta Ciudad una orden del Consejo que le ha comunicado el escribano de Cámara don Bartholomé de la Deheza, reducida a que habiendo dado cuenta al Consejo de lo representado por el señor yntendente de este Reyno, manifestando que respecto a no alcanzar quantos arbitrios se han propuesto hasta ahora para completar el cupo del subsidio de los trescientos millones que ha tocado a esta Capital", sería muy provechosa la aludida venta. (Cabildo de 19 de febrero de 1801: A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1801*, nº D-189, fols. 57vº-58rº).

<sup>12</sup> Informe de Rafael de Pinedo (15-IX-1802) expuesto al Municipio (cabildo extraordinario dos días después) y participado al capitán general. Consúltese en A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1802*, nº D-191, fols. 300vº-301rº.

<sup>13</sup> Los gastos por el arreglo de la carretera ante la comparecencia de los monarcas sumaron 40.919 reales vellón y trece maravedíes, según se registra en cabildo de 30 de junio de 1803. Véase este dato y los demás referidos de ese año en A.H.M.V.: *Libro Capitular Ordinario de... 1803*, nº D-193, fols. 179vº, 184rº y vº, y 193rº y vº.



Figuras II y III. Dos vistas del camino del Grao a principios del siglo xx (tarjetas postales de la época). La primera a la altura de la iglesia de Santa María del Mar; la segunda en su tramo final frente al puerto.

Comisarios, y la de que el interesado en la fábrica podía buscar otro sitio para establecerla sin que causase perjuicio a tercero, se afirma el tribunal en el concepto de que no es justo ni a razón conforme que se conceda la gracia que se solicita por este interesado.<sup>14</sup>

Que son 42 anegadas, 3 Quartones y 18 Brasas; quedan en beneficio en el camino actual 25 anegadas, 1 quartón y 14 brasas comprendido el Camino de las Tarasanas.

## II

### APÉNDICE DOCUMENTAL

LIBRO/ DE/ Instrumentos/ CORRESPOND.TES/ al Capitular Ordinario del/ Año 1790.

A.H.M.V.: D-168 (fols. 259<sup>o</sup> a 285<sup>o</sup>).

#### I

1787

#### Proyecto del nuevo Camino del Grao.

Faltan las Relaciones de la Academia y carta de ella que se ha pasado y a la Junta de Policía, día 16. Marzo 1790.

La tierra que se toma para la rectificación del nuevo Camino del Grao son las partidas siguientes.

Prim.te. A Andrés Coltell	136. Brazas á 1200 L. S. valen	136 L.	S.
Bartholomé Coltell	184. Brazas á 1200 L. S. valen	184 L.	S.
Anna María Soler	210. Brazas á 1200 L. S. valen	210 L.	S.
Lorenzo Blanch	730. Brazas á 1400 L. S. valen	831 L.	13 S. 4.
dn. Antonio Monedero	600. Brazas á 1300 L. S. valen	650 L.	S.
Toledo	1012. Brazas á 1300 L. S. valen	1096 L.	6 S. 8.
De la congregación	993. Brazas á 1300 L. S. valen	1075 L.	15 S.
Marqués de Baldecarsana	550. Brazas á 1300 L. S. valen	595 L.	16 S. 8.
Salvador Fauri	210. Brazas á 1300 L. S. valen	227 L.	10 S.
Simó Baquer	39. Brazas á 1300 L. S. valen	42 L.	5 S.
Cura del Grao	80. Brazas á 1300 L. S. valen	86 L.	13 S. 4.
dn. Ventura Vidal	20. Brazas á 1300 L. S. valen	21 L.	13 S. 4.
D. <sup>a</sup> Raphaela Ferrer	221. Brazas á 1200 L. S. valen	221 L.	S.
dn. Antonio Troncoso	181. Brazas á 1200 L. S. valen	1081 L.	S.
Del Milagro	533. Brazas á 1200 L. S. valen	533 L.	S.
Cabildo de Segorve	1268. Brazas á 1200 L. S. valen	1268 L.	S.
Juan Bautista Causa	1082. Brazas á 1300 L. S. valen	1172 L.	S.
Borrás	670. Brazas á 1300 L. S. valen...	725 L.	16 S. 8.
Suma	8568. Brazas... valor de las tierras	10158 L.	13 S. 4.

Exmo. Sor.: Obedeciendo á la orden de V.E., he cotejado el diseño que hicimos los Directores de Arquitectura de la Rl. Academia de San Carlos con el que nuevamente ha formado el Theniente Coronel de Yngenieros dn. Juan Merich para el proyecto del camino que se intenta construir desde la salida de la Alameda en línea recta hasta la puerta de la entrada del Lugar del Grao, á fin de juzgar é informar á V.E. sobre las circunstancias de cada uno de dichos proyectos, reservando á la superior comprensión de V.E. la decisión de cuál sea el más útil y ventajoso.

El proyecto de la Academia y el del referido dn. Juan Merich son substancialmente uno mismo, pues ambos consisten en continuar la carrera principal de la Alameda con total rectitud hasta cierto punto, en el qual se forma una plaza de donde toma principio el nuevo Camino del Grao con total rectitud hasta la puerta de la entrada de este Pueblo, y sólo noto en ambos proyectos la diferencia de que el de la Academia establece la referida Plaza frente el Convento de San Juan de la Ribera y dirixe el nuevo Camino por delante la fachada principal de la Alquería de Santa Bárbara y el de las casas anexas á ella; y el de dn. Juan Merich establece la misma Plaza á mayor distancia de la Alameda, á las espaldas de la Alquería de Sta. Bárbara y de sus casas anexas, y las sitúa dentro el Huerto cerrado de dicha Alquería, desde donde dirixe el nuevo Camino con rectitud hasta la puerta del Grao.

Para poder formar idea de cuál de los dos referidos proyectos convenga seguir, es preciso suponer que la obra de que se trata (no siendo, como no es de absoluta necesidad, pues en el día está habierto, y transitible el camino del Grao, bien que formando en su dirección muchos ángulos y rebueltas, y en su suelo varias ondonadas), pero no obstante por medio de los gastos de su conservación que también serán precisos,

<sup>14</sup> A.H.M.V.: *Libro Capitular...* 1803, nº D-193, fols. 83vº y 99rº-100rº.

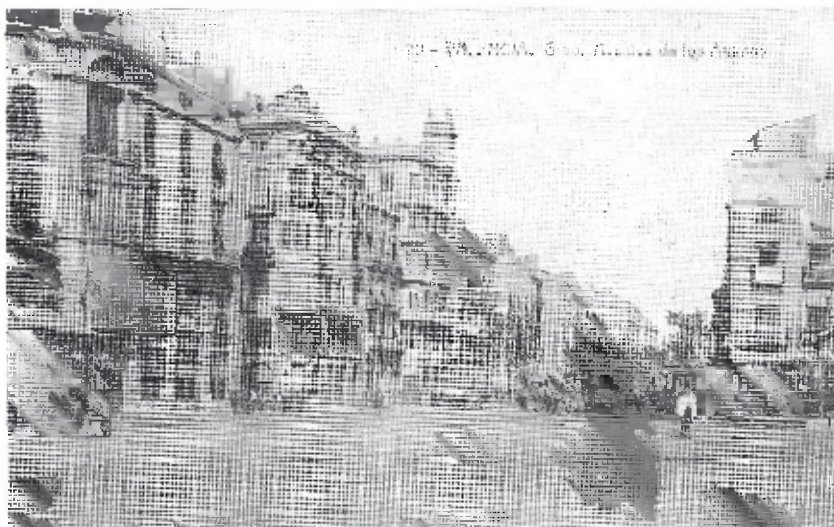


Figura III.

aunque no de tanta entidad en el nuevo Camino, está socorrida la necesidad del tránsito público y del Comercio del Grao con esta Capital; y en este concepto la obra del nuevo Camino no tiene por único objeto la mayor comodidad, hermosura y decoro, de lo qual se infiere que deve adoptarse para la ejecución aquel proyecto en que mejor se consigan los expresados fines.

En segundo Lugar es preciso como evidente Que el proyecto en que llenamente se conseguirían todas las referidas ventajas sin dejar lugar ni aun al deseo, sería (supuesta la actual posición de la Alameda) el establecer en la confrontación del Puente del Mar y su Calzada una magnífica Plaza que sirviese de entrada á dho. Puente y fuese término de la Alameda y principio del nuevo Camino del Grao por línea perfectamente recta. Mas, como para ello se havían de cortar la huerta del Convento de San Juan de la Rivera y alguna parte de sus edificios, parece debe dejarse como inasequible este proyecto sin embargo de que sería el de mayor decoro y hermosura. Pero de lo dicho se infiere que el que más se conforme y aproxime á sus circunstancias será el más ventajoso, y en este lugar parece se halla el plan de la Academia, pues en él se forma la plaza de donde ha de dar principio el Camino del Grao á menos distancia de la Alameda y del Puente del Mar que en el del Cavallero Yngeniero. En el de este se sitúa la Plaza en paraje más encubierto á espaldas de la Alquería de Santa Bárbara y de sus Casas anexas, y se corta y destruye el Huerto cerrado de dha. Alquería; y de este desvío resulta que el ángulo que forman las líneas de dirección de la Carrera de la Alameda y del Camino del Grao será mayor y más violento. Pero en el plan de la Academia es el referido Ángulo más suave y se establece la Plaza en situación más abierta y decente por estar acompañada y avistada del Convento de San Juan de la Ribera y de la Fachada principal de la Alquería de Santa Bárbara y de las Casas anexas á ella, dejando al mismo tiempo intacto su Huerto.

La ventaja que se propone el referido dn. Juan Meric en su proyecto se reduce á aprovechar para el nuevo Camino mayor porción del Camino actual que el que se aprovecha en el plan de la Academia, y, efectivamente; aprovecha según su plan, tres Cahizadas y un tercio próximamente de dicho Camino más que el de la Academia, cuyo valor líquido contado á los precios medios que asignan los Agrimensores en la tasación que hicieron de las tierras nuevas, y de el camino ac-

tual, asciende á dos mil cinquenta y ocho libras, seis sueldos y ocho dineros.

Mas, contra el expresado ahorro del plan de dn. Juan Merich se oponen los inconvenientes de que, según él, se quita una barraca de las tierras de Toledo, figurada bajo el número 11, se quita otra barraca del Marqués de Valdecarzana, y se corta otra del mismo núm. 14; Y otra de la Congregación n.º 16; Y otra de d.ª Rafaela Ferrer n.º 23., y se toma otra barraca que no está numerada cerca de la Puerta del Grao, y se corta el Huerto cercado de la Alquería de Santa Bárbara, quando en el Plan de la Academia sólo se quitan las barracas figuradas en el mismo bajo los núms. 1/0: Y añadiendo á todo lo referido el que las obras de las Calzadas y rellenos que cayesen en el Camino actual serían de mucho mayor coste que las que se executen fuera de dicho Camino, por la mayor profundidad del suelo de éste comparada con la de los Campos, se evidencia que el proyecto del referido dn. Juan Merich será más costoso que el de la Academia. En cuja consideración y de todo lo referido V.E. con su superior comprehensión podrá juzgar sobre todo y elegir el proyecto que sea de su aprobación y agrado. Y es quanto comprehendo y puedo afirmar á V.E. sobre este asunto, Valencia á 3 de Octubre de 1787 = Vicente Gascó.

### III

Sor. Dn. Thomás Tinagero y Vilanova

Muy Sor. Mío, en consecuencia al oficio que V.S. me pasó con f[ec]ha de 20 de el que corre, á nombre de la M.Y. Ciudad, pasó á manos de V.s. los mismos papeles que recibí sobre el proyecto de el Camino de el Grao, que reservava para que quando viniese el Exmo. Sor. Capitán General, con presencia de los que de su orden formaron los Yngenieros y guardoacordase y digese lo que se le ofrecía en este particular.

Sírvase V.S. notar el recibo según sea costumbre, y viva V.S. tantos años como ruego á Dios. Valencia 22 de Septiembre de 1788.

B.L.M. de V.s.  
su más atento Servidor  
Pasqual Cano [rúbrica].

## IV

Sr. Dn. Gaspar Ferrer, Síndico Personero del Público

Muy Sr. mío: Conforme á lo acordado por la Yll[ustr]e Ciudad en este día, pasó á V.S. el exped[ient]e y Planos del nuevo Camino del Grao para lo que le parezca exponer en el particular: y teniéndolo despachado se cite para el Cavildo del sábado próximo.

Dios guarde á V.S. m[añ]os años. Valencia y Abril 27 de 1789.

B.L.M. de V.s. su Servidor  
Dn. Thomás Tinagero y Vilanova [rúbrica].

## V

Muy Yll[ust]re Señor:

El Síndico, Cumpliendo lo acordado por V.S. en el día 27 del mes prócsimo pasado, exponc á su consideración que, aviendo rconosido los dos planos formados, el uno por el Arquitecto Dn. Vicente Gascó y el otro por el Yngeniero Dn. Juan Meric, para la mejor construcción y rectificación del camino que se dirige del último óvalo de la Alameda situado á la bajada del puente del Mar á el lugar del Grao, reconose en el primero que coloca el convento de Sn. Juan de la Ribera tan distante de la línea que forma el dicho entre sus puntos y tan obtuso el ángulo que haze la misma en el óvalo N. 4 que, sin tocar dicho Convento, pudiera rectificarse la misma del sitado primer óvalo al punto del Lugar del Grao, y que el cómputo del coste que debe tener dicha obra según su plano no está fundado, pues no expresa para su formación las obras que deven hazerse en su construcción, sobre cuyo importe devía regularse aquél; y en el de Dn. Juan Meric advierte que, sin embargo de formar la línea del citado primer óvalo al pequeño obalito marcado con la letra B un ángulo más agudo respecto al punto de su terminación que es el Grao, el convento de Sn. Juan de la Ribera se ve en dicho plano tocando su primer línea, de que se evidencia que uno de los dos planos no sitúa dicho convento en la devida poseción y, por consiguiente, se haze yndispensable que V.S., haciendo presente las dichas advertencias á los interesados, se serciore más de la exactitud de los mencionados planos y de la calculación del coste de su ejecución antes de acordar cuál de ambos deva efectuarse; sin embargo V.S. resolverá lo que estimare por más oportuno.

Valencia y Mayo á 2 de 89.

Dn. Gaspar Ferrer [rúbrica].

## VI

En cumplimiento de lo acordado por la Rl. Academia de Sn. Carlos en la Junta celebrada en el día 7 de los corrientes á consecuencia del Oficio de la Muy Yl[us]tre Ciudad, los Directores y Thenientes de Arquitectura de la misma Academia, á bajo firmados, hemos visto las dudas que propone el Sr. Personero del Público en su escrito de 2 de Mayo próximo pasado en razón del Proyecto del nuevo Camino del Grao, y enterados de todo y teniendo presentes todos los antecedentes, debemos decir

Primeramente: Que el Plan que supone el Sr. Personero,

formado por el Arquitecto Dn. Vicente Gascó, no fue hecho por éste solo, si bien por todos los Profesores de Arquitectura de esta Rl. Academia según es de ver de las firmas puestas en dicho Plan.

2.º Que el ser tanto más obtuso el ángulo que dicho Plan forma en la confrontación de Sn. Juan de la Ribera, que el que se ve en el Plan del Cavallero Yngeniero Dn. Juan Meric, dimana de dos motivos: el uno es el que el referido Yngeniero tira la línea desde el último óvalo de la Alameda desviándola de la dirección de la Puerta del Grao en términos que deja la Alquería de Sta. Bárbara, á mano izquierda del nuevo Camino, y en nuestro Plan aproximamos dicha línea á la dirección de la Puerta del Grao dejando la referida Alquería á mano drecha del nuevo camino, de forma que pasa éste por frente y contiguo á la fachada de dicha Alquería, de lo qual resulta ser en nuestro Plan el ángulo más obtuso. El segundo motivo, de ser el ángulo más obtuso, consiste en que la línea de camino que nosotros proponemos desde la salida de la Alameda hasta el óvalo N.º 4., donde toma principio el nuevo Camino en dirección recta á la Puerta del Grao, es más corta que la que propone Dn. Juan Meric, pues éste establece dicho óvalo en el huerto de la Alquería de Sta. Bárbara, y nosotros le colocamos frente Sn. Juan de la Ribera, que es á más corta distancia, y de ambos motivos, que todos tienen demostración geométrica, ha de resultar precisamente como resulta el ángulo más obtuso en nuestro Plan.

3.º De la mayor obtusidad del referido ángulo y de que en nuestro Plan está tan separado de la línea del convento de Sn. Juan de la Ribera, infiere el Sr. Personero que sin tocar dicho Convento pudiera rectificarse la línea de dirección del Camino, sobre lo qual debemos decir: Que en nuestro Plan está figurada la obra principal del convento, y así en la explicación al N.º 14 decimos: *Sn. Juan de la Ribera*; pero no están figuradas sus huertas y las paredes de sus sarramientos, y de otras obras accesorias al Convento, que son las que se cortarían si se quisiera hacer dicho Camino en línea perfectamente recta desde una plaza establecida á la bajada del puente del Mar hasta la Puerta del Grao, conforme manifestó el Arquitecto Dn. Vicente Gascó al Exmo. Sr. Capitán General en su informe de 3 de octubre de 1787, vercículo que empieza: *En segundo lugar*; cuyo Proyecto, aunque sería el más perfecto, se dejó por inaccesible; y después de muchas observaciones y fatigas que tomamos sobre los terrenos, dejamos demarcada la línea de nuestro Plan con varios piquetes, que tal vez aún subsistirán, figurando todos los puntos principales de las Barracas y demás cosas que deben cortarse para su ejecución, y omitiendo superfluidades en las cosas que ni han de cortarse ni tocarse; y lo cierto es que miramos al assumpto con la reflexión que corresponde al servicio de la Muy Ylustre Ciudad y al decoro de la Academia.

4.º Finalmente, dice el Sr. Personero: Que el consepito que formamos del coste que debe tener d[ic]ha obra según nuestro Plan no está fundado, pues no expresa para su formación las obras que deben hacerse en su construcción; y en orden á esto debemos decir: Que en nuestra relación de 4 de Agosto de 1787 acompañamos un cálculo individual de todas las obras, con distinción de cada género, y de las varas Cúbicas ó lineales que se necesitan y de sus precios, y el coste de las tierras que han de comprarse descontándolas del Camino actual que deben venderse, todo con referencia al Plan en grande que presentamos, en el qual va demostrada la construcción del nuevo Camino y sus paredes, fosos &c., tanto en los óvalos como en las porciones rectas, de forma que por dichos Planos y relación, y Cálculos, queda demostrado todo quanto corresponde para la intelgencia de las obras y su coste, y

nada tenemos que añadir sin incurrir en una proligidad que sólo podría ser del Caso cuando se hubiesen de formar Capítulos para dar las obras por remate; pero sobre que esto no lo tenemos por conveniente, tampoco podrían aora prescribirse todas las reglas y partes mínimas del proyecto y de la construcción hasta que, despejada la línea de los árboles y otros obstáculos que en el día la ocupan, pudiesen tirarse los niveles y hacer otras operaciones propias del acto de la ejecución de las obras, que en el día son impracticables sin hacer daño en árboles y frutos.

Y es quanto comprehendemos y debemos manifestar sobre el asunto. No obstante la Muy Yl[us]tre Ciudad resolverá lo que sea de su agrado.

Valencia á 12 de Junio de 1789.

Vicente Gascó Dir[ecto]r [rúbrica]  
Antonio Gilabert Dir[ecto]r [rúbrica]  
Joaquín Martínez teniente [rúbrica].

## VII

Sor. Dn. Tomás Tinagero y Villanova.

De orden de la Junta Ordinaria de esta Rl. Academia remito á Vmd. el expediente que en 27 de Mayo me remitió para que de nuevo informasen los Directores y tenientes de Arquitectura sobre el proyecto y planos del Camino del Grao; como igualmente el informe dado por dichos Profesores.

Dios que á Vmd. muchos años. Valencia y Julio 7. de 1789.

Mariano Ferrer Secr.º [rúbrica].

## VIII

Sres. dn. Vicente Guerau de Arellano y dn. Francisco Benito Escuder.

Muy Sres. míos: Haviéndose tratado por la Yllustre Ciudad en su Cabildo ordinario de 27 de Julio último, en razón al expediente y planos sobre el proyecto del nuevo Camino del Grao, con lo demás actuado en el asunto; Acordó dar Comisión á V.SS. para que informen á la misma qué Plano convendrá elegir, qué partes podrán reducirse, de qué fondos se podrá costear; y con separación expresen también qué provecho tendrá el Canal, qué coste que podrá evitar su establecimiento, con los respectivos Cálculos: Lo que traslado á la consideración de V.SS. para su inteligencia, incluyendo el citado Expediente y Planos.

Nro. Sr. que á V.SS. muños años.

Valencia, 3 de Agosto de 1789.

B.L.M. de V.ss. su Servidor.  
Dn. Thomás Tinagero y Vilanova [rúbrica].

## IX

Haviendo tenido una Conferencia particular con los Sres. Dn. Vicente Guerau de Arellano y Dn. Francisco Benito Escuder, Regidores Comisarios de la Yllustre Ciudad sobre el Proyecto del nuevo Camino recto del Lugar del Grao de Valencia, vi los dos Planes que con dicho motivo se me exhibie-

ron preguntándome cuál de los dos me parecía estar más conforme al terreno, respondí no podía asegurarlo con certeza, no verificándolo primero con los instrumentos sobre el terreno; pero creo, no obstante, sabiendo el cuidado y exactitud con que la Academia desempeña sus comiciones, le parecía q[u]e el Plan formado por ésta se aproximava más al Camino actual, y por lo mismo lo tenía por más conforme, sin embargo de parecer no estar bien situado el Convento de Sn. Juan de la Ribera; pues esto nace de no estar figurado el Camino actual, desde la letra A y Óbalo del N. 4 hasta la entrada de la Alameda misma, lo que quitará todo escrúpulo, figurando dicho camino. Así lo siento sugetándolo á la superior Censura de la M. Y. Ciudad. Valencia, 25 de Agosto del año 1789.

Dr. Dn. Gaspar Pérez Gómez, Cathedrático de Mathemáticas [rúbrica].

## X

M.Y.S.

Deseando satisfacer el ynforme que V.S. se ha servido confiarnos en Cabildo de veinte y siete de el último Julio relativo al nuevo Camino desde Valencia al Lugar del Grao y su incidente del Canal de Navegación y Transporte, Dezimos:

Que se han practicado varias diligencias á fin de Enterarnos del negocio referido y por ellas resulta: Que tiene fundamento bastante el reparo del Señor Personero actual de haver observado la diferencia de la situación del Convento de San Juan de la Ribera en los dos Planos que versan en la materia. El uno de la Rl. Academia de San Carlos, N. 1º. y el otro atribuido á Dn. Juan Merich, N. 2º., porque reconocidos ambos por el Dr. dn. Gaspar Pérez, Pbro., Cathedrático de Mathemáticas de nuestra Universidad, ha notado este Profesor que en el Plan de la Academia no se describe la porción del Camino que tenemos desde la baxada del Puente del Mar hasta dicho Convento, según su dictamen que acompaña con fecha de veinte y Cinco de Agosto pasado de próximo. A que pudiera tal vez añadir: Que tampoco se señalan ni figuran los contornos de aquel Tramo de uno y otro lado; esto es, la fila de Árboles, su Andén y Acequia grande y los Campos con el Paredón del Río de la otra acera, pues á estar ocupados de estos particulares los vacíos que dexa dicho Plan de la Academia, como lo hace el de Merich, no se advertiría realmente separación y distancia alguna del Camino al Convento, y así Cesaría la ocaçion y razón de dudar que ha dado justo-motivo á la observación del citado Señor Personero.

Por otra parte, á consecuencia de ciertas noticias que han podido lograrse, tuvimos la de que estos años pasados se trató baxo la dirección de Dn. Mauro Minguet y Dn. Vicente Fonells, nuestros Paysanos, á las órdenes del Señor Dn. Pedro Joaquín de Murcia, Pbro., entonces Ynquisor de aquí y ahora Concegero en el de Castilla, de la formación de un Canal de Navegación y transporte, también con Camino tangente á uno y otro lado, á saber: á la mano derecha, saliendo de Valencia, para Coches y demás Carruages de Baqueta, y el otro para el Conductor de los Barcos del Canal con sus Presas, mansiones y demás correspondientes á su naturaleza; y de consiguiente se procuró apurar el paradero del Plan y modelo dispuesto en dicha razón, y así se preguntó al proprio Mauro Minguet en este particular, quien manifestó francamente tenía uno y otro en su poder, y aun, por de prompto, nos facilitó Copia del Plano que igualmente acompaña al N. 3º. para que en su vista pudiésemos continuar nuestras in-





Figura IV. Detalle del plano con el trazado del nuevo camino del Grao, sobrepuesto al antiguo. Fines del siglo XVIII (A.H.M.V.).

dagaciones, de que le dimos gracias como correspondía, con lo que resta evacuado por ahora este incidente.

Y por lo que mira al punto principal de esta materia, que es la acertada Elección que haya de Executarse para el expresado Camino del Grao, Entendemos: Que este asunto no tiene todavía la sazón y madurez que de suyo exige tan importante resolución. Por quanto ésta depende del conocimiento práctico de la obra, el qual sólo puede verificarse mediante seguros conocimientos adquiridos sobre la vista, que examinando el mismo Terreno de dichos respectivos Planes descubra el mérito y los Defectos de uno y otro, de que ya se haze cargo en su escrito el nominado Pérez, y por esso no se atreve á determinar y tomar partido en dicha Elección. Y lo mismo ocurre respecto del Canal, que nada menos se halla sujeto á iguales contingencias según dexa considerarse.

Atendidos estos antecedentes, ni cabe la menor duda en que para no exponer ni arriesgar el acuerdo en la Deliberación hacendera, se haze preciso el reconocer el Terreno, comprobar los Planes y formar su linea por medio de estaquear y demostrar con señales fixas su demarcación, y asegurarse por este medio de su Exactitud, y de paso reflexionar también y meditar la proporción y oportunidad de dicho Canal de transporte y su Execución con los Cálculos respectivos de su coste, y el del Plano de Merich, que nos faltan, nombrando al efecto al Enunciado Pérez, Dn. Lorenzo Martínez, Arquitecto titular de V.S.M.Y. y otros Sujetos hábiles que executen de conformidad todo lo anticipado y demás que se estimase al mejor régimen de la dependencia, los quales expliquen su dictamen por escrito, y, fecho, se nos debuelva el Expediente al efecto de continuar el de nuestro cargo. Sin embargo V.S. resolverá lo que gustare. Valencia y Octubre 1º. de 1789.

Dn. Vizente Guerau de Arellano [rúbrica]

Dn. Francisco Benito Escuder [rúbrica].

XI

“Plano de la Rectificación del Camino que se solicita hacer desde el Boquete de la Alameda, y baxada del Puente del Mar, hasta la Puerta del Grao: Como también la demostración del Camino actual que existe./ Cuiá delineación se ha

formado por las letras **A B C**, siguiendo la misma dirección de la Alameda, principiand.º en el Boquete señalado con la letra **A**, hasta el huerto de la Alquería llamada de Santa Bárbara, letra **B**, y de éste a la Puerta del Grao, letra **C**. Dándole al Camino la misma latitud que tiene la carrera principal de la Alameda, comprehendidos los Canapés, y dha Alameda puede prolongarse hasta el ángulo de la letra **B**. El Camino actual va señalado con las letras **D**.

Escala de Seix=cientas Varas Valencianas”.

“Explicación./ 1...Andadores de la Alameda para Cochets./2...Camino para los Carros./3...Óvalo, ó Salida al Camino del Grao./4...Puente del Mar./5...Acequia del Molino de Peñarrocha./6...Alquería, y Portalada llamada de Porta./7...Barracas en tierras del Marqs. de Carruz./8...Alquería llamada de Sta. Bárbara./9...Camino del Molino de Peñarrocha./10...Alquería, y Portalada de Toledo./11...Barracas en tierras de Toledo./12...Barraca en tierra del clero de Sn. Bartolomé./ 13...Alquería y Portalada del Marqs. de Baldecarzana./ 14...Barracas en tierra de Baldecarzana./ 15...Alquería y Portalada de la Congregación./ 16...Barraca en tierra de la Congregación./ 17...Alquería de Alamar./ 18...Alquería de Simón Baquer./ 19...Cruz del Camino del Grao./ 20...Barraca en tierra del Cura del Grao./ 21...Barraca en tierra de Dn. Ventura Vidal./ 22...Alquería de Dña. Rafaela Ferrer./ 23...Barracas en tierra de D.ª Rafaela Ferrer./ 24...Alquería y Portalada del Conde Parcent./ 25...Huerto del Conde Parcent./ 26...Alquería del Conde Peñalva./ 27...Alquería de Saboya ó de Lafuente./ 28...Barraca en tierra del Cabildo de Segorbe./ 29...Barracas en tierra de Juan Bauta. Causa./ 30...Barracas en tierra de Borrás./ 31...Calle mayor del Grao./ 32...Huertos de la entrada del Grao./ 33...Camino de las Tarazanas./ La tierra que se toma para el Camino son 7 caíces 3 quartones, y 18 baras./ La qe. queda en beneficio en el actual son 4 Cayses, 1 hanegada, 1 quartón y 14 baras.”

XII

Planta y perfil del canal

**SE ADBIERTE.**/Que van figuradas las Estacadas desde la Excluza letra. E hasta ciento y veinte Varas dentro del Mar.

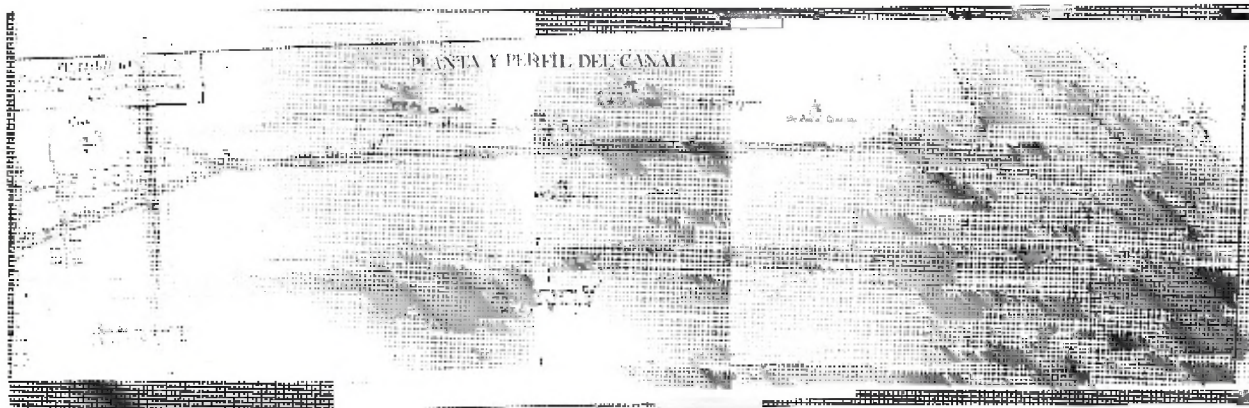


Figura V. Mapa con "planta y perfil del canal", proyecto asociado al de la nueva calzada entre Valencia y el Grao. Fines del siglo XVIII (A.H.M.V.).

"En el Plano, que es el de arriba, las letras A.B.C.D. demuestran los dos caminos que se han de hacer nuevos y también el Actual. Éste va por las líneas de puntos y color de tierra guardando los mismos Rodeos con que se halla. Los dos Caminos que se han de hacer colaterales al Canal, ocupan del Camino actual lo que va demostrado con las mismas líneas de puntos van con el color de tierra subido, y así éstos como dicho Canal. La línea encarnada significa la cañería de la fuente del Grao, la qual ha de pasar con caño por debajo del Canal en el paraje de la letra L. i en el mismo paraje, y con otro caño junto al antecedente, ha de pasar la primr. Zequia del Riego. La letra M explica las arcas de la Cañería del Grao. En paraje de la letra C ha de ponerse otro caño para pasar por debajo la canal la segunda Zequia del Riego. La Zequia que va por delante de Sn. Juan de la Ribera es la del Molino de Peñarocha que no riega tierras algunas, y su agua va perdida al Río, cuya Zequia puede tomarse en la Cabeza del Canal y ahora va puesta del mismo modo que se halla al presente. Va puesto el Puente del Mar. La letra N, el paraje por donde se á de tomar el agua del Río. La letra O. donde empieza el Camino de las Tarasanas, y, finalmente, el Puente levadizo para la Comunicación de las Barracas con el Grao."

"Escala de Varas Valencianas". [De 400 varas].

"Escala de palmos de la Altura del Perfil". [De 30"].

"NOTA./ Para la inteligencia del Perfil debe notarse que desde el actual Camino frente de Sn. Juan de la Ribera donde, donde se pone la cabeza, hay 28. palmos y medio de altura respeto de la orilla del Mar, cuio declibio y la maior altura que toma el Camino va explicado con la línea de puntos y números de palmos; y también debe notarse que el agua del Río por el Puente del Mar va ocho palmos más baja que dicho camino, por lo qual para darle doze palmos de agua en la Cabeza es necesario escabar 20 palmos; y ésta es la profundidad que ha de tener en la Cabeza el Canal. Y, finalmente, que la Exclusa se colocará á 382. Varas de la orilla del Mar." [Nota margen inferior derecho encerrada en recuadro].

### XIII

Extracto de los puntos singulares que contiene el escrito adjunto en el particular del camino del Grao, solamente— el qual, salvo todo error, es el siguiente—

1. Primeramente, si los dos Planos levantados, uno de Aymerich y otro de la Real Academia, están ó no sugetos al terreno que describen, cuya duda resuelve por la afirmativa el

Dr. dn. Gaspar Pérez Gómez, Pbro., Cattedrático de Matemáticas de nuestra Vniversidad, en su dictamen que acompaña.

2. Supuesta, en ambos, su sugesión al terreno descrito, cuál de los dos planos será preferible para su práctica y egecución. Al objeto de la acertada Resolución de esta duda, tiene acordado la Ciudad el estaqueo y designación de uno y otro, q[u]e aún pende.

3. Qué se podrá excusar y omitir en uno y otro plano de lo que sus autos, respectivamente, proponen. A q[u]e se responde: Que en quanto al de Aymerich, no se ha dado otra más explicación ni instrucción q[ue] el Plano mismo; y ací nada tampoco se puede decir en su razón. Y por lo que mira al de la Academia, se sabe que el cálculo de su coste total, asciende á 47" mil libras valencianas contenidas en las siete Partidas siguientes:

1. Pago del terreno que se toma á sus dueños	9.000 L. S.
2. Obra del bombeo del dho. Camino	9.000 L. S.
3. Obra de las Paredillas á los dos lados	17.460 L. S.
4. Obra de las Plazoletas y Mansiones	1.640 L. S.
5. Obra de los Canapés de la Carrera	1.640 L. S.
6. Para el segundo Terraplén del Camino	3.298 L. S.
7. Gastos eventuales y contingentes	5.972 L. S.
	47.000 L.

De las quales siete Dattas para... deven sólo subsistir las tres Sigüientes:

Pagó de tierra á sus dueños	9.000 L. S.
La del bombeo del Camino	9.000 L. S.
La de gastos eventuales, reducirla á	2.000 L. S.
	20.000 L.

Y de consiguiente se excluyen las otras quatro q[u]e son:

Las 17.460 L. S. de las paredillas de los lados.
Las 1.600 L. S. de la Plazoleta y Canapés.
Las 3.928 L. S. del segundo terraplén.

Y ací la Ciudad se servirá resolver sobre cada una dellas por su orden.

Respetto de los arbitrios y fondos de donde sacar las Veynte mil libras, á que resta reducido el Cálculo indicado, se proponen los siguientes.

1. Cierta depósito al Consulado de Valencia.
  2. Exitar el zelo al Exmo. Sr. Arzobispo para la mitad de su coste.
  3. Los propios de la Ciudad y de la Real Hacienda para la otra mitad.
  4. Las Nueve mil Casas del Vecindario, á dos libras cada una, darán dies y ocho mil, cobradas por las reglas del alumbrado, ú otras al intento más conformes.
  5. El resto, que ya es poco, la Ciudad y Rl. Hazienda por mitad; con lo que saldrán las Veynte mil libras expresadas.
- Sobre todo lo qual, que es el sumario de mi primer informe, determinará la Ciudad lo que quedare.
- Valencia y Abril 18 de 1790.

Dn. Vizente Guerau de Arellano [rúbrica].

#### XIV

“En 19 Abl. 90-“ [borde superior derecho”].

### Ynforme sobre el proyecto de nuevo Camino del Grau y su Canal de Navegación y transporte

Según dentro  
[rúbrica]

M. Y. Señor

Conformándonos con el Acuerdo de V.S., de 27. del último Julio, relativo al proyecto de un Camino nuevo desde Valencia al Lugar del Grau é incidente de un Canal de puro Transporte y Navegación, debemos exponer á V.S. Que, Reconocido el Expediente, resulta por su inspección que los puntos que contiene dignos de la atención de V.S. son los sigtes.

Primeramente: Si el Plano de la Rl. Academia de San Carlos y el del Yngeniero Dn. Juan Merich están ó no Cabales en su género, siendo la razón de dudar la variedad que en ellos se advierte de la situación del Convento de San Juan de la Ribera.

Segundo, si supuesto que ambos Planos sean Exactos y ajustados á los respectivos terrenos que describen, cuál de los dos será preferible y convendrá Elegir para adoptarle al efecto de su Execución.

Tercero; Qué cosas, aun del que fuese preferido, podrán escusarse ó Reducirse.

Quarto, en qué coste vendrá á quedar lo que después, delimitado y reducido el plano elegido, haya de ponerse en práctica al tiempo y caso de su Execución.

Quinto, de qué Caudales ó Fondos podrá pagarse dicho coste.

Sexto. Que con separación se exprese y manifieste quanto se estime conducente en orden al incidente, ó sea otro proyecto de un Canal de Transporte y Navegación y con un Camino recíprocamente tangentes, todo á un tiempo que se tuvo presente en la conferencia que precedió al citado Acuerdo, y señaladamente, qué ahorros y descuentos podrá escusar este segundo sistema cotejado con el primero.

Y, finalmente, cuáles sean los respectivos cálculos de cada uno de los dos proyectos Explicados. Y así se procurarán satisfacer todos los puntos propuestos, tratándolos según la Serie con que lo están, lo qual sujeto en todo y siempre á la Su-

perior Censura de V.S. procuremos desempeñarlo de esta suerte.

Lo primero, como el asunto de ser ó no exactos dichos Planos, es puramente Facultativo y propio de un Profesor de Matemáticas, nos pareció Consultarlo con el Dr. dn. Gaspar Pérez Gómez, Pbro., Cathedrático de ellas, en nuestra Vniuersidad Literaria, á cuya fin le manifestamos ambos Planos expresados y bien meditado, y Examinado uno y otro, presindiendo de lo que podía ser comprobados sobre el terreno, atendiendo sólo á lo que cada uno ofrecía y prestava por sí mismo, al fin opinó por el de la Academia de San Carlos y añadió que, si bien á primer vista, aparecía en ellos alguna disonancia en quanto á la situación del Convento de San Juan de la Ribera, dimanava ésta de que en el de la Academia no se demostrava el Camino actual desde la Salida de la Alameda hasta dho. Convento, pero que siempre que se manifestase el tal Camino del día en dho. Plano de la Academia Resultaría bien situado el Convento y no se dexaría ver en esta parte ninguna diferencia en los dos Planos Reconocidos, y en crédito de ello entregó su dictamen por escrito con fecha de 25 del último Agosto que acompaña N. 1º.

Hasta aquí el citado Profesor de cuyo sabio dictamen la cabal inteligencia Exige saber: Que se hará más censible todavía la Exactitud del Plan de la Academia, si á más de la posición del Camino, que el Cathedrático hecha menos, se demostrasen igualmente sus cercanías ó conventos de uno y otro lado que le restan á describir nada menos, y son por la Ysquierda saliendo de la Alameda la Acequia grande, fila de Árboles y Andén que allí se empieza, pasa contiguo al Convento y acaba sobre el primer Puente que le atraviesa junto á la Alquería del Sastre ó de Santa Bárbara. Y á la drecha los Campos, Paredones del Río y demás objetos que aparescan en su recinto, de manera que, si todo esto estuviere ya delineado, havría ciertamente menos motivo de equivocarse y tener por cierta la disonancia que sólo es aparente entre los dos Planes por la causal referida.

Removida pues ya por este medio la duda indicada y contrayéndonos á la disputa propuesta en el punto segundo, entendemos: Que el plan de la Academia es de suyo preferible conocidamente al otro, no sólo por las razones del Escrito del citado Profesor si también porque Cotejado con otro muy anterior y muy Recomendable por sus apreciables circunstancias, y sigue al N. 2º. del que hablaremos directamente quando se trate del Canal mencionado, se advierte que se aproxima y conforma más el de la Academia en la demarcación del Camino actual que el otro expresado, prueba de suyo al parecer tan terminante y decisiva que quita hasta la más leve duda en la presente controversia.

El tercer extremo, relativo á las cosas que se pueden executar y omitir en el de la Academia, crehemos se podría todo verificar y bastaría si la obra se dispusiese de manera que quedase limitada y reducida á un Camino fuerte y cómodo, como el que tenemos desde el Monasterio de San Antonio Abad al Lugar de Meliana, ó más moderno, el del Convento de Jesús con dos Plazoletas, ó sean Óvalos, proporcionados, rodeados de Bancos de Mampostería y de hechura regular y uniforme á la de los Canapés que se están haciendo en la Alameda, sentando una Plazoleta á la Cruz y otra algo más adelante, y luego dos Andenes ó Banquetas, también de tierra, por los lados bien mazisadas é iguales, semejantes también á las del Camino de San Antonio; y, por último, proporcionados para regarse ó rosearse según conviniere.

Fúndase todo lo explicado en la misma resultancia del expediente donde consta: Que las datas de su Cálculo son siete solamente, importantes al todo quarenta y siete mil libras; y

de las siete la primera, segunda y sexta nos parecen precisas é indispensables. Pero las otras quatro muy excusables. Porque vemos sin ellas muy buenos Caminos, qual es el estado de la Carrera de Barcelona y el que este año se ha abierto al Convento de Jesús, que es dezir, el citado Cálculo y sus tres partidas datan, á saber: la tercera Diez y siete mil quatrocientas sesenta Libras por la fábrica de Paredillas para contener los Andenes á sus dos lados, las quales Paredillas parece no son necesarias puesto que pueden disponerse su margen y orillas conforme el dicho Camino de Barcelona ó el de Jesús, que están sin ellas ni otro reparo Artificial; y assi este solo articulo evita un dispendio tan crecido como el de dichas 17.460 L. S.

La 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> Partida que tratan de Canapés en Plazoleta y Carrera, y hazicnde á Mil seiscientas quarenta Libras deben excluirse por no haver ninguna precisión de ellas, á lo menos tan frecuentes; y bastarían algunos de Mampostería por las mismas razones de que no se quieren cubiertos por el temor de llamar las Gentes que les inficionen con Pulgas y otros peores infectos.

Y, por último, la de Tres mil nuevecientos veinte y ocho Libras del segundo Terraplén, data Sexta, sino se puede dexar del todo, á lo menos se puede suplir en mucho por el medio de algunas diadas de los Labradores de los quatro Cuarteles, baxo igual Plan al del Camino de Barcelona y Zaragoza, de forma que si allá se Economiza, assi no hay motivo para omitirlo nosotros; y baxo dicho método en solas las referidas quatro datas se ahorran más de veinte y tres mil Libras que es la mitad puntualmente de las quatro mil y seiscientas Libras del dicho coste calculado.

Otro medio de escusar gasto sería el de que, supuesto que en el plan elegido se disponen dos Andenes de á quinze palmos de ancho cada uno á ser uno sólo de veinte palmos, y se ahorran los diez palmos que en su Compra y fábrica, á tanta distancia no dexará de ser considerable y el andén suficiente al paso de las Gentes, sobre que V.S. resolverá lo que estimase.

Fuera de esto y en su seguida deben quedar las otras tres datas que son las nueve mil Libras del pago de tierras á sus Dueños: La de nueve mil quatrocientas Cinquenta y siete Libras para la obra de la formación del Bombeo del Camino y reducir á Dos mil Libras la Séptima de las obras Eventuales y continentes.

Siendo digno de notar ahora que nada de lo anticipado ofende ni deprime de ningún modo el crédito y satisfacción que justamente corresponde á la Academia, porque nadie ignora que el Arquitecto compone su proyecto de lo florido y Exquisito que le ofrece su Profesión, y después el pagador dispone lo que puede pagar siendo prudencia de ambos, Dueño y Arquitecto, no empeñarse sino en lo que alcance el dinero del Dueño. De suerte que sea fácil á los dos salir ayrosos de su Empeño y nunca sobre las facultades á Caudal destinado á la obra de cualquier coste, poco ó mucho que sea; y assi en nuestra ocurrencia, la Academia discurrió y bien. Pero la Ciudad considera lo que puede gastar; y de este modo, Ciudad y Academia saldrán con la Gloria y decoro que cada uno mereze: La Academia de haver pensado lo mejor y la Ciudad de haver escogido sólo lo que debía Expendir, que en uno y otro Cuerpo es lo que les da más honor y reputación de su respectiva Conduta, porque al fin es lo que debe ser.

Acordada, pues, assi la obra y determinada conforme dexamos manifestado, sería su coste total como el de unas veinte mil libras, poco más ó menos, cantidad tolerable y también asequible; y tanto que parece fácil de recogerla, si no está ya

recogida, porque se sabe que el Real Consulado de esta Capital, ó su Junta particular de Comercio, pensó estos años pasados en este mismo proyecto de género, que separó algunos Caudales de sus Rentas para ello que existen Efectivos, según entendemos, y pasándole algún Oficio de lo que se desea su anunciación, y después con ella al alto Ministerio, se discurre sería muy verosímil su logro.

En defecto de esto, lo supliría un poco de manejo dirigido á Exitar el Zelo del Yllmo. y Exmo. Señor Arzobispo, tan propenso á esta especie de obras públicas de que ha dado pruebas nada Equivocadas durante sus Pontificados que sabemos todos, de modo que por este medio podría fácilmente adquirirse en todo ó en una mitad si quiera, la qual, siendo por una sola vez, estamos persuadidos de la generosidad de tan insigne Prelado, la daría con mucho gusto para un Empleo semejante. Y la otra la Ciudad de sus Proprios y la Rl. Hacienda por los suyos por metada igualm[en]te, puesto que assi lo convenze la percepción de las Rentas de uno y otro situadas en los derechos de Desembarco que son notorios.

Quando esto tampoco acomódase, supuesto que la numeración de Casas de este Vezindario, consiste en nueve mil de ellas, con el corto impuesto de dos Libras unas con otras pagadas por sus Dueños baxo las Reglas del Alumbrado que sean adaptables á nuestra contingencia daría puntualmente Diez y ocho mil Libras, que, unidas á las Dos mil ochocientas setenta y Cinco Libras, precio de los Terrenos sobrantes, según la declaración de Juan Bautista Romero y Joseph Soto, Peritos Agrimensores, de 18. de Julio de 1787, arrojaría la Suma de Veinte mil ochocientas setenta y Cinco libras, que aun excedería al cálculo avisado. Y si en algo engañase esta última partida, lo que faltase podría suplirlo como va sentado la Ciudad y Real Hazienda que disfrutan el primer beneficio ó producto de este negocio. Con lo que tendrían cumplida satisfacción los puntos 4 y 5 mencionados; y con ello ciertamente más llana y expedita la dependencia.

Sobre el punto sexto y negocio singular del Canal de transporte y Navegación, podremos asegurar que qualquiera de los menos versados en los de su Clase sabe que estos años pasados se ha trabajado no poco en levantar Plano y aun formar modelo á impulsos del Señor Dn. Joaquín de Murcia, Pbro., entonces Ynquisidor de Valencia y hoy del Supremo Concejo de Castilla, baxo la dirección del Arquitecto Dn. Mauro Minguet y del Hidráulico Dn. Vicente Fornells, nuestros paysanos. Pero ahora conviene añadir que con las noticias indicadas ha practicado esta Comisión algunas diligencias que han frutado el gran beneficio de hallar uno y otro en poder del mismo Arquitecto Minguet, quien desde nuestras primeras insinuaciones se mostró propenso, y mucho, á contribuir quanto le fuese posible al intento avisado, y, en Efecto, nos dio desde luego un Plano que es el adjunto arriba insinuado á que nos remitimos.

Reconocido, pues, este tercer Plano se observa: Que expresa exactamente el actual Camino del Grau; Forma el Canal de Navegación y Transporte, que era su principal instituto; y, á más, describe dos Anditos muy capaces y el de la drecha aun para Coches que caminen de buelta encontrada. Después delineó su proyecto de Perfil, indicando en uno de ellos la obra del Canal, de manera que tendría dos Diques, y otro de uno solo, con la idea de dar que escoger y, al fin, se eligiese el que mejor se estimase. Cuida también de no ofender antes dexar corrientes los Riegos de travesía que conduce por baxo del Canal. Y, últimamente, llena todos los vacíos y satisfaze á todos los artículos ó dudas que por lo regular quisieran suscitarse en el asunto, y, con esto, dexan Minguet y Fornells concluido su proyecto.

Como supuestos estos antecedentes se dexa bien conocer la necesidad de Caudales para tanta Empresa, deseando esta Comisión instruirse de un extremo tan importante le preguntó á Minguet por su coste total, á que respondió que jamás le había Calculado porque tampoco se le había ofrecido nunca ocasión de hazerlo. Pero, sin embargo, se ha podido sentir que por vía de Conversación amistosa y familiar se le ha oído dezir sería el de Trescientas mil libras Valencianas, Cantidad nada Exorbitante contrahida á la Sumptuosa Fábrica del Canal y Camino que única y precisamente se dirige.

De aquí procede que, mirada la especie á buena luz, el proyecto del Canal se ha de mirar baxo de dos respetos, uno para satisfacer la duda arriba indicada de si ahorraría ó no algún gasto considerable en el otro del Camino del Grao. Y el segundo del proyecto en sí mismo y considerado independiente de aquella circunstancia. En quanto á escusar gasto sentado, que el del Canal ha de ser muchas veces mayor, mal puede contribuir á los objetos de agena Economía; y en esta inteligencia queda satisfecha la duda expresada por la negativa sin necesidad de mayor discusión ni examen en dicho particular.

A consecuencia de esto, se haze ya preciso el tratar del Canal en sí mismo y separado de todo otro Enlaze y conexión; y, en tal caso, es ocioso ponderar el beneficio y utilidad del Canal unido al otro Extremo de formar Canal y Camino conforme demuestra el Plan tercero mencionado, porque ya se sabe las Ventajas que con ello se consiguen y aun por esso las Naciones más Cultas mejor conocedoras de sus verdaderos intereses y Fuentes perennes de su prosperidad nada han omitido para adquirir uno y otro en sus respectivas Provincias. Y aun nuestros mayores, especialmente en el Siglo último, estuvieron tan altamente persuadidos de esta Verdad que el antiguo Concejo general se inclinó de tal suerte á ello que nombró sus Comisarios encargados de Examinarle y promoverlo, lo que verificado oyó con agrado el papel que corre Ympreso, su fecha 26. de Febrero de 1676., que le presentaron en el asunto del Ciudadano Joseph Guelda y el Socio Antonio Ferrer, otros de ellos, donde se hallan bien descritas y bastante recopiladas las principales utilidades que se reportan de tales Empresas y, entre ellas, los Elogios de ser Manantial de la Riqueza, Fomento de la Población, Yncentivo de la Yndustria, Estímulo del Comercio, Fuerza del Estado y Gloria del Reyno ó nación que les disfruta.

Sentados estos antecedentes, ya es menester observar que no debe asustarnos el gran coste de las Trescientas mil Libras insinuadas ni aun con Engaño del Cálculo de una Sexta parte, de modo que al todo fuesen Trescientas Cinquenta mil Libras, cotejado con el provecho que al fin se reportaría ciertamente mucho mayor. Este proyecto y lucro correspondiente al referido gasto, aunque tan grande, era digno de ser Calculado y Trazado por Mano diestra y perita en esta ciencia y, por lo mismo, no Entramos nosotros en un Trabajo mil veces Superior á nuestras fuerzas y, mucho menos, á un tiempo en que siendo aquella obra que pide mucho espacio y detención nos apremia el de concluir este escrito para no tener más suspenso el ánimo de V.S. en una molesta expectación. Por lo que, dexando esta fatiga para mejores Artífices y ocasión, nos contentaremos aquí con Explicar algo de lo mucho de que es susceptible la materia á fin de que por sola esta Sencilla reflexión se venga en algún conocimiento del provecho y lucro Efectivo de la Empresa.

Dezimos, pues, que todos los artículos de Comercio se pueden reducir á tres Clases ó Calidades de los mismos; á saber: Comestibles, Potables y Liados ó Fardage. En los Comestibles entran el Trigo, Arina, Mahíz y toda especie de Granos y ramo de Saladura Seca. En los Potables, el Vino,

Aguardiente y demás Licores y también los Caldos. Y, en fin, en el Fardage ó Liado todo lo que se transporta Enjuto y Seco para Vestido, Calzado, Casas, así de su Fábrica y Construcción como de sus Muebles y utensilios donde entran toda suerte de Telas Blancas y de Color, y también toda Clase de Herrumbre y Corriambre, y todo, en fin, lo que sirve á la necesidad y al Luxo; con cuyas ideas y nociones podremos Exponer nuestra reflexión que es ésta.

Fixemos, pues, para entenderla la Consideración en sólo el Trigo; y de este género saquemos los datos más conocidos y ciertos para fundar nuestro Cálculo que conviene asegurar en materia de esta importancia.

Y así, digamos que el consumo total de Trigos del último año, contado desde primero de Octubre 1788. hasta fin de Setiembre pasado de próximo, ha sido el de Noventa y Cinco mil Cahizes; á saber: los sesenta mil del Mar y los otros Treinta y cinco mil de tierra: Los quales sesenta mil del Mar pesan cada uno á doze arrobas, unos con otros; y que el importe de su Tragino de la Playa á Valencia es el de dos dineros por arroba; y así tendremos que el peso del Trigo del Mar mencionado será el de Setecientos veinte mil arrobas, que valdrán de transportar actualmente la Cantidad de Cinco mil seiscientos veinte y cinco libras de moneda corriente. Al paso que, conduzido por el Canal todos los dichos Sesenta mil Cahizes vendrán con el coste de Seiscientos veinte y cinco Libras ó menos términos en que restan líquidas de Verdadero ahorro las Cinco mil libras restantes. Sobre cuyos antecedentes se discurre así. Si un solo artículo, qual es el Trigo, escusa en su porte dichas Cinco mil Libras, ¿qué serán tantos otros artículos que aún restan, ora sea en la misma especie de Granos ora en los demás Comestibles y Potables, ó los del Liado y Fardage que van sentados?

Baxo de este concepto, diximos que no debe asustarnos aquel coste por la utilidad que nos facilita. Y ahora añadimos que ni tampoco por no haver de donde sacarle. Porque es fácil suponer que d[ic]has trescientas mil Libras se lograrán dando Cien mil la Mitra: Cinquenta mil el Cabildo Eclesiástico, Dignidades y demás partícipes de Rentas Dezimales y Primicias: Otras Cinquenta mil la Real Hazienda por el crecido aumento de derechos que entonces percibiría: Otras Cinquenta mil la Ciudad de sus Proprios, aunque fuesen contribuidas en tres años. Y las Cinquenta mil restantes del sobrante de las Puertas baxo los mismos plazos en que no harían demasiada falta á la Construcción de Caminos á que las vemos destinadas; y á esta proporción si algo faltase para el complemento de la Cantidad deseada. Y lo más es que, tal vez, ni aun sería menester valerse de dichos recursos si se aplicase el de que, mediante la facultad Real y demás seguridades legales correspondientes, se habriese un Empréstito ó subscripción que formase un Cuerpo competente de Accionistas para cuya satisfacción se cargase sobre las Mercaderías un impuesto suficiente á un tres, ó sea quatro por Ciento de la Capitalidad en Calidad de Hipotheca especial conforme hemos visto en el Canal de Murcia, Acequia Ymperial de Aragón y algún otro que se va estableciendo, para lo qual se podría abilitar los Cuerpos Eclesiásticos, los Vinculistas, los ausentes y menores: De modo que, con estos auxilios, y los del alto Ministerio sería muy cierto, sin duda, su logro, que es quanto por ahora ocurre cansar las atención de V.S. en el incidente del canal referido.

A vista, pues, de todo lo anticipado, dexando á un lado la Conversación del Canal expresado para mejor ocasión y reduciendo el Concepto á sólo el Camino del Grao de que se trata, objeto principal de nuestro cometido, cerramos este Ynforme diciendo: Que en atención á ello y demás que tenemos

reflexionado, convendría si V.S. gusta acordar al presente que se Execute la obra del nuevo Camino del Grau con arreglo á dicho Plan de la Academia de San Carlos, reducido y moderado á la Clase de Camino fuerte, maziso y meramente Cómodo, sin nada de Extraordinario ni de Luxo, con dos Banquetas ó Andeles á los lados, Dos plazoleas ó Óvalos rodeados de Bancos de piedra ordinaria adaptándose y Uniformándose quanto sea posible toda la Obra á la Arquitectura de la Alameda vezina, adoptando igualmente los medios de ocurrir á este gasto antes por menor especificados en el verdadero, Acordada y nada más. Y con esto, tendrá V.S. lo necesario de entrar quando estimase en la Empresa del Canal y cualesquiera otras oportunas al Servicio del Estado y del público. Y en su defecto lo resolverá como gustare. Valencia y 3 de Setiembre de mil setecientos ochenta y nueve. \_\_\_\_\_

## XV

*Nota*

En este estado, teníamos este Papel los Regidores Dn. Vicente Guerau de Arellano y Dn. Francisco Benito Escuder, Comisarios de la dependencia que comprende quando se tubieron algunas nuevas noticias que obligaron á suspender el curso de este escrito y anticipar la diligencia de designar y demarcar por estacas y cordeles vno y otro Camino de los expresados á fin de asegurar por este medio la certeza de su dirección: y assí los mismos Comisarios dieron otro Ynforme proponiendo el referido estaqueo antes de entregar éste. Pero habiendo ocurrido que, pendiente aquella diligencia la Ciudad á consecuencia de Oficio, que recibió de la Junta de Poli-

cía, necesitó tener presente este Papel; [y assí: tachado] se hizo preciso presentarle sin esperar la práctica del estaqueo enunciado, por lo que no se estrañará el hallarse ahora aún sin nuestras firmas, el escrito que antecede ni tampoco haverse dado á la Ciudad el otro estaqueo antes que éste, aunque anterior. Y para que de ello conste se pone esta nota hoy 15 de Marzo de 1790.=

dn. Vizente Guerau de Arellano [rúbrica]

dn. Francisco Escuder [rúbrica].

## XVI

La Real Junta de Policía de esta Ciudad, en la que celebró el 24 del corriente, trató de facilitar al Comercio y á los Vecinos de ella las Comodidades necesarias para el tráfico y paso al Puerto del Grao, reflexionando el mucho coste que ocasiona la continua composición del Camino antiguo y la facilidad con que se descompone, poniéndose casi intransitable [y] noticiosa de que sobre este particular se ha formado cierto proyecto en que entiende el Yllustre Ayuntamiento, desea que se le informe con la brevedad posible el estado que tiene este asunto y los arbitrios en que se ha pensado para verificarle con el fin de enterarse de todo y concurrir por su parte á facilitar al público este beneficio, lo que se servirá Vs. Hacer presente al Yllustre Ayuntamiento de acuerdo de esta Rl. Junta.

Dios que á V.S. muños años. Valencia y Marzo 28 de 1790.

Dn. Antonio González Yebra [rúbrica]

Sr. D. Joaquín de Pareja y Obregón.