

CARME SANCHIS DEUSA*

ELS CAMINS VALENCIANS DE LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XVIII I LES OBSERVACIONES DE CAVANILLES

RESUMEN

La planificació dels camins generals a Espanya va començar a mitjan segle XVIII. El model centralista d'administració s'inclinà per una xàrcia de camins que comunicaven Madrid amb els principals punts de referència de la perifèria (ports, duanes i ciutats importants). Amb dificultats financeres i sense comptar amb un cos d'enginyers civils, es va posar en marxa el Reial Decret de 1761, que incloïa el Nou Camí Reial de Madrid a València, amb un ramal cap a Alacant des d'Almansa. La posterior prolongació des de València cap a Barcelona consolidava el gran eix meridiana valenciana. Cavanilles va lloar aquella obra, tot i que sense arribar a l'exaltació amb què ho va fer el seu amic J. Townsend, i es va fer eco de l'inici de les obres al camí d'Aragó, i també d'altres realitzacions d'interés. Sense deixar de recordar, en clara sintonia amb el pensament de l'època, que el comerç no podia prosperar sense bons camins carreters, Cavanilles denuncià el mal estat general de la xàrcia valenciana, la manca de manteniment, la falta de ponts, etc., encara que no arribà a elaborar un cos de doctrina sobre les infraestructures viàries. El mateix *Mapa del Reyno de Valencia*, que acompanya les seues *Observaciones*, no vol ser el reflex de la xàrcia de camins habituals, ja que, llevat d'algunes de principals, les rutes assenyalades no són més que les sendes seguides pel propi Cavanilles en les excursions per l'interior valenciana.

ABSTRACT

State planning of the national network of roads in Spain began in the middle of the Eighteenth Century. The government of the time wanted to connect Madrid to all principal cities and ports. The Royal Decree of 1761 for the construction of these routes included the *Nou Camí Reial* of València and a branch road connecting Almansa to Alacant (Alicante). Cavanilles approved of its construction, and his friend J. Townsend thought it marvellous. Cavanilles also took an interest in other routes, such as the new road from Sagunt to Aragon. He wrote at the time that trade could not possibly prosper without good roads for the transportation of merchandise. He complained about the very limited network of roads within the Valencian area and about its general poor condition. However, he never went so far as to go put together a plan for making improvements. His own map *Mapa del Reyno de Valencia*, which appeared in his publication, *Observaciones*, does not give an accurate reflection of the system of roads at the time. This is because his chief interest was in charting his own routes which he made through the mountains on his botanical excursions into the Valencian inland.

* Universitat de València. Departament de Geografia.

EL REFORMISME BORBÒNIC I ELS CAMINS EN EL SEGLE XVIII

El model centralista d'administració de l'estat, les necessitats estratègiques i les noves idees de la Il·lustració, es plasmaren en un gran desenvolupament de les obres públiques a Espanya durant la segona meitat del segle XVIII. La planificació i execució dels camins generals a partir del Reial Decret de 10 de juny de 1761 són considerades l'antecedent de l'esquema bàsic de l'actual xàrcia de carreteres d'interès general. Amb tot i això, les empreses de l'època de Carles III, impulsades per Aranda, Campomanes i Floridablanca, entre d'altres, no partien del no-res, sinó que cal entendre-les com a continuació o culminació d'un procés que s'havia gestat durant la primera meitat de segle.

1. Els antecedents del pla de camins reials de 1761

Se sol coincidir en el fet que el disseny de la xàrcia radial caminera amb centre a Madrid, aprovada en el Reial Decret de 1761, tingué un notable precedent a la xàrcia de serveis de postes i correus que la nova monarquia borbònica començà a explotar el 1716, prèvia indemnització als concessionaris anteriors (URIOL, 1990). Quatre anys més tard, les disposicions sobre aquests serveis i la delimitació de les *carreres* (camins) de postes foren replegades en el *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España*, del 23 d'abril del 1720. Segons l'esmentat reglament, la xàrcia de carreres de postes estava formada per sis grans rutes que eixien de Madrid cap a La Coruña, Irun, Barcelona, València, Cádiz i Badajoz, de les quals, conforme s'allunyaven de la capital d'Espanya, anaven derivant ramals a Pontevedra, Salamanca, Pamplona, Cartagena, etc.; tot plegat es dibuixava una xàrcia radial d'acusat centralisme. Les dues úniques rutes perifèriques eren la ruta *de la Plata* (Zamora, Salamanca, Badajoz, Sevilla, Cádiz) i la ruta mediterrània (Alacant, València, Barcelona, la Jonquera). Faltaven en canvi una ruta cantàbrica i una pel sud d'Andalusia i Murcia per a completar el quadrilàter.

Pel que fa a València, la carrera seguia el vell camí de Madrid per Tarancón, Villargordo, Requena i Buñol (actual N-III) i des de la capital valenciana eixien quatre ramals per als serveis amb destinació a Barcelona, Teruel, Alacant i Dénia. Els itineraris d'aquests ramals per terres valencianes eren els següents. El de València a Barcelona anava per Sagunt, Castelló, Torreblanca i Vinaròs, i entrava a Catalunya per Uldecona; era realment nou per tal com des de Vila-real cap al nord preferia el camí de la costa en lloc del tradicional camí romà i medieval pel corredor prelitoral de Borriol i Sant Mateu. El ramal de Teruel derivava de l'anterior a Sagunt i discorria pel tradicional camí d'Aragó a través de Segorbe, Barracas i Puebla de Valverde. El ramal de Dénia circulava també pel camí tradicional de Cullera i Gandia. Finalment, el ramal d'Alacant seguia el vell camí reial per Algemés, Canals (no entrava a Xàtiva), la Font de la Figuera, Villena, Elda, Monforte i Alacant. El 1761 tingué lloc una reforma del *Reglamento* segons la qual s'establí servei directe entre Madrid i Alacant per Ocaña, Chinchilla (des d'on el camí d'Alacant es desviava del de Cartagena), Yecla, Sax, Elda i Monforte, i un nou servei entre Alacant i Cartagena per Orihuela.

2. Planificació i construcció dels nous Camins Reials: 1761-1800

A la darrereria del regnat de Ferran VI, mort el 1759, les úniques obres noves en camins eren el port de Guadarrama i un tram del camí de Reinosa a Santander. Amb l'ascens al

tron del seu successor, Carles III, que venia ja amb una acreditada experiència del seu regnat a Nàpols, la política de camins començà realment el seu desenvolupament. La promulgació del Reial Decret i el Reglament de 1761 suposaren l'inici d'una nova era en la història dels camins d'Espanya, on per primera vegada es podia parlar de planificació i intervenció estatal en aquesta matèria. El Reial Decret deixava ben clara la intencionalitat de "hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia". Resulta evident que el principal objectiu era de tipus econòmic: fomentar el comerç, encara que no faltara una intencionalitat politicoadministrativa de reforçar la capitalitat de l'estat a Madrid.

Per finançar aquests grans camins, rectes i sòlids, es fixaren dos rals de billó de sobrepreu en cada faneca de sal consumida "sin excepción de personas algunas", amb el fi de superar així el tradicional sistema de repartiments que havia resultat tan gravós per als pobles. El reglament de 2 de desembre de 1761 incloïa les disposicions referides a aspectes organitzatius, administratius i tècnics. El Superintendent de camins, càrrec que per aquestes dates ostentava Esquilache (ahora que era secretari d'Estat i Hisenda), nomenà un subdelegat amb plena jurisdicció, al qual haurien de prestar ajuda els distints estaments militars i civils. Al capdavant de la direcció de cada camí hi hauria un enginyer, recolzat en tres auxiliars, la funció del qual abraçaria des del reconeixement previ del terreny fins a l'elaboració de projectes i pressuposts i inspecció de les obres. D'altres disposicions del *Reglamento* feien referència al paper assignat als mestres d'obres (o arquitectes) i als proveïdors i contractistes de les obres, que tants maldecaps havien de plantejar en el desenvolupament posterior (MADRAGO, 1984).

L'etapa que va des del 1761 fins a la creació de l'Escola de Camins el 1803 pot ser subdividida en dos períodes, separats pel moment en què Floridablanca fou ascendit a la Secretaria de l'Estat (1777) i va assumir el càrrec de Superintendent de Camins, en substitució de Miguel de Muzquiz el 1778. Del primer període se sol fer un balanç prou negatiu, i no sols per les crítiques que ja realitzà en el seu moment el propi Floridablanca en assumir el poder. S'apunten com a trets més negatius la desorganització, la magnificència, els elevats costos i la lentitud de les obres, tot això agreujat per les constants disputes entre els enginyers militars, autors dels projectes i supervisors de les obres, d'una part, i els arquitectes, mestres d'obres i contractistes, executors materials d'aquestes, pel bàndol contrari. Un altre dels problemes era el ràpid deteriorament d'algunes obres i l'escassa atenció a la seua reparació, a pesar que el 1767 y 1772 es van dictar mesures i normes sobre ubicació de zeladors, peons caminers i capatassos i es van establir multes per als carros que infringiren les normes. Amb tot i això, l'enginyer i historiador J. I. Uriol, en la seua *Historia de los Caminos de España* (1990), valora més positivament aquest primer període, tot recolzant-se en el gran nombre d'obres dutes a terme.

El segon període es caracteritzà pel nou impuls que Floridablanca aconseguí donar a les obres públiques. Els primers esforços de racionalització estaven plasmats en la *Instrucción para el reconocimiento y alineación de Caminos* de 1778, a la qual seguirien una llarga sèrie de disposicions complementàries abans de la publicació de l'*Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos* de 1794. En resum, les mesures de Floridablanca sobre aspectes organitzatius, tècnics i fiscals anaven encaminades a reduir costos i a multiplicar recursos. Però l'ànim de racionalització estigué limitat per la dèbil capacitat tècnica i financera de l'Estat (MADRAGO, 1984), i la política de Floridablanca va ser durament contestada pels seus opositors, entre altres, Jovellanos, qui en el seu *Informe sobre la Ley Agraria*, de 1795, s'ocupà també dels camins, al mal estat dels quals atribuïa en gran part

el retard de l'agricultura. Les crítiques de Jovellanos se centraren sobretot en el poc de cas que s'havia fet dels camins provincials i interiors i en les excessives despeses i escassos èxits dels camins generals, i conclouïa que després de més de trenta anys de treballs cap d'ells no havia pogut ser acabat. Ni els quatre camins generals programats en 1761 (els d'Andalusia, València, Catalunya i Galícia), ni els que s'havien anat afegint (els de Castella la Vella, Astúries, Múrcia i Extremadura).

Amb tot, la més demolidora i fonamentada crítica a tots dos períodes va ser la d'Agustín de Betancourt, exposada en 1803 en la seua *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante*. Publicada el 1869 per la *Revista de Obras Públicas*, Betancourt centrà la seua crítica en tots els aspectes: financers, tècnics, d'alineació, etc. En la seua opinió, durant el primer període primà l'ostentació i les obres gegantines i, sovint, innecessàries, "consumiendo muchísimo dinero con poquísimo progreso", mentre que en el segon, en el qual Floridablanca va introduir austeritat i estalvi, "los que se decían economistas... han hecho muy poco ó nada que no sea efímero". De la seua detallada i llarga inspecció conclouïa que "la mayor parte de los caminos que se tienen por concluidos están en el día intransitables. En algunos, aunque en su principio se construyeron con bastante solidez, se ha gastado enteramente su firme por la poca inteligencia con que se ha procurado su conservación". Les causes d'aquests mals les imputava al fet que els qui van començar a construir camins a Espanya "no adoptaron ó por mejor decir no conocían las dimensiones y especie de obras que convenian a este género de construcción". També hi ha paraules dures per als arquitectes, principals responsables de la majoria de ponts, gairebé tots mal fets per "la total ignorancia de los arquitectos en este género de obras por no tener la menor idea de los principios de la hidráulica". Betancourt també ataca la planificació de l'alineació dels camins, especialment la del camí de València, en la qual suposa "mala fe o ignorancia" per haver-lo traçat "por la Mancha hasta Albacete, y de allí a Valencia en lugar de dirigirlo por el antiguo [camí] que va por Tarancón, las Cabrillas, etc., de lo que resulta la diferencia de catorce a quince leguas".

3. El Nou Camí Reial de Madrid a València

Integrat a la xàrcia radial dissenyada pel Reial Decret de 1761, el disseny del nou camí anomenat *de Madrid a València* (o de la Manxa, per distingir-lo del de las Cabrillas per Tarancón i Requena) obeeix al corrent de Bernardo Ward i de Fernández de Mesa que defén que un mateix camí podia tindre una tirada comuna del que després derivarien ramals a altres capitals i ports de mar. Si es trià el traçat per la Manxa en lloc del traçat directe per las Cabrillas, va ser precisament pel fet que un únic camí servira per a anar de Madrid a València, Alacant, Cartagena i Múrcia, amb un tronc principal a València i ramals que eixirien a Albacete (cap a Múrcia) i a Almansa (cap a Alacant i Cartagena). Segurament, a més d'aquestes idees arbitristes, hagué d'haver-hi altres criteris que avalaren aquesta proposta, com poguera ser l'interés comercial de Madrid per tindre bon servei amb el port d'Alacant, que llavors era molt més capaç i actiu que el de València, o el fet que el camí per Tarancón i Requena podria resultar més car pels dos grans obstacles que calia salvar: el congost del riu Cabriol i l'escaló de las Cabrillas. En tot cas, ni les autoritats de la ciutat de València ni els propis tècnics deixaren de reclamar la construcció d'un altre camí nou per la ruta més curta, per a la qual redactaren diversos projectes que acabaren sent desestimats amb arguments de tipus financer.

Al seu pas per terres valencianes, des d'Almansa fins a la rodalia de la ciutat de València, l'itinerari del Nou Camí obeïa a un projecte realment fastuós i polèmic. En lloc de seguir l'itinerari del vell camí reial per la Font de la Figuera, Moixent, Vallada, Xàtiva, Alzira i Almussafes, es va preferir una alineació completament nova, allunyada uns quants quilòmetres dels grans nuclis de població (de Xàtiva, Carcaixent, Alzira, Algemesí, etc.) i prenent com a referència els pobles de Moixent, l'Alcúdia de Crespins, Alberic, l'Alcúdia, Alginet i Catarroja (on tornava a coincidir amb el vell camí). A aquesta novetat, difícilment justificable per tal com deixava sense servei els pobles més grans i desaprofitava el pont d'Alzira per salvar el perillós riu Xúquer, s'afegia l'alineació del camí, que ací resultà ser un dels majors exemples de primacia de la línia recta sobre els accidents del terreny i complia, doncs, el que havia escrit Ricardo Ward sobre el manteniment de "la línea recta a costa de cualesquiera dificultades". En aquest cas les dificultats eren la irregular topografia de la Vall de Montesa, amb constants pujades i baixades i amb innumbrables barrancs, la majoria tan estrets i profunds que obligaren a construir molts ponts. La fidelitat a la línia recta obligà a fer rebaixos i trinxeres als tossals i a reomplir les parts afonades des del port d'Almansa fins al de Càrcer: precisament aquest darrer port fou un dels majors reptes per a aquells enginyers militars, a causa dels forts pendents de les costes i la naturalesa argilosa (Keuper) d'aquella muntanya. Les obres van ser per aquesta raó molt costoses i calgué variar la direcció en alguna ocasió, després d'abandonar grans desmunts ja practicats. Una altra gran dificultat era el pas del Xúquer entre la baixada del port de Càrcer i Alberic, i en aquest cas ni els enginyers militars, ni després els arquitectes de Sant Carles de València foren capaços de salvar-lo amb èxit, de manera que el nou camí mancà de pont sobre el riu ni més ni menys que fins al 1917 (SANCHIS, 1994).

Entre les nombroses crítiques que es feren a aquest tram d'Almansa a València destaca la del ja esmentat Agustín de Betancourt, que el 1803 va escriure el següent:

"¿Qué causa legítima pudo obligar a abandonar la carretera antigua, que pasaba por la ciudad de San Felipe [Xàtiva], Alcira, Carcagente y Algemesí, cuyos pueblos son de los mejores del reino de Valencia, y trazarla por lo menos poblado y por los lugares más miserables?... Esta mala dirección ha traído unos perjuicios incalculables. Aquellos hermosos pueblos han quedado sin comunicación; los transeúntes están privados de las comodidades que facilitan las grandes poblaciones... Esta mala dirección fué la causa de tantos absurdos como se cometieron en la apertura del puerto de Carcel, en donde despues de haber hecho grandes rompimientos de montaña en peña viva, murallones y puentes a costa de grandes sumas, tuvieron que abandonarlo para darle otros rodeos y vueltas igualmente costosas: esta desgraciada dirección motivó la construcción de un puente junto al rio Júcar, en el que se han gastado muchos millones y que por fin habrá que abandonarle sin concluirle".

Vistes les coses amb dos segles de distància, caldria assenyalar en el seu descàrrec que aquell fastuós camí "tres veces más ancho de lo que debe ser un camino regular" i amb un traçat tan recte i allunyat dels pobles grans, en què es malbarataren tants milions, ha resultat una bona base, primer, per a convertir-lo en carretera moderna (anys seixanta) i, després, per a desdoblar-lo en autovia (anys noranta), possibilitant que allò que aleshores foren considerats disbarats s'hagen tornat ara avantatges.

El finançament del nou camí quedà estipulat en la recaptació del sobrant de la renda del huit per cent que es cobrava a les portes de València, però el 1765, en quedar paralitzades les obres del Camí d'Andalusia, se li afegí un milió de rals de billó anuals procedents del *Fondo de Caminos Generales del Reino*. En qualsevol cas, tant l'una com l'altra font

de finançament van experimentar una sèrie de descomptes que incidiren negativament en l'avanç de les obres (RIBOT, 1978).

4. *El desenvolupament de les obres, els seus directors i constructors*

Les obres del nou camí començaren el 1765 simultàniament des d'Ocaña (on se separava del Camí d'Andalusia) i des de València. En la seua direcció i execució intervingueren diversos agents, les competències dels quals convé aclarir, perquè van ser motiu de llargues controvèrsies. Al capdamunt del comandament, amb autoritat sobre tots els camins d'Espanya, es trobava el Superintendent de camins, càrrec ocupat successivament pel marquès d'Esquilache, Miguel Muzquiz i el Comte de Floridablanca, que va introduir grans novetats a partir del 1778. Per a cada camí el Superintendent disposava d'un subdelegat, càrrec que en el cas del camí de València ocuparen primer el Comte d'Aranda, capità general de València, posteriorment l'intendent Sebastián Gómez de la Torre, al qual va seguir el capità general Marqués de Vanmarcke, més tard l'intendent Pedro F. de Pueyo i, finalment, el capità general Marqués de Croix.

En un tercer nivell hi havia els encarregats de la direcció i supervisió tècnica del camí, que va ser competència fins al 1778 d'enginyers militars. La direcció del de València estigué ocupada durant molts anys per Pedro de Ara, que va ser substituït per Antoni Exarch a la fi del 1777. Per sota d'aquests caps hi havia d'altres enginyers militars que eren els encarregats directes d'elaborar els projectes d'obres i ponts de cada tram del camí, encara que després l'execució material estava en mans de companyies o contractistes civils, al davant dels quals hi havia un mestre d'obres o un arquitecte. Les desavinences entre els enginyers militars que realitzaven el projecte i en vigilaven l'execució, i els arquitectes i contractistes que el materialitzaven, a causa de la introducció d'una sèrie de canvis, foren la nota comuna de tot el primer període (1765-1777), fet que provocà plets continus i endarreriments en l'execució de les obres. Entre els militars que treballaren en el tram valencià d'aquest camí cal citar Simón Desnaux, Luis de Olry i Felipe Ramírez (Valentín de Grimarest s'encarregà del tram manxec), mentre que per la banda dels arquitectes i contractistes les figures més excel·lents van ser Bartomeu Ribelles, els germans Santiago i Vicent Gascó, Vicent Martínez i Cristòfol Sales. L'enginyer Desnaux tingué al seu càrrec durant els primers anys el tram contigu a la ciutat de València, el primer en ser executat, i el 1766 hi projectà dos ponts: l'un, de tres arcs, sobre el barranc de la Rambleta, pròxima a la Creu de Sant Felip, i l'altre, de cinc arcs, sobre el barranc de Torrent, a Catarroja; a l'arxiu de Simancas (Leg. 909) es conserven els plànols de tots dos ponts, d'estil acadèmicista. El primer ja no existeix, per tal com la pròpia Rambleta ha desaparegut i és ara un carrer de València. El pont de Catarroja, que encara es conserva, no va ser construït d'acord als plans de Desnaux, sinó que és atribuït a Vicent Gascó (amb qui tingué més d'un plet). Presenta planta oblíqua (el de Desnaux era recta) i els seus tallamars són arrodonits, no triangulars com volia l'enginyer militar. Desnaux tingué després al seu càrrec el tram següent, de Silla a Vallada i en l'informe del 1772 explicava que s'havien dut a cap els rebaixos del tossal de la Torre d'Espioca, s'havien iniciat els del port de Càrcer venint de Rotglà i que estaven acabats, entre d'altres obres menors, els ponts sobre el riu dels Sants (al costat de l'Alcúdia de Crespins i encara en bon ús) i el barranc del Sapo (prop de Rotglà).

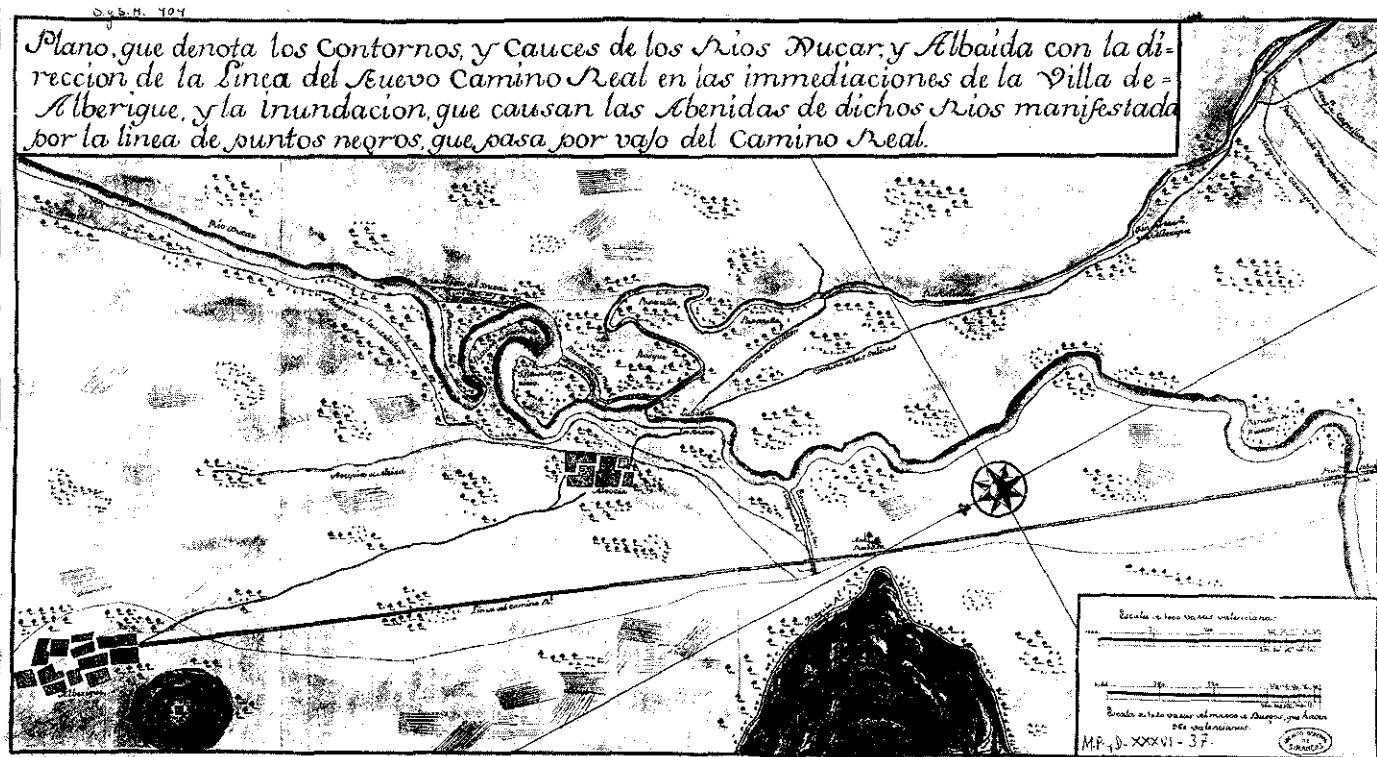
Un altre dels enginyers militars, Felipe Ramírez, estava al capdavant durant les mateixes dates del tram des de Vallada al port d'Almansa, en el terrabuit del qual s'estava tre-

ballant encara, alhora que s'hi estaven construint la majoria dels més de trenta ponts i clavegueres d'aquell tros. L'únic acabat el 1772 era el pont d'un arc de nou vares de diàmetre sobre el barranc de Terrassos, justament davant de Vallada. Els altres més importants sobre els barrancs de Boquella (tres arcs), la Hoz, el Gall i la Calzada es trobaven avançats, però no figuren com acabats fins a l'informe del 1775. El darrer i més llarg dels ponts, amb sis arcs de vuit peus cadascun sobre el barranc de la Volta o de Raga (entre l'Alcúdia de Carlet i Montortal) va ser construït el 1777, i encara que no sabem qui el va projectar, el que és evident és que es tracta d'un pont molt ben conservat, les línies i planta del qual són un calc del que Desnaux havia projectat el 1766 per al barranc de Torrent a Catarroja. De moment, i per molts anys, continuaven sense pont els rius Xúquer i Magre.

Felipe Ramírez, que havia estat director de l'acadèmia militar d'Orà entre 1756 i 1760 (Capel, 1988), va ser encarregat el 1769 del projecte de demarcació del camí des del Salt del Cavaller (la Font de la Figuera) fins a la Torre d'Espioca (Silla), i pareix, doncs, el responsable de l'alineació que seguí aquest, si més no pel que fa al manteniment de la línia recta a tot preu. Un dels trams més conflictius havia de ser el que va del port de Càrcer fins a Alberic i travessa tot el pla d'inundació del riu Xúquer i passa massa prop de la confluència d'aquest riu amb el seu afluent l'Albaida, lloc extremadament perillós per les repetides avingudes i desbordaments. Per preservar el camí, i prèvia delimitació de l'àrea d'inundació, l'octubre del 1770 proposà la canalització i una nova alineació dels rius. Quant al riu d'Albaida projectava el desviament del seu tram final per dirigir-lo cap al Xúquer més avall i evitar així la desembocadura perpendicular davant d'Alcosser (terme d'Alberic). Evacuant en menys temps major cabal, l'abocament de les aigües minvaria abans de la confluència amb el Xúquer i, en bona mesura, la inundació que es produïa més amunt, encara que aquesta no podria evitar-se totalment sense un eixamplament del caixer de l'Albaida o la construcció d'un dic. En relació al Xúquer proposava la supressió de dos grans meandres enfront d'Alcosser, que provocaven, segons l'enginyer, una retenció de les aigües que contribuïa en gran part a la inundació. De no dur-se a cap aquestes mesures, caldria elevar el camí i construir diversos pontarrons o clavegueres, una obra que comportaria majors despeses. Un altra solució, que el propi Ramírez havia apuntat ja el 1769, era el desviament del camí per fora d'Alberic, en compte d'entrar pel carrer de Sant Vicent com estava projectat, per tal d'allunyar-se en la mesura que fos possible, i sense perdre la línia recta, de la zona inundable. Les grans obres sobre els rius mai no s'executaren, però sí la variant d'Alberic, que ja s'havia realitzat quan Manuel Serrano es posà al capdavant de la direcció del camí el 1780.

Durant els anys 1777 i 1778 tingueren lloc una sèrie de canvis polítics que culminaren amb la pujada al poder del Comte de Floridablanca, que es va reservar la superintendència de camins. El seu ideari, reflectit en la *Instrucción para reconocimiento y alineación de Caminos*, publicada el 1778, maldava per introduir una forta dosi de racionalitat, traduïda en una major austeritat en la despesa i una major eficiència en les obres. Pel que fa al camí de València, les obres quedaren interrompudes el 1778 per orde del mateix Floridablanca i els enginyers militars van ser relegats de la direcció per un arquitecte, Manuel Serrano, que elaborà un extens informe sobre l'estat general del camí i les obres pendents d'aquest, i va reprendre les activitats a la darrereria del 1780.

L'informe de Manuel Serrano sobre l'estat del camí el 1780 va ser bastant negatiu i crític, especialment pel que fa al tram en terres valencianes, que era també el més difícil per raons físiques, fins al punt de posar en dubte que la capital valenciana poguera continuar pagant les obres "tan comodamente, y con tantas ventajas a su Reyno, como variando la



dirección, por la carrera que llaman corta”, una clara al·lusió a la seua preferència pel camí de las Cabrillas, de la possible construcció del qual redactà un altre projecte.

Serrano considerava excessius els rebaixos que s’havien fet en el port d’Almansa i, més encara els del port de Càrcer, que encara estaven per concloure, i considerava poc adequat el tram del riu Xúquer i el seu pla d’inundació, on el camí havia quedat molt malmés pels desbordaments de l’any 1779. Del tram de la vall de Montesa, entre els ports d’Almansa i Càrcer, Serrano apunta que havien fet onze ponts i clavegueres, i que mancaven per executar encara una altra vintena més de clavegueres o pontarrons. Dels ja realitzats li pareixien bons els del barranc del Gall i del riu dels Sants, però jutjava excessiu el del barranc de Boquella, “disparatadamente hecho, y solo necesitaba medio ojo en lugar de los tres que tiene”. Per estalviar costs, Serrano proposava que en els ponts que restaven per fer sobre els profunds barrancs que tallen la vall de Montesa es rebaixara l’alçada prevista i es bastiren ponts més xicotets practicant “desmontes de bajada a las entradas y salidas de los mismos”.

Amb tot i això, era el tram del port de Càrcer i del Xúquer (Rotglà-Alberic) que presentava majors problemes i exigia “muchta atención, habilidad y dinero”. Després d’examinar i criticar el gran i costós terrabuit que s’estava obrint en la cimera del port, Serrano en recomanà l’abandó i la substitució per una ruta més llarga tot al voltant del tossal, i així es féu (el vell desmunt abandonat fou novament obert en els anys 50 del segle XX). Des de la baixada del port, on només havia estat acabat un pontarró, fins a Alberic, l’arquitecte Serrano considerava impropcedent el traçat completament recte projectat per Ramírez el 1769 i en proposava un de nou que, encara que no s’escometé llavors, paga la pena recordar per tal com era gairebé idèntic al de la variant que es construí a la primeiria del segle XX per Gavarda i que culminà amb el pont de ferro sobre el Xúquer el 1917. La idea de Serrano era que, des del port de Càrcer, el camí prenguera una direcció pel costat esquerre de la Venta de Carbonell, en compte del dret com estava projectat, i que continuara fins al Xúquer en busca del seu pas més estret, situat un quilòmetre amunt d’on estava previst (Barca del Rei). Després de superat el riu prop de Gavarda, el camí continuaria la mateixa línia de la Séquia Reial per una barbacana fins a arribar a l’Arbre de Rabassa, punt de referència que estava on hui hi ha l’anomenat *Balcó del Xúquer*. Per salvar el pas del riu i el seu pla d’inundació Serrano proposava un llarguíssim pont de 61 ulls de 30 peus de llum i 20 més d’ample, capaç de “contener las grandes crecientes de este río que inundan los campos vecinos”.

Des d’aquest últim punt fins a Alberic el camí ja estava acabat, però havia estat seriosament malmés per una inundació el 1779. Per evitar mals com aquell en el futur, la proposta de l’enginyer era elevar el camí (i construir clavegueres de 6 peus de llum cada 60 peus) perquè no hi causaren estralls “la recalma de las crecientes [del Xúquer] e invasiones del Río de los Ojos [riu Verd]”. De la resta del camí, des d’Alberic fins a València, Serrano opinava que estava pràcticament conclòs a falta d’algunes clavegueres i del pont sobre el riu Magre als voltants de l’Alcúdia de Carlet. Les avingudes d’aquest petit riu, fàcil de travessar durant la major part de l’any, havien arrasat el 1779 les obres del pont que allí s’estava bastint. Serrano, després de descriure el terreny com “sumamente falso... puro arena y guijo”, proposava la construcció d’un pont més gran, amb 17 obertures, de major llargària i elevació que l’anterior, i també una sèrie de pontons en els trams més pròxims al pont.

No s’han trobat documents que avalen les obres que degué portar a terme Manuel Serrano, encara que és segur que una de les més cèlebres va ser la Venta de Rei, magnífic edifici ubicat als afores de Rotglà, inaugurat el 1786, que va merèixer en el seu dia grans

elogis per part d'alguns viatgers que s'hi allotjaren, com ara Joseph Townsend (17 de juny de 1787) i el Baró de Bourgoing (27 de febrer de 1793).

Quant al pas del riu Xúquer, es va mantindre l'alineació rectilínia feta per Ramírez (no la variant de Serrano) i el 1796 s'encetaren les obres de l'anomenat *Pont del Rei*, una fastuosa construcció projectada per Joaquín Martínez, director d'Arquitectura de l'Acadèmia de Sant Carles de València, que començà a alçar en sec tres grans arcs (de 156 metres de llum cadascun, que encara es conserven) i altres 12 arcs més menuts (se'n conserven sis) amb el propòsit de desviar després el riu per fer-lo passar per sota. Les obres d'aquest pont van quedar interrompudes el 1801 i, tot i que el 1820 i el 1834 hi hagué peticions i propostes per al seu acabament, la veritat és que l'anivellament estava mal fet i resultava impossible o molt car desviar-hi el curs del riu (SANCHIS, 1993).

5. La prolongació del Nou Camí des de València a Barcelona

Encara que no sabem l'any exacte d'inici dels treballs de remodelació del camí entre València i Barcelona, degueren mamprendre's cap a mitjan dècada del 1780 i el 1800 ja se n'havien executat les dues obres principals (els ponts sobre els rius Millars i de la Sénia). Realment ací no es tracta d'un camí pròpiament nou, sinó de l'habilitació d'un que ja existia. Les úniques novetats eren el pas del riu Millars, que incloïa a més del pont nou un petit desviament del camí pels afores de Vila-real (que no agradà als seus veïns) i la nova alineació del camí (en aquest cas sí que es tracta d'un camí *nou*) des de Vinaròs fins a Amposta (riu Ebre) per Sant Carles de la Ràpita (poble i port fundats per Carles III) i a través d'un pont nou sobre el riu de la Sénia a l'altura del Sòl del Riu (Vinaròs), gairebé en la seua desembocadura; aquesta nova alineació substituïa el camí tradicional que anava de Vinaròs a Ulldecona i Tortosa. El pont sobre el Sénia, d'un sol arc d'11 metres de llum, degué ser acabat cap a l'any 1800, mentre que el grandíós pont sobre el Millars començà a bastir-se el 1784 i s'inaugurà el 1790. Aquesta és, sens dubte, l'obra de fàbrica més gran construïda en València durant el XVIII, per tal com consta de 13 arcades de 10 metres de llum cadascuna, amb una alçada mitjana d'11 metres i una longitud total de 1.805 metres. El seu autor fou l'arquitecte Bartomeu Ribelles (no sabem si és el mateix que va participar com a contractista en els rebaixos del port de Càrcer), però en tot cas aquesta va ser la seua obra principal, tant per la factura estètica com per la solidesa, ja que continua encara en servei i suporta una de les majors intensitats de trànsit del litoral (N-340). No obstant això, durant els seus primers anys fou objecte de crítica d'Agustín de Betancourt (1803), que el revisà el 1802, poc després que una riuada n'hagués socavat els fonaments, fins al punt que "si no hubiera acudido prontamente a su remedio, disponiendo una sólida reparación, hubiera caído irremisiblemente este invierno".

El propi Betancourt, en la ja citada *Noticia de los Caminos de España* (1803), i amb l'excepció que acabem d'assenyalar, mostra la bona impressió que li va causar el camí durant la seua inspecció per preparar el viatge que havia de realitzar Carles IV el 1802: "entre Valencia y Barcelona... se ha trabajado con el mayor ardor, venciendo dificultades que parecían insuperables en el corto tiempo y en la época en que hubo que hacer los trabajos; y sin embargo se habilitó toda ella, se concluyeron enteramente 35 leguas, y se construyeron los 13 puentes y las 111 alcantarillas que se necesitaban". Una de les obres encara pendents era el pont sobre el riu Palància a Sagunt. El seu ample caixer i escàs cabal aconsellaven sens dubte travessar-lo en compte de construir un gran i costós pont, que hagué d'esperar fins a una data tan tardana com l'any 1908 (SANCHIS, 1993).

6. El camí de las Cabrillas o “*curt de Madrid a Valencia*”

Una solució similar a la del camí de Barcelona, d’habilitar els trams difícils en lloc de fer un camí nou de trinca, podria haver tingut el camí de las Cabrillas, també dit *curt entre València i Madrid*. No faltaren projectes per a portar-lo a terme abans del 1800, però la veritat és que les obres es van retardar fins ben entrat el segle XIX (1825-1852) i, llavors, ja es va fer una carretera totalment nova i no un arranjamment del camí vell (SANCHIS, 1994).

El fet que entre 1776 i 1780 es manaren fer tres projectes d’habilitació o construcció d’un camí *curt*, que reduïra en dues jornades el temps de viatge des de Madrid a València, ens mostra fins a quin punt va ser contestada des de diferents instàncies l’alineació del Nou Camí Reial per la Manxa, sobretot, després que es vera l’alt cost de les obres entre Almansa i València. Ja ens hem referit abans a la dura crítica que formulà Agustín de Betancourt en suposar “mala fe o ignorancia” en aquells qui van traçar el camí per la Manxa en lloc de fer-ho per las Cabrillas, i també als dubtes que albergava quan es féu càrrec el 1780 del nou camí Manuel Serrano, que es plantejava si no seria més convenient habilitar-ne l’altre (el *curt*). Ara ens limitarem a exposar breument els tres projectes als quals ens hem referit.

El primer va ser redactat per Felipe Ramírez el juny de 1776 a instàncies del capità general de València, el Marqués de Vanmarcke, i comprenia només el tram de 20 llegües entre València i Minglanilla, que era precisament on estaven els dos majors obstacles: el port de las Cabrillas (entre Buñol i la meseta de Requena) i les costes per a baixar i pujar a la vall del Cabriol entre Villargordo i Minglanilla. Després d’una minuciosa descripció del camí i de les obres que caldria dur a terme, Ramírez estimà un pressupost de 189.220 rals de billó i una duració de les obres d’aproximadament un any. Vanmarcke va remetre aquest projecte a Miguel de Muzquiz, superintendent de camins, i li sol·licità “tenga a bien mandar se practique la composición de dicho camino en el modo y forma que se expresa en la relación del Ingeniero”; per al seu finançament Vanmarcke proposà fer servir el sobrant de la renda del 8% que es cobrava en la ciutat de València, tot argumentant que l’import total de la inversió no arribava ni a una tercera part del sobrant de l’esmentada renda. No ho degueren veure tan clar a la Cort quan Muzquiz demanà primer consell a Francisco Sabatini, comandant d’enginyers, i un mes més tard contestava a Vanmarcke que comprovara si realment era possible fer la composició del camí amb tan pocs diners.

Vanmarcke va encarregar llavors un nou projecte al coronel i cap d’enginyers Pedro de Ara, que fou ràpidament redactat i lliurat a mitjan setembre del 1776; en aquest projecte el cost de les obres es fixava en 205.526 rals de billó, quantitat lleugerament superior a l’estimada per Ramírez. Vanmarcke tornà a dirigir-se a Muzquiz per assegurar-li que la inversió necessària per al camí de las Cabrillas no repercutiria en detriment del nou camí i que “todo este Pueblo [de la ciutat de València] insta por la composición del expresado camino [de las Cabrillas] mediante las conocidas ventajas que tengo hecho presente”. No es conserva a l’arxiu de Simancas cap resposta a aquesta última petició, però tot fa pensar que va ser desestimada o que quedà paralizada a causa de la crisi política desencadenada el 1777 i que va acabar amb la substitució de Miguel de Muzquiz pel Comte de Floridablanca.

El 1780 tornaren a repetir-se les demandes a favor d’aquest camí, aquesta vegada per part de la *Real Sociedad de Amigos del País de Valencia*, que va remetre la seua petició al nou superintendent que, como ja s’ha indicat, nomenà Manuel Serrano director del nou camí

i li encarregà un informe sobre la possibilitat de dur a cap el camí de las Cabrillas arrançant del ja existent a l'alçada del Corral d'Almaguer (localitat castellana, de la província de Toledo, ubicada prop d'Ocaña). A diferència dels anteriors, que només proposaven un arranament del camí vell, Serrano va anar molt més lluny, en projectar un camí amb un itinerari que en bona part del seu recorregut s'allunyava del vell i suposava la construcció de llargs trams de nova planta. El proposat per Serrano eixiria de la ciutat de València per la Porta de Sant Carles (no per la de Quart) i passaria per Mislata, Xirivella, Alaquàs, Godelleta i Venta de Buñol (el camí reial anava per Quart, Venta del Poio, Venta de Chiva i Venta de Buñol). Per al tram comprés entre la Venta de Buñol i Siete Aguas (port de las Cabrillas) l'arquitecte proposava un nou camí més recte que el que hi havia, que passava a més per Siete Aguas (no per Venta Quemada) per a aprofitar així el pont acabat de construir a l'entrada d'aquella vila. De Siete Aguas prenia rumb a Utiel i deixava Requena un quart de llegua al sud; només a partir d'Utiel i fins a Villargordo el nou camí coincidia aproximadament amb el vell camí reial. El pas del riu Cabriol el situava en el pont del Pajazo, en lloc del de Contreras (per on anava la carrera de postes). El camí del Pajazo havia estat el més utilitzat anteriorment a 1720, però per aquelles dates estava molt deteriorat, raó per la qual Serrano en va projectar un de nova planta, encara que aprofitava el pont "bellamente hecho de tres ojos de cantería". Des del Pajazo el camí pujaria fins a la Pesquera i d'allà cap a la Puebla del Salvador i Motilla del Palancar, en compte de seguir la ruta de Minglanilla com feien els correus i postes. Però una obra de tal envergadura no podia resultar barata: només les obres del Port de las Cabrillas ascendirien a 1.968.000 rals; les del Pajazo a 2.150.000; i tot el camí es pressupostava en una mica més de 64 milions, quantitat extraordinàriament exagerada (si les comparem amb els mòdics pressuposts de Ramírez i d'Ara) i que sens dubte no es corresponien amb l'etapa d'estalvi que caracteritzà el mandat de Floridablanca. Per tant, i encara que Serrano preferia aquest camí al de la Manxa, el seu projecte va ser desestimat, i tota la inversió se centrà en l'acabament del nou camí entre València i Almansa.

7. D'altres camins: Aragó i Alcoi

Molt poc se sap sobre la construcció o habilitació de camins reials en la resta del regne de València durant la segona meitat del segle XVIII. Les escasses notícies que s'han pogut recopilar, llevat de notes puntuals sobre alguns ponts (el de Santa Teresa a Elx, el de Rojas sobre el Segura, i poca cosa més), es refereixen al camí d'Aragó i al d'Alcoi a Castella i Alacant pel coll de Sant Antoni.

L'anomenat *Camí Vell d'Aragó*, també conegut com *de Terol* o *de Saragossa*, és el que puja de València a aquelles ciutats per la vall del Palància, a través de Segorbe i Jérica. El primer tram en la seua eixida des de València era comú amb el camí de Barcelona, i derivava d'aquest cap a l'esquerra per buscar la vall per dues variants. L'una, segurament la més antiga, implicava entrar a Sagunt i agafar després el camí de Terol (encara es diu així) i comportava travessar dues voltes el riu Palància, una a les portes de Sagunt i l'altra a la partida de les Jovades (on queden restes d'un pont medieval), per a arribar a Torres Torres. L'altra variant degué nàixer com una drecera, ja que, sense aplegar a Sagunt, se separava del camí de Barcelona prop de Puçol (els Hostalets) i pujava per la Vall de Jesús, sempre per la vora dreta del riu Palància, fins a ajuntar-se amb l'anterior a Torres Torres (SANCHIS, 1994). El nou camí optà per una tercera possibilitat en derivar en un punt intermedi, més enllà de Puçol, però sense arribar a entrar a Sagunt, prendre

direcció cap a Gilet i Estivella, i confondre's amb els dos anteriors a Torres Torres. Poc se sap de l'inici de les obres; l'única cosa segura és que el seu primer director va ser l'arquitecte Vicent Gascó i que, durant el seu mandat i en el decurs de la dècada del 1790 es portaren a terme els primers trams del camí (els que eren totalment nous) i també els ponts sobre els barrancs de Maladitxa, prop de Gilet i d'un sol arc, i d'Estivella, format per tres arcs de 8,3 metres de llum cadascun; a aquest segon fa referència Cavanilles el 1792 en escriure que va veure els fonaments d'un pont a l'entrada d'Estivella. Quan Vicent Gascó va ser donat de baixa per malaltia el 1800, es nomenà nou director l'arquitecte murcià Juan Bautista La Corte, que el 1820 reflectia en un plànol les obres realitzades fins aleshores, que eren el tram des de la carretera de Barcelona fins a Torres Torres i el tram des de les ventes de Santa Lucía (davant de Sot de Ferrer) fins a les masies de Viver; només mancaven, doncs, els trams més complicats, que eren el pas d'Arguines i les costes de l'Herragudo per pujar al *páramo* de Barracas (LA CORTE, 1820).

El procés d'industrialització d'Alcoi va anar lligat a una intensa activitat en matèria de camins per poder entrar i eixir de la foia muntanyenca en què s'enclava aquesta ciutat. En el camí de València van ser construïts dos ponts, el de Caamaño el 1780, sobre el riu Barxell, a les portes de la ciutat, i el pont de Sant Gonçal (darrera del XVIII) sobre el riu d'Agres al costat del poble de Muro. En el camí de Castella per Banyeres, també sobre el Barxell, va ser reedificat el pont de Sant Roc (1799). Se sap que diversos corregidors d'Alcoi, com ara Antonio de Roca i Juan Romualdo Jiménez, realitzaren diferents peticions al Ministeri de l'Estat perquè ajudara a costejar obres en els camins que eixien d'Alcoi, però l'única notícia sobre treballs concrets es deu al botànic Cavanilles, que descriu el tros de camí nou obert entre la ciutat i la canal d'Alcoi (pla de la Sarga) pel Coll de Sant Antoni, tant per a anar a Alacant per Xixona o Ibi, com per a dirigir-se a Castella pel port de Biar i Villena. En qualsevol cas, la tasca de Juan R. Jiménez en les obres dels camins va merèixer el reconeixement de Floridablanca (URIOL, 1990).

ELS CAMINS EN LES OBSERVACIONES

No cal buscar una preocupació a les *Observaciones* de Cavanilles per oferir als lectors informació sobre la xàrcia de camins i els itineraris que caldria seguir per desplaçar-se per terres valencianes; com veurem tot seguit, els camins que Cavanilles dissenya en el Mapa del Regne de València eren realment els seus camins, és a dir, els itineraris que ell mateix havia seguit en les seues excursions, però que no eren sempre els habituals (encara que de vegades coincidiren) per al desplaçament de viatgers i traginers. Tampoc no s'observa intenció d'advertir el viatger sobre els llocs on pernoctar (ventes, hostals, posades), ni sobre les condicions dels camins (existència de ponts o barques per a travessar els rius, si el camí era carreter o de ferradura, etc.). A voltes és la curiositat d'home culte interessat pel món romà que el mena a aturar-se i parar atenció als mil·liaris de la Via Augusta al seu pas per Cabanes i les Coves (I, 63-68). Fóra inútil buscar en l'obra del mossén una reflexió sobre la funció dels camins, en el sentit que ho van fer uns altres autors del XVIII com ara Fernández de Mesa, Ward, Campomanes i Jovellanos.

No obstant això, Cavanilles manifesta clarament una de les idees clau del pensament de l'època, que els camins constituïen un mitjà imprescindible per a fomentar el comerç i la riquesa dels pobles. En dues ocasions va expressar la seua opinió al respecte; primer, en tractar del transport d'aiguardent a Canet i d'altres indrets del Baix Maestrat, i després, en referir-se als comerciants de Benigànim. Els texts són una mica llargs, però paga

la pena reproduir-los per tal com no n'hi ha d'altres sobre aquest aspecte tant important.

“Gran parte de los vinos de Canet, como tambien mucho de los lugares vecinos, se consumen en las ocho fábricas de aguardiente que trabajan por algunos meses. Estas y la conduccion de los aguardientes ocupan varios individuos. Es lástima que los caminos para carruages sean tan infelices: debian abrirse carreteras para la fácil comunicacion y transporte de frutos á vista del aumento que han tomado en este siglo la agricultura, la industria y los vivientes” (I, 31).

“Cuidase muy poco el puerto [de Benigànim], y debiera habilitarse para facilitar el comercio, que sería mucho mayor entónces... Los pueblos de la comarca ganarian con esta mejora pública, y más que todos Beniganim, cuyos vecinos hacen un comercio activo, llevando ellos mismos sus frutos á las Riberas y á Valencia, y trayendo en retorno lo que les falta, que son más de 10.000 quintales de algarrobas para el sustento de sus caballerías” (II, 137).

1. Pocs camins adequats per al trànsit carreter: les obres recents

L'opinió que l'estat dels camins valencians mereix a l'il·lustre mossén no difereix gaire de la valoració general que fan a les mateixes dates els viatgers que recorren aquestes terres (Townsend, Bourgoing, Laborde, etc.). La majoria dels camins eren roïns i molt pocs es trobaven habilitats per al trànsit de carros. Per a Cavanilles l'únic realment bo era el Nou Camí Reial de Madrid a València i Barcelona, una obra molt recent, iniciada el 1765, que quan escrivia Cavanilles encara no havia estat completament acabada: estaven construïts els trams des d'Almansa a València (faltaven els ponts sobre el Xúquer i el Magre) i des de València a Castelló (sense pont encara sobre el Palància) i restava per concloure el tram de Castelló a Vinaròs.

Sense arribar a les paraules de lloança de Townsend (1787), Bourgoing (1793) i Laborde (1809), Cavanilles qualifica el nou camí reial d'"espacioso, sólido y verdaderamente real" (I, 210) i es fa ressò de les grans obres que s'han dut a terme per a la seua realització, sobretot dels rebaixos practicats als ports d'Almansa i de Càrcer. En el primer d'aquests va observar que "A fuerza de barrenos se deshizo gran parte de un cerro, y otro contiguo se rozó á bastante profundidad" (II, 1), mentre que al port de Càrcer va descriure "los profundos cortes que se hicieron al abrir el camino real por el citado puerto, y las excavaciones hechas en la hijuela de San Felipe" (I, 204). Acostumat a recórrer les esquerpes sendes de les muntanyes valencianes al llom d'una mula, no hi ha dubte que el nou camí reial degué parèixer-li molt bo les vegades que hi viatjava, de forma ràpida i còmoda. Així es dedueix del seu diari, on anota alguns dels viatges des de València a la Venta de Rotglà (una de les seues bases d'operacions, prop de Xàtiva), viatjant en calessa i cobrint la distància (uns 53 quilòmetres) en una única jornada (MATEU, 1995).

En el seu *Mapa del Reyno* Cavanilles no s'oblidà de dibuixar amb línia més grossa i ombrejada aquest nou camí des d'Almansa a Castelló, sens dubte per a ressaltar-ne la importància sobre la resta de camins reials i de ferradura. Respecte al tram al nord de Castelló, on encara no s'havien acabat les obres, segons el mossén hi havia trams de "camino llano y divertido" (I, 38), com el que separava Vinaròs i Benicarló, i d'altres realment penosos, com ara el que salvava el tram muntanyenc entre Orpesa i Benicàssim: "Hora y media se emplea en cruzar los montes y barrancos que separan á Oropesa de Benicásim. El camino es fatal y peligroso por la soledad y recodos de que se aprovechan los malhechores" (I, 50).

Fora del nou camí reial, rarament s'atura Cavanilles en opinions positives. Realment només ho fa quan dóna alguna notícia sobre obres que s'estan realitzant en els moments en què ell passa per allà. Aquestes notícies, encara que escasses, adquireixen un valor documental pel fet de vindre de qui vénen. Al que més atenció hi dedica, és al nou camí reial d'Aragó des de Sagunt. El camí vell eixia d'aquesta ciutat pel seu costat nord i travessava dues voltes el curs del riu Palància abans d'arribar a Torres Torres, primer poble de la ruta. El nou camí arrancava del de Barcelona abans d'aplegar a Sagunt i pujava per Gilet i Estivella abans d'ajuntar-se amb el vell a les portes de Torres Torres. Entre 1790 i 1808 només es feien obres en aquest nou tram fins a Torres Torres, dirigides per l'arquitecte valencià Vicent Gascó, a qui s'atribuïen els tres ponts que travessen altres tants barrancs. Cavanilles resumeix en pocs paraules el nou traçat i les obres:

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

És curiós que en cap moment faça referència al camí reial de Madrid per Requena (pel qual sembla que només va transitar en una de les excursions, en el tram entre Chiva i Buñol); en canvi dedica algunes línies a comentar dues obres més que, a falta d'altres informacions, resulten molt interessants per a la història dels camins. Es tracta en primer lloc del camí d'Alcoi a Alacant, Ibi i Villena, pel qual la industriosa ciutat tèxtil tenia fàcil eixida cap a l'interior peninsular. La necessitat de tindre bons camins era vital per a Alcoi i per això els seus veïns i autoritats desenvoluparen des de la darrerria del segle XVIII una gran activitat. El *Memorial* del ministre Floridablanca en què es resumien les actuacions a tot Espanya fins a 1788 lloa i agraeix la tasca d'alguns corregidors, entre els quals el d'Alcoi, don Juan Romualdo Jiménez (URIOL, 1990). Gràcies a Cavanilles podem saber quina va ser l'obra principal d'aquest funcionari, quan descriu el trajecte des de les muntanyes de la Carrasqueta a Alcoi:

"Llegué al fondo de la canal, y subí las cuevas que yacen al norte. No ha muchos años habia en ellas un camino sumamente incómodo, que despues suavizó y ensanchó el Gobernador de Alcoy Don Juan Romualdo Ximenez... Así se llega á lo alto del collado y ermita de San Antonio, donde se presenta una de les mejores vistas del reyno, que es la hoya de Alcoy... Baxé a la villa por un magnífico camino" (II, 192).

Es tracta, doncs, del vell camí d'eixida des d'Alcoi a Castalla i Alacant, que anava per dalt de Sant Antoni i que fou substituït durant la segona meitat del XIX per la carretera N-340 que segueix el congost del barranc de la Batalla i que s'uneix a l'anterior poc abans d'arribar a la Sarga, ja en la dita Canal d'Alcoi.

L'altra obra important és la que el mossén va observar en el camí d'Alacant a Orihuela, que en el tram comprés entre Albaterra i la ciutat del Segura tenia, com hui, dues variants: una més còmoda i plana (actual N-340), pel nordoest de la serra de Callosa, i l'altra per l'est i sud d'aquesta, que passava per la Granja, Cox i Callosa, i que era menys còmoda a causa de la interferència d'alguns estreps serrans. Cavanilles descriu així l'escenari i les obres:

“En el mismo Coix empieza la sierra de Callosa, que á muy corta distancia tiene ya 586 varas de altura, segun las observaciones del arquitecto Don Benito Bolarín, director de la real calzada que conduce á Orihuela... En sus raices meridionales queda Redován...; en las orientales la villa de Callosa, y en las septentrionales el referido Coix. Para facilitar la comunicación entre estos dos últimos pueblos se abrió en la peña un camino de diez varas de ancho, que parecido á un foso separa dicha sierra del contiguo cerro calizo... Apénas se sale de esta garganta estrecha se descubre la rica huerta de Callosa...” (II, 290).

Es refereix sens dubte al desmunt sobre terreny triàsic que encara utilitza la carretera entre la serra i el tossal del castell de Santa Bàrbara.

També dóna notícia Cavanilles de “la nueva carretera que han abierto desde Mosqueruela hasta Oropesa para conducir maderas de construccion” (I, 78). Aquest camí, que baixava per la Mare de Déu del Llosar (Vilafranca) i les costes d’Ares fins al Pla de Cabanes i la platja d’Orpesa, havia estat construït pel contractista de fustes destinades a Cartagena (a l’armada) don Pedro Vicente Galabert. Poc després, el 1799, s’obrí un altre camí de la fusta per Ares, Catí, la Jana i Traiguera fins al port de Sant Carles de la Ràpita (LA CROIX, 1800).

2. Sobre el mal estat dels camins: les causes i els remeis

Sense arribar a formar un cos de doctrina, les opinions de Cavanilles sobre les causes del mal estat general dels camins i les propostes per a corregir-les són dignes d’esment. Des que inicia el seu relat per terres de la Tinença de Benifassà fins que l’acaba a l’Horta d’Orihuela, les referències a l’estat deficient dels camins que recorre són abundants. Per això és precis fer una selecció i centrar-nos sobretot en aquells mals per als quals el mos-sén proposa a més un remei.

Cal no perdre de vista que els itineraris que segueix Cavanilles no són els habituals de la resta de viatgers, ja que el seu interès científic el menava a triar sendes per les serres més altes amb el fi d’estudiar les plantes que hi creixien i la naturalesa de les roques que les componien. A les muntanyes de l’interior nord és on més incomoditats trobà. L’eixida de la Tinença de Benifassà cap al Pla de Vinaròs li paregué d’allò més penós, i les causes les atribuïa no només a la natura: “se camina siempre por las gargantas de los montes que la multitud de árboles y arbustos van estrechando hasta dexar solamente sendas muy angostas... el camino parece más bien una escalera que una cuesta, en donde tuvo poca parte el cuidado de los hombres” (I, 5). No massa lluny d’allà, a la rodalia de Morella i en el camí que va d’aquesta ciutat a la Vega del Moll (el graner dels Ports) Cavanilles assenyalava els beneficis d’una bona actuació humana: “la cuesta se ha suavizado á fuerza de gastos y trabajo” (I, 10).

A la fi del segle XVIII la major part dels camins continuaven en un estat molt primitiu, i la seua existència es devia més al pas dels hòmens, bèsties i carros sobre un terreny verge que a obres planificades. Cavanilles ho reflecteix quan escriu que “se pasa de Canet á la Jana por un camino estrecho y desigual, formado mas por la continua frotacion de los carros, que por la industria de los hombres” (I, 31). No era d’estranyar que sovint el camí més còmode fos el llit pedregós, però pla, de les rambles. Les referències a aquests casos són abundants, como en el camí de Catí a Xert per la rambla de Vallivana o de Cervera (I, 19), en el que baixava des d’Artana a Onda per la pròpia rambla d’Artana (II, 107) o el que féu per anar de Millares a Quesa (II, 23).

Altres voltes les causes del mal estat eren les inundacions que periòdicament patien

algunes zones, bé per raons naturals (pluges) bé per pràctiques de cultiu (arrossars). La zona més afectada era la Ribera, especialment el tram que anava de Sollana a Sueca, per la partida coneguda com *el Campillo*, que tant disgusts donà encara a mitjan segle XIX al capità Máximo Burgos i a la Diputació Provincial de València, que hagué de recórrer a la *Sociedad Valenciana de Fomento* i al financer José Campo per donar fi el 1856 a unes obres que havien començat el 1819 (SANCHIS, 1994). Dels camins de Sueca escriu Cavanilles que durant l'hivern i època de pluges:

“quedan tambien inútiles en dicho tiempo, por ser de marga arcillosa, y presentar una superficie igual y sin declive: los campos de arroz que hay á uno y otro lado, y la multitud de aguas que corre ó mana por todas partes forman en invierno un atascadero insuperable... los campos están mas altos que el camino” (I, 190).

Que els camins de les zones muntanyenques o pantanoses estigueren en mal estat no podia sorprendre tant com els defectes que Cavanilles trobà als de les hortes litorals, en què, per raons demogràfiques i de producció, més necessaris eren. El major mal provenia precisament del propi manteniment de les hortes, a causa de l'escassetat d'adobs per a mantindre la productivitat d'uns camps als quals no es deixava descansar. Era pràctica comuna agranar no només el fem que deixaven les cavalleries i el bestiar en passar pels camins, sinó la pròpia pols d'aquests, per les restes que poguera contindre. D'aquesta manera el nivell dels camins anava descendint respecte al dels camps dels voltants fins a esdevindre una autèntica rambla on anaven a parar després les aigües de pluja o els sobrants i pèrdues tan freqüents de les séquies. Els camins es convertien així en fangars intransitables, com descriu Cavanilles en parlar de l'horta de Borriana, on els llauradors:

“inundan sus campos sin necesidad conocida, y cuidan poco de contenerlas dentro de las áreas. De aquí resulta que las aguas se derraman y pierden hasta formar atolladeros en el camino, que es de marga arcillosa... para beneficiar sus campos... acuden á medios ruinosos... hacer hoyos en los caminos, llevándose las tierras á sus campos” (I, 107).

Més explícit i clar és el seu raonament en el cas de l'horta de València:

“La mucha huerta de todos estos pueblos fuerza los labradores á buscar estiércol y abonos para reparar las continuas pérdidas de los campos. Otro de los recursos es barrer los caminos, robándoles el polvo y quanta tierra cede á sus esfuerzos. Resultan de aquí desigualdades en el suelo, y hallarse este las mas veces dos varas mas baxo que el nivel de los campos. Se hacen intransitables en invierno despues de las lluvias, y se camina con riesgo. Es sobrado comun este defecto en los caminos si exceptuamos los reales de Madrid, Barcelona, Aragon y San Felipe, y se podria remediar sin perjuicio de la agricultura. Debieran los pueblos levantar el suelo con cantos y guijo de los rios y barrancos, hasta dexar los caminos mas altos que los campos, y establecer despues una policia análoga á la que se observa en la ciudad: podrian entónces barrer el polvo con la obligacion de traer cierta porcion de guijo para ir reparando al mismo tiempo las pérdidas del camino, el qual por este medio se conservaria siempre igual, y más alto que los campos” (I, 159).

Cal tindre present que per aquelles dates la *Sociedad de Amigos del País de Valencia*, per mitjà del Marqués de la Torre Carrús (1788), fomentava la recollida del fem i la pols que s'amuntegava als carrers de la ciutat, a causa del doble benefici que açò comportaria per a la salut pública, d'una banda, i per a l'adobat dels camps de l'horta, de l'altra.

3. Sobre els ponts i barques en els rius

Al mal estat general dels camins s'afegia la manca de ponts sobre un bon nombre de rius i rambles, que obligava a desviar-se del camí i fer llargues voltes si no eren travessables, possibilitat que desapareixia en època de pluges o revingudes. El propi Cavanilles va patir aquesta circumstància i es va quedar sense poder visitar el famós santuari de la Balma, en no poder travessar el riu Bergantes:

“A la izquierda del rio y casi enfrente de Zorita está el santuario de nuestra Señora de la Balma... aumentaban los deseos que tenia de pisarle.... pero hallé en el rio un obstáculo insuperable. Habia llovido... en varias partes lamía el rio, y aun cubria las malas sendas, que son el único camino; en otras se hundian considerablemente las caballerías... Pareciéndome temeridad el vadear el rio..” (I, 18).

La deficient construcció d'alguns ponts i les fortes crescudes dels rius i rambles expliquen que molts d'aquests hagueren estat destruïts per les riuades durant els anys anteriors als viatges de Cavanilles, que deixà constància d'aquests successos amb exemples com el del pont del camí de Morella al Forcall sobre el riu Bergantes: “En una de estas avenidas arrancó los cimientos del puente, que ha dejado inútil, y que convendria reedificar con mas solidez, escogiendo ántes sitio oportuno” (I, 12). També anotà d'altres ponts enderrocats per les avingudes del riu Montlleó al camí d'Atzeneta a Culla (I, 82); del riu Túria al seu pas per Ademuz, del qual diu que havia estat “derribado en la última riada” (II, 77) o dels desperfectes ocasionats al pont de Gandia per una crescuda del riu d'Alcoi l'any 1779 (II, 144). Altres vegades es limita a dir que no hi havia pont, com a Riba-roja, quan la veritat és que aquest estava mig derrocat per la riuada del Túria del 1776, la qual havia arrossegat gran quantitat de fustes i troncs que hi havia acumulats a Chulilla, els quals, a més, havien arrasat els ponts de la pròpia Chulilla, de Pedralba i del Mar de València (JARABÚ, 1997).

Dels ponts que continuaven en bon estat, en la majoria dels casos es limita a donar fe de la seua existència i afeg, com a molt, algun qualificatiu concís. Així, cita “un puente muy elevado” a la Todolella sobre el riu Cantavella (I, 16), que sens dubte és el magnífic pont medieval de gran arc apuntat que encara dona servei a la darrera del segle XX (SANCHIS, 1993); tanmateix no diu res d'un altre pont, també medieval, però ja desaparegut (el 1912) que hi havia sobre el Calders a l'entrada del Forcall, i que, paradoxalment, el propi Cavanilles dibuixà en la vista de l'esmentat poble i de la confluència dels rius Calders, Cantavella i Bergantes (I, 14).

A la rodalia de Vila-real apunta l'existència de dos ponts sobre el riu Millars: “El puente viejo de Santa Quiteria”, una magnífica obra de vuit arcs erigida en època medieval i que donava servei a l'antic camí reial de València a Barcelona per la vall de Borriol i el corredor de Sant Mateu; i el “puente nuevo” recent acabat (el 1790), que servia el nou camí reial. En la descripció d'aquest segon pont Cavanilles s'estén àmpliament, encara que només siga per una vegada, amb aquestes paraules:

“Muy cerca de Villa-real, en el camino real de Barcelona está el puente magnífico, construido por el arquitecto Valenciano D. Bartolomé Ribelles. Fabricóse en un sitio contiguo al cerrito i castillo de Almanzor, despues de haber entrado en el cauce del Milláres la rambla de la Viuda. La envidia ha perseguido en todos tiempos al mérito: el distinguido de Ribelles se pretendia calumniar y ofuscar quando tenia su obra á punto de recibir los arcos; vino entón-

ces la mayor riada que se ha conocido, y léjos de producir los daños que se abultaban, no bastó para causar la menor quiebra. A vista de una prueba tan decisiva se diéron por sólidos los cimientos que poco ántes se creían falsos, y se mandó concluir el puente. Consta de trece arcos: la piedra de las últimas hiladas y pretil se sacó de una cantera sita en el término de Borriol..." (I, 109).

No obstant això, el 1801 una segona riuada soscavà els fonaments d'aquest pont, fins al punt que va ser precis reparar-lo el 1802 per evitar, segons l'enginyer Betancourt (1803), que "hubiera caído irremisiblemente este invierno".

Un altre dels ponts que crida l'atenció de Cavanilles és el que s'estava bastint sobre el barranc d'Estivella en el nou camí d'Aragó, encara que sembla més atent al tipus de roca en què s'assenta i al material empleat en la construcció que no pas a una altra cosa:

"en las inmediaciones de Estivella vi en 1792 que se habia empezado á construir un puente. Sus cimientos apoyan sobre una especie de hormigon natural sumamente duro, que se compone de cantos y chinias en parte negras y calizas, y otras areniscas blancas ó roxizas... En el citado puente se empleaba el mármol negruzco, cuya cantera está en el camino que sigue de Gilét á Estivella..." (I, 126).

Entre Castelló i València Cavanilles informa d'un pont a Borriana "sobre el rio seco de Bechí" (I, 106), de otro que "separa las dos parroquias" a la Vall d'Uixó (I, 115) i d'un "puente sólido" sobre el barranc de Carraixet a Tavernes Blanques, en el camí reial (I, 147). Finalment, dels cinc grans ponts sobre el Túria que hi havia a la ciutat de València es limita a dir que eren "magníficos" (I, 136). De la resta de ponts del Túria les úniques referències són les ja citades sobre ponts enderrocats a Ademuz, Chulilla i Riba-roja.

Sorprén l'escassa referència als ponts i barques del riu Xúquer. Encara que després els dibuixa al seu mapa, res no diu a les *Observaciones* sobre els ponts de pedra d'Alzira ni del pont de barques de Cullera, que eren sens dubte els més importants; en canvi, es deté per parlar de l'"infeliz puente de maderas" de Jalance i d'un altre paregut a Cofrentes, encara que fou el de Millares que més li cridà l'atenció, segurament pel fet que s'aturà a contemplar la gran quantitat de fusta i troncs que en aquells moments estava passant per sota del pont, conduïts per 110 hòmens cap a Alzira (*Diario*, citat per MATEU, 1995). "El puente que se edificó en 1710 apoya por ambos lados sobre las rocas duras de los montes; tiene un arco principal por donde pasa el Xucar, y otro mas pequeño hácia Milláres, á donde nunca llega el agua, la qual queda unos 60 pies mas baxa que el pretil del puente..." (II, 22). Desgraciadament aquell pont va resultar seriosament malmés durant la primera meitat del segle XIX per dues grans crescudes del Xúquer abans de quedar totalment arrasat, a pesar de la seua gran resistència, per la gran riuada del 1864 (BOSCH, 1866).

Poca cosa diu Cavanilles de les quatre o cinc barques que en aquells moments hi havia sobre el mateix riu en el seu tram més baix. Únicament cita la de Sumacàrcer (II, 35), que féu servir en l'excursió de l'estiu del 1792 (*Diario*), però deixa de banda qualsevol referència a la barca del Rei (al nou camí reial), a la d'Alcosser (en el camí de Alberic a Castelló de la Ribera i Xàtiva) i a la de Riola (entre aquest poble i Sueca), malgrat que pel seu diari se sap que hagué de fer-ne ús, i en el cas de les dues primeres, en nombroses ocasions.

En les terres al sud del Xúquer només hi ha tres referències a ponts, concretament els de Gandia, Bocairent i Orihuela. Del pont d'Orihuela sobre el riu Segura es limita a dir que era "sólido y espacioso" (II, 293). A Bocairent assenyala la presència d'un "puente alto sobre el barranco de la Fos, por donde sigue el camino que conduce a la villa" i d'un

altre que s'edificà amb les mateixes roques calcàries que hi ha a la muntanya del Santíssim Crist "para entrar en Bocairente por la parte septentrional" (II, 165). Tots dos ponts de Bocairent (no el d'Orihuela) continuen hui dia en peu, a l'igual del vell pont medieval de Gandia sobre el riu d'Alcoi, que havia estat danyat per una riuada el 1779 i del qual Cavanilles gosa proposar remeis per evitar-hi nous mals:

"habiéndose llevado gran parte del ribazo que aseguraba el puente, quedando muy expuesto el paredon que media entre el primer arco y la puerta de la ciudad. Debieran precaverse con anticipacion los riesgos que amenazan. El corto caudal del rio en el verano facilita medios para asegurar el puente, forzándole entonces a correr por una zanja que se puede excavar, y en este tiempo podria hacerse una fuerte estacada desde el primer arco hasta los campos que empezaron a desmoronarse, llenando despues con obra sólida el largo triángulo que quedaria entre la estacada y los campos inmediatos al puente" (II, 144).

4. Escasses referències sobre les ventes i albergs en els camins

Molt poques són les al·lusions de Cavanilles a les ventes, posades i hostals dels camins valencians al llarg de les *Observaciones*. Ni tan sols una venta apareix cartografiada al *Mapa del Reyno*, en contrast amb l'abundància de les del mapa de Tomás López. Aquest silenci no es pot deure a la idea que en fera un escàs ús pel fet que habitualment s'albergava a casa dels rectors o d'amics seus. A les *Observaciones* a penes informa d'on pernoctava, però pel seu diari manuscrit sabem que va ser acollit, entre d'altres, pels capellans de l'Atzúbia, Xàbia, Xixona, Vallanca, Nules i Riba-roja, alguns dels quals eren amics i condeixebles. Amb el de Riba-roja, Juliá Trezzi, que era enemic acèrrim del conreu de l'arròs, va forjar una llarga amistat (MATEU, 1995). Altres vegades s'hostatjava als convents i monestirs, com ara els dels dominicans d'Albaida i Ayódar, el monestir de la Vall digna (en diferents ocasions) i el de Benifassà. També féu ús dels hostals dels pobles i pernoctà diverses voltes a la Venta de Rotglà, poble menut en el nou camí reial prop de Xàtiva, des d'on mamprengué algunes excursions cap al massís del Caroig i cap a les muntanyes d'Alcoi. Però les estades més llargues les efectuà a les cases que li oferiren alguns dels seus poderosos amics com ara el canonge Don Bruno Andreu d'Orihuela, les famílies Rico i Ferrís de Castalla i Ibi, i, sobretot, Don Josep Castelló, la casa de camp del qual, a Banyeres, va servir de base logística per a les nombroses incursions de Cavanilles per la serra de Mariola i adjacents, i també per a guardar les mostres de roques i plantes que solia replegar-hi.

En tot cas, d'aquestes estances a penes dóna notícia a les *Observaciones*, segurament perquè les considerava massa íntimes i poc interessants per al lector. Les úniques i ben concises cites sobre ventes o posades es redueixen a les de Montalt, en el camí d'Aragó, davant d'Albalat dels Tarongers; les de Chiva i Buñol, en el camí de Madrid; la de Girau, a la rodalia de l'embassament de Tibi; i uns quants hostals poc recomanables com ara el de Titaguas o els de Xàbia (aquests només els cita al seu diari). El que sí que troba a faltar és la presència d'alberg en llocs poc poblats com les muntanyes de l'interior de les terres septentrionals o les que separen Alcoi i la mar (Tollos, Fageca), i escriu frases com aquesta: "desgraciado el que por ellos viaja sin llevar cuanto necesita para el sustento y descanso" (II, 205), o "hallaria el que viaja... una posada en donde descansar, que hoy busca en vano en este [Vilafranca] y otros pueblos de las montañas" (I, 78). De tota manera, Cavanilles era un home dur, capaç de pernoctar en la tenda de campanya que a vegades duia o, com va fer al Caroig, "en una pobre choza, al son del alambre ó cencerros de una yeguada que pacia en las verdes lomas" (*Diario*, en MATEU 1995).

ELS CAMINS EN EL MAPA DEL REYNO DE VALENCIA (1796)

Fins no fa massa temps l'examen de la xàrcia de camins que traçà Cavanilles al seu *Mapa del Reyno de Valencia* encara suscitava una certa confusió per als coneixedors d'altres fonts de l'època (mapes, guies i itineraris, relats de viatgers...), respecte a les quals mostra notables diferències. Efectivament, llevat dels més importants, i no sempre, Cavanilles no representa camins que sí que figuren en el *Mapa Geográfico del Reyno de Valencia* de Tomás López de Vargas, publicat el 1788. Al seu torn, en dibuixa uns altres que no consten en el citat mapa de López. Sabent que el mossén duia aquest darrer mapa durant els seus viatges (i que més d'una vegada en corregia la localització de pobles), l'investigador podia perdre's en intentar esbrinar les causes de tantes diferències.

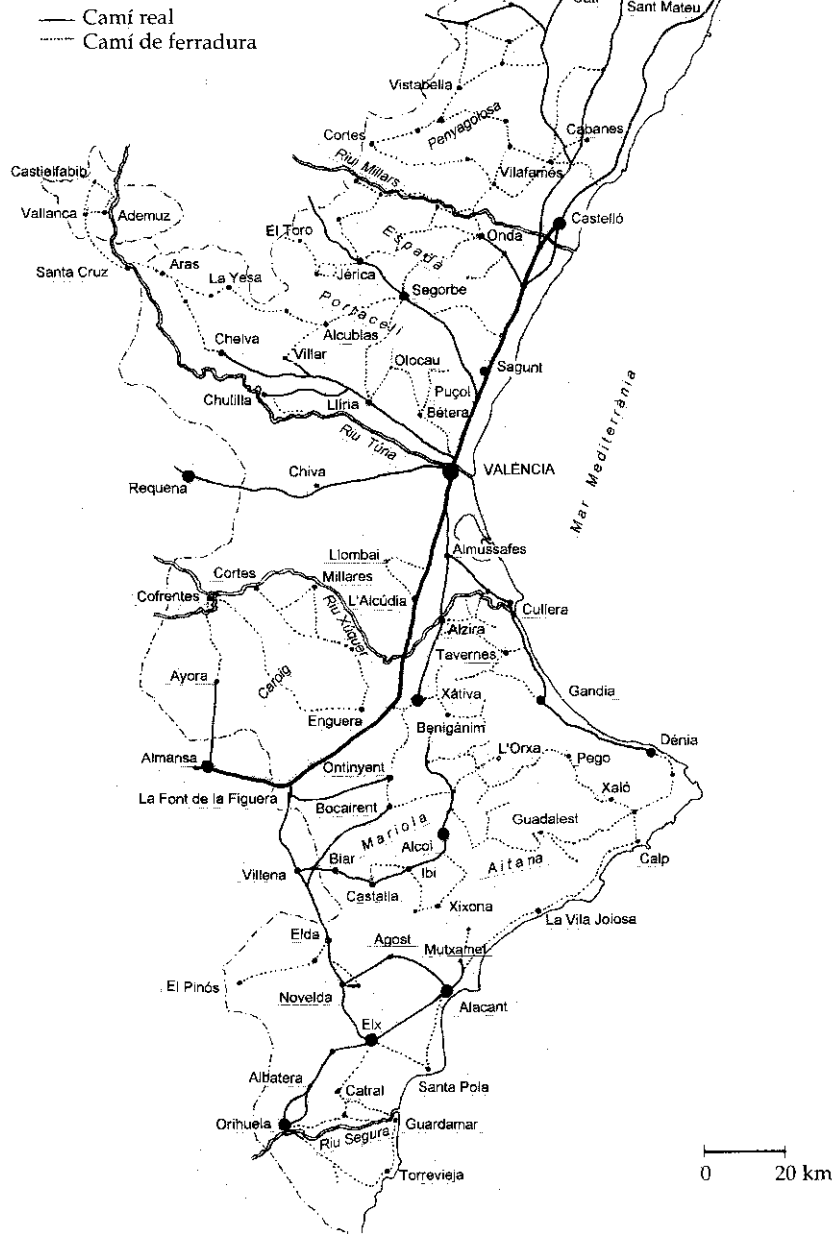
Gràcies al treball del professor J. Mateu (1995), que ha cartografiat els itineraris seguits per Cavanilles en les seues excursions, basant-se en el *Diario* manuscrit del nostre botànic, la qüestió ha quedat ben clara: Cavanilles només dibuixa al seu mapa els itineraris (i no tots) que va seguir al llarg dels seus viatges. Donat que el seu treball com a botànic i naturalista el menava a visitar i explorar les muntanyes més que les planes, els seus camins habitualment presenten itineraris ben distints als dels viatgers habituals o els traginers que se dedicaven al comerç i al transport. Per això les grans diferències amb altres mapes i guies de camins de l'època. D'altra banda, ja hem dit abans que Cavanilles no mostrà gran interès per descriure la xàrcia de camins ni tampoc els seus serveis. Sembla indubtable que les sucoses notes al respecte que hi havia al seu diari, van ser omeses expressament en preparar el text definitiu que fóra editat a les *Observaciones*.

No obstant això, la comparança dels mapes de Cavanilles i de López destapa una sèrie de detalls que van des de la particular visió de cadascun fins a la utilitat de combinar-los per obtindre una densa xàrcia de camins i sendes que, ara sí, es converteixen en una magnífica font d'informació per a la geografia històrica de les comunicacions. L'un i l'altre ressalten especialment el traçat del nou camí reial de Madrid a València, prolongat fins a Castelló en el cas de Cavanilles. L'escala dels mapes i la complexitat de la xàrcia que s'hi dibuixa ens obliga a subdividir-los en tres apartats.

1. Les terres al nord de la serra d'Espadà

El mapa de Tomás López dibuixa una xàrcia amb tres punts claus de referència, que són, d'una banda, la zona de la Plana (Vila-real i Castelló), de l'altra la dels Ports (Morella i el Forcall) i, finalment, el poble d'Ulldecona, en terres de Catalunya. Si es pren com a punt de partida el binomi format per Vila-real i Castelló, es veu amb tota claredat que la xàrcia de camins s'obri en forma de ventall. Cap al nord ixen dos camins, l'un pel corredor litoral (Benicàssim, Torreblanca, Alcalà, Vinaròs) que entra a Catalunya per Ulldecona i que era des de 1720 l'itinerari oficial de correus i postes; i l'altre per la vall de Borriol i pel corredor prelitoral de Cabanes i Sant Mateu, que després de passar per Traiguera, l'últim poble valencià, s'uneix amb l'anterior del litoral a Ulldecona. D'aquest segon camí deriven cap a l'interior diversos camins o ramals: el primer a l'altura de la Pobla Tornesa, que puja per la rambla de la Viuda o Carbonera fins a la venta de la Segarra, on es divideix en dos ramals: l'un que munta per la Llacova i el Moll fins a Morella, i l'altre que va per Ares, la Canada d'Ares i el riu Calders fins al Forcall. El segon camí arranca de Sant Mateu i puja per la Mare de Déu de la Vallivana fins a Morella i el Forcall. Vist des d'aquest segon punt (Morella-El Forcall) la xàrcia dissenya una forma

**ELS CAMINS SEGONS EL
MAPA GEOGRAFICO DEL
REYNO DE VALENCIA DE
A. J. CAVANILLES 1795**



estrellada on, als tres camins provinents de la Plana de Castelló, se n'afegeixen cinc més: el de Cantavella (Aragó) per l'oest; els d'Alcanyís per la ribera del Bergantes, i per Montroig de Tastavins i la Pobleta d'Alcolea (aldea adscrita a Morella) pel nord; el de Benifassà pel nord-est, i un cinquè de Morella a Ulldecona per Vallibona (hauria de ser per la Vallivana) i Traiguera.

Des de Castelló cap a l'oest traça López tres camins més: el primer per l'Alcora, Costur i Atzeneta que fa cap a Culla (localitat que dibuixa malament sobre el mapa, al sud del riu Montlleó); el segon ascendeix per la vora del Millars, passa per Ribesalbes i Fanzara, i es desdobla després en un ramal que s'enfila cap a Villahermosa, paral·lel al riu homònim, i un altre que continua fidel al Millars per Espadilla, Cirat i Montanejos que acaba a Cortes de Arenoso. El tercer camí és el de la serra d'Espadà, que puja des de Castelló o des de Nules per Onda cap a Veo, Fuentes de Ayódar i Montán, i que després, per Fuente de la Reina, entra en terres d'Aragó. Per travessar la serra d'Espadà en sentit transversal només reproduceix el camí de l'Alcúdia de Veo a Soneja, que el fa passar per Aín (aquest traçat pareix ben poc veridic).

Pel que fa a Cavanilles, aquest no s'oblida de representar el camí principal de Barcelona pel litoral ni tampoc el vell camí romà i medieval que anava pel corredor prelitoral, però en arribar a la Jana el desvia cap a Rossell i la Sénia (i des d'ací a Benifassà) en compte de continuar-lo cap a Sant Joan del Pas o Ulldecona, com llavors era habitual. El mateix fa amb el ramal que puja per la rambla Carbonera, que desdobla en dos: l'un que va a Catí i l'altre que munta fins a Ares i Vilafranca per endinsar-se després en terres d'Aragó; en aquest cas s'oblida dels camins que continuen cap al nord en direcció a Morella (a través del Moll) i el Forcall (per la Canada d'Ares). També omet el camí de Morella al Pla de Sant Mateu i al de Vinaròs pel santuari de la Mare de Déu de la Vallivana, el qual era (i és encara), de fet, l'eixida de Morella i del Baix Aragó a la mar.

Més preocupat, com hem dit, pels itineraris montuosos, a l'hora de dibuixar els esquerps camins de ferradura de les muntanyes valencianes Cavanilles fila més prim que López (de fet, el corregeix sovint, com diu el propi mossén a les *Observaciones* i al diari). Això es pot comprovar en observar els camins de l'un i de l'altre a la zona de Morella-la Tinença o de la serra de Espadà. A més, Cavanilles afig molts més camins transversals (sentit est-oest) en els corredors del Maestrat, que travessen les serres d'Irta, les Talaies d'Alcalà, la serra d'En Galceran, etc. Per penetrar i travessar la serra d'Espadà reproduceix ni més ni menys que cinc itineraris: el primer que va des de Nules a la Vall d'Uixó i Fondegulla i que ix al Palància a l'altura de Sot de Ferrer; el segon des de Betxí i Onda a Artana i Aín, en el cor de la serra; el tercer d'Onda a Veo i Xinquer, que baixa després fins a Segorbe per Matet i Almonacid; el quart des de Torralba a Viver per Pavías i Caudiel; i l'últim des de Montanejos a Viver per Fuente de la Reina i Pina. Ben significatiu del valor que per a Cavanilles tenen les muntanyes és el cas de Penyagolosa, el pic més alt del Regne, a la cimera del qual pot arribar per tres senderes: la que ve pel sud-est des de Villahermosa; la que puja des de l'est per Atzeneta i Xodos, i la més còmoda que procedeix de Vistabella, pel nord.

2. Les terres centrals: l'entorn de València

Des de la serra d'Espadà fins a les muntanyes bètiques d'Alcoi i la Marina, la ciutat de València apareix, tant en Cavanilles com en López, com el lloc central de una xàrcia de camins principals en forma de ventall. La coincidència de tots dos autors en allò que diri-

em *xàrcia de primer orde* és gairebé total, segurament perquè es tractava de camins molt coneguts: el d'Aragó per Segorbe, el de Castella per Requena, el nou de Madrid per Almansa, el vell de Castella per Alzira i Xàtiva, i el que es desvia de l'anterior a Almussafes per anar a Cullera i d'ací a Dénia.

Segurament per ser ben coneguts, Cavanilles omet la representació de camins que ell mateix cita a les *Observaciones*, com ara el vell d'Aragó que anava per Sagunt a Torres Torres o el de Talayuelas i Madrid per Tuéjar. Tampoc dibuixa camins que devien ser molt transitats en la depressió central valenciana, com eren el de València a Pedralba i Gestalgar per Manises, Riba-roja i Vilamarxant; o aquella espècie de circumval·lació que descrivia el vell camí de Sagunt a Lliria (per Bétera), que després continuava per Vilamarxant, Cheste, Chiva, Torís, Carlet i Alzira. Falta també la representació dels camins a la Hoya de Buñol, a pesar que al seu diari descriu un itinerari per aquestes contrades. En realitat, i en contra de la riquesa de detall d'altres zones montuoses, el mapa de Cavanilles presenta un gran buit de camins en l'extensa zona compresa entre els rius Túria al nord i Xúquer al sud. És veritat que traça el camí reial de Requena, però es troba a faltar un llarg camí secundari com era el que anava des de Montroi o Llombai per Venta Gaeta fins a Cofrentes i Alcalá del Júcar.

Altrament, les zones compreses tant al nord del Túria com al sud del Xúquer són representades amb gran riquesa d'itineraris. Al nord del Túria destaca Cavanilles la presència del camí reial de València a Chelva per Lliria, encara que el fa derivar del camí de Barcelona a la altura de Tavernes Blanques, quan en realitat era un camí independent que eixia de València pel pont de Sant Josep i passava per Beniferri. D'aquest camí reial deriven dos ramals al Villar i a Chulilla respectivament. Més enllà de Chelva el camí passa a ser de ferradura i puja cap al Rincón d'Ademuz per Tuéjar, Titaguas i Aras. Les zones muntanyenques del Rincón i de les serres d'Andilla i Portaceli es troben solcades per diferents sendes que permeten travessar el llarg anticlinal ibèric almenys per quatre punts: per Andilla-Begís, per Alcublas, per Gátova i per Serra. Com hem dit abans, s'oblida del camí de Madrid per Talayuelas, que travessava el Túria pel gual de Moya, a pesar que sí que l'inclou en el Mapa del Vescomtat de Chelva (II, 60), que copia de l'original que hi havia a la casa del Duc de Villahermosa, senyor de l'esmentat vescomtat.

Al sud del riu Xúquer Cavanilles coincideix amb López en representar els camins reials de València a Xàtiva per Alzira, a Dénia per Cullera i el nou camí reial per Alberic. En la resta de camins hi ha coincidències parcials, encara que, tornem a insistir-hi, Cavanilles només representa aquells pels quals havia passat i n'omet alguns de ben importants, com ara el vell camí reial de Castella des de Xàtiva a la Font de la Figuera, o el de Gandia a Ontinyent (camí de Múrcia) per la Pobla del Duc (que va seguir Twiss el 1773), i afegir sendes que difícilment podem trobar en d'altres mapes, com ara les que va seguir en les excursions per les moles de Cortes, Bicorn i Caroig.

3. Les valls i planes meridionals

Des de la vall de Montesa i la d'Albaida cap al sud, el Mapa de Cavanilles representa una *xàrcia* presidida pel camí reial que baixa per la vall del Vinalopó des de la Font de la Figuera (omet el camí directe d'Almansa), per Villena, Sax, Elda, Novelda, i la bifurcació a Alacant per un costat i a Elx i Orihuela, per l'altre. D'aquest gran eix deriven, cap al nord-est, seguint les valls bètiques, diversos ramals carreters a Ontinyent, a Bocairent per Beneixama, i a Alcoi per Castalla. La resta són tots camins de ferradura, entre els quals

caldria destacar el de Dénia a Altea, la Vila Joiosa i Alacant, seguint a grans trets la línia del litoral. En la resta tornem a comprovar que la xàrcia dibuixada és la recorreguda per Cavanilles, i les diferències amb altres mapes són novament evidents. Entre les omissions més destacades cal citar primer el camí d'Alcoi a Alacant per Xixona, important ruta comercial a pesar de les abruptes costes de la Carrasqueta, i el camí o "senda dels pescaters" d'Alcoi a la Vila Joiosa per Relleu. També es troben a faltar el camí d'Alacant a Villena per la venta de Girau i Castalla i el camí de Yecla per Monòver i la venta de las Quebradas, dues variants de la gran ruta comercial entre la Manxa i Alacant que, al cap i a la fi, era en aquelles dates el port de Madrid (BERNABÉ, 1975).

Però el que més sobta és el traçat del camí reial entre Alacant i Elda, que fa passar per Agost (en tot cas seria per la venta d'Agost, que es troba uns quants quilòmetres al sud) i Novelda, quan normalment era per la Fontcalent, la venta de Pavia i Monforte, i continuava fins a Elda per la vora dreta del riu (sense entrar a Novelda), com havien fet diversos viatgers com ara Twiss i Peiron (1773) i Townsend (1787).

D'altra banda, Cavanilles ens mostra itineraris insòlits per sendes molt penoses, com les que va seguir en l'excursió de Penàguila a Benissa, pujant primer el cim d'Aitana i baixant en acabar "por el difícil paso de la Rabosa" a Guadalest, i tornant a pujar després les agudes crestes de la serra de Bèrnia, que Cavanilles descriu com "el terreno mas incómodo del reyno para viajar" (*Diario*, 12 de julio de 1792 i *Observaciones*, II, 233).

CONCLUSIONS

Durant els anys que Cavanilles realitzava les seues expedicions i enllestia la redacció de les *Observaciones*, el Nou Camí Reial ja estava pràcticament conclòs. Encara que estava pensat des de Madrid i per a Madrid, aquell camí esdevingué l'espina dorsal de les comunicacions valencianes, per tal com unia la majoria de les principals ciutats des de Vinaròs, pel nord, fins a Orihuela pel sud, passant per Castelló, València i Alacant. Un altre camí important, el d'Aragó, començava a ser construït en el seu tram més pròxim a Sagunt, i Alcoi lluitava per eixir del seu enclavament muntanyenc mitjançant noves obres. Mentrestant, les demandes de les autoritats i de la societat valenciana per arranjar el camí de Madrid per Requena no aconseguien anar més enllà dels estudis i projectes.

Cavanilles, encara que es va fer eco de les noves carreteres (admirà obres com la del port de Càrcer i en lloà d'altres com ara el pont del Millars o l'eixida d'Alcoi per Sant Antoni), no va dedicar especial atenció al tema de les comunicacions. No anà més enllà de la constatació del deficient estat dels camins locals, de la manca de ponts per a travessar els rius i de la necessitat de camins carreters per a facilitar el comerç. En els seus viatges per terres valencianes es va servir del *Mapa Geográfico* de Tomás López, publicat el 1788, i va corregir-hi errors de localització d'alguns pobles. No obstant això, quan realitzà el seu *Mapa del Reyno de Valencia*, Cavanilles s'oblidà de reproduir-hi una bona part del mapa de López pel que fa al traçat dels camins. Llevat del Nou Camí Reial, ben destacat amb una doble línia més grossa en Cavanilles, i d'alguns altres de primer ordre (Aragó, Madrid, Dénia, etc.), la trama restant difereix en algunes zones de l'un a l'altre mapa. La raó es troba en el fet que López dibuixà la xàrcia de camins habituals per al trànsit de viatgers i mercaderies, seguint les zones més planes, els corredors i els colls de les serres, mentre que Cavanilles representà sobretot els itineraris que va seguir en les seues excursions naturalistes, prenent moltes sendes recòndites en el seu afany d'arribar a llocs intrincats per a replegar-hi mostres de plantes i roques. El resultat és una nova versió de

la xàrcia caminera que, hui dia, ha estat redescoberta pels aficionats al senderisme i a la vida a l'aire lliure, això que ja tothom anomena *ecoturisme*.

BIBLIOGRAFIA

- ALZOLA Y MINONDO, P. (1899): *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ed. Turner, 1979, 501 pp.
- ASTIAZARAIN, M^e I. (1995): *La construcción de los Caminos Reales de Guipuzkoa en el siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipúscoa, 481 pp.
- BERNABÉ, J. M. (1975): *Indústria i subdesenvolupament al País Valencià*, Mallorca, Ed. Moll, 109 pp.
- BETANCOURT, A. DE (1869): Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante; dada al Exmo. Sr. Don Pedro Cevallos por ... Año de 1803, *Revista de Obras Públicas*, Madrid, 1869, marzo-julio, núms. 5,6,10 i 13.
- BOGOLJUBOV, A. N. (1973): *Un héroe español del progreso: Agustín de Betancourt*, Madrid, Seminarios y Ediciones, 188 pp.
- BOURGOING, BARÓ DE (1777-1795): *Un paseo por España*, en García Mercadal, Vol. III, 934-1075.
- BOSCH, M. (1866): *Memoria sobre la inundación del Júcar en 1864*, Madrid, Imprenta Nacional, 424 pp.
- CAPEL, H. et al. (1983): *Los Ingenieros Militares en España. Siglo XVIII*, Universitat de Barcelona, 495 pp.
- CAPEL, H. et al. (1988): *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona-Madrid, Serbal-CSIC, 390 pp.
- CAMPOMANES, P. RODRÍGUEZ (1761): *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro, y fuera del Reyno*, Madrid, Imp. de A. Perez de Soto, MDCCLXL. Ed. facsímil del original impreso en 1761, Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1988, XCVIII+312+76 pp.
- CAVANILLES, A.J. (1795-1797): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*, Madrid, Imprenta Real, 2 vols.
- ESCRIVANO, J.M. (1767): *Itinerario español, o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España; y para ir de unas Ciudades á otras; y á algunas Cortes de Europa*, Madrid, Imp. de Miguel Escrivano, 148 pp. + Tablas?
- FAUS, A. (1995): *Mapistes. Cartografia i agrimensura a la València del segle XVIII*, València, Edicions Alfons el Magnànim-IVEL, 370 pp.
- FERNÁNDEZ DE MESA, T.M. (1755): *Tratado Legal, y político de Caminos Publicos, y Possadas*, València, Joseph Thomàs Lucas. Copia facsímil, Librerías París-Valencia, 1994, 232 pp.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1952-1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 3 vols.
- GRUPO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS (1994): El nacimiento de la red radial. La construcción de caminos en Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII, *Obra Pública*, Barcelona, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 27: 14-27
- JARABÚ, E. (1997): Crónica del viejo puente sobre el río Turia en Ribarroja, *II Ofrenda al Río Turia*, Ayuntamiento de Ribarroja del Turia, pp. 33-64.
- JOVELLANOS, M.G. DE (1793): *Informe sobre la ley agraria*, Edición facsímil de 1986, Madrid
- LABORDE, A. DE (1808): *Itinerario descriptivo de las provincias de España, Reino de Valencia*, tra-

- ducción libre de Jaime Villanueva, segunda edición con adiciones por Mariano Cabrerizo en 1826, Valencia, Copia facsímil, Librerías París-Valencia, 139 pp.
- LA CORTE, J.B. (1820), *Plan ... de la Carretera transversal de Valencia á Zaragoza que principia en la Carretera general de Valencia á Barcelona, y se dirige hasta el Barranco del Barruezo, término de las dos provincias...*, Valencia 28 de Octubre de 1820.
- LA CROIX, J. DE (1801), Memoria premiada que contiene la indicación de los montes del Reyno de Valencia: clase, calidad, uso, carreteras que facilitan su extracción..., *Actas y papeles de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia de 1800*, València, 163-267.
- MADRAZO, S. (1984): *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850, Vol. I. La Red Viaria*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ed. Turner, 376 pp.
- MATEU, J.F. (1995): Cavanilles i l'ofici il·lustrat de viatjar, *Les Observacions de Cavanilles. Dos-cents anys després*, València, Bancaixa, 15-55.
- MUÑOZ, J., SÁENZ, A. (1996): Cronología. Agustín de Betancourt y su época 1758-1824, *Betancourt. Los inicios de la Ingeniería moderna en Europa*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 306-352.
- PIQUERAS, J., SANCHIS, C. (1992): *L'Organització Històrica del Territori Valencià*, València, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 149 pp.
- RIBOT, L.A. (1979): La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII, *Investigaciones históricas 1979*, Universidad de Valladolid, Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, 177-230.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1980): *Ciencia y tecnología en la España Ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*, Madrid, Turner, 554 pp.
- SÁENZ, F. (1996): Agustín de Betancourt, inspector general de caminos y canales, *Betancourt. Los inicios de la ingeniería moderna en Europa*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 99-109.
- SÁNCHEZ, J. E. (1987): Los ingenieros militares y las obras públicas del siglo XVIII, *Cuatro conferencias sobre Historia de la Ingeniería de Obras Públicas en España*, Madrid, Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica, MOPU.
- SANCHIS, C. (1993): *Els ponts valencians antics*, València, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, 167 pp.
- SANCHIS, C., PIQUERAS, J. (1994): Los caminos valencianos y su evolución histórica, *Obra Pública*, Barcelona, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 27, 38-61.
- TOWNSEND, J. (1845): *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, traducción de una reimpresión en 1966 de la edición de 1845, Madrid, Ed. Turner, 1988, 454 pp.
- URIOL, J. I. (1990): *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ed. AC, 424 pp.
- VIDAL-ABARCA, J. (1993): Antecedentes históricos de las carreteras de Álava, *Obra Pública*, Barcelona, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 25, 42-63
- WARD, B. (1762): *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación*, Madrid, Joachim Ibarra, 1779.

RELACIÓ DELS PLÀNOLS I DOCUMENTS D'ARXIUS
 ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS
Secretaría de Hacienda, legs. 909 y 910, Camino de Valencia

- *Relación y Proyecto de dos Puentes, que deben executarse en los Barrancos que se intitulan la Rambleta, y Rambla de Torrente, Valencia 18 de Octubre de 1766, Simon Desnaux. Plànols en M. P. i D.- XXXVIII-30 i 31.*
- *Relación, que deve acompañar al Plano de los contornos de los Rios Xucar y Albaida en las inmediaciones de la villa de Alberique, con las Reflexiones conducentes a fin de preservar de inundaciones el nuevo Camí Real, Almansa a 30 de Octubre de 1770, Phelipe Ramírez. Plànols en M. P. i D. - XXXVI-37 i 38.*
- *Relación que manifiesta el Adelantamiento que han tenido las obras del nuevo Real Camino, que se dirige a la Corte desde Valencia...En el año de 1771, Almansa y Febrero 22 de 1772.*
- *Relación de las obras, que se han ejecutado en el año pasado de 1774 en el nuevo camino de Valencia, con Dirección a la Corte, que con expresion de su coste es a saber..., Valencia 2 de Enero de 1775, Don Pedro de Ara.*
- *Relación de las Obras que las tres Compañías de Vicente Martinez, Bartholome Rivelles, y Christoval Sales, han executado segun sus respectivos Asientos, en el año pasado 1775, Valencia y Febrero 17 de 1776, Don Pedro de Ara. Plànols en M. P. i D.-XII-82 i 83.*
- *Relacion del adelantamiento que han tenido las obras del Camino General del Reyno de Valencia en el año proximo pasado de 1776...Valencia y Enero 14 de 1777, Don Pedro de Ara.*
- *Relacion del adelantamiento que han tenido las obras del Camí General del Reyno de Valencia en todo el año pasado de 1777...Valencia 29 de Enero de 1778, Antonio Exarch.*
- *Relación que manifiesta las reflexiones echas por el Ingeniero Extraordinario Don Felipe Ramirez para la composicion, y reparacion de veinte leguas, que comprende el Camí Real de Madrid desde la ciudad de Valencia hasta la villa de Mingranilla, proponiendo para este fin las obras, que ha juzgado conducentes...procurando arreglarse en todo a la orden que para ello se le ha dado por el Excmo. Señor Marques de Vanmarcke Capitan General de este Reyno y el de Murcia...Valencia 23 de junio de 1776. Plànol en M. P. i D.-XVI-200.*
- *Relación del Reconocimiento que el Coronel e Ingeniero en Jefe Don Pedro de Ara ha echo del Camí de las Cabrillas por la Direcció de la venta del Pajazo de Orden del Excmo. Señor Marques de Vanmarcke Capitan General de este Reyno de Valencia y Murcia ...Valencia a veinte y uno de Septiembre de mil stecientos setenta y seis. Plànol en M. P. i D.-XII-84.*

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN
 Alcalá de Henares

- *Relación que en el año de 1780 hizo Manuel Serrano del estado del Camino desde el Corral de Almaguer a Valencia, leg. 9195, caja 2807.*

ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA
 DE AMIGOS DEL PAÍS DE VALENCIA

- *Carta del conde de Floridablanca contestando a una carta cuyo borrador se adjunta, enviada por la Sociedad, en que se menciona las muchas utilidades de un camino hecho desde esta ciudad a Madrid por la Mancha Alta, 1780, Caja 9, I, Reales Ordenes, nº 5.*
- *Informe sobre las memorias acerca de caminos y canales de la provincia, recopiladas y presentadas por la Diputación, 1820, Caja 66, V Obras Públicas, nº 5 y 8.*

ALTRE

- *Plano del Nuevo y Real Camino que se construye en el Reyno de Valencia, y comprende desde su capital, hasta la Ráz del Puerto de Almanza con direccion a Madrid... Expressa las principales azequias, barrancos, ramblas, y rios que cruza... e indica ...los puentes que hay executados, y los que se estan construyendo en el dia, Boletín de la Real Academia de la Historia, Tomo XCIV, 1929, Madrid, Tip. de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos. [Data de realizació aproximada:1769; probable autor: Felipe Ramírez].*



Retrat d'A. J. Cavanilles, gravat de la *Biblioteca Nacional* de Madrid.