

MARC FERRI RAMÍREZ<sup>a</sup>

## UNA RIQUEZA ENCERRADA. LES CARRETERES EN LA FORMACIÓ DE LA PROVÍNCIA DE CASTELLÓ (1833-1868)

### RESUM

En el segle XIX, es consolida a Europa el mite de les infraestructures. La inversió en obres públiques es presentava com la base per al desenvolupament econòmic, el que justifica una creixent inversió estatal en carreteres i ferrocarrils per posar en circulació les riques produccions de les regions poc comunicades. En el context de la província de Castelló, la primera Guerra Carlina a més popularitzà la imatge del Maestrat com un territori rebel i especialment endarrerit que, amb l'apertura de la carretera del Maestrat rebria un impuls civilitzador. Per sota dels discursos oficials, però, predominaven els interessos administratius i la concepció de les autoritats provincials de que calia reforçar la capitalitat de Castelló de la Plana convertint-la en centre d'una xarxa radial de carreteres d'àmbit provincial. El present article revisa els projectes de carreteres de l'etapa de les regències i el regnat d'Isabel II (1833-1868), els discursos que els justificaven i el seu context.

PARAULES CLAU: obres públiques; divisió provincial; enginyers de camins; guerra carlina.

### AN ENCLOSED WEALTH. ROADS IN THE FORMATION OF THE PROVINCE OF CASTELLÓN (1833-1868)

### ABSTRACT

In the 19th century, the myth of infrastructure was consolidated in Europe. Investment in public works was presented as the basis for economic development, which justifies a growing state investment in roads and railways to put into circulation the rich productions of the poorly connected regions. In the context of the province of Castelló, the first Carlist War also popularized the image of the Maestrat

---

<sup>a</sup> Professor de secundària. IES Juan de Garay, València.

Fecha de recepción: 11-03-2022. Fecha de aceptación: 12-05-2022.

as a rebellious and especially backward territory which, with the opening of the Maestrat road, would receive a civilizing impulse. Below the official speeches, however, prevailed the administrative interests and the conception of the provincial authorities that was necessary to strengthen the role of Castelló de la Plana as capital by turning it into the center of a radial network of provincial roads. This article reviews the road projects of the regency and reign of Isabel II (1833-1868), the discourses that justified them, and their context.

KEYWORDS: public works; provincial division; civil engineers; Carlist war.

### ELS PROJECTES DE CARRETERES A LA PROVÍNCIA DE CASTELLÓ

La provincia de Castellón tiene la forma rectangular proximamente, teniendo el lado mayor de 110 a 120 kilómetros y el menor unos 60. Uno de estos lados lo forma la costa y a escepción del cabo de Oropesa y Peñíscola todo él es una playa baja muy llana y llena de población y muy productora. Por el contrario el otro lado mayor es muy montañoso en toda su extensión, poco poblado y mucho menos rico que la plana. Sin embargo en estos últimos años ha aumentado el valor de sus productos (...) Forzoso es convenir que una parte de este adelanto es debido a las vías de comunicación recientemente abiertas (José Bellón, 1862)<sup>1</sup>.

Els inicis del segle XIX van estar una època políticament convulsa a l'estat espanyol, marcada per un cicle bèl·lic pràcticament ininterromput, la pèrdua de les colònies, els greus enfrontaments polítics, la hisenda afonada i les diferents depuracions del funcionariat. Un panorama extraordinàriament agreujat per la personalitat del monarca Ferran VII, personalment decidit a forçar un impossible retorn a l'Antic Règim, encara que fóra a costa d'embarcar al país en conflictes interns i guerres a les colònies. En la pràctica l'escassetat de fons i la depuració del funcionariat acabà per produir una desaparició de facto de les estructures de l'Estat en un moment en que s'evidenciava la necessitat de reformes urgents, amb greus conseqüències per a l'economia (La Parra, 2018; López-Morell, 2005).

Sota la confrontació entre els dos grans models polítics d'inicis del segle XIX, el reformisme liberal i l'aposta per conservar l'*Ancien Régime*, que marcaren el primer terç del segle, és ben evident la voluntat dels liberals per desenvolupar una estructura estatal moderna i amb ella, fomentar la millora de les condicions materials de la població per mitjà de les obres públiques. El desenvolupament econòmic de l'Europa Atlàntica contrastava amb el visible endarreriment de l'Estat espanyol. Una situació de la que els liberals, part d'ells tornats de l'exili, eren ben conscients.

Dins d'aquest esforç per construir un estat modern, la majoria dels reformistes espanyols apostaven per un estat fort d'inspiració francesa que dirigira i impulsara les reformes. Dins d'aquest marc, l'aprovació d'una nova divisió provincial era una peça clau, i com a tal la recollien tant el projecte reformista de José Bonaparte, que reorganitzava l'Espanya peninsular en 38 departaments o prefectures, com el projecte gadità de 1814 que proposava 28 províncies. La divisió provincial que s'acabà aprovant en 1833 seria

<sup>1</sup> *Memoria descriptiva de la carretera de San Mateo a Vinaroz* por el Ingeniero José Bellón (1862). Archivo General de la Administración (AGA). IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 2088.

la plasmació final d'aquest projecte, que hauria de marcar el desenvolupament polític i territorial de l'Estat i també el disseny de les obres públiques.

#### UNA RIQUEZA ENCERRADA

La prioritat de les polítiques d'infraestructures estatals al segle XIX, com deixà palés Germà Bel, era posar aquestes "al servicio de la jerarquización territorial y de la ordenación del poder en España". El que implicava sacrificar, deixant en un plànol secundari "las necesidades prioritarias del transporte, tanto del sistema productivo como de la movilidad interurbana cotidiana" (Bel, 2012).

En aquest sentit és important assenyalar l'evident contrast entre les prioritats de caràcter administratiu, que eren predominants en la pràctica, i els discursos públics, clarament lligats al «mite de les infraestructures» tan propi del segle XIX: la idea de que les infraestructures de transport eren per elles mateixa, un factor de desenvolupament. Aquesta idea travessa històricament el debat públic entorn als transports i ha servit com a justificació per a la construcció de tot tipus d'infraestructures de transport fins l'actualitat, sense necessitat d'una mínima revisió de cost-benefici (Offner, 1993; Ferri, 2007).

D'acord amb aquest mite, la defensa pública dels enormes sacrificis econòmics en infraestructures de transport que caracteritzaren les dècades centrals del segle XIX es centraren bàsicament en arguments econòmics. Centrant-nos en l'exemple de les carreteres, als projectes d'aquests anys sovint ressonen les paraules del *Informe sobre la ley agraria de Jovellanos*. Un pla general de reformes il·lustrades que no s'arribà a posar en execució en el seu moment, però constituí un referent per als governs posteriors a la Revolució Liberal. La defensa dels beneficis econòmics de millorar les comunicacions interiors varen ser constantment invocada pels càrrecs públics de l'època liberal per promoure la inversió en obres públiques. Un discurs referendat des de l'acadèmia i, naturalment, pels propis enginyers de camins en les memòries dels projectes<sup>2</sup>.

En el cas de la província de Castelló, els enginyers destinats a la província insistiren reiteradament en la necessitat d'estimular el comerç i l'agricultura. Així, en 1848 l'enginyer José Gómez Ortega justificava la construcció d'una nova carretera al Maestrat pels canvis econòmics que podia produir<sup>3</sup>:

Es bien obvio que la falta de una obra de esta especie causa el que en el país que la habría de atravesar y particularmente en el Maestrazgo no tenga lugar el mutuo auxilio y compensación que debe existir siempre entre el comercio y la agricultura, pues que procediendo el comercio en nuestro país esencialmente de las cosechas, es preciso para que estas se repitan con ventaja y sin interrupción en las épocas o periodos fijos por la naturaleza, el reintegro del capital impuesto; de consiguiente si el movimiento es pronto y seguro, pronto y seguro será también el reembolso. En el Maestrazgo se ven los infelices labradores privados de aquella indispensable circunstancia por falta de medio de comunicación. (...) reducido por tanto a la única y limitada salida que a sus cosechas proporciona

2 L'economista liberal Flórez Estrada, molt popular a l'època, contraposava la improductiva inversió en les colònies, que hauria arruïnat l'Estat front a la molt necessària en obres públiques, que havia estat molt escassa durant el segle XVIII. Citat a M. Ferri (2015, pp. 139-140).

3 *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo* per José Gómez Ortega. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/2089.

el consumo interior, considerando tal vez como calamitosa una recolección abundante, al propio tiempo que casi se carece en el país de muchos artículos que satisfacen las necesidades de la vida.

És ressenyable la insistència en l'endarreriment econòmic de l'interior de la província de Castelló, que havia de resoldre la construcció de noves infraestructures. El mateix Gómez Ortega, sis anys abans havia argumentat que la província de Castelló era “acaso la que más necesidad tenga de todas las del reino del establecimiento de espéditas comunicaciones”, ja que la major part de la província estava dominada per diferents serralades que la travessaven. Cap a 1842 tan sols la creuaven dues carreteres. La de València a Barcelona, que anava en paral·lel a la costa, estava “terminada en su esplanación y firme y con bastantes obras de fábrica” tot i que es trobaven a faltar altres. La de València a Saragossa per Terol tenia “unos cortos trozos construidos, pero en el resto solo se ven verificados los desmontes y en gran parte ni aún esto, sirviéndose del camino viejo”, el que motivaria que una dècada després s'encetaren importants obres de millora. En la resta de la província el transport es realitzava

...con mucho trabajo, haciendo los transportes generalmente con caballería y por pocos puntos con carruajes. De aquí la necesidad de allanar los obstáculos que presenta la naturaleza, estableciendo carreteras que den impulso y desarrollo al comercio, fuente de prosperidad, y pongan en fácil comunicación los hombres y las cosas<sup>4</sup>.

Així, calia obrir l'interior del territori amb noves vies com la nova carretera de Nules a Sogorb que segons el propi Gómez Ortega facilitaria el transport de gra aragonés cap a la Plana de Castelló, i en 1842 ja apuntava al creixent comerç de “frutos tempranos que de esta se conducen a aquel antiguo Reino, en particular las naranjas, cosecha puede decirse naciente pero que dentro de pocos años será abundantísima”.

Els arguments econòmics es repetien en cada nou projecte de carreteres, amb la promesa d'un despertar local, que generalment passava per la major facilitat que els productes agraris tindrien per arribar als mercats, però també per les promeses d'una incipient industrialització. A l'Alt Palància l'enginyer Eduardo Mojados justificava en 1855 la millora de la carretera de València a Saragossa pel fet que “...la multitud de fábricas de todas clases que se encuentran en algunas poblaciones del camino, y otras que podrían establecerse por la abundancia y buena disposición de las aguas, encontrarían una fácil salida a sus productos y aumentarían indudablemente la riqueza del país<sup>5</sup>”.

En un cas extrem l'enginyer Eduardo Trujillo en 1858 proposava construir una carretera des d'Alcossebre a Peníscola per la costa que obriria el pas al comerç a més de facilitar l'explotació agrària i forestal de la serra d'Irta per part d'Alcalá de Xivert i Alcossebre “extendiéndose a cultivar la parte que su jurisdicción posee erial en el llano de la Torre Nueva y faldas de la sierra inmediata, dando salida por este ramal a infinidad de combustibles de que tanto carece Castellón”. Les possibilitats de desenvolupament

4 *Memoria la carretera transversal de Nules al barranco del Juncar* per José Gómez Ortega. A la carretera de Barcelona faltarien els ponts a “las ramblas del Belcaire, la llamada Seca, Castellón, Chinchilla y Pulpis”. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/ 2088.

5 *Memoria de la carretera de Zaragoza* per Eduardo Mojados (1855) Tram de Torres Torres al Mas de Barrueso. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/ 2088.

pament econòmic atribuïdes a la nova carretera en el cas de Peñíscola implicarien la posada en conreu de la plana d'Irta i “el gran número de vecinos que tiene Peñíscola esparcidos por las obras públicas de Cataluña regresarian a sus hogares y fomentaria la riqueza dividiéndose el terreno indicado que yace sin dueño”<sup>6</sup>. No cal explicar el fracàs de les pretensions de Trujillo, ja que la carretera litoral que defenia com a necessària no s'ha construït segle i mig després.

Els enginyers feren una clara aposta per densificar la malla de carreteres de la província per obrir el camí del litoral a la “riqueza encerrada” de l'interior castellonenc. Molt interessant és l'informe del mateix Trujillo en el projecte de la carretera d'Albocàsser a Ares del Maestrat, un ramal secundari de la carretera del Maestrat, en 1858. Trujillo considerava molt important aquesta carretera degut a la quantitat de poblacions aïllades existents a la zona i la possibilitat d'estendre els beneficis fins al punt de

...mejorar la suerte de gran porción de pueblos en la provincia de Teruel, en atención a que las sierras de Mosqueruela, puerto Mingalvo, Fortanete y la Engresuela (sic.) del confín de aquella provincia poseen inmensos bosques de pinos y encinas cuya riqueza en sus maderas se explota en el día con bastantes dificultades, a consecuencia de lo penoso del transporte.

Els veïns de la Engresuela (Iglesuela del Cid), “como más osados y con riesgo de sus vidas crucen con las carretas la escabrosísima sierra de Ares, conduciendo en ellas maderos de grandes dimensiones hasta Castellón y Vinaroz, donde los embarcan para Tarragona y Barcelona”. Amb pendents de fins el 25 %, transportaven troncs de grans dimensions utilitzant “el arriesgado artificio de colocar los tiros de mulas a la travesera de las carretas y hacerlas funcionar en sentido contrario”<sup>7</sup>. L'alt cost del transport comportava que la fusta es venguera a un preu exorbitant “sin que por ello obtengan beneficio alguno los pueblos que la producen; resultando además la escasez por todas partes, y el que las personas de mediana riqueza se abstengan de dar ensanche a sus casas por más que el aumento de población exija el desarrollo de ellas”. La costera de la collada d'Ares impedia que els carros pogueren fer cap transport de tornada, ja que no podien ascendir carregats i havien de tornar de buit<sup>8</sup>.

6 Trujillo, en estudiar la carretera que havia de comunicar Peñíscola amb la carretera de Barcelona va assenyalar que amb aquella carretera “tan solo se conseguirá que Peñíscola mejore en algún tanto la vía que conduce a los centros de exportación e importación, quedando reducido el de producción y comunicación con otras poblaciones al aislamiento en que hoy se encuentra” i per això apostava per la via costanera, per la serra d'Irta. Trujillo també aprofitava arguments de caràcter militar, afirmant que “acortaria una y media leguas la distancia entre esta plaza y Castellón, capital de la provincia, de cuyo beneficio disfrutarían las tropas que desde la capitanía general de Valencia hubiesen de tocar en Peñíscola para ir a Morella y viceversa”. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 2088. *Anteproyecto de carretera de 3r Orden de Peñíscola a empalmar con la General de Barcelona* (1858). Dirigido por el Ingeniero Jefe Eduardo Trujillo.

7 “Este penoso procedimiento tan solamente pueden emplearlo en esta clase de maderas, por cuanto la tablazón y demás piezas de medianas dimensiones no lo permite, quedando por lo tanto reducida la mayor parte de ellas a que los vecinos de los demás pueblos los transporten a lomos por toda la provincia”. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/2087.

8 En Ares l'obra permetria fer carbó vegetal, quan ara es veuen abandonats els troncs de les Alzines. La carretera tenia 24 km, però el tram clau eren uns 7800 metres de carretera. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/2087.

## EL MAESTRAT, PAÍS REBELDE

La I Guerra Carlina va fer que el Maestrat esdevinguera un centre d'atenció informativa a nivell nacional, coincidint amb la creixent celebritat de Ramon Cabrera. En la *Gazeta de Madrid* hi abunden les notícies sobre el moviment de les “tropas facciosos” que des del refugi segur del Maestrat, el “país rebelde”, evolucionaven sobre l'horta de València, el Serrans, Terol o el sud de Tarragona. De fet, un any abans de la derrota de Cabrera en maig de 1840 les tropes carlines dominaven gran part de l'interior de València i Castelló, així com parts de Terol, Tarragona i Conca. Finalitzada la guerra en 1840, encara es mantingueren en peu alguns guerrillers carlins amb una activitat notable durant l'hivern de 1843 i de nou a començaments de 1844 fins la captura i execució de l'últim d'aquests, “el groc del Forcall” en juny de 1844<sup>9</sup>.

El Maestrat es mantindria en l'imaginari de l'època com un territori propici als carlins i al bandolerisme. Així, en la tardor de 1848 calgué una nova intervenció militar que es saldà en només dos mesos amb la derrota dels facciosos, que es completà amb 112 rebels morts –sembla que les execucions dels que eren capturats era la norma– i la rendició d'altres 400, mentre que un nombre semblant fugí cap a Catalunya. Fets similars es repetiren en juny d'aquell any, quan el Capità General de València s'hagué de desplaçar de nou al front d'un contingent militar davant la creixent amenaça carlina<sup>10</sup>.

L'estat d'inseguretat prosseguí fins al punt que, quan s'alçà l'estat de setge proclamat a tot l'estat en juny de 1856, es decretà estat de guerra al Maestrat i a les províncies catalanes, Pirineu aragonés i Màlaga. Estat que es mantingué vigent fins el 23 de setembre de 1858. Al Maestrat servia “para escarmentar las partidas de malhechores que asomaban en él”. El perill permanent de revoltes carlines es mesclava amb les activitats de banditatge i la proximitat de Catalunya, territori en continu estat de guerra durant aquest període<sup>11</sup>. Tot plegat una situació que portava al continu desplaçament de tropes que es trobava molt dificultat per l'absència de carreteres, el que jugava en favor dels carlins. Per aquest motiu les autoritats estatals havien apostat ja des de la dècada de 1830 per la construcció d'una carretera que obrira el Maestrat al trànsit de tropes des del litoral castellanenc.

A l'hora de justificar la construcció de la carretera del Maestrat es presentava aquesta comarca com un entorn especialment endarrerit, el que serviria per a explicar la seua vinculació amb el carlisme. Gómez Ortega, autor del projecte, afirmava que el Maestrat patia una “paralización en las cosas que se extiende también a las ideas y por tanto a la civilización”. La carència de vies de comunicació provocava

9 La mort del Groc a la *Gazeta de Madrid* del 26-6-1844. En aquells mesos es capturà i executà una trentena de facciosos “de las gavillas del Maestrazgo”, entre ells 14 oficials arribats des de França. L'arribada de tropes estigué acompanyada de mesures com l'obligació al veïnat dels pobles de formar somatens per tal d'acompanyar a les tropes a inspeccionar coves i refugis. A més es posà recompensa de 80 reals a cada facció capturada i fins a 400 per als Cabdills *Lacoba, Groc i Marsal*. *Gazeta de Madrid*, 26-5-1844 i 1-7-1844.

10 *Gazeta de Madrid*, 18-11-1848.

11 *Gazeta de Madrid*, 23-9-1858. Manel Risques Corbella (1995, pp. 505-519) es fa ressò de les contínues declaracions d'estat de setge o de guerra que afectaven a Catalunya i que en ocasions s'estenien al Maestrat. En 1858 quan l'Estat de Guerra s'alçà al Maestrat es seguí mantenint al Pirineu.

que el Maestrat estiguera tancat sobre si mateix, “con muy pocas relaciones con las demás provincias. Un territorio despoblado que para desgracia de los naturales parece presentar su topografía como baluarte para hacerse inaccesible a los demás hombres más afortunados”. Tancat als avanços de la civilització<sup>12</sup>: “En un país de esta especie, no existirán en general más concepciones que las que recibieron sus más remotos habitantes, transmitidas intactas de generación en generación, y que no pueden por si solas servir de base para los progresos de la industria, el comercio y (...) la prosperidad de un territorio”.

El principal argument per a la construcció d'una carretera pel Maestrat era el militar, al “pasar inmediato a la plaza de Morella (...) apoyo que ha sido con frecuencia de los promovedores de las guerras civiles, se considera casi inexpugnable”. Morella, a més de plaça militar estratègica, era a més nus de comunicacions, amb camins que comunicaven amb la mar per la part de la Plana, amb els rius Ebre i Guadalaviar i amb la serra de Beseit. Envoltada d'un territori travessat per “frecuentes y profundos barrancos”, tot plegat feia que Morella presentara “grandes y casi insuperables obstaculos para su conquista” i d'ací la necessitat d'una carretera que la fera accessible<sup>13</sup>.

La carretera que havia de comunicar Morella amb el litoral va ser el gran projecte de l'època en la província de Castelló, impulsada per l'interés de pacificar el «país rebel». El projecte havia estat periòdicament estudiat ençà les dècades finals del segle XVIII però no s'encetaren les primeres obres fins que no va adquirir un interés militar amb la carlinada. Així, en plena guerra, en 1834 s'iniciaren alguns treballs de construcció “inmediatos a los pueblos de Villareal, Cabanes y San Mateo”, executats “sin sistema alguno” ni projecte previ i ben prompte interromputs.

L'impuls definitiu va haver d'esperar fins ben avançada la dècada de 1840, quan ja es considerava el Maestrat un territori suficientment segur. Una resolució de 7 d'octubre de 1846 ordenava la construcció d'una “carretera que atravesara el Maestrazgo”. Projecte que es presentà en setembre de 1848 i va ser aprovat un any més tard<sup>14</sup>. Amb tot, seria la primera gran carretera impulsada pel govern liberal a la província de Castelló, clarament per l'interés d'enllaçar Morella amb Castelló i València.

L'enginyer José Gómez Ortega preparà el projecte “al mismo tiempo que dirigia los trabajos de la carretera, comenzados en el invierno de 1847, sin que haya existido hasta ahora proyecto alguno preparatorio de ellos”. En principi encara no s'havia decidit si enllaçaria amb la de València a Barcelona en Vinaròs, la seua comunicació més directa amb el litoral, o a Castelló, com s'acabà aprovant mesos després. Els treballs havien començat amb 1000 operaris, que en l'estiu de 1848 havien quedat en 300, “porque debe siempre procurarse disminuir la gente en verano con objeto de poder aumentarla luego en

---

12 *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo* per José Gómez Ortega. AGA, Caixa 24/2089.

13 Pel que fa als aspectes econòmics la nova carretera establiria comunicació entre els antics regnes de València i Aragó, “si así decirse puede, aproximará al mar este último, proporcionando la permuta de frutos entre ambos países”. València aportaria al comerç “vinos, agrios, cañamo, esparto y frutos coloniales”, mentre que Aragó aportaria “hierro, trigo y demás cereals”. *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo, 1848*, per José Gómez Ortega. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/2089.

14 *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo* per José Gómez Ortega. Completada a Sant Mateu el 27 d'abril de 1848. Revisada per Lucio del Valle. Va ser aprovada el 28 de setembre de 1849 AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 24/2089.

el invierno atendiendo así a la horrible miseria en que aquel país se ve reducido en tan cruda estación”. Com en 1834, no sol es pretenia construir una carretera, també es buscava ocupar braços que, si es trobaven desocupats podien engrossir la facció espentats per la fam. El propi projecte argumentava que l'execució de les obres per part de l'administració permetria “aumentar en los casos que juzgase oportuno el número de operarios (...) teniendo en cuenta las circunstancias especiales del país”<sup>15</sup>.

La carretera finalment projectada servia per a comunicar València i Saragossa, de manera que des de les dos capitals de districte militar es podrien posar simultàniament tropes en moviment sobre ella. Aquesta orientació defensiva del projecte es fa notar en la importància que s'atorga al fet d'assegurar-li a la via “seguridad en la marcha” facilitant la defensa de les tropes que hi circularen i evitant possibles sorpreses. En aquest sentit es comptà amb la supervisió d'enginyers militars per tal de resoldre el perillós pas pel barranc de la Vallibona. En l'hivern de 1846 el propi Gómez Ortega acompanyat del Coronel Comandant d'Enginyers Tomás López Enguídanos, havien fet un reconeixement del terreny, revisant un informe de 1826 del capità d'enginyers Aparisi<sup>16</sup>.

El punt d'inici de la nova via es trobava en la carretera de València a Barcelona i el final en Alcañiz, però el projecte de Gómez Ortega es centrava en el tram entre Sant Mateu i el “mesón nuevo de Morella”, ja que la vila era una plaça defensiva i en l'interior el traçat seguiria criteris militars. Dividit en tres trams, amb punts entremetjats a l'ermitori de la Vallivana i la masia de Querol, el relleu obligava a practicar obres de gran envergadura, en especial desmuntatges de terrenys, però encara i tot anava a ser inevitable que les pendents superaren el 5 % en alguns punts<sup>17</sup>.

En 1866, després de diferents canvis de nomenclatura, la que ara es denominava “Carretera de segundo orden de Zaragoza a Castellón” comptava amb 128 km en el tram corresponent a la província de Castelló. Dividida en quatre seccions, la secció entre Morella i Sant Mateu, de caràcter estratègic, va ser la primera en completar-se seguint el projecte de Gómez Ortega. La secció entre Pobra Tornesa i Castelló va ser finançada quasi al complet per fons provincials i en abril de 1861 s'adjudicà el tram de Pobra Tornesa a Sant Mateu<sup>18</sup>.

15 *Gazeta de Madrid*, 12-8-1848. De les set llegües previstes de carretera ja s'havien completat dos. Es preveia que el pont sobre la Vallibona tindria un sol arc de 80 peus de llum i uns 110 d'alçada.

16 Malgrat tot, Gómez Ortega acabà variant part del traçat acordat en la inspecció de 1846, adoptant finalment l'escollit per Aparisi en 1826. Es justificà en que la darrera visura s'havia dut a terme amb el terreny cobert pel gel. *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo*, 1848, per José Gómez Ortega. AGA, Caixa 24/2089.

17 Contràriament al que seria la pauta general en aquests anys, Gómez Ortega apostà per que fora l'Estat l'encarregat d'executar les obres de manera directa, sense contracta, com ja s'havia fet amb èxit als trams de major dificultat a la carretera de las Cabrillas: “son tantas y de tanto monta las dificultades que hay que vencer, que no puede menos de presentarse el asunto con caracter hasta cierto punto vago y dudoso (...) Las dificultades que se presentan es posible que obliguen al facultativo a modificaciones (...) con probabilidad de altercados”. A més la climatologia de la zona afegia més dificultats a l'hora de determinar el calendari de les obres. Per tant aconsellava que es fera càrrec l'administració. Les obres de fabrica, en un territori on escassejava l'argila i la fusta, es realitzarien tractant d'estalviar en pedra picada, apostant per la maçoneria de pedra, mesclada amb morter o bé en sec. *Memoria de construcción de la carretera del Maestrazgo*, 1848, per José Gómez Ortega. AGA, Caixa 24/2089.

18 Notícies recollides al *Presupuesto adicional carretera de Zaragoza a Castellón, tramo de Pobra Tornesa a San Mateo de 2º orden (antes de 1º de Valdeargorfa a Castellón) Exposición de motivos. 1866*. Com a anècdota, l'expedient fa constar



Quan ja es trobava avançada la construcció va haver de plantejar-se la construcció del ramal que comunicara amb el port de Vinaròs, que tradicionalment havia estat el punt d'eixida de les mercaderies del Maestrat i que previsiblement molts dels arriers seguirien utilitzant, tot i disposar d'una carretera nova fins Castelló de la Plana. Com explicava l'Enginyer en Cap Bellón, en la proximitat de Sant Mateu hi havia "un punto que no dista más que 29,40 Km del mar" però seguint la carretera encara distaven 76 quilòmetres fins Castelló, motiu pel qual "los frutos que buscan embarque abandonan la carretera antes de San Mateo y por malos caminos van a buscarlo a Vinaroz (...) este pueblo es la terminación lógica de la carretera de Alcañiz y Morella"<sup>19</sup>.

El punt de partida de la nova via era "el punto conocido como la Serafina que es donde la carretera de Algorfa a Castellón atraviesa el barranco de este nombre", situat a 6,8 qm al nord de Sant Mateu. Bellón donava per fet que desplaçar l'inici de la carretera a aquesta població com demanaven els seus veïns anava a ser inútil: "seguro que no los recorrerian y que en vez de esto, y a pesar de no haber camino, se separarian de la carretera (...) en La Serafina y se dirigirían por el camino actual a La Jana". L'enginyer valora la possibilitat de construir eixe tram, però troba injust atendre als desitjos del veïnat d'acurtar una mica el trajecte entre Sant Mateu i La Jana, que considera un luxe "cuando tanto en esta provincia como en todas no estan ejecutadas vias mucho más necesarias".

Els comentaris de l'enginyer Bellón deixen en evidència que les noves carreteres pretenien facilitar el trànsit de mercaderies i persones amb carros, però la major part del transport encara depenia d'arriers que circulaven amb mules i, per tant, podien transitar també per camins i sendes, buscant sempre el trajecte més curt per als seus interessos. Ni enginyers ni autoritats polítiques podien forçar-los a transitar per les modernes carreteres si "los malos caminos" els resultaven més convenients.

#### LA CONSTRUCCIÓN DE LA PROVÍNCIA

L'era moderna en la construcció de carreteres europees s'inicià en la França borbònica amb l'inici de la xarxa radial de carreteres finançada per la Corona. Les noves carreteres que travessaven França eren una mostra d'eficiència estatal desconeguda a Europa des de temps de l'Imperi Romà. L'exitós model de la França borbònica va ser imitat pels borbons espanyols a la segona meitat del segle XVIII a partir del "Proyecto económico" de Bernardo Ward que proposava sis grans camins radials que enllaçaren Madrid amb els principals ports i fronteres del país (Madrazo, 1984, I; Bel, 2012).

La construcció de la xarxa radial bàsica plantejada per Ward va ser aprovada en 1761 i ja estava prou avançada quan, en 1808 es produeix la invasió napoleònica i s'inicia així el cicle bèl·lic que va marcar l'evolució espanyola fins 1840. Quan, a partir d'aquest any l'estat tornà a disposar de capacitat

---

que la carretera arrasava l'únic pou d'aigua potable existent a la Pobra Tornesa, a l'entrada de la població, motiu pel qual "fue absolutamente indispensable construir otro en sus inmediaciones para no dejar sin agua a Puebla Tornesa". Pou encara existent.

19 L'enginyer Bellón preveia una construcció ràpida i senzilla mitjançant contracta, llogant tan sols treballadors de la zona. *Memoria descriptiva de la carretera de San Mateo a Vinaroz* per el Ingeniero José Bellón (1862). AGA. IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 2088.

inversora, va ser el moment de plantejar-se la densificació de la minsa i incompleta xarxa radial heretada del segle anterior. El marc administratiu, però, havia canviat respecte de huitanta anys abans. Sobre la projecció centralista, que es mantenia, ara es superposava una nova visió determinada per un altra herència francesa, la divisió provincial de 1833, inspirada en el model departamental francès.

Associada a la figura de Javier de Burgos, ministre que l'aprovà, la divisió provincial havia estat concebuda en la pràctica per l'enginyer de camins Agustín de Larramendi. A diferència de reformes anteriors, aquesta tenia una clara vinculació amb l'organització de les obres públiques, ram del qual Larramendi era un dels principals responsables durant el regnat de Ferran VII.<sup>20</sup> L'enginyer basc aspirava a implantar un cos d'enginyers i concebia les futures províncies com al marc de responsabilitat territorial dels enginyers<sup>21</sup>. Així, com ha assenyalat Jesús Burgueño (1996), la divisió provincial era una peça clau en el gran projecte de Larramendi d'establir una organització racional de les obres públiques estatals.

Les propostes de l'enginyer basc estaven clarament condicionades per la seua experiència com a director de camins, de manera que, sempre respectant els límits dels regnes històrics, les noves províncies es traçaren pensant en la futura construcció i administració de carreteres, canals i cursos fluvials. Es tractava, en suma, de dividir el territori en unitats administratives coherents –les províncies–, que constituïren l'àmbit lògic de treball dels funcionaris estatals, i més concretament dels enginyers de camins. Les noves províncies es traçaren pensant en la futura construcció i administració de carreteres, canals i cursos fluvials (Ferri, 2015; Burgueño, 1996).

Els límits provincials es marcaren atenent a la unitat dels cursos fluvials o la situació dels sistemes orogràfics, però també de forma molt especial a les comunicacions terrestres i marítimes; moltes de les capitals provincials es situaren als principals ports. Fins i tot la densitat de la xarxa viària existent va influir a l'hora de marcar els límits provincials i l'elecció de les capitals, ja que convenia que estiguessen ben comunicades tant amb Madrid com amb la resta de capçaleres provincials circumdants. La delimitació dels límits provincials seguí el mateix patró. Tot respectant els límits de l'antic Regne de València i els límits costaners en tres dels punts cardinals, els límits entre les províncies de Castelló i València estarien determinats per les distàncies per carretera des de les respectives capitals de província. El mateix criteri de procurar una fàcil comunicació entre les poblacions i les respectives capitals de província va afavorir el posterior canvi d'adscripció d'algunes poblacions, vinculat al desenvolupament de carreteres que acurtaven la seua comunicació amb la capital provincial. L'exemple més obvi seria

---

20 Les reformes provincials durant el regnat de Carles IV, entre 1801 i 1805, s'orientaven a incrementar l'eficàcia en la recaptació d'impostos, amb la creació de noves províncies marítimes vinculades al desenvolupament de ports beneficiats per l'alliberament del comerç americà: Alacant, Cadis, Màlaga, Santander, Cartagena i Astúries (Domínguez, 2002, p. 31).

21 Arias Tejeiro, un actiu realista després d'una conversa amb Larramendi en abril de 1830, anotà al seu diari: "quiere dar un mapa a (el ministro) Ballesteros para que adopte la división por provincias, base de todo, dice (...) piensa poner un inspector de caminos en cada provincia, hecha la división" (Burgueño, 1996, p. 142).

el de Utiel, que passà a formar part de la província de València coincidint amb la culminació de la Carretera de las Cabrillas<sup>22</sup>.

Com s'assenyalava clarament en la proposta de 1820, a l'hora de triar les capitals provincials es valorà que moltes que ja ho eren, com la pròpia ciutat de València, gaudien de una posició central en la xarxa viària existent (Cortes Españolas, 1821): "...un sistema de carreteras y caminos que, abiertos y usados de antemano y por espacio de mucho tiempo y aún a veces de siglos se cruzan en la capital anterior como en un centro de donde salen en todas las direcciones a los demás puntos de la provincia".

En el cas de noves províncies com Castelló les capitals es triaren observant en primer lloc "si están en la confluencia de los caminos y tienen facil acceso desde los demás parages de la provincia". Per això, s'explicava "ha solidado dar la preferencia a los puertos y ciudades de las costas", que ja eren "el mercado a donde van a parar los sobrantes del pais interior para su extracción", ciutats freqüentades pels habitants de la província i molt fàcilment accessibles des d'altres punts de la costa. En el cas de Castelló de la Plana es valorava que, tot i estar "a un lado de la provincia, está en el camino real de Valencia a Barcelona, no habiendo otro pueblo que ofrezca mayores proporciones". El fet de ser port marítim beneficiava també a Castelló de la Plana, que com Alacant foren escollides com a capitals provincials per davant de Sogorb o Oriola, antics centres eclesiàstics de les dues províncies<sup>23</sup>.

Pel que hem vist sembla evident que la lògica aplicada per a la selecció de les capitals provincials s'anava a projectar en el futur. Les capitals de les províncies estaven destinades a consolidar el seu paper d'epicentres viaris provincials, equivalents a Madrid a nivell estatal. Una visió que, inevitablement s'aniria reforçant amb el pas dels anys en concentrar els serveis administratius i els organismes polítics provincials, a més d'una creixent població i importància econòmica. Com ara veurem, la projecció de la futura xarxa de carreteres estatals i provincials sovint va seguir eixa lògica, amb la projecció de noves vies que començaren en la capital provincial o bé serviren com a ramals de les carreteres radials preexistents.

Castelló de la Plana òbviament no va ser cap excepció. Ben comunicada pel litoral per la carretera de Barcelona, ara les autoritats provincials procurarien dotar-la de bons enllaços amb l'interior de la província. Així, en 1842, anys abans de que s'emprenguera la finalització de la carretera del Maestrat ja es feren visibles els projectes destinats a reforçar la centralitat de la nova capital provincial. El projecte de *Carretera transversal de Nules al barranco del Juncar* preparat per l'enginyer José Gómez Ortega tenia com a objecte "facilitar la comunicació entre Castellón de la Plana y Segorbe". Aparentment era el primer inspirat per la Diputació Provincial i formava part d'un pla més general, que aspirava a obrir altres dos noves carreteres: la del Maestrat, "que partiendo de la capital pasase por Morella, poniendo en comunicació el Maestrazgo con la Plana", i el seu ramal secundari "que desde el puerto de Vinaroz empalme con la primera". La diputació va acordar començar per aquesta última y Gómez Ortega, enginyer

---

22 Tot i que es poden assenyalar influències de caràcter personalista, ja que el canvi de Requena a la província de València portava la firma d'un ministre Valencià, Beltran de Lis, també va coincidir amb la inauguració del pont de Contreras, que completava la carretera de Las Cabrillas. (Ferri, 2011, p. 44; Burgueño, 1996, pp. 177, 186).

23 Informe de la comissió de divisió del territori espanyol llegida a les Corts en juny de 1821. Els criteris marcats per aquesta comissió a partir de l'informe redactat per Bauzà i Larramendi es mantingueren quasi intactes en 1833 (Burgueño, 1996, p. 353).

adscrit a la província es va fer càrrec del projecte. Fins al moment, la comunicació entre Castelló i Sogorb s'havia de dur a terme per la carretera de Barcelona, enllaçant amb la de Saragossa “más allá de Murvi-edro (...) lo que equivale a bajar para subir”, sempre desde la perspectiva de la capital provincial, clar<sup>24</sup>.

Fins llavors, a la Plana s'importava vi de Sogorb quan escassejava el de Castelló, Vinaròs o Benicarló i el transport es realitzava bé per Morvedre, en carruatge però fent una llarga volta, o bé en cavalleries creuant l'Espadà per la via més curta “por el quebrado terreno de Marianet”. Altrament es podia usar el camí que travessava per Algar, un trajecte millor que l'anterior però que tampoc servia per als carruatges. Gómez Ortega optà per habilitar la via d'Algar. El projecte partia de la carretera de Barcelona a l'alçada de Nules i, després de travessar la Vall d'Uixó i el riu Palància junt a Algar, enllaçava amb la de Saragossa en la proximitat de Sogorb. L'opció d'habilitar una carretera per l'Espadà haguera representat travessar “elevados cerros y profundos barrancos que habría que cruzar más de una vez”<sup>25</sup>.

En agost de 1848 la *Gazeta de Madrid* comentava que encara no s'havia decidit si la carretera del Maestrat enllaçaria amb la de València a Barcelona per Castelló o per Vinaròs<sup>26</sup>, però com hem vist, eixe mateix any va quedar clara l'aposta per la capital provincial. De fet, en eixos anys, diferents membres del cos de camins encarregats del projecte de carretera del Maestrat feren constar les pressions de la diputació per afavorir la capital provincial. En 1857 l'ajudant Salvador Vilaplana, encarregat de l'últim tram entre Poble Tornesa i Castelló de la Plana, barallava dues opcions per al punt d'enllaç amb la carretera de Barcelona. En el primer projecte la carretera accedia a Castelló utilitzant part de la carretera de Barcelona durant un quilòmetre després de travessar Borriol<sup>27</sup>. La diputació, però, va demanar que s'estudiara desviar la carretera abans de que arribara a Borriol, en l'ermita de Sant Vicent, per tal que descendira directament cap a la ciutat de Castelló<sup>28</sup>. En opinió de Vilaplana el traçat original era clarament millor i apuntava directament al recel de la ciutat de Castelló per reforçar la capitalitat provincial front a la competència de la veïna Vila-real:

Solo queda un inconveniente que es el que parece a los de Castellón mas grave de todos. Se teme que llevando la carretera por el valle, los del vecino pueblo de Villareal construirán facilmente un camino transversal, que acortando la distancia de Villareal a Borriol, deje fuera del tránsito a Castellón. Pero es este un inconveniente que, aun cuando fuera real, seria muy cuestionable el decirlo (...) Estos inconvenientes que tienen los de Castellón, celosos, como es natural de la

24 *Memoria la carretera transversal de Nules al barranco del Juncar* per José Gómez Ortega. AGA, Carreteres, Caixa 2088.

25 En l'estudi de les alternatives, Gómez Ortega va descartar el pas per Soneja, entre altres motius perquè no es podria aprofitar el pont existent en aquest poble sobre el Palància “por lo sumamente estrecho y su debil y caprichosa construcción , y es tal que los mismos naturales se prohiben a si mismos el paso de los carruajes”. Es renunciava a construir més obres de fàbrica que “dos puentes, dos alcantarillas, un pontón y nueve badenes”. Els ponts previstos eren el del Palància a Algar i sobre el barranc de Randero. A les rambls de Sant Josep i Cerverola no es bastia cap obra de fàbrica. *Memoria la carretera transversal de Nules al barranco del Juncar* per José Gómez Ortega. AGA, Carreteres, Caixa 2088.

26 *Gazeta de Madrid*, 12-8-1848.

27 *Memoria del tramo de Castellón de la Plana a Poble Tornesa (1857) redactada por el ayudante Salvador Vilaplana*. AGA. Obras Públicas. Caixa 2088.

28 Correspondria al traçat de l'actual camí de Borriol a la costa.

prosperidad de la capital, no son tan verdaderos como parece a primera vista, y Castellón sería siempre el punto de separación de las carreteras de Valencia a Barcelona y de Valencia a Zaragoza por Morella, puesto que a los de Villarreal les costaría mucho hacer un camino directo a Borriol por el paso del río Mijares y demás accidentes del terreno<sup>29</sup>.

Finalment es mantingué la proposta inicial, més propera a Vila-real. El traçat de la nova carretera accelerà el trasllat del cementeri municipal, que el *Diario Mercantil* de València considerava “demasiado inmediato a las casas en la actualidad” i amb una construcció “que no es de las que por su gusto artístico merezca conservarse”. Als terrenys del vell cementeri s’obriria el parc Ribalta<sup>30</sup>.

En el projecte de carretera del Maestrat, Gómez Ortega, adduint l’interés militar de comunicar Morella amb Saragossa i València, on es trobaven les respectives capitànies militars, apostà per situar un dels extrems de la via en Castelló de la Plana en perjudici de Vinaròs. En 1862 el nou enginyer en cap de la Província José Bellón va criticar aquesta decisió, que havia allunyat a Morella del seu port natural, Vinaròs. Per a Bellón, el Grau de Castelló no oferia “ni aún la rada” que Vinaròs sí tenia, i aquesta última vila anava ser per als morellans l’enllaç més proper amb el ferrocarril quan aquest es completara. D’altra banda, Bellón denunciava que la carretera de Vinaròs anava a ser de 2n ordre i per tant inferior de la del Maestrat que portava fins a Castelló, quan “debiera ser de 1º por ser de más tránsito y movimiento que la parte de San Mateo a Castellón”<sup>31</sup>. Per tant, la nova carretera *de San Mateo a Vinaroz* anava a millorar la que havia estat fins al moment l’eixida natural del Maestrat cap al litoral.

Si tenim present la comentada preferència per convertir a la capçalera provincial en el centre d’una xarxa radial provincial, s’entén millor el, fins a cert punt sorprenent estat d’abandó de carreteres certament importants a escala estatal, però que en el marc provincial resultaven perifèriques. Aquest seria el cas de la carretera d’Aragó, que serviria per comunicar el litoral valencià amb Sogorb, Terol i Saragossa. Iniciada a finals del segle XVIII les seues obres avançaren amb contínues aturades durant les primeres dècades del segle XX. Les seues obres en l’antic Regne de València estaven molt avançades en 1834 en espera de que es completaren alguns ponts, però van quedar en estat d’abandonament en el moment en que quedaren repartides entre les diverses autoritats provincials (Sanchis, 2000; Ferri, 2011).

L’enginyer Eduardo Mojados apuntava en 1855 la necessitat de millorar el traçat existent que recorrien algunes diligències “de manera difícil y peligrosa (...) bajando pendientes y subiendo rampas sumamente exageradas y de mal terreno”. La mínima revinguda en alguns dels seus barrancs interrompia el trànsit. Eduardo Mojados argumentava que era una carretera “de considerable tránsito”, s’havien dut a terme millores recents a quasi tot el traçat i ara els punts en pitjor estat es concentraven a la província

29 L’alternativa de diputació tenia una major pendent que implicava ascendir una lloma per a tornar a descendir cap a la Plana i tampoc passava pel nucli de Borriol. Vilaplana proposava mantindre el traçat previst i situar un portatge dissuasiu. 30 de septiembre de 1857. VB de Gómez Ortega. *Memoria del tramo de Castellón de la Plana a Poble Tamesa (1857) redactada por el ayudante Salvador Vilaplana*. AGA. Obras Públicas. Caixa 2088.

30 *Gazeta de Madrid* 9-12-1858. Sobre el vell cementeri de Castelló, Carlos Renau Mercé Los cuatro cementerios de Castellón al blog «personalidades y curiosidades de Castellón» consultat el 9-12-2021.

31 *Memoria descriptiva de la carretera de San Mateo a Vinaroz* por el Ingeniero José Bellón (1862). AGA. IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 2088.

de Castelló. A la província de València tan sols restava completar un quilòmetre del traçat, entre Torres Torres i el límit provincial, mentre que a Castelló calia completar fins a 35 quilòmetres dels poc menys de 48 que tenia la carretera al seu pas per la província.

El gran retard que havien patit unes obres encetades el segle anterior i el seu mal estat “que es hasta degradante para la Provincia de Castellón” portaren a l'enginyer Mojados a aclarir que el retard en les obres s'havia produït “con la mejor buena fé del mundo”. Afirmació indicativa de que els aragonesos, que havien completat els seus trams abans, segurament estaven denunciant públicament el desinterés de les autoritats castellonenques per completar les obres. Aquesta carretera era clau per a Aragó per facilitar-los l'accés dels seus productes cap al Mediterrani i la ciutat de València, però segurament era vista amb desgana des de Castelló, que preferia invertir en altres infraestructures<sup>32</sup>.

Tot i això, en 1855 les obres es començaren amb rapidesa i destinant tots els recursos necessaris. Una nota publicada al *Diario Mercantil* en novembre de 1857 comentava que s'acabava d'obrir al trànsit 3000 metres de carretera “ocupando gran número de brazos” i es comptava amb completar prompte els treballs en espera de la construcció dels tres ponts que hi faltaven. S'agraïa a les autoritats provincials que “se inviertan en esta carretera los fondos que les estan consignados, y que se empleaban en otras de la provincia”<sup>33</sup>.

Com hem vist pels comentaris de l'enginyer Bellón, Vinaròs es consolidava en estos anys com a enclau d'atracció comercial. Així es justifica el ramal de la carretera del Maestrat i també es justificaria el de la carretera de Peñíscola a Benicarló. De fet, l'Enginyer en Cap Eduardo Trujillo presenta a Peñíscola com una vila costanera en un estat decadent front a la puixança de les seues competidores, Benicarló i Vinaròs, beneficiades pel pas de la carretera general de València a Barcelona. “Tienen además su playa habilitada para embarque; con cuyos auxilios se han elevado a la altura de poder competir en riqueza con las primeras poblaciones de España”<sup>34</sup>. Per contra, Peñíscola, tot i ser reconeguda com a plaça forta de 2a classe es trobava:

Aislada de todo comercio, sin poder hacer uso de sus dos ensenadas y sumergidos una tercera parte de sus habitantes en la mayor indigencia, van a buscar el sustento en las obras públicas de Cataluña. A este aislamiento hay que agregarle la demolición de sus casas en varias épocas y en particular la que sufrió no ha mucho con la Guerra de la Independencia que se vieron sus vecinos en la dura necesidad de vender a los de Benicarló todas las mejores tierras que poseían a uno y otro lado de la carretera de Barcelona para poder reedificar con el producto de ellas; Quedando reducida su riqueza territorial a una quinta parte de la que en realidad les concedía su jurisdicción<sup>35</sup>.

32 L'obra implicava la construcció de dos ponts –als barrancs d'Arguines i del Juncar–, nombrosos guals i una millora important de “las cuestas del Ragudo” fins a Barracas. *Memoria de la carretera de Zaragoza* per Eduardo Mojados (1855) Tram de Torres Torres al Mas de Barrueso. AGA, Obres Públiques, Caixa 2088.

33 Noticia reproduïda a *La Gaceta de Madrid*, 14-11-1857.

34 *Anteproyecto de carretera de 3r Orden de Peñíscola a empalmar con la General de Barcelona* (1858). Dirigido por el Ingeniero Jefe Eduardo Trujillo. AGA, IDD 4 (05). Expedientes de Carreteras. Caixa 2088.

35 *Anteproyecto de carretera de 3r Orden de Peñíscola...* (1858). Peñíscola va patir tres setges durant la primera meitat del segle XIX, el més important dels quals, en 1814 per les tropes del General Elío, va comportar un perllongat bombardeig de la vila fins la rendició de les tropes franceses.

El projecte es justificava, a més, pel fet que Benicarló i Vinaròs exercien de centro de atracció per a la producció agrària de Peníscola a més de la dels pobles del Maestrat. Per aquest motiu apostava per millorar la via ja existent entre Peníscola i Benicarló<sup>36</sup>.

## CONCLUSIONS

En desembre de 1858 el *Diario Mercantil* enumerava les obres públiques en execució a la província de Castelló. Estaven en marxa les carreteres de segon ordre de Castelló a Lluçena i de Sant Mateu a Vinaròs, amb un ramal a Xert i la Jana; la de Borriana a Nules i la Vall d'Uixó que empalmaria amb la General de València a Saragossa per Sogorb. Ja s'havia completat la de segon ordre des de les Coves de Vinromà a Alcalà de Xivert. També es treballava activament en Jérica en la *Carretera general de Valencia a Zaragoza por Segorbe*. A la carretera de Barcelona es bastia el pont sobre el barranc de Xinxilla a Orpesa "que en días de avenida se pone intransitable, interrumpiéndose las comunicaciones"<sup>37</sup>.

La llarga llista d'obres es completava amb un altre llistat de carreteres en projecte, en el que constituïa una demostració del notable creixement de la xarxa viària provincial. Ja durant la dècada moderada s'havia visibilitzat un augment en la inversió en obres públiques, que no havia fet sinó incrementar-se durant els anys posteriors. També es notava la incorporació de noves fornades d'enginyers. Gómez Ortega havia estat durant els primers anys l'únic enginyer de camins a la província, centrat en les carreteres principals. La incorporació dels nous membres del cos ara facilitava que carreteres que s'havien iniciat com a camins veïnals de primer ordre "sin planos y por administración", ara canviaren de categoria, s'alçaren plànols i es preparava la seua conclusió per contracta. Avanços que es consolidarien a partir de la Llei de carreteres de 1857 que, d'acord amb Carme Sanchis (1988) comportaria l'elaboració d'un pla general de carreteres amb el qual "s'ampliava la competència de l'Estat fins llavors restringida a l'execució de les grans vies radials, a les carreteres provincials i veïnals que s'hi inclogueren al dit pla". El Pla General de Carreteres de 1860 recollia els projectes que ja estaven en obres i les propostes recollides al *Diario Mercantil* dos anys abans. Era una bona mostra de l'interés estatal per densificar la xarxa viària, però com apunta aquesta autora, alguns dels projectes sols serien realitat ja en el segle xx. Particularment els que travessaven les comarques interiors de la província.

Germa Bel (2010) afirma que "el español es un caso extremo de uso de la política de infraestructuras al servicio de la jerarquización territorial y de la ordenación del poder en España". Una realitat que

---

36 *Anteproyecto de carretera de 3r Orden de Peñíscola...* (1858). Trujillo descartava buscar directament la carretera de Barcelona, ja que tot i el traçat més curt, implicava expropiar vinyes valuoses i s'allunyava de Benicarló i la comunicació amb Morella. Un traçat per la costa, en canvi implicava obres de protecció de la via front als temporals marítics que solien arrossegar pedres dificultant el pas. L'opció escollida es separava una mica de la costa, tot i avançar en paral·lel a aquesta.

37 En projecte es trobaven les carreteres de Onda a la Platja de Borriana, d'Albocàsser a Ares i de Peníscola a la carretera general de Catalunya, per Benicarló i Alcossebre. La diputació també s'havia proposat la construcció d'un camí que, partint del nucli de Segarra a Vilar de Canes travessara Catí i comunicara amb la carretera del Maestrat. *Gazeta de Madrid*, 9-12-1858.

no es limitava a l'escala estatal, sinò que a partir de 1834 es va començar a reproduir a tot el territori a mesura que es conformaren les noves entitats polítiques i administratives, les províncies. Les autoritats provincials, com hem vist en el cas de Castelló, no varen perdre l'oportunitat de reforçar la centralitat de les seues capitals de província. Bona part dels projectes posteriors es poden considerar afluents d'unes vies principals que desembocaven en la capital provincial. Sota aquesta lògica de reforçament de la capital, que ha imperat fins el present, cal interpretar la competència portuària entre Castelló i Vinaròs que arrencaria en la dècada de 1860 i que passaria per dotar a Castelló d'un port, tot i l'absència de condicions naturals. Sols un exemple del que hauria de ser la pràctica habitual.

## REFERÈNCIES

- Bel, G. (2010). *España, capital París*. Barcelona: Destino. [Consultada l'edició de Butxaca, 2012]
- Burgueño, J. (1996). *Geografía política de la España constitucional: la división provincial*. Madrid: Centro de estudios constitucionales.
- Canal, J. (2000). *El carlismo: dos siglos de contrarrevolución en España*. Madrid: Alianza.
- Castro, C. De (1979). *La revolución liberal y los municipios españoles*. Madrid: Alianza.
- Cortes Españolas (1821). *Informe de la comisión de división del territorio español leído en la sesión de las cortes de 19 de junio de 1821*. Madrid: Imprenta de I. Sancha.
- DGOP [Dirección General de Obras Públicas] (1856). *Memoria sobre el estado de las obras públicas en 1856*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Domínguez Martín, R. (2002). *La riqueza de las regiones. Las desigualdades económicas regionales en España, 1700-2000*. Madrid: Alianza.
- Ferri, M (2007). L'obra pública com a imatge del progrés. La creació del “mite de les infraestructures” en l'Espanya liberal (1834-1868). *Saitabi*, 57, 77-98.
- Ferri, M (2011). *L'obra pública en el territori valencià durant la formació de l'estat liberal (1834-1868). La tasca dels enginyers de camins*. Tesi doctoral. Universitat de València.
- La Parra, E. (2018). *Fernando VII. Un rey deseado y detestado*. Barcelona: Tusquets.
- López Morell, M. A. (2005). *La casa Rothschild en España (1812-1941)*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- Madrado, S. (1984): *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Martí Arnándiz, O. (1997). *Un liberalismo de clases medias: revolución política y cambio social en Castelló de la Plana (1808-1858)*. Castelló: Diputació de Castelló.
- Offner, J. M. (1993). Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique, *L'espace géographique*, 3, 233-242.
- Risques Corbella, M (1995). *El govern civil de Barcelona al segle XIX*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona.
- Sáenz Ridruejo, F (1990). *Ingenieros de caminos del siglo XIX*. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, Madrid.



- Sanchis Deusa, C. (1988). *El transporte en el País Valenciano*. València: Departamento de Geografía Universitat de València / Edicions Alfons el Magnànim / Institució Valenciana d'Estudis i Investigació.
- Sanchis Deusa, C (2000). La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862. *Quaderns de Geografia*, 67-68, 167-190.

Cómo citar este artículo:

Ferri Ramírez, M. (2022). *Una riqueza encerrada*. Les carreteres en la formació de la província de Castelló (1833-1868). *Cuadernos de Geografía*, 108-109 (2), 655-671.

<https://doi.org/10.7203/CGUV.109.24102>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

