

Carretera del *Maestrazgo* (i 2)

Maestrazgo road (II)

Julià Pastor Aguilar. Centre d'Estudis dels Ports. lotpastor@gmail.com

Presentat: 19/03/2022

Aprovat: 30/03/2022

Resum

En la primera part es van exposar els antecedents, preàmbuls, instàncies i expectatives de la carretera per tal de comunicar l'Aragó amb el mar per via recta. En l'article present parlem de la construcció de la carretera en el seu tram des de l'Hostal d'en Roig fins a l'Hostal Nou, al peu de Morella, seguint la memòria de l'enginyer José Gómez Ortega, feta l'any 1847, que ens subministra totes les dades.

Paraules clau: N-232, Vinaròs, Saragossa, José Gómez Ortega

Abstract

In the first part, the background, preambles, instances and expectations of the road were presented in order to connect Aragon with the sea in a straight line. In this new article, the construction of the road in its section from the Hostal d'en Roig to the Hostal Nou at the foot of Morella is presented. Data have been obtained thanks to the papers of the engineer José Gómez Ortega, written in 1847.

Keywords: N-232, Vinaròs, Zaragoza, José Gómez Ortega

Introducció

Passades totes les consideracions sobre la carretera des de 1607, ens presentem al moment de la seua construcció després de tantes instàncies, projectes, fallides i desenganys.¹

Parlarem del projecte de 1847 que va servir de base i guia per a fer el tram de carretera des de l'Hostal d'en Roig fins a l'Hostal "*al pie de Morella*". El tram des de Sant Mateu a l'Hostal d'en Roig, per la Serafina, ja estava en obres i prou avançat.

Aquesta carretera és la que encara fa servici i és reconeixible en tot el seu traçat, malgrat les reformes que s'han anat fent: la supressió de les corbes d'en Belleta, les de Vallivana, les del Macareno, les del Colomer i ara les del Pont de la Bota. Les estructures per salvar els passos d'aigua o els barrancs, fora d'algun cas, encara es poden reconèixer i algunes són funcionals. Ja ho anirem veient.

El projecte que considerem va ser fet per l'enginyer José Gómez Ortega, del qual hem esbrinat algunes dades biogràfiques.

1.- La primera part la trobareu a: "Carretera del *Maestrazgo* (1), 1607-1847". *PAPERS DELS PORTS*. Revista del Centre d'Estudis dels Ports. Morella, 2021. Pàgs. 62-92

Cal afegir, com una nota més de la primera part de l'article, que també són consultables a Internet dos treballs que fan referència a la carretera: un de Sergio Urzainqui Sánchez² i l'altre, de Fernando Andrés Robres.³

Qué en sabem de l'enginyer

José Gómez Ortega (1813 - 1886). Enginyer i polític castellà.

Va nèixer a la localitat de Manzanares de la provincia de Ciudad Real el 27 d'agost de 1813.

En una necrològica firmada per D. M. Riaño i publicada a la Revista de Obras Públicas apareixen algunes dades de la seua biografia.⁴

Va ser un dels vint-i-dos triats, entre els quaranta-sis que van presentar sol·licitud per ingressar a l'*Escuela de Caminos* en la seua inauguració, l'any 1834 i va acabar els estudis el 1839.

Al districte de Valencia, on havia estat destinat, va intervenir en la carretera de Valencia a Alacant per Alcoi, el *proyecto y construcción de una parte de la carretera de Castellón a Morella comprendida en el Maestrazgo*, el ferrocarril de Valencia a Almansa, la Séquia Reial del Xúquer i el Port del Grau.

Va ser nomenat enginyer en cap de la provincia d'Alacant, l'any 1853.

A l'any següent de la gran rivada del Xúquer (1864) va ser nomenat cap d'una comissió d'enginyers per fer un estudi de la conca del riu, estudiar les riuades que es coneixien i elaborar un pla per tal d'evitar, tant com fora possible, en el futur les malvestats de les avingudes.⁵

L'any 1884 va rebre els nomenaments de president de la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos* i de la *Comisión de Faros*, els càrrecs més amunters dins de la professió. Durant la Restauració borbònica es va apuntar al Partit Lliberal Conservador i va ser escollit diputat pel districte de Pego en les eleccions del vint de gener de 1876.

Uns anys a venir va arribar a ser senador per la provincia d'Alacant de 1879-81 i de 1884-86.

La credencial estesa per la Diputació Provincial d'Alacant el dia 10 de maig de 1879 ens parla de la tria per a senador entre tres candidats. En l'elecció, José Gómez va obtenir 163 vots i Andrés Rebagliatto i Remigio Moltó 152 i 127 vots respectivament d'un total de 176 participants d'un còmput de dos-cents vots possibles.⁶

2.- URZAINQUI, S. (2019). *El anhelo de Aragón: La carretera y el puerto de Vinarós. Documentos para su estudio*. Colección Mare Nostrum n° 57. Associació Cultural Amics de Vinarós. Vinarós.

3.- ANDRÉS, F. (2008). "El reino sin mar, el camino para llegar y el puerto que no pudo ser: Aragón, Vinarós, Valencia, Siglo XVII, una recapitulación". *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la Profesora Emilia Salvador Estevan, Vol. II, Economía, Sociedad, Cultura*. Universitat de València. Pàgs. 507-535.

4.- RIAÑO, D. M. (1886). "Necrológica. Exmo. e Ilmo. Sr. D. José Gómez Ortega, inspector general de primera clase de Caminos, Canales y Puertos". *Revista de Obras Públicas*, 4ª Serie, Tomo 4º, Número 23, Año XXXIV de la publicación. Madrid.

5.- MATEU, J. P.: "La riuada gran del Xúquer (1864): respostes de les institucions públiques". *Saitabi. Revista de la Facultat de Geografia i Història*, 64-65 (2014-2015), p. 209.

6.- Fitxa de José Gómez Ortega de l'Arxiu del Senat.

El setze de maig de 1884 presenta al Senat un certificat del *Ministerio de Fomento* d'estar en possessió del títol d'*Inspector General de 1ª clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, càrrec pel qual percibia un haber anual de diez mil pesetas asignadas a dicho empleo.

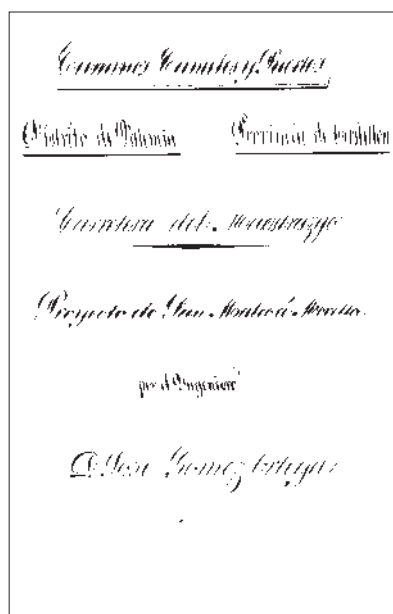
Durant el seu mandat va procurar la millora de les comunicacions de la comarca de la Marina Alta.

Va faltar el dia 22 de setembre de 1886.

El projecte de José Gómez Ortega

La memòria en qüestió és un volum en format foli, manuscrit, amb una lletra molt bonica i fàcil de llegir. En la figura adjunta podeu veure la tapa del memorial amb el títol complet del treball.

Comença amb un apartat que titula *Consideraciones generales* que transcrivim a continuació perquè resulta substanciós i interessant de llegir. Al llarg de tot l'escrit, queda molt clara la importància de la carretera de cara a l'estratègia militar, a més de tots els altres avantatges i millores que ja havíem trobat en les al·legacions anteriors, referents al comerç, l'economia i, fins i tot, la cultura. Però amb la lectura del text podreu fer-vos un judici de la qüestió.



La conveniencia y aun necesidad de proceder a la construcción de una carretera que atravesara el Maestrazgo de Morella ha sido reconocida en todos los tiempos. Ya en 1608 se trató de llevar a cabo tan importante obra, pero las gestiones practicadas el efecto fueron de resultado tan estériles, como los de otras tentativas que tuvieron lugar en épocas posteriores. Los diferentes pensamientos que precedieron en las diversas ocasiones que se ha tratado este asunto, no consta se hayan consignado debidamente en planos geométricos y demás trabajos facultativos, que dieran a conocer la traza y el coste de la obra y la topografía del terreno en que aquella se estableciera. Informes de limitada extensión en general, si bien algunos de ellos luminosos, procedentes de meros reconocimientos a los que, cuando más y sólo en un caso, se acompañó un croquis, que todo junto dio el itinerario de la línea, es lo que aparece conseguido para la realización del propósito; porque si bien en 1834 se trató ya de construir y al efecto los trabajos principiaron a la vez inmediato a los pueblos de Villa-real, Cabanes y San Mateo, que muy luego se interrumpieron, se hizo sin sistema alguno. Ni puede llamarse así la marcha seguida en la ejecución, ni se verificó previamente el proyecto, apareciendo hoy por todo resultado tres trozos en los puntos citados, que compondrán juntos la longitud de tres mil pies próximamente, y en tal estado, que con dificultad podrán cruzar por parte de ellos los carruajes.

El empeño que se ha manifestado tiempo ha en la construcción de la carretera de que se trata, indica desde luego que su influjo no puede menos de ser beneficioso para el país, y lo será en efecto bajo diferentes conceptos; el militar, el económico-mercantil y el social que consideraremos separadamente.

La carretera en cuestión debe atravesar o pasar inmediato a la plaza de Morella, fundada y fortificada por los sarracenos para hostilizar a los Condes de Barcelona y después a los Reyes de Aragón, cuya conquista obtuvo Don Jaime 1º. Este fuerte, apoyo que ha sido con frecuencia de los promovedores de las guerras civiles se considera casi inexpugnable, mas que por los medios con que cuenta para su defensa, por la dificultad que los accidentes del terreno presentan para llegar a él.

Situado el castillo en la cúspide de una montaña en cuyas faldas lo está la población también fortificada; núcleo de diferentes series en distintas direcciones que terminan respectivamente en el mar por la parte de la Plana, en los ríos Guadalupe y Ebro por Aragón y por la de Cataluña en la gran cordillera de los

Puertos de Beceite hasta formar parte de ella, surcada la gran zona en que se extienden todas por frecuentes y profundos barrancos, ofrece la fortaleza grandes y casi insuperables obstáculos para su conquista, y de aquí la necesidad de una carretera que la hiciera accesible.

La carretera en cuestión que ha de comunicar Valencia con Zaragoza, deja la plaza entre dos capitales de Distrito Militar de las que pueden proceder movimientos simultáneos sobre ella, y facilitar por lo tanto el inmediato envío de tropas, trenes y víveres. esta ventaja no podría obtenerse si no satisficiera la obra una condición cardinal; la de seguridad en la marcha, o sea la posibilidad continua en la defensa, caso de ataque, evitando de consiguiente toda circunstancia que propendiera a una sorpresa.

Teniendo esto presente, se ha establecido la directriz, como se dirá después detalladamente, a la altura posible sobre el barranco de Vallivana, de peligroso paso que es el actual camino y a cuyo curso e inmediato sigue la obra. El cuerpo de ingenieros militares habrá sin duda tratado este asunto ya en otros casos con la extensión debida, como referente a uno de los objetos principales de su Instituto, y con la propiedad que corresponde a la conocida instrucción de sus individuos.

Importantísima es también la ejecución de esta obra bajo el aspecto económico-mercantil. La carretera de que se habla establecerá comunicación entre los antiguos Reinos de Valencia y Aragón y, si así decirse puede, aproximará al mar este último proporcionando la permuta de frutos entre ambos países.

Del de Valencia podrán transportarse principalmente vinos, agrios, cáñamo, esparto y frutos coloniales, al paso que el de Aragón dará su hierro, trigo y demás cereales. Es bien obvio que la falta de una obra de esta especie causa el que en el país que la había de atravesar y particularmente en el Maestrazgo, no tenga lugar el mutuo auxilio y compensación que debe de existir siempre entre el comercio y la agricultura, pues que procediendo el comercio en nuestro país especialmente de las cosechas, es preciso para que éstas se repitan con ventajas y sin interrupción en las épocas o períodos fijos por la naturaleza, el reintegro del capital impuesto; de consiguiente si el movimiento es pronto y seguro, pronto y seguro también será el reembolso.

En el Maestrazgo se ven los infelices labradores privados de aquella indispensable circunstancia por falta de medios de comunicación, puede decirse, con el resto de la Península, y reducido por lo tanto a la única y limitada salida que a sus cosechas proporciona el consumo interior, considerando tal vez como calamitoso una recolección abundante, al propio tiempo que casi se carece en el país de muchos artículos que satisfacen las necesidades de la vida.

Tal paralización en las cosas se extiende también a las ideas y por lo tanto a la civilización. Un país como el Maestrazgo casi concreto así mismo, con muy pocas relaciones con las demás provincias, en razón como queda dicho, de la ninguna vía de comunicación que existe dentro de sus límites, y en que el viajero obligado a marchar por profundos barrancos a falta de caminos, procura atravesar o salir de una zona tan despoblada lo más pronto posible, sin atender más que al objeto de su expedición: un territorio pues, que para desgracia de los naturales parece como presentar su topografía por baluarte para hacerse inaccesible a los demás hombres más afortunados, tal vez, bajo este concepto en su procedencia, y con ello a los adelantos de que fueren capaces; en un país de esta especie no existirán en general más concepciones que las que tuvieron sus más remotos habitantes, transmitidas intactas de generación en generación, y que no pueden por sí solas servir de base para los progresos de la industria y el comercio y demás elementos que concurren a formar la prosperidad de un territorio.

La tranquilidad pública, el desarrollo de la riqueza y de la cultura, son por sí solas causas más que suficientes para tratar de una manera vigorosa de cambiar la faz de este país, y con medios que hiciesen sentir desde luego sus beneficiosos efectos. S. M. (qDg) en su ilustración y solicitud, y tomando en cuenta las diferentes

exposiciones que le fueron dirigidas al efecto, se dignó resolver el 7 de octubre de 1846 se procediese a la construcción de una carretera que atravesara el Maestrazgo; medio indudablemente el más eficaz para conseguir aquel propósito.

Marcado de antemano por la superioridad el itinerario de esta carretera desde el punto de que se ha de separar de la de Valencia a Barcelona, o sea desde el en que ha de tener principio, hasta Alcañiz su terminación, y designados los pasos cardinales entre pueblo y pueblo, por la comisión mixta de un individuo del cuerpo de Ingenieros del Ejército y otro del de Caminos y Canales, que se ocupó del primer reconocimiento, como carretera que ha de dirigirse a una plaza; y concreto el encargo del ingeniero que suscribe, al proyecto y construcción de la parte comprendida entre San Mateo y Morella, y a la cual corresponden los planos que acompañan este escrito, sólo se hará referencia a dicho trozo al tratar de la dirección de la línea y demás.

El camino de que se trata atravesará pueblos y territorios, cuya comunicación expedita influirá poderosamente en su importancia política, industrial, comercial, y agrícola, sobre la que queda ya hecha una ligera reseña; excusando repetir la utilidad del pensamiento en que la obra tenga su principio en la costa, pues que es bien notoria.

Los pueblos de más consideración que atravesará en el interior, son: San Mateo, Morella y Alcañiz, todos tres capitales de partido judicial. San Mateo que está cuatro leguas próximamente de la costa y diez de la capital de provincia, Castellón, consta de 700 vecinos; se halla situado al pie de las formidables sierras que bajo distintas series y ramificaciones se dirigen a Morella rodeándola, y extienden principalmente hacia Aragón y Cataluña.

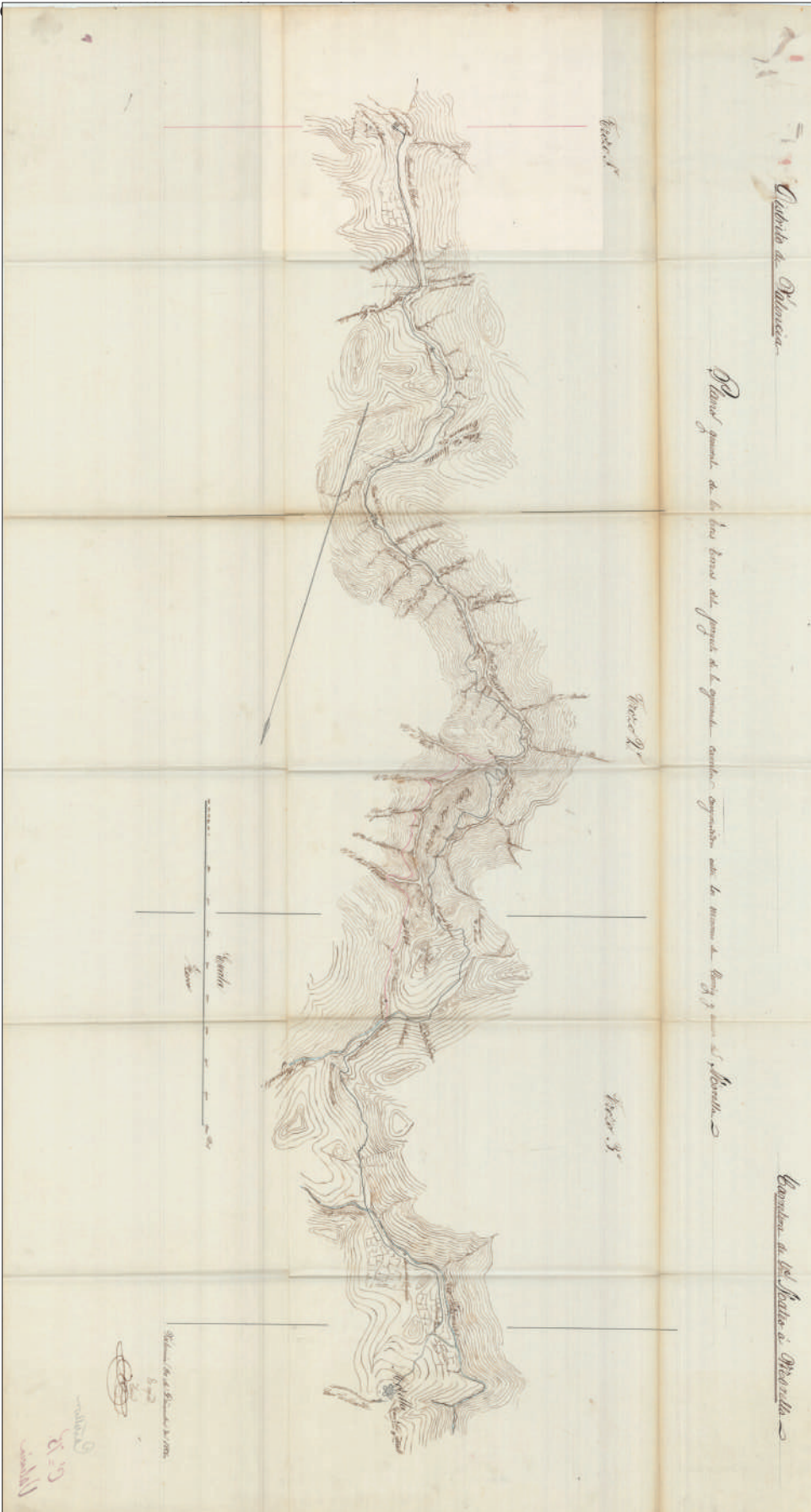
Es pues, el principio de la zona estratégica de Morella, y en donde, por lo tanto, se hacen los acopios de víveres y aprestos militares para aquella plaza. Las principales producciones de su término son: vino, cereales, el aceite con especialidad y en abundancia tal que puede bastar para el consumo de nuestros pueblos.

La situación y circunstancias de Morella de 1.000 vecinos próximamente quedan ya referidos. La riqueza pecuaria queda en primer término y sus cosechas de cebada y trigo son considerables. Cuenta con muchas fábricas de efectos de lana, hoy en abatimiento y bastante espíritu mercantil. Por su situación y vecindario puede decirse que es el centro del movimiento, no sólo de los pueblos que le están inmediatos, sino de los que se hallan en límites de los Reynos de Aragón, Valencia y el Principado.

Alcañiz, pueblo de 1500 vecinos, cuyas paredes baña el Guadalope, está enclavado en la zona llamada tierra baja de Aragón. Tiene granjería de ganados bastante considerable y abundantes cosechas de granos, aceite, vino y legumbres. Es también por la parte de Aragón el principio de la zona estratégica de Morella, y en donde, así como en San Mateo, se reúnen para la plaza víveres y pertrechos de guerra.

La realización de esta carretera es tanto más importante, cuanto las ventajas que produjera no se concretarían al territorio que atravesase de la Costa a Alcañiz. Podríase continuar hasta Zaragoza, donde empalmaría con la carretera que tiempo ha se intentó construir a Francia por Jaca y de consiguiente los resultados se obtendrían entonces en más grande escala. Se conseguiría el comunicar la parte oriental del Reyno de Valencia con el Bajo y el Alto Aragón, ya que con el bajo lo verifica ahora sólo por Teruel, y también con Francia por la parte de Canfranch, y de esta manera se contaría con otra vía para el Reyno vecino por el centro del Pirineo próximamente, además de las que van hoy a sus extremos, Irún y La Junquera.

SE



Plànol general dels tres trossos de la carretera entre l'Hostal d'en Roig i l'Hostal Nou al peu de Morella

En l'apartat següent, que titula Descripción detallada del proyecto fa la concreció de tota una colla d'aspectes:

Comença dient que el projecte va des de Sant Mateu fins a l'Hostal Nou, al peu de Morella, de 6 llegües, és a dir 17.885 peus. Això és un error considerable.

L'error de les quantitats pareix atribuïble al copista perquè es deixa quasi una llegua (0,86) i se li escapa un dos entre l'u i el set. Fetes les correccions la distància entre Sant Mateu i l'Hostal Nou de Morella queda, de bones veres, en 6,89 llegües, és a dir 127.885 peus.

El trajecte es considera dividit en tres trossos, els extrems dels quals són: l'ermita de Vallivana, el Mas de Querol i l'Hostal Nou de Morella. El primer té una longitud de 21.006 vares, el segon de 12.558 i, el tercer, de 12.397. Cal fer l'aclariment que el primer tros que apareix més gran que els altres ja té 5.838 vares i un terç afermat o conclós des de Sant Mateu a la Serafina i 5.102 vares en construcció, des de la Serafina fins a l'Hostal d'en Roig.

Segons això, els tres trams que considera el projecte són d'una longitud semblant, segons és de veure en el quadre següent.

Tram	Peus	Vares	Llegües	Kms
1.- Sant Mateu a Vallivana	63.020	21.006	3,15	17,55
Hostal d'en Roig a Vallivana	30.208	10.006	1,50	8,36
2.- Valivana al Mas de Querol	37.678	12.559	1,88	10,49
3.- Mas de Querol a l'Hostal Nou	37189	12396	1,86	10,36

Aconsella que la carretera, donades les circumstàncies i les dificultats del terreny, s'avindria millor a la competència de l'Administració.

També adverteix que, a causa de les obres que s'han de fer i als obstacles que poden anar apareixent, no serà gens fàcil establir els terminis d'execució i, per tant, s'haurà d'anar en compte a l'hora d'exigir als constructors dates massa estrictes per a l'acabament i l'entrega de l'obra. També és possible que calga revisar els pressupostos al llarg de l'obra. Al final de l'apartat apareix la signatura de l'enginyer a Sant Mateu el dia 27 d'abril de l'any 1848. Els papers no anaven, com es veu, en sincronia amb la ralització de l'obra.

EQUIVALÈNCIES D'UNITATS				
	Polzades	Peus	Vares	Sist. M. Decimal
Polzada	1	1/12		23,2 mm
Peu	12	1	0,33	27,86 cm
Vara	36	3	1,00	83,59 cm
Llegua		20.000	6.666,66	5,57 km

Dades i Taules

A continuació va tota la bateria de taules i dades on s'especifiquen tots els aspectes a tenir en compte per dur a terme una obra pública d'aquesta envergadura. Cal considerar tots els elements: el personal, els materials, els mitjans de transport, les aïnes i la maquinària -per simple que siga-, les excavacions, els reompliments, les obres de fàbrica, el murs de sosteniment, els desguassos, etc. i quantificar-los degudament per tal de poder arribar a fer un pressupost com és menester.

Els Plànols, els perfils, les seccions i els dibuixos de les diferents actuacions ens han arribat en una còpia de l'any 1852 signada per un tal Amor.

A la memòria, l'autor sempre fa totes eixes consideracions referint-se a cada tros, cosa que fa que els aspectes comuns resulten repetitius i, a voltes fastidiosos. En capítol apart apareixen els pressupostos parcials per trossos i el total.

En el present article presentem uns quants dels aspectes comuns a tot el trajecte i, a continuació, farem la descripció de les particularitats més característiques de cadascun dels trossos, que encara ara es poden observar.

Amplària i afermat

La carretera, considerada de segona classe per correspondre a dues províncies, la de Castelló i la de Terol, ha de fer d'ample trenta-dos peus exceptuant les cunetes, però per les dificultats que imposa la geografia i les obres de fàbrica que s'han de fer, es proposa fer-la de l'ample de les carreteres de tercera classe, és a dir de vint-i-vuit peus i, així poder alleugerir el pressupost.

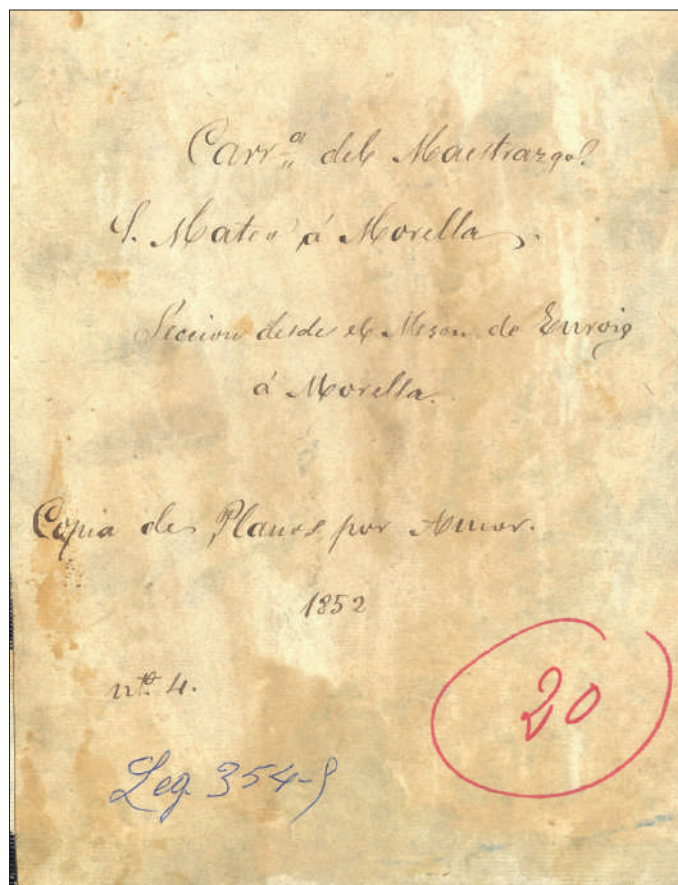
De totes formes, l'ample de trenta-dos es manté a les proximitats de Sant Mateu i de la *Plaza de Morella*.

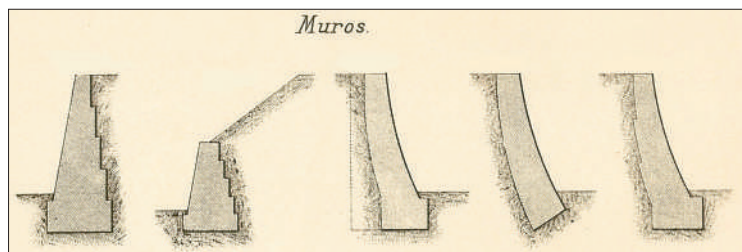
Pel que fa a l'afermat, us reproduïm a continuació el comentari que l'enginyer fa a la memòria:

El sistema que propongo para el afirmado, viene a ser un medio entre el que se adopta como mejor pero costoso en la primitiva construcción y que exige frecuentes reparaciones y el que se seguía antiguamente, que la experiencia ha hecho abandonar. El de esta carretera constará de tres capas, la primera de siete pulgadas de espesor en el centro y seis en el borde de la caja; la segunda de cuatro en medio terminando a cero en dicho borde y la tercera de dos pulgadas en el centro, se extenderá también por encima de los paseos para terminar en la arista exterior de éstos; colocada sobre la última capa otra de arena de una pulgada si la hubiere a propósito y, de no ser así, de tierra la mejor para el caso, extendiéndola a tapa-canto o sea con un pequeño espesor, para evitar los lodazales.

Rumb, longitud, rasants, etc.

Al llarg de quinze pàgines, fa la descripció, en cadascun dels tres trossos, de les característiques de tots els fragments en què divideix tota la línia y que assenyala amb lletres minúscules, tal com apareix al perfil longitudinal del quadern de gràfics, que no podem mostrar perquè quedaria excessivament menut en l'espai del qual disposem. En aquest apartat estan perfectament delimitats els paràmetres de cada segment: el rumb, la longitud i si és pla, puja o baixa.





Perfils de mur: Extret del llibre *Carreteras* de Manuel Pardo. Madrid, 1892



Mur de la Caseta de l'aigua. Morella

Murs

L'estil dels murs, de maçoneria concertada, amb pedres ben encaixades i amb el pendent necessari en cada cas per tal de sostindre el ribàs el podeu veure a la fotografia i en els trams de carretera on encara hi són, per exemple, davant de la Caseta del Tint. Dona tota la sensació que estaven ben fets i a consciència perquè encara en queden uns quants en molt bon estat; alguns en plenes funcions.

Estructures per a salvar corrents d'aigua o fortes depressions

En els trams de carretera motiu de la nostra consideració, cursos d'aigua no n'hi ha, si exceptuem el cas del Bergantes, que en aquella època es veu que sí que en duia d'aigua, perquè va ser mereixedor de dos ponts de consideració. La resta són regalls, barrancs o rambles que només porten aigua en el moment de grans pluges que, en el nostre clima, només passen molt de tant en tant, a escala d'uns quants anys. El fet que hi haja poca escorrentia superficial -a més que plou poc i malament- també és degut al tipus de roques que tenim: potents bancs de calcàries on gran part de l'aigua que cau s'escola roca endins.

Aquest tipus d'obres de fàbrica que comentem es classifiquen per la secció i la llum o amplada que tenen:

- Guals: a nivell; amb simple esplanació o amb empedrat protector.
- Tubs o canons: de diàmetre inferior a 0,70 m.
- Claveguerons (*tajeas*): de sostre pla i secció rectangular. Llum inferior al m.



Claveguerons. De la recta abans de les voltes d'en Belleta (esquerra). De la Venta del Sombrero (dreta)

Estructures amb volta

- Pontarrons (*alcantarillas*): d'un a tres metres d'amplària
- Pontons. amb una llum de tres a deu metres.
- Ponts: amb una amplària superior als deu metres.

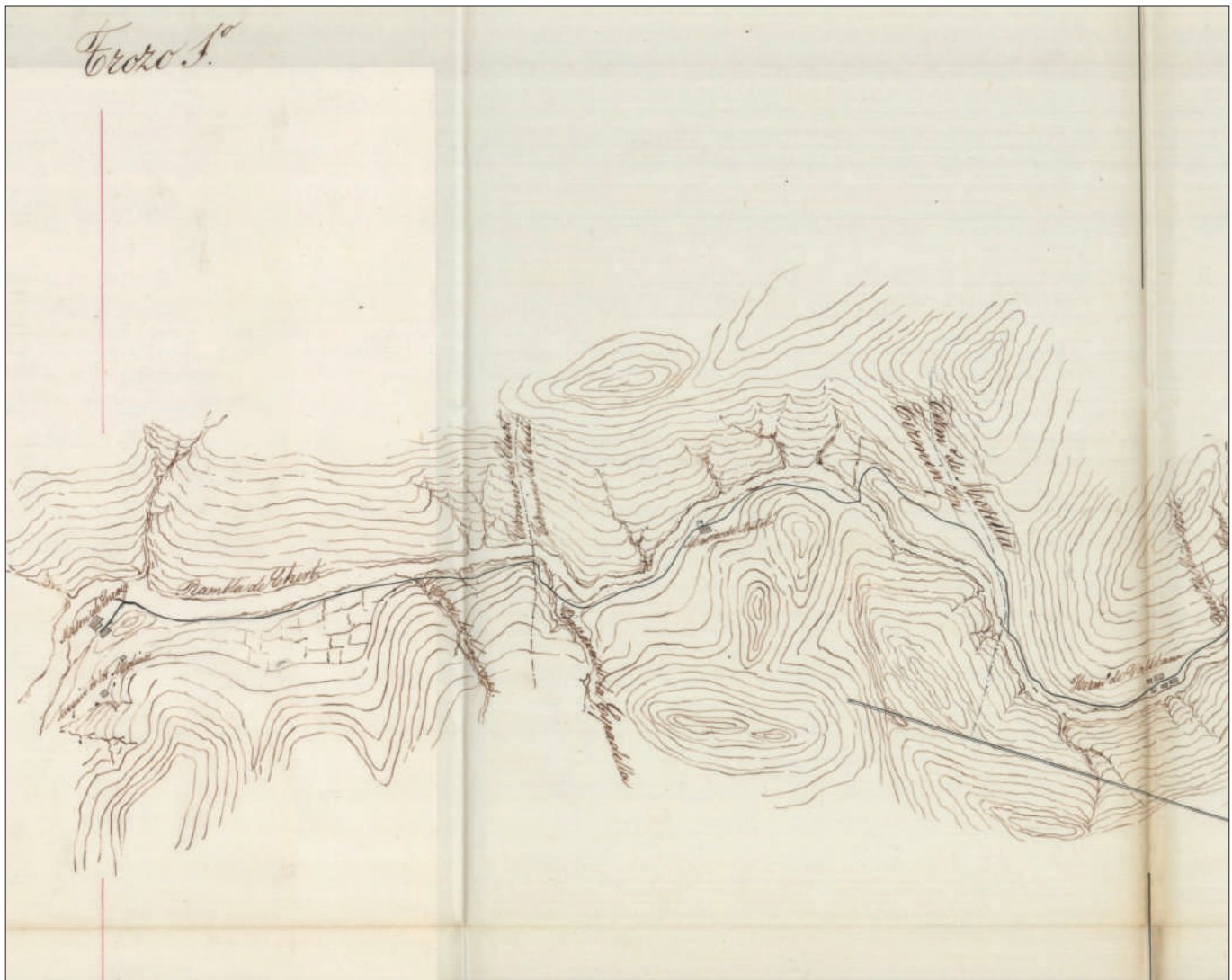
Per a les obres de fàbrica, l'enginyer proposa l'obra de carreu, carreuó i maçoneria. Les voltes seran de carreuó, els carcanyols i estreps de maçoneria.

Al pont sobre el segon pas del Bergantes (Pont de Taules) la volta i quasi totes les parts de carreu, amb els murs de sosteniment de maçoneria. A aquesta obra se li ha de donar més importància "*por su proximidad a Morella i a la cantera*".

En la memòria de cadascuna de les obres de fàbrica es fa la descripció de les mesures, de com ha de ser cada part, del tipus d'obra que cal i de la procedència dels materials.

Primer tros

"Desde los Mesones de Enroig hasta el Hermitorio de Vallivana"



Encara que no entra en el mapa del tros primer, pot ser interessant indicar algunes coses del tram que ja estava en obres.

El pas de la Rambla, a la Serafina, estava contemplat sense cap obra, directament per damunt. Simplement la grava xafada i esplanada, tal com vam passar, durant uns mesos, l'any 2000 quan una avinguda a finals d'octubre es va emportar un ull del pont.

Del Clot d'en Simó, el que havia estat la gasolinera de El Maestrazgo, es van projectar dos itineraris: un per on ara passa la carretera i, l'altre, tirant al recte i creuant dues voltes la rambla amb el mateix sistema que a la Serafina.

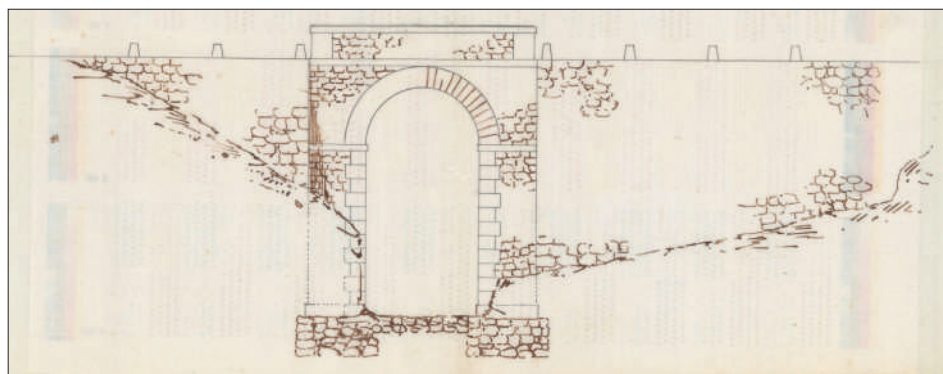
El primer projecte es va desestimar i es va optar pel segon.

Ja podeu suposar que, quan hi havia avinguda, quedava interromput el pas dels vehicles. Encara no fa molt, quan hi va haver un accident d'un camió al pontet de pedra d'En Roig ens van fer passar uns dies per eixe itinerari, donat que pel pont nou, acabat de fer, tampoc es podia passar perquè es va esmunyir el mur de contenció d'eixos que fan ara a màquina i amb pedres grosses sense treballar.

Després d'eixes curioses disquisicions, tornem al solc.

La longitud d'eixe primer tros és de 8,36 quilòmetres i, l'amplada, de 28 peus, uns 7,80 metres.

Es tracta d'un terreny amb plans i trams de poca pujada. S'havien de salvar, en tot cas, un parell de barrancs de notable fondària: el dels Lladres i el d'Espadella, exactament al principi i al final, pujant, de la trinxera que ara fa la carretera nova.



Croquis del Pontó d'Espadella

Eixos barrancs es van salvar amb dos pontons. Pel del Barranc dels Lladres encara passa ara la carretera, el que ocorre és que, amb totes les reformes que li han fet, no en queda res reconeixible de l'estructura original.

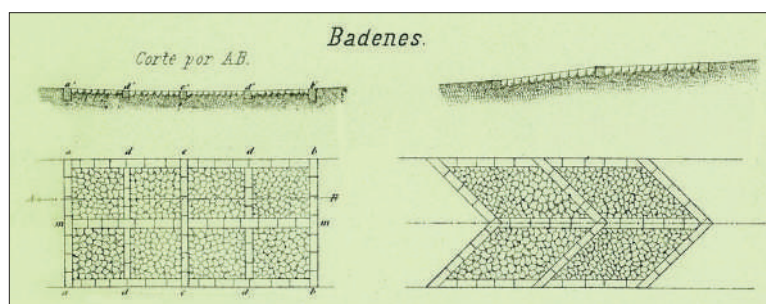
El pontó d'Espadella encara es pot veure, entremig de les atzavares, amb la llum original,

però també reformat per la part de dalt diverses vegades. En el moment present ha quedat desplaçat de la nova carretera per un pont nou que rectifica el traçat.

Després d'Antolí arriba la carretera a la Venta de l'Aire i, segons diu ell: "*bajar a la Rambla de Chert que hay que volver a cruzar*".



Gual i pont sobre el Barranc de Vallivana a la Venta de l'Aire



Guals empedrats (Pardo, 1892)

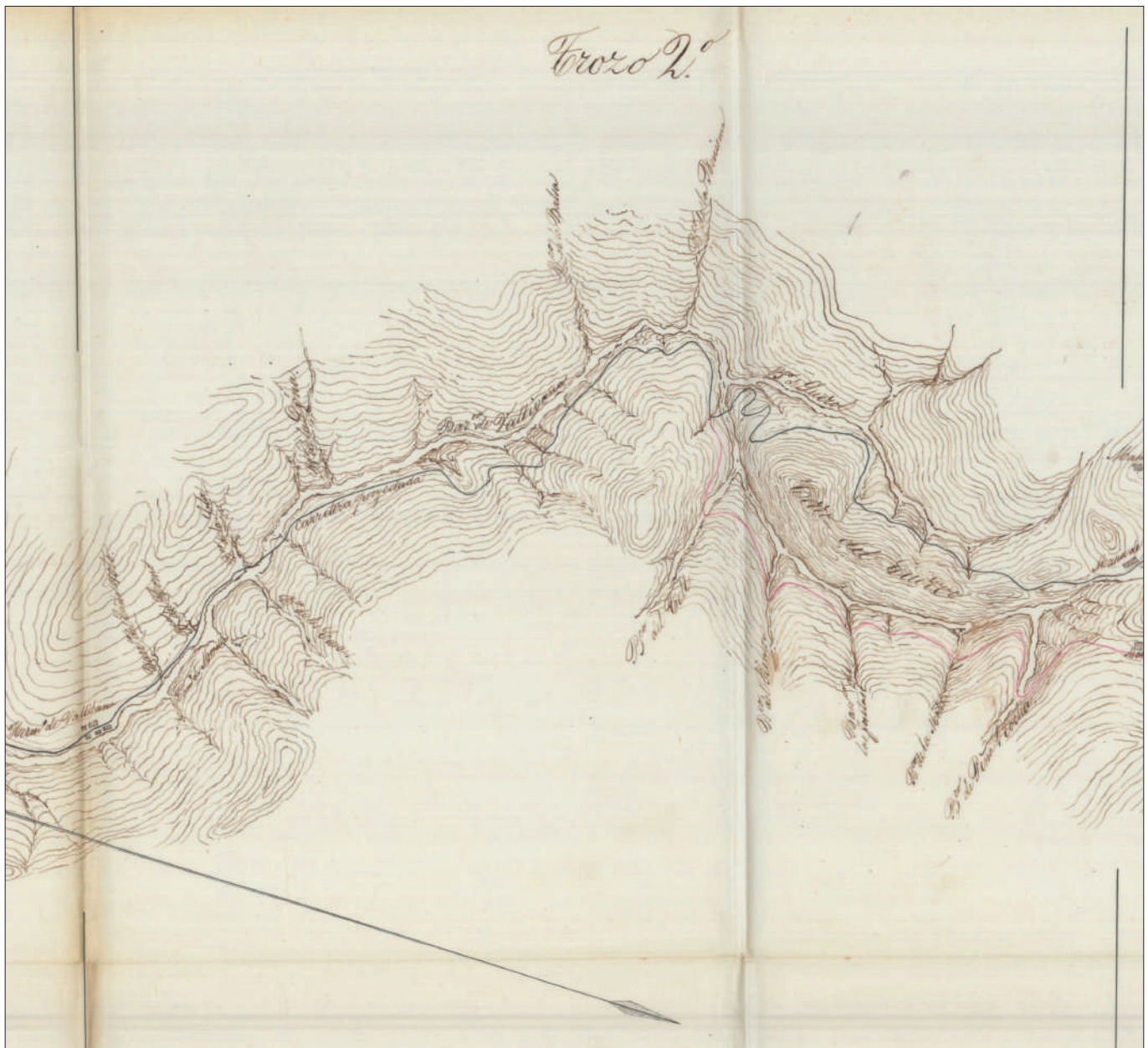
No sé el que deia el mapa que ell seguia però, en realitat, es tracta del pas de la carretera sobre el Barranc de Vallivana que, una mica més avall, s'ajunta amb el que ve de Catí per continuar després amb la rambla cap a Xert.

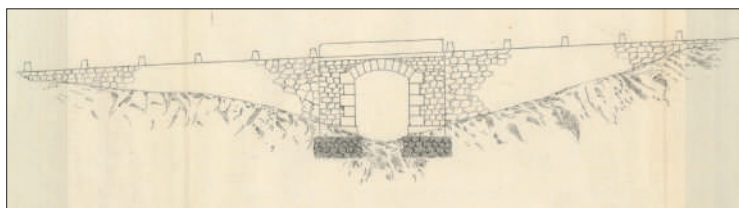
Aquest gual ha quedat ara sol i abandonat fent companyia al pont en corba que es va construir per substituir-lo.

Passat el barranc i superades les corbes per salvar l'altura del marge dret del barranc al punt de l'entrada de Catí, ja només queden fins al Santuari de Vallivana uns barramquissos que es podien salvar reomplint la part baixa sense cap necessitat de fer obra.

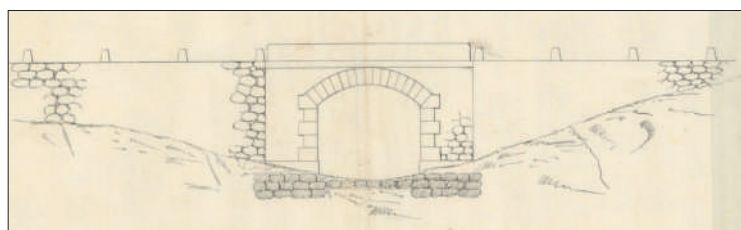
Segon tros

“Desde el Hermitorio de Vallivana hasta la Masía de Querol”





Pontarró del Barranc del "Caño Roto"

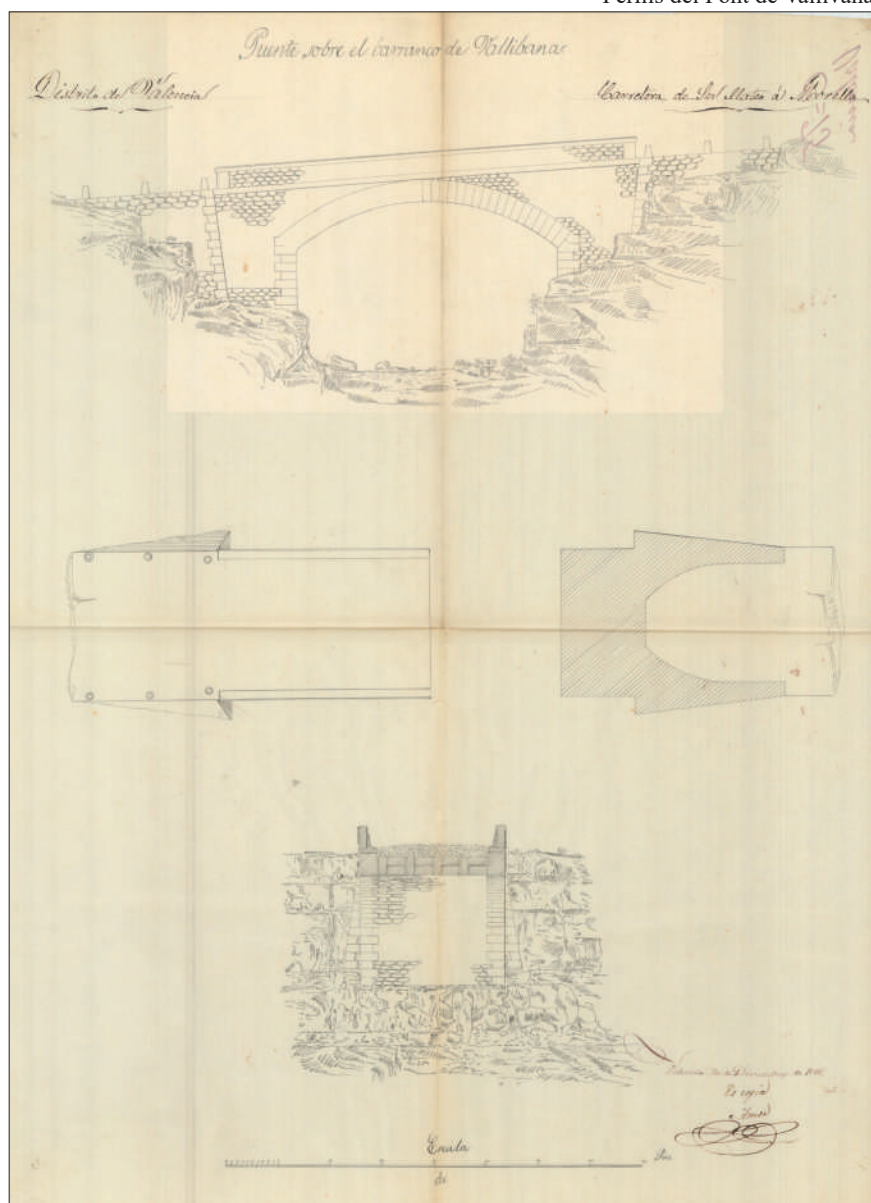


Pontó del Barranc del Forn



Pont de Vallivana

Perfils del Pont de Vallivana



La carretera, en el segon tros ha de véncer un desnivell molt pronunciat en un paisatge feréstec i trencat i que ofereix molta dificultat ja que es tracta d'un massís de roca calcària de duresa considerable. La longitud és de 10,49 quilòmetres i l'amplària de 28 peus.

Eixint de l'ermita, -pel portalet, naturalment-, en el trajecte fins al pont que travessa el barranc, es van haver de fer dues obres: un pontarró al Barranc del "Caño Roto", el primer que es troba i un pontó al Barranc del Forn, molt proper al pont gran. Aquestes dues estructures estan colgades per totes les obres de la darrera ampliació de la carretera.

Immediatament ens trobem amb el pas del barranc, de profunditat notable, que cal travessar pel lloc més estret i ha de ser, com demana el terreny, de rasant inclinat, el Pont de Vallivana.

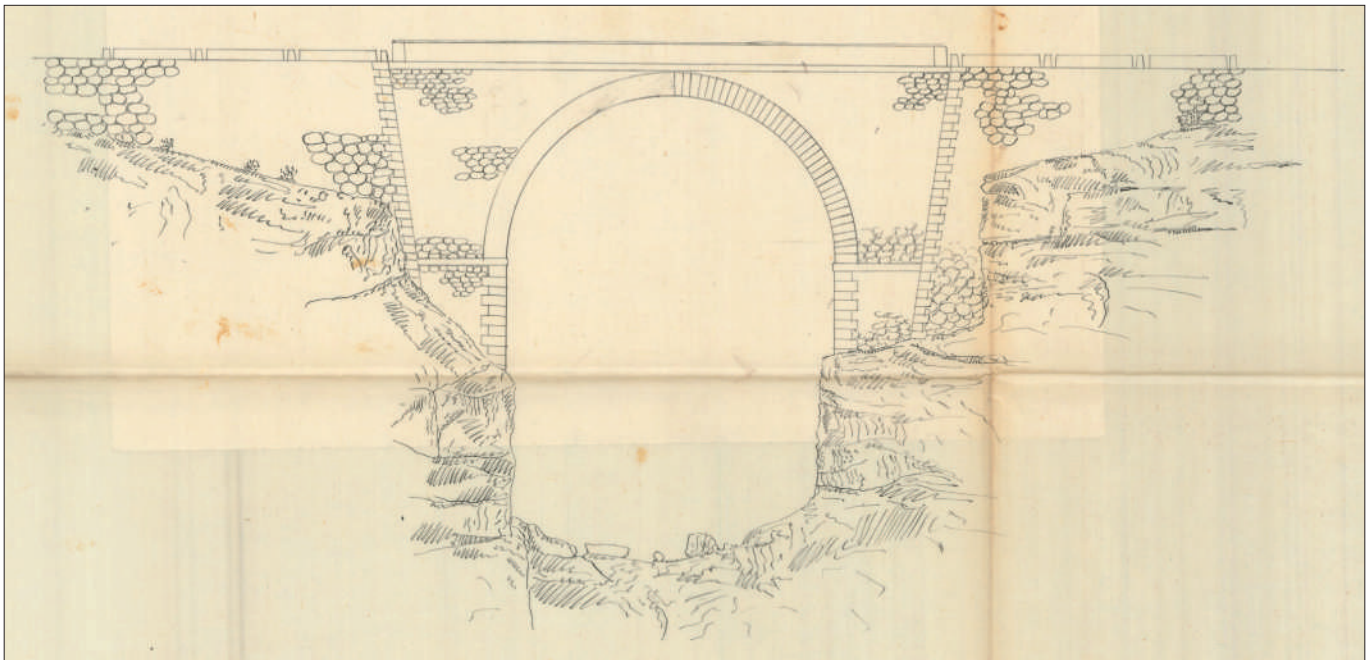
Actualment, i amb unes quantes intervencions i reformes, la carretera encara hi passa i l'estructura original encara és del tot reconeixible.

Només passar el pon, la carretera fa un gir en angle recte cap a la dreta i comencen les mítiques voltes.

Després de les corbes, ve un tram recte, relativament pla, el Pla del Cobartxo, al final del qual unes altres corbes de 180° i estretes salvaven el desnivell del Macareno.

A continuació i amb un pendent suau la carretera arriba al punt del Barranc de les Fonts, que és, segons l'autor, el que travessa en gual la corba immediata a l'entrada al Pont de la Bota.

A partir del Barranc de les Fonts es va pensar en tres possibilitats. Una, fer pujar la ruta pel Tossal del Corb. Una segona, tirant amunt per la solana pel marge esquerre del barranc que puja cap al Mas de n'Oto i el Coll i està marcada al mapa en roig. I la tercera, que feia pujar la carretera al Pla de Santa Àgueda per tornar a baixar al Coll.



Pont de la Bota. A dalt, croquis. A baix, el pont abans i després de la Guerra Civil





Pont de la Bota enrunat i pas habilitat per als vehicles

Les dues últimes opcions es van deixar de banda per ser molt més llargues i amb molta més obra de fàbrica.

La primera versió que ja havia estat plantejada pel Sr. Aparici, capità d'enginyers, l'any 1826, és la que es va adoptar i incorporava el pas del Barranc de la Bota amb el pont més grn i important (105 peus d'alçada i 68 de

llum) de tota l'obra per la profunditat del barranc a salvar. Això implicava tota la zig-zaga de pujada al Malladar per anar a parar al Mas de Querol, vençut el desnivell de la muntanya.

Tercer tros

“Desde la Masía de Querol al Mesón Nuevo, al pie de Morella”

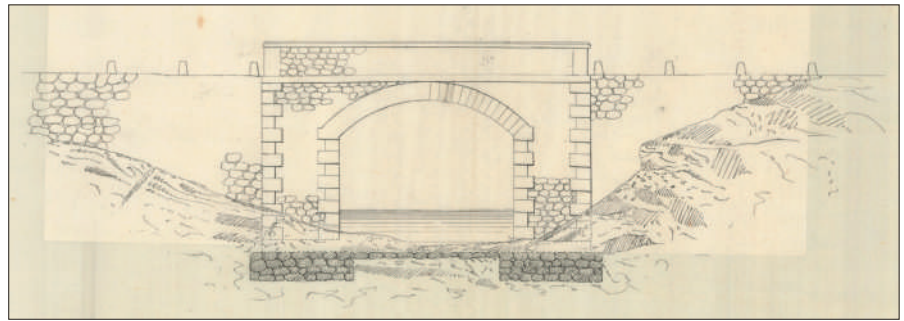
Ens trobem ja en el tercer tram del projecte, d'una longitud de 10,36 quilòmetres i d'una amplada de 28 peus, excepte la part compresa entre el barranc “del Envelet” i l'Hostal Nou que es proposa de 32 peus, *“por no haver dificultades que vencer, por pro-*



porcionar hermosura al puente del Vergantes y también por la proximidad a la Plaza de Morella". L'enginyer proposa que el pont sobre el riu, el Pont de Taules, es faça gairebé tot amb obra de carreu per la proximitat a Morella.

Es tracta d'un tram de baixada exceptuant la curta pujada del Colomer. En eixa tercera part són de ressaltar el pontó del primer pas del Bergantes, el Pont de la Torreta, el reompliment i corbes del Colomer, les fortes voltes de la baixada d'en Belleta i el segon pas del Bergantes, el Pont de Taules. El primer pont ja està fora de servei, però ha quedat ben visible i tal com era. Pel segon encara hi passa la carretera i veurem com queda després de la reforma que es preveu a cuirt termini.

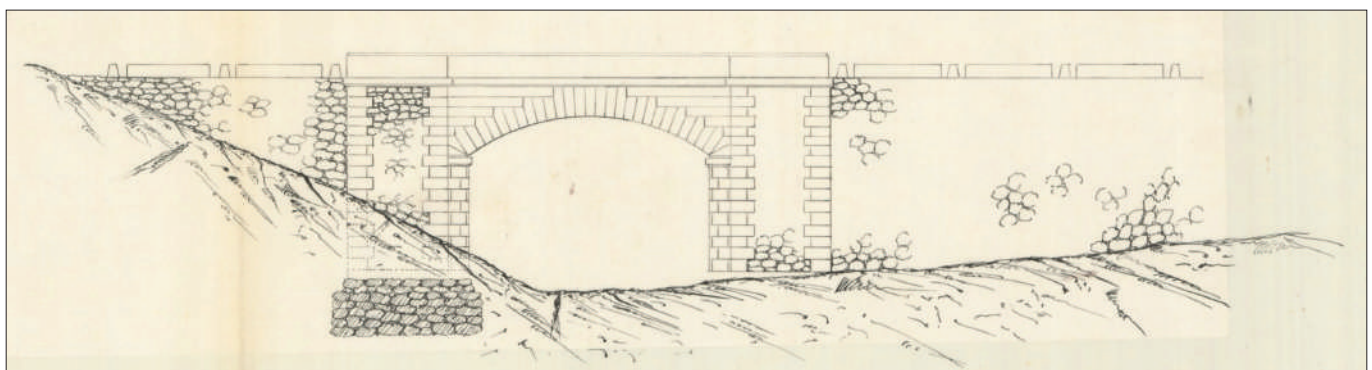
Sobre el mapa apareix en tinta roja el tros de camí del Coll a la Torreta que correspondria a les altres dues propostes d'itinerari.



Pont de la Torreta



Pont de Taules, detalls de l'estrep i el contrafort. A baix, perfil



Després de la descripció dels tres trams de carretera, apareix en la memòria tot el plec de condicions facultatives per a la construcció. Al final de l'articulat hi ha un apèndix que diu així:

Será de cuenta del contratista la construcción de las cinco casillas para peones, indicadas en los presupuestos, con arreglo a estos y al plano. El ingeniero marcará los puntos en que se han de situar, quedando el contratista obligado a cumplir exactamente las instrucciones que aquel le diere para su perfecta ejecución.

Les cinc casetes a les que fa referència, totes a la dreta de la carretera pujant, eren:

- 1.- La de l'*Anillo*, desapareguda, molt poc abans del Barranc dels Lladres.
- 2.- La de Vallivana.
- 3.- La del Pont de la Bota, només passar el pont. Desapareguda.
- 4.- La de Querol, enfront mateix del mas. Desapareguda.
- 5.- La de la baixada d'en Bellesta, on encara queden quatre parets en runes.

Pressupost

En cadascun dels trams va indicant els preus de tot el que fa falta per a fer l'obra.

A l'hora de resumir, ho fa sobre els següents conceptes: l'esplanació, l'afermat, les obres de fàbrica i els accessoris. Finalment afegeix un 10 % de despeses imprevistes. Tots els càlculs estan expressats en reals de villó.

En el concepte d'accessoris s'inclouen les casetes de caminers, els guarda-rodes o pilonets de les voreres, els lleguaris per indicar les llegües i les fites indicadores, espècie de columnes de maconeria per indicar la direcció de la carretera en cas de fortes nevades.

Comptat i debatut els pressupostos queden com segueix:

		Rs. Vn.	Llegües	Km
1r tros	D'en Roig a Vallivana	2.027.430	1,50	8,36
2n tros	De Vallivana a Querol	3.210.137	1,88	10,47
3r tros	De Querol a l'Hostal Nou	1.406.521	1,86	10,36
	Total	6.644.088	5,24	29,19

A la Memòria sobre el estado de las obras públicas en España de l'any 1856, a l'apèndix 32, a les pàgines 316-317 dona un seguit de dades corresponents a l'any anterior sobre la carretera que estem considerant:

	Llegües	Kms	Pressupost
Carretera de San Mateu a Morella	6,8	37,88	6.425.050
Conclores	3,6	20,06	3.235.958
En execució	1,6	8,91	1.923.141
Falten	1,6	8,91	

També diu que van començar les obres el 1847 i es van acabar el 1855. Cosa que haurem de comprovar amb altres dades, comentaris i referències d'autors diversos.

Els contractes amb picapedrers

Fem menció, ara, d'un grup de contractes amb mestres d'obres i picapedrers que van treballar des del Pont de Vallivana fins a l'Hostal Nou. Els documents es troben als protocols del notari Miguel Clemente Boix dels anys 1855 a 1857.⁷

En tots ells Joaquim Ferrés, fill del contratista Josep Ferrés, pacta amb els obrers les condicions per a fer determinats trams i obres com veurem.

Als instruments notariaus compareixen una, dues o tres persones.

Sol dir també que ja són treballadors de l'obra, la qual cosa podria indicar bé que ja havien fet altres obres o bé que el document es va signar després de començats els treballs.

En el cas de la durada de l'execució, hi ha un parell de casos on, a més d'indicar la durada, afegeix que comença a córrer el temps a partir de la signatura del contracte.

El que sí que queda clar és que, fora d'alguna excepció, eren tots del País Basc.

El 19 de febrer de 1855 se li encarrega a **Domingo Garategui**, de Legorreta (Guipúscoa), l'obra del Pont de Vallivana.

En data 23 de març de l'any 1856 se signa el contracte per a fer les obres des del punt v fins al Barranc de les Fonts amb **Javier Echave y Arenas**, de Legorreta (Guipúscoa), **José Lasarte y Olazàbal**, de Beizama (Guipúscoa), i **Pedro Galarza y Belsa**, d'Echarri-Aranaz (Navarra). Segurament és el tros del Cobartxo al Pont de la Bota.

El mateix any, el dia 20 d'abril, el fill del contratista, aferma a **Pedro Macuaga y Visarte**, de Mogia, i **Julian Landa y Aguirre**, de Markina (Bizkaia), les obres "*desde el primer punto del lado de allá del Collado den Vellea hasta el otro primer punto del ado de allá del Collado del Colomer*".

Uns mesos després, 16 de juny, **Echave y Lasarte** es comprometen a fer el pontó de la Torreta en un lapse de temps de sis mesos.

Manuel Maestraytua y Arana, de Arazua (Bizkaia), **Miguel Aroza Zaldourin**, de Sant Joan de Pied Port (Bayona), en document del 29 del mateix mes de juny, es fan càrrec dels murs, ampits, guarda-rodes i claveguerons de la pujada d'En Belleta.

Els treballs d'esplanació i la construcció dels claveguerons, guals i guarda-rodes desde el Mas de Querol fins al Pont de la Bota se li van encarregar a **José Maria de Yrusta i Pinza, de Navernes** (Bizkaia). Ho havia de fer en nou mesos, indicant que el temps començava amb la firma del document, 24 de setembre de 1856.

La construcció del Pont de Taules es va pactar amb **Fulgencio Alday y González** i **Fernando Garcia Martínez**, ambdós de Madrid, en contracte del dia 1 d'abril de 1857.

El cinc de juny d'eixe mateix any se li encomana a **Pedro Arieti y Vencaechea**, d'Ybarreta (Bizkaia), l'obra més important, el segon pas del Barranc de Vallivana, segons Ortega, és a dir, el Pont de la Bota. L'obra s'ha de dur a terme en setze mesos a partir de la data de la signatura del document.

7.- A.H.N.M.. Protocols notariaus de Miguel Clemente Boix. Signatures: 1399, 1400, 1401

Les Voltes de Vallivana

Les voltes de Vallivana eren les corbes tancades de 180° que guarnien la ruta des de la Venta de l'Aire fins a Morella i estaven fetes en ziga-zaga per tal d'evitar els pendents massa durs.

Al mateix temps els barrancs quedaven molt profunds i els esvorancs donaven forta sensació de vertigen.

El trajecte de Morella a Vinarós per a la gent d'ací o, en sentit contrari, per a la gent de La Plana eren prou penosos. El desplaçament es feia normalment pel comerç, per la necessitat d'emigració o per qüestions mèdiques quan no n'hi havia per més. Els viatges d'oci i turisme encara no tenien carta de naturalesa. Hem de notar que el viatge a les Festes de la Mare de Déu de cada sis anys era preceptiu a poques possibilitats que hi haguera.

Com que els viatges no eren freqüents, quan eren menester calia fer-se'n el compte perquè solia resultar bastant feixuc. Per fer el viatge es posaven uns guardapols llargs, perquè les carreteres eren grans fabriques d'escampar pedres i alçar polsegueres. Si, per adobar-ho, s'havia de pujar al tren s'afegien les fumarrades de les màquines de vapor.



Voltes entre la Venta de l'Aire i l'entrada de Catí



Voltes de Vallivana



Voltes del Macareno



Voltes del Tossal del Corb entre el Pont de la Bota i el Morral d'en Pi



Les obres de la variant del pont de la Bota a 18 de marc de 2022

A la gent li feien molta temor les corbes perquè les considerava la causa de les maregades que patien. De totes formes, si ho considerem una mica, el motiu principal de tot eixe malestar estava en el fet que l'eixida dels gasos del motor estava davall de la cabina de passagers, que tenia el sòl de fusta i solia tenir bades. Aixó propiciava l'entrada dels gasos de la combustió incompleta i forçada del motor a la qual quedaven exposats els viatgers durant prou hores. Eixa era la causa fonamental, al nostre entendre, de les entabutxines del personal.

Sumem a tot aixó la pudor de gasolina, els colps i sotrats dels clots de la carretera a uns vehicles amb rodes massisses i sense amortiguació, a ballesta seca. Encara hi havia una altra dificultat facilitada per les carrilades fondes dels carros a banda i banda de la calçada que acabaven d'arredonir el maldecap. No és gens estrany que, cas de ser menester anar de viatge, més d'una persona es posara les mans al cap.

De les corbes que amenitzaven tot el trajecte des de la Venta de l'Aire fins a l'Hostal Nou encara és reconeixible el trassat, malgrat totes les millores que s'han anat fent. N'hi havia al trencall de Catí, després del pont de Vallivana, al Macareno, passat el Pont de la Bota, al Colomer i a la baixada d'En Belleta. Un fart!

Amb les obres avançades de la variant de Querol, quedaran fora de combat enguany el Pont de la Bota i les corbes del Tossal del Corb, que han estat fidels al transit fins al moment present.



Baixada del Collet d'en Belleta al Colomer. Al final feia una corba de 180° perquè no estava la trinxera



Voltes de la baixada d'en Belleta

Evolució i finalització de l'obra

Testimonis dels historiadors locals

En els escrits i històries de Morella trobem referències a la carretera, com era d'esperar. Oliet, fa l'observació següent:⁸

Correspondía en este lugar el hablar de nueva carretera del Maestrazgo, de sus alcantarillas, puentes, etc. Pero me contentaré con decir que dio principio en 15 de febrero de 1847 a sus trabajos bajo la dirección del acreditado ingeniero Don José Gómez de Ortega ocupándose diariamente de 600, hasta 1.000 peones.

Segura Barreda fa una explicació una mica més llarga i, al mateix temps ens brinda algunes altres dades:⁹

En la primavera de 1847 començóse la carretera desde San Mateo a Morella, bajo la dirección de D. José Gómez Ortega, y se adelantó considerablemente en el trayecto hasta Vallivana. Pero conociendo después las grandes utilidades que esta vía pudiera, reportar al comercio, se extendió el proyecto, y por Real Orden de 14 de Enero de 1852, se declaró de primer orden la carretera de Castellón a Valdealgorfa, debiéndose costear por el Estado el trozo de San Mateo a los límites de la provincia, o sea hasta la Pobleta, y de fondos provinciales el que comienza en Castellón y llega hasta San Mateo.

Grandes dificultades tuvieron que vencerse para suavizar un terreno montuoso y quebrado, en particular, para atravesar el barranco de Vallivana y sierra del Cuervo, pero el arte supo allanar con curvas la subida al monte, y con hermosos puentes nivelar los grandes surcos del barranco. Hemos oído decir a personas competentes, que la carretera de Morella es una, de las primeras de España, y que immortalizará los nombres de los ingenieros Mojados, Trujillo y Bellón.

Se abrió al público después de diez años de trabajo, hasta la falda de Morella, y la población, poco acostumbrada a ver entrar carruajes, recibió con alborozo el coche que la empresa de diligencias puso en el trayecto de Castellón a Morella. El 25 de febrero de 1860 un gentío inmenso había salido a esperarle a la puerta de San Mateo, y al caer la tarde vio llegar el coche-diligencia, que fue saludado con entusiasmo con vivas que se confundieron entre el ruido de las ruedas y los chasquidos del látigo de los zagales.

Se han continuado las obras hasta los límites de la provincia para empalmar con la carretera, que desde Zaragoza, atraviesa parte de la provincia de Teruel, pasando por Alcañiz, dirigiendo las obras el ingeniero D. Leandro Alloza, pudiendo nuestros ojos ver lo que siglos atrás nuestros padres deseaban. Se ejecutaron después las obras de una hijuela que desde el barranco del Tin sube por curvas hasta la puerta de San Mateo, cuyas obras comenzaron a primeros de Febrero de 1866, y después de algunas interrupciones, se vieron terminadas en la primavera de 1867; y otra cuya construcción comenzó en 13 de Febrero, y se ve bastante adelantada, desde la puerta de San Miguel a la Pedrera.

El trayecto de la carretera tiene desde la Peguesa a Castellon 106 kilometros y desde el mismo punto a Zaragoza 170.

8.- OLIET, F. (1861). *Historia de la muy noble, fiel, fuerte y prudente Villa de Morella. Morella*. Pàg. 63.

9.- SEGURA, J. (1868). *Morella y sus aldeas*. Tomo I. Pàg. 84.

Ortí Miralles s'inspira en el relat de Segura i precisa alguna cosa. Concretament que el 18 de maig de 1867 la diligència va passar per la variant dels Tancats i l'era de Pere Basílio al Portal de Sant Mateu encara no del tot acabada. Cal tenir present que, mentrestant, la pujada des de l'Hostal Nou s'havia de fer per la Costa de Sant Vicent i la Costa dels Tancats, que és cap on està orientada la Porta de Sant Mateu, de cara al camí vell.

Sobre l'accés a la ciutat des dels Arcs dellà ens en parla Gamundí i diu, com ho fa Ortí, que es va fer l'any 1868 i transcriu a la pàgina 349 de la *Guía del Antiguo Término* l'acta del dia 20 de setembre de 1923 sobre l'ampliació del vial i els desguassos que era menester fer. La carretera s'havia quedat estreta.

Dades dels informes d'Obres Públiques

Els informes, memòries i butlletins oficials de Foment i Obres Públiques també donen raó de la nostra carretera, de l'enllaç amb Vinarós, de la continuació cap a Saragossa per la part de dalt i cap a Castelló per la part de baix. Ho anirem veient:

Memòria de les obres públiques d'Espanya de 1859

Página 33. 1º Orden. Número 55

Valdealgorfa a Castellón

Sale de la ermita de Valdealgorfa de la de Alcolea del Pinar a Tarragona y pasando por Monroyo, Morella San Mateo y Puebla Tornesa termina en Castellón.

Se halla comprendida en las provincias de Teruel y Castellon.

De la parte correspondiente a la provincia de Teruel se han concluido varios ramos del trozo tercero comprendido entre el camino que conduce a Fórnoles y Monroyo, el que está próximo a terminarse; en construcción está el trozo segundo comprendido entre la ermita de Valdealgorfa y el camino que conduce a Fórnoles; en proyecto sin aprobar desde Monroyo a Torre de Arcas, y sin estudiar desde este último punto al limite con Castellón.

De la parte perteneciente a la provincia de Castellon se hallan terminados los trozos entre la ermita de San Vicente de Borriol y Puebla Tornesa, entre San Mateo y la alcantarilla del Pla del Mortal, y entre la Masia de Enduella y el meson Nuevo de Morella; en construccion los trozos comprendidos entre Castellón y la ermita de San Vicente de Borriol, varios trozos intermedios entre el Barranco de las Fuentes y la Masia de Enduellas, que aunque esten terminados por contrata no se han recibido, faltando los puentes sobre el barranco de Vallibana y río Bergantes, y 1,9 kilómetros de carretera en la interrupción de los tramos mencionados; en estudio hay 33,4 kilometros entre Morella y el límite de la provincia y sin estudiar 44,5 kilómetros entre Puebla Tornesa y San Mateo.

Página 125. 3º Orden. Número 30

Vinaroz a la Serafina

Se halla comprendida en la provincia de Castellón

Sale en Vinaroz de la de primer orden de Molins de Rey a Valencia, núm. 16, y pasando pos San Jorge y la Jana, termina en Serafina donde se enlaza con la de primer orden de Valdealgorfa a Catellón, número 55.

Su longitud total es de 27,4 kilometros, de los cuales 2,4 estan construidos i 4,1 en construcción.

En l'informe del Ministeri de Foment, Direcció General d'Obres Publiques del primer de gener de l'any 1871 diu que ja estan construïdes la carretera de Saragossa a Castelló i la *hijuela* per pujar a Morella.

Altres referències

Al periòdic *El Observador* es pot llegir una notícia que dona a entendre que les obres de la carretera es duïen a terme amb intermitències i, per això, els alcaldes del recorregut demanen que continuen les obres i es done faena a la gent.

Morella 20 de diciembre

Los Ayuntamientos de Morella, Vinaroz y San Mateo han elevado a S. M. reverentes exposiciones por conducto del Capitán General, manifestando la conveniencia de continuar los trabajos de la carretera y segun tenemos entendido ya se trata de dar trabajo en ella a 400 personas. La ciudad de Alcañices también dirigió otra súplica por el mismo conducto con respecto a sus trabajadores que viven en la miseria más espantosa.¹⁰

Una altra, de caire militar, corresponent a 1866: "*Itinerario descriptivo militar de España*". T-IV. Catalunya y Valencia".

Pàg 277. Número 645.

De Morella a Alcañiz. Tres Etapas, 70,5 Km.

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1.- De Morella a Monroyo, | 31,5 Km |
| 2.- De Monroyo a Valdealgorfa | 29,5 “ |
| 3.- De Valdealgorfa a Alcañiz | 9,5 “ |

Observaciones

Es carretera de primer orden y forma, con la de Castellon de la Plana a Morella (núm. 606) la conocida por de Castellón a Valdealgorfa, que une dicha capital con Alcañiz, punto importante del Maestrazgo.

De Morella al límite de las provincias civiles de Castellon y Teruel está en construccion.

Pàg. 292. Número 658.

De Vinaroz a San Mateo por la Jana es carretera de segundo orden, concluida hasta San Jorge y en construcción desde este punto hasta la Venta de la Serafina.

José A. Piqueras en el llibre *El Carlismo latente* fa una reflexió sobre la durada de la construcció de la carretera.

En 1847 començaria a construirse la carretera de Zaragoza a Castellón, de 128 Kilómetros de longitud; las obras se iniciaron en Morella, en donde más de cuatro mil hombres fueron contratados durante el primer año. La comarca no había conseguido sobreponerse a las consecuencias de la contienda: a los daños materiales se une la desarticulación de la vida social en el territorio, de modo que

10.- El Observador. Año III. Núm. 888, 28 de diciembre de 1850. Hemeroteca Digital. BNE.

llega a atribuirse a la falta de confianza la ausencia de inversiones para la renovación del utillaje textil, lo que retrasa la introducción de la maquina de vapor que habría de competir con una abundante y económica mano de obra. Morella registra por entonces un censo de 47 fabricantes y 1.498 «tejedores, mugeres que hilan, y chicos que se ocupan en el servicio de telares», con salarios incluso de un real (Mitoz, 1982, II, 18). El que las obras de la mencionada carretera se hicieran durar dos décadas probablemente se explique por la necesidad de hacer frente a una desocupación menos estacional (dos a tres meses, considerada baja para la media española), que endémica y periódicamente renovada.”¹¹

Encara que no siga estrictament del tros de carretera que considerem, resulta curiós mostrar una nota on es demostra que, després del que havia costat de fer la carretera, algú s’encarregava de desfer-la per motius militars també.

Según escriben de Alcañiz al *Diario de Avisos de Zaragoza* de 3 a 400 paisanos de la Cerollera, Torre de Arcas y otros pueblos inmediatos, se hallan desde el martes con picos y otras herramientas destrozando y volando hasta los cimientos de las alcantarillas, puentes y demás obras de fabrica que existen sobre las curvas de la carretera de Vall de Luna.

Los grandes y diferentes muros de sillería que contienen la carretera en la parte y falda del monte, es en donde con más calor se ceban las iras de los Carlistas, que en número de 40 custodian y hacen trabajar a los vecinos de dichos pueblos, pudiendo asegurarse que se hará muy difícil el paso de toda clase de carruajes por la línea de Morella.¹²

Hem anat veient com es va construir la carretera. El testimoni que presentem a continuació, de 1900, pareix indicar que, després de feta l’obra, la conservació es va anar deixant molt de banda o es va abandonar del tot. L’escrit que publica el Sr. Marqués, redactor de *El Imparcial*, que viatjava per aquestes terres amb la missió de comprovar si hi havia perfil o ambient de formació de partides de carlins i risc de revolta, és tot un poema. Esta publicat en l’apartat d’informació especial i divideix l’escrit en uns quants punts. Respecte a la seua missió principal afirma que no ha constatat cap símptoma de partides ni de revolta carlina, però del desplaçament de Vinarós a Morella, que titula *Bonito viaje*, en fa una descripció carregada d’ironia i d’espant.

Castellón 9

El viaje de Vinaroz a Morella, camino el más cómodo y rápido para ir a la capital del Maestrazgo, no tiene desperdicio. Once horas mortales, que parecen lo menos veinticuatro, se tarda en recorrer los 66 kilómetros de trayecto, de ellos unos 40 de cuesta.

¡Y en qué condiciones! Se sale de Vinaroz con la fresca, a la una de la madrugada, para aprovechar bien la escarcha. Los coches son mas viejos que Matusalem: caben en ellos a los sumo seis viajeros en el interior y tres en la delantera. El día que yo fui íbamos entre todos, sin contar el zagal y el mayoral 16; ocho en el interior, cuatro en la delantera, uno entre el mayoral y el zagal y tres en la vaca.

11.- PIQUERAS, J. A.: *El Carlismo latente. Desposesión agraria i protesta campesina en Castellón (1843-1868)*. Pàgina 159 de la publicació i 5 de la separata
https://mobirodueriv.uv.es/bitstream/handle/10550/27351/155-172_dt?sequence=18&isAllowed=y

12.- El Globo. Madrid. Mol. Domingo, 16 mayo 1875. Hemeroteca digital. BNE.

El tiro, que se cambia dos veces, lo componen cuando más cinco mulas escuálidas con la cola cortada, operación que supongo les han hecho para aliviarles el peso. La carretera, llamémosla así por darle algún nombre, es peor que muchos caminos de herradura. Solo tiene un trozo regular de Villavana a Morella, que lo construyeron los ingenieros militares en la primera guerra civil para poder llevar la artillería de sitio con que Orá primero y Espartero después bombardearon desde el monte de San Pedro a la capital del Maestrazgo. Desde San Jorge a la Jana y desde la Venta de la Serafina a Villavana se va constantemente con el alma en un hilo, temiendo a cada momento caer en un precipicio. En unos sitios no quedan apenas vestigios de carretera y en otros resulta hasta cóncava en lugar de convexa.

No hay en nada la menor exageración y digo todo esto atendiendo a la súplica de los habitantes de aquella comarca, para que llegue a conocimiento del ministro de Agricultura y del director de Obras Públicas, a ver si remedian el mal.

Dicen que la empresa que tiene la conducción del correo piensa establecer pronto servicio de automóviles. Me parece bien y justo que los habitantes de aquella parte del Maestrazgo, que reciben ahora la correspondencia de Madrid con tres o cuatro fechas de retraso, se enteren unas cuantas horas antes de lo que ocurre en la capital de la nación; pero yo de mi sé decir que si no componen la carretera, prefiero ir a pie, pues le conservo todavía aprecio a mi pellejo y no quiero exponerlo a los graves peligros de hacer un viaje en automóvil por aquellas numerosas y atrevidísimas pendientes y curvas llenas de baches y barrancos.”¹³

Anys a venir, concretament al març de 1936, Matias Sangüesa, que era president de la Diputació de Castelló, fa referència a la carretera anomenant-la la pista de Saragossa a Castelló pel seu mal estat i es posa com a projecte poder-la tornar a posar en condicions.”¹⁴

En contrapartida, l'any 1904, hi ha una nota referent al que segurament és el primer cotxe automòbil que va pujar a Morella.¹⁵

Con un Benz-Parsifal la semana última D. Domingo [viajó] hasta Morella, en compañía de su mecánico el Sr. Campmany, haciendo un viaje delicioso por aquellas fuertes pendientes, y logrando cubrir la distancia de Vinaroz en 4 horas, llamando grandemente la atención en la ciudad feudal del Maestrazgo aquel automóvil, vehículo que veían por primera vez los *morellencs*, por lo difícil que es el acceso hasta aquellas alturas y los inverosímiles caminos que envuelven.”

Per acabar

Amb totes les dades que hem mostrat podem dir que el tros de carretera que estem considerant -de l'Hostal d'en Roig a l'Hostal Nou al peu de Morella- comença a construir-se el 1847 i s'acaba a finals de 1858, suposant que el termini de construcció del Pont de la Bota es complira segons les previsions. La carretera fins al Portal de Sant Mateu no arribarà fins al 1867.

13.- El Imparcial. Año XXXIV. Núm. 12.068. 12 noviembre 1900. Hemeroteca digital, BNE.

14.- MEZQUITA BROCH, F. (2021): “Un projecte de Matias Sangüesa. Revista *NOTÍCIES*, núm 1433, 19 a 25 de març 2021, Morella, pàg. 15.”

15.- Los Deportes, T. VII, Pàg 559. Informació cedida gentilmente per Àlex Farnós, director del Museu de les Terres de l'Ebre

Fonts documentals

A.G.A. Arxiu General de l'Administració d'Alcalá d'Henares

- GÓMEZ, J. (1848): Proyecto de la Carretera del Maestrazgo, de San Mateo a Morella.

- AMOR (1852): Carretera del Mestrazgo, San Mateo a Morella. Copia de planos.

A.H.N.M. Arxiu Històric Notarial de Morella

B.D.M. Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid

H.D.B.N. Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España

Bibliografia

GAMUNDÍ CARCELLER, S. i SANGÜESA ORTI, C. (1991): *Morella, guía del antiguo término*. Ajuntament de Morella.

GÓMEZ ORTEGA, J., et al. (1879): "Memoria relativa a la inundación ocurrida en el año 1864 en el río Júcar", *Anales de Obras Públicas*, VI, nº 11, 6-142.

Itinerario Descriptivo militar de España, T-IV, Catalunya y Valencia, 866.

MATEU, J. F.: "La riuada gran del Xúquer (1864): respostes de les institucions públiques". *Saitabi. Revista de la Facultat de Geografia i Història*, 64-65 (2014-2015), pp. 203-223.

Memoria de las Obras Públicas de España, 1859.

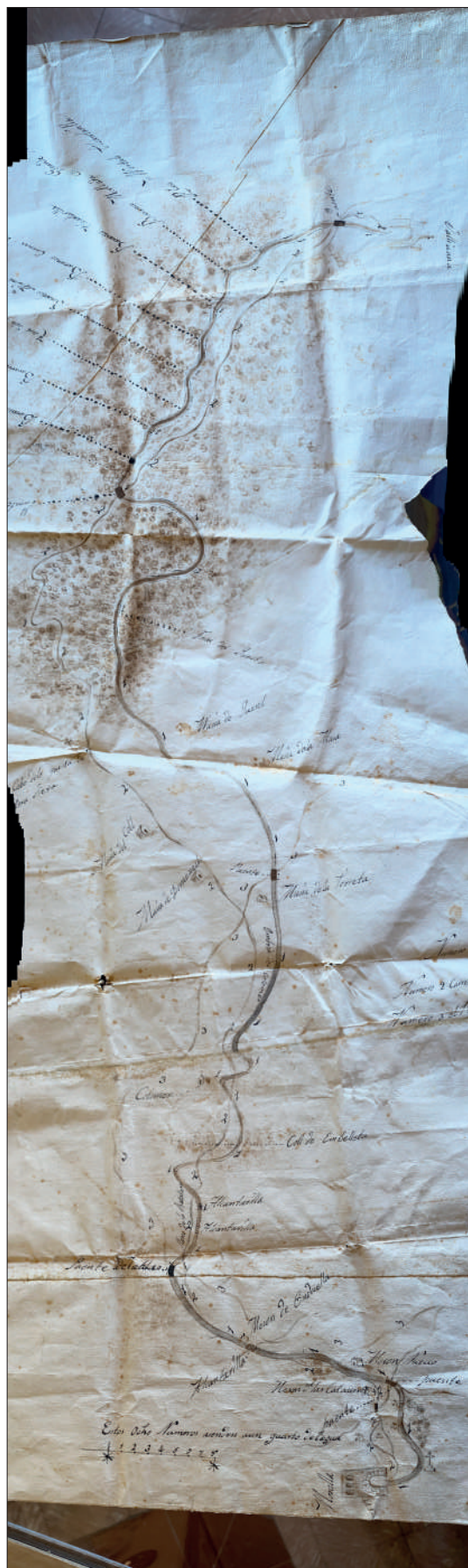
OLIET, F. (1861). *Historia de la muy noble, fiel, fuerte y prudente Villa de Morella*. Manuscrit. Edició facsímil, 2006. Ajuntament de Morella.

ORTÍ MERALLES, F. (1958): *Historia de Morella*. Ediciones Ortí. Benimodo.

PARDO, M. (1892): *Carreteras*. Imprenta y Fundación de Manuel Tello, Madrid.

PIQUERAS, J. A.: *El Carlismo latente. Desposesión agrària i protesta campesina en Castellón (1843-1868)*. <https://mobiroderic.uv.es/bitstream/handle/10550/27351/155-172.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

RIAÑO, D. M. (1886): "Necrológica. Exmo. e Ilmo. Sr. D. José Gómez Ortega, inspector general de primera clase de Caminos, Canales y Puertos". *Revista de Obras Públicas*, 4a Serie, Tomo 40, Número 23, Ario XXXIV de la publicación. Madrid.



ANNEX

El Sr. Jorge Guimerá Monfort ens ha cedit gentilmente la fotografia d'un croquis fet a mà del qual dispo, atenció que ens mou a mostrar-li el nostre agraïment.

Es tracta d'un mapa molt esquemàtic des del Portal de Sant Mateu de Morella fins al portalet del Santuari de Vallivana. Els dos portals estan dibuixats.¹

En ell figuren, marcats amb el número, corresponent tres grans elements:

- 1.- La carretera nova
- 2.- El camí vell (*carretera viexa*)
- 3.- El riu de Morella

Llevat de l'escala, no hi ha cap llegenda més ni cap indicació de quan es va fer ni quina finalitat pretenia.

Pel que fa a la data, hauria de ser posterior a 1867, perquè ja figura el Pont de l'Hostal Nou i la carretera d'enllac cap a la població ja arribava al Portal de Sant Mateu. Es podria situar a finals del XIX o principis del XX.

Si considerem la finalitat o utilitat del mapa, poca cosa podem afegir. Els ponts, pontons i pontarrons de la carretera, que ja estaven fets, queden clarament indicats en el recorregut i, per altra banda, en una colla de barrancs, a continuació del nom s'afegeix pontarró (*alcantarilla*), cosa que podria indicar tots els que s'havien de construir de nou per tal salvar depressions o escorrenties, que en el moment de la construcció de la carretera s'havien contemplat només com a guals.

El plànol pareix dibuixat per algun picapedrer o obrer de poca lletra, perquè en tots els casos posa *baranco* en lloc de *barranco*, així sí, amb lletra prou clara i curada.

Els barrancs que apareixen en el plànol són els següents: *Enduella*, *el Toll* (Tell?), de *las Aguaderas*, de *las Cuevas Rojas*, un sense nom, de *la Mallada Grande*, del *Plan Mortal*. Realment el mapa no té prou detall per poder fer la correspondència amb la toponímia actual.

Com que ens ha paregut interessant, el reproduïm en les pàgines que venen, en dos fragments, El primer, des del Portal de Sant Mateu al recte de la Masa i, el segon, fins a Vallivana.

1.- El mapa a pareix ja en una fotografia de Julio Carbó a la pàgina 377 del llibre *MORELLA, Guía del Antiguo Término* de Gamundí i Sangüesa, quan parla de la Dena Segona del Riu

