

LAS OBRAS PÚBLICAS EN REQUENA Y UTIEL (1890-1920)

Jorge Vera de Leyto Aparici

Al archivero Ignacio Latorre, fervoroso entusiasta de la cultura e historia de la comarca Requena-Utiel.

En memoria de los peones camineros empleados en el duro trabajo de aquellas carreteras.

1. OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

Son las de uso general y aprovechamiento y las destinadas a servicios del Estado, regiones, provincias o municipios de nuestra nación. En ellas están incluidas las carreteras, ferrocarriles, puertos, faros, grandes canales de riego o navegación, policía de aguas, encauzamiento de ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos.

La competencia de ellas corresponde al ministerio de Fomento en todo lo relativo a Obras Públicas costeadas por el Estado. Dentro del ministerio existe la Dirección General de Obras Públicas, asesorada por el Consejo de Obras Públicas, asistidas por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Otros cuerpos son el de Ayudantes de Obras Públicas, subordinado al de Ingenieros, su cometido consiste en recoger datos para los proyectos a realizar por los ingenieros, o dirigir las obras encomendadas en su caso.

Los Delineantes de Obras Públicas forman un cuerpo especial destinado principalmente a la elaboración de planos y dibujos de los proyectos. El cuerpo de Sobrestantes está destinado a la inspección y realización de obras. Finalmente, el personal destinado a los faros o torreros, escribientes y ordenanzas. Los peones capataces y los camineros completan el personal de este ministerio.

2. LEYES DE CARRETERAS

En 1860 se estableció el primer Plan de Carreteras de España, fue el primero que incluyó las carreteras provinciales como de titularidad estatal. Fue reformado en 1864 y de nuevo el 4 de mayo de 1877, con la nueva Ley de Carreteras. Las clasificó de primer, segundo y tercer orden en base a la importancia de los puntos que unían. Las de primer orden parten desde Madrid a capitales de provincia.

El ancho de las carreteras debía ser de ocho, siete y seis metros según los tres órdenes mencionados. Los Reales Decretos de 1901 y 1903 recogían la revisión del plan de carreteras y prioridad en su construcción. El Real Decreto de 1905 cambió el

ancho de las carreteras. Esta legislación preveía, además de la elaboración de un plan general de carreteras, la realización de proyectos, adjudicación, y construcción de las mismas, además de su reparación y conservación provocados por desperfectos naturales o por mano del hombre.

ELABORACIÓN DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS

De todas las carreteras del Estado se forma un plan general con la clasificación de cada una. Según la ley de 11 de julio de 1877, las modificaciones (inclusión, segregación, variación de itinerario o clasificación de una carretera) sólo puede hacerse mediante requisitos que fija esta ley.

Para la inclusión en este plan es necesario un anteproyecto de la línea, que sirva de base a un expediente específico, oídos los ayuntamientos, diputaciones, Consejo de Agricultura, ingeniero jefe de Obras Públicas y gobernador de la provincia, abriéndose un plazo de información.

Era práctica habitual que un diputado o senador presentara en el Congreso o Senado una proposición de ley evitando el largo proceso anterior. En el caso de las carreteras de Requena-Utiel, la figura de don Fidel García Berlanga, elegido diputado provincial por Valencia en 1892 por el distrito de Requena-Ayora, y diputado del Congreso en 1905, fue clave para la aprobación de nuevos proyectos en la comarca que representaba.

Para comenzar la carretera era necesaria su clasificación, aprobado su proyecto y acordada su ejecución.

CONSTRUCCIÓN

El proyecto necesitaba un presupuesto de gastos para realizar el estudio en la Dirección de Obras Públicas, por el ingeniero jefe provincial. Aprobado el presupuesto comenzaban los estudios preparatorios y el ingeniero encargado redactaba el proyecto.

Éste constaba de memoria explicativa, planos, pliego de condiciones facultativas y presupuesto. Formulado éste, se abría información pública en el Boletín Oficial del Estado. Sumados los informes del ingeniero jefe y de la Diputación se presentaban al ministerio de Fomento, oído el consejo de Obras Públicas. La aprobación del proyecto se hacía por Real Orden, llevando consigo la declaración de utilidad pública a los efectos de expropiación forzosa.

1. Ejecución

2. La obra iba a cargo del presupuesto anual del Ministerio de Fomento. El 1º de enero de 1908 las carreteras del Estado incluidas en el plan general ascendían a 82.827, 797 kms., las construídas a 41.430,957 kms. y las en construcción a 4.831 kms.

La construcción, conservación y reparación de carreteras podían realizarse por *administración* (cuando los trabajos no pueden presupuestarse por ser aleatorios), o por *contrata*, en ésta se celebraba una subasta pública según lo dispuesto para los contratos o servicios públicos. En ella los particulares podían obtener la contrata de una obra determinada.

En las obras por *administración*, la dirección, inspección y vigilancia de las obras corresponde al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En las obras por contrata, los contratistas tienen libertad para nombrar director, siendo la inspección y vigilancia competencia del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.

CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN

Las obras de conservación y reparación debían realizarse mediante la aprobación de los diferentes proyectos redactados por los ingenieros provinciales, salvo en los casos de urgencia, en que podían autorizarse las obras antes que el proyecto. Se consignaba en los presupuestos generales del Estado el crédito necesario para ello.

Para la conservación permanente de las carreteras existían un peón caminero por cada 5 kms. y un capataz por cada 30 kms. El arbolado que flanqueaba la carreteras estaba contemplado en este apartado. Las obras de reparación son las referidas a las deformaciones en el afirmado.

Para facilitar los trabajos de conservación de carreteras se crearon las casillas de peones camineros, construcciones adyacentes a ellas, en las que pueden vivir los peones y sus familias durante la ejecución o reparación de las mismas.

3. PERSONAL DE OBRAS PÚBLICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

En 1898 estaban destinados en la provincia diez ingenieros: Don José Pelogra Rizada, don Luis Dicenta, don José Jimeno, don Román S. Ochando, don Arturo Monfort, don Luis Vergés, don Justo Vilar, don Rafael Yagüe, don José de Urquiza y don Manuel Ballesteros. Además, once ayudantes, nueve sobrestantes, dos delineantes, ocho torreros, ocho escribientes, dos ordenanzas, veintiocho capataces y 162 peones camineros. (Revista de Obras Públicas, diciembre 1898, págs. XVII y XVIII)

En 1916 en la demarcación de Requena, que comprendía un extenso territorio, desde Siete Aguas a Villargordo y de Chera hasta Villatoya, era ingeniero jefe don Luis Dicenta y Lloret, ingeniero de proyectos don Vicente Sanchis y sobrestante don José Vera y Vera, éste último residente en la ciudad de Requena.

4. CARRETERAS EN LA DEMARCACIÓN DE REQUENA-UTIEL

La ciudad de Requena es centro de un nudo de comunicaciones de cierta importancia: al norte, el entonces camino de Requena a Chera, más allá, zona abrupta y

poco poblada. De oeste a este la carretera de primer orden Madrid – Valencia pasa por su casco urbano. Al sur el camino a Almansa y al sureste el camino a Casas Ibáñez y Albacete. Además de todos los caminos que comunicaban las numerosas aldeas y fincas.

Utiel también es núcleo de comunicaciones: Caudete y Villargordo al oeste, Camporrobles al noroeste, entre ellos Fuenterrobles, y Chelva al norte. La carretera de primer orden pasa por la población, al igual que el ferrocarril del que será cabecera durante años.

En 1902 el ingeniero don Enrique González-Granda redactó el proyecto del pantano del Buseo, a construir en Chera, por lo que el camino a esta población cobró nueva importancia. Las obras comenzarían tres años después (Fig. 1).

La carretera Madrid-Valencia o *Camino de la Mancha* discurría a principios del siglo XIX por Aranjuez, Ocaña, la Roda, Albacete, Almansa, Mogente hasta Valencia, para acortar tan larga distancia se proyectó y construyó en los años treinta la carretera Valencia – Chiva, con dirección a Requena, ello suponía recuperar el trazado secular del *Camino Real* de Valencia a Castilla. A partir de 1841 el ingeniero Lucio del Valle aceleró las obras, construyendo el tramo más difícil y abrupto, entre Saelices y Requena, salvando las Cuestas de Contreras de especial dificultad (González Tascón, 2008, pág. 475). Requena y Utiel quedaron unidas a la capital del Reino y a su capital provincial.

Trazado radial de carreteras y trazado reticular. Desde 1868, construida gran parte de la red radial nacional de primer orden, que partían de Madrid, se prestó mayor importancia a las carreteras seguno o tercer orden que comunicaban las ya existentes.

En 1900 estaban construídos 7.117 kms. de carreteras de primer orden, 9.578 kms. de segundo orden y 19.609 kms. de tercer orden.

Según este principio, en nuestra demarcación se aprobaron y construyeron:

Carretera de tercer orden: Requena a Casas Ibáñez.

Carretera de tercer orden: Requena-Cofrentes-Almansa.

Carretera de Caudete a Venta del Moro a Casas Ibáñez.

Carretera de Utiel a Casa Medina y Chelva.

Carretera de Utiel a Camporrobles.

Caminos a Chera, Sinarcas, Casa de Prada, etc.

Si la actividad constructiva decreció en la década de los años veinte, se retomó en la siguiente década con la construcción de la carretera Utiel – Salvacañete.

4.1 CARRETERA DE REQUENA A CASAS IBÁÑEZ

La carretera de Requena a Casas Ibáñez para enlazar con Albacete era una antigua aspiración de aquella ciudad, esta comunicación siempre fue objetivo muy deseado. En 1854 el Ayuntamiento de Requena decidió dirigirse al gobernador de la provincia para

que declarara caminos vecinales los de Chelva, Chera, Cofrentes y Venta del Moro: *reunidos los señores mayores contribuyentes, y considerando que el camino de importancia es el llamado del Pontón a Villatoya por dirigirse a los Baños de dicho punto y a los pueblos de la Mancha por donde transita toda la arriería que viene a esta ciudad para la venta de granos (...)* (AMRQ, sig. 4725).

Ese mismo año, reunidos los primeros contribuyentes en el ayuntamiento, y oído el informe de José García de Leonardo sobre el cierre de fábricas de seda en la localidad, a causa de la epidemia de cólera y la propia crisis en este sector, provocando la consiguiente pobreza de los trabajadores de ella, que *"se han lanzado a la calle a pedir"*, se aprueba una suscripción voluntaria y fondos del Ayuntamiento, para que los que se encuentren sin trabajo puedan ocupar *"sus brazos"* en la construcción del camino del Pontón a Villatoya (AMRQ, Actas, 21 agosto 1854, sig. 2778) El 19 de junio de 1855 el sobrestante Guillermo Saez organizó las cuadrillas y emprendió dichos trabajos.

También en 1865, el Ayuntamiento de Requena recurrió a proporcionar trabajo en el arreglo de caminos a los vecinos necesitados, además de dar ayudas económicas directas a los damnificados por la epidemia de cólera que afectaba a la población (AMRQ, Actas, agosto 1865, sig. 2775).

La carretera Requena – Casas Ibáñez comunicaría El Pontón, Los Duques, Casas de Eufemia, Los Isidros, Los Cojos, hasta Villa Toya. esta carretera suponía una mejor comunicación con las aldeas de Requena, algunas a distancia considerable, facilitando el tránsito de los productos agrarios, el intercambio comercial y de personas con la provincia de Albacete.

El trazado de esta carretera, como tantas otras, arrancaba y tenía como punto de referencia el campanario de la iglesia de El Salvador, dicho trazado variaba al entrar en el casco urbano (Fig. 2). La carretera de Casas Ibáñez discurría desde la plaza de Valentín García Tena por la actual calle García Montés, entonces carretera de Albacete (Fig. 3), pasaba frente al Matadero, y seguía un trazado rectilíneo casi idéntico al actual. La carretera de Madrid a Valencia coincide con las actuales calles de Constitución y General Pereyra.

Como se puede apreciar en mapa de 1902 (Fig. 4), el esfuerzo en la red viaria fue notable con los medios apenas mecanizados de los que se disponía, la carretera de Casas Ibáñez a Requena estaba construida hasta el km. 25 y más allá, faltaban unos 7 kms hasta Fuente Podrida.

La construcción de esta carretera en el desarrollo de la comarca Requena-Utiel fue de importancia: los productos agrícolas, especialmente los vitivinícolas, madereros, etc. podían salir con más facilidad a las estaciones ferroviarias de Utiel, San Antonio y Requena hacia Valencia y su puerto, la población pudo desplazarse con más comodidad, supuso un progreso sustancial para la comarca. El buen hacer de entonces llega a nuestros días, en que aún disfrutamos de aquellos primeros trazados, explanaciones,

desmontes y aún alcantarillas y tajeas que subsisten. La investigación en detalle de esta gran actividad viaria rebasa los objetivos de este trabajo, sería muy deseable que futuros investigadores pudieran realizarla.

Algunos de los expedientes existentes en el Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares). Los referentes a Casas Ibáñez – Requena son abundantes:

1888. Carretera de Casas Ibáñez a Requena por Baños de Toya (AGA Caja 24/01791)

1891. Casas Ibáñez a Requena por Baños de Villatoya (AGA Caja 24701754).

1907. Conservación y reparación (AGA Caja 24/03072).

1909. Casas Ibáñez por Alberique por Cofrentes, trozos 2º y 3º. (AGA Caja 24/011790).

1910. Carretera de Caudete a la de Casas Ibáñez a Requena. Liquidación del 1º trozo (AGA Caja 24/04460).

1919. Carretera de Casas Ibáñez a Requena. Expropiación trozo 1º. (AGA Caja 24/05680).

4.2 CARRETERA DE REQUENA A COFRENTES

PROYECTO DE NUEVA CONSTRUCCIÓN POR CONTRATA DEL TROZO 1º.

El 1º de septiembre de 1898 sería puesta en pública subasta la construcción de esta carretera, una vez adjudicada comenzarían sus obras en un plazo de seis meses. Su presupuesto era de 127.764,14 pts. Longitud, 9.124,90 mts. El plazo de ejecución sería de dos años (Revista de obras Públicas, 1898, pág. 249 a 250).

A tenor de un cuadro de precios por metro cúbico por excavación y explanación de tierras, obras de fábrica y afirmado de la carretera se daba el presupuesto total:

DESMONTE

Excavación en piedra dura	23.187,00 m ³
Idem roca dura	2.877,00 "
Productos depositados en caballeros	5.452,00 "
Refino de taludes e indemnizaciones	23.187,00 "

EXPLANACIÓN

Movimientos de tierras

26.064 m³ de desmonte.

20.723 m³ de terraplen.

Caja y cunetas

9.124,90 ml de apertura de caja.

10.176,00 de cunetas abiertas.

Total 45.102,67 pesetas.

OBRAS DE FÁBRICA

Tajeas

5 tajeas modelo nº 1

3 tajeas modelo nº 3.

1 tajea modelo nº 4.

2 tajeas modelo nº 5.

1 tajea modelo nº 6.

" " " nº 7.

" " " nº 21.

Alcantarillas

1 alcantarilla modelo nº 33.

" " " nº 50.

" " " nº 56.

3 alcantarillas modelo especial.

3 alcantarillas modelo especial.

Total 16.473, 59 pesetas.

Afirmado

9.124,90 metros lineales completamente consolidado.

Total 31.389,59 pesetas.

Obras accesorias

Empedrados, rastrillos y muretes de las cunetas.

Muros y muretes de contención de los desmontes.

Cunetas y zanjás de coronación y desagüe.

Rectificación y desvío de cauces.

Rampas de servidumbre.

Guardarruedas.

Nueve postes kilométricos.

Un poste indicador.

Daños y perjuicios por tránsito inevitable de algunas partes de la carretera en construcción y habilitación o ejecución de caminos provisionales para uso público.

Para atender a la conservación extraordinaria de las obras durante los cuatro años siguientes a la recepción definitiva.

Total 4.740,00 pesetas.

Conservación y acopios

Por la conservación y reparación de todas las obras durante el plazo de garantía, a 300 pts. por km.

Por la conservación ordinaria de cada km. de carretera durante los cuatro años siguientes a la recepción definitiva, a 250 pts. por año y km.

457 m³ de piedra machada que deben hallarse acopiados al expirar el plazo total de conservación.

Total 13.393,34 pesetas.

Total de ejecución material 111.099,26

Imprevistos, dirección, etc., 15% 16.664,88

Presupuesto de contrata 127.764,14 pesetas.

Procedencia de materiales y distancias medias.

En la zona que atraviesa el trazado en las vertientes de la Serratilla, encuéntrase con facilidad piedra de buenas condiciones para mampostería y afirmado, empleándose para esta última clase de obra los productos de los desmontes en roca dura, cuyo volumen es de 2.886 m³.

Para sillería se empleará la piedra de una cantera existente en el km. 6.

El ladrillo procederá de los tejares de Requena y el recebo de los cauces inmediatos a la línea.

Las distancias medias del transporte son: 1,942 metros para las sillerías, 732 metros para la mampostería, 6.973 metros para el ladrillo y 1.014 metros para el firme.

El ancho de la carretera será de 6 metros distribuidos de la forma siguiente: 4,50 metros para el firme y 1,50 metros para los dos paseos. La inclinación de éstos hacia el borde exterior será del 5%.

El firme se compondrá de una sola capa de piedra machada de 24 cms. de espesor en el centro y 12 en los mordientes, encima de la cual se extenderá otra de recebo en cantidad bastante para rellenar los huecos e igualar la cara superior del firme.

La piedra se reducirá a fragmentos de una dimensión máxima de 7 cms.

Comentarios al proyecto a pública subasta.

- El proyecto realizado por el ingeniero de caminos, señalaba tanto el itinerario de la línea o trazado de la carretera, como los diferentes dibujos de secciones en los diferentes tramos para concretar el peralte o inclinación de la misma, las tajeas y alcantarillas a utilizar, la calidad de los materiales.... etc. y demás cálculos recogidos en esta sección de Subastas y Concursos de la Revista de Obras Públicas.

- Es de notar la importante cantidad (26.000 m³) de desmonte y 20.000 m³ de terraplén a realizar en estos primeros 9 kms., que llegarían a la aldea de La Portera. El firme, realizado con fragmentos de piedra machada se daba en una sola capa y una de recebo, esta práctica se estableció a partir del año 1849, hasta entonces se aplicaban tres capas de piedra partida y compactada, de diferente grosor, lo que encarecía la construcción del firme, que recibía el nombre de *macadam*. El firme en una capa se siguió empleando hasta 1925, año en el que se observó que de los 56.000 kms. de carreteras existentes casi la mitad estaban en malas condiciones, causadas por la roderas que los carros pesados abrían, resultando muy incómodas para el naciente tráfico automovilístico (González Tascón, 2008, pág. 523). A partir de entonces se fue adoptando el sistema de firmes especiales. Señalar el aprovechamiento de los materiales extraídos en los trabajos para otras funciones. A este primer tramo sucedería otro posterior de extrema dificultad, el tramo correspondiente al puerto de la Chirrichana, próximo ya a Cofrentes, que hizo muy lento su avance. En la actualidad, si bien ese tramo ha mejorado mucho su anchura, firme y señalización, no ha cambiado demasiado su trazado original.

En 1902 la carretera Requena a Cofrentes estaba aún en ejecución y había llegado a La Portera (Fig. 5). Como en la actualidad, aprovechaba los primeros kms. de la carretera a Casas Ibáñez, bifurcándose a unos 600 mts. de la aldea del Pontón.

En 1903 se puso en estudio la carretera de Ayora a Albacete, a la de Almansa a Requena (AGA. Inventario nº 2189. Legajo 2985. IDD 8)

Expediente de reparación de puentes sobre el río Cabriel. (AGA. Caja 24/05915)

El puente sobre el río Cabriel (Fig. 6) a su paso por Cofrentes, de 45 metros de luz y 25 de altura fue proyecto del ingeniero Luis Dicenta. Su importe, junto con los tramos 4º y 5º de carretera, fue de 600.000 pts., pudo adjudicarse la subasta de las obras, gracias a las gestiones de la diputación y de los cuidados de don Fidel García Berlanga (Fig. 6).

Entre los supuestos que contemplaba la legislación sobre carreteras, la reparación y conservación era apartado de suma importancia. Además de los habituales de reparación del firme de las carreteras, en continua exposición a los agentes atmosféricos o al

tráfico de grandes carros, desprendimientos de taludes, enterramiento de las cunetas ... etc. Existen otros casos menos frecuentes, el presente expediente se refiere a la necesidad de pintar las partes metálicas del puente sobre el río Cabriel en Cofrentes. Publicado el pliego de condiciones y adjudicada la obra, ésta pasó a su ejecución.

El 23 de mayo de 1916 firma el acta de recepción de esta reparación, por la administración, el ingeniero jefe don Luis Dicenta y Lloret, el ingeniero don Vicente Sanchis, el sobrestante don José Vera y Vera y el adjudicatario, don Manuel Bonastre, a plena satisfacción de ambas partes.

En el año 2003 fue sustituida la parte metálica del puente con nuevos materiales y mejorado en su conjunto, conservándose los estribos a ambos lados del río, muros sillares sobre los que se asentaba el tramo metálico.

Finalización de la construcción

La carretera Requena – Cofrentes comunicó y comunica con La Portera, Los Pedrones, hasta Cofrentes. Además con el valle de Ayora: Jalance, Jarafuel, Teresa de Cofrentes, la propia Ayora, hasta Almansa, aproximándose a Zarra y otros caseríos o explotaciones agrícolas.

De esta manera la carretera de primer orden Madrid-Valencia quedaría unida al antiguo *Camino de la Mancha*, poniendo en contacto numerosas poblaciones a su paso.

Los 34 kms. de carretera fueron inaugurados el 8 de diciembre de 1911. Este trazado coincide en gran medida con la actual carretera. Largos tramos han sido aprovechados en mejoras posteriores, aquel firme de piedra fue la base de los firmes especiales y de los asfaltados actuales. Véase en el aprovechamiento de la construcción original en la fuente de la Chirrichana (Fotos 7 y 7.1) donde en la foto actual son visibles la cara superior de los antiguos pretilos.

4.3. CARRETERA DE TERCER ORDEN DE CAUDETE A VENTA DEL MORO. (AGA. Caja 24/05915)

Quedaba un gran espacio con comunicaciones por caminos, entre el polígono que forman la línea Caudete- Utiel- Requena y el río Cabriel, en cuyo centro se encuentra Venta del Moro. Se proyectó y construyó una carretera que partiendo de Caudete pasara por Venta del Moro a enlazar con la de Requena- Casa Ibáñez. Se comunicaban poblaciones, al tiempo que se facilitaba el acceso al sureste sin tener que pasar por Requena.

El veinte de diciembre de 1904, el ingeniero autor del proyecto, don Luis Dicenta y Lloret y el ingeniero jefe L. Martí firmaban el proyecto de esta carretera que tenía previsto la construcción de 10.211 metros lineales de firme. Los necesarios desmontes y explanaciones se completaban con las obras de fábrica. Éstas eran tres tajeas del nº 4, una tajea nº 9 con pozo, alcantarillas nº 24 y nº 25 y un grupo de dos alcantarillas del nº 40 (ADPV, Fomento, E. 12.5 Caja 6824. Exp.106).

El presupuesto general era éste:

Artículo 1. Explanación	43.671,38
Artículo 2. Obras de fábrica	18.494,64
Artículo 3. Afirmado	39.213,93
Artículo 4. Obras accesorias	4.845,00
Artículo 5. Conservación y acopios	5.208,39
Total	111.434,34 pesetas

Presupuesto de ejecución material 111.433,34 pesetas

A este presupuesto se sumaban un 1% de imprevistos, un 5% de dirección de obra y 10.029 pesetas de beneficio industrial, para obtener el presupuesto por contrata. Total 128.148,24 pesetas.

Adjudicadas y ejecutadas las obras del primer tramo Caudete a Venta del Moro, éstas se inauguraron en 1908, asistiendo el diputado Fidel García Berlanga, que fue recibido con entusiasmo por la población, inaugurándose una calle con su nombre (Fig. 8). El proyecto se completaba con el segundo tramo hacia el sur, uniendo con la carretera Requena-Casas Ibáñez.

Finalizada la construcción era preceptivo realizar el formalismo de la entrega de la carretera al Estado, según las condiciones estipuladas en el contrato de subasta.

La recepción o entrega de la carretera se realizó el 11 de marzo de 1910, estando presentes por parte de la Administración, el ingeniero jefe don Vicente Martí, el ingeniero de la obra don Vicente Sanchis y el sobrestante don José Vera y por otra parte el adjudicatario. Quedando conforme los asistentes.

En 1911 reunidos todos los vecinos de Casas de Eufemia aprobaron por unanimidad la construcción de una *"carretera de Utiel a Casas Ibáñez a través del paraje de La Muela"* (AMRQ, sig. 10.226/9). Curiosamente todos y cada uno de sus vecinos firmaron de puño y letra el documento de aprobación.

4.4 CARRETERA DE TERCER ORDEN DE UTIEL A CHELVA

La carretera de Utiel a Chelva estaba incluida en el plan de carreteras de 1881. Se construyeron el 1º y 2º tramo hasta Casa Medina. En 1912, el tercer tramo, desde Casa Medina a Sierra Negrete, cerca de la ermita del Remedio (MARTÍNEZ ORTÍZ, 2001, pág. 55).

El proyecto del tercer tramo fue elaborado en 1893, comprendía desde Casa Medina hasta Mas de Caballero (ADPV, Fomento, E.12.5, Caja 6816). Lo integraban los siguientes apartados:

Plano a escala 1/50.000.

Plano general.

Plano de cotas de los terrenos.

Terraplenes y desmontes.

Excavaciones.

Perfil gráfico de los muros.

Perfiles transversales (cortes en sección de la carretera que permiten ver su peralte).

Perfiles longitudinales (se observan las diferentes pendientes).

Mapa de distancias a diferentes materiales y situación de obras de fábrica (ladrillo de Utiel a 7.500 metros del origen. Arena y cal en el km. 1. Junto al km. dos tajeas nº 1. Seis caños distribuidos en los ocho kms. de este tramo. Tajea nº 1 al fin del tramo. Entre kms. 4 y 5'5, sillería de mampostería para el firme).

Obras accesorias (pasos para caminos públicos, rampas de servidumbre, postes de kms.).

Obras de fábrica (de menor a mayor importancia: caños, tajeas, alcantarillas y pontones).

Pliego de condiciones: Recoge en 69 artículos desde la descripción de las obras hasta las obligaciones y derechos del contratista de la misma:

1º El ancho de la carretera será de seis metros.

4º Los taludes de los desmontes y terraplenes tendrán la inclinación correspondiente a la naturaleza del desmonte o terraplén que señala el perfil tipo para clase de terreno.

5º Las obras de fábrica según planos, sus partes: zócalo, aristones de estribos, boquillas y coronaciones de sillería, las roscas de ladrillo, el resto de mampostería ordinaria.

6º El firme de dos capas: de 12 y 15 cms. en el centro.

7º Obras accesorias son los empedrados, rastrillos, muretes y muros de contención de los desmontes cuando no estuviesen previstos en el proyecto.

9º La piedra para la sillería deberá ser caliza compacta, sonora, de color uniforme, no heladiza, y sin faltas, oquedades ni vetas que puedan debilitar su resistencia.

10º La piedra para mampostería deberá ser de naturaleza caliza, compacta, homogénea y sin mezcla de partes terrosas.

11º El ladrillo deberá ser bien cocido, sonoro, de fractura compacta y que no presente huecos ni contenga materias extrañas. Dimensiones: 0,28 de largo, 0,14 de largo y 0,04 de grueso.

12º *"La cal será grasa y procederá de buena piedra compacta y dura. Deberá estar bien cocida, no conteniendo piedras ni otras materias extrañas y después de apagada convenientemente formar buena mezcla con una parte de cal y dos de arena".*

13º El cemento que ha de emplearse en la mezcla hidráulica será del llamado romano, que fragüe con prontitud y que junto con el doble de su volumen de mortero ordinario constituya una buena mezcla.

14º *"La arena deberá ser bien limpia, de grano igual no muy gruesa y que no contenga tierra ni polvo, debiendo crujir en la mano al apretarla sin dejar mancha".*

17º El hormigón ordinario se compondrá de un 33% de mortero ordinario y un 67 % de piedra machacada de tamaño 5 centímetros.

20º La piedra para la primera capa se machacará a tajo abierto en la misma caja; reduciéndola al tamaño de setenta y cinco milímetros (0,75) en su mayor dimensión, y la segunda capa se machacará al tamaño de sesenta centímetros (0,60) en su mayor dimensión a tajo abierto sobre la misma, después de reconocida y aprobada por el director.

21º *El recebo será de gravilla mezclada con tierra por partes iguales y quedando excluida la arena.*

22º Cuando los materiales no satisfagan según los artículos anteriores, el contratista se atenderá a lo que por escrito le ordene el director encargado de la carretera.

El capítulo 3º, de la ejecución de las obras, lo componen los siguientes dieciséis artículos. El capítulo 4º, medición y abono de las obras, y el 5º, disposiciones generales.

El 4º y último tramo, se iniciaba en el Corral Alto y llegaba hasta la población de Chelva (ADPV. Fomento, E.12.5, Caja 6816, 2º legajo). El proyecto constaba de una memoria y de los siguientes documentos anejos a ella: estado de alineaciones, estado de rasantes, excavaciones, cubicación de las obras de fábrica, cálculo precio de desmonte. Obras de fábrica: Tajera nº 8, tajeras nº 2, 3 y 4. Es singular la utilización de la *tajera de cañón*, obra de gran recorrido en planta para salvar una larga distancia. Asimismo se proyectó un puente sobre el río Chelva.

El presupuesto por km. fue de 34.000,19 pesetas. Total 100.201,51 pesetas

El presupuesto por contrata fue de 39.101,37 pesetas. Total 115.231,75 pesetas.

Caminos vecinales u otras carreteras

Camino Requena-Chera. En 1907 se invirtieron 40.000 pts. a instancias del parlamentario García Berlanga, cuya influencia política se extendió a otros proyectos:

Caminos que conducían a las carreteras de tercer orden fueron los de Casas del Río, Campo Arcís, Hortunas y Cortes de Pallás (MARTÍNEZ ORTIZ, 2001, Pá.54).

Para enlazar por el norte de Utiel con la provincia de Cuenca, se proyectaron las carreteras a Sinarcas y Casillas de Ranera.

En 1909 fue incluida en el plan de carreteras la de Villargordo del Cabriel a Camporrobles, con ramal a Fuenterrobles.

Camino de la estación de ferrocarril de Utiel a Camporrobles, pasando por las aldeas de Las Cuevas, Los Corrales y Las Casas.

Mapa de carreteras de 1924 en la geografía del *Reino de Valencia* de Sarthou (Fig.9)

Se observan construídas: Línea roja horizontal: Carretera de 1º orden Requena-Utiel-Caudete-Villargordo.

Desde Requena carreteras a Villatoya y Cofrentes al sur. Camino a Chera al norte.

Desde Utiel carretera a Camporrobles al noroeste. Hasta Casa Medina al noreste. Al sur hasta La Cornudilla. Estación de ferrocarril como cabecera de la línea.

Desde Caudete a Venta del Moro.

5. PATRIMONIO DE OBRAS PÚBLICAS.

LAS CASILLAS DE PEONES CAMINEROS.

Construidas para alojamiento de los peones camineros y sus familias, son un buen ejemplo de una arquitectura austera, funcional y resistente a las inclemencias. Estaban provistas de pozo y horno exteriores a la casilla; cada casa estaba dividida en dos viviendas. En 1898, el ingeniero Rodríguez Balbuena presenta algunas mejoras en la Revista de Obras Públicas de 1898, consistentes en independizar las, hasta entonces, zonas comunes (Revista de Obras Públicas, noviembre 1898, págs. 545 a 546). (Fig. 10).

En la carretera de Utiel a La Torre quedan algunas de ellas que son importantes vestigios a conservar y rehabilitar, dada su escasez y hasta desaparición.

PAVIMENTADO DE LAS CARRETERAS A SU PASO POR NÚCLEOS DE POBLACIÓN.

La antigua carretera Madrid-Valencia, a su paso por Requena, hoy calles Constitución y General Pereyra, se pavimentó con resistentes adoquines, que ya cumplen un siglo con buena conservación, si no fuera por las obras actuales que obligan a levantarlo y en ocasiones a destruirlo definitivamente.

Cercana a la plaza de toros, existe un edificio de Obras Públicas recientemente rehabilitado, hoy sede del Archivo Municipal de Requena, a partir de ese punto se construyó un tramo adoquinado en dirección a la carretera de Casas Ibáñez, el objetivo era enlazar con ésta si se venía desde Madrid, para no entrar en el casco urbano, puede considerarse ejemplo temprano de circunvalación. Era conocido popularmente como carretera de *La Mano*, aún subsiste en la actualidad, constituye un elemento patrimonial que sería necesario conservar. (Fig. 11).

EDIFICIOS DE OBRAS PÚBLICAS.

Antes de 1902 fue construido un edificio para almacén, vivienda u oficinas. Constituye un ejemplo de buen hacer rehabilitador y testigo de la actividad constructiva en las comunicaciones de la época (Fig. 12).

6. VIDA COTIDIANA DE UN SOBRESTANTE DE OBRAS PÚBLICAS

Don José Vera y Vera llegó en noviembre de 1892 (coincidiendo con la fecha de nombramiento como diputado del distrito Requena-Ayora de García Berlanga) (Fig. 13), destinado a Requena como sobrestante desde Gerona (Fig. 14). Los años siguientes fueron de gran actividad en la construcción de carreteras en esta demarcación. Además del mantenimiento de la de primer orden Madrid-Valencia, la construcción de las carreteras hasta Villatoya y Cofrentes centraron su actividad, además de las comunicaciones entre núcleos de la comarca.

Se instaló con su esposa doña María Robles Giménez y sus hijos Antonio y Eugenia, primero en el Portazgo, a las afueras de la población, para más tarde mudarse a la calle Portalejo. Tenía asignada para su labor de inspección, vigilancia y aún dirección (en los casos de ausencia del ingeniero), una tartana con la que visitaba las obras, hiciera buen o mal tiempo; como quiera que también ejercía función de pagador a los capataces y peones camineros, era habitual llevar consigo un arma para su eventual defensa en los caminos, no siempre seguros.

La inspección de las obras en carreteras tenía aparejada una función de importancia, observar la calidad de los materiales que suministraban los proveedores. No tuvo pocos conflictos el sobrestante con ellos y con adjudicatarios de obras. Había de comprobar la calidad y tamaño de la piedra machacada, de la piedra sillar para obras de fábrica, etc. En ocasiones la no aceptación del material originaba un informe negativo, provocando el consiguiente enfado del proveedor o contratista, ganándose su antipatía.

La organización del trabajo de los peones y las directrices a los capataces debía redundar en la buena marcha de las obras a ejecutar, que tenían sus propias especificaciones, plazos de entrega y vicisitudes diarias (15).

Con ocasión de los temporales y malas cosechas de 1907, que dejó sin recursos a muchas familias, el Estado decidió contratar, a través del ministerio de Fomento, abundante mano de obra para las obras públicas, pudiendo así asegurar ingresos necesarios para la subsistencia. El sobrestante de la demarcación quedó responsable de esas contrataciones, siendo por aquella circunstancia la cara amable del ministerio de Fomento.

La vida social en Requena se centraba en los paseos en la Glorieta (Figs. 16 y 17), cuando el tiempo lo permitía; y para los varones adultos la estancia en los casinos del Círculo Recreativo o café de don Fructuoso, situado en la actual Plaza de España (Fig. 18), Negresco y Lechuga. Ello originaba no pocas anécdotas, que reflejan la manera de vivir de entonces y el ambiente de ocio. En una ocasión, estando en el Círculo Recreativo, adonde el sobrestante solía acudir, un parroquiano, haciéndose el gracioso, le pidió a don José un duro de plata, éste se lo dio sin más explicaciones. Al rato volvió el parroquiano con una bandeja, diciendo que don José había invitado a todos los

presentes a pasteles; no he invitado yo, si no usted, pues le he dado un duro falso y ahora tendrá usted que recuperarlo en la pastelería. Eran las chanzas de una sociedad pequeña, que provocaban el consiguiente jolgorio de los asistentes.

Matrimonios: su hijo Adolfo, nacido en Requena en 1892, pudo comenzar sus estudios de ingeniería de caminos en Madrid, casó con doña María Ruiz Viana, natural de Requena. Eugenia casó con don Vicente Folch San Bernardino y Antonio con una señorita de Getafe, doña Amanda Deleito Gómez-Platero.

Su jubilación (1921) coincidió con un período menos activo en la construcción de carreteras (Fig. 19). Pasó sus últimos años en Valencia, donde falleció en marzo de 1936.

ARCHIVOS

Archivo de la Diputación Provincial de Valencia (ADPV).

Archivo General de la Administración (AGA). Alcalá de Henares.

Archivo Municipal de Requena (AMRQ). Requena.

Archivo del Ministerio de Fomento (AMF). Expedientes personales. Nuevos Ministerios. Madrid.

BIBLIOGRAFIA

COMISIÓN DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (Lucio del Valle, Víctor Martí, Angel Mayo), *Modelos de Tajeas, Alcantarillas y Pontones para las carreteras*, Ministerio de Fomento, Madrid, 1892.

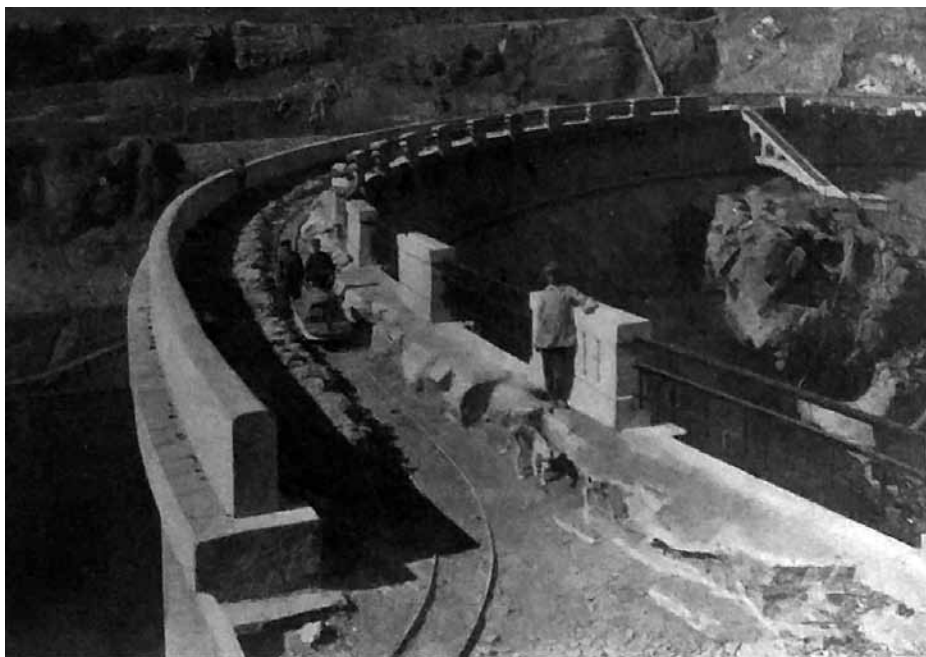
GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, *Ingeniería civil en España*, 2008

MARTÍNEZ ALOY, José, *Geografía del reino de Valencia*, tomo II, Provincia de Valencia, Barcelona, 1924.

MARTÍNEZ ORTIZ, José, GÓMEZ GARCÍA, Raúl, *Fidel García Berlanga*, Utiel, 2001.

PIQUERAS HABA, Juan, *Geografía de Requena-Utiel*, Requena, 1990.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, Madrid, 1898.



Chera. — Coronación de la presa del pantano de Buseo (vista de la margen derecha)

Fig. 1 Pantano de Buseo. Chera.

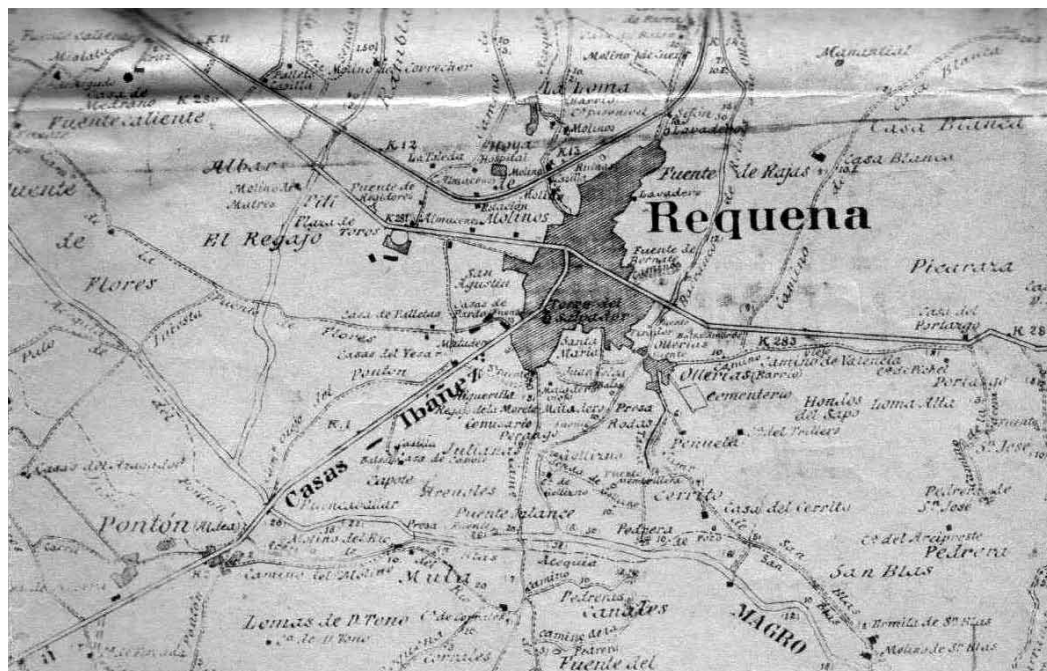


Fig. 2 Requena. Mapa de 1902 (1: 25.000)



5990 — Clisé de la G. G. del R. de V.

Requena. — Entrada por la carretera de Albacete

Fig. 3 Carretera de Albacete.

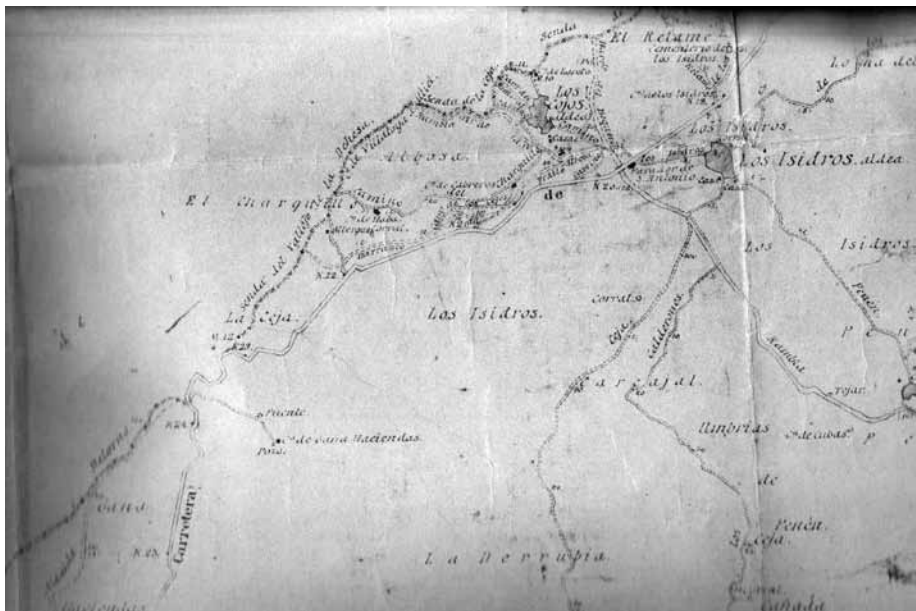


Fig. 4 . Carretera de Requena a Casas Ibáñez. Km. 21. Mapa de 1902



Fig. 5 . Carretera de Requena a Cofrentes a su paso por La Portera. Mapa de 1902



Fig. 6 Puente de Cofrentes en la actualidad



Fig. 7 . Carretera de Requena a Cofrentes. Fuente Chirrichana



Fig. 7.1. Asfaltado actual sobre antigua carretera Requena- Cofrentes



Fig. 8 Calle García Berlanga. Venta del Moro.



Fig. 9 Mapa comarcal Requena-Utiel. Sarthou. 1924.

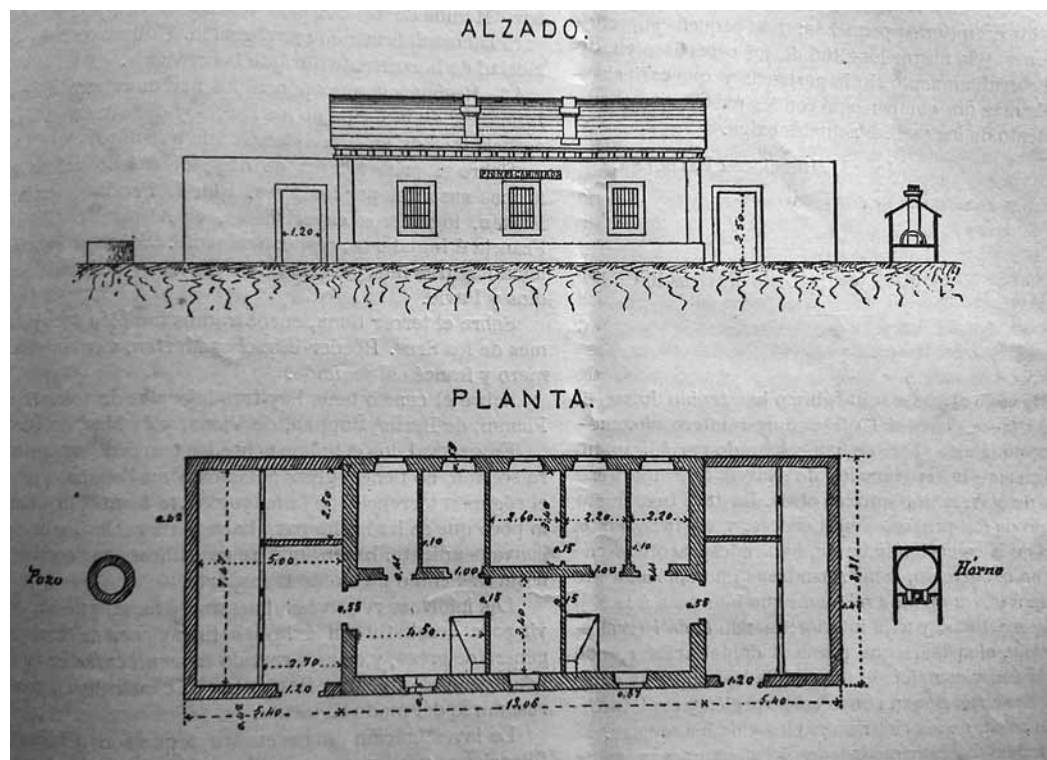


Fig. 10. Casilla Peones camineros.



Casilla peones camineros carretera Requena- Cofrentes. Inicio Chirrichana



Fig. 11. Adoquinado de Requena. Calle Albacete



Fig. 12. Edificio Obras Públicas. Requena. Avenida General Pereyra



Fig. 13 José Vera y Vera. (Colección del autor)



Fig. 14 Nombramiento de sobrestante. (Colección del autor)

Obras Públicas
Provincia de Valencia
—CAPATAZ—
—

Mr Dn Toré Vera
Mi respectable Jefe, le
participo a' la superiori-
dad de V. que con fecha
de hoy día lo ha venido
el perru Mariano Mares
al reconocimiento del
Medico titular de este
pueblo, y lo a' dado
de baja para el traba-
jo para 15 dias, se lo
participo a' V. para su
conocimiento;
Dn Toré aqui lo viendo

Suyo affmo
Félix Navarro

Villargordo Marro 10/9/4

Fig. 15 Informe del capataz Félix Navarro. (Colección del autor)



Fig. 16 Glorieta en 1912. Reverso: "*En la tarjeta conocerás a Agustín el cartero, que pregunta mucho por ti, la que está de espaldas es nuestra criada. Besos y abrazos de todos. José Vera* [dirigida a su hijo Antonio Vera en Melilla]". (Colección del autor)



Fig. 17 Glorieta. Doña María Robles, señorita y don José Vera. (Colección del autor)



Fig. 18 Casino Recrativo de Don Fructuoso. Reverso: *"Ésta es una fotografía del Café de Don Fructuoso. El papá [José Vera] está apoyado en el velador (X). Hasta muy pronto. Adolfo. Destinatario. Antonio Vera Robles, segundo teniente, Regimiento de Artillería de Melilla".* (Colección del autor)



Fig. 19 José Vera y Vera. (Colección del autor)



Fig. 20 Requena. Puente de Valencia. Carretera Madrid- Valencia



Fig. 21.1. Carretera de Requena a Casas Ibáñez a su paso por el cerro de la Hostia



Fig. 21.2. Carretera Requena- Casas Ibáñez. Alcantarillas Puente



Fig. 21.3. Alcantarilla en carretera Requena - Casas Ibáñez



Fig. 21.4. Alcantarilla en carretera Requena - Casas Ibáñez



Fig. 21.5. Tajea situada entre puente sobre el río Cabriel y Villatoya



Fig. 21.6. y Fig. 21.7. Puente sobre río Cabriel en Fuente Podrida - Villatoya



Fig. 22 Carretera Requena-Cofrentes. Alcantarillas-Puente

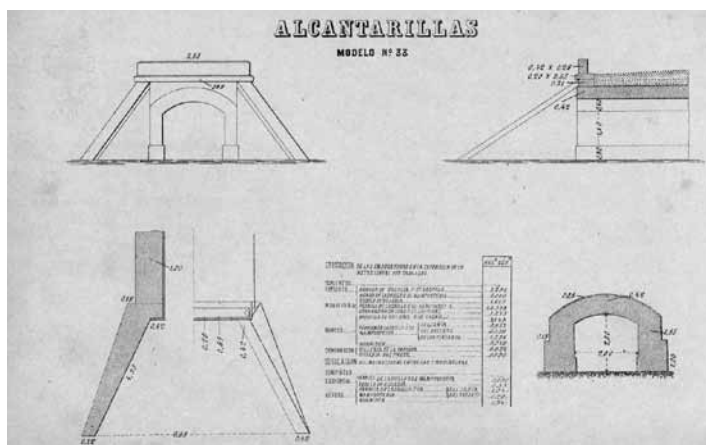


Fig. 22.1. Alcantarilla nº 33. Modelos, año 1892

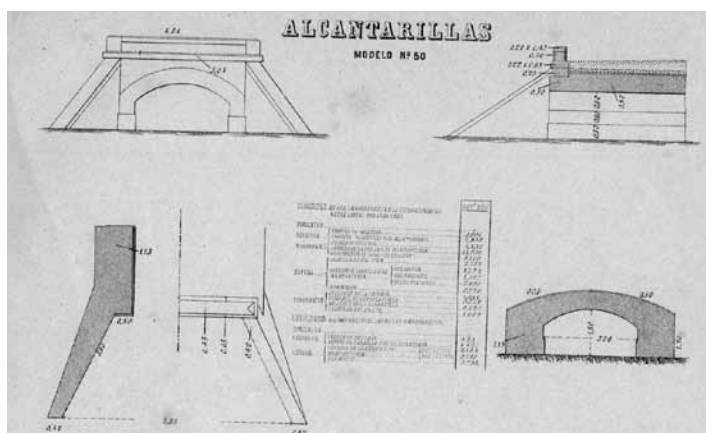


Fig. 22.2. Alcantarilla nº 50. Modelos, año 1892

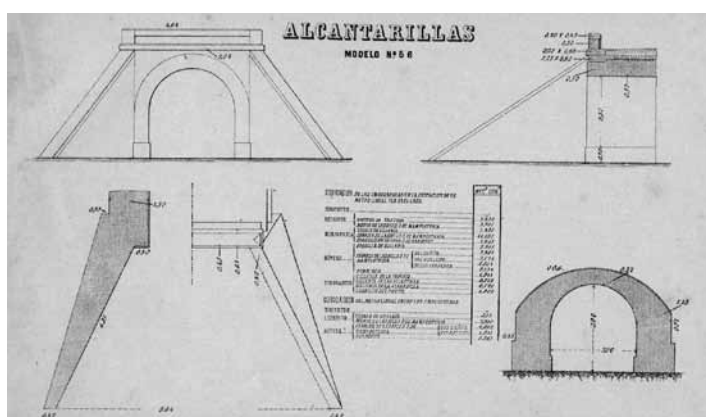


Fig. 22.3. Alcantarilla nº 56. Modelos, año 1892



Fig. 22.4. Muro de la antigua carretera de Requena a Cofrentes



Fig. 22.5. Puente de Cofrentes. Placa con fechas de construcción y rehabilitación

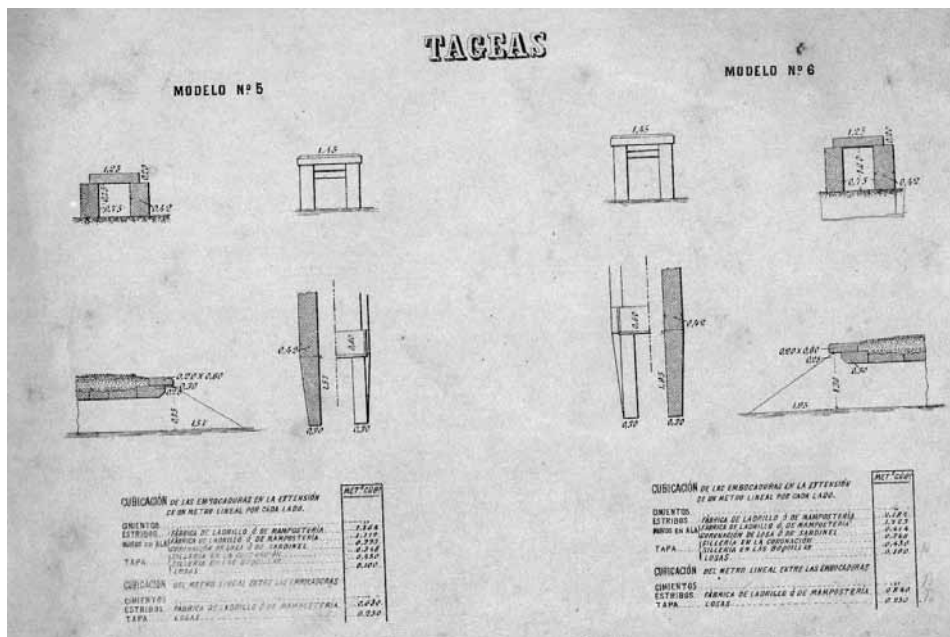


Fig. 22.6. Tajea nº 6. Modelos, año 1892

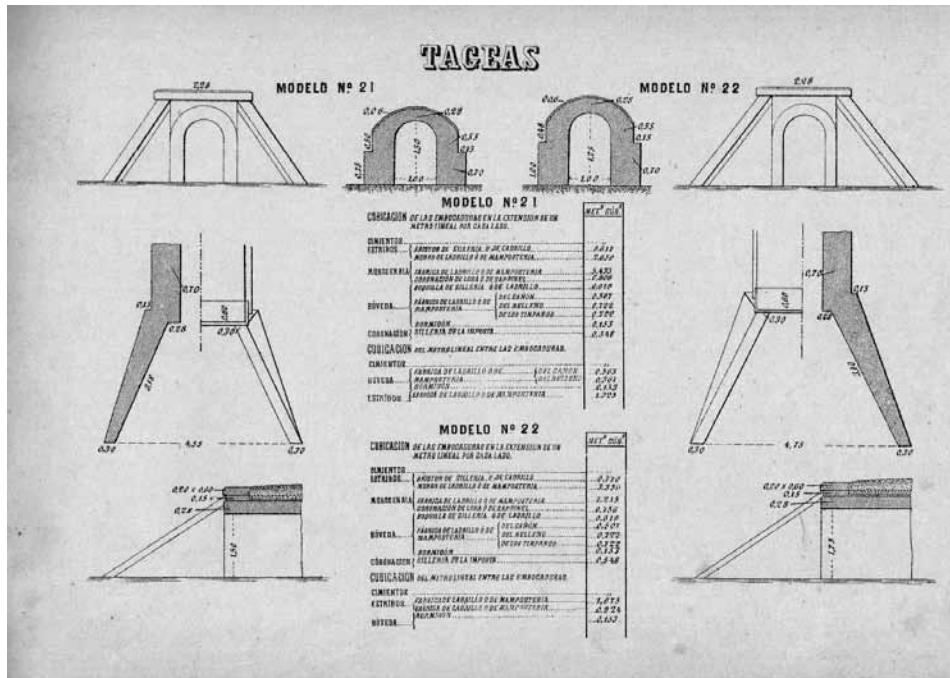


Fig. 22.7. Tajera nº 21. Modelos 21-22, año 1892



Fig. 23 . Alcantarilla o pontón nº 58. Casas de Cuadra. 10mts, altura

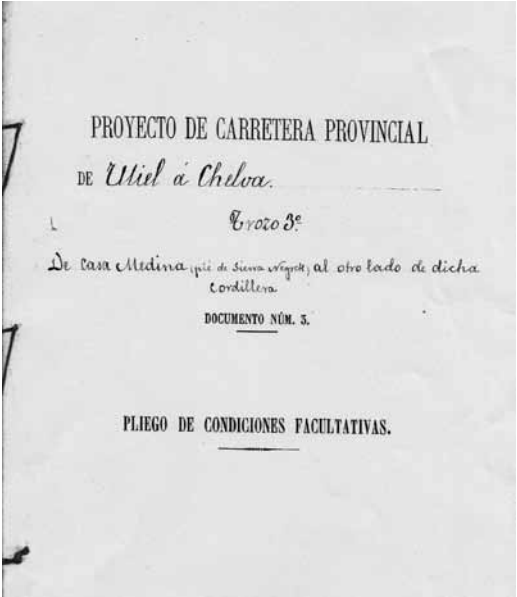


Fig. 24. Carretera de Utiel a Chelva

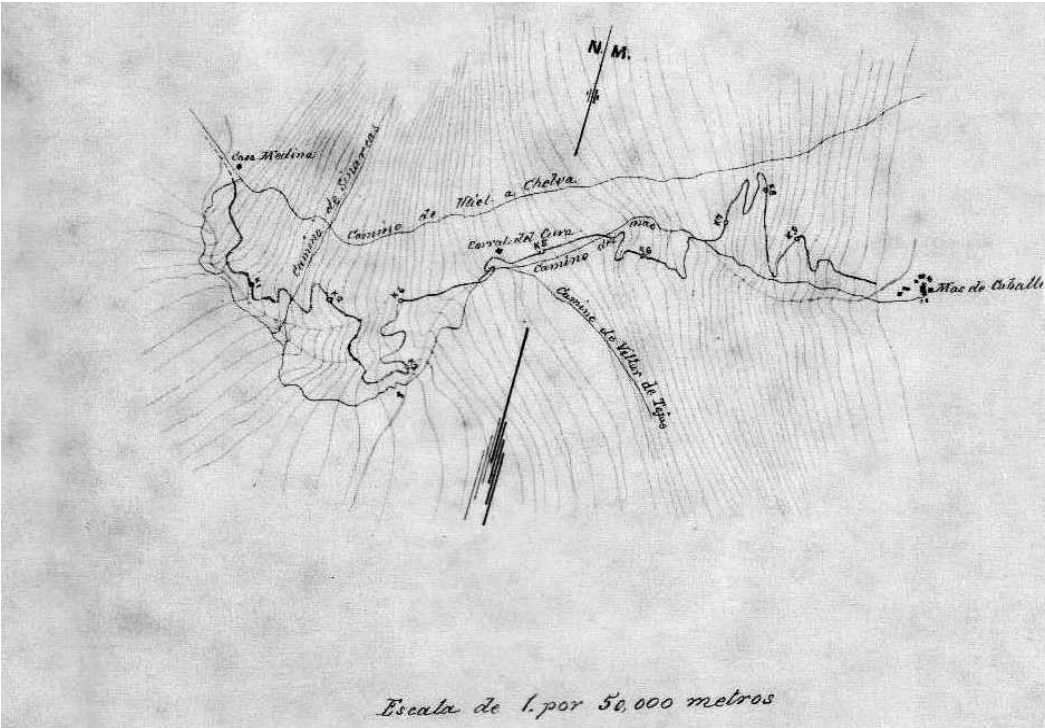


Fig. 24. Carretera Uiel a Chelva. Plano general

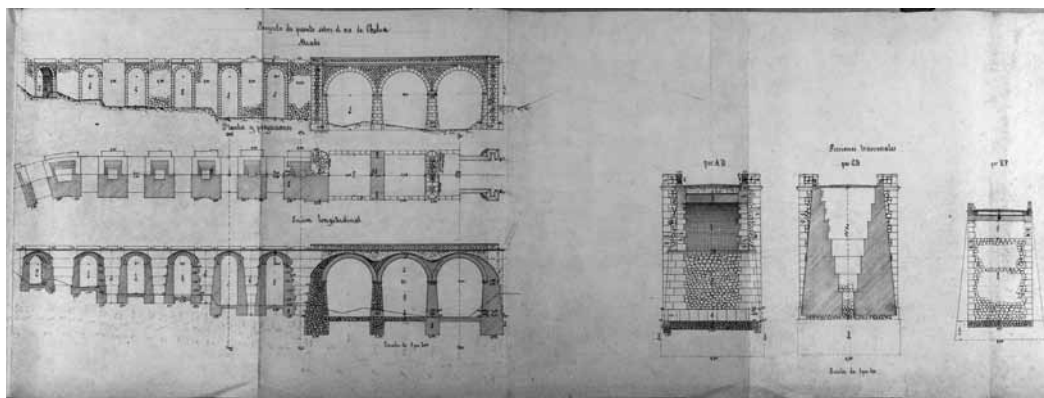


Fig. 24. Proyecto de puente sobre río Chelva E.12.5.caja 6816 exp 89 plano 1.
Archivo Diputación Valencia



Camino Utiel a Chelva E.12.5.caja 6816 exp 89 plano 2 Archivo Diputación Valencia