

LA RED VIARIA A MEDIADOS DEL S. XIX: UN FACTOR DEL ESTANCAMIENTO ECONOMICO DE MURCA

P O R
JOAQUIN RUIZ ALEMAN

La moderna sociedad industrial tiene, entre otras, tres características representativas: las carreteras, los canales y el ferrocarril.

La construcción de carreteras puede ser considerada en primer lugar, puesto que representa la forma más antigua de comunicaciones (1), no obstante hasta 1900 la carretera, en la mayoría de los países, desempeñó un papel poco importante dentro del intercambio general de alimentos y materias primas por productos manufacturados que constituía la característica esencial del progreso industrial.

En España había extensos espacios entre las poco numerosas carreteras, aun después del esfuerzo realizado para su extensión y mejora por Carlos III, estos grandes espacios tenían el servicio de una red de caminos que estaban llamados a cubrir las necesidades locales.

Un desarrollo lógico y armónico de la economía exigía una transformación de estos caminos en carreteras por ser más aptas para transportes más perfeccionados, y por ende inciden en el progreso del país.

Así pues, España comenzó la Edad Contemporánea con una grave deficiencia en su red viaria; Carlos III había hecho un esfuerzo en la ampliación y mejora de las comunicaciones españolas, en este tiempo se iniciará la red radial, concordante con la política centralista de la época;

(1) DERRY, T. K. y WILLIAMS, T.: *Historia de la Tecnología 1750-1900*, editorial Siglo XXI, Madrid, 1977, t. II, pág. 624.



fue una empresa ambiciosa (2), emprendiéndose la construcción de muchos caminos a la vez (3), pero por la insuficiencia de fondos ante empresa de esta embergadura, hacia finales del s. XVIII las realizaciones no llegaban al 50%, es decir, en los comienzos del s. XIX España sigue disponiendo básicamente de la caminería tradicional descentralizada de los Austrias, equivalente a unos 8.400 Km. (4), más unos 4.000 Km. construidos en el esfuerzo realizado por la Monarquía Carlotercerista.

Un nuevo y vigoroso impulso va a recibir la red caminera española durante el período isabelina, en base a variadas razones que hicieron cambiar las cosas y facilitar el desarrollo de una malla de caminos cada vez más tupida. Así en 1834 se decreta la desaparición de la Mesta, dos años después se establece la expropiación forzosa de terrenos en interés de los caminos públicos; los presupuestos para obras de caminería aumentan cada año, de forma que hacia 1840 se construían más de cien Km. anuales, en 1850-56 se realizaron más de 400 anuales, por lo que se puede estimar en unos 10.000 Km. el aumento de la longitud de la red viaria al final del reinado de Isabel II.

Como se ha señalado este esfuerzo estuvo centrado especialmente en la década de los cincuenta, y ello influido porque para entonces España se había recuperado del deterioro que la guerra de la Independencia ocasionó en su estructura productiva y del menoscabo financiero que la consecutiva emancipación de las colonias americanas le acarreó. En el orden industrial y financiero —escribe Sánchez-Albornoz (5)— había tenido una serie de iniciativas que revelaban un propósito firme de transformación. La revolución de 1854 se propuso acelerar el desenvolvimiento del país.

(2) El proyecto tuvo una acerada crítica de Jovellanos, que propugna, frente al centralismo caminero carlotercerista, «que nada importa más que establecer el orden con que deben ser emprendidas... que tratando de caminos, se debe más atención a los interiores de cada provincia, que no a sus comunicaciones exteriores, porque dirigiéndose éstas a facilitar la exportación de los sobrantes del consumo interior de cada una, primero es establecer aquéllas sin las cuales no puede haber tales sobrantes... También nosotros olvidamos esta máxima en el anterior reinado...». JOVELLANOS: *Informe de la Sociedad Económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria*, Madrid, 1795. En *obras completas de...*, v. II, t. L de B. A. E., edita Atlas, Madrid, 1952, pág. 129.

(3) De Madrid arrancaban varios caminos radiales hacia: Vascongadas, Cataluña, Galicia (La Coruña), Andalucía (Cádiz), Valencia, Murcia, Asturias, Extremadura (Badajoz) y Castilla la Vieja.

(4) MENENDEZ PIDAL, GONZALO: *Los caminos en la Historia de España*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1951, pág. 133. La longitud de la red de caminos a mediados del s. XVIII —8.400 Km.— era poco más o menos la misma que la red imperial romana.

(5) SANCHEZ-ALBORNOZ, NICOLAS: *España hace un siglo: una economía dual*, Alianza Editorial - Alianza Universidad, Madrid, 1977, pág. 156.



Murcia no es, ni mucho menos, una excepción en la pobre disposición de vías de comunicación de la España decimonónica. La red viaria murciana siempre ha sido —hoy lo sigue siendo— totalmente insuficiente, tanto en las comunicaciones intrarregionales como exteriores.

La fundamental importancia que el sector de las comunicaciones tiene para el desarrollo y progreso de la economía, nos ha llevado a iniciar un estudio de aproximación sobre el estado de la cuestión en la Murcia agrarista de hace más de un siglo.

Mediado el s. XIX la situación de las comunicaciones murcianas era realmente precaria, Murcia padecía —agudizado— el problema del transporte, factor importante del reconocido estancamiento económico español (6), aunque siguiendo un poco la tipología señalada por Jovellanos podemos dividir el análisis de la red viaria murciana, en principio, en dos sectores:

- a) Comunicaciones exteriores.
- b) Comunicaciones interiores.

COMUNICACIONES DE MURCIA CON SU EXTERIOR

En términos generales se puede decir que a principios del s. XIX (7), las rutas que ponen en contacto a Murcia con el exterior son prácticamente las mismas que las del s. XVI (8):

a) *Ruta Murcia-Granada*, de 45 leguas, corría en la provincia por Alcantarilla, Librilla, Venta de Totana, Lorca, Venta de la Mata, Vélez Rubio, etc.

Su estado estaba muy deteriorado (9) y se imposibilitaba tanto en tiempos de lluvias que casi ni a pie podía recorrerse.

b) *Ruta Murcia-Toledo*, también llamada «Camino de la Seda», tenía 59 leguas, y discurría por: Espinardo, Molina, Lorquí, Pto. de la Losilla, Cieza, Pto. de la Mala Mujer, Venta de la Minateda, Tobarra, etc.... Esta ruta tenía su continuación en la de Murcia-Cartagena, mejorada en el siglo XVIII, con la construcción del Puerto de la Cadena.

(6) RINGROSE, DAVID R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Editorial Tecnos, Madrid, 1972, pág. 160 y sigs.

(7) Nueva Guía de Caminos (Caminos de Ruedas), Santiago López, Madrid, 1812.

(8) CHACON, FRANCISCO: *Murcia, una ciudad de la periferia castellana s. XVI*. Tesis inédita págs. 209-210. Aprovecho para agradecer al autor la gentileza de dejarme utilizar estos datos.

(9) MADOZ, PASCUAL: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo XI, Madrid, 1848, pág. 699, voz Murcia.



c) *Ruta Cataluña-Granada*, cruzaba el Norte de la provincia, conectando: Yecla, Jumilla, Calasparra, Caravaca, Vélez Blanco, etc..., coincidiendo con la de Murcia-Granada desde la Venta del Baúl, al Sur de Baza.

El estado general de conservación a mediados del s. XIX era deficiente, siendo en algunos tramos francamente lamentable y prácticamente en desuso, como era el caso de la carretera de Andalucía que como más tarde veremos era sustituida por el camino de Sangonera.

COMUNICACIONES INTERIORES DE MURCIA

Debido a los inmensos espacios que quedaban entre las que podemos llamar carreteras, éstos estaban cubiertos por una red de caminos locales, que absorbían un tránsito más denso que las mismas carreteras, el camino pues será como dice Ringrose (10) «una vía improvisada por la costumbre para satisfacer necesidades locales»; y que en zonas accidentadas llegaba a transformarse en un sendero sólo apto para el paso de animales de carga.

Así vemos que la economía rural estaba apoyada por una red de caminos primitivos, que zigzagueando lograban unir mínimamente pueblos y lugares.

En el caso de la región murciana es conveniente desglosar el análisis de su red viaria interior en dos zonas:

- a) Zona de partido judicial de Murcia.
- b) Zona regional.

a) Zona de partido judicial de Murcia

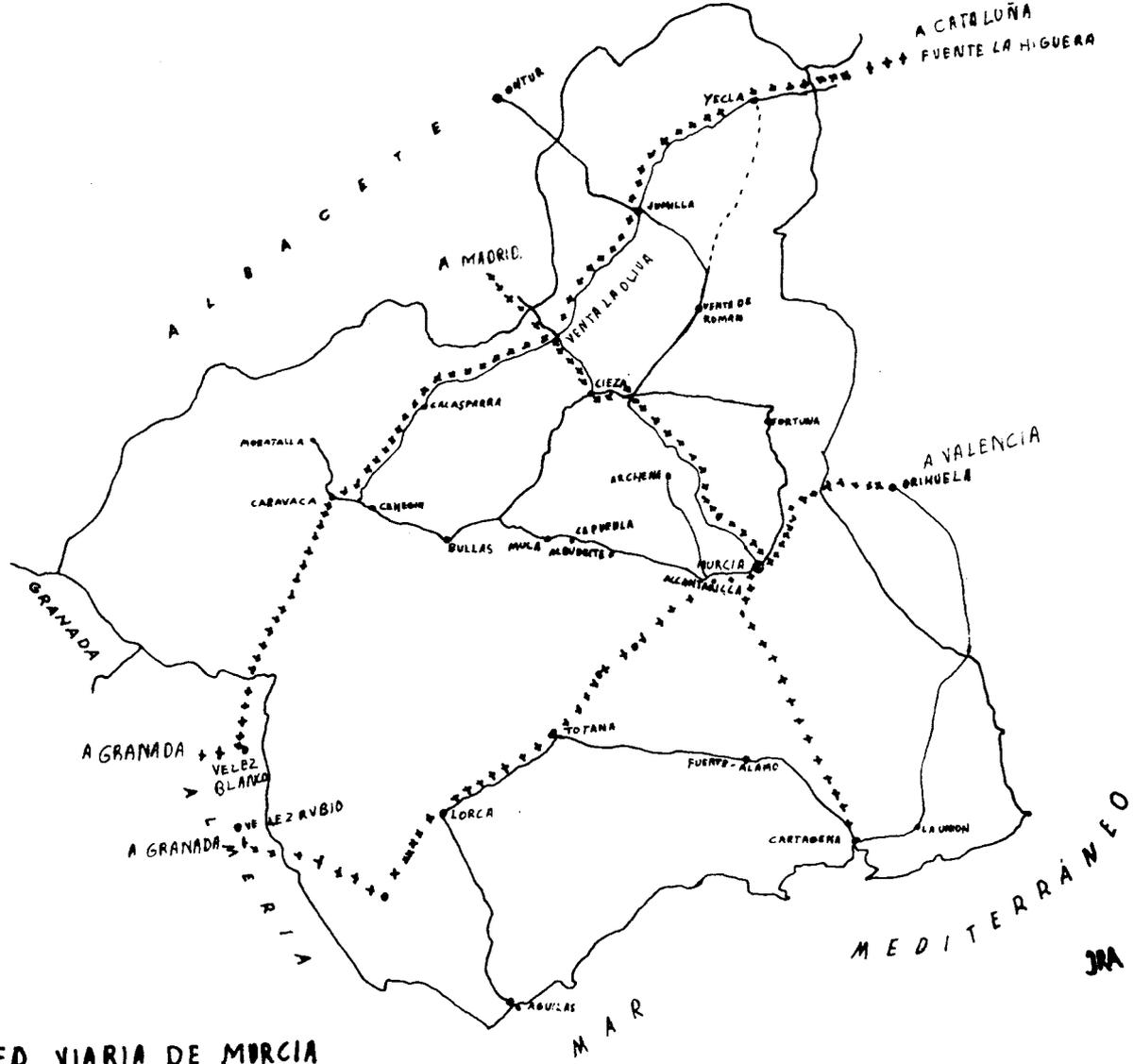
En ella encontramos las comunicaciones de la huerta y campo de Murcia (11).

Esta zona se puede considerar que estaba relativamente bien dotada, pues existían 14 vías principales que con algunos ramales accesorios cumplían el fin de interconectar los principales núcleos de la huerta y campo de Murcia, y son los siguientes:

1.º *Camino de Beniaján*: Arrancaba de Murcia en la Plaza de Toros (12), cruzaba San Benito, Puente de la Zacaya; Beniaján y Torreagüera, desde este pueblo partían dos ramales, uno hacia Alquerías, Beniel y

(10) Ringrose, 37.





RED VIARIA DE MURCIA
A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

"Prohibida la reproducción total o parcial sin consentimiento del autor"



Orihuela, otro hacia el Campo pasando por el Puerto de San Pedro (hoy Murcia - San Javier por Sucina).

La longitud era de tres leguas (13), el trazado que terminaba en el Campo y una más tenía el ramal de Alquerfías.

La anchura era de 18 pies las primeras 2 leguas y 12 pies las restantes.

Este camino corría sobre terreno natural de la huerta y campo; se hallaba muy deteriorado, podía ser utilizado por carruajes, pero en tiempo de lluvias era prácticamente intransitable.

El camino de Beniaján era de interés pues conectaba varias pueblos con Murcia y Orihuela, uniendo a éstas a su vez.

2.º *Camino de Algezares*: Comenzaba en Murcia en el Jardín de Floridablanca, iba por los partidos de S. Benito, de Los Garres —por el que cruzaba el Reguerón (con un puente de tres ojos y fábrica de cantería)— y seguía hasta el de la acequia de Beniaján donde comienza la jurisdicción de la villa de Algezares a la cual se dirige.

Tenía una legua de longitud y una anchura de 26 pies; era de piso firme, apto para carruajes, pero estaba deteriorado en muchos puntos por llevar años sin reparaciones importantes (14). Servía de comunicación con la villa de Algezares y con varias diputaciones de esta huerta.

3.º *Camino de La Alberca*: Arrancaba en la carretera nacional Murcia-Cartagena, a una media legua (2,5 Km.) de Murcia, se dirige por los partidos de San Benito y Aljucer hasta la población de La Alberca.

(11) Itinerario general de los caminos existentes en el territorio del término judicial de Murcia, Archivo Municipal de Murcia (AMM), legajo (leg.) 352/puentes y caminos.

(12) Nos referimos a la actual Plaza de Camachos, de la que no hace mucho han desaparecido, por la clásica incuria urbanística murciana, los últimos recuerdos de lo que fue Plaza de Toros.

(13) Las medidas utilizadas en todo este trabajo son las murcianas, cuyas equivalencias en el sistema métrico decimal son las siguientes:

Legua = 20.000 pies ó 6.666,66 varas = 5.522,66 metros.

Vara = 3 pies ó 4 palmos = 0,836 metros.

Pie = 12 pulgadas = 0,279 metros.

Palmo = 9 pulgadas = 0,209 metros.

Pulgada = 0,023 metros.

(14) No era de los peores, pues posiblemente fuese de los más atendidos debido a que era —como hoy— el itinerario que cubría la Virgen de la Fuensanta en sus dos romerías anuales, lo que hacía que se «parcheara». Por ejemplo, el 22 de abril de 1874 el pedáneo de Algezares ofició al Ayuntamiento de Murcia solicitando se «reparen algunos tramos del camino y la plaza y calle del pueblo», pues debe «trasladarse la Fuensanta el miércoles 25 de los corrientes». A. M. M. leg. 352/puentes y caminos. Pensamos que con tan corto espacio de tiempo para realizarlas leves debían ser las reparaciones.



Cubría una distancia de un cuarto de legua y tendría una anchura de 15 pies, estaba establecido sobre terreno natural de huerta y en un estado de gran deterioro, aunque previsto para el paso de carruajes; éstos lo practicaban penosamente, siendo intransitable en tiempos de lluvias.

Este camino era el medio de comunicación con el partido de La Alberca y otros de la huerta.

4.º *Camino de Aljucer*: Empezaba en la carretera nacional Murcia-Cartagena, como a 3/4 de legua (a 4 Km.) de la ciudad de Murcia y se dirige hacia Aljucer.

Igual que el anterior tenía alrededor de 1/4 legua, y una anchura de 15 pies, pero en mejor estado de conservación, necesitando una reparación general para el buen tránsito de carruajes.

5.º *Camino de la Era Alta*: Entroncaba en la carretera transversal de Cataluña a Andalucía en la parte de mediodía a un cuarto de legua de Murcia, cruzaba las diputaciones de S. Benito y Era Alta a donde se dirigía, terminando en el camino de Sangonera.

Tenía una legua de longitud y 15 pies de anchura. Pretendidamente para carruajes, pero estando en terreno natural de huerta su estado era calamitoso, acentuándose su intransitabilidad en invierno.

6.º *Camino de Nonduermas*: Se iniciaba en carretera de Andalucía en la parte Sur, discurría por la diputación de Nonduermas con una longitud de media legua y 15 pies de anchura, su estado es similar al de la Era Alta, ambos servían para comunicar ambos pueblos a la carretera de Andalucía y por ella a Murcia.

7.º *Camino de La Nora*: Arrancaba en la Puerta de Castilla, en Murcia, en la parte Oeste de la carretera de Madrid; discurría por los partidos de La Albatalla, Guadalupe y La Nora, terminando en la fábrica militar de la pólvora; se extendía a lo largo de una legua y con un ancho de 15 pies. Su estado era similar a los anteriores.

8.º *Camino de Churra*: Comenzaba en Puerta Nueva, cruzaba los partidos de La Flota, Santiago y Zaraiche hacia Churra, donde se ramificaba hacia los diferentes caseríos del campo.

Cubría una distancia de una legua y tenía un ancho de 18 pies. Su estado de conservación se podía considerar regular.

9.º *Camino de Enmedio o de Orihuela*: Comenzaba en la Puerta de Orihuela, discurría por las diputaciones de Puente Tocinos, Llano de Bru-



jas, Sta. Cruz, Raal y desde allí por el sitio llamado los tres puentes de Orihuela (límite provincial) hacia la ciudad de Orihuela.

La longitud era de 3 leguas, de las que la primera y media tenía un ancho de 18 pies, el resto de 15 pies. Su estado era regular, con algunos tramos muy deficientes, en particular en tiempos de lluvias en los que se presenta totalmente intransitable.

10. *Camino de Santomera*: Comienza a un cuarto de legua al Oeste de Santomera, cruza este pueblo y se dirige a la carretera transversal de Valencia, terminando a un cuarto de legua al Este del pueblo de Santomera. Su longitud es de media legua, con una anchura de 20 pies; también es de carruajes y es satisfactoriamente transitible. Hoy día es conocido con el nombre de Camino de las Pardas, su construcción se realizó por la necesidad de dar un fácil acceso al pueblo con la carretera de Valencia que discurría por el Norte.

Posteriormente —finales del siglo XIX— se rectificó el trazado de ésta, construyendo un ramal rectilíneo desde la curva de la Aparecida hasta el pueblo de Santomera, y desde éste, otro pequeño tramo hasta la Cuesta de los Sequeros donde entroncaba con la primitiva ruta hacia Murcia.

11. *Camino del Puerto de Zacacho*: Arrancaba en la carretera transversal, cerca del lugar de Santomera, discurre por el partido de Santomera, atraviesa la Rambla de Santomera y el Puerto de Zacacho a cuya bajada se divide en dos ramales, uno que se dirige a la villa de Abanilla (terminaba en la Balsa de los Cazadores) y otro a la de Fortuna (terminaba en Las Tejas) —hoy camino viejo de Fortuna— (15).

Tiene 2 leguas y 12 pies hasta el Pto. de Zacacho, pasado éste se ensancha hasta 18 pies, con un trazado muy irregular, algunos trozos muy malos.

12. *Camino de Corvera*: Comienza en el Alto del Pto. de la Cadena a la derecha de la carretera de Cartagena, cruza por los partidos de Baños y Mendigo y Corvera, dando comunicación también a Valladolides.

Tenía una longitud de 3 leguas y una anchura de 18 pies. Su estado es deficiente.

13. *Camino de Pacheco y S. Javier*: Arrancaba en la carretera de

(15) *Las Tejas*, a unos 8 kilómetros de Santomera en la carretera de Fortuna. Balsa de los Cazadores (Balsa de los Mesegueres), a unos 7 kilómetros de Santomera en la carretera de Abanilla. Desde aquí agradezco la abundante información al vecino de Santomera don Antonio González López.



Cartagena, «poco más abajo de la salida» del Pto. de la Cadena. Cruzaba por los partidos de Baños y Mendigo, Gea y Truyols, Jerónimos, Avileseles, y Balsicas, dirigiéndose a las villas de Pacheco, S. Javier y Pinatar.

Tenía una longitud de 4 leguas y una anchura de 18 pies. Su estado era parecido al de Corvera.

14. *Camino de Sangonera*: Comienza en el pueblo de El Palmar, se dirige a Alhama y Mazarrón. Tiene una longitud de 3 leguas y 18 pies de ancho; su estado de conservación es regular, sin embargo necesita bastante reparar. Tiene un interés muy importante, pues además de conducir «a toda la parte del campo» es el camino que por la inutilización de la carretera de Andalucía la sustituirá.

Descritos someramente estos caminos, podemos extraer algunas conclusiones generales de la red viaria del término de Murcia; teóricamente se puede calificar de aceptable, pues la malla de caminos es lo suficientemente densa para comunicar los puntos más importantes (ver mapa 1), pero la conservación era tan deficiente que prácticamente Murcia padecía una casi total incomunicación entre muchos lugares, especialmente en invierno, lo que repercutía en una falta de fluidez en las relaciones económicas y humanas, incidiendo en la inamovilidad de la ciudad de Murcia, pues con Braudel (16) podemos apuntar que las rutas alimentan a las ciudades y las explican, por lo menos explican sus funciones, su cometido y sus mecanismos básicos, las ciudades se nutren de movimientos, la razón de ser que las distingue de las aldeas es su mercado, del que la aldea carece.

Cabe añadir que es sugerente insistir en esta línea de investigación por cuanto tal vez nos pueda llevar a aclararnos una de las múltiples razones de la profunda dicotomía murciana: ciudad-huerta.

Murcia pues, a mediados del s. XIX seguía siendo, como lo fuera en el s. XVIII (17), una ciudad olvidada con recursos propios muy escasos y un artesanado limitado por un mercado muy reducido, en ella seguían dominando los grandes terratenientes, eternamente desentendidos de las mejoras imprescindibles a introducir para posibilitar el desarrollo y progreso de la ciudad y su habitat; para esta Murcia se podía decir con Balmes aquello de que «corren los años, múdanse los hombres, pero nuestro estado social permanece el mismo...».

(16) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, F. C. E., México, 1953, vol. I, pág. 289.

(17) FLORES ARROYUELO, FRANCISCO: *Sociedad murciana e «Ilustración»*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1977, pág. 68.



b) Zona regional.

El entramado viario de la región murciana hacia mitad de la centuria anterior es decididamente precario, mejor sería decir simbólico, pues además del relativo servicio que prestan las rutas de comunicación exteriores, a las que ya nos hemos referido, apenas existen algunos caminos, que básicamente pretendían comunicar varios núcleos importantes con las grandes rutas exteriores; por ejemplo: el tramo Lorca-Caravaca o el Murcia a Jumilla y muy pocos más (18).

Es pues una situación prácticamente límite y que nos explica el secular estancamiento económico murciano, pues sobre otras determinantes las comunicaciones han sido y son escasas (19).

El impulso que la mejora viaria española vive en pleno reinado isabelino se dejará sentir en Murcia, no por la exigencia —ni siquiera iniciativa— murciana sino por la presión del gobierno madrileño, que desde el año 1848 (20) venía interesado en el fomento y mejora de las comunicaciones en España.

Instadas por las autoridades centrales las murcianas presentaron un plan de caminos de la provincia de Murcia que rápidamente fue aprobado por el gobierno (21).

El plan proyectado contempla una doble actuación; en primer lugar mejorar los caminos existentes y en segundo lugar hacer nuevos trazados; el gobierno de Madrid encarece a las autoridades murcianas las mejoras «que conducen a la mayor prosperidad del país» (22), quedando estructurado el plan en dos tipos de itinerarios: de primero y de segundo orden.

Así, los caminos de primer orden que contempla el citado proyecto, fueron:

Murcia-Mula, pasando por Alcantarilla, Albudeite y La Puebla.

Cartagena-Lorca, atravesando Fuente Alamo y Totana.

(18) *Mapa del Obispado y reino de Murcia, dividido en sus partidos.* Sobre el impreso de Felipe Vidal Pinilla por el Geógrafo Thomas López, 1768.

Nueva Guía de Caminos (Caminos de ruedas), Santiago López, Madrid, 1812.

(19) Obsérvese que hoy día el plan REDIA termina en los límites de Murcia, sin que ésta se haya visto favorecida por la mejora viaria que éste supone.

(20) R. D. y Reglamento de 7 abril 1848. Boletín Oficial de la provincia de Murcia núm. 86, de 15 de julio de 1853.

(21) R. O. de 23 de mayo de 1853, aprobando Plan de Caminos de la provincia de Murcia, AMM, leg. 352/puentes y caminos. Y en el Boletín Oficial de la provincia de Murcia núm. 86 de 15 de julio de 1853.

(22) R. O. de 23 de mayo de 1853. A. M. M., leg. 352/puentes y caminos.



Lorca-Pto. de Aguilas. La situación de este tramo es significativa y puede servir como una prueba más de la desidia caminera de la región murciana, pues hasta este momento la única comunicación era un carril abierto en el siglo XVIII, nunca ampliado suficientemente según unas necesidades cada día más perentorias; las constantes quejas de Aguilas eran habitualmente ignoradas.

Cieza-Mula, con ramales a Bullas, Caravaca, Cehegín y Moratalla.

Cieza-Jumilla y Yecla, para entroncar con la carretera Cataluña-Granada.

Cieza-Fortuna, para conectar con el camino Real que desde Orihuela se extendía hacia Murcia.

Caravaca-Calasparra, a enlazar con la carretera Madrid-Valencia, en la Venta de la Oliva (23).

Yecla-Murcia, por la Venta de Román.

Jumilla-Murcia, también por la Venta de Román.

Jumilla-Ontur, para enlazar a la carretera de Madrid.

Los caminos de segundo orden propuestos:

Murcia-Baños de Archena: Se consideraba necesario por el aumento creciente que se manifiesta desde principios del s. XIX de personas que procedentes de la región y de otras zonas de España querían beneficiarse de las aguas minero-medicinales archeneras.

Cartagena-La Herrera: Es explicable, por lo básicamente necesario el proyecto de mejora de este trazado por el incremento a lo largo del s. XIX de la minería, logrando una mejor comunicación con el puerto de Cartagena.

Cartagena-Orihuela: Que pretendía la potenciación de relaciones de la Vega Baja con el Campo de Cartagena.

Observando los planos trazados en base a este proyecto de mejora y ampliación de la red viaria murciana, nos percatamos de que esta red es el núcleo de la actual. La realización fue muy lenta, debido a una

(23) Los últimos cuatro caminos mencionados entran de lleno en el plan de mejora del Norte de la provincia, en el que la naturaleza del terreno no permite sin grandes costos facilitar buenas vías de comunicación, esa razón de Madoz para afirmar que «casi no pueden llamarse caminos los que desde Mula y Cieza conducen a Caravaca, Moratalla, Cehegín y demás puntos del Norte de la provincia y mucho menos los que prestan comunicación de estas poblaciones entre sí».



diversidad de causas que se superponen, así la falta de recursos oficiales, siendo los vecinos de los pueblos los que debían sufragar los gastos y realmente no iban muy sobrados como para que participaran alegremente, además hay que considerar algo tan importante como la falta de mentalización; es la autoridad central la que la inicia con las autoridades murcianas para que éstas la trasladen al pueblo, al que se razonaba que «los gastos que cueste la construcción de los caminos son semejantes a los anticipos que el colono hace a las tierras que cultiva. Estos se olvidan cuando viene a recompensarlos una abundante cosecha, aquéllos se olvidan también cuando se viaja con seguridad, se transporta con economía, se aumentan y estrechan las relaciones y se palpan los beneficios», poco después se vuelve a insistir a las autoridades que «inculquen a los vecinos las inmensas ventajas que van a reportar de los momentáneos sacrificios que se les impongan» (24).

En este tercer aspecto hay que señalar que el sistema de construcción era bastante rudimentario, realmente los caminos no llegaban a ser verdaderamente «afirmados», por la endeblez de la capa de piedra que constituía el firme, así con mucha facilidad se destruía lo realizado, bien por el uso, bien, y ello es frecuente, por las riadas.

Es aceptable la opinión de Madoz (25) de que la feracidad del país debiera servir de estímulo para facilitar medios de poder transportar de un modo fácil los productos de la tierra, entonces la riqueza de la producción se aumentaría de un modo prodigioso y no estarían estancados muchos de los frutos que en ella se producen con tanta profusión, por la dificultad de los transportes.

Opinión totalmente válida en nuestra actualidad.

(24) R. O. de 23 de mayo de 1853. A. M. M., leg. 352/puentes y caminos. Y en Boletín Oficial de la provincia de Murcia núm. 86, de 15 de julio de 1853. Por término medio se imponía a los vecinos contribuir con:

20 cargas por carreta.

20 cargas por bestia.

1 carretada por cada 6 tahullas. Ver Procuraduría del heredamiento de Beniaján al Alcalde constitucional de Murcia. 20 enero de 1854. A. M. M., leg. 352/puentes y caminos/30.

(25) MADDOZ, tomo XI, pág. 700.

