

ANACLET PONS I PONS  
JUSTO SERNA ALONSO

## INTENTOS EN LA ARTICULACIÓN DEL MERCADO COMARCAL: EL CAMINO VECINAL DE ALBERIC A ALZIRA, 1853-1858.

### RESUMEN

Queremos iniciar una discusión sobre la reciente serie de estudios que abordan de alguna manera los problemas del mercado local. El propósito de este artículo es ofrecer un análisis concreto de un camino vecinal de hace ciento treinta años. Este estudio comparte un marco conceptual común con otros análisis, que deriva de la lectura «histórica» de la noción de *mercado nacional*. De este modo, el camino vecinal de Alberic a Alzira puede ser concebido, por su propia singularidad, como una ruptura con la tradición de especulación pública caracterizada por resultados rápidos y lucrativos. Ofrecemos a este respecto: el coste de las obras, gastos y niveles salariales, etc. Dicho camino no fue rápido ni lucrativo, ni su construcción fácil. La proximidad del río Xúquer sería un considerable obstáculo.

### ABSTRACT

We want to initiate a discussion on the recent series of studies of local market. The aim of this article is to offer a concrete analysis of a neighbouring road one hundred and thirty years ago. This study shares a common conceptual framework with other analysis which is derived from the «historical» reading of *national market*. Thus the neighbouring way from Alberic to Alzira may be seen as a break with the tradition of public speculation which is characterized by quick and lucrative results. We offer: the works value, costs and salaries and so on. This way wasn't quick or lucrative. Its construction had been very difficult. The proximity of the river will be an obstacle.

### *Los problemas de una nueva construcción*

Sabemos, como nos recordara J. Nadal, que la empresa especulativa que acompañó la construcción del tendido ferroviario no se vio completada por una pertinente adecuación de la red viaria comarcal. Como ya advirtiera J. Fontana, este último factor no fue en absoluto determinante, como lo probaría cumplidamente el ejemplo de Catalunya, cuya producción supo sortear sin excesivas dificultades los límites impuestos por un mercado tan magro. Sin embargo, si repasamos documentación decimonónica coincidente con la crisis financiera de 1866 observaremos cómo las conclusiones a que se llega después de un depurado,

ejercicio de racionalizaciones condenatorias son radicalmente distintas. Efectivamente, y ello es especialmente sobresaliente en la prensa liberal de la época. Quizás por ello, esta unanimidad se nos antojó sospechosa: algún grupo social o entidad de distinta naturaleza a la que sustentaba las diferentes plataformas de la prensa debería haber elevado alguna reclamación no coincidente con el optimismo que parecía derivarse de la acomodación contemporánea de la red viaria.

Tal vez, y en el marco estricto del País Valenciano, uno de los casos que mayores controversias suscitó fue el de la construcción del camino vecinal de Alzira a Alberic entre 1853 y 1857.

La situación del camino aludido en fechas anteriores venía a ejemplarizar lo que constituía moneda corriente en obras públicas de este tipo: su estado intran-sitable. La propia configuración de la comarca provocaba un fenómeno geográfico por el cual las crecidas del Xúquer, al desbordar su curso, inundaban dicho camino. En efecto, el camino en cuestión ocupaba la parte superior de la zona topográfica comprendida entre el río Xúquer y el de los Ojos pero, al ser más alto el lecho del primero y poca la altura de la divisoria que les separaba, al producirse crecidas en el Xúquer desbordaba el caudal de ambos inundando la divisoria.

Como consecuencia de todo ello, la comarca veía dislocadas sus comunicaciones de forma regular, y especialmente Alberic, para quien estas contingencias suponían un aislamiento casi total.

Lo habitual en estas fechas en el referido camino, como en otros de similar entidad, era que por invitación del Gobernador se procediese a la reparación de los tramos que correspondían a cada término. La relativa falta de interés y la escasez de fondos municipales dedicados a estas obras obligaban a los distintos ayuntamientos, no especialmente interesados en la mencionada vía, a desatender las obligaciones que contraían con dichos caminos. Así, en 1853, al mostrarse el Gobernador receptivo a una reclamación de Alberic sobre este particular, aquél imponía la obligación de dar cuenta «cada ocho días del estado y adelantos que vayan teniendo las obras». Se quería de este modo evitar en lo posible el retraimiento de los ayuntamientos en su reparación. La importancia que dicha vía de comunicación suponía para los distintos municipios era diversa; por ello, Alberic mostró en todo tiempo gran interés en su adecuación ya que dicho camino «conduce al nuevo ferro-carril y a la villa de Alcira». Por el contrario, Alzira se desinteresó desde el principio, no ya de la construcción ulterior de un nuevo camino sino incluso en la reparación del existente, ya que, según un dictamen de 30 de julio de 1855, evacuado por dicho municipio, aquél no era «de necesidad ni de utilidad muy grande» para dicha población. Por otra parte, según el informe del alcalde de Antella de 21 de octubre de 1855 tampoco el camino les incumbía especialmente por no existir una relación estable de comercio con Alzira: únicamente concurrían a la mencionada villa para acceder a Valencia, lo cual no era muy frecuente por «existir en el mismo solas tres ó cuatro familias acomodadas que puedan efectuar tales viajes». El resto de los pueblos directamente implicados —Benimuslem, Pujol, Gavarda y Massalavés— no se mostraron reacios a la reparación del camino.

En vista de tales hechos, se presentaron dos soluciones alternativas. Según una comunicación del alcalde de Alzira de 31 de mayo de 1854, su proyecto de reforma se limitaba a sustituir dicho camino con otro de su término que conducía a Pujol, en el cual no había más que ensanchar pequeños tramos y dar más amplitud al camino que de Pujol conducía a Alberic por la parte superior de Benimuslem. De este modo, desaparecerían «los peligros á que se esponen los que transitan por el actual á causa de estar situado en su mayor parte á la orilla del Júcar».

Frente a esta proposición, Alberic presentó, el 13 de octubre de 1855, un proyecto de nueva construcción del camino, en el cual se exigía una adecuada distribución de las proporciones de gastos que a cada pueblo correspondiera, haciéndose especial hincapié en «la morosidad que no tiene disculpa de Alcira» al no haber «practicado anualmente las reparaciones y ensanches conforme á la ley del señor Bravo Murillo, hoy todavía vigente». Finalmente ello provocaría, según Alberic, la conversión de camino vecinal de segundo a primer orden, cosa que se verificó el 14 de febrero de 1856. La aceptación de la propuesta de Alberic no fue óbice para que la Diputación exigiese a la alcaldía de Alzira que cumplierse con las reparaciones requeridas sin perjuicio del nuevo proyecto.

Poco después, el 30 de octubre de 1855, la Diputación faculta a Antonino Sancho, arquitecto y funcionario de la misma, para la elaboración del nuevo proyecto. Presentada la memoria descriptiva el 1 de febrero de 1856 a la comisión de obras públicas de la Diputación, se convocará mediante una circular a los alcaldes afectados para que designen un representante del municipio y otro de entre los mayores contribuyentes a la reunión fijada para el 10 de febrero. Mientras tanto, la comisión remitió al ingeniero jefe del distrito el proyecto para su aprobación, quien respondió favorablemente, reclamando únicamente que se debía adjuntar el pliego de condiciones facultativas, además de recordar que el mencionado proyecto debía ser aprobado por el Gobierno, según el art. 102 del reglamento de 8-IV-1848, pues siendo su presupuesto de 583.520 rs. sobrepasaba los 20.000 rs. que suponían el límite al cual él mismo podía dar su aprobación. En la relación del importe de las obras, la mencionada cantidad se detallaba del siguiente modo:

	en rs. vn.
Importe de las explanaciones de los 6.703 mts. de longitud total. ....	90.360
El afirmado. ....	238.278
Obras de fábrica. ....	92.382
Expropiación. ....	162.500
	583.520

De acuerdo con las conclusiones que se adoptaron en la reunión aludida, que se celebró el 10 de febrero, se propuso la distribución de los gastos para su repartición sobre la riqueza territorial e industrial. El pago se debía hacer efectivo en

1856 —en abril para Alberic y en octubre para los restantes pueblos— y en 1857 —en octubre para todos—. Se convino, además, que Alzira y Alberic nombrasen un peón caminero subvenido desde sus propios recursos para la conservación del camino, aunque en caso de gastos que excediesen de la mera conservación sería de obligación general contribuir proporcionalmente a los mismos. En lo referente a la construcción del nuevo camino, la participación en los gastos se distribuyó del siguiente modo:

	en rs. vn.	%
Diputación .....	120.000	20,6
Alberic .....	245.440	42
Alzira .....	122.720	21
Benimuslem y Pujol .....	34.000	5,8
Antella .....	25.771	4,5
Gavarda .....	18.185	3,1
Massalavés .....	17.404	3
	<hr/> 583.520	<hr/> 100

Simultáneamente a la remisión del proyecto al ministro de Fomento, según lo prevenido en el art. 102 del reglamento de 8-IV-1848, el ayuntamiento de Alzira se apresuró a elevar una exposición a la Reina manifestando que eran bien «pocas o ninguna ventajas que de ella pueden prometerse esta población y demás localidades interesadas en dicho camino». La argumentación de la alcaldía incidía especialmente en los perjuicios que podían derivarse de las expropiaciones previstas, en tanto que en una población de 3.000 vecinos, «los cuales se ocupan casi exclusivamente sobre unas 18.000 hanegadas de tierra en la clase de regadío», era altamente perjudicial aminorar los límites de aquellos terrenos, aunque en realidad sólo se trataban de expropiar 65 hanegadas.

Asimismo, y encabezados por Alzira, se presentaron distintas exposiciones por los ayuntamientos de Benimuslem y Pujol y Massalavés a la Diputación, solicitando la suspensión del proyecto. Como contrapartida, proponían la utilización de cualquiera de los dos caminos que existían en la fecha efectuando las reparaciones pertinentes, de modo que se pudiera ahorrar «dos terceras partes por lo menos del crecido presupuesto». A las reclamaciones de estos municipios no podía soslayarse el inicio de la crisis real de la seda valenciana, que repercutía, muy negativamente en la capacidad adquisitiva de la población, como veremos posteriormente.

A la vista de este malestar, la Diputación solicitó al ingeniero jefe del distrito que evacuase un informe a la luz del expediente. En su dictamen se juzgaba «ni justa, ni bastante fundada» la reclamación de Alzira. Lo cierto era que, pese a la expropiación prevista, el aumento de valor de los terrenos era realmente incuestionable. Por otra parte, la situación revelaba un enfrentamiento directo entre dos concepciones distintas de la utilidad de las obras públicas: si el funcionario anteponía al criterio de la indivisibilidad del terreno la mejora sensible posterior,

los municipios requeridos reclamaban su interés más inmediato renunciando a un progreso todavía intangible. Finalmente, la eventualidad del aprovechamiento de uno de los dos caminos antiguos —el de Pujol o el de Benimuslem— era inadecuada, pues ambos eran más largos que el que vaticinaba el nuevo proyecto; además de ser estrechos y tortuosos, lo cual suponía unos gastos de adecuación muy por encima de las pretensiones que tenían los ayuntamientos. Por otro lado, uno de ellos —el de Pujol— «más bien que un camino es un barranco en algunos puntos y una laguna en otros», dado que atravesaba en toda su extensión un terreno más bajo que los campos contiguos. Y el otro —el de Benimuslem— «está como aquél lleno de sinuosidades y no tiene la anchura necesaria», y además era habitual que estuviese encharcado por las filtraciones del brazal de Alzira y otras del Xúquer, dado que estaba situado entre ambos.

Al tiempo que se reproducían nuevas protestas por parte de las alcaldías afectadas, numerosos vecinos de estas poblaciones elevaron sus quejas por los perjuicios que en su opinión se derivaban de la construcción del nuevo camino, llegando incluso a denunciarse el proyecto como «el pensamiento más ruinoso y destructor que después de muchos años ha tenido acogida en este feraz territorio». Pero lo singularmente significativo fue que más de 260 vecinos de Alberic, encabezados por el marqués de Malferit, protestaron enérgicamente porque la hacienda local, según su criterio, no podía soportar los gastos que suponía un nuevo camino. En idéntico sentido se pronunciaron el ayuntamiento y «común de vecinos» de Gavarda, Antella, y Benimuslem y Pujol. Desoyendo las propias quejas emanadas en el municipio, el ayuntamiento de Alberic urgía a la Diputación la inmediata construcción del camino proyectado, ya que la oposición a la nueva vía «no es más que una ilusión, pero la ilusión que se nutre con las vicisitudes de las circunstancias da motivo á algunos para esparcir malos vaticinios en demérito de la cosa mejor».

Al margen del malestar creciente que suscitaba el nuevo proyecto, la Diputación instó a Antonio Sancho a iniciar las obras. El mismo verificó el tanteo del trazado de los dos primeros tramos que comprendía el término de Alberic. Asimismo, tramitó un oficio al alcalde de Alberic para que entre los propietarios fuese designado un perito agrimensor que, junto al que por su parte había nombrado A. Sancho, procediese a la medición y valoración de las tierras una vez que el sobrestante hubiese dejado marcada con dos surcos la zona que se había de expropiar. Realizada dicha operación, ambos peritos debían pasar por duplicado una relación circunstanciada para satisfacer los pagos con el abono del 3% que preveía la ley. Según una comunicación de A. Sancho del 8 de marzo de 1856 al presidente de la comisión de obras públicas, el inicio de los trabajos parecía ser bien acogido, no sólo por la alcaldía sino también por los propietarios que iban a ser expropiados.

Sin embargo, y a la luz de un oficio remitido por el alcalde de Alberic, fechado en mayo, estas consideraciones de A. Sancho distaban de corresponderse con la realidad. En efecto, los propietarios que habían sido designados se negaron «á nombrar perito agrimensor para el justiprecio y medición de los terrenos que han

de ocupárseles en la construcción del camino». Hasta tal extremo la hostilidad de una parte del vecindario era firme que el alcalde de Alberic tuvo que denunciar ante las autoridades superiores los nombres de dichos propietarios. La alcaldía de Alberic trató de resolver los problemas más inmediatos derivados de la construcción convocando una reunión en el ayuntamiento de los principales propietarios, el resultado de la cual, con la mediación de la Diputación, pareció aplacar la ira que suscitaba el proyecto entre los mismos vecinos de Alberic. Sin embargo, hasta tal punto las dificultades entorpecían la verificación de los trabajos que, momentáneamente, la comisión de obras públicas ordenó a A. Sancho la suspensión de las obras, aunque el lapso de tiempo de la paralización fue muy escaso. No obstante, en diciembre de ese mismo año, cuando las obras ya funcionaban regularmente y el reparto de los gastos entre la riqueza imponible de los municipios se estaba practicando, la situación se agravó como consecuencia de una serie de atentados dirigidos contra los tramos en construcción. Así, en Benimuslem «los muretes de una tacea aparecieron completamente destruidos, y lo mismo aconteció con los pretilos de ladrillo acabados de hacer». Por otra parte, también aparecieron deteriorados cinco guardarruedas, al tiempo que desapareció uno de los sillares que guarnecían las aletas de una de las nuevas alcantarillas. A. Sancho denunció a aquellos peones a quienes consideró autores materiales de dichos incidentes; por su parte, el Gobernador ofreció su apoyo al juez de primera instancia de Alberic para que estos «delitos tan punibles sean castigados severamente», así como «los repetidos abusos cometidos» por vecinos de Alzira. Estos hechos motivaron nuevamente la suspensión de los trabajos, ocupando a los peones en la reparación de los desperfectos.

Como consecuencia de todo ello, la Diputación, que ya había visto aprobado el proyecto por R.O. meses atrás, determinó la definitiva suspensión de las obras, acordándose que la construcción del resto se llevase a cabo mediante contrata pública. Esta se verificó fallidamente en dos ocasiones y, al no haber tenido efecto la licitación, el Gobernador acordó continuar las obras a cargo de la administración y crear una comisión que interviniese en el seguimiento de los trabajos del camino. Esta, formada por los mayores contribuyentes, como José Ortizá y Lloret, y Vicente Grima, tuvo fricciones con el director de las obras, lo cual motivó que éste se decidiera a construir por su cuenta, con pocas obras de fábrica y por la misma cantidad que sirviera de base en el pliego de condiciones de las fallidas subastas, el trozo que aún restaba por construirse.

Este hecho provocó la convocatoria de una nueva subasta para octubre de 1857 que, finalmente, y ante la falta de otros concurrentes, quedó declarada a favor de A. Sancho. Sin embargo, éste no daría comienzo a las obras hasta el 4 de enero de 1858 «por no haberse podido concluir hasta ahora los (trabajos) del trozo anterior y por razón de las muchas lluvias ocurridas». No obstante, y aunque las condiciones de la subasta prescribían un plazo de cuatro meses para la conclusión de los trabajos, A. Sancho no pudo satisfacer este requisito, aunque ello no supusiese la definitiva finalización de las obras.

*Gastos de las obras*

	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.	TOTAL.
1856	6.178,38	42.308,19	43.719,99	79.030,76	171.237,32
1857	29.131,75	5.263,37	58.141,66	35.896,25	128.433,03
					<u>299.670,35</u>

(En rs. vn.)

Si recordamos, en la relación detallada del importe previsto de las obras, la cantidad del presupuesto ascendía a 583.520 rs., de los que sólo se había cubierto el 51,3%. En esta circunstancia incidían varios factores, entre los que destacaba el hecho de que desde febrero hasta la primera quincena de junio de 1857 sólo se consignaran gastos de conservación, dado que las obras habían quedado paralizadas. Hay que hacer constar, asimismo, que en el primer trimestre de 1856 el importe de las obras sólo hacía referencia al mes de marzo, fecha en la que se iniciaron los trabajos.

Dentro de los gastos generales, los distintos capítulos se repartían entre gastos generales propiamente dichos y gastos de obras. Los primeros incluían los sueldos de A. Sancho y el sobrestante, así como los alquileres de la casa-almacén y la conducción desde Valencia de los jornales que se debían de abonar a los peones. Los gastos de obras comprendían en general los jornales y, en ocasiones, el importe del material, herramientas, etc. En este sentido, es destacable que las herramientas no fueron un capítulo especialmente gravoso en los gastos, ya que es apreciable durante toda la construcción el mantenimiento casi constante de las mismas. En efecto, el mayor número de las mismas correspondía a las de hierro, entre las que destacaban azadas, zapapicos, legones y almadenas; de entre las de madera, la mayor cantidad correspondía a pisones, cubos y mazos; y, finalmente, bajo el capítulo de *útiles* se incluían espuelas, niveles y un cilindro compresor de piedra.

El importe total de las obras iba a destinarse a un trayecto que ascendía a 6.703 metros, de los que 3.690 correspondían al término de Alzira, 1.156 a Benimuslem y Pujol y, finalmente, 1.857 a Alberic. Ahora bien, el ritmo de construcción que se verificó en cada uno de estos tres tramos fue distinto y revela la disposición de cada municipio de cara al proyecto. Así, cuando se paralizaron las obras en febrero de 1857, Alberic no sólo había abierto ya al público todo el tramo que le correspondía sino que además había aumentado en 114 la parte asignada, cubriendo así un total de 1.971. Por el contrario, Alzira, de los 3.690 m. sólo había explanado 913, sobre los que todavía se había de efectuar el afirmado para poderse abrir al público. Este aspecto denuncia la escasa disposición de dicho municipio a cumplir lo prevenido en el acuerdo con la Diputación. Por su parte, Benimuslem y Pujol habían realizado ya la explanación de 1.156 m. asignados, pero sin cumplir el afirmado del mismo.

Como sabemos, entre febrero y la primera quincena de junio de 1857, la suspensión de las obras paralizó casi completamente los trabajos de nueva construcción. El reinicio de las mismas no se vio sin embargo acompañado de la realización efectiva del tramo restante, dado que sólo se explanaron 1.200 metros entre junio y septiembre, último mes en que la administración se hacía cargo de las obras, a pesar de que A. Sancho solicitara que aquélla cumpliera con una mayor parte de trazado.

### *Distribución de gastos*

Resulta en extremo imprescindible analizar en concreto la distribución del importe total de gastos del camino para calibrar el grado de proporcionalidad real con que se llevó a cabo la participación de los distintos municipios.

Municipios	Riqueza Impon.	Cuota	Total a pagar*	%	Falta en 28-1-57	%
1856						
Alberic	2.534.404	122.720	126.720,20	20	24.720	4,8
Alzira	-----	61.360	-----	51	31.300	—
Ben. y P.	412.354	17.000	17.980	41	7.000	4
Antella	-----	12.885,50	13.787,05	19	2.485,50	—
Gavarda	-----	9.092,50	-----	27	2.520,50	—
Massalavés	275.709	8.702	9.560,74	27	2.402	3
1857						
Alberic	2.540.837	122.720	126.901	—	—	4,8
Alzira	4.436.375	61.360	66.681	—	—	1,3
Ben. y P.	411.019	17.000	17.980	—	—	4,1
Antella	342.582	12.885,50	13.659,50	—	—	3,7
Gavarda	256.528	9.092,50	9.706,50	—	—	3,5
Massalavés	272.282	8.702	9.457,08	—	—	3,1

\*Se incluyen además:  
Gastos de recaudación y apremios de cobranza.

A pesar de los datos que nos faltan, es posible inferir, sobre todo a partir de los de 1857, deducciones concluyentes. Probablemente, lo más destacado sea el comportamiento que de nuevo aparece reflejado del ayuntamiento de Alzira. En efecto, Alzira se destacó en el pago correspondiente a 1856 por su morosidad, alegando sus ya conocidas reclamaciones contra el proyecto y planteando aún la utilización del camino de Pujol. La Diputación desoyó las observaciones renuentes de Alzira, recordando que no era la corporación la que debía modificar el proyecto sino que debía ser «la Autoridad Superior que ha aprobado el proyecto de la vía á quien debe recurrir el Ayuntamiento para obtener lo que desea». Dicho comportamiento se vio, asimismo, severamente amenazado por un escrito de la Diputación en el que se señalaba que si antes de finalizar noviembre de 1856



no se hubiese realizado el cobro y entrega del importe correspondiente a dicho año en Depositaria, se le impondría una multa de 400 rs. De igual modo, Antella y Gavarda manifestaron un retraso en el pago y sufrieron la misma amenaza.

De todos modos, para enero de 1857 ninguno de los ayuntamientos había satisfecho completamente la cantidad debida, destacando sobremanera Alzira, municipio al que aún le restaba por entregar el 51%. Esta conducta contrasta con el hecho de que, a pesar de haberle correspondido el mayor número de metros por construir, la parte presupuestaria que le había sido asignada era la mitad que la de Alberic, y esa suma, en la relación con el total de su riqueza imponible, sólo representaba el 1,8%, cifra exigua frente al 4,82% de Alberic. Sin embargo, probablemente incidiera en ello que el auténtico interés de Alzira en el capítulo de obras públicas se centraba en la construcción del camino a Gandía.

### Los niveles salariales

Capítulo aparte, pero asimismo especialmente interesante, es el que hace referencia a los salarios abonados a los peones, pues en él se reflejan relativamente las posibilidades de existencia holgada o no de los trabajadores. Si tomamos como marco de comparación los datos que nos aporta Casimir Martí sobre los salarios en idénticas fechas en Barcelona (Martí, 1977, *passim*), apreciaremos aspectos de sumo interés. Efectivamente, si en Barcelona el salario medio de un trabajador era de 7,83 reales diarios, la correspondencia con los salarios pagados en la construcción del camino no es en absoluto exacta, ya que aquí la media es de 5,15 rs. tomando como referencia los dos años, que trimestralmente se detalla del siguiente modo:

Años	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.	Tot. anual
1856	5,27	4,6	4,7	4,9	4,8
1857	5	5,3	6	6	5,5

(En rs. vn.) Media salarial: 5,15 rs.

Ahora bien, la cantidad que en Barcelona se destinaba para la manutención diaria según alimentación equilibrada era de 4,29 rs., de modo que, en cualquier caso y a pesar de las oscilaciones lógicas del nivel de vida entre Valencia y Barcelona, el salario de los trabajadores empleados en la construcción del camino era de estricta subsistencia. En verdad, únicamente podía atenderse a la mera reproducción de la fuerza de trabajo.

Junto a esto, existía una serie de trabajadores con un cierto grado de especialización que comportaba unos salarios sensiblemente superiores. Así, los cortadores de leña cobraban alrededor de 7 rs., los listeros 10 rs., los canteros entre 13 y 15,75, y los albañiles entre 9,7 y 14, con una media de 10,9. Los mayores salarios se alcanzaban por parte de los peones que aportaban algún medio de locomoción para trasladar los materiales necesarios:

Años	Carros	Caballerías	Bueyes
1856	26,16	7,32	30
1857	26	5	33

(En reales de vellón)

Como se puede observar, estos salarios variaban en función de la capacidad del medio de transporte empleado, y por ello las cargas de bueyes llegarían incluso hasta los 38 rs., mientras las caballerías oscilaban entre 5 y 10 rs. y los carros entre 24 y 28 rs.

Por encima de estos salarios, y salvando las oscilaciones que hasta los mejor pagados experimentaban, el Director del camino tenía asignada una cantidad de 20 rs. diarios, y 12 el sobrestante.

### Conclusiones

El creciente aprecio que por las cuestiones derivadas de la articulación del mercado a nivel estatal manifiesta la historiografía actual, justifica el planteamiento de la cuestión que nos ocupa desde este ángulo. En este sentido, ya Emilio Sereni destacó la condición de *criterio dirimente* de esta categoría, pues «puede recoger, en su orgánica unidad, los procesos del desarrollo mercantil y los del desarrollo y la acumulación capitalistas» (Sereni, 1980, 19). Con una concepción de este tipo, la comprensión de dicho fenómeno supera la noción discontinua del proceso histórico. El planteamiento del problema en estos términos se vincularía muy estrechamente al estudio de la formación de un mercado *mundial* capitalista. Pero ello no nos puede hacer olvidar, precisamente, que la emergencia de esa constitución internacional del mercado va aparejada a la formación contemporánea de los Estados-nación.

A partir de un enfoque de esta naturaleza, es imprescindible volver a analizar concretamente la articulación de los mercados comarcales, sobre todo en estas primeras etapas de desarrollo capitalista. La operatividad de un ejercicio de esta clase se revela útil si tenemos en cuenta que, por estas fechas, la sustitución de la antigua fiscalidad feudal por nuevas formas de impuestos grava onerosamente las municipalidades, dificultando un desarrollo mercantil local en crecimiento. Si a ello unimos la supervivencia de unas vías de comunicación francamente deficientes, la conclusión lógica parecería ser el colapso del tráfico de la producción. Sin embargo, la solución del problema no siempre parece someterse a la racionalidad capitalista porque los intereses de los distintos municipios divergen en muchas ocasiones, con lo que su actitud parece desmentir esta lógica.

A propósito de estas consideraciones, el caso que hemos estudiado ejemplifica, creemos, lo afirmado anteriormente. Así es, pues si Alberic mostró en todo tiempo un interés mayor por la nueva configuración del camino, no es menos cierto que los inconvenientes que se derivaban de la construcción parecía que no

iban a reportar beneficios paralelos de igual entidad para todos los municipios afectados. Para el ayuntamiento de Alberic la situación no ofrecía dudas, pues la no adecuación de sus comunicaciones provocaba «una considerable pérdida» a consecuencia de la «imposibilidad de extraer sus productos agrícolas y por los bajos precios que por dicha causa tienen en la población comparados con los mercados de las limítrofes que tienen fáciles comunicaciones». El problema fundamental más inmediato que suscitaba la nueva construcción derivaba de la cuestión de las expropiaciones; así, el mismo alcalde de Alberic justificaba las rémoras que habían surgido en el mismo municipio, pues «á pesar de no haberse abonado á muchos contribuyentes los perjuicios que han sufrido por la espropiación de sus fincas, se les debe obligar al pago de lo que les ha correspondido en dicho reparto, á lo cual se resisten algunos».

En el caso de Alzira, su interés, como hemos visto, difería del planteamiento de Alberic. Sin embargo, éste, basándose en el número de metros que se incluía en el término del primero y en la justa proporcionalidad de su riqueza imponible, señalaba que «todo ó la mayor parte del interés es de Alcira». No obstante, las reclamaciones de Alzira se encaminaron en todo tiempo a la adecuación del camino que le vinculaba con Gandía, municipio al que consideraba su prolongación natural. Al mismo tiempo, la alcaldía de Alzira denunciaba los trabajos del camino de Alberic como hecho que había provocado «en estos habitantes la mayor zozobra».

Si el problema era grave en el caso de Alzira, se acentuaba todavía más en Benimuslem y Pujol, cuyo ayuntamiento siguió en todo momento las reclamaciones de aquél. Sus argumentos diferían, sin embargo, concretándose en problemas mucho más tangibles. En opinión del municipio, «la mayor parte jornaleros y algunos de ellos pobres de solemnidad (...) (están) sin propiedad ni riqueza». Sobre esta cuestión incidían especialmente «las malas cosechas de seda consecutivas» que experimentaba desde que el proceso depresivo de la sericultura valenciana alcanzara su punto de inflexión en 1854.

En todo caso, lo que subyacía a las distintas reclamaciones que se elevaron contra el proyecto era el estado ruinoso de las haciendas locales. La dificultad de éstas para subvenir a las necesidades municipales era ya antigua, y por ello su endeudamiento había sido progresivo. A esto se unía ahora la desamortización de sus bienes, lo cual agravaba aún más si cabe su situación. La influencia de este orden de cosas sobre los propietarios era clara: la imposición de arbitrios estaba ya al límite de sus posibilidades, y ese agobio era precisamente lo que les hacía reaccionar ante cualquier tipo de nueva imposición.

Hay que hacer constar, asimismo, que el modelo adoptado en la construcción del camino en estas fechas difería del sistema que con anterioridad se adoptó en la construcción de otros caminos, consistente en levás. Por ejemplo, si repasamos la documentación que sobre caminos vecinales de la década de los cuarenta se conserva, apreciaremos que en el caso concreto del camino de Montcada a Valencia los problemas son distintos. Las protestas se elevan en este caso no por la distribución de pagos, sino por la obligatoriedad de los trabajos a que se veían abo-

cados los campesinos en su construcción. De este modo, no era infrecuente que coincidiese una época de recolección con la necesidad de cumplir con las levas. Frente a esto, el trabajo de los campesinos fue frecuentemente problemático y reveló la insatisfacción que les producía, que si bien no se tradujo en un claro comportamiento levantisco sí que derivó en curiosas situaciones, como aquella que denunciaba el alcalde de Godella según la cual «los labradores, bajo el pretexto de recoger el estiercol, cometen el abuso de llevarse la tierra» del camino.

Estos dos modelos, en cualquier caso, nos advierten de la imposición por parte de los poderes públicos de unos sistemas que no siempre estuvieron adecuados a los intereses de las municipalidades, aunque éstas sí que tuvieran buena disposición a la articulación concreta del mercado comarcal. De todos modos, lo cierto es que existieron intereses contrapuestos entre los ayuntamientos según sus más inmediatas necesidades, y ello perturbó constantemente la adopción de las medidas oportunas para llevar a cabo este tipo de obras. Y en una problemática de esta naturaleza incidió de manera especial la significación política de los distintos ayuntamientos. No podemos olvidar que los inicios de la construcción del nuevo camino datan precisamente de cuando la Diputación de Valencia tenía una clara significación progresista: la preocupación por las obras públicas, que se iba a acentuar durante el Bienio Progresista, como nos recordara J. Azagra, se enfrentaría, al margen de la utilidad pública de los nuevos proyectos, con la hostilidad que en los distintos municipios iban a manifestar los mayores propietarios, auténticos representantes rurales de los moderados.

### *Fuentes y bibliografía*

Por la peculiar naturaleza del presente trabajo hemos renunciado a hacer continuamente mención de las fuentes utilizadas para la redacción de este artículo. Así es, este artículo pretende dar a conocer sucintamente la problemática, susceptible de una ulterior presentación global, que acompañó la construcción de los caminos vecinales en unas fechas en que la especulación en las obras públicas relegó a un segundo plano estas obras menores. Por esta motivación, su publicación aparece casi totalmente desprovista de llamadas al lector. En todo caso, advertimos de antemano que la elaboración de este trabajo se basa esencialmente en la documentación siguiente:

ARCHIVO DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA, Sección E Fomento. 12. Carreteras y caminos vecinales, 1845-1869, leg. 15, y 1855-1857, leg. 32.

HEMEROTECA MUNICIPAL DE VALENCIA, *Diario Mercantil y Boletín Oficial de la Provincia de Valencia*.

ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE VALENCIA, *Boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País*, 1855-1860.

En lo que a la bibliografía citada o consultada concierne, ésta es la que merece destacarse:

AZAGRA, J., *El Bienio Progresista en Valencia. Análisis de una situación revolucionaria a mediados del siglo XIX (1854-1856)*. Universidad de Valencia, Valencia, 1978.

FONTANA, J., *La quiebra de la monarquía absoluta*. Ariel, Barcelona, 1971.

HERNÁNDEZ SEMPÈRE, T.M., «Diez consideraciones en torno a la construcción de los ferrocarriles valencianos de vía ancha y el papel de un empresario histórico, José Campo», *Estudis d'Història Contemporània del País Valencià*, nº 2 (1981), pp. 433-449.

MARTÍ, C., «El movimiento obrero en Barcelona durante el Bienio Progresista», *Estudios de Historia Social*, nº 2-3 (1977), pp. 5-74.

NADAL, J., *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1979 (1975).

PONS, A., *La desamortización de propios en las comarcas centrales del País Valenciano, 1855-1867*. Universidad de Valencia, 1981. Tesis de licenciatura inédita.

RINGROSE, D.R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Tecnos, Madrid, 1972.

SERENI, E., *Capitalismo y mercado nacional*. Crítica, Barcelona, 1980.

