

# PRIMER CENTENARIO DE LAS "CUESTAS DE CONTRERAS"

Por JESUS ALBEROLA BENAVENT,

Ingeniero de Caminos.

*Se reseñan en este artículo muy curiosos datos de la ejecución de las obras de la carretera de Madrid a Valencia, en el dificultoso paso del río Cabriel, ejecutadas hace cien años por el insigne Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Lucio del Valle, para quien el autor propone un homenaje del Cuerpo.*

Por una elegante pirueta del viejo Cronos, que gusta de inquietar y trastocar el orden con que Gea pretende regir las cosas de esta tierra, en este año 1951, en el que se cumple el primer centenario de la terminación de las *Cuestas de Contreras*, en la carretera nacional R. III, de Madrid a Valencia, conocida antiguamente con el nombre de *Carretera de las Cabrillas*, se está proyectando, y es muy posible que se comiencen, las obras de la variante de dichas curvas, entre los kilómetros 232,300 al 249,373, y yo, que circunstancialmente tengo que intervenir muy activamente en el estudio y redacción de los proyectos, me siento obligado a dedicar un cariñoso recuerdo y rendir mi humilde homenaje a mi precursor de hace un siglo, el ilustre Ingeniero de Caminos que fué, D. Lucio del Valle, que, como reza la lápida en mármol blanco y letras que fueron doradas que hay en el pretil izquierdo del puente con que se cruza el río Cabriel, *Proyectó y dirigió esta carretera y todas sus obras, desde 1841 a 1851*; cuya lápida, como puede verse en la fotografía núm. 1, se halla muy deteriorada y, según cuenta la leyenda, las grietas que presenta fueron producidas antes del año de ser colocada, por un carretero que, resentido por las penalidades que había sufrido durante los años que como preso había trabajado en las obras, cogió una gran piedra y golpeó la lápida hasta agrietarla; pero esta mala acción, que fué observada por el caminero que residía en la casilla (hoy derribada) del kilómetro 239, le costó volver a presidio por tres años más.

En el pretil de la derecha y frente a esta placa, existe otra, del mismo material (fotografía núm. 2), dedicada a la *Reina gobernadora, Doña Isabel II*, que regía por entonces los destinos de la nación.

El mejor homenaje que se puede rendir a D. Lucio lo constituye

la contemplación de las maravillosas obras por él realizadas durante los diez años de su residencia ininterrumpida a pie de obra, y como no todos pueden gozar del placer de admirarlas sobre el terreno, tendrán que conformarse con examinar la adjunta fotografía (núm. 3) del plano de dichas obras, y en ella podrán observar el concienzudo estudio que tuvo que realizar por aquellos terrenos, casi inaccesibles por los frondosos pinares que cubrían sus laderas, hasta lograr obtener una solución tan perfecta que, a pesar de que cuando se estudió y construyó no se conocía el automóvil ni se soñaba en que éste pudiera adquirir la potencia y velocidad con que ahora se fabrica y, por consiguiente, el camino se proyectó y ejecutó para carros y reñas exclusivamente, no es difícil encontrar algún conductor experto que, guiando un potente motor y siendo buen conocedor del trazado, logre coronar en directa la rampa del lado de Madrid, lo que es indicio de la magnífica distribución de alineaciones, tanto rectas como curvas, así como de las rasantes que, salvando los accidentes del terreno que le eran desfa-

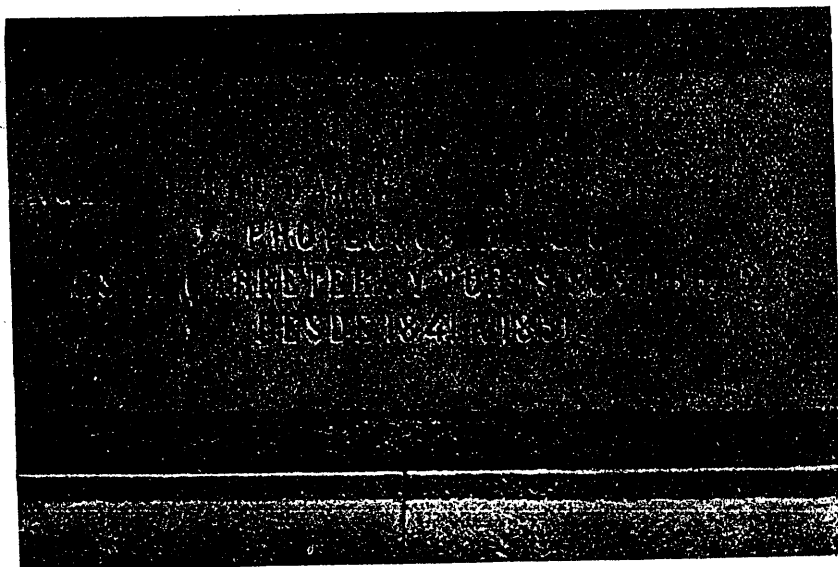


Foto núm. 1.

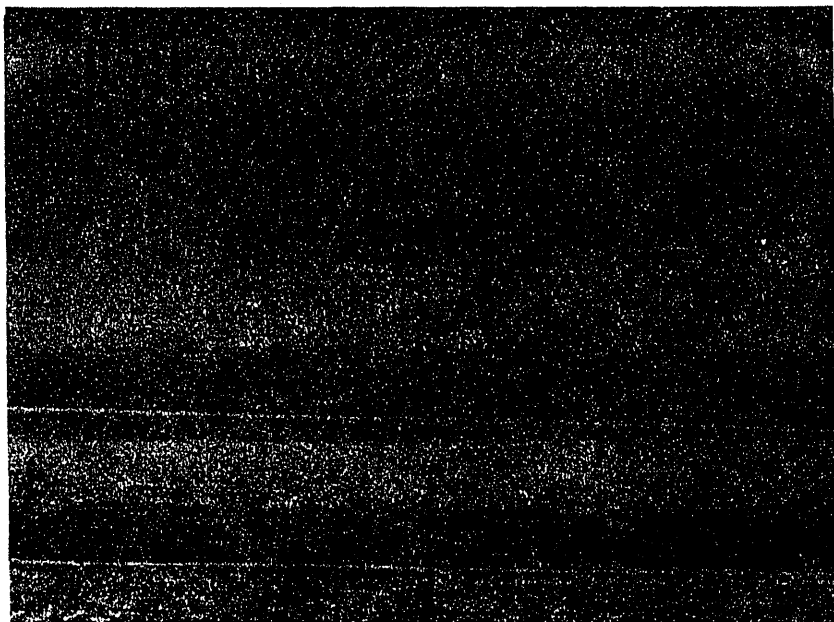


Foto núm. 2.

vorables y aprovechando los que le convenían, logró un trazado que, si no fuera por las grandes dimensiones y velocidades que han adquirido los modernos autobuses y camiones, no se sentiría aún la urgencia de la sustitución de este tramo de carretera.

Si el trazado de la carretera en este tramo difícil es maravilloso, no lo es menos la ejecución de las obras, pero muy especialmente las de fábrica, entre las que descuella el elegante puente tendido sobre el cauce del río Cabriel (fotografía núm. 4) que, con su arco central de medio punto y 17 metros de luz y tres arcos a cada lado del mismo tipo y 8 metros de luz, sobre

apoyos de sillería y bóvedas de sillarejo la del arco central y ladrillo con boquillas de sillería los laterales; con 86,80 metros de longitud, anchura de 6,40 metros en el tramo central y 8,90 metros en los dos tramos de acceso, y altura de 33 metros, dió lugar, por estas dimensiones y determinadas circunstancias anecdóticas, a que se le bautizara, por el propio D. Lucio, con el remoque de *Ciempies*. Son un verdadero catálogo la colección de tajeas con las que se salvan pequeñas escorrentías o se facilita el desagüe al camino, pudiéndose decir, sin exageración alguna, que no hay dos tajeas de igual modelo, y así aparecen entre ellas las de cañón redondeado, bien sea éste de sección circular u oval, con el eje mayor vertical u horizontal (fotografía número 5), las de medio punto en el interior y arco rebajado en las bo-

quillas (fotografía núm. 6), en forma de abocinamientos, o las de tapas rectas en forma de ventana (fotografía núm. 7), a la que parece que se va a asomar una paciente Julieta en espera del Romeo que se atreva a ascender por la pétrea escalinata que forma el desagüe escalonado que se ve al pie; y si las obras de desagüe han sido cuidadas en extremo y su sillería se conserva como nueva, no ocurre menos con los innumerables tramos de muro que para contención de las tierras se construyeron, y todo el que circule por esta carretera podrá observar los grandes tambores que sostienen las curvas y los largos tramos rectos de mu-

Foto núm. 3.



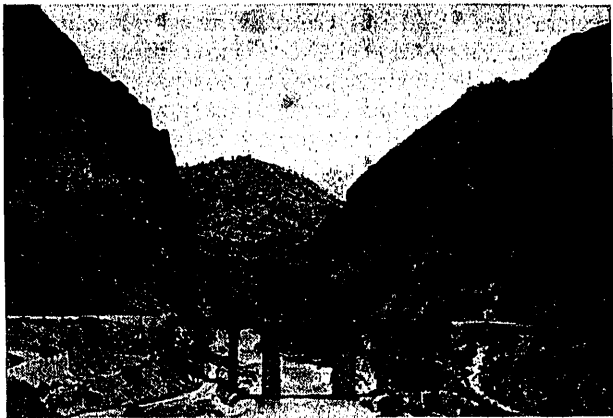


Foto núm. 4.

ros de contención de los terraplenes a media ladera, que se conservan en un perfectísimo estado y de los cuales son pequeñísimas muestras los tramos de muro que acompañan a las tajetas de las fotografías anteriores.

Todo esto, si se tiene en cuenta que la ciencia de la construcción se hallaba aún en mantillas, que no se podía contar con más aglomerantes que la cal y el yeso y que no se disponía de más elementos para el manejo de mampuestos y sillares que la simple palanca y la polea, movidas por la mano del hombre, auxiliado por inquietos mulos o pacientes bueyes que, unidos a carros y carretas, transportaban las piezas y materiales por carriles abiertos a campo través, sin firme de ninguna especie, admira cómo pudieron rea-

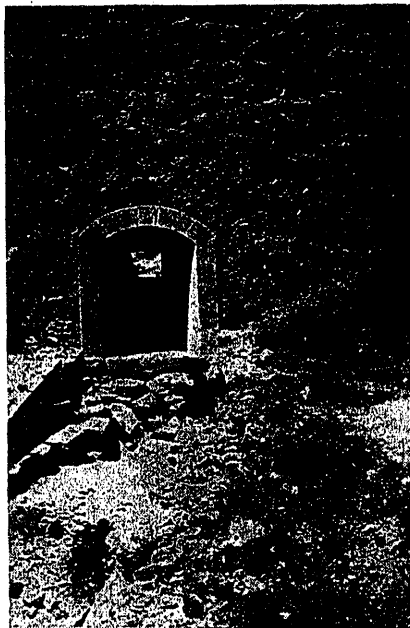


Foto núm. 6.

lizarse estas obras de sillería tan ajustadas y perfectamente colocadas que constituyen las pilas, estribos, arcos, pretilos, etc., del puente, y boquillas, coronaciones, cañones, etc., de las tajetas; no encontramos más explicación que la de que el factor tiempo, así como el valor hombre, no tenían aprecio alguno, y esto lo vemos confirmado por los datos que hemos encontrado, que nos hablan de que las obras fueron realizadas por con-

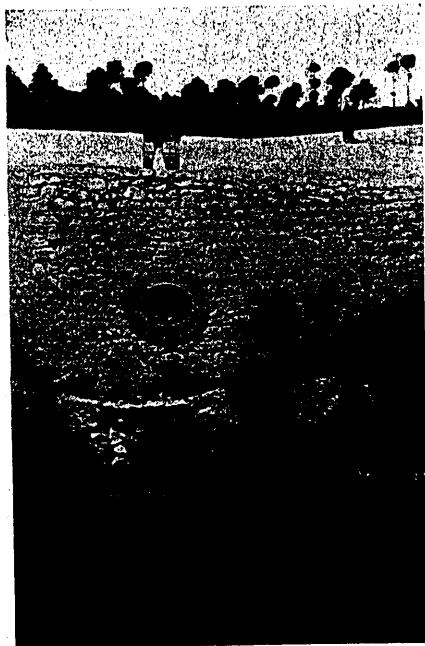


Foto núm. 5.

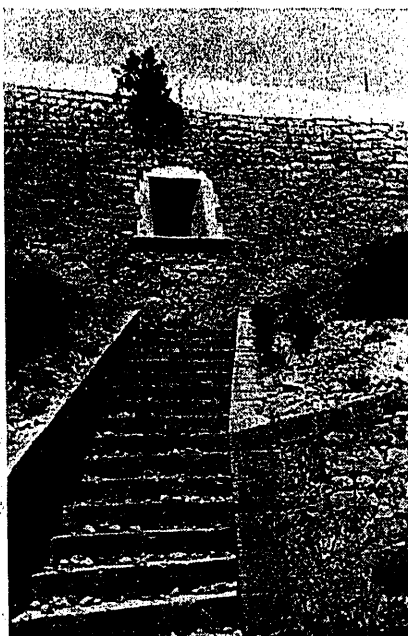


Foto núm. 7.



214 151 reales y 27 maravedises. Las obras de las *Cuestas* terminaron en realidad en diciembre de 1851, aunque las del trozo completo, hasta llegar a Minglanilla, continuaron hasta julio de 1852, en cuyo mes se dió por terminado el trozo, habiendo acaecido durante él un gasto de 825 reales y 7 maravedises

La organización para el trabajo estaba formada por: el Ingeniero Jefe del Distrito, D. Lucio del Valle; el Sobrestante facultativo, D. Francisco Miguel, y los Sobrestantes D. José Segura, D. Andrés Domínguez y D. Manuel López; un Guarda-Almacén, Gaspar Torres; un Capataz libre, Vicente Clavería; 23 Albañiles, 2 Carpinteros, 13 peones libres, 7 carros de bueyes y un contratista de la sopa matinal que se servía a los confinados; esto, en cuanto al personal libre, se refiere, que gozaba de los siguientes emolumentos y jornales:

Ingeniero, por concepto de indemnización .....	55	reales de vellón	diarios.
Sobrestante facultativo ...	16	»	»
Sobrestantes .....	12	»	»
Guarda-almacén y Capataz.	10	»	»
Albañiles (termino medio).	11	»	»
Carpinteros .....	10	»	»
Peones de 1. <sup>a</sup> .....	5	»	»
Peones de 3. <sup>a</sup> .....	2	»	»
Carros de bueyes .....	20	»	»

La colonia penitenciaria estaba formada por: un Comandante, D. Reyes Cantornes, que cobraba una gratificación de 12 reales diarios; un Ayudante primero, D. José Grande, que tenía una gratificación de 9 reales; un Ayudante segundo, D. Pedro Juan de Salcedo, que cobraba 6 reales; un Médico, D. Vicente Gaspar, con una gratificación anual de 3 840 reales; un Capellán, D. Ramón Sáez, con gratificación anual de 1 840 reales; 5 Capataces, a los que se les asignaban 2 reales diarios; 31 Cabos de vara, con 26 maravedises; 31 confinados de oficio, con 24 maravedises; 31 confinados braceros, con 8 maravedises, y 400 confinados ordinarios, a los que se les suministraba una sopa matinal valorada en 7 maravedises por ración y dos raciones diarias, por los que se abonaban al Comandante 8 maravedises por concepto de ahorro y otros 8 para vestuario, por confinado y día. Toda la colonia penal se alojaba distribuida entre la Caserna del Cabriel (hoy derrumbada), una posada en Villargordo del Cabriel, que era propiedad de la viuda de Joaquín Alegre, María Antonio Giménez, a la que se le abonaba un alquiler diario de 9 reales de vellón, y

una cuadra en Contreras, de Julián Martínez, por la que se pagaban 45 reales al mes.

Los precios de los materiales nos parecen ahora irrisorios, pues la sillería para el puente costaba a razón de siete y medio reales de vellón el pie cúbico de piedra arrancada, labrada y puesta a pie de obra; el caliz de cal, puesto a pie de obra costaba 13 reales, y la fanega de yeso, en las mismas condiciones, valía 3 reales y 17 maravedises; y no digamos los astiles, que costaban cuatro reales y medio la docena; las maromas de cáñamo a 108 reales la arroba; el carbón, a 2 reales y 28 maravedises; la pleita de esparto y maroma del mismo material, era fabricada por los mismos confinados y a los que se les pagaba a tenor de los siguientes precios: por 110 cabos de pleita de 40 varas, 292 madejas de toniza de 8 varas, 380 madejas de fitete de 4 varas y 6 maromas de 60 varas, en total 254 reales y 32 maravedises, algo así como 47 pesetas de aquella época.

De las cualidades personales del autor y Director de estas obras, nada ha trascendido hasta nosotros, y es de lamentar que no se haya encontrado ningún escrito con la seguridad de que fuera de puño y letra de D. Lucio, por el que, mediante un detenido estudio grafológico, nos hubiera descubierto las excepcionales condiciones que se vislumbran a través de su firma, que, como la de la fotografía núm. 8, figura estampada en muchos documentos análogos, y de la que destacan: en los rasgos enérgicos de la V, se nos muestra un carácter decidido, valiente, audaz y activo; en la inclinación uniforme de las letras, un espíritu sereno, constante y tenaz; en las amplias curvas con que terminaba algunas letras, se reflejan sus dotes de arte puro y sin adulteraciones extrañas; en la miniatura que sigue a su apellido, como comienzo de la rúbrica, se ve al hombre de conciencia recta, meticoloso, que rinde culto al más nimio detalle, y en el conjunto de firma y rúbrica, al hombre abierto, sabio, generoso, que goza con la práctica del bien y el culto a la Humanidad y a la Patria.

La ciencia y constancia de D. Lucio del Valle, demostradas hasta la saciedad por la gigantesca obra realizada con tan escasos medios y elementos, bien merece un recuerdo y homenaje del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, al que tanta honra y prestigio dió, y, en mi humilde opinión, podría consistir en la sustitución de la deteriorada lápida que conmemora su gesta por otra dedicada por nuestra Asociación, sufragada por suscripción voluntaria, aparte de los actos orales o escritos que se juzguen oportunos y las iniciativas que puedan tener otros Ingenieros más autorizados que yo.