

II Congresso Histórico Internacional

AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE

18 a 20 de outubro de 2017

ATAS

CIDADE MODERNA - II

2017

FICHA TÉCNICA

Título

II Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Sociedade

Volume

V - Cidade Moderna - II

Edição

Câmara Municipal de Guimarães

Coordenação técnica

Antero Ferreira
Alexandra Marques

Fotografia

Paulo Pacheco

Design gráfico

Maria Alexandre Neves

Tiragem

200 exemplares

Data de saída

Dezembro 2019

ISBN (Obra completa)

978-989-8474-54-4

Depósito Legal

364247/13

Execução gráfica

Diário do Minho

ÍNDICE

COMUNICAÇÕES

pág. 7

Las parroquias de Salamanca desde la edad moderna a 1887: Continuidad y Adaptación

José Antonio Ortega, Clara García-Moro

pág. 41

Alicante en el Siglo XVIII. Alianzas Matrimoniales y Estructura del Hogar en una ciudad Portuaria

José Luis Baño Sánchez

pág. 69

Influencia de la Planificación Urbana Realizada en las Islas Canarias, para su implantación en América

José-Luis Machado

pág. 115

Estructura social de la población Portuguesa en las ciudades Andaluzas: el ejemplo de Córdoba en el siglo XVII

Juan Aranda Doncel

pág. 147

¿Cómo funciona la ciudad mercantil?: situando las actividades económicas en la Sevilla del siglo XVI

Juan Manuel Castillo Rubio

pág. 175

A paisagem sonora de Angra no século XVII: Uma perspectiva a partir da actividade das suas instituições religiosas

Luís Henriques

pág. 197

Olhares historiográficos sobre a cidade de Coimbra na Época Moderna

Margarida Sobral Neto, Ana Isabel Ribeiro

pág. 215

Do necessário para a comodidade dos povos. Investimentos camarários, organização administrativa e conformação do espaço urbano nos primeiros anos de criação da Vila de Santa Maria de Baependi. (1815-1824)

Maria Cristina Neves de Azevedo

pág. 245

Os cofres dos órfãos e o financiamento de Alcácer Quibir

Maria de Fátima Machado

pág. 265

Úbeda y los ubetenses en 1786. Radiografía de una ciudad andaluza a finales del s. XVIII

María del Carmen Irlés Vicente

pág. 293

Gobierno ciudadano y familia. La perpetuación política en una ciudad del Reino de Granada: Vélez- Málaga

Maria del Pilar Pezzi Cristóbal

pág. 311

El espacio urbano como espacio de confluencia de poderes en la Galicia Moderna. Un estado de la cuestión y algunos ejemplos sobre A Coruña en la primera mitad del siglo XVIII

María López Díaz

pág. 341

Alicante o Cartagena: La elección de una ciudad portuaria para la llegada de Carlos III a la corte

M^a Luisa Álvarez y Cañas

pág. 371

Ribeira Grande de Santiago – uma cidade ultramarina do período moderno entre 1533 e meados do século XVIII

Maria Teresa Avelino Pires Cordeiro Neves

pág. 389

Cidade e conflito de competências na Compostela de Antigo Regime. A querela do colegial Don André de Espinho com o arcebispo e reitor de Fonseca por ser desprovido da sua vaga a finais do século XVII

Mónica F. Armesto

pág. 411

Celebraciones públicas urbanas a comienzos de la Modernidad. La conmemoración de la conquista malagueña

Pilar Ybáñez Worboys

Alicante o Cartagena: La elección de una ciudad portuaria para la llegada de Carlos III a la corte

M^a Luisa Álvarez y Cañas

Universidad de Alicante

ml.alvarez@ua.es

El presente trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación HAR2016-77305, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

La muerte sin descendencia del rey Fernando en 1759 supuso la entronización de su hermano Carlos, entonces rey de las Dos Sicilias. Los hechos más destacados del traslado del nuevo monarca desde Nápoles y su llegada a Barcelona son sobradamente conocidos. Sin embargo, existen aspectos inéditos respecto a otras posibilidades contempladas por la reina madre, Isabel de Farnesio, encargada por su hijo de los preparativos para fijar el rumbo, el trayecto, la comitiva y el posterior desplazamiento de equipajes. Aunque prevaleció la voluntad del rey al escoger su desembarco en Barcelona, son dignas de analizar las ventajas ofrecidas por dos ciudades de especial importancia portuaria, como Alicante o Cartagena, con suficiente capacidad para dar acogida a la numerosa flota que debía atracar y desembarcar a sus reales pasajeros. Al mismo tiempo, para llevar a cabo este viaje fueron relevantes otros aspectos como los itinerarios terrestres y jornadas a llevar a cabo, la movilización de tropas para la seguridad de la comitiva, la disponibilidad de alojamientos y el estado de los caminos.

Palabras clave: Siglo XVIII, caminos, regimientos, Alicante, Cartagena

La muerte sin descendencia del rey Fernando VI el 10 de agosto de 1759 supuso el reconocimiento de Carlos de Borbón, entonces rey de las Dos Sicilias, como heredero universal del trono de España, y el nombramiento de su madrastra Isabel de Farnesio como reina-gobernadora¹. La noticia del fallecimiento del monarca se conoció en Nápoles el 22 de agosto, y Carlos III como sucesor de la monarquía hispánica escribió a su madre indicándole los preparativos del viaje a España. A partir de entonces Isabel de Farnesio dispuso los preparativos del viaje real, referidos al trayecto, comitiva y traslado de equipajes.

1. El viaje de Carlos III a España

El viaje emprendido por Carlos III como rey de España desde Nápoles se convirtió en un acontecimiento de gran repercusión histórica y con importantes implicaciones territoriales, donde el espacio físico y sus habitantes adquirieron un especial protagonismo respecto a la suma de múltiples factores relacionados con su situación histórica, política y económica².

El rey decidió hacer su entrada en España por Barcelona, un hecho de marcado significado político (Domínguez, 1990: 19-32), en búsqueda de una mejora de relaciones políticas junto a la reafirmación de su poder, de carácter absoluto y centralista. En consecuencia,

¹“Apenas falleció el Rey nuestro Señor Don Fernando el Sexto se despacharon correos con esta noticia, no menos importante, que funesta, al Rey nuestro Señor Don Carlos Tercero, Rey de las Dos Sicilias, y a la Reina Madre nuestra Señora, Gobernadora de estos reinos hasta el arribo del Rey su Hijo, por anticipado Poder de S.M. Siciliana, por última disposición del Rey difunto, y si fuese menester por aclamación general de ellos, que no pueden olvidar la parte que tuvo el glorioso Reinado de nuestro Rey Don Felipe Quinto su esposo.” *Gaceta de Madrid*, 14 de agosto de 1759.

² Respecto a los aspectos principales de la bibliografía de Carlos III son de obligada consulta, entre otras, las obras de AGUILAR PIÑAL, Francisco. (1988). *Bibliografía de estudios sobre Carlos III y su época*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; ANES, Gonzalo. (1987). *Carlos III y la Ilustración, 1788-1988*. Madrid: Comisión Nacional Carlos III y la Ilustración, Ministerio de Cultura; AVILÉS FERNÁNDEZ, Miguel. (1973). *Carlos III y el fin del Antiguo Régimen*. Madrid: EDAF; DANVILA Y COLLADO, Manuel. (1891). *Reinado de Carlos III*, Madrid: El Progreso Editorial; FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. (2001). *Carlos III*, Madrid: Arlanza; PALACIO ATARD, Vicente. (2006). *Carlos III: el rey de los ilustrados*, Barcelona: Ariel; PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. (1998). *Carlos III*. Barcelona: Planeta; RUMEU DE ARMAS, Antonio y otros. (1988-1989). *Carlos III y la Ilustración*, Madrid: Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País; SÁNCHEZ BLANCO, Francisco. (2001). *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*. Madrid: Marcial Pons; SELLÉS, Manuel; PESET, José Luis y LAFUENTE, Antonio (comps.). (1988). *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid: Alianza.

comunicó a su madre la reina Isabel de Farnesio la necesidad de contar con el respaldo del Ejército en Cataluña (Pérez, 1999: 96), para lo cual ordenó la concentración de tropas al servicio de su escolta en un número de entre 20.000-25.000 hombres (Pérez, 1988: 414), mostrando por un lado la solidez de su posición frente a sus nuevos súbditos, y por otro la prudencia debida ante una situación que podía ser políticamente delicada. La firme voluntad del rey sobre el arribo a Barcelona³, último bastión conquistado en la Guerra de Sucesión, tuvo un amplio significado, pues se interpretó como un acto de reconciliación entre el Principado y la monarquía borbónica, la llegada de un rey experto, tal y como lo demostró en sus reinos italianos, y la oportunidad para Cataluña de obtener la protección real perdida. Con ello también se facilitó la ocasión de manifestar las antiguas reivindicaciones de descontento político, a partir de una nueva forma de expresar las solicitudes del pueblo a su monarca: la de la comunicación, a través de memoriales y representaciones encaminados a conseguir toda clase de negociaciones y resolver los conflictos pendientes (Pérez, 1984: 275-285).

Por otro lado, el recorrido escogido por Carlos III suponía la puesta en escena de un recibimiento preparado para mayor gloria y reconocimiento popular del nuevo monarca en España. En consonancia, los actos de proclamación del rey se celebraron del 11 al 13 de septiembre en Madrid, y en los días siguientes en el resto de poblaciones españolas.

La partida del puerto de Nápoles de Carlos III y su esposa M^a Amalia de Sajonia se verificó el 7 de octubre de 1759. Diez días más tarde desembarcó la familia real en el puerto de Barcelona, donde les esperaban las principales autoridades del Principado. Aunque su estancia apenas duró una semana fue muy intensa en festejos, así como en labores propias del monarca, como la revista de tropas y la visita de fortificaciones, que se convirtieron en un testimonio de la inmediata asunción de sus funciones del poder absoluto. El 22 de octubre reanudaron el viaje por tierra y el trayecto hacia la Corte fue lento y penoso a causa del intenso frío, las fuertes nevadas y la incomodidad de los alojamientos. Por fin la gran comitiva real compuesta por más de 1.800 personas, entre acompañantes, servidores, caballerizos y guardias de Corps llegó a Madrid el 9 de diciembre de 1759. Ese mismo día se reencontraron Isabel de Farnesio y Carlos III en el Palacio del Buen Retiro, casi tres décadas después de su separación⁴.

³ La distancia marítima entre Nápoles y la costa de España era en el caso del puerto de Barcelona de 547 millas náuticas, frente a 699 del puerto de Alicante, y 735 del puerto de Cartagena.

⁴ La crónica de este viaje se detalla en FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (1803). *Viajes regio por mar en el transcurso de quinientos años: narración cronológica*. Madrid: Est. Tip. "Sucesores de Rivadeneyra", p. 289-291.

https://books.google.es/books?id=IKmRAAAAMAAJ&hl=es&output=html_text&source=gbs_navlinks_s septiembre 2017.; FERNÁNDEZ GAYTÁN, José. (1988) "La venida a España de Carlos III, 1759-1762", *Instituto de Historia y Cultura Naval*, VII, p. 5-37. Los análisis pormenorizados de la figura de Carlos III se encuentran en PÉREZ SAMPER, María de los Angeles. (1999). *La vida y la época de Carlos III*, Vol. 10, *Los Reyes de España*: Madrid: Ed. Planeta, y de CARIDI, Giuseppe. (2015). *Carlos III, un gran rey reformador en Nápoles y España*. Madrid: La Esfera de los Libros.

En síntesis, este es el relato de los hechos más destacados y conocidos respecto al viaje de Carlos III a España; sin embargo, existieron otras opiniones como la de la propia reina madre que aconsejaba su desembarco en los puertos de Alicante o Cartagena.

Ambas ciudades del levante español presentaban varias similitudes geográficas y políticas de gran valor estratégico y en consecuencia a su entidad se hallaban fuertemente militarizadas.

Tras el final de la guerra de Sucesión, a partir de los Decretos de Nueva Planta y según el plan de distribución territorial ordenado en 1715, Alicante se había establecido como un gobierno político-militar bajo el mando del mariscal de campo José de Chaves, con subordinación a la capitanía general de Valencia, que se hallaba a las órdenes del teniente general Lucas Spínola. Del mismo modo, el gobierno de Cartagena en esas fechas sólo de carácter militar formaba parte de la comandancia general del reino de Murcia, conferida al teniente general marqués de Mirabel, aunque adscrita a la misma capitanía⁵. Sin embargo, a partir de 1722 Cartagena adquirió mayor entidad al convertirse también en gobierno con jurisdicción política y militar bajo el mando del teniente general conde de Arschot de Riviere⁶, con ejercicio en ese destino desde 1719 hasta el año 1729 (Marzal, 1976; Tornel, 2001; Roda, 2001), que de forma excepcional asumió al mismo tiempo la comandancia general del reino de Murcia en el año 1727, circunstancia que supuso la separación de la capitanía general de Valencia⁷.

Las características de las ciudades de Alicante y Cartagena contribuían a percibir ambos destinos como factibles para la envergadura del proyecto. Alicante era una plaza fuerte situada en el punto de partida del camino desde la costa hacia la Corte, y cuya bahía defendida por el castillo de Santa Bárbara se caracterizaba por ser de las mejor resguardadas del Mediterráneo (Giménez López, 1981: 14-31). El corregimiento comprendía en su jurisdicción territorial los municipios de Agost, Busot, Monforte, Muchamiel, San Juan y Villfranqueza⁸, cuya población y autoridades podían convertirse en activos colaboradores de los preparativos necesarios para dicho acontecimiento. Cartagena disponía de una rada escoltada por el castillo de la Concepción, cuya forma de herradura la definía como una de las más idóneas en el Mediterráneo, y contaba con la protección de los vientos que ofrecía el islote de Escombreras (Antillón, 1824: 99). Además, Cartagena se había convertido en cabeza del Departamento de Marina del Mediterráneo bajo el mando de un teniente

⁵ Archivo General de Simancas [en adelante A.G.S.]: *Guerra Moderna*, Leg. 1.852: Plan de los comandamientos de Cataluña, año 1715, y Estado de los gobiernos y comandamientos que S.M. establece.

⁶ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.853: Título de gobernador de Cartagena, 6 de febrero de 1719.

⁷ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.867: Empleo de comandante general del reino de Murcia y gobernador de Cartagena, 21 y 25 de mayo de 1729.

⁸ AHN, *Consejos*, Listas alfabéticas de los corregimientos y alcaldías mayores de realengo y de los pueblos que comprenden la jurisdicción de cada uno, Libro 723, fol. 28.

general de la Armada⁹, entidad que se incrementó a partir de 1731 con la instalación de un importante arsenal (Melendreras, 2009: 17-20; Roda, 2007: 425-440). Sin embargo, no comprendía bajo la tutela de su gobierno ningún otro municipio¹⁰.

De manera que por su situación geoestratégica ambas ciudades cumplían un importante servicio a la política exterior española, pues dispensaban con frecuencia la salida de las expediciones de la flota real, y servían de vínculo con los presidios norteafricanos. En la ruta de comunicación entre el Mediterráneo y el Atlántico, se confirmaron como sedes de prósperas colonias de comerciantes extranjeros, con cuyas actividades también se relacionaban a través de corresponsalías mercantiles. El próspero recorrido de ambas ciudades del Levante a lo largo de la Edad Moderna las hizo capaces de competir con las principales plazas comerciales, como las ya consolidadas de Cádiz o Málaga (Giménez, 1981: 337-400; Velasco, 2005:485-514; Montojo, 2010: 203-216). Su economía se definió a partir de actividades importadoras, exportadoras, y redistribuidoras de productos tanto en el interior peninsular, especialmente a la capital del reino, como en el Mediterráneo.

2. Los itinerarios de Alicante y Cartagena camino de la Corte

Los preparativos que contemplaban las posibilidades de Alicante y Cartagena como ciudades de acogida al nuevo monarca partieron de Isabel de Farnesio, que como reina-gobernadora no debía dejar nada al azar en el caso de que la situación lo requiriese. Hay que tener en cuenta que a pesar de la expresa voluntad de Carlos III de fijar el rumbo hacia el puerto de Barcelona cabía la eventualidad de que la mala mar impidiese ese arribo, como efectivamente pasó con el navío *El Firme*, integrante de la escuadra real, que tuvo que desviar su rumbo original hacia Alicante. Por otro lado, la distancia entre la Corte y esa latitud de la costa Mediterránea era menor que la de Barcelona¹¹. Además, existían precedentes que vincularon a la esposa de Felipe V con Alicante: en primer lugar, en el año 1714, pues la recién casada Isabel de Farnesio tenía prevista su llegada a España desde Parma vía marítima por Alicante, aunque a pesar de las órdenes del rey en ese sentido finalmente viajó por tierra (Fernández Duro, 1803: 289-291; Valverde, 2012: 20); en segundo lugar, la misma reina hizo traer a España una importante colección de obras de arte que había pertenecido a la reina Cristina de Suecia: se trataba de 172 cajas

⁹ "Abarcaba geográficamente la costa oriental de la Península desde el Cabo de Gata hasta la frontera con Francia, el archipiélago balear y las plazas norteafricanas de Orán y Mazalquivir, y que se denominó más tarde Zona Marítima del Mediterráneo". <http://censoarchivos.mcu.es/CensoGuia/archivodetail.htm?id=48307> septiembre 2017.

¹⁰ Archivo Histórico Nacional [en adelante A.H.N.], *Consejos*: Listas alfabéticas de los corregimientos y alcaldías mayores de realengo y de los pueblos que comprenden la jurisdicción de cada uno, Libro 723, fol. 88.

¹¹ De Barcelona a Madrid había 107 leguas de distancia, de Alicante a Madrid 65 leguas y, finalmente, de Cartagena a Madrid 71 leguas.

de esculturas, más otra con pinturas, llegadas desde Roma al puerto de Alicante durante los meses de marzo, junio y septiembre de 1725, y que fueron posteriormente trasladadas a la Granja de San Ildefonso, para decorar ese nuevo palacio que estaba en periodo de construcción (Tárraga, 2006). En esta decisión pesaron de nuevo las razones de seguridad del puerto, así como la menor distancia marítima y la comodidad para su llegada posterior a la Corte por tierra. Del mismo modo, ya entonces fue determinante la colaboración de carreteros y arrieros en el transporte terrestre, profesionales de la provincia convertidos en expertos en la fabricación de embalajes adecuados, en el traslado y cuidado de preciados objetos, así como por la disponibilidad del suficiente número de caballerías de alquiler para el acarreo y viaje de los cajones que los contenían (Giménez, 1986-1987: 193-206).

Para la organización de los itinerarios de la llegada de Carlos III a Alicante o a Cartagena Isabel de Farnesio movilizó a aquellas autoridades responsables de los preparativos requeridos. En primer lugar, el secretario de Estado Ricardo Wall debía ponerse en comunicación con el capitán general de Valencia, Duque de Berwick, con potestad en ambas ciudades¹², y con el intendente y corregidor de Valencia, José de Avilés Itúrbide (andújar, 1996: 174-175; Giménez, 2006: 264-265)¹³, para darles las órdenes oportunas, quienes a su vez transmitirían lo acordado a los gobernadores de las ciudades candidatas para el paso de la comitiva real. En el caso de Alicante, el teniente general Antonio Alós Rius, marqués de Alós, era su corregidor político y militar cuyo mandato se extendió desde el año 1746 a 1760 (Giménez, 1988: 72)¹⁴, y en el de Cartagena, el mariscal de campo Ambrosio Funes de Villalpando y Abarca de Bolea, Conde de Ricla (1756-1760), ascendido tras concluir este mandato a teniente general el 22 de julio de 1760, y por su nombramiento como embajador plenipotenciario en Rusia¹⁵.

Ambos oficiales habían tenido una estrecha implicación profesional en la política italiana, y fueron ampliamente recompensados por sus méritos, pues Antonio Alós gracias a sus servicios en la conquista del reino de las Dos Sicilias¹⁶, consiguió el nombramiento de gentilhombre de Cámara de parte de Carlos de Borbón y la concesión del marquesado de

¹² El duque de Berwick reunió el mando accidental de las armas del reino de Valencia y del reino de Murcia tras el fallecimiento del duque de Caylus, “como único teniente general más antiguo destinado en ese Ejército, [...] Siendo la costa tan dilatada como se infiere desde los confines de Cataluña hasta los de Granada”, A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: 18, 21 y 22 de julio de 1759.

¹³ En el año 1761 recibió el título de marqués de Avilés, y tras su polémico y conflictivo paso por la intendencia y corregimiento de Zaragoza, fue destinado al Consejo de Guerra.

¹⁴ “La gobernación de Alicante, la plaza militar valenciana de mayor valor estratégico, suponía haber alcanzado uno de los más altos escalones de la carrera militar. Cuando Antonio de Alós agradeció desde Nápoles al marqués de la Ensenada su designación como corregidor de Alicante, lo consideró como premio a sus treinta y siete años de servicios”.

¹⁵ Su carrera en el Ejército fue meteórica, pues desde que ingresó en el año 1739 y tras participar en la Guerra de Sucesión Austriaca alcanzó el generalato cinco años después.

¹⁶ Con 54 años de servicios a la Corona, el marqués de Alós fue nombrado comandante general de Mallorca en 1764, después de ejercer el mando del gobierno de Gerona. A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.970: San Ildefonso, 26 de octubre de 1764.

Alós; mientras que el conde de Ricla, tras su destino en el norte de Italia para participar en las operaciones de la guerra de Sucesión Austriaca, y caer prisionero en manos de los ingleses, el año 1743 se reincorporó de nuevo al frente italiano, por cuyo destacado desempeño recibió una pensión de 12.000 reales anuales y el ascenso a brigadier (Gómez Pellejero, 2000: 109-110).

Los preparativos para la adecuada disposición de Alicante y Cartagena contemplaban fundamentalmente los siguientes aspectos: el trazado territorial de ambos itinerarios hasta la corte; la movilización y distribución de tropas en el camino para la seguridad y custodia de la familia real; la disponibilidad y búsqueda de alojamientos al término de cada jornada de viaje; y la reparación de caminos para mayor comodidad del recorrido.

Respecto a los itinerarios, en primer lugar, se calculó el número de leguas terrestres que podían realizarse cada jornada. Esta medida de longitud en origen reflejaba el tiempo que un hombre podía recorrer una distancia a pie en una hora, pues el caminante era el instrumento de medida del territorio, aunque por extensión y en la práctica también se utilizaba para medir la resistencia de los caballos en el transporte (García Montes, 1991: 153-160)¹⁷, de manera que la legua era tanto una unidad de longitud como de medición de itinerarios (distancia por tiempo). La dimensión en la práctica de una legua experimentó diversas variaciones a lo largo de la Edad Moderna, así como su cálculo según los lugares de su uso (España y América), y en general oscilaba en un amplio margen entre los 4 y los 7 kilómetros actuales, dependiendo también del transporte que se utilizara, tal como el caballo, la mula, la carreta, el carruaje, así como el peso de su correspondiente carga (Madrazo, 1984; López, 1989; Garza, 2012; Carrión, 1996). La legua común contenía 20.000 pies castellanos, que equivalían a unos 5,573 km. (Uriol, 1977). En el caso particular de este viaje las leguas correspondían de media a unos 6,5 km. A partir de esos cálculos, el duque de Berwick remitió al secretario de Estado Ricardo Wall una relación formada según la *Noticia de los pueblos y leguas que hay desde las plazas de Cartagena y Alicante hasta la villa de Albacete*¹⁸, para determinar las jornadas de viaje en las que se repartieron los parajes en los que debían apostarse los escuadrones de caballería para la escolta del cortejo real:

¹⁷ Heredera de la milla romana, equivalía a 3 millas militares, a razón de 3.000 pasos de un soldado. Luis García Montes. "Medidas antiguas: la vara", *Toletum: boletín de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo*, 6310, Nº. 27, 1991, págs. 153-160.

¹⁸ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: *Noticia de los Pueblos y Leguas que hay desde las plazas de Cartagena y Alicante hasta la villa de Albacete*, como de los parajes en que deben colocarse los escuadrones de Caballería, El duque de Berwick, Valencia, 13 de octubre de 1759

De Cartagena a Albacete

Pueblos	Leguas	Escuadrones
De Cartagena	-	1
A la venta de Gimonado	4	-
A Murcia	5	1
A Molina	2	-
A la venta de Lorquí	1	-
A la venta de la Rambla	1	-
A la venta de Román	4	1
A Jumilla	3	-
A la venta de Albatana	3	1
A la venta Nueva	4	-
A Albacete	5	-
TOTAL	32	4

De Alicante a Albacete

Pueblos	Leguas	Escuadrones
De Alicante	-	1
A la venta de Pavía	2	-
A Monforte	2	-
A Monóvar	2	1
A la venta de las Quebradas	3	-
A Yecla	3	1
A la venta Nueva	2	-
A la venta de Higuera	3	-
A Pétrola	3	1
Al Pozo de la Peña	3	-
TOTAL	26	4

De Albacete a Madrid

Pueblos	Leguas	Escuadrones
A la Gineta	3	-
A la Roda	3	1
A Minaya	3	-
Al Provencio	4	1
A las Pedroñeras	2	-
Al Pedernoso	1	-
A los Hinojosos	2	-
A Villanueva de Alcardete	3	-
TOTAL	46	8

Ambos itinerarios llegaban hasta Albacete, y a partir de esa villa el trazado hasta Madrid era común (Figura 1). Algunos de los lugares de descanso o avituallamiento escogidos para este viaje coincidían con las casas de postas habilitadas en la época para facilitar el transporte del correo¹⁹, según se refleja en el itinerario de carreras de posta publicado por Pedro Rodríguez Campomanes en sus funciones de asesor general de Correos y Postas (Rodríguez, 1761: 1, 17-18). Después de Villanueva de Alcardete, el camino de ruedas hacia Madrid contemplaba las paradas en Corral de Almaguer, Villatobas, Ocaña, Aranjuez, Puente Largo del río Jarama y Valdemoro (Escribano, 1760: 18).

3. La escolta real

En principio, la tropa que debía escoltar a la real familia estaba integrada por doce escuadrones de caballería distribuidos a lo largo del recorrido total de la costa a la Corte, de la siguiente forma: tres se apostarían de Cartagena a Albacete, tres de Alicante a Albacete, y los seis restantes se establecerían cada uno de manera fija en las poblaciones de Alicante, Cartagena, Albacete, La Roda, El Provencio, y Villanueva de Alcardete, respectivamente. Se pormenorizaba que en el trayecto desde Albacete a la Corte debían emplearse los cuatro regimientos de Farnesio y Borbón que entonces se encontraban destinados en La Alcarria, para cubrir esa carrera, al igual que ya estaba protegida la de Cataluña con otros regimientos. También se advirtió la posible llegada del Regimiento de Andalucía que, así mismo, había sido reclamado para la escolta real, y del que un escuadrón se establecería en El Provencio y otro en Villanueva de Alcardete, aunque se sospechaba que no llegarían a tiempo pues en ese momento no se tenía noticia de la salida de sus cuarteles²⁰.

Cada escuadrón atendería y acompañaría al tránsito de una jornada, de manera que a lo largo de las 32 leguas que separaban Cartagena de Albacete (actuales 204 km.) debía situarse un escuadrón en una media de 8 leguas (52 km.); mientras que, en cuanto al tránsito entre Alicante y Albacete de 26 leguas, cada escuadrón se apostaría en una media de 6,5 leguas (42,25 km.). Ante el elevado número de hombres movilizados, las órdenes indicaban que los escuadrones no debían entorpecer el tránsito de los carruajes reales y acamparían en las inmediaciones de los lugares de pernocta.

¹⁹ El itinerario de las casas de posta habilitado para el transporte del correo entre Cartagena y Albacete realizaba sus paradas en La venta de Gimeno, Murcia, venta del Negro, Ciezar, Tobarra, y Albacete, con un total de 32 leguas de distancia. La ruta de las postas de Alicante a Madrid, en un recorrido de 24 leguas, contemplaba sus paradas desde Alicante a Albacete en Monforte, Sax, Yecla, Monte Alegre, Pétrola, La Gineta y Albacete. También en este caso el itinerario de Albacete a Madrid era común a ambos puntos de partida: Gineta, La Roda, Minaya, San Clemente, Belmonte, Ontanaya, Torrubia, Tarancón, Villarejo de Salvanés, Arganda y Madrid, un total de 37 leguas y media. Pedro Rodríguez Campomanes.

²⁰ AGS, *Guerra Moderna*, Leg. 1.776: Exmo. Sr. Duque de Berwick, 9 de octubre de 1759.

4. El alojamiento y avituallamiento de los caminos

Tras el estudio al detalle de ambos recorridos se llegó a las siguientes consideraciones: en primer lugar, respecto al itinerario que partía de Cartagena, las autoridades advertían la incomodidad de las ventas existentes para dar alojamiento al séquito, equipajes y tropa. Entre ellas, la venta de Gimonado, de Lorquí, de la Rambla, de Román, de Albatana, y la venta Nueva (Montes, 2007: 124-130)²¹. Por el contrario, en el camino de Alicante a la Corte existían lugares de descanso con mayores posibilidades y ventajas para el viajero (Azorín, 1992-1993)²². En segundo lugar, la distancia de viaje entre Cartagena y Madrid era más larga, pues sumaba un total de 71 leguas (451,5 km), en diez paradas, frente a las 65 leguas (422,5 km) que separaban Alicante de Madrid con igual número de paradas.

En conclusión, se aconsejaba más oportuno que en el caso de optar por el trayecto de Cartagena, se desviara la comitiva hacia la provincia de Alicante, por Orihuela (a 83 km. de distancia), y desde esa ciudad a Monóvar (unos 50 km más lejos), por la mayor comodidad del trayecto (Fernández de Mesa, 1755 y 1766: 42 y 259)²³.

Por otro lado, el duque de Berwick también procedió a señalar los destinos de los regimientos presentes en el territorio de la capitania general del reino de Valencia y Murcia, cuya distribución quedó de la siguiente manera: del arma de infantería y pertenecientes al regimiento de Castilla, se aprontaban dos compañías de granaderos y tres piquetes en Murviedro, Castellón, Torreblanca, Alcalá y Vinaroz; del arma de caballería, el regimiento de Alcántara se situaba en las inmediaciones de Murviedro y Castellón de la Plana; el regimiento de Flandes, en las cercanías de Torreblanca y Vinaroz, y respecto al regimiento de Sevilla, su primer escuadrón en torno a la propia capital²⁴.

Sobre el alojamiento, en la época lo usual era pernoctar en ventas, posadas y mesones de pueblos y villas modestos, donde en ocasiones sólo existían esos establecimientos que daban nombre al lugar. En ellos, aparte del descanso del viajero, cabía la posibilidad de resguardar a los animales, proporcionarles el alimento y el descanso necesario para la jornada siguiente, o hallar caballerías de refresco, y de igual modo, ofrecían la seguridad de un depósito vigilado por los propios arrieros, de los carruajes y la custodia de enseres. Se consideraba que la entrada en una ciudad era más complicada y por tanto se evitaba, salvo en ocasiones como la que nos ocupa que merecieran el agasajo al monarca, pues de lo

²¹ La mala fama de estas ventas era conocida, tal y como expresaba enviado papal que portaba el título cardenalicio para el obispo de Orihuela Belluga, tras su paso por la venta de Román, cuya rusticidad sólo le permitía disponer de un colchón, o la opinión más expresiva de un viajero sobre la venta de La Rambla: “los venteros son unos puercos”.

²² Este era el caso de la venta de las Quebradas, que ofrecía suficiente suministro de agua por la extraordinaria capacidad de su aljibe de cien mil cántaros. A.G.S., *Catastro de Ensenada*: Registro general, Leg. 463, fol. 628 v.

²³ Fernández de Mesa era partidario de una carretera que enlazara Cartagena, Murcia, Alicante y Valencia que confluyeran en las proximidades de Caudete.

²⁴ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: Valencia, 19 de octubre de 1759.

contrario en un viaje usual resultaba más conveniente no apartarse demasiado del camino que se debía tomar al día siguiente. Sin embargo, tal y como cuentan las crónicas, las ventas carecían de toda confortabilidad, eran insalubres y en muchas ocasiones se hallaban abandonadas (Mas, 1985: 158-165). La literatura también describía la inseguridad del ambiente de las ventas, como lugares de robos de bandoleros y pependencias por el alcohol y el juego.

Las posadas en principio eran establecimientos que mejoraban las condiciones de las ventas y se encontraban a la vez ligadas tanto al perfeccionamiento posterior de los caminos, como a su cercanía a lugares de mayor entidad poblacional. Según los requisitos del momento, las posadas debían hallarse situadas en las afueras de los centros urbanos, en las cercanías de sus entradas o salidas, en vías de tránsito amplias, y respecto a sus habitaciones estas debían disponer de agua corriente, así como de dormitorios ventilados (Fernández de Mesa, 1755 y 1766). El *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir de Madrid a Otras Ciudades* describía y señalaba las ventas y mesones donde solían parar los ordinarios, arrieros, caleseros y carruajeros. Pero no marcaba las principales ciudades y pueblos para dormir, pues sin duda el alojamiento sería más costoso y se dispondría de menor disponibilidad de refugio para grupos numerosos y sus animales, en comparación a los mayores recursos que se ofrecían en el camino (Escribano, 1760).

5. El estado de los caminos y las propuestas de mejora

En referencia a la calidad de los caminos, constituía un asunto por resolver en la administración de los primeros borbones. A pesar de afrontar las primeras medidas en cuanto a normativa, durante el reinado de Felipe V poco o nada se hizo para la construcción y arreglo de caminos, coincidiendo con los largos años en que la política exterior española concentraba todos los esfuerzos sobre todo en la obligación de costear las campañas de guerra. La red viaria terrestre no era adecuada, se encontraba anticuada, casi intacta desde tiempos de los romanos, con el inconveniente de resultar más cara y complicada que la vía marítima, tanto para el traslado de personas como para el transporte de mercancías (CARRILLO#SEPTIEMBRE 2017). El propio monarca Felipe V y su esposa Isabel de Farnesio fueron víctimas de un accidente menor en el año 1730, durante un viaje por Sierra Morena, a causa del mal estado del camino, tal y como relataba el marqués de Monreal, entonces comandante general y gobernador del Campo de Gibraltar:

“se empantanó el coche de sus majestades, de suerte que fue preciso que se parasen, del forlón en que iba Arizaga, como también los príncipes, infantes, señor don Carlos y señor don Felipe, y que los paisanos en vez de mulas (las cuales se habían acobardado, y hundido hasta los pechos en el

lodo) los sacaron a brazo”²⁵.

En términos de la época, las principales vías de comunicación terrestre en orden a su importancia eran primero los “caminos reales”, o principales, y después los “caminos vecinales”, mientras que según sus características técnicas podían distinguirse los de “herradura” y los de “rueda”, cuyos trazados así se reflejaban en los mapas (Fernández de Mesa, 1755 y 1766: 41). Los de “herradura” eran sólo sendas, en general estrechas, que proporcionaban el paso más o menos rápido de caballerías, y servían de enlace entre los lugares del interior. También eran utilizados por los peatones y por la trashumancia de ganado menor. Sin embargo, en muchas ocasiones, y en la mayoría del territorio español, estos caminos se convertían en la única posibilidad para el desplazamiento de personas y mercancías (Alberola, 2011). Únicamente los de “ruedas”, que eran los caminos principales, estaban adaptados al tránsito de carruajes, aunque también eran estrechos y de un firme accidentado. Solían poner en comunicación las principales ciudades del entramado radial de la península. En España sumaban 12.500 km., la mayor parte de ellos muy antiguos (Uriol, 1977a). En estos caminos, según una comparativa de recorridos, la carreta de bueyes podía avanzar de 4 a 5 leguas por día (26 a 32,5 Km.), mientras que la de mulas o la monta a caballo alcanzaban entre 8 y 10 leguas (52 a 65 Km). Sin embargo, como Santos Madrazo afirma: “La velocidad, flexibilidad y vertebración del tráfico de mercancías tenían condiciones más favorables en la circulación sobre herraduras que sobre ruedas” (Madrazo, 1784: 77).

La construcción de caminos hasta mediados del siglo XVIII se encontraba bajo la supervisión de los corregidores e intendentes en la *Instrucción de Intendentes del año 1718*, y la *real ordenanza de 4 de julio* del mismo año, con especial responsabilidad adjudicada a los ingenieros, en que se prescribía que estos debían realizar mapas con explicación de las tierras, los bosques, la calidad de los ríos, de los puentes, de los caminos, con propuestas para sus posibles mejoras y los materiales adecuados para realizarlas (art. 39); contemplaba la supervisión de las autoridades locales en la reparación de caminos y puentes públicos para el beneficio común (art.47), y la estrecha vigilancia para evitar que particulares ocuparan o compusieran ningún trecho de los caminos reales, en clara defensa de los bienes públicos; así como el encargo, sobre los mapas realizados, de señalar soluciones para acortar y suavizar los trazados, o el ensanche de pasos angostos y escarpados²⁶. En la *Ordenanza de*

²⁵ A.H.N., *Sección Nobleza*: OSUNA, CT.140, D. 5, El marqués de Monreal, Sevilla, 5 de enero de 1730.

²⁶ *Ordenanza de 4 de julio de 1718 para el establecimiento, e instrucción de Intendentes, y para Tesorero General, Pagadores, y Contadores de los Exercitos, y Provincias: por orden de su Magestad*, (Juan Ariztia, ed), 1720.http://books.google.com/books?id=SDsSvKdyGSoC&hl=&source=gbs_api septiembre 2017.

Intendentes y Corregidores del año 1749 se aludía a las necesidades económicas derivadas de los compromisos comerciales, así como del requisito de la debida señalización y distinción del tipo de camino:

“Los Intendentes Corregidores harán especial encargo a todas las Justicias de su provincia y subdelegados de ella para que cada uno en su término procure tener compuestos y comerciables los caminos públicos y sus puentes en que se interesa la causa común [...] que en todos los sitios en donde se junten uno, dos o más caminos principales, hagan poner un poste de piedra [...] con un letrero que diga: camino para tal parte, advirtiéndolo y distinguiendo los que fueren para carruaje y los de herradura; [...]”²⁷.

Sin embargo, no se especificaban los futuros nuevos trazados, y muchas de las obras de caminos realizadas desde entonces se limitaron a adecentar los trayectos ya existentes (Nardiz, 1996).

A comienzos de la década de 1750, bajo la dirección del marqués de la Ensenada, se trazaron los primeros kilómetros de auténticas carreteras, cuyas obras se encargaron a las autoridades locales que se ocuparon de administrar los fondos públicos. El primer tramo fue realizado de Madrid a la sub-meseta Norte, donde se construyeron 16 km. entre Guadarrama y las inmediaciones del Espinar. El segundo tramo comunicaba Reinosa con Santander a una distancia de 71 km. Era la primera vez que el poder central asumía la responsabilidad de dotar una infraestructura viaria, tanto de su impulso como de su ejecución (Carrera, 1945: 386).

El modelo radial establecido desde Madrid como centro de coordinación de la reordenación territorial²⁸, se consolidó en la segunda mitad del siglo XVIII a partir del *Real Decreto de 10 de junio de 1761* con destino a enlazar la capital de la monarquía con Andalucía, Cataluña, Valencia y Galicia. El real decreto “expedido para hacer caminos reales y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia”, mostraba la inquietud sobre el problema, tal y como comienza su enunciado:

“Tengo considerado que uno de los estorbos capitales de la felicidad pública de estos mis reinos es el mal estado en que se hallan sus caminos

²⁷ *Novísima Recopilación*, Tomo III, Libro VII, Título XI, Ley XXIV.

²⁸ “Al estar la localización geográfica de Madrid muy próxima al centro geométrico peninsular, todos los radios se podían aproximar a una longitud de 100 leguas, fraccionada en doce divisiones, cuya longitud venía a coincidir con las doce jornadas que duraba un trayecto entre Madrid y la periferia”. (REGUERA: 1999, 485).

por la suma dificultad, y aun imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año...”²⁹.

Este proyecto reflejaba en mayor medida las razones políticas de Estado, orientadas a imponer la centralización propia de la monarquía absoluta, que las del fomento de la economía (Diago y Ladero: 2010). Carlos III fue el artífice del mismo, con la premisa obligatoria de comenzar a construir las carreteras siempre desde Madrid hacia la periferia, es decir, desde el centro administrativo del reino al resto de los dominios reales. Respecto a la financiación de las obras, la mayoría de las mismas se sufragaron mediante el “asiento”, a partir de la delegación de los trabajos por contratación a terceros, bajo la dirección y supervisión de la administración central. Este método de ejecución de obras públicas presentaba dos graves inconvenientes: el de no fijar por anticipado tanto los plazos de tiempo para el término de las mismas, como el coste total de su ejecución (Menéndez, 1990).

En la primera mitad del siglo XVIII la situación de los caminos en dirección a la Corte era muy insegura. El territorio perteneciente a la provincia de Alicante, a pesar de tener a su favor determinados trayectos de condiciones orográficas más suaves respecto a otras regiones, en muchas ocasiones se encontraba a merced de los delincuentes y, con frecuencia, padecía las inclemencias de periódicos desastres naturales, sobre todo inundaciones que convertían el recorrido en intransitable (Alberola, 2011; García Torres, 2016). La situación de Valencia no ofrecía mejores posibilidades en lo que respecta a las condiciones físicas de su jurisdicción. Según la clásica y certera opinión de Fernández de Mesa en 1755, recogida en el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*:

“Cosa lastimosa y casi inevitable que para ir a la Corte de España desde un reino tan opulento como el de Valencia, no haya otro camino más directo que uno que se llama de las Cabrillas, sin duda porque sólo es bueno para semejantes animales: y si tal es el que conduce de una capital a la Corte, bien se deja considerar cuáles serán los otros que tenemos” (Fernández de Mesa, 1755 y 1766: 43).

En consideración a las circunstancias descritas, era urgente que se acometieran algunas mejoras en los caminos del levante español en previsión del tránsito de la familia real.

²⁹ Real decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia, <https://ingeniaviarum.wordpress.com/2016/01/19/1761-real-decreto-expedido-para-hacer-caminos-rectos-y-solidos-en-espana/#septiembre2017>.

Las instrucciones comunicadas de orden de la reina Isabel de Farnesio, el 17 de agosto de 1759 (una semana después de fallecer Fernando VI) precisaban las siguientes medidas técnicas: el ensanche del camino en 30 palmos (6 m.) y el rectificad de las curvas; la elevación del camino respecto al campo adyacente, para evitar que se anegara en épocas de abundantes lluvias; el relleno de cascotes fuertes en las zonas profundas de la senda; la extensión de grava y piedra menuda para la zona superior del camino; la construcción de zanjas paralelas de una anchura de 1,2 m. para el desagüe de corrientes, y la salida de las mismas por conductos subterráneos. En definitiva, ante la urgencia de su uso, se trató sólo de arreglar los caminos existentes, en términos de la época “poner corriente”, es decir, emplear los esfuerzos en lo primordial para convertirlo en más transitable y firme (Ribot, 1979).

Estas obras fueron encargadas al gobernador de Alicante, el teniente general marqués de Alós, y debían realizarse desde esa capital hasta la “Raya de Castilla”, por el camino que se dirigía a través de Monforte y Monóvar hasta Yecla. Con respecto a la jurisdicción de Orihuela se daban iguales instrucciones que se debían acometer bajo la responsabilidad de su corregidor, el coronel Pedro de Narváez Pedrola (1754-1760), mientras que en otras poblaciones cercanas también contribuyeron al arreglo de los caminos, a pesar de no contemplarse el paso real por ellas, como ocurría en el caso de Elche. Las órdenes del gobernador Alós imponían igual número y calidad de medidas, con la inclusión de la construcción si se consideraba necesario de algún puente. No obstante, esta última ciudad se mostró reticente a colaborar con Monforte en el envío de los peones imprescindibles para la reparación de 2 leguas de camino que les correspondían (Jaén, 2017: 243).

La importancia del encargo a estas localidades y su acertado término se podía deducir a través del intendente Avilés que comunicaba en carta al gobernador de Alicante las siguientes palabras:

“que observando el expresado método pueda decirse quedar hecho el Camino nuevo, y con perfección lograr su Majestad y comitiva la conveniencia correspondiente en su tránsito, y que reconozcan por sí el cuidado y aplicación de V. E. en esta materia, que no es de las que menos se habla, con elogio y satisfacción de los Ministros en estas ocasiones”.

En definitiva, aconsejaba al gobernador su aplicación con el fin de dar buena imagen y conseguir al mismo tiempo la recompensa deseada para su carrera en la administración, es decir, el reconocimiento a sus méritos para un futuro ascenso profesional. También advertía que el problema de los caminos era un asunto que preocupaba desde antiguo y era ampliamente criticado en las altas esferas cortesanas. El Gobernador marqués de

Alós puso en conocimiento de los miembros del Ayuntamiento de Alicante la necesidad de la reforma de caminos, para acordar el coste de los mismos, y el nombramiento de dos regidores comisionados que se encargaran de la dirección de las obras junto con el ingeniero titular³⁰.

En aquellas fechas las ciudades solían reparar con caudales de “bienes de propios” los caminos que pertenecían a sus jurisdicciones. En este caso, en la ciudad de Alicante los arreglos se financiaron con los fondos que producía el llamado impuesto de los “Tres Ramos”, que recaía sobre las ropas, sebo y pieles lanares del matadero, al que contribuía todo el pueblo y cualquier forastero que comprara carne.

6. Los actos de proclamación de Carlos III y la llegada de los equipajes

En diversas reuniones del cabildo se fueron aprobando otras medidas relativas a los actos de proclamación del rey Carlos III, que de orden de la reina Isabel de Farnesio debían celebrarse: “sin dilación, y con la mayor brevedad, aunque no se hayan hecho las exequias por el difunto D. Fernando VI”. Para ello se acordó la concesión de ciertas cantidades que se invertirían en la compra de trajes de varios empleados, debido a las exigencias requeridas para el boato de las ceremonias. Así se aprobaron 15 libras para sufragar la vestimenta de los 6 ministros del juzgado, y 10 libras para los porteros de la ciudad y los oficiales de la secretaría del ayuntamiento. En beneficio del lucimiento y brillantez del evento se solicitó el permiso para organizar una corrida de toros, fiesta que entonces era muy apreciada por la monarquía, y especialmente por la reina Isabel de Farnesio³¹. También se señaló la celebración de una función de *Moros y Cristianos*, y el consiguiente reparto de pólvora y municiones entre los vecinos encargados de la misma. En total se prendieron 2 quintales de pólvora de munición y una arroba de pólvora fina. Además, se ofreció el disparo de los acostumbrados fuegos artificiales, mientras que los vecinos debían contribuir al adorno de sus calles y casas. Y, finalmente, también fueron convocadas diversas ceremonias religiosas³². Todos estos actos se llevaron a cabo en Alicante los días 8, 9 y 10 de octubre de 1759 (Viravens, 1876: 320).

En Cartagena, una vez observadas las exequias por el fallecimiento de Fernando VI, el día 20 de octubre se procedió a la aclamación de su sucesor Carlos III, bajo la presidencia de

³⁰ Archivo Municipal de Alicante [en adelante A.M.A], Libro-9-49-0/0: *Libro de cabildos celebrados en la ilustre ciudad de Alicante*, sesiones de agosto y septiembre de 1759.

³¹ Aunque posteriormente, en 1785, Carlos III prohibiría la fiesta con la muerte del toro. Pragmática de 9 de noviembre de 1785, *Novísima Recopilación*, libro VII, título XXXIII, leyes 6 y 7.

³² AMA, Legajo-3-27-4/0: *Bando para que se hagan luminarias y demás adornos en las calles de la ciudad para la proclamación del rey don Carlos III*; Legajo-1904-1-7/0: *Gastos con motivo de las fiestas celebradas por la proclamación del rey Carlos III*.

su gobernador político-militar el conde de Ricla, acompañado por una comitiva a caballo (Gómez Vizcaíno, 2014).

Sin embargo, en Valencia estas ceremonias en reconocimiento del nuevo rey fueron ocasión de controversias entre las autoridades, por razones de protocolo, pues los miembros del cabildo de la ciudad pretendían que las celebraciones primeras se realizaran delante del ayuntamiento, en consideración a que el capitán general duque de Berwick se encontraba en el mando bajo la condición de interino y no como propietario, cuando en realidad existían órdenes de que se verificaran ante el real palacio de los capitanes generales. La ceremonia establecida preveía la colocación de tres tablados: uno delante de las casas capitulares, otro en la plaza mayor, y otro frente al palacio de la capitanía general, situado este último fuera de la muralla. Las razones para mantener en la proclamación dicho lugar no eran por ser la residencia de la máxima autoridad militar, ni por coincidir el mismo edificio con la sede donde se firmaban los acuerdos de la Real Audiencia, sino por la calidad de ser palacio real, al igual que ocurría con la publicación de paces y reales pragmáticas, y del mismo modo que sucedió con las proclamaciones de los anteriores monarcas, Luis I y Fernando VI³³, tal y como se comunicó al duque de Berwick³⁴. El propio capitán general había expresado su malestar ante las autoridades centrales por el desprecio que varios miembros del ayuntamiento pretendieron hacia su distinción y autoridad política y militar con dicha ubicación³⁵.

Poco después de esas fechas ya se tenía conocimiento de la salida del rey desde Nápoles con destino a Barcelona, de manera que se comunicó al capitán general duque de Berwick que el despliegue de los escuadrones no tenía objeto y que convenía se acuartelaran, sobre todo para aligerar tanto la incomodidad de las tropas, como la imposición económica de su manutención y alojamiento para los pueblos de acogida³⁶. No obstante, Berwick expresó al secretario de Estado que uno de los escuadrones lo destinaba para la escolta de los equipajes reales que desembarcarían en Alicante y Cartagena, mientras que otro escuadrón se apostaría en La Roda a la espera y relevo del anterior³⁷. Más tarde advertía el cansancio que experimentarían esas tropas si completaban solas todo el camino restante hasta Madrid, por lo que solicitaba nuevas partidas para su remplazo³⁸, que fueron confirmadas para que se apostasen en un punto intermedio del trayecto entre Albacete

³³ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El Obispo de Cartagena, gobernador del Consejo, al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, Madrid, 12 de septiembre de 1759.

³⁴ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: Al Sr. duque de Berwick, 14 de septiembre de 1759.

³⁵ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El duque de Berwick al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, Valencia, 8 de septiembre de 1759.

³⁶ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: Al Sr. duque de Berwick, Madrid, 12 de noviembre de 1759.

³⁷ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El duque de Berwick al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, Valencia 19 de octubre de 1759.

³⁸ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El duque de Berwick al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, Valencia, 7 de noviembre de 1759.

y Madrid³⁹. Finalmente, Berwick distribuyó destacamentos en La Roda, Los Hinojos y Ocaña para mayor facilidad de relevos⁴⁰.

La descarga de equipajes en Alicante y Cartagena podría responder a la necesidad de descongestionar el puerto de Barcelona, tan masificado en esas circunstancias: ante la numerosa comitiva que acompañaba al rey; las complicaciones de fondear tan crecido número de navíos en la rada de Barcelona; los problemas de movimiento y espacio físico disponible en los muelles; las dificultades para facilitar los suficientes carros de transporte y animales de arrastre para el acarreo de los enseres; y la multitudinaria presencia popular.

Por lo que respecta al posterior viaje por tierra desde Barcelona, tampoco sería posible atender a las exigencias para el traslado de numerosos y voluminosos enseres por los caminos de Cataluña a Madrid, que podrían contribuir a ocasionar un colapso en el tránsito del séquito real y las tropas, pues además de las jornadas de marcha era necesario contar con la capacidad al completo de los lugares para pasar la noche.

También el desembarco en otro puerto, Alicante o Cartagena, podría adelantar la llegada del equipaje a la Corte, mientras se ofrecían los festejos de bienvenida y se prolongaba la estancia de la familia real en otras ciudades del trayecto, pues como se comprobó el camino desde Alicante hasta la capital de España era más corto y fácil.

Así, mientras Carlos III y su comitiva avanzaba lentamente por tierra de camino a Madrid, los navíos que componían la escuadra de Nápoles, que habían fondeado en Barcelona, y el *Real Fénix* junto a su escuadra, partieron hacia el puerto de Alicante el 23 y el 24 de octubre, donde arribaron el 1 de noviembre. Días antes, el 22 de octubre llegó a Alicante el navío *El Firme*, que había partido un día después de la comitiva real de Nápoles y en la travesía había sufrido un fuerte temporal.

En referencia a la coordinación de patrullas necesarias para dar escolta a los equipajes reales, el capitán general Berwick trasladó al gobernador de Alicante una orden para que facilitase el auxilio necesario de tropas de caballería al comisario ordenador Francisco Solanot encargado de la conducción de dichos bienes. Sin embargo, este último no dio cuenta de su llegada ni del resultado de su comisión a Berwick, con el argumento de que no se le había entregado ninguna orden en la Corte que advirtiese dicha obligación, así como que la falta de tiempo le impedía escribirle. El comisario ordenador declaró que se encontraba a punto de concluir su gestión y que sólo se encontraba a la espera de recibir las cuentas de lo que se había descargado en Cartagena. Esta omisión de deferencia hacia el capitán general fue considerada por Berwick como una falta de respeto a la autoridad

³⁹ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: Al Sr. duque de Berwick, 13 de noviembre de 1759.

⁴⁰ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El duque de Berwick al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, 17 de noviembre de 1759.

representada por la comandancia general del reino, que mereció una advertencia a Solanot para su corrección y enmienda⁴¹.

El recibimiento de la flota que fondeó en Alicante el 22 de octubre correspondió a la importancia de su representación y prestigio, pues como era costumbre el gobernador de la ciudad, marqués de Alós, junto a su teniente de rey y otras personalidades de la ciudad subieron al barco a cumplimentar a los oficiales generales. El día 4 de noviembre, fecha que coincidió con la onomástica del rey Carlos III, bajó a tierra el marqués de la Victoria, donde recibió honores de Capitán General (VVAA, 1996)⁴². Una vez verificado el desembarco de los equipajes reales, los navíos *Vencedor*, *Atlante* y *Triunfante*, recibieron la orden de su restitución al departamento de Cartagena, mientras el 15 de noviembre puso rumbo para Cádiz el resto de la escuadra comandada por el *Real Fénix*, que finalmente tuvo su arribada en Cádiz el 28 de noviembre (FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 34).

También tuvo lugar la lenta marcha de familias y bienes que procedentes de Nápoles habían acompañado al séquito real, que sufrieron dificultades en Alicante para encontrar transporte y alargaron su estancia en la ciudad, ante la falta del suficiente número de carromatos para darles salida⁴³.

Para terminar, meses después el siguiente gobernador de Alicante, José Juan Ladrón de Guevara (1760-1767), daba cuenta de la llegada de otro navío procedente de Nápoles el 12 de julio de 1760, cargado con numerosos bienes y tres carrozas pertenecientes a Carlos III. Los enseres fueron pesados y sellados en cajones para su custodia en los almacenes de artillería de la ciudad. Y sólo restaba disponer de los carros que habían de transportar dichos enseres a la Corte para dar por finalizados los pormenores del viaje de Carlos III a España⁴⁴.

7. Consideraciones finales

A pesar de la decisión de Carlos III sobre su desembarco en España a través del puerto de Barcelona, la envergadura del acontecimiento requería prudencia en consideración a las históricas y adversas relaciones de la monarquía con Cataluña. Del mismo modo,

⁴¹ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376: El marqués de Alós al Exmo. Sr. Duque de Berwick, 24 de noviembre de 1759; El duque de Berwick al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, 1 de diciembre de 1759, y 11 de diciembre de 1759.

⁴² Al servicio de la Marina desde niño, con extensos méritos en defensa de la causa de Felipe V, Juan José Navarro participó en las guerras del Milanésado, la expedición de ayuda a Orán, las conquistas de Alicante y Valencia y en la represión de la sublevación de Cataluña, entre otros méritos. Capitán general de los Departamentos marítimos de Cádiz y Cartagena, acompañó al rey Carlos III en el navío *Fénix* hasta su desembarco en Barcelona, y culminó su carrera como director general de la Armada. Para un conocimiento más detallado de la personalidad del marqués de la Victoria.

⁴³ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.376, Madrid, 21 de diciembre de 1759.

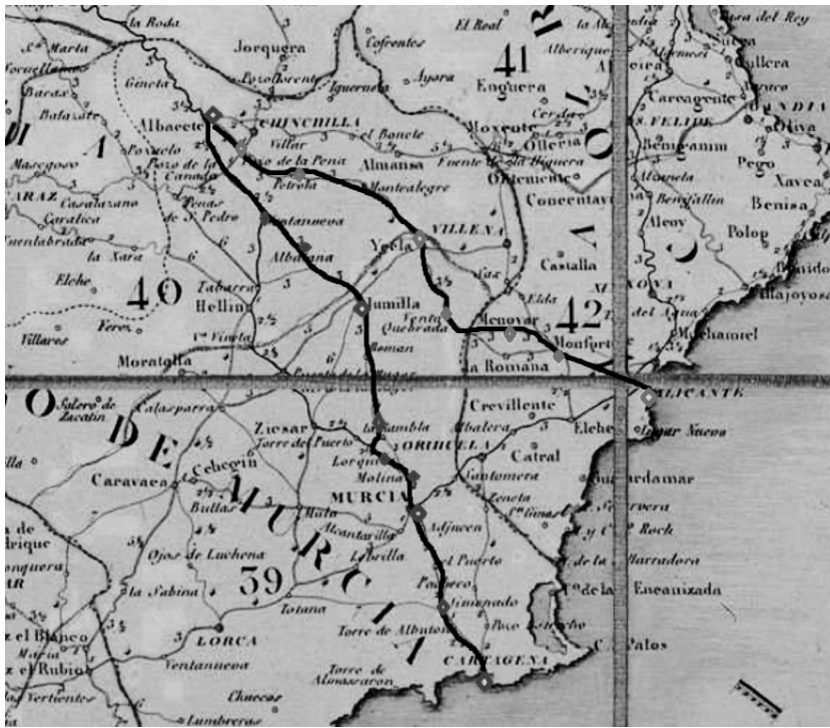
⁴⁴ A.G.S., *Guerra Moderna*, Leg. 1.377, José Juan Ladrón de Guevara al Exmo. Sr. D. Ricardo Wall, Alicante, 12 de julio de 1760.

las contingencias de una larga travesía marítima, en una época cercana al invierno, aconsejaban buscar una alternativa de llegada en caso de que durante la travesía se alterara el plan original a causa de algún temporal. La elección de otro itinerario, en búsqueda de posibles soluciones, suponía por añadidura intentar una mejora de las condiciones del viaje real al menos por tierra. Alicante y Cartagena eran ciudades controladas por una administración militarizada, y tanto su situación territorial, que las dotaba de puertos bien defendidos, como su ubicación en la península ibérica cercana a la Corte, las convertía en firmes candidatas para recibir al rey con seguridad.

Esta alternativa suponía un gran trabajo de previsión y coordinación, tal y como se reflejó en la correspondencia entre las principales autoridades encargadas de su puesta en marcha. La resolución del itinerario más idóneo fue el primer problema que hubieron de solventar, y que supuso el reconocimiento de las ventajas de la candidatura de Alicante frente a Cartagena, tanto por la menor distancia, como por la mayor comodidad de su trayecto. No obstante, en sendos casos se previno la imprescindible colaboración del Ejército para dar la escolta necesaria a lo largo de ambos recorridos. También fue ineludible movilizar a los vecinos para el arreglo de los caminos, cuyo estado era casi de abandono. La necesidad de emplear mejores materiales, de rectificado de su trayecto y nivelado de su firme, y de solventar los problemas causados por fenómenos meteorológicos, fueron las principales medidas que se aconsejaron para las obras de reparación. La precisión de su uso para dar acogida al rey supuso un toque de atención para emprender la necesaria remodelación de la infraestructura viaria, que tuvo su comienzo precisamente bajo el reinado de Carlos III. Del mismo modo, salió a relucir la carencia de adecuados lugares de pernocta y avituallamiento para el viajero, pues las ventas y posadas carecían de las condiciones deseables a la función que debían cumplir.

A pesar del desencanto de la ausencia del monarca en dichas ciudades, los preparativos fueron aprovechados para recibir el voluminoso equipaje real, de cientos de enseres y carruajes, así como el perteneciente a las numerosas familias que le acompañaron desde Nápoles y que mudaron sus casas a España. Estas operaciones supondrían una gran actividad portuaria, de almacenaje y custodia, y de empleo entre los profesionales del transporte terrestre para el correspondiente traslado a su destino final. Sin duda, la implicación social y profesional en ambas ciudades supuso un reto para el cumplimiento de esta empresa. Cabría averiguar si este acontecimiento conllevó alguna ganancia o beneficio extraordinario entre aquellos que colaboraron en el mismo. Es cierto que posiblemente se causarían las acostumbradas pérdidas económicas e incomodidades derivadas del alojamiento y manutención de las tropas movilizadas a lo largo de los caminos, si bien el enorme despliegue de soldados previsto para la escolta real no se llegó a producir, pues se redujo a las tropas empleadas en la custodia de equipajes.

Figura 1. Itinerarios desde Alicante y Cartagena hasta Albacete



Fuente: A.G.S, Guerra Moderna, Legajo 1.376: Noticia de los Pueblos y Leguas que hay desde las plazas de Cartagena y Alicante hasta la villa de Albacete, como de los parajes en que deben colocarse los escuadrones de Caballería, El duque de Berwick, Valencia, 13 de octubre de 1759. (Elaboración propia).

Bibliografia

- AGUILAR PIÑAL, Francisco. (1988). *Bibliografía de estudios sobre Carlos III y su época*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- ALBEROLA ROMA, Armando. (2006) “Reformismo borbónico e infraestructura viaria: los caminos valencianos en el último tercio del siglo XVIII según los informes de los corregidores”. En GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, Ed. – *De cosas y hombres de nación valenciana. Doce estudios en homenaje al Dr. Antonio Mestre Sanchís*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante, p. 257-292.
- ALBEROLA ROMÁ, Armando. (2011). “Risc natural, desordre climàtic i catàstrofe al Mediterrani espanyol durant el segle XVIII”. *Afers: fulls de recerca i pensament*, Vol. 26, 69, 337-354.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. (1996). *Consejo y consejeros de Guerra en el siglo XVIII*. Granada: Biblioteca Chronica Nova de estudios históricos, Universidad de Granada, Vol. 44.
- ANES, Gonzalo. (1987). *Carlos III y la Ilustración, 1788-1988*. Madrid: Comisión Nacional Carlos III y la Ilustración, Ministerio de Cultura.
- ANTILLÓN, Isidoro de. (1824). *Elementos de la geografía astronómica, natural y política de España y Portugal*. Madrid: ed. D. Leon Amarita.
- AVILÉS FERNÁNDEZ, Miguel. (1973). *Carlos III y el fin del Antiguo Régimen*. Madrid: EDAF.
- AZORÍN CANTÓ, Martín y RUIZ CÁNOVAS, Tomás. (1992-1993). “Arquitectura rural en el término municipal de Yecla”, *Revista de Estudios Yeclanos*. *Yakka*, 4, 89-98.
- CARIDI, Giuseppe. (2015). *Carlos III, un gran rey reformador en Nápoles y España*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- CARRERA PUJAL, Jaume. (1945). *Historia de la economía española*. Barcelona: Bosch T. III.
- CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan. «Los “camino reales”, origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares» http://www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm#
- CARRIÓN ARREGUI, Ignacio. (1996). “Los antiguos pesos y medidas guipuzcoanos”. *Vasconia*, 24, 59-79.
- DANVILA Y COLLADO, Manuel. (1891). *Reinado de Carlos III*, Madrid: El Progreso Editorial.
- DIAGO HERNANDO, Máximo y LADERO QUESADA, Miguel Ángel. (2010). “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *La España Medieval*, 33, p. 347-382.

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. (1990). “Poder real y poderes locales en la época de Carlos III”. (1990). *Actas del Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*, Madrid: Universidad Complutense, II, p. 19-32.

ESCRIBANO, José Matías. (1760). *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España: Y para ir de unas ciudades a otras: y a algunas Cortes de Europa*. Madrid: Imprenta Miguel de Escribano.

FERNÁNDEZ DE MESA, Tomás Manuel. (1755 y 1766). *Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas. Dividido en dos partes*, Valencia: José Tomás Lucas.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. (2001). *Carlos III*, Madrid: Arlanza.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (1803). *Viajes regios por mar en el transcurso de quinientos años: narración cronológica*. Madrid: Est. Tip. “Sucesores de Rivadeneyra”.

FERNÁNDEZ GAYTÁN, José. (1988) “La venida a España de Carlos III, 1759-1762”, *Instituto de Historia y Cultura Naval*, VII, p. 5-37.

GARCÍA MONTES, Luis. (1991). “Medidas antiguas: la vara”. *Toletum: boletín de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo*, 6310, 27, p. 153-160.

GARCÍA TORRES, Adrián. (2016/2). “La difícil vuelta a la normalidad tras el desastre: las cicatrices de las inundaciones de 1751 en el Levante peninsular español”. *Tiempos Modernos*, 33, p. 215-235.

GARZA MARTÍNEZ, Valentina. (2012). “Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas, viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII)”. *Fronteras de la Historia*, 17-2, p. 191-219.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique. (1981). *Alicante en el siglo XVIII: economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia: Institució Alfons el Magnànim, Valencia.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique. (1986-1987) “Dos décadas de estudios sobre el comercio valenciano en la Edad Moderna”. *Revista de historia moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 6-7, p. 193-206.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique. (1988). “Los corregidores de Alicante. Perfil sociológico y político de una élite militar”. *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 6-7, p. 67-85.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique. (2006). *Los servidores del rey en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia: Institució Alfons el Magnànim, p. 264-265.

GÓMEZ PELLEJERO, José Vicente. (2000). “Nobleza militar y redes de poder en el siglo XVIII: El VIII conde de Ricla”. *Revista Zurita*, 75, p. 107-131.

GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio. (2014). “El teniente general Benito Antonio Spínola y Moro, marqués de Spínola. Su período al frente del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1753-1761)”. *Revista de Historia Naval*, XXXII, 126, p. 23-52.

- JAEN I URBAN, Gaspar. (2017). *Formació d'una ciutat moderna de grandària mitjana: Elx, 1740-1762*, Alicante: Universidad de Alicante.
- LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio. (1989). "Caminos e itinerarios andaluces en 1755 según «Luz y guía de caminantes jesuitas»", *Estudios Regionales*, 25, pp. 203-216.
- MADRAZO MADRAZO, Santos. (1984). *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid: Ed. Turner.
- MAS GALVAÑ, Cayetano. (1985). "Artesanía, manufacturas y actividades comerciales", En MESTRE SANCHÍS, Antonio, dir. *Historia de la Provincia de Alicante*, Tomo IV Edad Moderna, Murcia: Ediciones Mediterráneo, pp. 158-165.
- MARZAL MARTÍNEZ, Amparo. (1976). "Las fortificaciones de Cartagena en el siglo XVIII". Madrid: *Revista de Historia Militar*, 41, p. 31-43.
- MELENDRERAS GIMENO, M^a Carmen. (2009). *Fortificación de la base naval de Cartagena en el siglo XVIII: Proyectos, Mapas y Planos*, Murcia: Editum, 11, p. 17-20.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, José María. (1990). *Administración y contratistas de obras públicas en la España Ilustrada. Informes de la Construcción*, Vol. 42, 407, pp. 43-51.
- MONTES BERNÁRDEZ, Ricardo. (2007). "Ventas, posadas, mesones y gitanos en Murcia, siglos XVII al XIX". *Revista Cangilón*, 30, p. 124-130.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente. (2010). "El comercio de Cartagena y Alicante tras la Guerra de Sucesión". *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Historia Moderna*, 23, p. 203-216.
- NARDIZ ORTIZ, Carlos. (1996). "Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII". En A. DE LAS CASAS, S. HUERTA, E. RABASA, eds. *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Madrid: I. Juan de Herrera, CEHOPU, p. 375-380.
- PALACIO ATARD, Vicente. (2006). *Carlos III: el rey de los ilustrados*, Barcelona: Ariel.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. (1984). "Poder y sociedad en la Cataluña de mediados del siglo XVIII: la visita real de Carlos III en 1759", *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*. Barcelona: Edicions Universitat Barcelona, p. 275-285.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. (1988). "Yo el Rey. Poder y Sociedad entre dos reinados", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, T. CLXXXV, nº III, p. 514.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. (1998). *Carlos III*. Barcelona: Planeta.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. (1999). *La vida y la época de Carlos III*, Vol. 10, *Los Reyes de España*: Madrid: Ed. Planeta.
- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T. (1999). "Los apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la red radial de caminos reales en España", Lluís. *Boletín de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*, vol. 22, p. 475-506.

RIBOT GARCÍA, J. A. (1979). “La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 1, p. 175-230.

RODA ALCANTUD, C. (2001). “La Base Naval de Levante: significado histórico del arsenal para la ciudad de Cartagena”. *Actas II Jornadas sobre Fortificaciones Modernas y Contemporáneas (1500-1936)*, Cartagena: Aglaya. p. 309-315;

RODA ALCANTUD, Cristina. (2007). “Historia y obras hidráulicas en Cartagena en los siglos XVIII Y XIX: ingeniería naval en el arsenal militar”. *Revista Murciana de Antropología*, 14, p. 425-440.

RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro. (1761). *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del reino: que contiene también I. las leyes y privilegios con que se gobiernan en España II y una noticia de las especies corrientes de moneda extranjera, reducidas à la de España, con los precios à que se pagan las postas en los varios países*. Madrid: Imprenta de Antonio Pérez de Soto.

RUMEU DE ARMAS, Antonio y otros. (1988-1989). *Carlos III y la Ilustración*, Madrid: Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País.

SÁNCHEZ BLANCO, Francisco. (2001). *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*. Madrid: Marcial Pons.

SELLÉS, Manuel; PESET, José Luis y LAFUENTE, Antonio (comps.). (1988). *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid: Alianza.

TÁRRAGA BALDÓ, María Luisa. (2008). “La colección de esculturas de la reina Cristina de Suecia llega al puerto de Alicante”. En MIGUEL CABANAS BRAVO, AMELIA LÓPEZ-YARTO ELIZALDE y WIFREDO RINCÓN GARCÍA (coord.). *-XIII Jornadas Internacionales de Historia del Arte. Arte, Poder y Sociedad en la España de los siglos XV a XX*. Madrid: CSIC, p. 279-290.

TORNEL COBACHO, Cayetano. (2201). *El gobierno de Cartagena en el Antiguo Régimen: 1245-1812*. Cartagena: Concejalía de Cultura.

URIOL SALCEDO, José Ignacio. (1977a). “Apuntes para una historia del Transporte en España. Los caminos de ruedas del siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3.143, pp. 145-168.

URIOL SALCEDO, José Ignacio. (1977b). “Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX”. *Revista de Obras Públicas*, 3.151, p. 837-856.

VALVERDE, Nuria. (2012). *Un mundo en equilibrio: Jorge Juan (1713-1773)*, Barcelona: Ambos mundos, Ed. Marcial Pons Historia.

VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco. (2005). “El auge económico de Cartagena y la revitalización del sureste español en los siglos XVI y XVII”, *Hispania*, 220, p. 485-514.

VIRAVENS Y PASTOR, Rafael. (1876). *Crónica de la muy ilustre y siempre fiel ciudad de Alicante*, Alicante: Imprenta Carratalá y Gadea.

VVAA, (1996). *XIV Jornadas de Historia Marítima. D. Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, en la España de su tiempo. Ciclo de conferencias*. Madrid: Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 28, Madrid, 1996.