

**Haciendo caminos****VEREDAS Y MARJALES  
DEL CASTELLÓN ILUSTRADO**

*A partir del siglo XVIII el sistema de obras públicas (caminos, canales y puentes) contó con una mayor atención con el fin de conseguir una comunicación eficaz y segura que reportase unos beneficios económicos. Esta política de mejora de las infraestructuras aunque mínima repercutía beneficiando el transporte de personas, mercancías e información.*

CARMEN MARÍA FERNÁNDEZ NADAL  
UNIVERSITAT JAUME I DE CASTELLÓN

Durante la centuria ilustrada la población española en la península era de unos diez millones de personas, repartidos de forma irregular. Así, por ejemplo, la capital, Madrid, contaba aproximadamente con 170.000 habitantes conformando un oasis en el desierto que era Castilla. Castellón rondaba los 13.000 habitantes a finales de siglo, más del doble que en el siglo anterior.

Mediante decreto se estableció la red radial de caminos (1761) una decisión controvertida en su momento y posteriormente pero que consolidó el modelo radial de las seis carreteras de postas de Felipe V (F. de Terán). De todas formas, hay que tener en cuenta que también se construyeron caminos con el que unía Valencia y Barcelona.

La España del siglo XVIII vivió "una profunda transformación" (Valladares Ramírez). La situación empezó a cambiar en el reinado de Fernando VI y en el siglo XIX, las mejoras ya fueron visibles.

**CAMINOS DIECIOCHESCOS**

Una de las tareas que un habitante del Castellón del XVIII tenía era la *composición* de caminos para embellecerlos y dotarlos de mayor seguridad. Con motivo de la llegada del rey Carlos III (hasta entonces Carlos VII de Nápoles) a la Península, tras la muerte de Fer-

nando VI (1759) el intendente de Valencia *Joseph de Avilés* mandó al corregidor *Joseph Bermudo* mejorar el camino real de la gobernación. El corregidor a su vez ordenó a los justicias de las poblaciones que compusieran el camino real cada uno en su jurisdicción ya que existía la posibilidad de que el soberano atravesase los caminos de la gobernación. Al menos durante marzo y abril de 1759 se realizaron obras, aunque fue en junio y agosto cuando se puso un especial interés en acelerar la conclusión de la composición, ante la inminente arribada del rey Carlos III. Pero, en octubre, el propio Avi-



Carlos III

lés, comprobado el mal estado en el que se encontraba el tramo del camino real que llevaba a la baronía de Benicàssim, a pesar, del cuidado que se había puesto en la tarea, comunicó la urgencia de concluir dicho tramo, ya que empezaban a regresar los que habían ido a Barcelona a ver al rey.

En 1759, a Castellón llegó el método que se debía seguir en la composición de caminos, y que se utilizó hasta 1764 cuando la que la instrucción fue modificada. El ancho del camino tenía que ser de 32 palmos, y se debía arreglar para que no se notaran las huellas de las ruedas de los carruajes y evitar accidentes. Se utilizaba una base de dos palmos de cascote grueso de río y dos palmos más de grava menuda, para hacer la vía más confortable, además se suavizaban las subidas y bajadas.

De la composición se encargaba la población por barrios o parroquias (Santo Tomás, Santa María, San Juan Villa, San Juan Raval, San Nicolás Villa, San Nicolás Raval, San Pedro, San Agustín). El corregidor comunicaba, a través de un bando, el día, el barrio y las condiciones en las que se debía efectuar la tarea. Al grupo que le tocase se presentaba a las ocho de la mañana, por ejemplo, en el mesón de Benicàssim, donde esperaban los prohombres que controla-

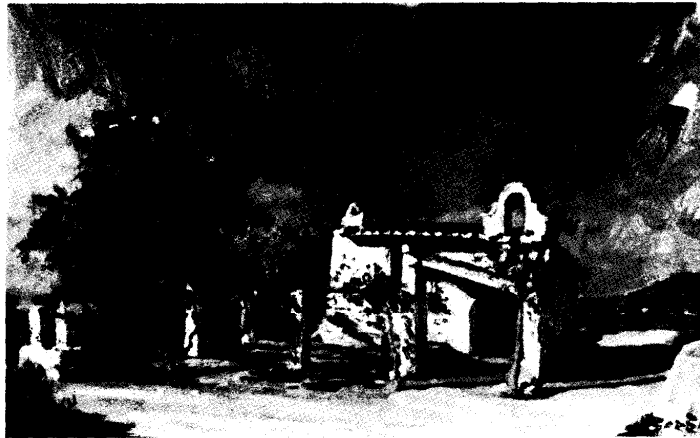
ban la asistencia e informaban de lo que tenían que hacer los vecinos hasta la cinco de la tarde. Estaban obligados a llevarse la comida para el mediodía, y los útiles necesarios para la obra. Los que poseían bagajes (bestias de carga) las llevaban y el resto acudían con azadas estrechas y capazos. Las penas para los que no cumplieran con el bando del corregidor oscilaban entre los cuatro y los diez sueldos.

Durante 1759 se realizó una importante labor de todos los vecinos de la gobernación, pero se trataba de una tarea que necesitaba de un mantenimiento anual. Los desperfectos por inundaciones, eran la principal causa que motivaba la reparación de caminos. Antes de la llegada de las lluvias se tenían que arreglar de nuevo los caminos de manera que se conservará lo realizado y no aumentasen los daños. El corregidor, bajo la dirección del intendente, era el encargado de llevarlo a la práctica en el termino de Castellón y de remitir las órdenes a los justicias de los pueblos de la gobernación.

La monarquía de Carlos III aplicó esta política para la conservación de las infraestructuras desde el principio. A mediados de 1761, el corregidor Gaspar de Nava, siguiendo las directrices de Esquilache comunicó a todos los pueblos de la costa el decreto, por el cual desde el primero de julio de aquel año y durante los diez años siguientes se debían cobrar dos reales de vellón de sobreprecio en cada fanega de sal que se consumiera, sin ninguna excepción. Este beneficio se iba a destinar a la construcción de caminos y canales.

#### NUEVA INSTRUCCIÓN

A finales de 1763, tras la siembra, Andrés Gómez de la Vega, el nuevo intendente de Valencia pidió al corregidor Nicolás Mariño que arreglase los caminos de la gobernación, ya que consideraba que



era la época más apropiada. En las zonas pantanosas se hacía un suelo firme a base de mucha piedra o cascote, con grava pequeña por encima. También debían de separarse las aguas, elevar los márgenes de los campos, y construir conductos subterráneos de piedra seca, de forma que el agua corriera por los lados sin perjudicar los caminos. Y todo esto se debía hacer y revisar todos los años, bajo la responsabilidad del corregidor que rendía cuentas ante el intendente. Al año siguiente llegó a todos los pueblos las reglas para la composición de caminos "*Instrucción y Método que deben observar las justicias de los pueblos del Reino de Valencia*". En general, estas directrices se estaban poniendo ya en práctica.

Los corregidores encargados de vigilar la observancia de la instrucción eran los responsables de organizar a los pueblos para que se auxiliaran unos a otros, cuando fuera necesario. Los justicias organizaban y cuidaban de la composición de los caminos. Los vecinos tenían que dedicar al menos 15 días al año, a estos menesteres. Los caminos particulares o públicos de la huerta y secano dentro del término, quedaban a cargo del ayuntamiento que nombraba a un capitular anualmente que estaba ayu-

dado de los expertos labradores, albañiles, un escribano y un alguacil. Todos los vecinos tenían que participar sin excepción, aquellos que no pudiesen hacerse cargo de esta obligación personalmente lo hacían en su nombre sus hijos, criados, caballerías o carruajes.

Normalmente, los justicias decidían los días que tendría lugar estas actividades teniendo en cuenta las tareas agrícolas de los vecinos, por eso se aprovechaba los meses de octubre a enero y la época de lluvias, aunque esto no siempre se ponía en práctica (1761).

El justicia establecía el día y la hora en la que se iniciaba la jornada. Se organizaba por tandas o cuadrillas el vecindario, formando listas. Se incluía a todos los vecinos con un número igual de peones, con los instrumentos necesarios y lo proporcional en caballerías y carruajes. Cada tanda tenía un capataz al cargo, que organizaba la salida y repartía el trabajo. En Castellón, se continuó con la organización por barrios con unos prohombres que dirigían el trabajo.

En la composición del camino real de 1759, los caminos se tuvieron que ensanchar hasta 32 palmos mientras que en la instrucción y método de 1764, se estableció que el camino real o general tenía que



tener 40 palmos de ancho. Estas directrices se sabe que se ejecutaron porque en 1767 ya consta en la documentación que los caminos medían lo reglamentado. En 1764 se decía que el camino particular de pueblo a pueblo tenía que ser de 22 palmos, pero tres años después sabemos que los caminos que llevaban a las poblaciones cercanas de Almazora o Alcora eran también de 40. También se reglamentó que el *assagador* (o senda ordinaria) por donde transitaba el ganado tenía que tener 12 palmos, aunque en la práctica en Castellón las sendas, de cuya conservación se encargaban los particulares, eran de 9 palmos en 1767. Aunque en el término existían otros caminos de 18 palmos a los que se permitía el tránsito de ganado sin ninguna restricción, ubicados todos en la zona de la huerta y la marjal.

Para evitar inundaciones, y así conservar la obra en mejor estado por más tiempo, los caminos debían elevarse todo lo posible y hacerse en forma de loma para que el agua de las lluvias evacuará por los laterales, la preocupación en este punto era tan que incluso se preveía la construcción de conductos de "piedra seca" para desagües por debajo del camino. En las instrucciones se espe-

cificaba que no se debía de mezclar tierra en el camino, para que estos no se encharcaran aún más.

La seguridad de los viandantes y las mercancías que transitaban por los caminos era uno de los puntos de mayor preocupación, por este motivo en la instrucción y Método de 1764 se señalaban medidas para solucionarlo. Por ejemplo, era bien sabido que estas vías sobre todo las que conectaban los pueblos, servían de escondite a bandoleros y delincuentes por eso se pedía que se quitara la maleza que crecía en los márgenes de estos caminos. Sin embargo se aconsejaba plantar árboles para que los vecinos pudieran resguardarse del sol en las estaciones calurosas.

Tras ponerse en práctica una normativa sobre la composición de caminos generales en las tres provincias vascas la medida se extiende al resto de la monarquía peninsular. Se trataba de conservar lo realizado después de la inversión que se había hecho. A vecinos de Castellón se les había pedido algo parecido después del esfuerzo realizado para la llegada de Carlos III. Desde el Real de Valencia se enviaron las órdenes en mayo de 1773, sólo cinco meses después de que se publicaron en

Castellón la Real Cédula de noviembre de 1772.

La preocupación por mantener en buen estado las obras se publicarán una y otra vez en los decretos y los bandos. Para preservar los caminos se tomaron diferentes medidas como la prohibición de circular por los mismos con carros herrados o con calce de llanta angosta o cortante, para evitar hacer surcos separando los cascajos del pavimento y desuniendo el relleno de la piedra. Las maderas no podían tampoco transportarse por los caminos nuevos, en caso de necesidad lo tenían que hacer sobre cuatro ruedas evitando arrastrarlas, aunque se tratara para la Real Armada. De esta forma, los carros de llanta estrecha y clavos prominentes se verían obligados a pagar portazgo, por el daño que causaban, aunque había excepciones a las que los habitantes se aferraban.

A finales del reinado de Carlos III volvió a componerse el camino real de Barcelona. Y para sufragar los gastos, los pueblos de las gobernaciones de Valencia, Alcira, Castellón de la Plana, Peñíscola y Morella, situados a ocho leguas a uno y otro lado de dicho camino tuvieron que contribuir con la sexta parte de los sobrantes de las cuentas del año anterior, lo que hicieron al menos en 1786 y 1787.

#### LA MARJAL DE CASTELLÓN

La villa de Castellón, básicamente agrícola y atravesada por el *Riu Sec* estaba situada a unos 4 kilómetros del mar, la *playa*. Entre esta zona marítima, donde se hallaba "El Prado" y la zona urbana se emplazaba la *marjalería*, tierra huerta surcada de acequias y caminos que en gran parte se ha conservado hasta la actualidad. Del otro lado, podemos destacar los caminos que llevaban a otras poblaciones, Almazora, Villarreal, Borriol, el de Alcora o de Ribesalbes.

La *Playa* estaba unida a la urbe

por varios nexos, el principal era el llamado *Camino del Mar* que atravesaba la zona de la marjal y el Prado. Pero otros muchos caminos recorrían las diferentes partidas que conformaban un amplio espacio de cultivo, los caminos *l'Obra*, la *Plana*, *Taxida*, *Fondo* (Hondo), *Soterrani*, *Almallafa*, *Villamargo*, *Fadrell* (la mallorquina); otros cruzaban a los anteriores como el *Caminas*, o las *Donaciones*, que franqueaban todo el término. Dentro de este último grupo se podría incluir el *Serradal*, aunque no se menciona en la relación de caminos que aparece en la documentación de mediados del dieciocho, sí aparece en un mapa del siglo XVI que ofrece Traver. En la actualidad la mayoría de caminos que terminaban en el siglo XVIII en el Prado acaban hoy en el *Serradal*.

El Prado estaba situado desde donde finalizaba la zona de marjal (se podría tomar el *Serradal* como hito delimitativo) hasta la playa, a lo largo del término llegando hasta la zona de *Benicàssim*. En la actualidad el Prado o Pinar de la Playa del Mar (el Pinar del Grao) se ha reducido considerablemente.

Muchos de los caminos de los que cruzan la zona de marjal están unidos a acequias, que desde época musulmana se han utilizado. Estos canales de riego eran numerosos y constituían un elemento indispensable para la forma de vida de los labradores. La *Obra*, la *Plana*, o *Taxida*, son acequias que dan nombre a caminos que ya hemos mencionado. Aunque la acequia más importante que atravesaba el término de Castellón de la Plana era la acequia Mayor, y después la *Coscollosa*.

**LA COMPOSICIÓN DE LOS CAMINOS DE LA MARJAL**

La vía que más atención recibía en Castellón era el *Camino del Mar* que hasta la construcción del nuevo, tuvo que ser arreglado en numerosas ocasiones (1741, 1752,

1756, 1780). Esta vía recorría una zona pantanosa, que sufría mucho en determinados meses del año, por las fuertes lluvias. Por eso era habitual que quedaría intransitable dificultando el paso de los vecinos y sus carros. Se trataba de una calzada muy importante porque por ella pasaban productos vitales para la villa y para la monarquía, como por ejemplo la sal, la cebada, el cáñamo o la seda. Por eso los intendentes vigilaban atentamente el buen estado de este camino. Por ejemplo, en abril de 1741, el *subarrendador de la Sal en ese partido Joseph Alcalde* explicaba el mal estado en que se encontraba el *Camino del Mar*, que comunicaba el almacén de sal con la villa, lo que impedía el tránsito de carros y galeas, con lo que el intendente tuvo que intervenir ya que el asunto afectaba a la Real Hacienda.

A pesar de los arreglos que se habían hecho sucesivamente en los ochenta el problema del *Camino del Mar* continuó, al verse perjudicado por el transporte de la sal de la Real Hacienda y el cáñamo para las Reales Fabricas. Esta vez fue el ayuntamiento el que se quejó al intendente de los desperfectos que causaban los carros de sal. Otro de los caminos que sufrió inundaciones fue el *Hondo*, pero al no tener que soportar el transporte de importantes mer-

cancías recibió menos atenciones.

\* Además de las lluvias, los vecinos al regar sus cultivos estropeaban los caminos por eso se estableció una pena de seis libras, para quién continuara con estas prácticas y se destinó ese dinero, a partir de 1759, para sufragar los conductos que estarían cubiertos por puentes que solucionasen el problema. En 1771 había ciento sesenta puentes repartidos por todo el término la mayoría en la zona de la marjal. El camino con más puentes, hasta un total de veinticinco era el *Caminas*. En los cuadros que siguen a continuación se puede observar el número de puentes y donde estaban ubicados.

**PUNTES DEL CAMINAS, AÑO 1771**

- *el que con fina con tierra de Joseph Bernat*
- *el que con fina con tierra de la herencia del Dr. Rosello*
- *el que esta enfrente la tierra de Agustín Agost*
- *el que esta enfrente de la parte de abajo de las tierras del Dr. Felix Brevia*
- *el que confina a la parte de arriba de las tierras de Agustín Peris*
- *el que esta inmediato al sobredicho*
- *el que confina con tierras de Joseph Català*
- *el que confina con tierras de Maria Museros*

**Caminos con Puentes**

**Número de Puentes**

Villamargo	9
Fadrell	9
Almallafa	7
Camino del Mar	9
Soterrani	2
Rafalafena	9
Taxida	6
Nuestra Señora del Lidón	16
De la Plana	4
La Sudeta y San Roque de Canet	18
Caminas	25
Medio	19
Camino que va de Taxida al de la Fuente	6
Donacion que pasa todo el término	16
Los puentes del valle, y otros	5
<b>Total</b>	<b>160</b>

- el del Gombau que confina con terras de los herederos de D. Salvador March
  - el otro puente junto al sobredicho
  - el punte de los hilos del Soterrado
  - el del Brazal de Rafalafena junto a la tierra de D<sup>a</sup> Michaela Feliu
  - el de enfrente la Alquería de Joseph Mut
  - el que confina con tierras de Francisco Ripolles
  - el que confina en la Alquería de Nicolás Segarra
  - el que linda con el camino de Taxida, y tierra de la herencia del Dr. Manuel Ferrer
  - el del otro lado del camino referido, a la entrada de la Alquería de la Viuda de Thomas Galindo
  - el que confina con tierras de los herederos del Dr. Vicente Guerra
  - el que confina con tierras de Joseph Torres
  - el de detrás la Alquería de Joseph Viciano
  - el del hilo de la Alcudia a las tierras de la herencia del Dr. Juan Albiol
  - el de la muela a la otra parte del Río seco
  - el de la travesera
  - el de la acequia mayor a la parte de arriba de San Roque de Canet
- Y el puente de la acequia mayor a la parte de arriba, o junto al olivar de la Viuda de Thomas Galindo.

Había un gran número de acequias y caminos, sobre todo en la zona de la marjal muy transitada por los vecinos, por eso estaba llena de puentes que para que estuviesen en buen estado arren-



dados en la villa para ser arreglados durante un año. Se reedifican los puentes de todo el término haciéndoles "vuelta de ladrillos", colocándoles losas de piedra de buena calidad, con cal en los pies y canto y se les enterraba bien. En ocasiones se subastaban las obras de algunos puentes, en mal estado o la construcción de alguno nuevo como en 1760 que se substituyó uno de madera en mal estado, en el camino del Mar, junto a la casa de Valls.

En acuerdo del ayuntamiento en 1762 se pidió a los terratenientes de la zona de la marjal que fortificasen los márgenes de los canales de riego dejando cuatro palmos de cajero (parte de talud comprendida entre el nivel del agua y la superficie del terreno)

para evitar las inundaciones de las Donaciones. Además, los regantes tenían la obligación de cubrir los azarbes o *escorredores* que cruzaban los caminos con losas o puentes y de no cumplirlo tenía una pena de tres libras.

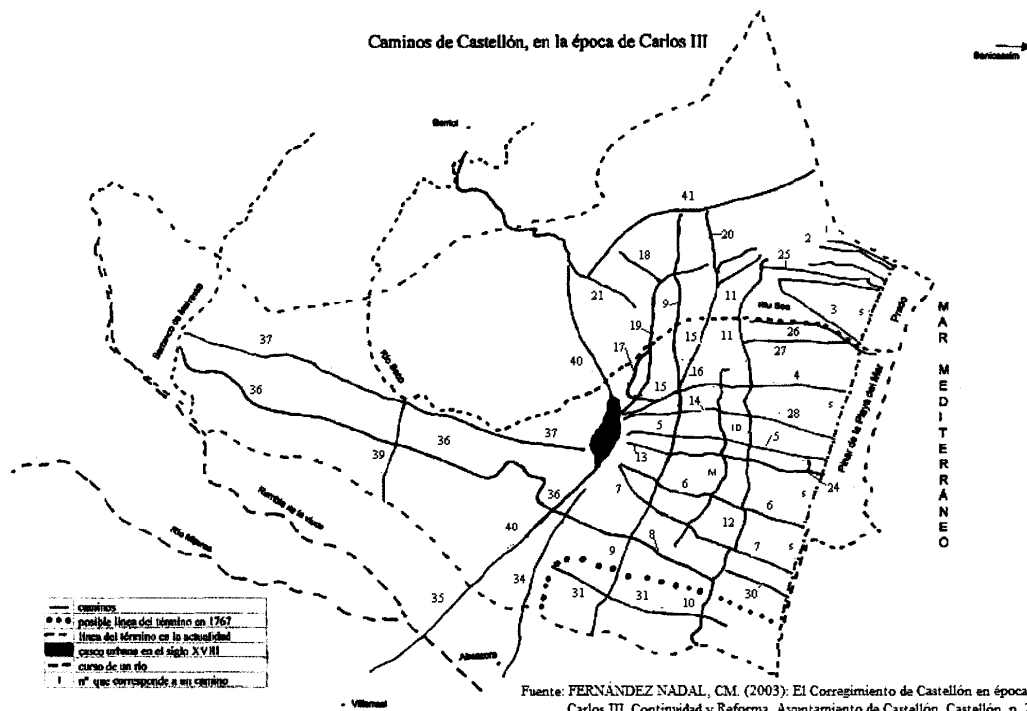
#### CEQUIEROS DEL SIGLO XVIII

La zona huerta requería una dedicación completa sobre todo en lo referente a las construcciones relacionadas con el agua. Las obras tenía que ser constantes y por eso cada año se reparaban las acequias de la villa. En 1771 a consecuencia de las importantes lluvias, el corregidor, Nicolás del Río se vio obligado a pedir al intendente una dotación extraordinaria para pagar los gastos, ya que las 700 libras de las que disponían para estos gas-

	1733	1737	1740	1742	1744
Cequiero Mayor	Senerino Pasqual	Pasqual Vilarroig	Ignacio Breva	Antonio Viciano*	Joseph Albiol (L)
C. de la Coscollosa					Ignacio Breva
Prot. de Primera tanda		Antonio Castell y Thomas Breva (L)	Antonio Castell y Pedro Museros (L)		Antonio Castell y Pedro Museros (L)
Prohombre para Canet	Joseph Amposta (L)	Pedro Benedito	Pedro Benedito Labrador	Joseph Carnaïes	Joseph Benedito
Prohombre para Cabo	Ignacio Breba	Joseph Alegre	Thomas Blasco Labrador	Thomas Blasco (L)	Thomas Blasco
Prohombre del Zequiol		Joseph Monto (L)			
	1745	1760	1771	1787	1788
Cequiero Mayor	Joseph Alegre	Agustin Rodas (L)	Francisco Museros (L)	Ignacio Falomir (L)	
C. de la Coscollosa	Manuel Tirado	Pedro Moliner (L)	Bautista Greces (L)		Vicente Boix
Prot. de Primera tanda	Joseph Albiol y Felipe Breva		Pedro Blaguer y Pedro Peres (L)	Vicente Greses y Joaquín Pérez	Vicente Greses y Joaquín Pérez
Prohombre para Canet	Joseph Tirado		Joseph Agost (L)	Joseph Pitar	Josef Pitarich
Prohombre para Cabo	Pedro Moliner		Joseph Caudet (L)	Joaiste Martal	Vicente Martal
Prohombre del Zequiol					Joaquin Llorens

\*Criado del Cequiero: Francisco Puig (L)





Fuente: FERNÁNDEZ NADAL, CM. (2003): El Corregimiento de Castellón en época de Carlos III. Continuidad y Reforma, Ayuntamiento de Castellón, Castellón, p. 203

tos anualmente se habían agotado. Ésta fue concedida tras una justificación de los regidores y el corregidor de Castellón.

El ayuntamiento era el encargado de resolver los problemas y las obras por eso en 1760, mayores de algunas de las acequias del término como la *Mota*, *Brunella* y *Travesera* pidieron al Cabildo abrir una nueva zanja desde esta última hasta la acequia de la *Obra* para poder recibir las aguas de dicha acequia, cuando llegaran las inundaciones, lo que se aprobó. La idea era conseguir que las partidas de la *Mota* y la *Travesera* no se anegasen. Por los mismos motivos, a finales de 1783, en previsión de una inundación los vecinos fueron convocados para quitar los embarazos del cauce del río Seco y ensancharlo en el lugar denominado *marrada*.

### CUIDADO DE CALLES Y CAMINOS DEL TÉRMINO

El estiércol que algunos vecinos acumulaban en los caminos perjudicaba aún más el estado de éstos, sobre todo en la marjal, ya muy dañados por las lluvias y los sistemas de riego. Por eso se prohibió descargarlos en los caminos de la huerta (1759). De ser necesario se especificaba en los bandos que se tenía que hacer en ese mismo día y sin quitar tierra de los caminos.

En 1763 el corregidor Nicolás Mariño concedió a los vecinos con tierras y a jornaleros, potestad para recoger el estiércol y la tierra de los caminos desde el alba hasta las primeras oraciones, utilizando sólo las manos o escobas de palma (bajo la pena de 10 sueldos). Se pensaba que se perdía la tierra y el estiércol con las lluvias cuando podría utilizar por

los vecinos las cosechas de trigo y cáñamo. Según se explicaba en el bando no había muchos lugares para hacer estiércol, por este motivo se autorizó también a los vecinos a sacar estiércol a las puertas de las casas para venderlo o transportarlo a sus tierras.

Tan sólo tres años después, el mismo corregidor cambió de política en este punto ya que comprobó que en este tiempo se habían producido graves daños porque los vecinos se llevaban la tierra y el lodo, haciendo hoyos en las calles de la villa. A partir de 1766, en ellas ya no se podría ni recoger tierra, ni lodo, ni estiércol excepto enfrente de sus casas, porque allí los vecinos tenían la obligación. En los caminos solamente se podría recoger estiércol puro (las multas oscilaban entre los diez sueldo para los que utilizan capazos y tres libras para los que utilizaran caballería mayor).

Los habitantes de Castellón también tenían que barrer, quitar las piedras de las calles y regar enfrente de sus casas, dos veces durante los meses de verano, una a las seis de la mañana y otra a las seis de la tarde (bajo pena de dos sueldos y a partir de 1784 una peseta e incluso podía entrar en la cárcel quien no pagara la sanción).

Nicolás del Río comunicó en 1779 una la resolución del ayuntamiento más completa sobre la limpieza de las calles en todo el término de la villa. En ella además de lo ya citado se pedía que se arreglasen los hoyos y se igualasen las subidas de las puertas de las casas y que, durante la noche, no se dejase nada que estorbase en las vías bajo la pena de tres libras (estiércol, troncos, bancos, vehículos, etc.).

**MAPA CAMINOS DE CASTELLÓN DEL SIGLO XVIII**

- 01 Carrerasa de la Fuente del Ullastre
- 02 Carrerasa de la Acequia de la Obra
- 03 Camino de la Travesera
- 04 Camino la Plana
- 05 Camino Hondo o de Rafalafena
- 06 Camino del Mar
- 07 Camino Almalafa
- 08 Camino de Villamargo
- 09 Caminas
- 10 La Donación desde Fadrell
- 11 Donación de la Fileta
- 12 Donación desde Almalafa
- 13 Camino del Soterrani
- 14 Camino Taxida
- 15 Camino de Nuestra Señora del Lidón
- 16 Caminas Viejo
- 17 Camino de los Molinos
- 18 Camino de S. Roque de Canet
- 19 Otro de Canet
- 20 Camino de Enriera
- 21 Camino del Romeral
- 22 La Otra Donación
- 23 Camino que se condena
- 24 el de la acequia de la Travessera
- 25 Camino acequia de la Molinera
- 26 El de la Brunella
- 27 El de la Acequia de la Mota
- 28 Camino Entrilles
- 29 El de la Acequia de la Catalana
- 30 El de Vinadesell
- 31 Camino de la encomienda de Fadrell
- 32 Otro de nueve palmos
- 33 Camino la Quadrella
- 34 Camino de la villa a la de Almazora
- 35 Camino de la villa a la de Villa real
- 36 Camino dels Ullastras
- 37 Camino de esta villa a la de Alcora
- 38 Una Carrerasa de 40
- 39 Una Carrerasa
- 40 Camino Real
- 41 Camino Real de Barcelona
- M C. Medio de Villamargo
- S Serradal. ■

C. F. N.