# JALONAMIENTOS EN LA CAMINERÍA HISPÁNICA DEL SIGLO XVIII: LOS LEGUARIOS DE QUINTANAR DE LA ORDEN Y SANTA MARÍA DE LOS LLANOS

*Zacarías López-Barrajón Barrios*

## Introducción

El presente estudio pretende ser una pequeña contribución al, escasamente conocido, tema de los jalonamientos usados en la caminería hispánica del siglo XVIII.

En materia de vías de comunicación, partimos de la evidente existencia de ciertos itinerarios naturales en época preromana, de los que, hasta hoy, desconocemos evidencias de algún tipo de jalonamiento que marcase distancias, enclaves, etcétera. Será en época romano-republicana (segunda mitad del siglo II a C.) de donde arranque la práctica de situar mojones *(miliarios)* que identifiquen e indiquen la distancia en millas entre villas, ciudades y mansiones; estos, al igual que las vias, persistirán a lo largo de la Edad Media y en tiempos sucesivos hasta el siglo XVIII, donde la planificación radial de comunicaciones terrestres concuerda con la política centralista de la época.

Es en época de Carlos III, con hombres ilustrados en el poder, que aportarán nuevas ideas, cuando se realiza un planteamiento serio de la problemática de la red viaria en el ámbito de la política estatal; hay una creencia generalizada del atraso que sufre España en los distintos órdenes (agrícola, comercial, etc.), debido a la escasez de comunicaciones, como se desprende del Real decreto del 10 de marzo de 1761 que dice *"para hacer caminos rectos y sólidos en España"*. En 1762 Bernardo Ward publicó su proyecto económico en el que propone una red de seis carreteras radiales que desde Madrid se dirijan a La Coruña, Badajoz, Cádiz, Valencia y dos a la frontera francesa (Fig. 1); también hubo una gran preocupación por el mantenimiento de las obras camineras, por lo que se lanzó una normativa referida al uso y conservación de los caminos.

La aparición de los caminos conllevaba una serie de demandas en cuanto a servicios: arbolado, ermitas, seguridad, fuentes, pilones, posadas, indicadores, etc.; en cuanto a estos últimos comenzaron a lanzarse algunas ideas como la colocación de postes de madera en lugares donde coincidan dos o más caminos, señalando en ellos la dirección de la vía para que nadie se extraviase y distinguiendo los que fueran de uso para carruaje y los de herradura. Muchos caminos de la segunda mitad del XVIII estaban dotados de gran parte de estos servicios, que en la mayoría de los casos eran superfluos y más cercanos al ornato que a las necesidades reales.

En cuanto a la normativa que hace referencia a los leguarios tenemos la Real

resolución[1] de 16 de Enero de 1769 que determinó que cada legua tuviera ocho mil varas castellanas de Burgos, son las llamadas *Leguas Reales o de Carlos III,* de veinticuatro mil pies que equivalen a 6.687'24 m.:

> *"... y que las leguas para cada camino contasen desde Madrid y desde la puerta que más en derechura se dirigiese a la línea del camino; señalándose con unas pilas altas de piedra, en cuyo frontis se esculpiera con números romanos la inscripción A Madrid tantas leguas, y que las medias leguas se señalasen con pilas menores".*

Continuaron, en el siglo XIX, con su fabrica de sillería, mampostería o hierro hueco; adoptando distintas formas como prismas rectangulares, pirámides de cuatro caras pintadas al óleo y en blanco, con números en uno o varios costados.

En un leguario podemos distinguir tres partes, empezando desde la zona inferior nos encontramos con el **zócalo** o base en la que se apoya toda la pieza y cuya medida suele ser algo más de medio metro. Le sigue la **faja** o parte central, que puede oscilar de tamaño, no más de metro y medio, y en ella aparece la leyenda de letras, mayúsculas y del tipo romano, y números, en caracteres arábigos y de mayor tamaño que las letras. Coronando la pieza tenemos el **sombrete** o remate con forma piramidal.

## Hallazgo y descripción de materiales

Con todos estos datos introductorios sobre la funcionalidad y morfología de los leguarios, pasamos a describir tres de estas piezas que han aparecido en los términos municipales de Quintanar de la Orden (Toledo) y Santa María de los Llanos (Cuenca), ambos situados en las estribaciones de la actual carretera nacional 301, antiguo Camino Real de Madrid-Cartagena (Fig. 2). En la población toledana se hallaron[2] dos leguarios, que se encontraban revueltos entre los escombros del desmonte de una carretera local cercana; para su distinción los hemos denominado A y B.

El leguario A (Fig. 3) apareció completo y está realizado en piedra berroqueña; el zócalo tiene forma de prisma con una base más ancha de 72 × 72 × 50 cm., que el realce superior 62 × 62 × 20 cm. Sus esquinas están "matadas" y se encuentra algo deteriorada en su parte inferior por el paso del tiempo y los continuos traslados. La faja también tiene sus esquinas achaflanadas y está bien conservada, aunque presenta signos de algunos desperfectos como un balazo, que pudiera corresponder a alguna contienda militar, sus medidas son 62 × 62 × 139 cm., en ella aparece la inscripción o leyenda con letras mayúsculas del tipo romano (7,2 × 1 cm.) y números en caracteres arábigos y de mayor tamaño que las letras (17 × 1,5 cm.) ocupa una extensión de 45 × 45 cm. y dice así:

| | |
|---|---|
| **A** | — Deteriorada en su parte inferior. |
| **MADRID** | — Deterioradas la R, I y D. |
| 1 6 | — Dañados pero legibles |
| **LEGUAS** | — Muy deterioradas la G, A y S. |

[1] *Novísima Recopilación,* Libro VII, Título XXV, Ley III, nota 1.

[2] Agradecemos a don José Luis Fuentes su preocupación por la preservación de estas piezas en el momento de su aparición.

El sombrete tiene forma piramidal con aristas curvas que nacen en una base de 62 × 62 × 20 cm. y su vertice es achatado. Está bien conservado y las marcas de cemento en su base, así como la medida de este denota que iría colocado sobre la faja. Este leguario completo tiene una altura total de 250 cm.

Del leguario B (Fig. 4), realizado en el mismo material que el anterior, sólo se hallaron el zócalo y la faja. El primero tiene forma de prisma, pero se advierte en él una ejecución más tosca que en el A; sus medidas son de 72 × 72 × 45 cm., con esquinas achaflanadas y un realce interior de 60 × 60 × 2 cm. La faja tiene forma de prisma cuadrangular, con la parte superior derecha bastante deteriorada, esquinas planas y unas dimensiones de 60 × 60 × 114 cm. Su leyenda ocupa una extensión de 55 × 47 cm. y contiene cuatro líneas con idénticas carácterísticas a las ya comentadas:

**A** — Bien conservada
**MADRID** — La D no aparece porque aquí tiene una fractura la pieza.
19 — Con desperfectos pero legibles.
**LEGUAS** — Deterioradas U y A.

El leguario, incompleto, mide 160 cm.

La tercera y última pieza (Fig. 5), que aunque fuera del ámbito geográfico toledano hemos querido incluir en este estudio por tratarse de una tipologí idéntica y contextualmente relacionada con las anteriorers; apareció[3] en la carretera N-301 con motivo de la excavación de una zanja en una de sus márgenes; esto nos lleva a pensar, aunque no con seguridad, si el hallazgo fue *in situ;* su lugar de origen no debía de encontrarse lejos de allí. El material empleado en su realización es, nuevamente, la piedra berroqueña, pero carece de zócalo. La faja, un prisma cuadrangular con esquinas planas, está fragmentada en dos partes y tiene unas medidas totales de 65 × 65 × 138 cm., se encuentra bastante deteriorada, aunque la parte de la leyenda, que ocupa una extensión de 45 × 45 cm., bastante legible, a pesar de ser este: Son cuatro líneas con las mismas características formales que las anteriores:

**A** — Legible.
**MADRID** — Presenta deterioro la R.
2 1 — Presenta desperfectos el 2.
**LEGUAS** — Todas las letras están afectadas por la fractura de esta parte.

El sombrete tiene forma piramidal curvilínea con el vertice achatado y la base fracturada, sus dimensiones son de 65 × 65 × 20. El leguario, incompleto, mide 158 cm.

## Hipótesis de ubicación de las piezas

Una vez descritos los leguarios hay que resaltar que los tres fueron recuperados y restaurados por sus respectivos ayuntamientos para ser colocados en sendos parques, que se hallan muy cercanos a la N-301, con lo que ello representa de proximidad a la vía, en la que hace tiempo estuvieron situados.

[3] Agradecemos a don Leandro Quejigo su interés por la recuperación y conservación de esta pieza.

En cuanto al tema de su posición original y atendiendo a la medida que ofrecemos para las leguas carolinas (1 legua = 6.687 m.) y teniendo en cuenta, por los itinerarios y fuentes consultadas, que Quintanar de la Orden se encontraba a una distancia de diecisiete leguas de Madrid, podemos ofrecer una hipótesis de la ubicación original de las piezas encontradas, que sería la siguiente: la pieza que marca las dieciseis leguas estaría situada entre los kilómetros ciento catorce y ciento quince de la N-301. El de la inscripción de diecinueve leguas se colocaría a la altura del punto kilométrico ciento treinta y cuatro de la citada vía, y el de veintiuna leguas hacia el p.k. ciento cuarenta y siete de la misma carretera. Estas posiciones distan mucho de los lugares en los que han aparecido nuestros leguarios A y B, ya que el leguario conquense se halló a la altura del kilómetro 143, situado a tres kilómetros de la posible situación que nosotros le atribuimos.

Esta zona geografica manchega, tanto toledana como conquense, no presenta demasiados accidentes orográficos, lo que facilitaría el establecimiento de este camino como uso para el tránsito de ganado por La Mesta y de desplazamiento humano hacia territorios del sur peninsular y pueblos comarcanos. Será en el siglo XVIII cuando aparezca como carretera hacia Cartagena y Murcia, actual N-301, con la que coincide la de Valencia hasta Albacete.

El camino[4] constaba de diez jornadas y salía de Madrid por la puerta y puente de Toledo en dirección a Valdemoro, río Tajo y puente de barcas, Aranjuez; aquí se bifurca a la derecha para los cuatro reinos de Andalucía. Empieza la Mancha, Villatobas, ríos Riansares y Gigüela, Corral de Almaguer, **Quintanar de la Orden** (al que cruza de oeste a este), El Provencio (entre esta localidad y la precedente de Quintanar se sitúa la población de Santa María de los Llanos), La Roda, Albacete (desde aquí se bifurcaría hacia Valencia), venta de Albatana, venta de Román, Murcia y Cartagena. No nos cabe duda que la aparición de esta ruta, así como de otras muchas, provocó que muchos comerciantes se lanzasen a la difusión de sus productos, hecho que ayudó notablemente al incremento de la actividad mercantil; facilitando el acceso desde el interior peninsular hacia los puertos y poblaciones importantes del Mediterráneo.

## Conclusión

La aparición y estudio de estas piezas, que, posiblemente, corresponden a la misma vía de comunicación, nos ofrecen un elemento más de investigación y análisis de la caminería hispánica del siglo XVIII, en la que estos leguarios, precedentes de nuestros actuales postes kilométricos, son poco o mal conocidos, a pesar de que todavía se conservan un buen número de ellos, pero, que al igual que muchos otros materiales de esta índole, están olvidados o empleados como simples sillares constructivos. Desde estas páginas quisiéramos llamar la atención sobre la conservación y preservación de todos estos materiales, que forman parte de nuestro rico Patrimonio Histórico, como en el caso de las piezas que han sido objeto de nuestro estudio, que son un claro ejemplo de las posibilidades de recuperación que se pueden llevar a cabo con ellos.

---

[4] Según *El Itinerario Español o Guía de Caminos para ir desde España a todas las Ciudades y Villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras,* de Matías ESCRIBANO, que publicó en 1758.

## Bibliografía


AZOLA Y MINONDO, P.: *Las obras públicas en España. Estudio histórico.* Madrid, 1979.

MARTÍN DE NICOLÁS CABO, J.: "La saga de los arrieros", *La Encina,* Quitanar de la Orden (Toledo), 35 de octubre de 1987.

MENÉNDEZ PIDAL, G.: *España en sus caminos.* Madrid, 1992.

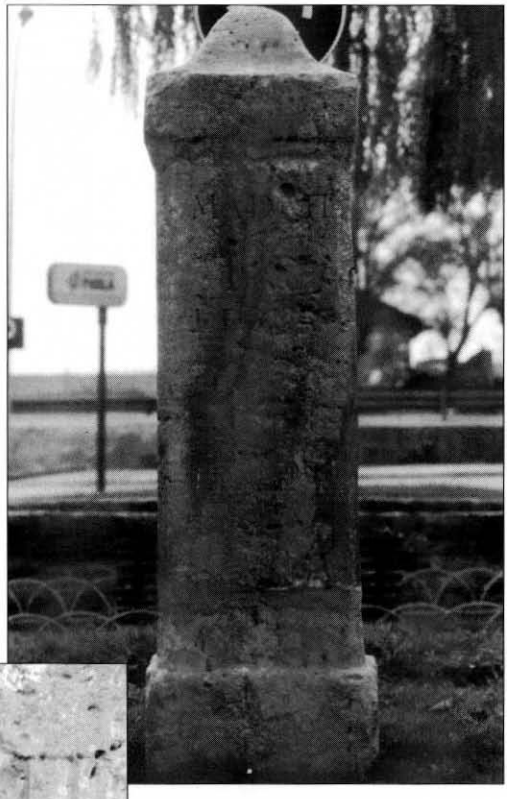
SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España,* 2 vols. Madrid, 1984.

URIOL SALCEDO, J.: *Historia de los caminos de España,* Vols. I y II, 1990.

VV.AA.: *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana.* Zaragoza, 1990.

VV.AA: "Las obras públicas en el siglo XVIII", *Revista MOPU,* Madrid número 356 (especial), julio-agosto 1988.

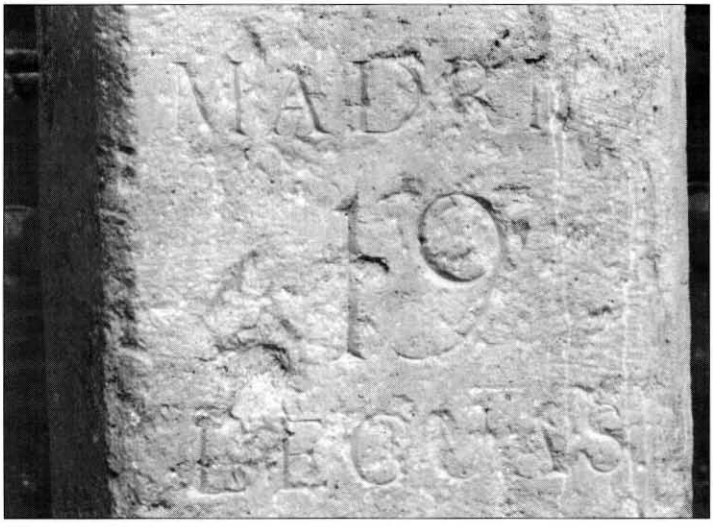
*Leguario. Quintanar.*



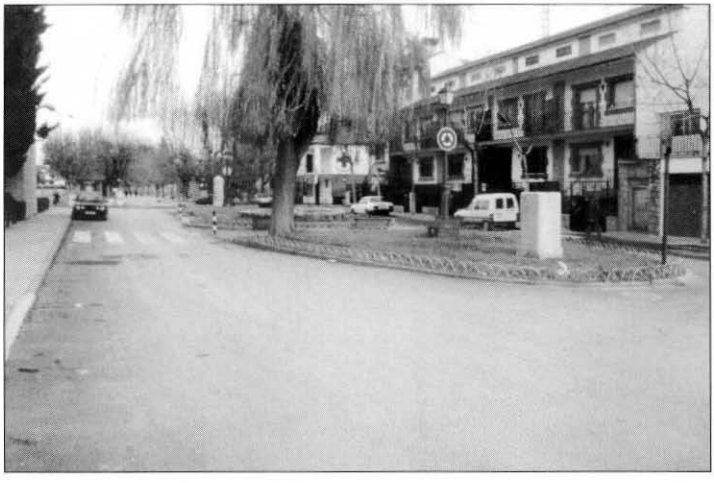
*Leguario. Quintanar.*

*Leguario. Quintanar.*

*Leguario. Santa María de los Llanos (Cuenca).*




*Leguario. Quintanar.*



*Panorámica leguario.*

*Leguario. Santa María de los Llanos (Cuenca).*

*Panorámica leguario. Santa María de los Llanos (Cuenca).*