

Caminos de la Ilustración: Jumilla vista por Ulloa durante su viaje a Cartagena en 1749

Manuela Caballero González

Universidad de Murcia

manuelacaballero@hotmail.com

Laura Santos Caballero

Universidad de Murcia

laura.santos1@um.es

Abriendo caminos

Las vías de comunicación son imprescindibles para el progreso del ser humano, su desarrollo y evolución han marcado la historia de los individuos, por ellas no sólo han circulado personas, mercancías o vehículos desde los tiempos más remotos, también las ideas viajaron hasta los más recónditos lugares conforme las redes de comunicación fueron haciéndose más extensas y seguras. Son muchas las razones que han impulsado a las personas a desplazarse, pero bien es cierto que el concepto de viajar por puro placer, es decir el de turismo, es bastante moderno. Aunque la palabra turista ya es empleada en el siglo ilustrado para referirse “al ser que viaja”, existen matices para definirla que han ido cambiando según épocas y culturas, como se desprende del escrito de Sánchez Cantón cuando habla de los viajes en el siglo XVIII de los *peregrinos laicos*:

“Tiene el castellano palabra definidora en el Diccionario. Tres son las causas que mueven a viajar: necesidad, oficio y gusto. Llamase viajero el sujeto de la primera acción; viajante el de la segunda, y el de la tercera, viajador, vocablo que debiera difundirse para destierro de Turista, que es feo galicismo”¹.

A nuestro protagonista se le podría llamar de las tres maneras. Desde muchos siglos atrás España fue foco de atención para gentes de diversa procedencia, aunque los viajes eran duros y a decir de Sánchez Diana, (imaginamos que no se refiere sólo a nuestro país), “viajar en el XVI o en el XVII, tenía la similitud de nuestros días cuando hablamos de jornadas africanas o amazónicas”². Aun así, el tránsito iba creciendo y el interés por conocer nuestro territorio iría aumentando hasta convertirse en una moda ya en el siglo XIX.

Y los españoles no fueron ajenos a esa fiebre viajera, no sólo se intensificaron los desplazamientos a países como Italia, Francia o Inglaterra, también según destaca Helman como un hecho notable, empezaron a viajar para conocer su propio país durante el siglo XVIII³, algunos movidos por temas culturales, como visitar archivos, recoger materiales, catalogar monumentos, puentes, caminos, pueblos y sus habitantes, con el objetivo de dar una visión nueva de la transmitida en siglos

¹ SANCHEZ DIANA, J M^a, 1972, p.40

² SANCHEZ DIANA, 1972, p.40

³ HELMAN, E, 1953, p.618

anteriores como propia del español, tal como refleja Azorín “al poeta y aventurero lo reemplaza el erudito”⁴. Para ellos los conocimientos adquiridos deben ser lo más exactos posibles y así cumplir uno de los fines perseguidos por las ideas ilustradas: que sean útiles.

Y las investigaciones más útiles eran las obtenidas mediante viajes científicos, variando la envergadura, temática y localización de los mismos, siendo muchos los que se realizaron en el periodo que nos ocupa, pero entre los más famosos figuran los de Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Paralelamente y aprovechando a las ambiciosas expediciones hubo otras dedicadas a objetivos más modestos, aunque considerados igualmente necesarios para los planes ilustrados que iban calando en todas las capas de la sociedad. Ejemplo de esto lo tenemos en el documento que presentamos y fue fruto de una breve estancia de Ulloa en una villa murciana, Jumilla, que estaba situada en la vía periférica que unía en 1749 Madrid con Cartagena, ciudad a la que se dirigía para realizar los encargos encomendados por el Marqués de la Ensenada⁵ antes de partir para un viaje más largo y con *encargos* bastante más complicados, no en vano esta etapa entre 1749 y 1754 es de las menos conocidas de su vida y ambos marinos, Ulloa y Jorge Juan, emprendieron a partir de esas fechas misiones de espionaje industrial encomendadas por el ministro, más o menos encubiertas con otras⁶.

Viajar por España a mediados del siglo XVIII.

Si emprendiéramos un viaje en el tiempo por los caminos del territorio español empezariamos por sendas naturales, seguiríamos por calzadas romanas que irían transformándose en caminos a los cuales van incorporándose infraestructuras para salvar ríos o montañas que poco a poco mejorarían para ser aptos para caballerías y vehículos de ruedas, siguiendo su transformación ante la creciente necesidad de ofrecer seguridad y rapidez.

Esto daría lugar a lo que se puede definir ya como carretera a partir del XVIII, donde se inicia un verdadero plan para la modernización de las comunicaciones, idea que ya apuntaba en siglos anteriores, pero que adquiere verdadera importancia a mediados de ese siglo⁷, fecha en que tiene lugar el viaje que nos ocupa y donde ya puede hablarse de una red de los caminos de rueda.

Pero España tenía por delante el gran reto de salir del retraso con respecto a Europa y en las precarias vías debían acometerse muchas mejoras para que pudieran circular personas, mercancías y las nuevas ideas ilustradas materializadas en

⁴ HELMAN, E, 1953, p. 619.

⁵ HELGUERA QUIJADA, 1995, p. 201.

⁶ HELGUERA QUIJADA, 1995, p.199.

⁷ Poco se había hecho hasta mediados del XVIII, tal como atestigua la “Primera Memoria de la Dirección de Obras Públicas de 1856” al decir que las únicas obras que se habían hecho en los caminos naturales, eran mejoras de algún paso difícil y algún puente, casi todos de madera y sólo en los principales ríos. En: Caminos de ruedas del siglo XVIII

http://www.adurcal.com/enlaces/mancomunidad/guia/carreteras/historia/18_a.htm

expediciones culturales y científicas. La monarquía estaba dispuesta a hacer un esfuerzo para devolver el prestigio perdido que se ve reflejada en sus actuaciones políticas de apertura al exterior. Pero esas actuaciones debían superar los problemas que marcaban los desplazamientos en nuestro territorio: caminos de herradura con escasez de puentes que obligaban a grandes rodeos, la estacionalidad para viajar que hacía necesario programar las travesías según la meteorología para evitar crecidas o nevadas, así como las pocas casas de postas, escasos o mal atendidos mesones y fondas insalubres, por no hablar de la presencia de bandidos.

Por ello la política ilustrada tomó medidas para desarrollar un plan. Aunque se conoce a Carlos III como el impulsor de muchas de ellas, puede decirse que ya en la primera década del siglo XVIII existieron iniciativas con el fin de mejorar el estado de postración en muchos sectores del país, lo que explicaría su posterior desarrollo.

En 1747 tendría lugar un hito importante para la regulación de las vías de comunicación en España, por primera vez el Estado asume las responsabilidades directas en la ejecución de caminos. Se crearon los Caminos Reales que derivarían en carreteras pavimentadas, aunque esto último se empezó a hacer en 1749 y sólo llegaría a culminar en dos tramos, lo demás quedó sin realizar, ya que se reveló como un modelo demasiado ambicioso y poco funcional, que carecía de fondos y personal para su ejecución. Surgieron las seis principales radiales que partían de Madrid hacia la costa y Francia, siendo dos de las periféricas principales las de Barcelona-Valencia y la de Murcia-Cartagena⁸. Vías utilizadas por Ulloa en este viaje, como estamos comprobando por sus informes. Pese a los primeros intentos, los desplazamientos seguían siendo un reto y quedaba mucho por hacer, prueba de ello la tenemos precisamente en esta ruta que debió seguir para llegar a la ciudad portuaria. Podemos imaginar cómo fue su trayecto por un testimonio posterior, el del viajero Juan Peyron que estuvo por España entre 1772-73, es decir 24 años después que él, dice así:

“Para ir de Murcia a Cartagena hay caminos horribles; es preciso pasar montañas muy altas [...] no hay otro camino que el lecho de un barranco peligroso. Ese sitio se llama el puerto de la Cartagena⁹; y se encuentra a continuación el de Olivera, [...] los caminos más horribles pero menos peligrosos y se llega a un vasto llano en el cual está constituida Cartagena”¹⁰.

La preocupación de la Corona por modernizar las carreteras queda patente en iniciativas como la llevada a cabo por Fernando VI en 1750, enviando al extranjero a Bernardo Ward¹¹, un economista irlandés luego nacionalizado español, que llevaba

⁸ VEGA, Jesusa, p.97.

⁹ Ese camino entre Murcia y Cartagena tendría un trazado similar al que hoy tiene la autovía que las une, llamado Puerto de la Cadena, y efectivamente tiene que atravesar una zona muy montañosa.

¹⁰ GONZÁLEZ CASTAÑO, J, 2009, p.236

¹¹ Ward fue un economista irlandés al servicio de la Corona Española desde 1740. Fernando VI aprovechando sus ideas que venía plasmando en diferentes obras sobre la mejora del país, le envió a viajar por Europa en julio de 1750, a su vuelta debería proponer medios para perfeccionar España en

varios años en nuestro país dedicándose al estudio de la nación “con el más vivo deseo de ser útil a un país en que había fijado su domicilio y vecindad”¹². El viaje duró cuatro años y a su regreso fue nombrado ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda, entre los muchos apuntes tomados sobre las iniciativas modernizadoras que se iban adoptando en Europa no faltaron las referentes a las comunicaciones, haciendo una serie de propuestas para su mejora, como por ejemplo que España necesitaba seis caminos grandes que partiendo de Madrid conectaran con las principales ciudades del país y varios puertos de mar, así como su salida a Francia.

A partir de ellos saldrían otros que atravesarían y comunicarían diferentes ciudades. Los primeros gastos los asumiría la Corona y después serían mantenidos por los municipios que iban a beneficiarse y deja una recomendación de “primera atención”: todos los caminos irán en línea recta a costa de cualquier dificultad, pues según él, y en esto su visión es totalmente de futuro, “cada legua que se ahorre de camino es un tesoro que vale para las conducciones muchos millones en el transcurso del tiempo, facilita el comercio, la comodidad, las artes y el trato de las gentes”¹³.

Ya fue bajo el reinado de Carlos III y siendo Ward su ministro, cuando se formuló lo que hoy entenderíamos como un Plan de Carreteras, pero su desarrollo era lento por razones económicas y falta de mano de obra que hacía que se avanzara al ritmo de unos 40 Km/año, y a finales del XVIII sólo se contaba con 1.500 Km, por tanto los resultados fueron muy limitados¹⁴. Y para corroborarlo nos remitimos una vez más al ejemplo del reino de Murcia. Ya hemos reseñado el estado de uno de los ejes principales a finales de esa época. Poco que añadir para imaginar cómo serían los que unían pueblos y aldeas de interior, cruzadas por ríos y ramblas que oscilaban entre sequías y avenidas. La red de caminos era tan deficiente que en 1781 el entonces influyente ministro Floridablanca, conocedor del estado de los mismos, ordenó mejorar dos de los más importantes, el que iba a Cartagena y el de Águilas hacia la costa, haciéndose también algunos arreglos en otros caminos carreteros de diversas localidades¹⁵.

Todavía a mediados del siglo que nos ocupa, las formas más generalizadas de los desplazamientos del pueblo llano eran a pie, lo más usual para hombres y mercancías eran las mulas y los más pudientes lo hacían en caballerías, aunque eso no impedía que sufrieran el estado de las vías, por muy nobles que fueran. Como podemos leer en el siguiente testimonio del viaje de Antonio Álvarez de Toledo X Marqués de los Vélez, a sus posesiones granadinas y murcianas en 1769, tras su paso entre las localidades de Librilla y Mula:

materia de industria principalmente. Los resultados los plasmó en su *Proyecto Económico*, obra que terminó en 1762 y fue publicada póstumamente en 1779. En

<http://dbe.rah.es/biografias/15608/bernardo-ward>

¹² <http://dbe.rah.es/biografias/15608/bernardo-ward>

¹³ En Caminos de ruedas del siglo XVIII

http://www.adurcal.com/enlaces/mancomunidad/guia/carreteras/historia/18_a.htm

¹⁴ BORRAJO SEBASTIAN, Justo, Los caminos y el territorio, En

http://www.carreteros.org/planificacion/1996/1996_4.pdf

¹⁵ GONZÁLEZ CASTAÑO, 2009, p.238

“El señor tuvo que ir a caballo, porque el cochero de su carroza debía adelantarse a pie, para ver si cabía por la estrecha franja del camino, mientras una treintena de hombres intentaba arreglarlo sin mucho éxito”¹⁶. El refranero español, tan certero, lo deja bien claro “en cada sendero un atolladero”.

Como vemos ya empiezan a usarse más coches propios o de alquiler para el transporte de viajeros y en el XVIII las carrozas, calesas, volantes o galeras irán sustituyendo a las literas y a otros más antiguos, ya que se iban incorporando los avances (entre ellos los de la industria metalúrgica) también al transporte para hacerlo más cómodo y seguro. Para la gran gira que tenía por delante nuestro viajero debió de utilizar un vehículo bastante sólido, ya que según consta lo acompañarían como mínimo tres colaboradores que recogería en Barcelona y cubriría grandes distancias hasta llegar a la frontera con Francia desde donde continuaría su aventura europea.

La visita de un ilustre científico al Reino de Murcia: Ulloa y los encargos de Ensenada

La figura y obra de Antonio de Ulloa está muy bien documentada gracias a numerosos estudios sobre su dilatada y brillante trayectoria. Su actividad al servicio de la Corona le llevó a realizar largos viajes cuyos frutos se vieron reflejados en una ingente producción científica. Nació en Sevilla en 1716 y con 14 años empezó su periplo vital a bordo del galeón San Luís hacia las Antillas. A partir de entonces por sus múltiples facetas se le puede definir como marino, investigador, humanista, escritor, político, y en definitiva un hombre de y para la Ilustración, plenamente reconocido tanto en España como en el extranjero. Tras años de intensa actividad que le llevo a ser nombrado miembro de la Royal Society en diciembre de 1746, entre otros muchos títulos y méritos, lo encontramos de regreso en nuestro país para seguir con su trabajo a las órdenes de Ensenada, por aquel entonces secretario de Estado y del Despacho, ocupando además simultáneamente tres de las cuatro carteras ministeriales existentes: la de Hacienda, Guerra y Marina e Indias¹⁷.

En el verano de 1749, Ulloa es designado para una ambiciosa misión, una gira europea que lo llevaría a Francia, Países Bajos, Escandinavia y Reino Unido, pero antes en España tenía que cumplir algunos encargos incluidos por Ensenada en sus instrucciones, entre ellos visitar Cartagena. Allí debería resolver algunos problemas surgidos en la construcción de su Arsenal, de cuyo proyecto estaba encargado Sebastián Feringán¹⁸.

Para ello salió de Madrid a mediados de julio con dirección a esta ciudad murciana, visitando durante su viaje algunas otras, y como era habitual en él, las estancias en estas etapas de su camino no eran tiempo perdido, ya que a modo de ensayo en lo que iba a ser su misión en Paris o La Haya, elaboraba interesantes informes donde

¹⁶ GONZÁLEZ CASTAÑO, 2009, p. 237.

¹⁷ <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/ensenada.htm>

¹⁸ HELGUERA QUIJADA, p. 201.

Después que hube caminado en mi viaje 51 leguas²⁰, las primeras nueve hasta Ocaña por Castilla la Nueva, las siguientes 23 por La Mancha; las que después continuaron desde la villa de Jineta hasta la de Jumilla que fueron 19 por Jurisdicción del Reyno de Murcia, llegué a la de Jumilla el 19 del presente y a la vista de una Población grande de un gentío numeroso a proporción de la capacidad y de un lugar cuyas casas en más de [] a que [] de la mitad de la Población, están manifestando a la primera vista su reciente fábrica que de tan suspensa que no encontraba razón para tanta felicidad cuando lo que había venido observando en todas las demás villas y lugares por donde había pasado era, que la mitad ó más de ellas están reducidas a solares y salpicadas unas casas muy humildes, y desastradas entre las ruinas de los antiguos edificios; en Jumilla advertí contra lo hasta allí visto una gente que en el propio traje campestre propio de su rusticidad andaba decente, y las mujeres y muchachos aseados, siendo así que en lo anterior más sobresalía, la indecencia y la desnudez que la comodidad de poderse vestir, y por último note en Jumilla muy pocos mendigos respecto de la abundancia en los otros Pueblos; esta diferencia tan notable y tan repentina en Pueblos cojuzgados por unas mismas Leyes dependientes de la Soberanía del propio soberano y tan inmediatos entre sí, me dio bastante asunto para indagar la causa entre los hombres ancianos del Lugar, y lo que pude apreciar de sus informes; es que la villa de Jumilla perteneciente a los Marqueses de Villena solo contaba ahora 25 o 30 años de seiscientos vecinos y aun no llegaban, y oy pasan ya de mil y doscientos los que tiene que es más que el doble; y así lo demuestra el Barrio que llaman nuevo de más extensión que el antiguo cuyas casas se han fabricado desde el término de la época que llevo dicha hasta ahora, lo qual a procedido de que el vecindario propio se ha acrecentado en este tiempo considerablemente y además deseosos de ser participes en la felicidad que gozan sus vecinos; teniendo abundantemente preciso para mantenerse los de otros Pueblos comarcanos se han pasado a vivir allí de suerte que obligaron a su cavildo a proveer un Auto por el qual tienen prohibido el establecimiento de los que no fueren nativos allí, para que no se de el caso de que se abulte más el vecindario de lo que pueden mantener las tierras de la Jurisdicción.

Esta villa tiene una huerta de bastante extensión la qual se riega con el agua que da un manantial que nace no a más distancia que la de una milla por la parte del occidente de la Población; y fertilizadas sus campañas con este auxilio dan una cosecha de 3 á 4 mil arrobas de cáñamo anual, Lino, Azeite de una calidad muy sobresaliente, vino, y semillas; y además de esta que es la cosecha segura; ay la de las otras tierras atendidas al riego de las nubes, que también son fértiles.

Los vecinos de esta villa más laboriosos que otros, no se contentan con el trabajo de la Agricultura, todos ellos son texedores, y cada uno hace hazer en su casa ya sea con Lino, ó ya también con cáñamo, el Lienzo suficiente para vestirse, y aun a el cavo del año les sobra algún poco que venden sin salir de sus casas a los diversos

²⁰ Una legua equivale a 4, 8280 Kilómetros. Según los tramos del viaje, de Madrid hasta Ocaña recorrió 43 km aproximadamente, la siguiente etapa fue de 110,5 Km hasta la Jineta y la tercera de 91 Km hasta Jumilla.

lugares; ay assi mismo telares de Paños bastos con que dentro de su lugar tienen lo necesario para vestirse, lo preciso para sustentarse, y luego les quedan muchos [] con los cuales hacen un comercio activo mui suficiente para pagar todas sus exenciones y para que además les quede algo de sobresaliente.

Yo concibo que si todas las Poblaciones de España tuviesen ygal economía; y no viviesen atendidos únicamente a las utilidades de la Agricultura experimentarían ygal descanso y serian participes de la prosperidad que gozan los de Jumilla; la qual puede ser que tenga asimismo otra causa que la brevedad de mi estancia no permitiese me fuesen aseguibles; pero podrán descubrirse con facilidad si a V.E. en vista de lo que dexo espresado le pareciese suficiente asunto para embiar allí persona, que con aplicación y conocimientos lo apure, y de la perfeccion que se requiere a esta noticia para que en alguna manera pueda llegar á ser útil:

Nuestro Señor Guarde la Importante Vida de V. E. lo máximos años que deseo y necesito carta para y Julio 24 de 1749

[Formulas] Ilustrisimo Señor Marques de la Ensenada, [rubrica] Antonio de Ulloa



Grabado de Jumilla de 1800. Fuente: <http://ayerjumilla.blogspot.com/2009/11/la-plaza-arriba.html>

De haber tenido más tiempo sin duda ahora tendríamos un testimonio de gran interés de la villa jumillana de mediados del XVIII, que ya contaba con elementos que debió ver nuestro viajero pero que no tuvo tiempo de recoger.

Por su escrito podemos decir que se llevó una buena impresión tanto del pueblo como de sus habitantes a quienes encuentra laboriosos, y aunque sin lujos en el vestir, decentes y aseados. Pero lo que más llama su atención son las viviendas, según sus propias palabras su construcción “me dejó tan en suspenso que no encontraba razón para tanta felicidad” y gratamente sorprendido en comparación con las de otros lugares por los que había pasado, donde más de la mitad eran “mui humildes y destartadas” casi solares, ocupando antiguos edificios en ruinas.

Por lo que aprecia, el incremento de la población, que casi se ha duplicado desde unos treinta años atrás según el autor, obligó a la ampliación de la villa, de ahí que las casas sean en su mayoría “de fábrica nueva” y dicha expansión ha dado lugar “al Barrio que llaman Nuevo, que ya es más extenso que el antiguo”. Efectivamente podemos afirmar que su observación coincide con las cifras de población murciana en esa época, ya que entre 1690 y 1750 se mostró muy dinámica, ralentizando su crecimiento a partir de la siguiente década²¹.

En cuanto a la actividad constructiva que reseña, decir que es consecuencia del incremento demográfico unido al económico que vivió el reino de Murcia a mediados del XVIII, lo que hizo que proliferaran las obras en la mayoría de las ciudades, cosa que generó mucho empleo²². Dichas obras consistían en construir o adecuar casas al gusto barroco los más pudientes, lo mismo ocurrió con los templos, además de mucha obra nueva incluso barrios enteros, tal como como ha constatado nuestro protagonista.

Sin duda esas moradas, aunque nos las imaginamos modestas y de materiales sencillos, captaron su atención por lo que implicaban, modernidad y progreso para la ciudadanía, premisas tan arraigadas en el pensamiento ilustrado, pero sin duda también llamarían su atención otros edificios de la Jumilla histórica ubicados en el barrio antiguo y que por sus características destacarían sobre las demás.

Puede que la comitiva que llegó en julio de 1749 entrara por la ermita erigida sobre la Puerta de Granada a principios del XVII, atravesando el arco de San Roque que daba paso a la villa. En tiempos de esplendor, el pequeño templo contó con un ermitaño que se encargaba de abrir y cerrar las puertas del Camino de Granada.

Si lo hicieron por el arrabal se encontrarían con la Iglesia de Santa María del Rabal o del Rosario, la primera iglesia cristiana construida fuera de las murallas del castillo y la más antigua de Jumilla, erigida entre 1430 y 1500, con intervenciones hasta el XVII-XVIII, fue la Parroquia Mayor hasta que la de Santiago cogió el testigo. Hoy sólo podría haber contemplado su torre, pues el resto del templo no se conserva, pero en las fechas que nos ocupan tendrían que atravesar su atrio para acceder al callejón

²¹ GONZÁLEZ CASTAÑO, 2009, p.212

²² GONZÁLEZ CASTAÑO 2009, p.221

Fiscal, considerado la calle más antigua de la villa (siglos XII-XIII) donde se encontraban los hornos y silos²³.



Entrada a la villa por el arrabal y torre de Santa María, único vestigio que se conserva de la iglesia más antigua de la ciudad.

Al fondo iglesia de Santiago.: <http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/santa-maria-del-arrabal/>



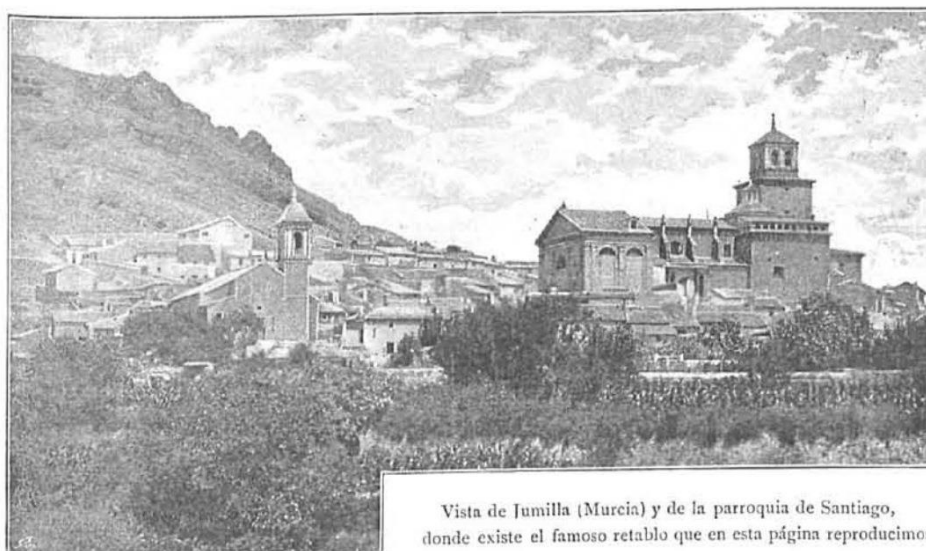
Fotografía: Cayetano Herrero

Arco de San Roque o Puerta de ranada
1<http://www.jumilla.org/cultura/Patrimonio.asp>

El callejón les llevaría hasta la Iglesia de Santiago, uno de los símbolos de la ciudad, cuyas obras se iniciaron a mediados del siglo XV, continuando en el siguiente con la edificación de la nave central y paralizándose hasta principios del XVIII que tomaron nuevos impulsos, siendo el Cardenal Belluga quien ordenó la terminación de su torre en 1728 avanzando en capillas y ornamentación, por lo tanto, cuando nuestro ilustrado protagonista estuvo allí ya era un monumento

²³ <http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/santa-maria-del-arrabal/>

significativo, y había más, aunque algunos algo alejados del núcleo urbano como el convento de Santa Ana del Monte, cuyo primer enclave data de 1450, el segundo y actual se abrió al culto en 1573 y pertenece a la orden de los franciscanos descalzos.



Iglesia de Santiago hacia 1892, una de las imágenes más antiguas que se conocen, se puede apreciar todavía la Iglesia de Santa María, que desaparecería en 1979. <http://yumiellacultura.blogspot.com/>

Dejando la iglesia atrás accederían a la Plaza de San José por alguna de las cuatro estrechas calles que desembocan en ella, allí llegaban los viajeros por encontrarse la posada, el parador de carros, además de la carnicería y la lonja. Esta plaza es la más antigua de Jumilla y surgió de la expansión urbana del XVI, la población crecía hacia el sur y este, al ser este espacio el corazón de su vida política y económica albergaba los edificios principales, destacando el del Concejo, hoy conocido como Palacio del Antiguo Concejo y que sin duda sería uno de los que más impresionaría a nuestro cronista, ya que pudo contemplar un edificio erigido en el siglo XVI al más puro estilo manierista que a día de hoy, aunque algo reformado, es uno de los ejemplos más importantes de arquitectura civil dentro del renacimiento de Murcia. Y si pudiera repetir su estancia disfrutaría visitándolo ya que hoy es la sede de la sección de Arqueología del Museo Municipal “Jerónimo Molina”²⁴, un uso muy “ilustrado”. También existía en ella la ermita de San José, que se conserva en la actualidad.

²⁴ La información sobre los monumentos está recogida de la página: <http://www.jumilla.org/cultura/Patrimonio.asp>

Un siglo después de su configuración, la plaza pasaría a llamarse de Arriba para diferenciarla de la de Plaza de Abajo, otro lugar significativo que a finales del XVII ganó protagonismo a la anterior, pues de nuevo el aumento de población hizo necesario ampliar espacios para funciones económicas y sociales, allí se trasladó el mercado y en torno a la fecha de la estancia de Ulloa hay constancia de que en ella se construían toriles para las corridas de las fiestas²⁵.

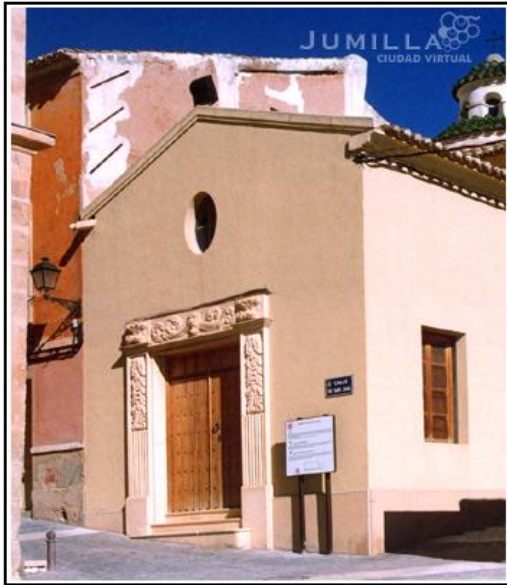


Plaza de Arriba, se aprecia la antigua posada, a su derecha se ubica el Concejo. Foto de mediados siglo XX. Fuente: <http://ayerjumilla.blogspot.com/2009/11/la-plaza-arriba.html#>



²⁵ [http](http://)

Antiguo Concejo en el primer tercio siglo XX. Fuente:
<http://ayerjumilla.blogspot.com/2009/11/la-plaza-arriba.html#>



Fotografía: Juan Canicio

Ermite de San José en la Plaza de Arriba en la actualidad. Fuente:
http://datos.jumilla.org/fotonoticias/sanjose_01.jpg

Si siguió deambulando por la villa, dejando la plaza de Arriba pero inmerso en el barrio antiguo, vería la Casa de La Tercia y a poca distancia la imponente fachada del palacio de Pérez de Los Cobos con su escudo de armas, que fue terminado a finales del XVI. Existía así mismo un antiguo Hospital del Santo Espíritu adosado a una ermita del mismo nombre, sobre su solar se construyó el actual Ayuntamiento.



Palacio de Pérez de los Cobos <http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/casa-perez-de-los-cobos/>

Muy cerca estaba la Casa Honda, hoy conocida como Casa del Artesano²⁶, construida a mediados del mismo siglo. Se trata de un edificio renacentista de dos plantas cuya distribución es similar a la de las villas romanas y su ornamentación está inspirada en el estilo italiano.

Puede que en torno a esa zona estuvieran los solares de los que habla y en uno de ellos se encontraría con una iglesia en construcción, la del Salvador, cuyas obras empezaron a mediados del XVIII en el solar que había ocupado la antigua ermita de Nuestra Señora de Loreto. Ese barrio nuevo que refiere ya estaría más en el llano, hacia donde se expandía la villa.

Existían otras ermitas, algunas en las afueras, como la de San Antón terminada a principios del XVIII en el antiguo Camino de Granada, que con algunas modificaciones ha llegado hasta nuestros días, albergando hoy el museo de Semana Santa de Jumilla. Un poco más alejado de estos barrios se encontraba un curioso monumento capaz de despertar el interés de propios y extraños, el conocido como Casón. Se trata de un panteón funerario paleocristiano encuadrado entre los siglos III y IV, el mausoleo hoy día está integrado en el casco urbano de la población y constituye uno de los monumentos tardorromanos mejor conservados del territorio nacional²⁷.



Ermita de San Antón
<http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/ermita-san-anton/>



El casón. Monumento funerario tardorromano.
<http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/ermita-san-anton/>

²⁶ La casa conserva todo su valor artístico en su patio interior con cuatro columnas de piedra, que sostienen una decoración con yeserías. El techo de la vivienda está decorado con revoltones de yeso, con relieves al gusto italiano. En la actualidad alberga la Asociación de Artesanos de Jumilla. En: <https://www.murciaturistica.es/es/monumento/casa-honda-o-casa-del-artesano-256/>

²⁷ <http://www.jumilla.org/cultura/Patrimonio.asp>

Otro de los elementos característicos y que sin duda tuvo que ver es el castillo, aunque curiosamente no hace mención del mismo, sí nombra al marqués de Villena y su relación con Jumilla, siendo este noble quien la levantó en 1461²⁸. La fortaleza actual de estilo gótico (S. XV-XVI) fue reconstruida por Juan Pacheco, primer Marqués de Villena, su escudo de armas aún se puede ver en las paredes de la torre y completaba el conjunto defensivo la desaparecida ermita de Santa M^a de Gracia, antigua patrona de Jumilla, situada probablemente sobre una mezquita²⁹.



Imagen del castillo de Jumilla en <http://datos.jumilla.org/fotonoticias/castillo02.jpg>

Las políticas ilustradas siguen recorriendo caminos: La elaboración de un catastro nacional.

Como hemos visto Ulloa admite que algunos de sus informes no son todo lo detallados que él quisiera, y ante la importancia que un conocimiento más profundo de los lugares arrojaría sobre el progreso del país, insta al ministro a que mande personas acreditadas para realizarlos y los transformen en útiles, en plena sintonía con lo que caracteriza al pensamiento ilustrado.

²⁸ Lo hizo aprovechando las construcciones cuyo origen se remonta a la Edad del Bronce y que fue transformada por civilizaciones posteriores. Íberos, romanos, árabes y cristianos dejaron su impronta.

²⁹ <http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/el-castillo/>

Quizá su opinión y la de otros agentes en sintonía con la política reformista, así como el interés por la fiscalización centralizada de la Corona, influyó en la elaboración de lo que conocemos como Catastro del Marqués de la Ensenada aparecido en 1756. Su precedente en recoger noticias sobre la propiedad eran las Relaciones Topográficas de Felipe II³⁰. El científico aconsejaba en 1749 al ministro que para los buenos resultados las investigaciones “se realicen por personas acreditadas”. A mediados del siglo XVIII tuvo lugar una encuesta sobre los pueblos de la Corona de Castilla promovida por el Estado que constituye la más antigua y exhaustiva hasta ese momento. La conocemos como Respuestas Generales. Esta iniciativa es tan sólo una parte de un proyecto de mayor envergadura que Fernando VI puso en marcha por Decreto en 1749. La averiguación llevada a cabo se la conoce como “de Ensenada” se debe a que inicialmente fue impulsada y dirigida por su ministro Zenón de Somodevilla y Bengoechea, I marqués de la Ensenada³¹, a quien como hemos visto rendía cuentas Antonio de Ulloa. Se inició el mismo año que Ulloa hizo su viaje a tierras levantinas, y por tanto la forma de abordar sus informes y la información, podría considerarse como un anticipo de la que luego, ya de manera más profunda y sistematizada, sería recogida por los cuestionarios. En su escrito sobre Jumilla deja su opinión de lo bueno que sería el envío de gente preparada para averiguar sobre los pueblos, para luego usar los resultados en beneficio de los mismos.

Aunque someramente, nuestro viajero nos ha dejado una noción de lo que era la villa de Jumilla en 1749, que podemos comparar con los datos que aporta el catastro unos años después.

El Catastro del Marqués de la Ensenada: 40 preguntas para conocer España.

Sin duda la Corona pretendía modernizar el país y que los avances facilitaran la vida de sus súbditos, pero el objetivo principal de la encuesta era que los datos sirvieran de base para su pretendida reforma fiscal. Dicho proyecto se desarrolló entre los años 1750 a 1754 y consistía en que los representantes de todas las “poblaciones de las Castillas” respondieran a un interrogatorio de 40 preguntas, que dio lugar al que conocemos como Catastro del Marqués de la Ensenada. La pretensión era sustituir el complicado sistema de renta por un solo impuesto, la llamada Única Contribución, que finalmente no llegó a implantarse, pero eso sí, el resultado de las encuestas ha dejado una inestimable fuente de datos para la investigación histórica de las 13.000 poblaciones recorridas de la Corona de Castilla, excepto Canarias, Provincias Vascas y Reino Foral de Navarra que poseían fiscalidad propia, al igual que la Corona de Aragón³².

En el caso que nos ocupa, esos datos nos permiten hacer una comparativa entre lo recabado por Ulloa en su visita a Jumilla y la que encontró la comitiva que llegó para

³⁰ MORALES GIL, A, 1970, p.1

³¹ https://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?idses=0&pref_id=565860

³² <http://pares.mcu.es/Catastro/servlets/ServletController?accion=2&opcion=10>

“fiscalizar” la villa, seis años después que él. Y es que, aunque hemos visto que el catastro de Ensenada teóricamente terminó en 1754, las graves deficiencias detectadas en las primeras *Respuestas* de 1753 en el Reino de Murcia, obligaron a repetir los interrogatorios entre mayo de 1755 y enero del año siguiente. Por eso encontramos al “equipo de investigación” en la villa de Jumilla el 14 de julio de 1755 y la ruta que siguieron está muy bien delimitada en el documento que redactaron y por sus informes también podemos conocer más detalles de la villa tan sólo cinco años después de que Antonio de Ulloa dejara testimonio sobre “su economía y vida doméstica”.

A modo de ejemplo reflejaremos algunos aspectos recogidos en la encuesta haciendo una comparativa con el informe del científico, como que Jumilla pertenece al Marqués de Villena con su fortaleza y que en ese momento son unos 800 vecinos “mas o menos”, cifra que difiere de los 1.200 de nuestro primer viajero.

Hay que tener en cuenta que el concepto de *vecino* ha variado según la época, relacionado tanto con la participación política como con cargas y privilegios de los miembros de una comunidad. Así cuando se habla de vecino en ciertas ocasiones se le percibe como representante de su familia, no como individuo, sobre todo en el Antiguo Régimen³³. Concretamente del catastro que nos ocupa de La Ensenada, el censo poblacional distribuye a los habitantes en residentes hijos de familia menores de 18 años, vecinos de 18 a 60, vecinos mayores, jornaleros, transeúntes, sirvientes, pobres de solemnidad, viudas (en algunas épocas ellas contaban como *medio vecino*), mujeres y niñas³⁴.

Como dato adicional diremos que la población del reino de Murcia a finales del XVIII se había triplicado con respecto a cien años atrás, ya que de los 112.000 habitantes de 1694 se pasó a los 338.000 en 1787³⁵.

Según el catastro, de esos vecinos 300 son jornaleros, lo que corrobora lo de ambas informaciones, que la ocupación general es la agricultura. Así mismo apuntan que son 60 los pobres de solemnidad, recordaremos que a pesar de ello Ulloa constata que hay “mui pocos mendigos respecto de la abundancia en los otros Pueblos”.

Según el catastro cuentan con 650 casas habitables de las que 2 están en ruina, además de 40 solares, de los cuales 30 están destinados a fabricar más casas. Ulloa resaltaba cinco años atrás que se estaban edificando casas para “lo que llaman el Barrio nuevo” sin duda en esos solares que estaban destinados al crecimiento de la población.

Como ya hemos reflejado anteriormente, mediada la centuria del XVIII se dio un “boom inmobiliario” en el reino de Murcia, donde los particulares gastaron bastantes fondos en remozar blasones y palacios para reafirmar su estatus y patrimonio, pero

³³ ALJOVÍN DE LOSADA, C, 2009, p.179.

³⁴ GARCÍA ESPAÑA, 1991, p.469.

³⁵ GONZÁLEZ CASTAÑO, 2009, p.212.

producción de aceite, vino, azafrán, hoja de morera y barrilla. Reseñan una mina de sal, tres molinos de agua, trece aceiteros situados dentro y fuera de la población.

En cuanto al ganado hace una relación de gran variedad de especies (bueyes, novillos incluso varias yegudas) y lanar, aunque no parece ser muy abundante, ya que dicen que “no hacen consideración de la leche porque la necesitan”. Aunque la relación del primer informe es muy somera, coincide con las especies y calidad de los cultivos. Aquí lo dejamos, para más información, el informe completo puede consultarse en diferentes archivos³⁶. Y seguimos nuestra andadura dando un *pequeño* salto en el tiempo.



*Plaza de Arriba en la actualidad. Lo que fueron antiguos edificios y el Concejo hoy museo. Al fondo la iglesia de Santiago.
.Fuente:<http://jumillaturismo.es/descubre-jumilla/monumental/plaza-de-arriba/>*

Año de 2019. Viajar a Jumilla

Los viajeros que se acerquen a Jumilla 270 años después que Antonio de Ulloa, aun podrán recorrer algunos rincones como la Plaza de Arriba casi como él los vio, pues, aunque con las lógicas intervenciones, todavía presenta aspectos similares a su época de esplendor³⁷. Pero también se encontrarán con un municipio situado al Noroeste de la Comunidad Autónoma de Murcia que es parte de la comarca del Altiplano, siendo el segundo en extensión de la Región³⁸. Su situación geográfica, en plena llanura entre sierras es de transición y nudo de comunicaciones entre la Región de Murcia y las de la Mancha, Andalucía y Levante, y aunque cuenta con buenas vías de comunicación terrestre, sería necesario mejorarlas para conectar con localidades cercanas. Su red de carreteras sigue una estructura radial desde la ciudad, accediéndose a ella desde Madrid por la NIII y luego la N301 por Albacete.

³⁶ <http://pares.mcu.es/Catastro/servlets/ServletController?accion=2&opcion=10>

³⁷ <http://ayerjumilla.blogspot.com/2009/11/la-plaza-arriba.html>

³⁸ Los datos han sido recopilados en: <http://www.jumilla.org/municipio/DatosSocioeconomicos.asp>

Según datos socioeconómicos recogidos en la página del ayuntamiento a día de hoy, cuenta con 22.501 habitantes, frente a los 1.200 que encontró Ulloa. La actividad económica básica sigue siendo principalmente la misma que él destacó: la agricultura, pero ha variado el cultivo principal, ya que ahora es el viñedo el que ha sustituido al cereal, así como el olivo, almendro y frutales en tierras de regadío. La industria que destaca es la derivada de esos cultivos, extracción de áridos, sal y también la construcción, ocupando un puesto importante el sector de la madera, ya no figuran los telares como medio de ganarse la vida los jumillanos, cuando en tiempos de nuestro viajero según nos dice, estaban presentes en casi todos los hogares.

La ganadería se concentra en especies adaptadas a las condiciones ecológicas de la zona del sureste, tales como la cabra de raza murciano-granadina y sus productos, contando con una excepción en la creación de granjas tradicionales, ya que se han implantado varias dedicadas a la cría de avestruces que comercian con sus huevos y carne. Sin duda Ulloa hubiera dedicado algunas notas al respecto.

La villa que encontró Ulloa en julio de 1749 se convirtió en ciudad 162 años después, precisamente en julio de 1911, cuando Alfonso XIII le otorgó dicho título³⁹, y merece ser visitada, y no sólo por sus vinos con denominación de origen, ya que como hemos visto, tiene mucho que ofrecer al viajero del siglo XXI.

El itinerario del insigne viajero del XVIII lo llevó en esta ocasión por España y otros países durante tres años. A la vuelta relataría sus experiencias y entre los muchos y extraordinarios hallazgos, inventos, industrias y un sinfín de temas que fueron motivo de su atención, también quedó constancia del modo de vivir y trabajar de las gentes de Jumilla, humilde villa de Murcia que encontró casi de casualidad en su gran periplo vital, pero que le dejó tan en “suspense que no encontraba razón para tanta felicidad” y por tanto digna de ser considerada por el espíritu ilustrado de Antonio de Ulloa.

³⁹ <http://www.jumilla.org/municipio/Historia.asp>



Antonio de Ulloa hacia 1756. De Andrés Cortés y Aguilar - [2],
Dominio público,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=28944750>

Bibliografía:

GARCÍA ESPAÑA, Eduardo, Censos de población españoles, Estadística española Vol.33, Núm. 128, 1991, p.p. 441-500

SANCHEZ DIANA, J Ma, Viajes, viajeros y albergues en la España de los Austrias, Chronica Nova 7, 1972, p.p. 35-93.

BAS MARTÍN, *El viaje como formación: Ejemplos de la literatura europea del siglo XVIII*, Revista Historia de la educación nº 30, Salamanca, 2011, p.p. 129-143

ALJOVÍN DE LOSADA, C, Ciudadano y vecino en Iberoamérica, 1750-1850; Monarquía o República, Diccionario político y social del mundo iberoamericano. La era de las revoluciones, 1750-1850, Iberconceptos-I, Madrid, 2009.

MORALES GIL, Alfredo, La propiedad rural en el Altiplano de Jumilla-Yecla durante los siglos XVIII-XIX. El Catastro del Marques de la Ensenada, Murcia, 1970.

GONZÁLEZ CASTAÑO, Juan, Breve historia de la Región de Murcia, Ed. Tres Fronteras, Murcia, 2009.

HELGUERA QUIJADA, Juan, Antonio de Ulloa en la época de Marques de la Ensenada, en Actas del II Centenario de Don Antonio de Ulloa, CSIC, 1995.

VEGA, Jesusa, *Viajar por España en la 1ª mitad del siglo XIX*. Una aventura lejos de la civilización. En <http://rdtp.revistas.cesic.es>

