Alaxarch. Revista de estudios de la Manchuela
Num. 6. Año 2020

El Camino Real a su paso por Alcalá del Júcar

José Luis Valiente Pelayo
Codirector de Alaxarch

Palabras clave: caminos históricos. Alcalá del Júcar.
Keywords: historical roads. Alcalá del Júcar.

INTRODUCCIÓN A LOS CAMINOS

Si atendemos a la definición de la Real Academia de la Lengua, debemos entender por camino, aquella faja de tierra hollada o trillada por la que se va y viene de un lugar a otro. Sin embargo, esta explicación no puede ser más extensa pues da pie a todo un sinfín de variaciones en su nomenclatura, en función de los lugares que une, su anchura, su importancia, etc., dando así lugar a toda una variedad de nombres tales como sendas, atajos, veredas, carreteras y, entre muchos otros, camino real. Es decir que todas las diferencias que se ofrecen en cuanto a anchura, longitud, permanencia y otros aspectos caben perfectamente dentro de la idea genérica expresada por la palabra "camino". Y de aquí la variedad de nombres y de clasificaciones de dichos caminos.

Así, podemos ver el camino vecinal, es decir, aquel camino construido y conservado por el municipio en el cual se encuentra y al cual sirve. De la misma forma, podemos ver el denominado camino carretero, que era capaz para el tránsito de carros y carruajes y su variante, el carril, el cual solo era capaz para un solo carro.

Finalmente, y entre otros muchos, podemos nombrar por ser el que nos ocupa, el denominado camino capdal, más conocido como camino real. Este camino era aquel que había sido construido a expensas del Estado, más ancho que los otros y que ponía en comunicación poblaciones de cierta importancia entre sí. Por tanto, podemos decir que se conocía como Camino Real, a todas aquellas vías de comunicación que pertenecían al rey y que, por ello, no podían ser causa de invasión, enajenación, ni roturación.

Aun cuando nada hay sobre este particular, es conjeturable el que hubiesen caminos desde la aparición de los pueblos y ciudades, ya que servirían para poner en contacto unos núcleos con otros. En este sentido, nada se puede asegurar hasta la aparición de los íberos en nuestra historia. Es con ellos cuando sabemos, fehacientemente, que hubo numerosas vías que fueron construidas por ellos y que, algunas de ellas, desaparecieron con la llegada de los romanos. Esto podemos verlo en el trabajo de Santiago Broncano y Alfaro Arregui para el yacimiento de Castellar de Meca (Ayora) y nuestra zona albacetense próxima a este yacimiento arqueológico.

Posteriormente, los cartagineses utilizarían la denominada Vía Heráclea o Hercúlea, para llevar a cabo la expedición de Aníbal a Italia. Su recorrido, en nuestro país, comienza en Cartago Nova (Cartagena) y discurre paralela a la costa hasta llegar a los Pirineos.

© José Luis Valiente Pelayo

En lo que a nuestra zona se refiere, y para aquella época ibérica, el hecho de que, tanto la necrópolis de La Era del Santo como el horno ibérico de La Casa Grande o el abrigo de Reiná se ubiquen en la misma orilla del río, aventura a pensar que tal vez existió desde antiguo un camino que coincidiría con la actual carretera a La Recueja.

No obstante, el gran avance en cuanto a los caminos en nuestro suelo patrio, fue debido a los romanos. Fueron los constructores de las denominadas calzadas romanas. Se calcula que, durante aquel periodo, los romanos construyeron unos 10.000 km de calzadas tan solo en la Península Ibérica; muchas de las cuales serían precursoras de las actuales carreteras. Con la llegada de los romanos y la construcción de las calzadas, viajar resultó un enorme avance en el terreno de las comunicaciones antiguas. Indiscutiblemente fueron un hito en la historia de nuestro país y aun de toda Europa.

En cuanto a la actual provincia de Albacete tenemos que decir que, las fuentes antiguas que nos suministran datos sobre las comunicaciones romanas en nuestra provincia, son los Vasos Apolinares (también llamados de Vicarello). Los cuales nos dan cuenta de los lugares entre Tarragona y Cádiz y que atravesaba de Oeste a Este nuestra provincia; junto a estos vasos, también contamos con el denominado Itinerario de Antonino y el llamado Anónimo de Rávena.

Además, hay gran cantidad de poblaciones con evidencias romanas por lo que, aunque las desconozcamos en gran medida, hubo gran cantidad de caminos de diversa índole que servían para poner en comunicación nuestros pueblos. Así, en nuestra comarca, y pese a que la tradición marca como romano el puente de la Rambla, no hay indicios de vía de comunicación alguna, aunque es lógico pensar que los caminos que existieron con anterioridad, seguirían funcionando. Por otra parte, en la aldea de Tamayo hay restos de una calzada romana, así como de un puente del mismo período.

Posteriormente, con la invasión de los pueblos germánicos (visigodos, etc) y la caída del imperio romano, los caminos intentaron mantener estas vías en uso según sus posibilidades, aunque no es menos cierto que es, en esos momentos, cuando se inicie la ruina de esta red de caminos. Pese a este declinar, los godos promulgaron algunas leyes cuya finalidad última era la conservación de caminos. Así, sabemos que, en el Fuero Juzgo, se hace mención a que los caminos estén libres de obstáculos sino que, además, se deje a su lado cierto espacio libre para desahogo de los transeúntes.

También los árabes siguieron utilizando las vías construidas por los romanos y, a las cuales, añadirían aquellas que ponían en contacto pueblos o ciudades fundadas por ellos. Construyeron un buen sistema de comunicaciones cuyas vías, denominadas arrecifes, estaban divididas en etapas, con lugares para descansar cada cierto número de kilómetros. Si seguimos el itinerario utilizado por Abd al-Rahmân III (323/934-935), la primera población valenciana, después de Chinchilla, era Qantarat Turrûs (junto al Júcar) que debería situarse, según Barceló Torres, entre Alatoz y Alcalá del Júcar. No cabe ninguna duda de que habría que identificar esta población musulmana con la actual aldea de Puente de Torres; de hecho, la palabra Qantarat significa, precisamente, puente. El propio califa, tras llegar a Santiyâla (Chinchilla), se dirigirá a Zaragoza, cruzando el río Júcar por un puente que Rubiera Mata identifica con Alcalá del Júcar pero que, igualmente, pudo ser la propia Qantarat Turrûs. Posiblemente, sea en esta época islámica cuando se lleven a cabo los caminos que flanquean el río y que llevan a las distintas huertas de nuestro término municipal, pues siempre se ha relacionado al mundo musulmán con el regadío.

Será ya con la Reconquista cuando, los reinos cristianos, necesiten otra vez caminos en buen uso para su avance progresivo hacia el sur. A ello hubo que sumar el descubrimiento del sepulcro

© José Luis Valiente Pelayo

del apóstol Santiago que, unidos a otras peregrinaciones a diversos santuarios, hicieron desarrollarse muy rápidamente la red de caminos dando lugar a la aparición de nuevos trayectos.

Tras el fin de las guerras entre cristianos y musulmanes, y ya con los Reyes Católicos, se llevaron a cabo reparaciones en caminos impulsando, así mismo, la construcción de puentes. Con la paz, se dio un mayor tránsito de personas y mercancías, motivo por el cual, en las Cortes de Madrigal (1476), se crea la Santa Hermandad, cuya finalidad principal era la seguridad en los caminos y en los campos, con funciones policiales y judiciales. Ya en 1546, aparece el primer itinerario español de caminos, obra del cartógrafo y geógrafo valenciano, Juan de Villuga.

También la cabaña ganadera en general, y la Mesta en particular, usaron de caminos por donde transitaba el ganado para llevarlos de unas dehesas a otras. Así, en estas vías pecuarias, hablamos de cañadas, cordeles, veredas, etc. en función de su tamaño y anchura. Aunque son ya casos excepcionales, todavía hoy en día es posible encontrar pastores que conducen sus rebaños por estas vías de trashumancia aunque, no es menos cierto que la mayor parte de las cañadas y veredas casi han sido borradas de la superficie del suelo, unas veces invadidas por los cultivos y otras por el propio monte. En lo que a La Manchuela se refiere, y aunque en todos los pueblos existen veredas que usan los pastores para llevar sus ganados a las diferentes partidas, en el ámbito comarcal destacan, principalmente, dos cañadas: Cañada Real de los Serranos y la Cañada Real de los Manchegos. También Alcalá del Júcar atrajo durante mucho tiempo a los ganados de otros lugares del país, debido a la abundancia de sus pastos. Así, en el capítulo XXII de las Relaciones Topográficas de Felipe II (1579) aparecen rebaños de la sierra de Moya, de Albarracín e, incluso, de Medinaceli ,los cuales eran traídos a herbajar a nuestro término debido a la cantidad y calidad de nuestras dehesas. La calidad y abundancia de nuestros forrajes era tan alta que "*...en berano se mueren muchos ganados por la mucha yerba que ay en el dicho termino*".

Y esto siguió más o menos igual hasta que, con la llegada de los Borbones al trono y, principalmente, con Carlos III, se proyectó una red de carreteras de tipo radial cuyo origen estaba en la capital del España. Según este proyecto, y siguiendo con la política centralizadora de estos monarcas, desde la Puerta del Sol (Madrid), partían carreteras de forma radial hacia Andalucía, Cataluña, Valencia, Galicia, Burgos y Extremadura dando lugar a las actuales carreteras nacionales radiales (Fig. 1). Como es lógico, hubo que salvar las cadenas montañosas que circunvalan la Meseta, por lo que se llevaron a cabo numerosas e importantes obras de mejora relaciona-

Fig. 1.- Punto de inicio de las carreteras españolas. Puerta del Sol (Madrid)

© José Luis Valiente Pelayo

das con dichas vías y que dieron como resultado la mejora comercial de Castilla con el resto de lugares españoles. Entre las mejoras que se llevaron a cabo, destacan el ensanche de antiguas vías, así como el empedrado de determinados tramos. De la misma forma, se crearon nuevos trazados, con el consiguiente aumento de la longitud de la red de carreteras.

Así, se conformaron dos tipos de caminos: los de ruedas, que facilitaban el traslado a través del uso de carros y carretas y los caminos de herradura, que conformaban la antigua red y que nopermitían un rápido ni eficaz transporte.

Esta red radial de carreteras es la que, con arreglos y adecuaciones a los nuevos materiales y circunstancias, ha acabado llegando hasta nosotros.

EL CAMINO REAL EN ALCALÁ DEL JÚCAR

Es lógico pensar que, los caminos más antiguos, debieron ser los naturales, motivo por el cual pensamos que, de una forma u otra, sobre ellos se han ido superponiendo las distintas vías y carreteras que han acabado llegando hasta nosotros.

Debido a su cercanía con el antiguo Reino de Valencia, por Alcalá del Júcar pasaba el llamado Camino Real. Fue una vía muy importante pues, al menos desde el siglo XIV, tenemos constancia que, en nuestro pueblo, se encontraba una aduana que hacía las veces de frontera con el reino de Aragón.

Aunque no tenemos constancia de ningún documento que nos marque el recorrido de dicha vía a su paso por la localidad, no es menos cierto que sí contamos con algunas pistas que, aunque indirectas, nos indican, al menos a mi juicio, cuál era el recorrido del denominado camino real a su paso por nuestra Alcalá del Júcar.

Para empezar, sabemos que dentro de la antigua red de caminos, estaba el que enlazaba Requena con Alcalá del Júcar y que, entre otras poblaciones, atravesaba Casas de Ves, pasando por el Corral de la Poveda y, de aquí, atravesaba el Cabriel junto a las Casas de Caballero, mediante puentes de troncos de los cuales no nos queda ningún vestigio ya, para llegar a la ciudad valenciana. De hecho, a la salida de esta población valenciana, había "...una puerta antigua que se alla en las murallas de la Villa de Requena la que en el dia se nomina la puerta de Alcala del Rio". La zona donde se ubicaba dicha puerta es fácilmente identificable hoy en día pues, en sus inmediaciones, hay actualmente un restaurante que lleva ese nombre y que todos los que cruzamos Requena por la N-III, pasamos junto a él (Fig. 2).

Fig. 2.- Bar "La Puerta de Acalá", en Requena.

De este camino sabemos algo más, pues por un texto del siglo XVI, sabemos que se puso: "*...otra tabla de diezmo e aduana en Casas de Ves porque esta en el mesmo camino rreal que va al Reyno y çiudad de Valençia...*".

Por lo tanto, de dichos textos, deducimos que, el camino real, tras pasar por nuestro pueblo, Las Eras y Zulema, llegaba a Casas de Ves y, de allí, a Requena. Es más, todavía hoy en día, en nuestra aldea de Zulema se conserva en la memoria de la gente mayor el denominado "camino del reino", el cual

© José Luis Valiente Pelayo

llegaba desde Las Eras y pasaba por las actuales calle del Pozo y, empalmando con la calle del Olmo, salía en dirección a Casas de Ves.

Tan antiguo como el anterior es el camino que, desde Las Eras, se dirigía hacia Villa de Ves, pasando por el Ardal y cerca del Corral de Tainá para, siguiendo el borde del cañón, llegar a dicho pueblo. Su recorrido también aparece en las Relaciones Topográficas al decirse que: "...a la parte que sale el Sol esta una Villa que se dize la Villa de Ves la qual esta tres leguas yendo por el carril por la hermita del Señor San Cristoval desta Villa…". San Cristóbal es el patrón de los caminantes y, por extensión, hoy en día, de los conductores. Este patronazgo hizo que, en numerosos lugares de España, se construyesen pequeñas ermitas dedicadas a este santo, las cuales solían estar a las salidas del pueblo y junto a caminos importantes para obtener, así, su protección durante la marcha. Por lo tanto, sabemos que, en nuestro término municipal, al menos desde el siglo XVI, había sido construida una ermita dedicada a este santo y que, junto a ella, pasaba el Camino Real. Será algún tiempo después, en 1650, cuando don Pedro Manso Zúñiga nos indique cual era su ubicación ya que "*...aviendo visitado personalmente la hermita de San Xpritoval y que esta en lo alto de las heras sobre el Rio Jucar...*".

Aunque la ermita desapareció hace tiempo, afortunadamente se ha conservado el topónimo. Gracias a ello, sabemos que, la ermita de San Cristóbal fue construida en el paraje de igual nombre, en la aldea de Las Eras, junto a la hoy llamada "Fábrica de los Vicentes", es decir, junto a la última curva que, desde Alcalá del Júcar, sube a esta pedanía (Fig. 3).

Fig. 3.- Paraje de San Cristobal. Las Eras.

Recapitulando, de todo lo visto hasta ahora podemos colegir que, el camino real, sea cual fuere su trazado, pasaba por la ermita de San Cristóbal, en Las Eras y que, desde allí, se dirigía hacia Zulema y Casas de Ves para, posteriormente, llegar a Requena y Valencia. Como hemos visto anteriormente, otro camino que también pasaba por la ermita de San Cristóbal, en este caso secundario, nos comunicaba con la Villa de Ves.

Y, a partir de aquí, comienzan los problemas, ya que hay que dilucidar cuál era el recorrido del camino real por la villa de Alcalá del Júcar. Don José Antonio González Pérez, en su libro sobre nuestro pueblo, cree que el camino real atravesaba el puente de La Rambla, para subir por la

© José Luis Valiente Pelayo

Cuesta Hondonera, calle del Pósito y, a continuación, seguir por la calle Carnicería, calle del Castillo y calle Libertad; seguiría por la calle Desamparados, calle Asomada y, por el camino de los Porches, a dar a la Fuente Nueva y a San Cristóbal, ya en Las Eras. Sin embargo creemos, sinceramente, que ese recorrido no se mantiene en pie. En primer lugar, porque las noticias más antiguas sobre el camino real, son anteriores a la construcción del puente que, erróneamente, denominamos romano. Efectivamente, dicha pasarela se acabó de construir a principios de 1771, tal y como se aprecia en la lápida fundacional que aparece a mitad del puente, y en la cual puede leerse: "*ESTE PASO ES DE DON / MARTÍN PARDO Y SE PUSO / EL AÑO DE 1771 A 27 / DE MARZO QUE SE REMATÓ / EL PUENTE*".

Como vemos, esta inscripción nos data la terminación de esta pasarela el 27 de marzo del año 1771 y el total de la obra ascendió a 2.545 ducados, "*...sin incluir En estos el escesibo Numero de peonadas, que boluntariamente por el Vecindario se suplieron en su costrucion*". Por otra parte, incluso aunque hubiese existido el puente, es difícil de creer que carros foráneos cargados con productos para comerciar con el levante español, pudiesen subir por la Cuesta Hondonera o, peor todavía, recorrer algunas calles y hacer los giros pertinentes al final de ellas, durante el trayecto. Tampoco nos parece muy viable el que, debido a la trashumancia, rebaños de cientos de cabezas, circulasen por dentro del pueblo.

Pero, llegados a este punto, habría que preguntarse ...¿si no cruzaban por el puente romano, por donde se cruzaba el Júcar en nuestro pueblo?. Para responder a ello, habría que recurrir a un documento datado en 1752, es decir, casi veinte años antes de la construcción del puente de La Rambla y en el cual podemos leer que: "*el Arco mayor del puente que tenia sobre el Rio Jucar en su termino, y se allaba arruinado Con bastante detrimento y perjuizio de sus Vezinos...*". Su deterioro debió ser muy rápido, ya que tan solo unos años después ya se indica que "*...en estta Villa ay Una Puente De Piedra para el Preciso transito A la Rivera del Rio Jucar, que oy el Arco maior de ella se ve advierte demolido, oy mantenido con punttales de Piedra y Madera, expuesto este passo a la menor avenida de Aguas, Ruina de toda la Rivera...*". El arquitecto Felipe Motilla hizo el pertinente informe, según el cual, el daño "*...qué éxperimenta el puente que hay sobre Jucar destinado para el surtimiento de Leña, y Viberes, para este Vecindario, paso, y trafico, de la Real Cabaña, pues Registrado uno de sus Machones sobre el que descansan los arcos se reconoze un vazio, y quebranto que ano repararse con la prontitud, que describe su Necesidad es Regular, y berosimil el desplomo y ruina del principal de dichos Arcos...*".

Es obvio que este puente no es el actual. En nuestra opinión, este antiguo puente al que hacen referencia las crónicas, debe ser identificado con el actual puente de madera. Desconocemos el motivo por el cual desapareció pero, quizás, tras sucesivas riadas o por el tiempo transcurrido desde su construcción, el puente estaba en el lamentable estado de conservación que acabamos de ver, lo cual hizo necesario que se construyese el que une La Rambla con la Cuesta Hondonera.

Este antiguo puente ya no fue levantado de nuevo, aunque todavía siguió utilizándose al aprovechar sus pilares y reconvertirlo en un puente de madera (Fig. 4). Las sucesivas riadas hicieron que tuviese que ser levantado en varias ocasiones pero, la riada de 1941, acabó definitivamente con él. Por otra parte, con la construcción en 1928, algunos metros más al norte, del moderno puente de hormigón, ya no fue necesaria una nueva reconstrucción. Fue nuevamente rehabilitado en 1984.

Con el derrumbe del puente primitivo, no solo desapareció un puente, sino también un camino y, lo que es más importante, la memoria de su existencia. Y, como ya no existía la aduana, ni los transportes ni los ganados tenían por qué pasar por nuestro pueblo, fue lógico el que éstos buscasen pasos más fáciles y cómodos.

© José Luis Valiente Pelayo

Fig. 4.- Puente de madera. Años 20.

Y así, con un puente arruinado y tan solo el de La Rambla en servicio, pero sin que los carros pudieran subir por la Cuesta Hondonera, no es raro que Sebastián Miñano, en 1826, nos diga que, las calles de nuestro pueblo, eran "*...tan estrechas y pendientes, que con gran dificultad pasa un carruage por la mas ancha, y lo mismo sucede con los cam(inos) de avenida al puente, que por descuido están intransitables; siendo asi que antes uno de ellos, conocido con el nomb(re) de Puerto Seco, era el pasage y crucero de comercio de Requena y de otras villas*". Algún tiempo después, Pascual Madoz (1945), vuelve a redundar en esta idea, al decir que el paso del río era imposible en todo el espacio que cortaba la jurisdicción, lo cual era como consecuencia, según el propio Madoz, de "*...haberse inutilizado el camino que se conoció con el nombre de Puerto Seco, que era de tránsito para Requena y otras villas*". Es decir que con la desaparición del puente, ubicado junto al denominado Molino de los Pobres, desapareció la forma de cruzar el río para ganados y carros asestando un golpe de muerte al Camino Real. Evidentemente, no podemos estar de acuerdo con F. Franco cuando dice que, este camino, fue inutilizado como consecuencia de las guerras carlistas y de Independencia, siendo muy importante para nuestro pueblo ya que era la salida natural de nuestros productos.

También es importante saber desde donde llegaba el Camino Real hasta nuestra Alcalá del Júcar. En este aspecto, sabemos que nuestro camino partía de una bifurcación del camino de Almansa a Chinchilla y, a partir de aquí, seguía por Alpera y Alatoz, hasta llegar a nuestro pueblo. Desde aquí, seguía la ruta ya indicada anteriormente de Casas de Ves y Requena.

Por todo ello creemos, prácticamente fuera de toda duda, que el Camino real llegaba desde Alatoz, hasta las cercanías de la entonces inexistente Casas del Cerro, iniciando un descenso fuerte y con un gran desarrollo hasta llegar a la villa de Alcalá del Júcar. Entraría por la actual calle Batán hasta el puente de piedra (puente de madera hoy en día), donde estaba ubicada la aduana, también denominada Puerto Seco. Tras cruzar el río, el camino giraba a la derecha y proseguía por el Ceñajo, el rabal, la cueva de la "Mora Encantá" y subir, en un fuerte ascenso, hacia el llano. Pasaba por la ermita de San Cristóbal y, de ahí, hacia Zulema y Casas de Ves.

© José Luis Valiente Pelayo

Por todo ello, creemos que, el único recorrido posible del Camino Real en Alcalá del Júcar, era el que hoy en día está debajo de la CM-3201, es decir, la carretera que nos lleva hasta Las Eras. Todavía recordamos como, hace más tiempo del que quiero recordar, algún anciano le llamaba camino real a dicha carretera.

Para acabar de rematarlo, el golpe de gracia al Camino Real se le dio en 1902, año en que se apruebó el Proyecto de Ley que lo incluía definitivamente en el Plan General de Carreteras. Pese a ello, y debido al escaso número de vehículos a motor,este camino siguió siendo utilizado por los alcalaeños hasta que, con la llegada masiva de los coches en los años 60, comenzó a ser peligroso el transitar por él. No obstante, hay numerosas vistas de los alcalaeños recorriendo dicho camino (Fig. 5).

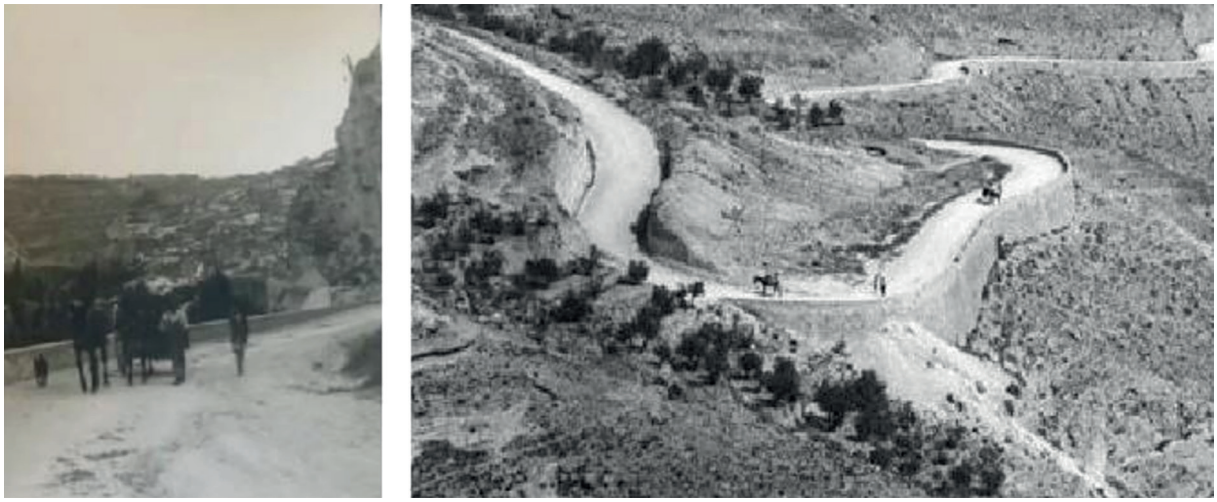

Fig. 5.- Recorriendo el Camino Real. Años 50 (izq.) y años 30 (der.)

© José Luis Valiente Pelayo