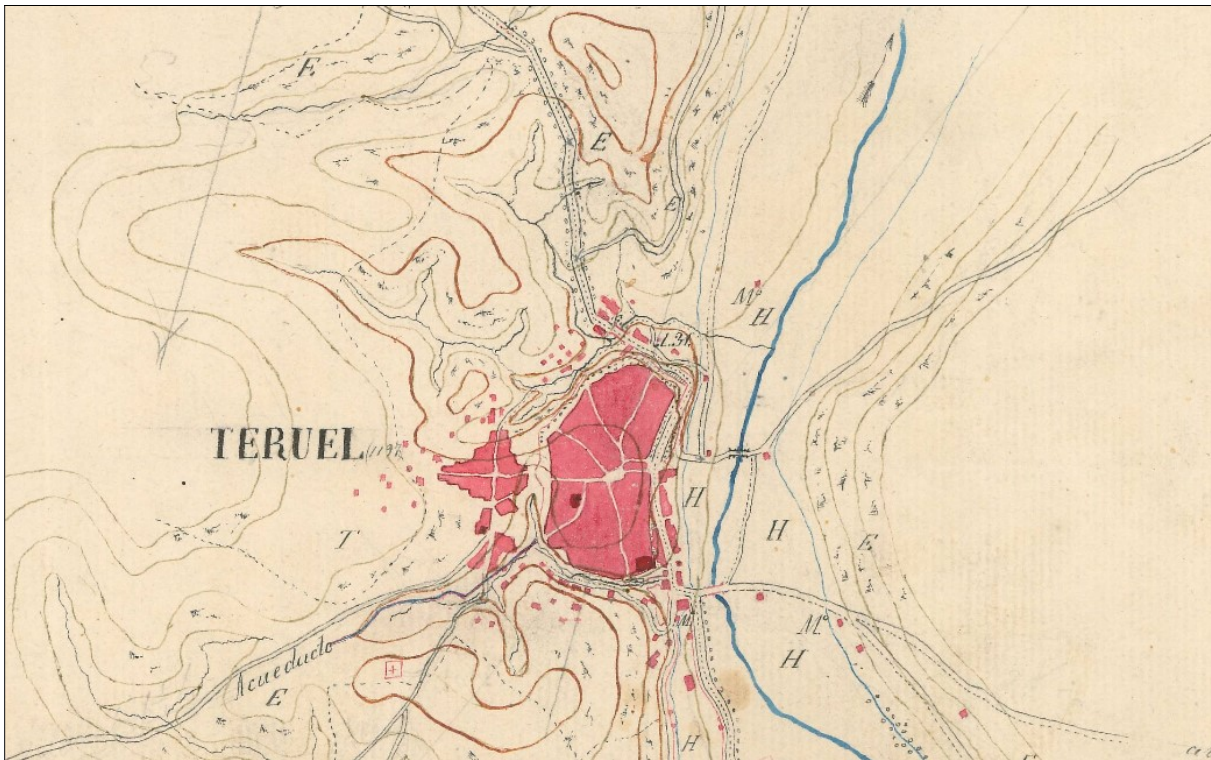


El camino real histórico entre Zaragoza y Valencia



I.- Exordio. Los caminos reales.

II.- Descripción del camino real entre Zaragoza y Teruel.

III.- Descripción del camino real entre Teruel y Murviedro (Sagunto).

IV.- La vecindad del camino real.

Carlos Casas Nagore
historiasdecarreteras.com

Teruel, abril de 2020

I – Exordio. Los caminos reales.

Los caminos reales

Un camino real, tal como se define en el diccionario, es el *“construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia”*.

Esta definición hay que matizarla, al menos para la mayor parte de los caminos reales. De entrada, se trata de caminos históricos, que el “Estado” se limitaba a proteger, pero no a construir ni a mantener, tarea esta última de la que se solían encargar los concejos u otros organismos locales, y no de forma continuada.

En abril de 1677 Carlos II viajó de Madrid a Zaragoza, por el camino de ruedas, que pasaba por Daroca. Su viaje fue descrito por Francisco FABRO BREMUNDAN. Del puerto de Balconchán, entre Used y Daroca, opinó lo siguiente:

“De allí cuentan dos leguas hasta Daroca, pero la una vale por dos en el rodeo forzoso a los coches, y en lo agrio del Puerto por donde se baja a la ciudad. Es verdad que ella no perdonó trabajo o gasto para aderezar la carretera, concurriendo a la obra el cuidado y expensas de la Comunidad, así en esta parte como en las demás de su distrito por donde su Majestad había de pasar, de suerte que en todas se hallaron los caminos muy acomodados y practicables, sin que sucediese el mínimo accidente de vuelco u otros a que la diligencia había procurado ocurrir”.

De la descripción anterior se deduce algo muy común hasta el siglo XIX: los caminos eran mantenidos por los Concejos o, como en este caso, por la Comunidad de Daroca. Los arreglos de los caminos se efectuaban con motivo de algún viaje importante.

Desde el ocaso de la Hispania romana, hasta bien entrado el siglo XVIII, se puede afirmar que el Estado no asumió la construcción y la conservación de caminos de largo recorrido.

Los romanos fueron los inventores del afirmado de los caminos, utilizando los materiales adecuados que tuvieron cerca (normalmente, zahorras). Sin embargo, buena parte de los caminos medievales y modernos carecían de firme, y eran intransitables en épocas de lluvias o de nieves y hielos. Hay muchos relatos de viajeros o de ilustrados, como Pedro RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, que lo atestiguan.

“Los caminos son en la mayor parte de herradura y por lo general ásperos, incómodos y peligrosos, aún para las bestias. Las carreteras son pocas para lo que es el Partido; aún en los llanos se hacen intransitables por muchas partes en tiempos de lluvias y de cada avenida se indisponen más por donde hay arroyos o barrancos. Mas no por esto se aumenta el cuidado de componer lo más preciso y peligroso, si exceptuamos la carretera que se está haciendo al presente desde los confines del Reino de Valencia hasta Teruel, la cual concluida ha de seguir hasta Zaragoza”.

Descripción geográfica, político-económica del Partido de Teruel, obra de 1794, probablemente de Pascual IBÁÑEZ.

La anchura de los caminos reales permitía la circulación de carros, pero con mucha dificultad en algunas zonas, debido precisamente al habitual mal estado de la superficie del camino.

Estos caminos aprovecharon corredores naturales históricos, recorridos desde la antigüedad. En el caso del camino real de Zaragoza a Valencia por Teruel, se aprovecha el valle del río Huerva, luego el del Jiloca, para finalizar con el del río Palancia.

Los usuarios habituales de estos caminos fueron los profesionales del transporte (valijeros, cosarios, arrieros, o como se les quiera denominar); también lo fueron los ganaderos, en algunos tramos. El resto de la población no viajaba casi nunca, salvo por necesidad, peregrinación u obligación (militares, traslados de domicilio, embajadas, etc.).

La inmensa mayoría de los viajeros lo hacía a pie o con recuas de mulas. La mula fue el animal más utilizado para el transporte en España, fundamentalmente por su tamaño, fortaleza, resistencia y facilidad de cría, sin desdeñar la estabilidad demostrada en terrenos abruptos y con mal firme, como eran muchas de las sendas por las que, a veces, tenían que transitar.

Un peatón podía caminar entre 25 y 35 km cada día (5 a 7 leguas, u horas, como se contaban en Aragón). Por su parte, con mulas se podía llegar a recorrer entre 30 y 40 km, en función de los accidentes del terreno, fundamentalmente de las cuestas y pendientes.

La posta nació en 1505 como servicio urgente de correos al servicio de la Corte. Exigía una organización complicada para la época, basada en posadas o ventas con animales de refresco ("apostados"), personal adecuado y una serie de postillones encargados de los caballos o de las mulas. La distancia de recorrido diario aumentó hasta los 200 km, si el terreno no era muy montañoso.

Las paradas de postas solían estar cada 20 o 25 km. Si bien era un servicio de correos, eventualmente se alquilaba a particulares que necesitaban desplazarse "a posta" con rapidez. Con el desarrollo de las carreteras, a partir del siglo XIX, se utilizó también la silla de ruedas para este servicio.

Es importante no confundir los itinerarios de la posta con el trazado de los caminos reales. Hay que tener en cuenta que la posta debía llegar a los lugares de destino lo antes posible, que dado que era un servicio de correos debía pasar obligatoriamente por determinadas poblaciones y que la posta montada no requería un camino de cierta anchura. Un ejemplo lo tenemos en el camino real de Zaragoza a Teruel, que para la mayor parte de los usuarios discurría por Campo Romanos (igual que lo hace hoy día la autovía Mudéjar), mientras que el servicio de la posta daba un rodeo y pasaba por Daroca, como es lógico.

En 1716 el Estado asumió plenamente el servicio de correos y la posta, indemnizando a sus concesionarios. Poco después, en 1720 se publicó el Reglamento General y se establecieron las carreras de posta. Se incluyó el servicio entre Valencia y Teruel, de 24 leguas y con 6 postas. En el cómputo de distancias se utilizaba la legua "vulgar", similar a la "común", (unos 5,573 km por legua).

Hubo que esperar hasta 1761 para ampliar el servicio de postas y conseguir mallar los itinerarios. En dicho año, el servicio entre Valencia y Teruel se prolongó hasta Zaragoza.

En 1830 Francisco Xavier de Cabanes publicó la Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España. Los itinerarios y caminos que cita son los de la posta, es decir, los del servicio de correos. Así describe el camino de Zaragoza a Valencia por Daroca y Teruel:

“Este camino tiene una dirección de norte a sur, y pasa por Cariñena, Daroca, Teruel, Segorbe e inmediaciones de Murviedro (Sagunto). El poco trecho construido de este camino por la parte de Valencia lo fue en el último reinado, y por la de Zaragoza en el actual. Le transitan toda clase de carruajes, aunque no deja de ofrecer algunos malos pasos.

Atraviesa este camino los puertos de Cariñena, de Daroca y algunos otros al fin del reino de Aragón y principios del de Valencia, y los ríos Jiloca en Daroca y Alfambra en Teruel. Tiene las posadas principales en Daroca, Teruel y Segorbe, y su longitud es de 55 1/3 leguas, según se expresa en el Itinerario que se pone por apéndice”.

Tampoco se debe confundir el camino real con los itinerarios que seguían las expediciones militares, condicionadas por la estrategia que se deseara seguir, o viajes de particulares, que en ocasiones circulaban por campo a través o por sendas o caminos secundarios, como queda constancia en muchos relatos.

La manutención y el alojamiento, teniendo en cuenta la velocidad diaria de los viajes, requerían la existencia de fondas, posadas o ventas a lo largo del camino.

La fonda fue el establecimiento habitual en el interior de pueblos o ciudades de importancia. En ella se podía encontrar cobijo, manutención y cama; eso sí, en la mayor parte de ellas no se admitían animales, por lo que era necesario alojarlos en alguna posada o cuadra próxima. Normalmente, la fonda era utilizada por viajeros pudientes que pensaban pasar una temporada en la ciudad.

Otro establecimiento típico en el interior de las poblaciones fue la posada. En ella se ofrecía cobijo, fuego en el hogar y un lugar donde dormir. No estaban obligadas a servir comidas, pero en cambio solían permitir el alojamiento de los animales.

Tanto las fondas como las posadas se localizaban en el interior de las poblaciones próximas al camino. También se vinculaba a estos núcleos urbanos el mesón, establecimiento típico suministrador de comidas o bebidas, que a veces ofrecía también alojamiento. Los mesones solían estar en la parte exterior de las poblaciones.

No obstante, los establecimientos clásicos a lo largo de los caminos fueron las ventas, ubicadas siempre fuera de las poblaciones.

En las mal afamadas ventas se ofrecía cobijo, fuego en el hogar y alojamiento para los animales. Los viajeros extranjeros que visitaron España en los siglos XVIII y XIX fueron en la práctica los únicos que dejaron escritos libros en los que narraron sus aventuras. Todos ellos coinciden en quejarse del mal servicio y de la carestía de las ventas españolas, y en muchos casos de la inexistencia de cuartos para dormir. Esperaban encontrar en ellas lo mismo que en una fonda de ciudad.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que en España no viajaban en la práctica más que los profesionales del transporte y los ganaderos. Estos requerían forraje y alojamiento para sus animales, y para ellos techo, agua y fuego en el hogar, donde poder cocinar la comida que llevaban consigo. En cuanto a su descanso, era lógico que se acostaran en la

misma cuadra, vigilando de este modo su mercancía y sus animales. Las ventas les ofrecían lo que necesitaban.

Me procuré buenas alforjas llenas de provisiones de pan, carne, chocolate, queso y de una bota de buen vino y retomé el camino [desde Teruel].

Joseph BRANET. 28 de junio de 1797. Diario de un sacerdote refractario refugiado en España. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.

La lentitud de los viajes obligaba a estar muchas horas a la intemperie, atravesando en muchas ocasiones zonas casi desérticas, con mucha distancia entre unas poblaciones y otras. Cualquier tormenta, borrasca de nieve o granizada convertía el viaje en un peligro. También, en buena parte de España, el calor del verano y la sequedad algunos territorios creaban problemas muy serios. Se narran casos de muerte de viajeros por insolación y por falta de agua.

A los peligros anteriores hay que sumar los de sufrir un accidente o caer enfermos durante el viaje. Se citan muchos casos en los que los carros sufren averías graves a causa del mal estado de los caminos, impidiendo seguir el viaje con normalidad.

Las provisiones que llevaba me fueron aquí de gran utilidad, pues el eje del carruaje se rompió, fui retenido en dicho pueblo [Villarquemado] hasta las siete de la tarde y tuve tiempo para informarme de lo que allí había de curioso y para impacientarme.

Joseph BRANET. 28 de junio de 1797.

La presencia de bandidos y de ladrones en el territorio, agudizada durante el siglo XIX a causa de los conflictos bélicos y de sus crisis posteriores, atemorizaba a los viajeros. Era habitual aprovechar el viaje de profesionales para circular con mayor seguridad junto a ellos. Hay que tener en cuenta que en algunos tramos era necesario atravesar zonas boscosas, que aumentaban la sensación de inseguridad.

Una vez montado en el carruaje, pasé por los pueblos de Concud y de Caudé. Encontré varias crucecitas plantadas a lo largo del camino; se colocan en estos lugares para indicar a los viajeros que alguno ha muerto o ha sido asesinado en ese lugar. No cabe equivocación, estas cruces son la marca de algún homicidio allí cometido. Una vez colocadas, los habitantes las cuidan y las perpetúan para obligar a los transeúntes a rezar por el descanso del alma del difunto, cuyo nombre está escrito rudimentariamente en los brazos de la cruz. Si se encuentra en un rincón del bosque o en un camino importante el cuerpo de un hombre asesinado, se planta una cruz en el lugar en señal de misericordia. Esta cruz pide al samaritano una lágrima por un desdichado y al viajero una oración por su hermano.

Joseph BRANET. 28 de junio de 1797.

Finalmente, otro problema lo constituían los pasos de ríos o de ramblas. En la España mediterránea, con un régimen pluvial tan heterogéneo, lo normal es que muchos ríos y ramblas sean fácilmente vadeables durante todo el año, salvo en casos de fuertes tormentas. En estas circunstancias, estos cauces suponían un problema de primer orden para el viajero, que veía imposibilitada la continuidad de su viaje durante unos días.

El camino real histórico entre Zaragoza y Valencia

El camino real entre Zaragoza y Valencia figura relacionado por Villuga (1546), Meneses (1576), Matías Escribano (1767), Ponz (1788), Joseph Branet (1797), Santiago López (1809), Laborde (1809), Claude Tillier (1823) y Madoz, entre otros. Sus textos son muy útiles para la descripción del camino, por el que anduvo la mayoría de los viajeros a lo largo de varios siglos.

Una de las primeras referencias data de 1366, cuando una expedición de procuradores turolenses viaja hasta Zaragoza y Barcelona.

Hay constancia del paso de los Reyes Católicos por Teruel en 1481, en un viaje que comenzó en Valencia, desde donde fueron a Sagunto y desde allí por el camino histórico hasta Teruel. En 1488, para ir de Zaragoza a Murcia, pasaron de nuevo por Teruel.

En 1502 Lalaing viajó desde Valencia a Zaragoza, por el camino histórico de Sagunto-Teruel.

Por encima de estos textos, tiene un interés extraordinario la colección de mapas del “*Itinerario de Zaragoza a Valencia*”, de 19 de Setiembre de 1850, confeccionado por los Capitanes del Cuerpo Hipólito de Obregón y Andrés Ruiz; puede obtenerse en la Biblioteca Virtual de Defensa. Se trata de una veintena de mapas, que describen el camino real en 1850, a lo largo de las 51 leguas que distaban de Zaragoza a Murviedro (Sagunto).

La carretera construida entre finales del siglo XVIII y durante el siglo XIX fue de nuevo trazado en bastantes zonas, abandonando el del viejo camino real. Destacan las modificaciones en los tramos entre Cariñena, Villarreal de Huerva, Lechago y Calamocha (la carretera abandonó el viejo puerto de San Martín, y no cruzó Campo Romanos, sino que se diseñó por Daroca) y entre Sarrión y la Venta de la Jaquesa, (se dejó a un lado a la población de Albentosa). Entre Calamocha y Teruel, si bien la carretera siguió el mismo corredor del Jiloca, se construyó en paralelo, normalmente a poca distancia del camino real. Lo mismo sucedió entre La Puebla de Valverde y Sarrión.

Es necesario mencionar que entre Zaragoza y Villarreal de Huerva, el camino real de Teruel coincidía con el camino real para carros (es decir, “de ruedas”) entre Zaragoza y Madrid.

Este camino de ruedas discurrió por Daroca hasta el primer tercio del siglo XIX, cuando la construcción de la carretera por Calatayud lo dejó para el recuerdo. Por él circularon reyes, embajadores y viajeros ilustres, que dejaron crónicas de viaje de mucho interés. Como se ha mencionado, poco antes de Villarreal de Huerva se dividía el camino, siguiendo el de Teruel por Campo Romanos y el de Madrid por Retascón, Daroca, puerto de Balconchán, Used, Tortuera, Tartanedo, Concha, Anchuela, Balbacil, Maranchón, Aguilar de Anguita y Alcolea del Pinar.

El camino real de Zaragoza a Valencia figura en casi todos los repertorios de caminos que se publicaron a partir de 1546, año en el que se editó el primero de ellos, de Juan VILLUGA.

De Valencia a Zaragoza (66,5 leguas), itinerario en el que menciona las poblaciones siguientes: Albalat (1 legua), Massamagrell (1), Sagunto (“moruedre”, 2), Torres Torres (2), Segorbe (3), Jérica (2), Viver (1), Barracas (3), La Jaquesa

(1), Albentosa ("la ventosa", 1), La Puebla de Valverde (3), Teruel (4), Caudé ("caudete", 2), Villarquemado (2), Torrelacárcel (2), Villafranca (2), Caminreal (4), Calamocha (3), Lechago (1), Lechón (3), Romanos (2), Villarreal (2), Cariñena (3), Longares (2), Muel (1,5), María de Huerva (2), Santa Fe (2), Zaragoza (2).

Repertorio de Juan VILLUGA. 1546.

En la guía de Matías ESCRIBANO (1767), el camino de Valencia a Zaragoza lo clasifica como camino de ruedas. Cita como puntos de paso:

Tabernes, Morbiedro (Sagunto), Torres Torres, Segorbe, Jérica, Barracas, La Jaquesa, Albentosa, Sarrión, La Puebla de Valverde, Teruel, Caudete (Caudé), Villarquemado, Torrelacárcel, Villafranca, Camino Real (Caminreal), Calamocha, Lechago, Lechón, Villarreal, Venta de San Martín, Cariñena, Longares, la Muela (Muel), María (de Huerva) y Zaragoza.

Vamos a recorrer nuestro camino. Llenemos primero nuestras alforjas con pan, carne, chocolate, queso y una bota de buen vino, como hizo Joseph BRANET y como hacían todos los viajeros que se aventuraban fuera de sus ciudades.

II – Descripción del camino real entre Zaragoza y Teruel

De Zaragoza a Cariñena

El viajero salía de Zaragoza por la puerta del Carmen y tomaba el camino, que en sus primeros metros sigue hoy día el paseo de Teruel.

Antes de llegar a Casablanca y cruzar el canal Imperial por un puente, se encontraban las ventas de Casullas y de Navarro.

“La Casa blanca, distante tres cuartos de hora de la ciudad, es un delicioso punto de vista; en él se ven las magníficas esclusas del canal, y otras obras y edificios famosos”.

“Desde este punto bajan las aguas del canal a regar las calles y jardines de Zaragoza, distante 3.734 varas, con cuya proporción se podría adornar a Zaragoza y sus paseos de bellas y copiosas fuentes de que carece”.

Alexandro LABORDE. 1809.

Hasta más allá de Muel, el camino real coincidía prácticamente con la actual carretera N-330, discurriendo por el margen izquierdo del río Huerva. Varias ventas se encontraban junto al camino, generalmente próximas a las poblaciones del margen derecho del río: la del Abejar (frente a Cuarte), las de Cadrete y de las Canales (entre Cadrete y María), la posada de María de Huerva (en la nueva carretera del siglo XIX), las ventas de San Blas y de Botorrita (frente a Botorrita) y la venta Vieja de Mozota.

Saliendo de Zaragoza por la puerta del Carmen se entra en un camino delicioso que pasa sucesivamente por la Casa Blanca, venta del Abejar y de la Molinera y el pueblo de María, habiendo y transcurrido ya la feraz huerta que riega el río Huerva por esta parte, y corre a la izquierda del camino. Síguense la Venta Nueva y Venta Vieja, por entre las cuales se eleva el camino algo penoso, y se encuentra Muel, lugar de unos 300 vecinos, que disfrutan las utilidades que le rinden sus muchas fábricas de vajilla ordinaria”.

Alexandro LABORDE. 1809

La venta Vieja de Mozota fue visitada por Joseph BRANET el 1 de julio de 1797: “Me paré en la Venta Vieja, frente al pueblo de Mozota. Grandes losas desiguales forman el empedrado de esta posada, de manera que estaba obligado a mirar continuamente dónde ponía los pies para no darme de narices contra el suelo. Vi al ventero en una habitación que llamaban cocina, pero en la que no supe encontrar el fuego. Le saludé muy cortésmente, pero él ni siquiera se dignó a volverse hacia mí, al estar seriamente ocupado en escuchar cierta historia que le contaba uno de sus amigos. Cuando terminó de reír, me preguntó qué deseaba. Le respondí que deseaba comer y que mis provisiones estaban agotadas; le pedí que me vendiera huevos, cebollas, un poco de sal y un poco de vinagre, todo lo cual, con la ayuda de los dos hermanos, fue preparado en seguida. Cuando la comida fue despachada, llamé al patrón para pagarle el escaso gasto que había hecho. Él me pidió una suma que pareció excesiva incluso a mis conductores. Tuve a bien decirle con delicadeza que no comprendía en qué había podido hacer tan gran gasto.

¿Qué creéis?, me replicó encolerizado, ¿Qué yo espero a pie firme a los viajeros para tener el honor de servirles?, ¿Qué he encontrado en el camino los huevos que os he servido y que me alquilan el mesón gratis? Ya que queréis detalles, os los voy a dar.

Entonces, sumó el aceite, el vinagre, la sal, el agua, la cebolla, el fuego, el estorbo, el tiempo, la casa, el ruido y el cubierto.

Le satisface en el acto, por miedo a que no exigiera, además alfileres para su hija, pues ella los necesitaba, y mucho, para sujetarse las faldas, que se le caían a jirones”.

Desde luego, son muy distintas las vicisitudes de un viaje en solitario de un cura como Branet, que vivía de lo que obtenía oficiando misas, que las de un viaje real. En este último caso, no solamente se recomponía el camino por parte de los lugareños (lo que en el resto del tiempo no se solía hacer), sino que le acompañaba una muchedumbre, entre cortesanos, aduladores y personajillos, con sus respectivos equipos de criados, y una gran cantidad de oficios y servidores para que no le faltara nada al monarca.

El problema era la intendencia, o cómo poder alojar a todo ese gentío. Henrique Cock lo describe muy bien al narrar el viaje de Felipe II entre Madrid y Zaragoza. Los más cercanos a la familia real se alojaban en buenas casas de los pueblos que se encontraban en el camino, mientras que el resto debían buscar alojamiento en muchos pueblos del entorno.

En el año 1677 Carlos II viajó de Madrid a Zaragoza. Al igual que otros reyes, como Felipe II y Felipe V, utilizó el camino de ruedas (¡qué remedio, con semejante cortejo!), que desde Maranchón conducía a Daroca, y de allí a Mainar, coincidiendo un poco más adelante con el camino real de Teruel hasta Zaragoza. Lo habitual era hacer parada en Cariñena, y de allí intentar llegar a Zaragoza o como mal menor a Muel o a Santa Fe.

Sin contar el gran número de servidores, los señores con algún título que le acompañaban fueron muchos: 6 en la “Secretaría del Despacho Universal”, 3 para los “Despachos de la Corona de Aragón”, 26 en la “furriera”, más otro grupo en “Viajes de Cámara”, de Saleta, aposentadores de Camino y lavanderas de Corps, de Boca y de Estado. Un buen grupo se encargaba de la acemilería, con escuderos y “oficiales de mano”, 6 de la caballería y 12 caballeros pajes.

Entre los oficios que acompañaban a la Corte se pueden citar los de panadería, ujieres de vianda, frutería, “guardamangier”, cocina, cerería, botica y tapicería. Solamente para atender la “capilla” real se disponía de seis religiosos. Un viaje real era una auténtica revolución para los pueblos próximos al camino.

Entre Muel y Longares, el camino ofrecía dos alternativas. La principal discurría aproximadamente por donde lo hace la carretera N-330.

Felipe II viajó desde Madrid hasta Zaragoza en 1585. La descripción del viaje la escribió Henrique COCK, arquero real. El rey viajó, con su familia y sus cortesanos, por el camino de ruedas, y después de dejar Daroca y ascender por Retascón, hizo escala en Mainar y Longares.

“Dejamos la villa de Longares a mano derecha, en la cual se aparejaba para su Majestad que había de venir a la tarde. También estaba aquí hecha una fuente de muy buen vino para quitar la sed a los pasajeros. De allí en la mitad del camino a mano derecha dejamos unas ruinas donde solía estar un pueblo que se decía Torrúbia. Acabado el camino, como a tres después de comer venimos a Muel, pueblo muy nombrado de cristianos nuevos de la Marquesa de Camarasa, puesto en la ribera de Huerva, que allí pasa al lado de mediodía [...] Todos los vecinos casi de este lugar son olleros y todo el barro que se vende en Zaragoza lo más hacen aquí.

Dijéronme que en todo el lugar no había más que tres cristianos viejos, el cura, el notario y el tabernero, el cual también es mesonero; los demás irían de mejor gana en romería a la casa de Meca que a Santiago de Compostela. Hacia al mediodía del lugar, junto al río, está un buen castillo de la dicha Marquesa, la cual pone aquí su justicia y castiga a los delincuentes cuando los hay”.

En este tramo se encontraba el monte de Torrúbia, citado en muchos textos como peligroso por la existencia de bandidos y ladrones. Así lo indica el propio LABORDE en 1809:

“Antes de llegar a Longares, pueblo de 1.500 habitantes, se cruza el monte llamado la Torrúbia, cuyo nombre solo amedranza al caminante que sabe de los muchos robos que se han hecho en él”.

También, la *Guía de Caminos* de Santiago LÓPEZ (1812), en la que se indican los lugares y ventas del camino, añade la peligrosidad del paso por el barranco de Torrúbia, anotando que se trata de un “*paso expuesto a ladrones*”.

Longares fue un lugar amurallado. El primitivo camino real atravesaba la población, entrando, según nuestro sentido de viaje, por la puerta de Zaragoza, y saliendo por la de Valencia. Es probable que hacia 1458 se construyera el camino de ronda, extramuros, y que a partir de ese momento no se atravesara el núcleo urbano. Lo cierto es que en 1850 el camino real circunvalaba Longares, poco antes de llegar a la legua número 7.

La cifra de 7 leguas está muy relacionada con los viajes. Representa la longitud media que una persona era capaz de poder andar durante una jornada. De ahí que figure, incluso, en cuentos infantiles (*Pulgarcito*), en los que con unas botas mágicas se podía recorrer esa distancia sin problema alguno. Todo un sueño.

Distar siete leguas de una gran población podía reportar cierto beneficio a las posadas o ventas, ya que solía coincidir con el final de la jornada de muchos viajeros, en circunstancias normales. Sucedió lo mismo con Torrelacárcel o Sarrión, en relación con Teruel, y con Segorbe, en relación con Valencia.

Una vez abandonado Longares, el camino real continuaba hacia Cariñena. En un buen tramo, la carretera N-330 se separó del camino real histórico, que todavía está transitable. En los mapas figura como “camino viejo”.

“Hasta Cariñena sigue una dilatada llanura sembrada de olivares y viñedos que dan un vino exquisito, particularmente conocido con el nombre de garnacha”.

LABORDE. 1809.

“A veintinueve, entre las seis y siete de la mañana, se prosiguió la jornada de Cariñena a Muel, distancia de cuatro leguas de buen camino, que la apacibilidad del tiempo y la variedad de todo lo que puede adornar más la campaña, hizo más cortas, ayudando también a divertir la visita de gran número de aldeanos.

[...] A la una de la tarde prosiguió el viaje otras tres leguas a Santa Fe, monasterio insigne de la Orden del Císter”.

Francisco FABRO BREMUNDAN. 1677. Viaje de Carlos II.

“El día quince, habiendo su majestad oído misa en la iglesia del lugar de Cariñena, volvió a su palacio y tuvo el despacho, y después de haber comido salió para el lugar de Muel, habiéndose divertido en tirar a perdices en un soto, que a dos leguas de Cariñena tiene el marqués de Camarasa. Llegó su majestad a las seis de la tarde y se hospedó en el palacio que le estaba prevenido en las casas de Martín de la Cuesta”.

Antonio de UBILLA Y MEDINA. 1704. Viaje de Felipe V.

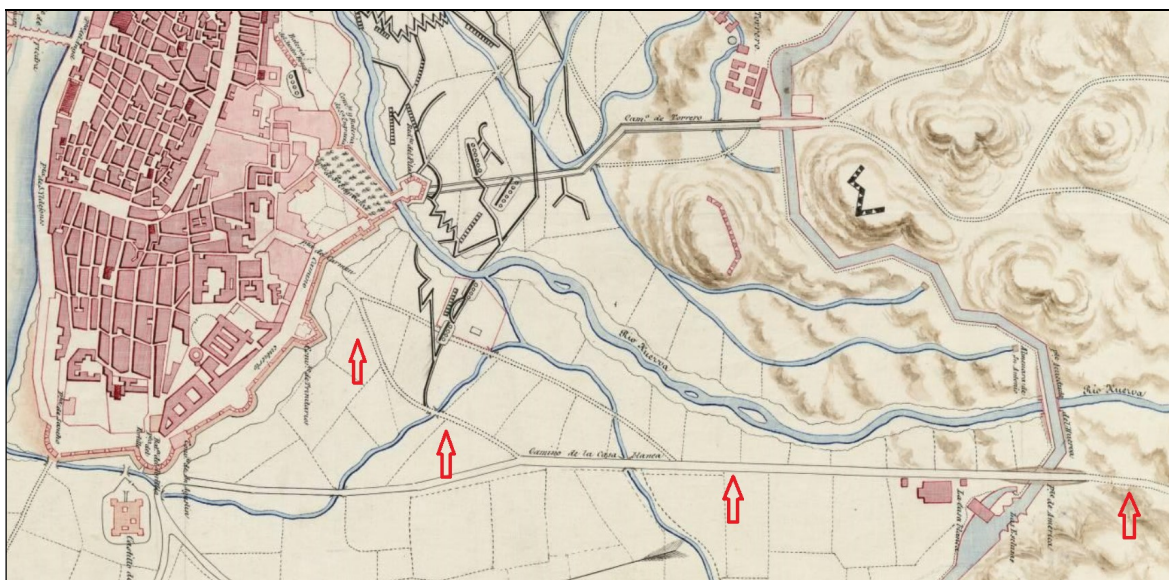
De Zaragoza “salí el día 24 de octubre de 1748, a las seis de la mañana, con un calesero gallego que me conducía, y era muy buen hombre, que no es poca fortuna.

Este día 24 fuimos a mediodía a la venta de Mozota, que dista cuatro leguas de Zaragoza, y se pasa por el monasterio de Santa Fe, de monjes cistercienses, y por otro lugar que llaman María, dejando a la izquierda los de Cuarte y Cadrete, que son de los dichos monjes, y también a Botorrita, con una venta nueva en el mismo camino, que ésta y el lugar son del marqués de Aviño. En la sobredicha venta de Mozota, a quien también llaman la venta Vieja, encontramos al marqués de la Sierra, en cuya compañía fuimos hasta Madrid, y esta tarde fuimos a dormir a Cariñena, y pasamos por las villas de Muel, que es del marqués de Camarasa, y por Longares, que es del puente de piedra de Zaragoza, ésta es: todo aquel útil que había de tener un señor si fuese suya esta villa, está cedido por el rey para la conservación de dicha puente y sienten mucho los de esta villa de Longares que les digan que son vasallos del puente.”

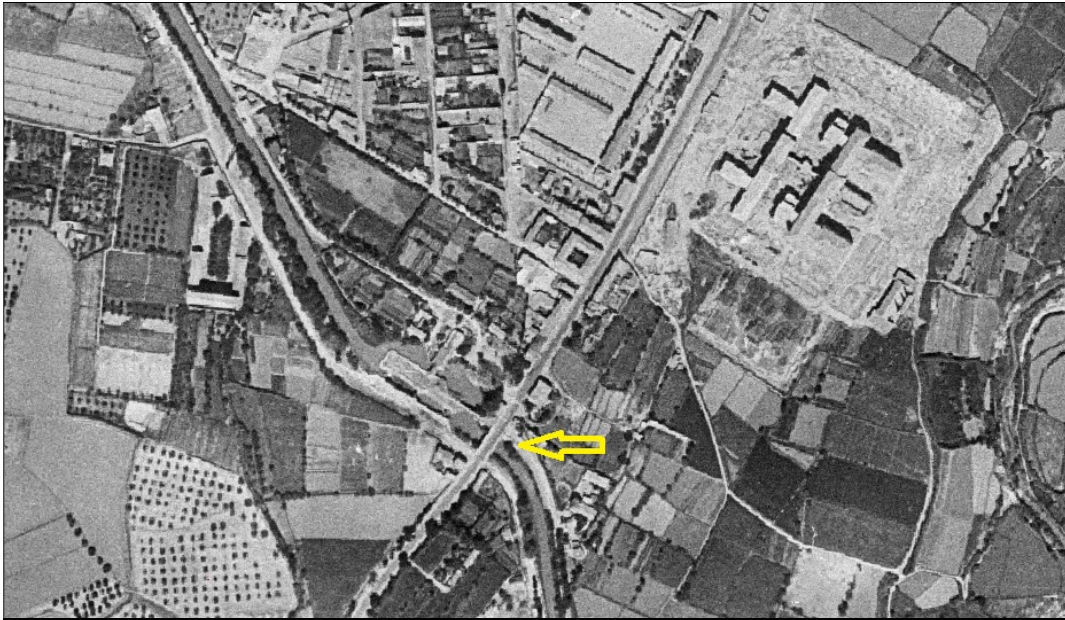
Fray Pedro José DE PARRAS. 1748.



Plano de Zaragoza de José Yarza (1861). Puerta del Carmen e inicio de la carretera de Valencia, por el actual paseo de Teruel.



Plano del segundo sitio de Zaragoza. 1814. Vicente Gambau. Marcado con flechas, el camino de Valencia. Abajo y a la derecha, Casa Blanca. El camino de heredades era más corto, pero por el actual paseo de Teruel se llegaba antes al camino en mejor estado que llevaba a Casablanca desde la Aljafería.



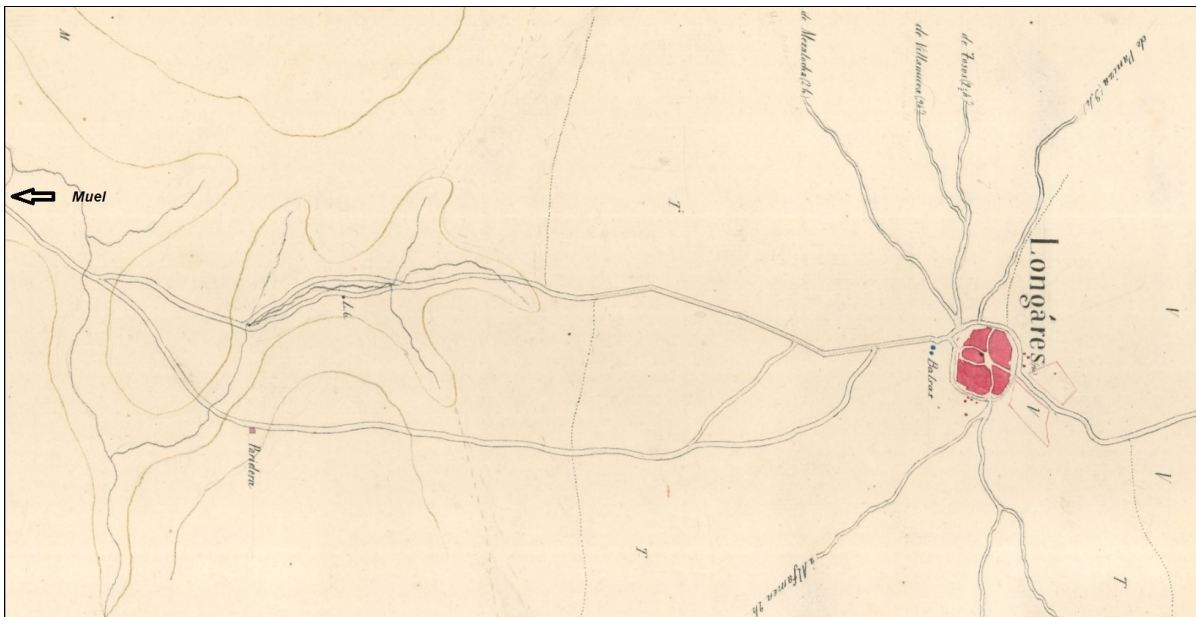
Casa Blanca. Cruce del canal imperial y la carretera N-330 (antiguo camino real). Vuelo americano de 1956-1957.



Vista parcial del mapa número 1. Itinerario de Zaragoza a Valencia. 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



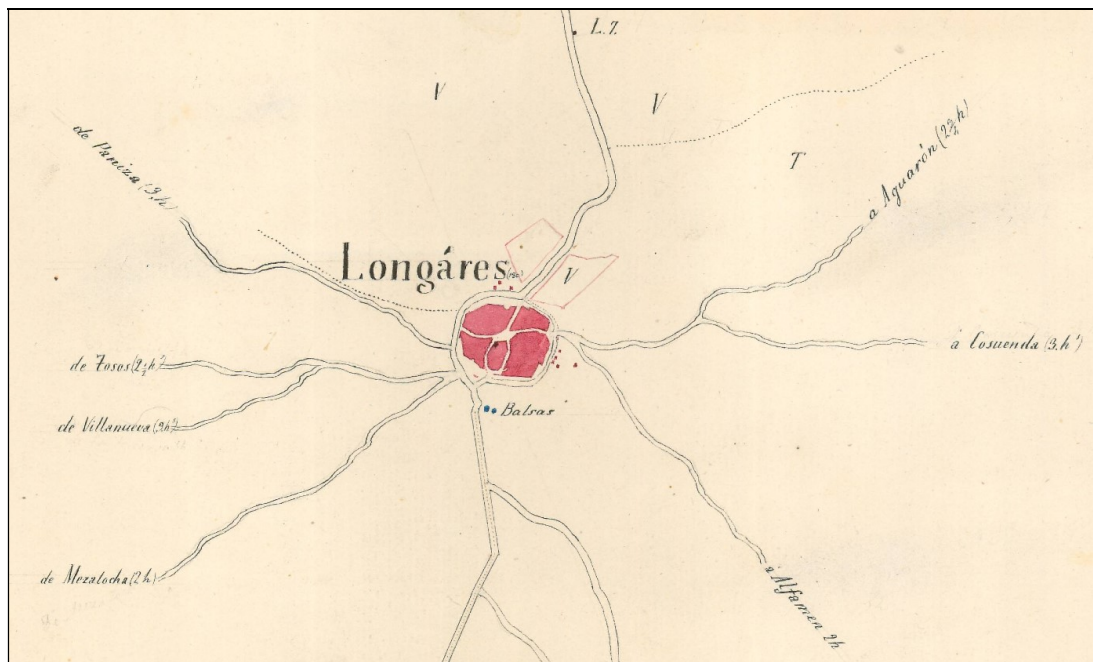
Venta de Mozota (vuelo interministerial 1973-1986; IGN)



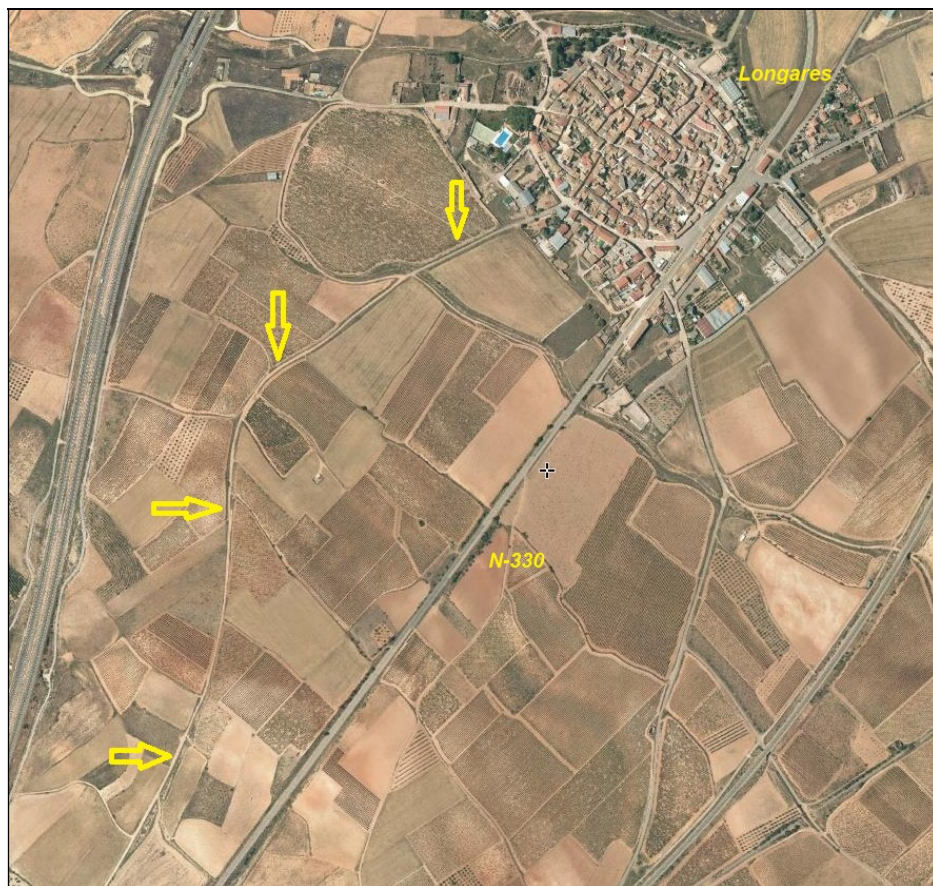
Opciones del camino entre Muel y Longares. Vista parcial (girada) del mapa número 3. Itinerario de Zaragoza a Valencia. 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa. La opción marcada con leguas es la superior.



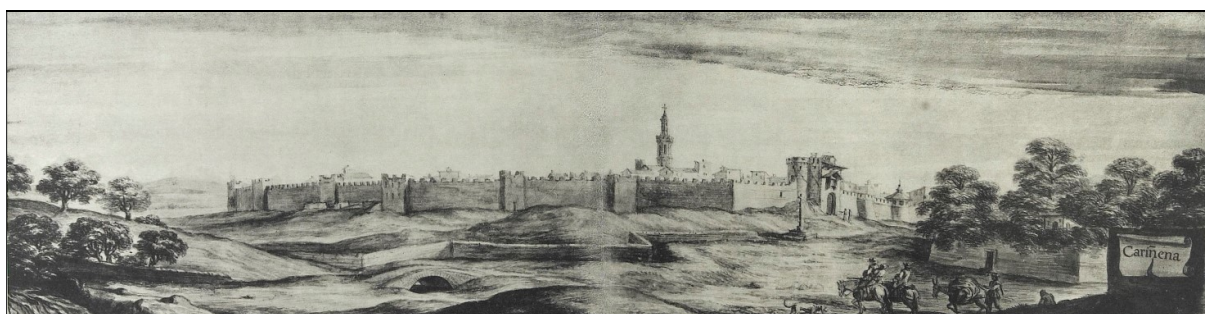
Puerta de Valencia y antiguo camino. Longares. Fotografía de Fernando Fernández.
<http://campaners.com>



El camino real salvaba Longares por el exterior de su recinto amurallado, al menos desde el siglo XV. Vista parcial del mapa número 3. Itinerario de Zaragoza a Valencia. 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Longares. Camino real, en sentido hacia Cariñena.



Cariñena. Pier María Baldi (1668-1669).

De Cariñena a la venta de la Huerva. Puerto de Cariñena, o de San Martín.

El camino atravesaba el núcleo urbano de Cariñena. A partir de este punto, no coincide en absoluto con la carretera N-330, pues el camino real pasaba cerca de Encinacorba y acometía la subida al puerto de San Martín. El trazado de este tramo tiene un origen que probablemente sea romano.

El puerto de San Martín ha sido un paso histórico desde hace muchos siglos, y no solo del camino entre Zaragoza y Valencia, sino también del camino de carros de Madrid a Zaragoza, pues ya se ha citado que éste pasaba por Daroca.

La construcción del ferrocarril entre Caminreal y Cariñena-Zaragoza, que se inauguró en 1933, afectó a varios tramos de este histórico camino, pero es fácil identificarlo en los lugares en los que no se modificó su trazado, si bien en algunos puntos está siendo invadido por la vegetación.

Como corresponde a un buen trazado, el camino real, por el puerto de San Martín, ofrece unas pendientes moderadas que permitían el tránsito de carros arrastrados por tracción animal.

“Desde Muel a Longares hay como dos leguas, y ambos pueblos parecen como de a trescientos vecinos cada uno; otras dos leguas cuentan desde Longares a Cariñena, cuyo territorio está más bien cultivado que los anteriores, particularmente por lo que respecta a viñas y olivares, siendo aquí donde se hace el vino que llaman de Cariñena [...] A una legua de la Villa, que es bastante grande, hay que subir una cuesta, y luego se entra en una espaciosa llanura de tierra muy bien cultivada, por donde corre el río Huerva”.

Antonio PONZ. *Viaje de España*. Tomo XV. 1788.

“Cariñena es una villa rica de unos 3.000 habitantes situada en un llano delicioso, y rodeada de deleitosas huertas; sus calles son poco limpias, pero algo regulares; tiene una parroquia y 2 conventos, y una buena fuente. Sálese de ella por la misma llanura hasta que se llega a la raíz del puerto de San Martín, cuya penosa subida necesita hora y media, y otro tanto la bajada a la otra parte”.

LABORDE. 1809.

En su primer tramo, el camino real coincide prácticamente con la carretera CV-669, de Cariñena a Encinacorba, discurriendo en paralelo junto al río Frasno (lo deja a su izquierda, según el sentido hacia Teruel) y el ferrocarril (a la derecha).

Cuando la carretera cruza bajo el ferrocarril, el camino real continúa recto. En ese punto se encontraba la venta del Carmen.

Continúa el camino real por una zona de ribera, hasta llegar a las ventas de Tejero y del Ángel. A partir de ese punto, comienza el ascenso del puerto de San Martín, o de Cariñena. A las cuestas había que añadir que el puerto es, y era, un bosque. Muchos viajeros se esforzaban por pasarlo cuanto antes. Para los que llevaban carro, la pendiente era un problema añadido.

El paso por el puerto de San Martín, y su parada en la venta del Ángel, la describió así Joseph BRANET, el 30 de junio de 1797, en su viaje desde Teruel hasta Zaragoza:

“El cierzo que soplaba entonces me permitió subir a pie esta cuesta hasta la venta de San Martín. El carruaje se vio forzado a tomar otra ruta y fui a esperarlo a la venta del Ángel, que está al pie de la montaña al otro lado. La mujer me recibió muy bien aunque le dije que estaba esperando al carruaje, que no iba a pararse, y que en consecuencia yo no estaba en el caso de tomar nada. Cuando apareció el carruaje, le tomé la delantera y fui a pie hasta Cariñena. Esta zona es encantadora; una llanura bastante extensa y toda cubierta de viñas y olivares [...] Las calles de esta villa son bastante regulares, aunque mal pavimentadas. El agua escasea mucho, pero a cambio, el vino de garnacha que allí se cosecha sería uno de los más generosos de España si se aplicaran a su perfeccionamiento”.

La primera parte de la subida se encuentra actualmente en mal estado, ya que el ferrocarril afectó al camino real. No obstante, quedan bastantes vestigios del camino, y en especial de sus trincheras en las pizarras, de posible factura romana.

“Al levantar el sol, después de la misa, salimos de Cariñena y caminamos media legua entre bellísimos olivares, interrumpidos solamente por extensos cultivos de viñas. Después de haber pasado este terreno más abierto pero no tan cultivado de vino y granos, subimos una pequeña montaña llamada puerto de San Martín, toda ella cubierta de robles, comenzamos a encontrar un terreno desierto y pedregoso hasta que descendimos a los alrededores de Villarreal”.

Cosme DE MÉDICIS. 1668.

En el descenso hacia el valle del río Huerva, pero cerca de la cima del puerto, estuvo la venta de San Martín, una de las más citadas por los viajeros. Hoy se encuentra en ruinas. También está abandonada la venta de la Huerva, ya en la parte inferior del puerto. Esta última venta estuvo en funcionamiento hasta bien entrado el siglo XX, pues la carretera N-330 siguió pasando junto a ella después de su construcción en el siglo XIX.

Cock también hizo referencia al paso de la comitiva real de Felipe II hacia Cariñena, por el viejo puerto de San Martín. Por cierto, no tiene desperdicio la manera de no perderse en el camino, al atravesar una zona tan accidentada: *“A mano derecha está otro lugar que se dice Villarreal, donde muchos caballeros se fueron a dormir. A nosotros cupo esta noche la villa de Sinascueva (Encinacorba) dos leguas adelante a la mano izquierda del camino. Habíamos de pasar un puerto en el cual está la venta de San Martín en la mitad del camino, ya cuando llegábamos allá era muy de noche, y si algunas veces no se tocaba la trompeta, muchos de nosotros errasen el camino.”*

Henrique Cock. 1585.

“La partida de Mainar fue temprana, por excusar al carruaje el cansancio de la piedra, midiendo con el tiempo y el espacio buena parte del camino algo trabajoso, hasta vencer la cuesta que baja a Cariñena, si bien (como en todo lo demás dependiente de la Comunidad de Daroca), se halló muy diferente de lo que se había recelado, y reparada con tal aplicación, que se ganaron las horas, para llegar con el sol al Cuartel y gozar del lucido recibimiento que aquella noble villa previno a su Majestad.

[...] Desde la bajada de las eminencias, de donde se descubre su llano y amenísimo sitio (espacio de cerca de dos leguas) se comenzó a ver las muestras de su opulencia y generosa propensión a festejar a los huéspedes que aguardaba aquella tarde. De trecho en trecho, en ambos lados de la carretera, donde el terreno daba abertura a ello, se fueron viendo bailes y convites de todos los géneros de personas, que con grande urbanidad rogaban a los pasajeros que participasen de su regalo. Hasta fuentes de vino se hallaron en el camino, a costa de algunos particulares”.

Francisco FABRO BREMUNDAN. Año 1677. Viaje de Carlos II.

“El día 25 [de octubre de 1748] por la mañana, habiéndome despedido de los religiosos, partí a cosa de las siete, y habiendo caminado como una legua, entre olivares y viñas, llegamos al puerto de San Martín, que es un gran cerro con una legua de subida, en cuya cumbre hay una venta en que se halla bastante decencia,

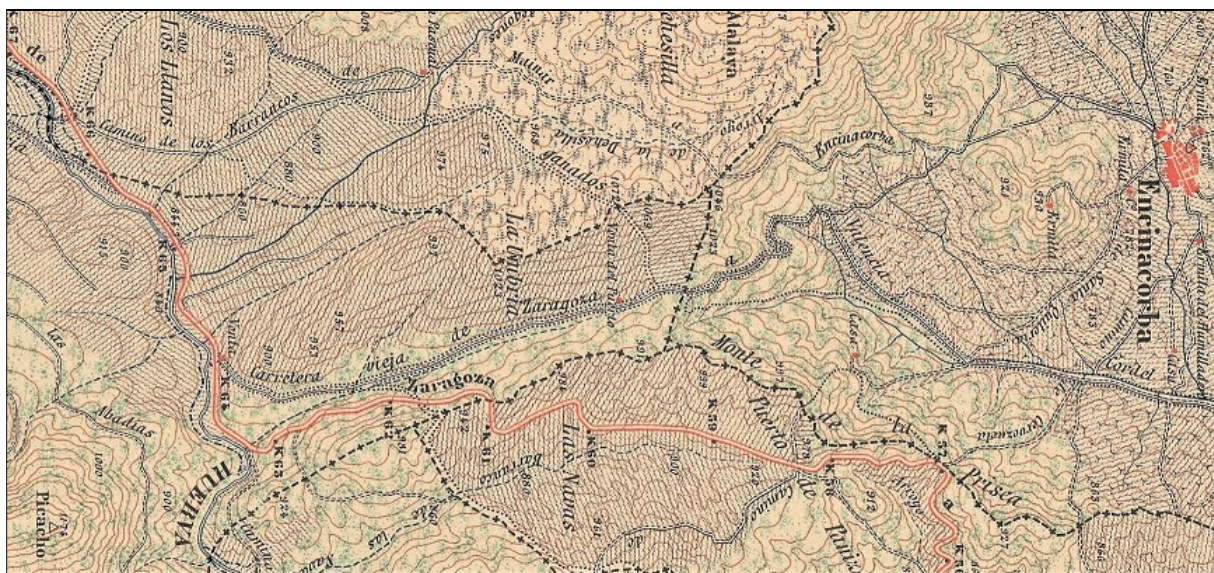
pagando lo que corresponde al gasto. De esta venta se baja como media legua por camino áspero, y luego se llega a un río poco caudaloso, que se llama la Huerva, al cual se sigue otra llanura como la de Cariñena con poca diferencia, la cual tiene por nombre el campo de Romanos”.

Fray Pedro José DE PARRAS. 1748.

“Habiendo salido esta mañana tres horas antes que mis caleseros, llegué a esa venta [la de San Martín] a pie. Allí debería haberme alegrado de encontrar una cama para echarme un par de horas, pero la casa era pequeña y las habitaciones habían sido ocupadas por un caballero llamado don Diego Martínez, que con su señora y sus sirvientes había llegado al lugar una hora antes que yo en un carruaje y seis mulas.

Además del descanso, también quería comida. Por suerte, el hombre de la venta tenía listo su puchero, es decir, un lío de garbanzos hervidos a papilla en aceite y sazonados con ajo, cebollas y pimienta, además de un amplio plato de pescado salado también frito en aceite, ya que la mantequilla no puede ser producto de esta tierra de grava. Me reuní con el ventero y su familia, y nunca comí con un apetito más agudo, habiendo caminado dieciséis millas en menos de cinco horas. En Londres, apenas debería haber dejado que mi perro comiera una cena así, pero en un lugar como la venta de San Martín, un hombre no debe ser demasiado delicado [...] Sin embargo, para compensar los extraños víveres, la esposa del ventero sacó una bota de piel llena de un excelente vino de Cariñena, y bebí tan a menudo y tan amablemente que mis espíritus fueron reclutados por completo y olvidé mi cansancio en media hora”.

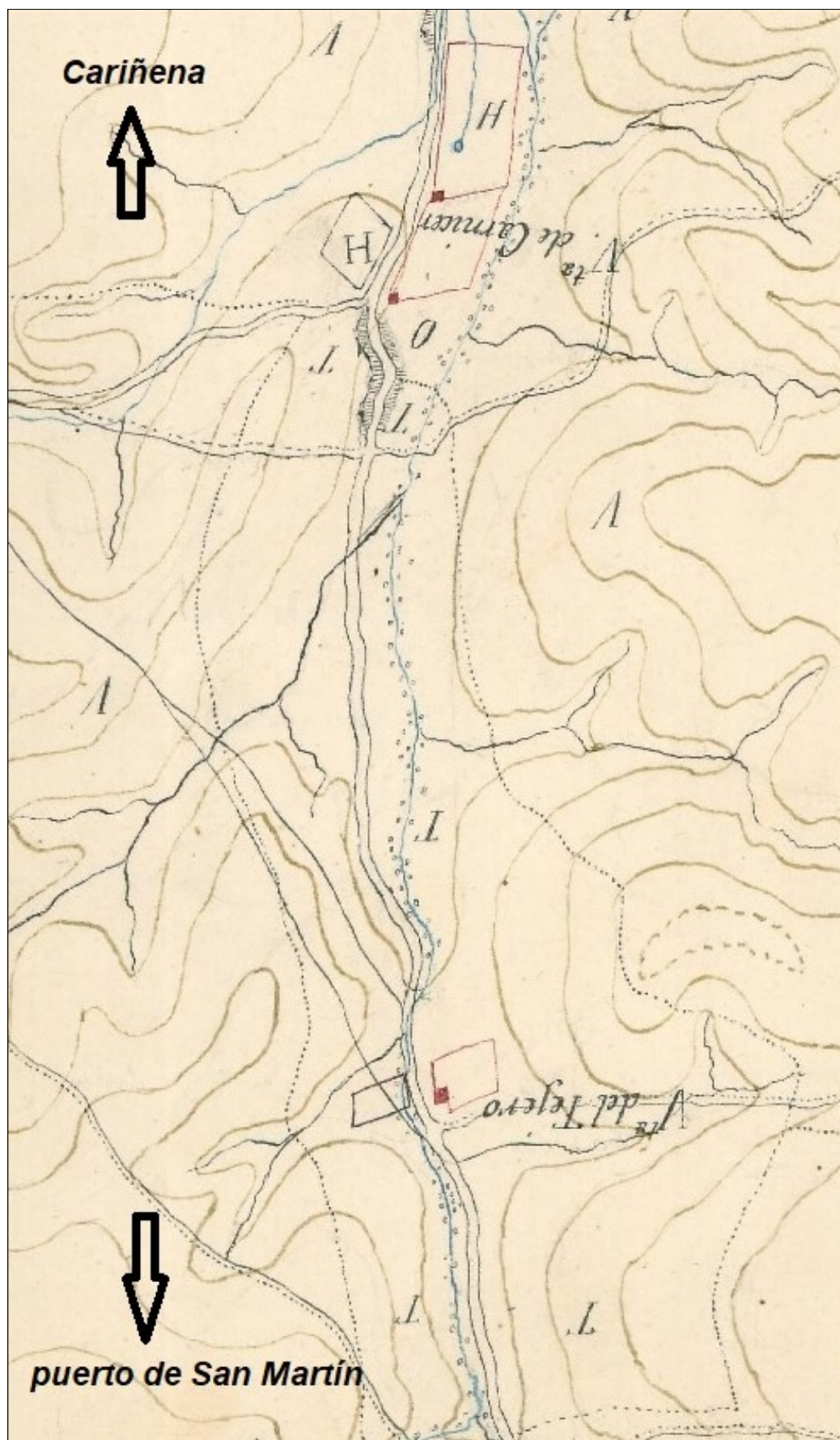
Giusseppe BARETTI. 1760.



Mapa del Instituto Geográfico Nacional (primera edición, año 1920), anterior a la construcción del ferrocarril Caminreal – Zaragoza, en el que se puede ver el trazado del camino real (en el mapa, “carretera vieja de Zaragoza a Valencia”) entre la Venta de la Huerva y las inmediaciones de Encinacorba, pasando por la Venta del Puerto (de San Martín). La carretera N-330 se construyó por otro corredor (puerto de Paniza).



Salida de Cariñena hacia el puerto de San Martín, coincidente en sus primeros kilómetros con la actual carretera CV-669, de Cariñena a Encinacorba.



Vista parcial (invertida) de la hoja 4 del Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850).
Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Camino real entre las ventas del Carmen y de Tejero, cerca de Encinacorba.



Bifurcación de la carretera CV-669 (Cariñena – Encinacorba) y el camino real histórico. En este punto estaba la venta del Carmen.



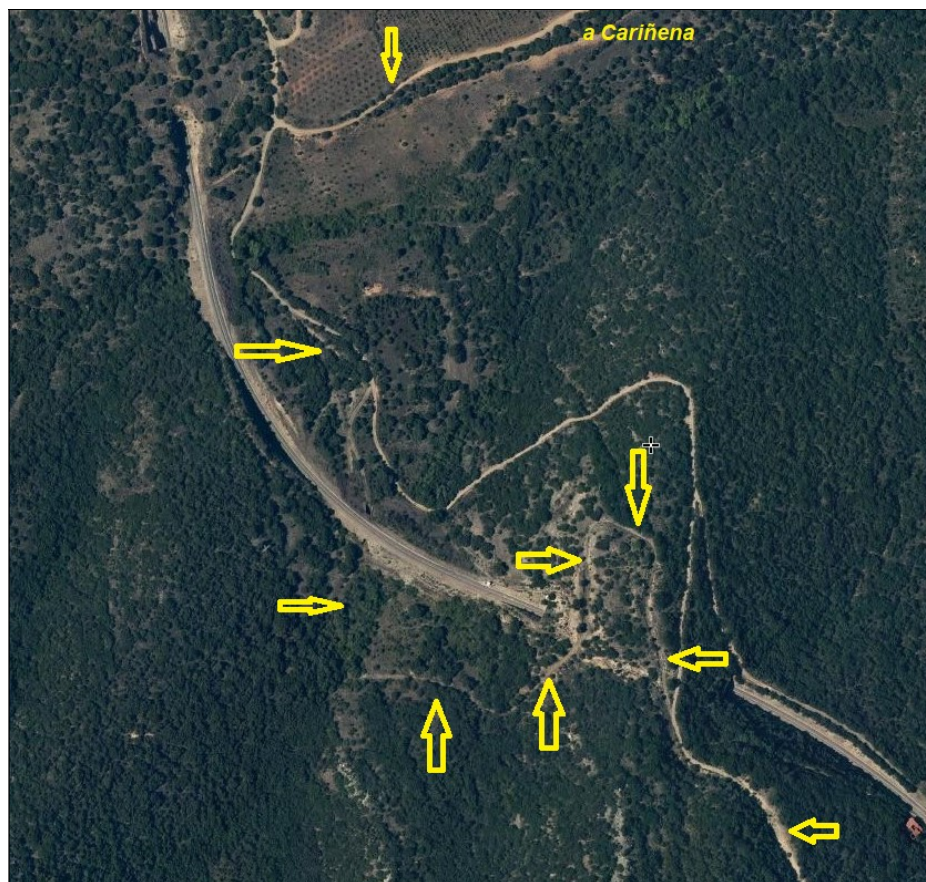
Vuelo de 1956. Ruinas en el lugar donde estuvo la Venta del Carmen.



Camino real entre la venta del Ángel y la venta de San Martín. Puerto de San Martín, también llamado de Cariñena. Vista parcial (invertida) de la hoja 5 del Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850). Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Camino real, entre la venta del Ángel y la primera parte de la subida al puerto de San Martín.



Tramo inicial del puerto de San Martín.



Vuelo de 1956. Primer tramo de la subida al puerto de San Martín, sin los caminos posteriores.



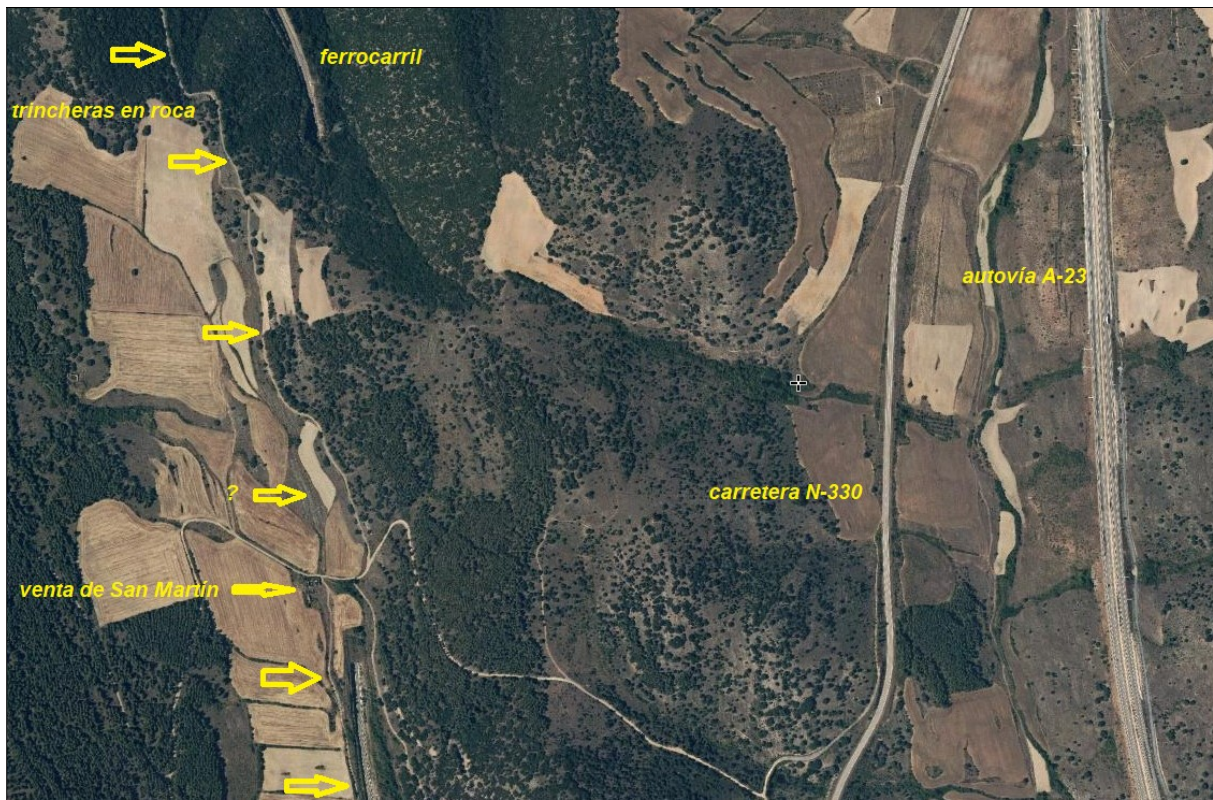
Camino real, en los inicios de la subida (vista en sentido puerto-Encinacorba).



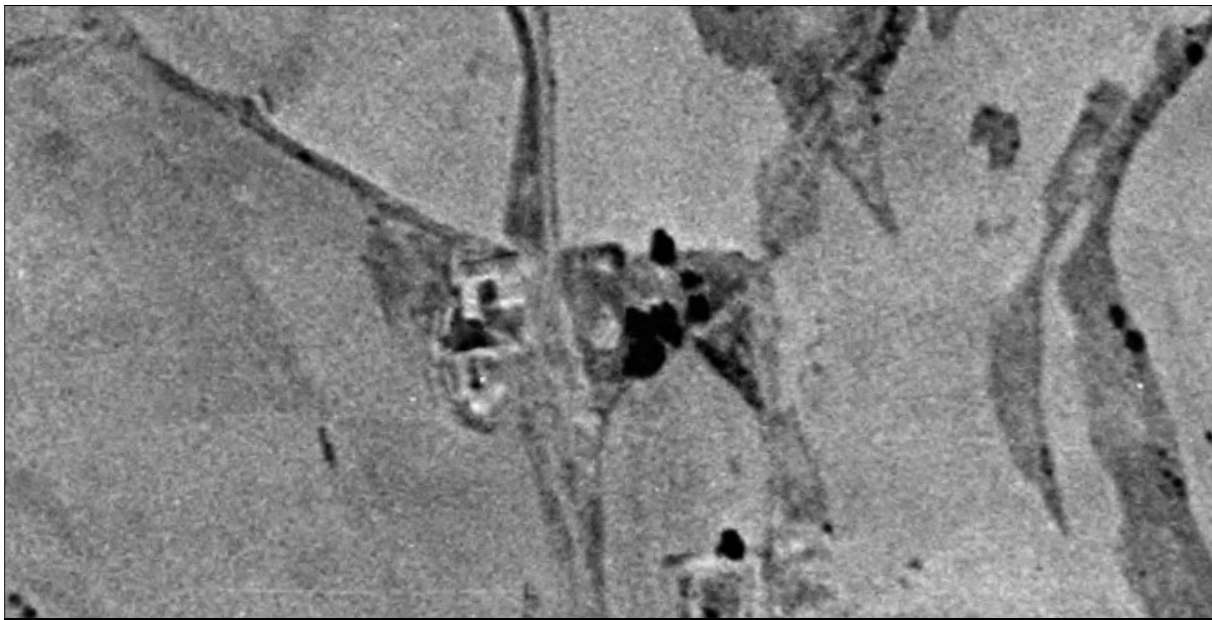
Camino real (vista en sentido puerto-Encinacorba).



Trinchera excavada en roca en la parte superior de la subida del puerto. Posible factura romana. Vista en sentido puerto – Encinacorba).



Camino real, en la parte superior del puerto de San Martín.



Vuelo de 1956. Venta de San Martín del Puerto.



Restos de la venta de San Martín del Puerto (foto de 2016).



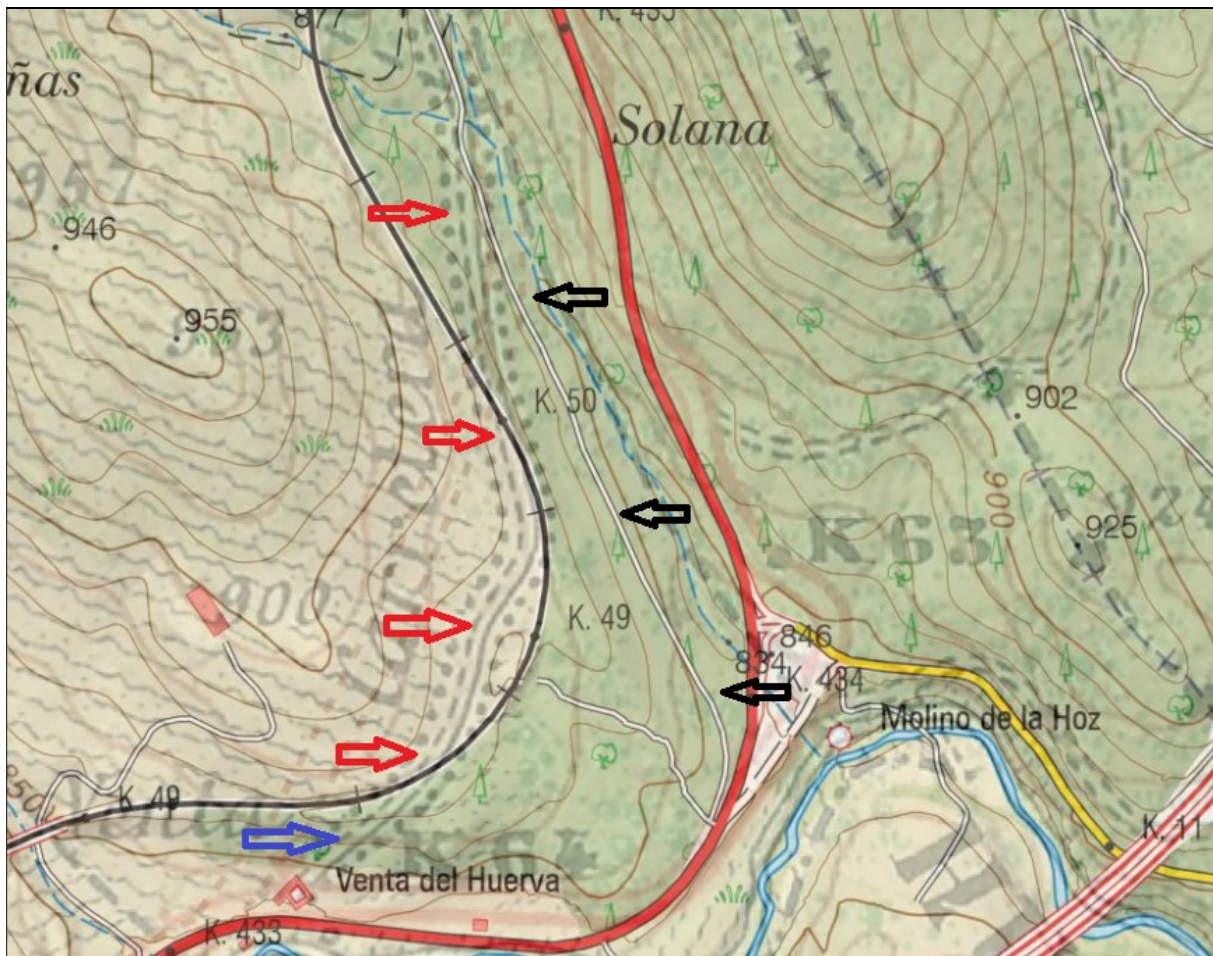
Restos de la venta de San Martín del Puerto (foto de 2016).



Descenso del puerto hacia la venta de la Huerva. El ferrocarril afectó al camino en algunas zonas.



Camino real en la bajada del puerto hacia la venta de la Huerva, cerca de la confluencia con la carretera N-330.



En la parte inferior del puerto las obras del ferrocarril afectaron al viejo camino real, que fue cortado dos veces (flechas en rojo). El camino alternativo se dispuso por donde señalan las flechas en negro, hasta llegar a la carretera N-330. El camino real antiguo iba (aparentemente) directo hasta la venta de Huerva (nueva). En la zona marcada en azul quedan restos de un antiguo camino con algún entalle en roca interesante, que se muestra en la siguiente imagen.



Zona próxima a la venta nueva de Huerva. Marcado en rojo, rastro de un antiguo camino, que podría coincidir con el camino real, que fue cortado un poco más arriba por el ferrocarril. Un interesante entalle en roca está marcado con una estrella en rojo.



Entalle y restos de un posible camino antiguo (foto de 2025).



Vista de los corrales y almacenes de la venta de la Huerva desde un balcón de la propia venta (foto de 2016).



Vuelo de 1956. Venta de la Huerva (en el centro). Según el mapa de 1850 de la Biblioteca Virtual de Defensa, a la derecha (en la imagen) estaba la venta Vieja de Huerva.



Venta de la Huerva, año 1956. Foto de Xilocapedia.

De la venta de la Huerva a Calamocha. Campo Romanos.

El camino real de Teruel, por Campo Romanos, se separaba del camino de ruedas que conducía a Daroca y a Madrid cerca de las poblaciones de Villarreal de Huerva y Mainar.

Nada más tomar el camino real hacia Teruel, se cruzaba el río Huerva por un puente de tipología medieval (el precioso puente de Almada, reconstruido en 1437-1438, a cargo de la Comunidad de aldeas de Daroca, después de que una riada del río Huerva destruyera el que había anteriormente) y pasaba cerca de Villarreal de Huerva, donde había una venta y un hermoso peirón (curiosamente, a comienzos del siglo XX, el camino que conducía desde el núcleo de Villarreal de Huerva hasta la venta era llamado “*camino de la calzada*”).

Un poco más adelante el camino real volvía a cruzar el río Huerva y llegaba a Villadoz.

“A la bajada del puerto se toma el camino de la izquierda encontrando sucesivamente las ventas de la Huerva, de Santa Lucía y de Villarreal. Poco después se pasa el río Huerva por un puente de piedra, y dejando a la derecha el camino de Daroca se llega a Villadoz, pueblo de unos 200 vecinos, pasando primero otra vez el río Huerva”.

LABORDE. 1809.

El camino continuaba por Campo Romanos, con un trazado próximo al de la actual autovía A-23. Pasaba cerca de Romanos, donde un peirón y los restos de una venta (del Pilar) recuerdan la existencia de un camino concurrido.

Dejado atrás Romanos, el camino continuaba recto hacia Lechón, pueblo al que atravesaba (actual calle Mayor). De allí, siguiendo un trazado más o menos recto, se llegaba a la venta más conocida de todo este tramo, la venta del Cuerno, cuyos restos se encuentran hoy día cerca del enlace de la citada autovía con la carretera de Ferreruela de Huerva. Disponía de un hermoso aljibe, que todavía puede observarse.

“Síguese un camino llano por campos la mayor parte abandonados. Pásase después por la venta del Cuerno, a la cual sigue la penosa cuesta de La Escalerilla, y luego un camino barrancoso hasta Lechago, lugar de unos 300 vecinos”.

LABORDE. 1809.

Joseph BRANET recorrió el camino en este tramo (en sentido contrario al que se está describiendo), en su viaje de Teruel a Zaragoza, el 30 de junio de 1797. Tras hacer noche en Cuencabuena, “al día siguiente me adelanté por mucho a la salida del sol y me fui a pie hasta Lechón aprovechando la fresca. Pasé por los desiertos áridos de Campo Romanos, y dejando a la izquierda los pueblos de Villadoz y de Villarreal de Huerva, fui a comer un bocado a la venta de la Huerva”.

Entre la venta del Cuerno y el comienzo del descenso hacia Lechago, por la rambla de Cuencabuena el ferrocarril y la autovía A-23 han afectado en buena parte al trazado del camino real. No obstante, puede seguirse (fuera del trazado original) por el margen derecho de la autovía (sentido Teruel-Zaragoza), y alcanzar la carretera TE-9 cerca de Cuencabuena. Una vez alcanzada dicha carretera TE-9, de Lechago a Cuencabuena, el trazado del camino real discurría muy cerca de ella, casi en paralelo.

En la bajada hacia Lechago se encontraba la venta Alta (en el término de Cuencabuena) y la venta Baja (ya en el término de Lechago).

Una vez en Lechago, la alternativa más corta era ascender un pequeño puerto para llegar de la manera más recta posible hasta Calamocha. Se trata de un terreno arcilloso que dificultaba el tránsito en época de lluvias, ya que debe tenerse en cuenta que los caminos de la época carecían normalmente de firme. Además, debía vadearse previamente el río Pancrudo. Madoz, en la década de 1840, nos informó que se estaba trabajando en este puerto para mejorar su trazado.

Hoy día, parte del camino se encuentra en el vaso del embalse de Lechago, si bien cerca de su cola.

“A poco rato se vadea el río Pancrudo, y luego se presenta el alto Puerto de Calamocha, que aunque de corta travesía, es incómodo para ruedas, especialmente en tiempo de lluvias. A la caída del puerto se ve la población, rodeada de algunas hermosas y frescas huertas regadas con las aguas del Jiloca, principiando aquí la famosa ribera de Daroca, bien conocida por sus exquisitas producciones”.

LABORDE. 1809.

Joseph BRANET viajó a pie, acompañando a dos franciscanos que iban con un carro, desde Torremocha hasta Cuencabuena, el 29 de junio de 1797:

“Al día siguiente, fiesta de San Pedro, dije misa temprano en la iglesia parroquial y continué mi ruta por el pueblo de Villafranca del Campo, por la venta de los Ojos de Monreal del Campo, donde tiene su fuente el río Jiloca, y fui a comer a Monreal del Campo, pueblo de 400 vecinos, situado en una llanura descubierta. [...]

Tras haber comido partí, dejando a la izquierda el pueblo de Torrijo del Campo. Después de atravesar Caminreal y pasar por Fuentes Claras, recorrí la bella llanura de Calamocha y atravesé la villa sin detenerme.

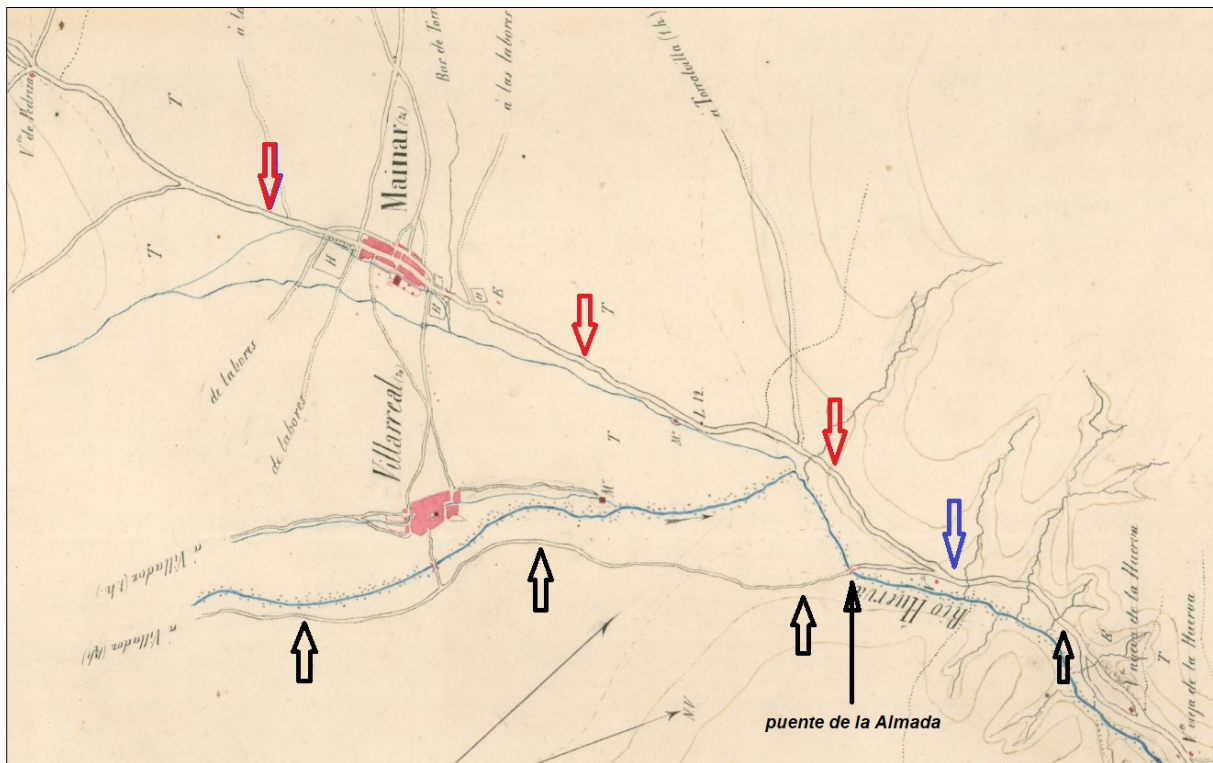
A su salida se presenta un puerto de difícil acceso. Me apeé del carro para no volcar. Llegado a la cima, me vi obligado a ayudar a los dos hermanos que retenían el carruaje para que no se precipitara, pues el descenso es malo, lo que me fatigó considerablemente. No por ello me abstuve de continuar mi ruta hasta bien entrada la noche, de cruzar el río [Pancrudo], de atravesar el pueblo de Lechago y de ir a dormir a Cuencabuena. Este mal pueblo está construido sobre una roca. Cené a toda prisa y me eché en una cama que un labrador me ofreció pagando.

Cerca de Calamocha, el camino se juntaba con el que procedía de Daroca. En el entorno de esa intersección (ubicación lógica de este tipo de establecimientos) se encontraba la venta del Gordo y la ermita de San Roque. Un poco más adelante, antes de entrar en la villa, se encontraba la venta de Santa Orosia, ubicada cerca de la ermita dedicada a la santa.

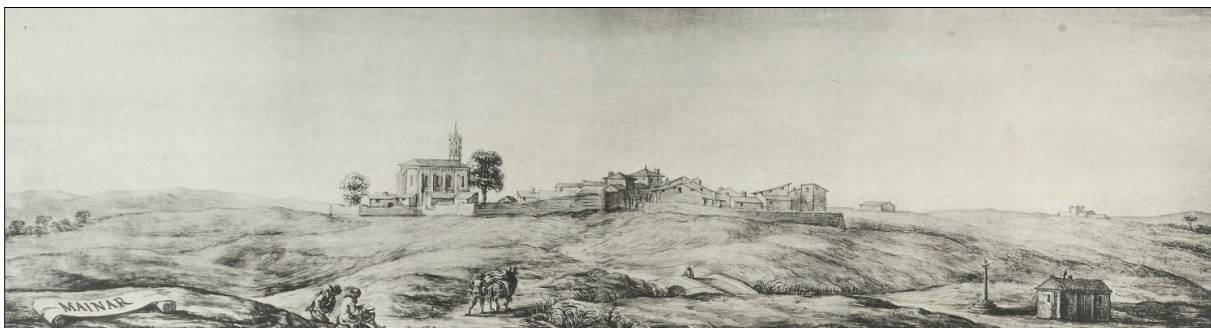
El camino real pasaba en sus orígenes junto a la Calamocha medieval. No obstante, el crecimiento del núcleo urbano se llevó a cabo edificando en los márgenes de esta vía, forzando la estructura que todavía se mantiene. De todo ello queda huella en la denominación popular de la “calle Real”.

“A las siete y media salimos de ese lugar [Cariñena] por un campo de excelente viñedo, pasamos el puerto llamado de San Martín y corridas cinco leguas comimos en el lugar de Lechón dentro de una posada muy infeliz. Después anduvimos cuatro leguas de buen camino, excepto los malos pasos de Lechago y Navarrete, y una larga rambla hasta Calamocha, donde hicimos noche en casa del boticario, enfermo de los pies”.

José DE VIERA Y CLAVIJO. 1778.



Bifurcación entre el camino real a Teruel (por Campo Romanos, en negro) y el camino de ruedas a Madrid, por Daroca (en rojo). La flecha azul muestra la intersección. El camino real de Zaragoza a Teruel y Valencia atravesaba el río Huerva muy cerca, por el puente de la Almada (siglo XV).



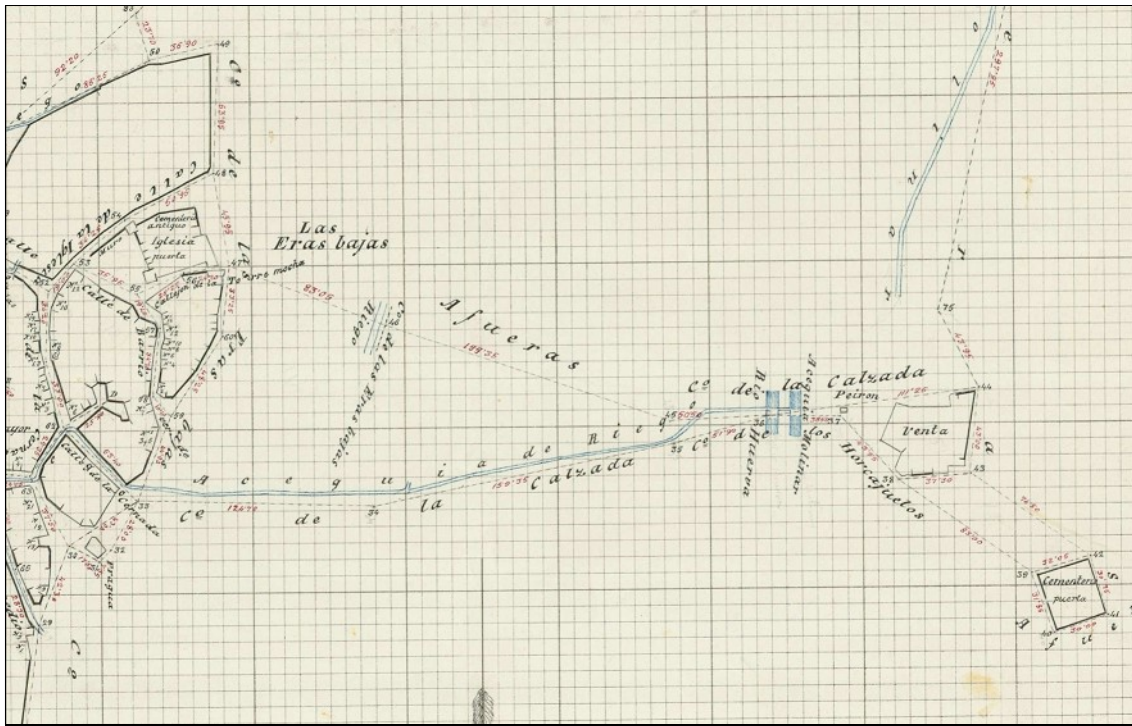
Mainar. Pier María Baldi (1668-1669). La expedición de Cosme de Médicis siguió camino hacia Madrid, por el viejo camino de ruedas.



Puente medieval de La Almada, sobre el río Huerva, cerca de Villarreal de Huerva (foto de 2017).



Venta y peirón de Villarreal de Huerva (foto de 2017).



“Camino de la calzada”, entre Villarreal de Huerva y su venta, ubicada junto al camino real. Plano de 1914.



Mapa del IGN (primera edición, anterior a la construcción del ferrocarril entre Caminreal y Zaragoza). El camino real (en el mapa, “carretera vieja de Zaragoza a Valencia”) pasaba cerca de Villarreal de Huerva (junto a su venta) después de haber cruzado por primera vez el río Huerva (en la parte superior de la figura).



Trazado del camino real entre Villafranca y Villadoz. La recta amarilla muestra el posible trazado del camino antes de su afección por el ferrocarril y la autovía A-23.



Posible trazado del camino real, cerca de Villadoz.



Camino. Al fondo, Villadoz.



Probable trazado del camino real, cerca de Romanos.



Camino real junto a Romanos. Peirón y venta. Fotografía de 2017.



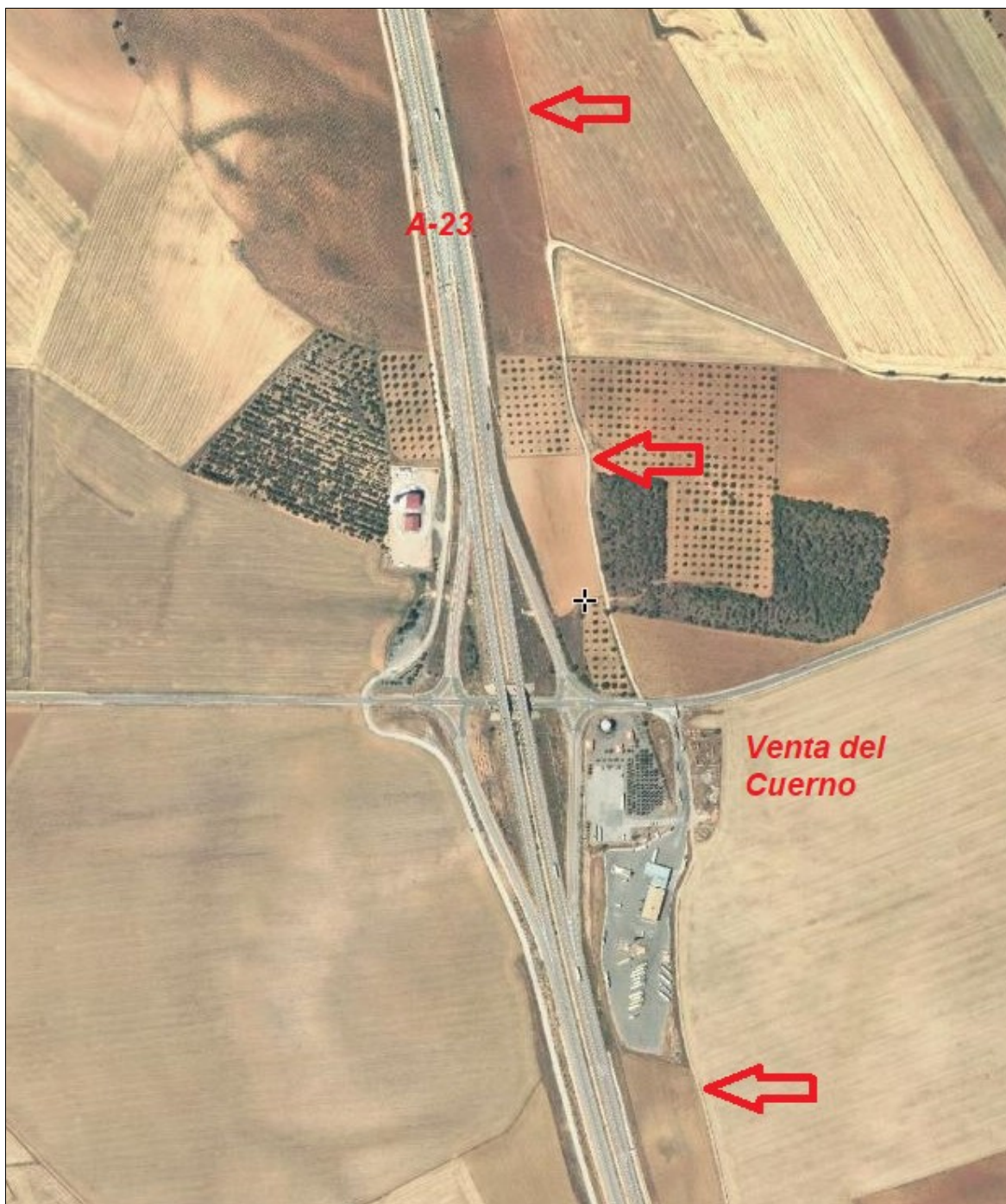
Probable trazado del camino real, entre Lechón y la venta del Cuerno.



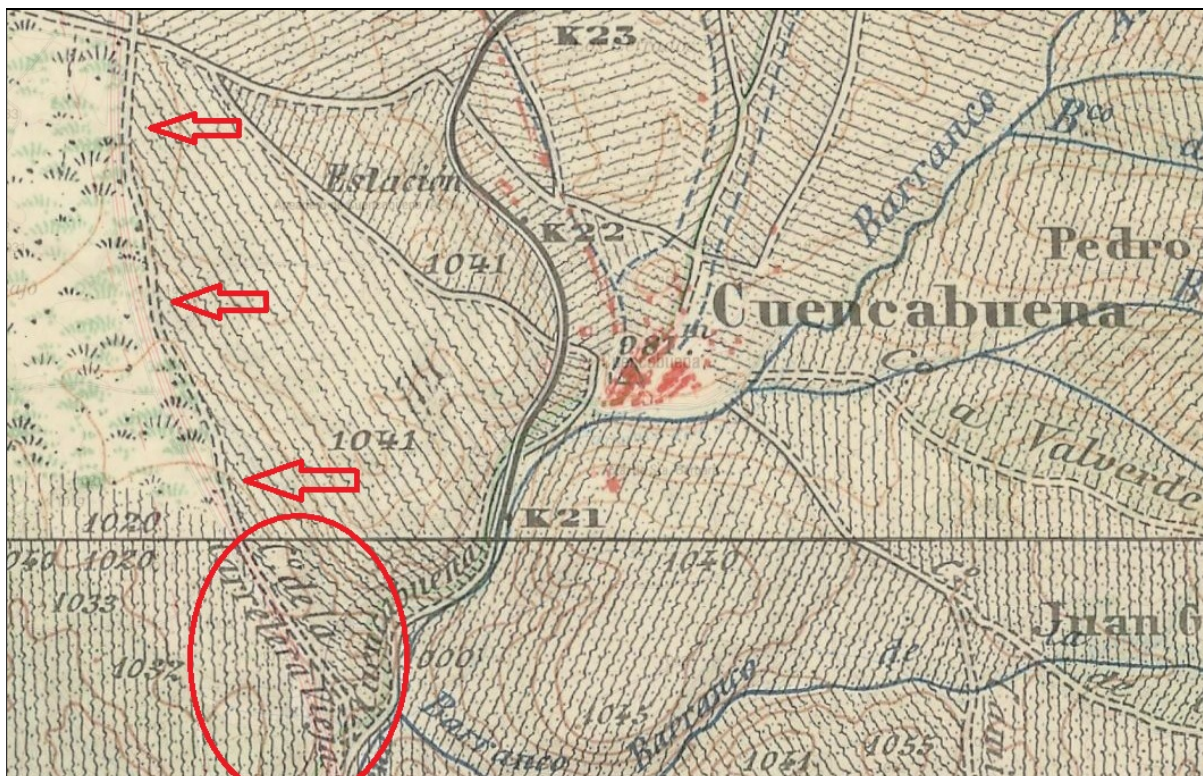
Lechón.



Vista parcial de los restos de la venta del Cuerno, junto al Camino Real.



Camino real, junto a la Venta del Cuerno.



Entre Cuencabuena y Lechago el ferrocarril y la autovía A-23 afectaron al camino en un tramo.



Venta de Lechago ("venta Baja"), junto al camino real (foto de 2015).



Vado del río Pancrudo. Camino real. Al fondo, Lechago. Foto de 2005.



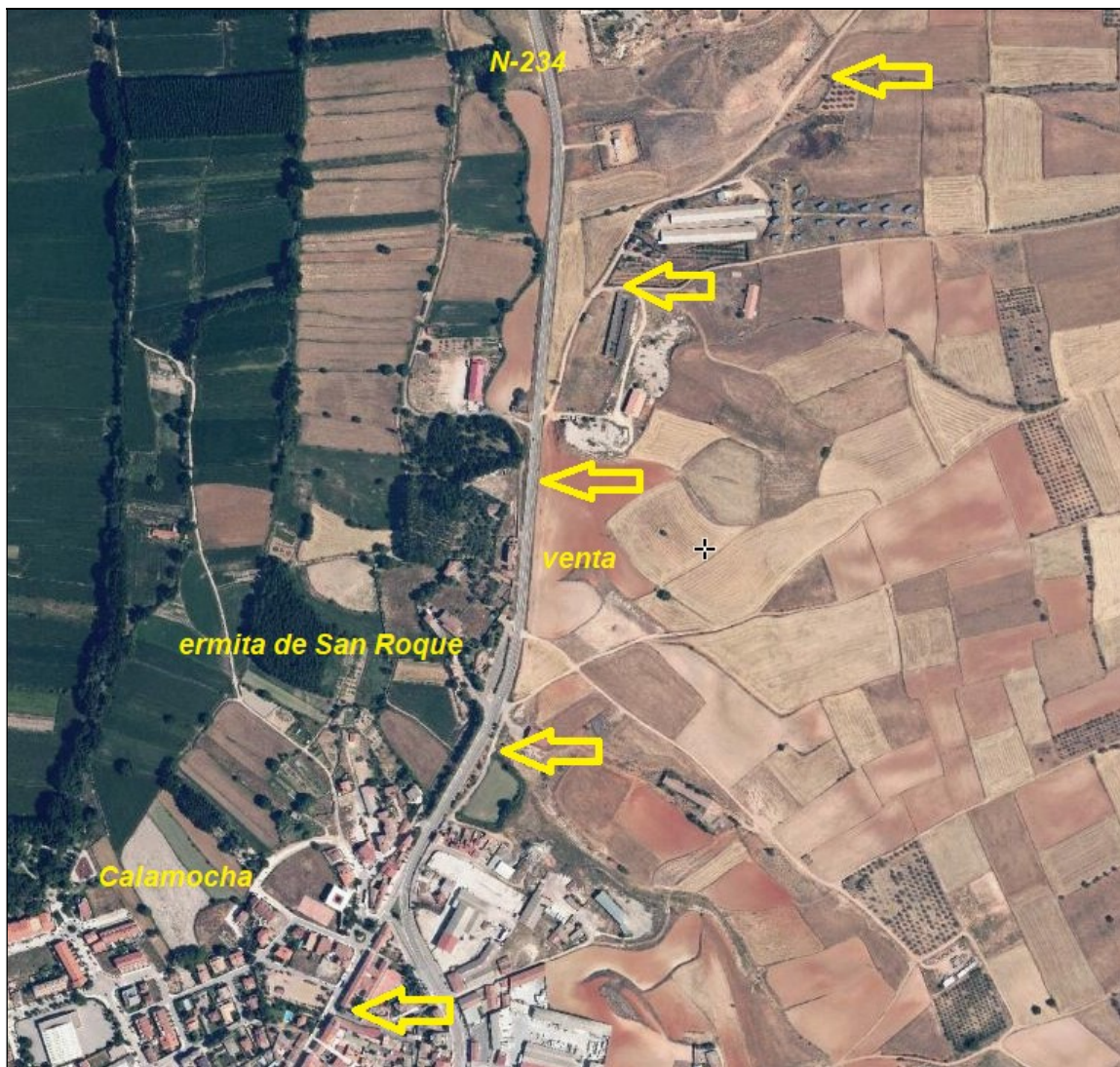
Trazado del camino real entre Lechago y Calamocha, atravesando un puerto.



Tramo entre Lechago y Calamocha. Puerto del antiguo camino real entre Zaragoza y Teruel (foto de 2005, con Lechago y el vado del río Pancrudo al fondo).



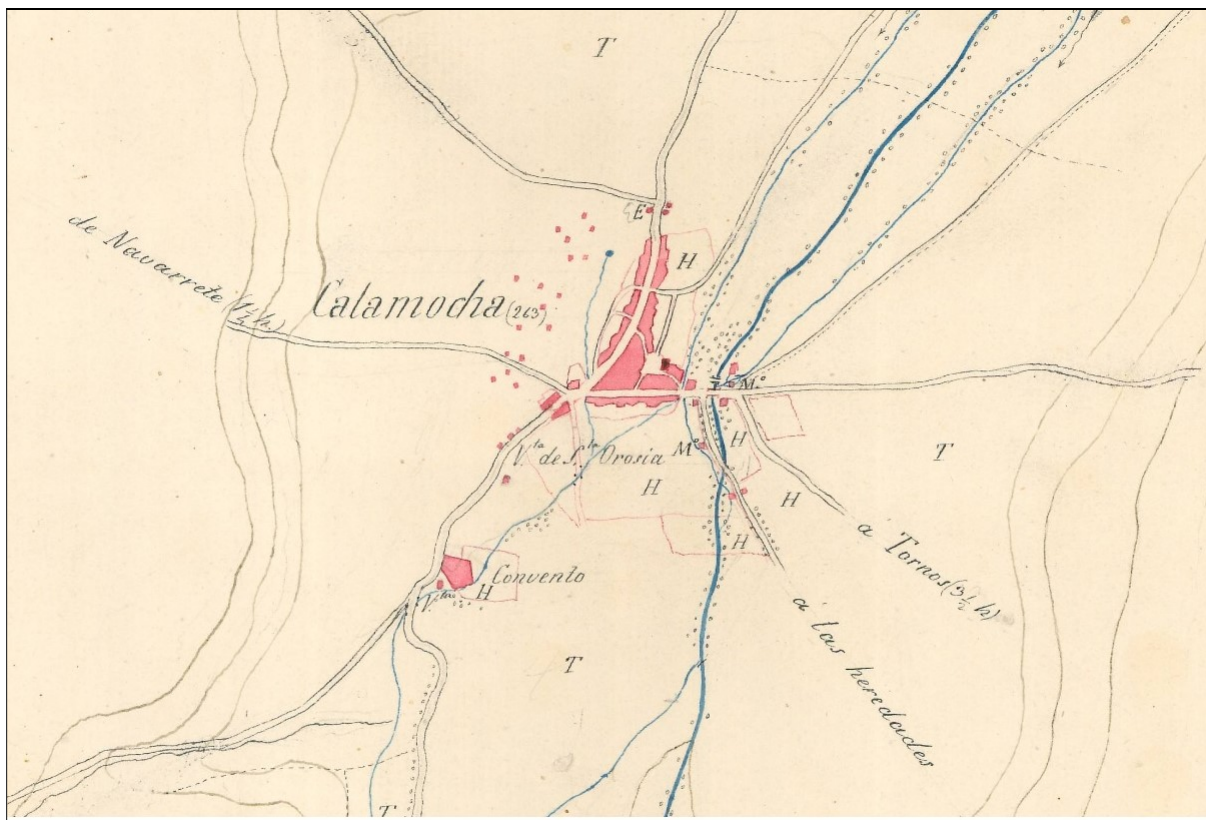
Venta del Gordo, cerca de la intersección del camino de Daroca y del camino real.



El camino real, llegando a Calamocha.



Ermita y venta de Santa Orosia (1967). Instituto de Estudios del Jiloca.



El camino real a su paso por Calamocha (1850). "Itinerario Zaragoza – Valencia".
Biblioteca Virtual de Defensa.



Calamocha. El camino real ha dejado huella en la estructura urbana ("A-A'-A"). Foto aérea de 1964.



Calamocha. Plaza del Peirón. Instituto de Estudios del Jiloca. El camino real giraba a la izquierda en este punto, dejando al núcleo urbano de entonces a la derecha.



Fonda Central. Calamocha.

De Calamocha a Torrelacárcel.

Fuera ya de Calamocha, el camino real dejaba discurrir por un trazado coincidente con la carretera N-234, separándose de ésta poco antes de Fuentes Claras, que quedaba a un lado. Frente a esta población había dos ventas, denominadas en el siglo XIX de Fuentes Claras y del Francés.

Un poco más adelante, el camino pasaba junto a la ermita de la Virgen de los Navarros, que cuenta con varias historias relacionadas con su ubicación junto al camino real. Siguiendo por el camino se llegaba a Caminreal, cuyo topónimo hace precisamente referencia a este camino histórico. La travesía de la antigua carretera N-234, que coincidía con el camino real, lleva el nombre de calle *Real*.

Entre Caminreal y Monreal del Campo, el camino discurría prácticamente por donde lo hace la carretera N-234, con la salvedad de que pasaba por Villacadima, despoblado próximo a Torrijo del Campo.

En el término de Monreal del Campo “se encuentra una torre o castillo llamado Villacadima, que ocupa gran parte del término que confina con el de Torrijo, comprendiendo 16 masadas”.

*Diccionario Geográfico Estadístico Histórico.
Pascual MADAZ. 1845-1850 (voz: Monreal).*

La carretera del siglo XIX se separó del camino real cerca de Monreal del Campo, acercándose más hacia la población. El desarrollo urbano de la zona ha podido afectar al camino original, que aparece definido en la hoja número 9 del Itinerario de Zaragoza a Valencia dibujado en 1850 (Biblioteca Virtual de Defensa).

La construcción de la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona, también a mediados del siglo XIX, creó una intersección en la que se ubicó la parada de postas y al menos una venta-parador. Posteriormente se desarrolló urbanísticamente esa zona, al amparo de la nueva carretera. Como se ha dicho, el camino real discurría en ese punto algo más alejado de Monreal del Campo. Un poco más adelante, el camino se acercaba a la nueva carretera de Teruel a Zaragoza y cruzaba al otro margen. Hasta Singra, más allá de Villafranca del Campo, el camino real discurría por ese margen izquierdo de la carretera (sentido Teruel – Zaragoza).

Entre Monreal del Campo y Villafranca del Campo, las reparcelaciones han afectado en algunas zonas al camino. No obstante, se puede deducir su trazado.

El camino podía ser de ruedas por su anchura, pero no tenía construido un firme adecuado en buena parte del valle del Jiloca.

“De Calamocha a Villafranca se deja a la derecha el río Cella, que nace en las copiosas fuentes inmediatas al pueblo de su nombre, y riega una dilatada parte de aquel territorio. Hasta Torrelacárcel el camino es llano, pero en tiempo lluvioso su piso blando forma una argamasa pegajosa que atasca a los caminantes. A la derecha se deja el lugar de Torrijo y otros, en cuyo terreno se coge mucho azafrán”.

LABORDE. 1809.

Desde Villafranca del Campo arrancaba el camino histórico de ruedas que unía Teruel con Madrid. Este camino conducía a Blancas, y de allí a La Yunta y Tortuera,

donde se unía al camino de ruedas de Madrid a Zaragoza. Como quiera que entre Villafranca del Campo y Blancas se tenía que atravesar un gran trecho sin ninguna población cercana, hacia la mitad del camino hubo una venta, la de los Ojos de Mierla, cuyos restos todavía son visibles. La estructura urbana de Villafranca del Campo muestra la importancia de este camino.

Con un trazado prácticamente recto, separado un centenar de metros de la actual carretera N-234, el camino real sorteaba la pequeña elevación de Singra (donde se encontraban dos ventas, la de Singra y la Alta de Singra, ésta próxima a la actual casilla de camineros) y descendía suavemente hasta Torrelacárcel, otra de las poblaciones que el camino atravesaba (el camino seguía la actual calle *Real*).

Torrelacárcel tenía la ventaja de encontrarse a una jornada de viaje desde Teruel, motivo por el que su posada, que albergaba la parada de postas, era más concurrida que otras.



Camino real junto a la ermita de la Virgen de los Navarros. Fuentes Claras.



Camino real, cerca de Fuentes Claras.



Vuelo de 1956. Ventas de Fuentes Claras y del Francés.



Restos de la venta del Francés (Fuentes Claras).



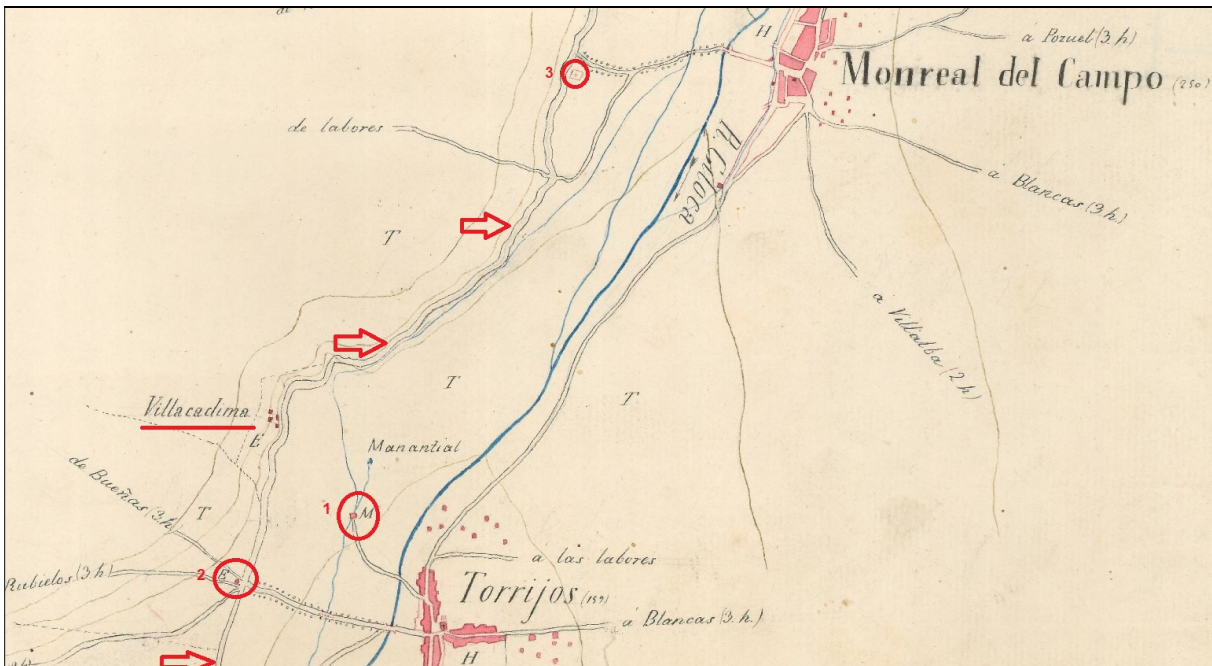
Ermita de la Virgen de los Navarros (Fuentes Claras).



Camino real entre la ermita de la Virgen de los Navarros y Caminreal.



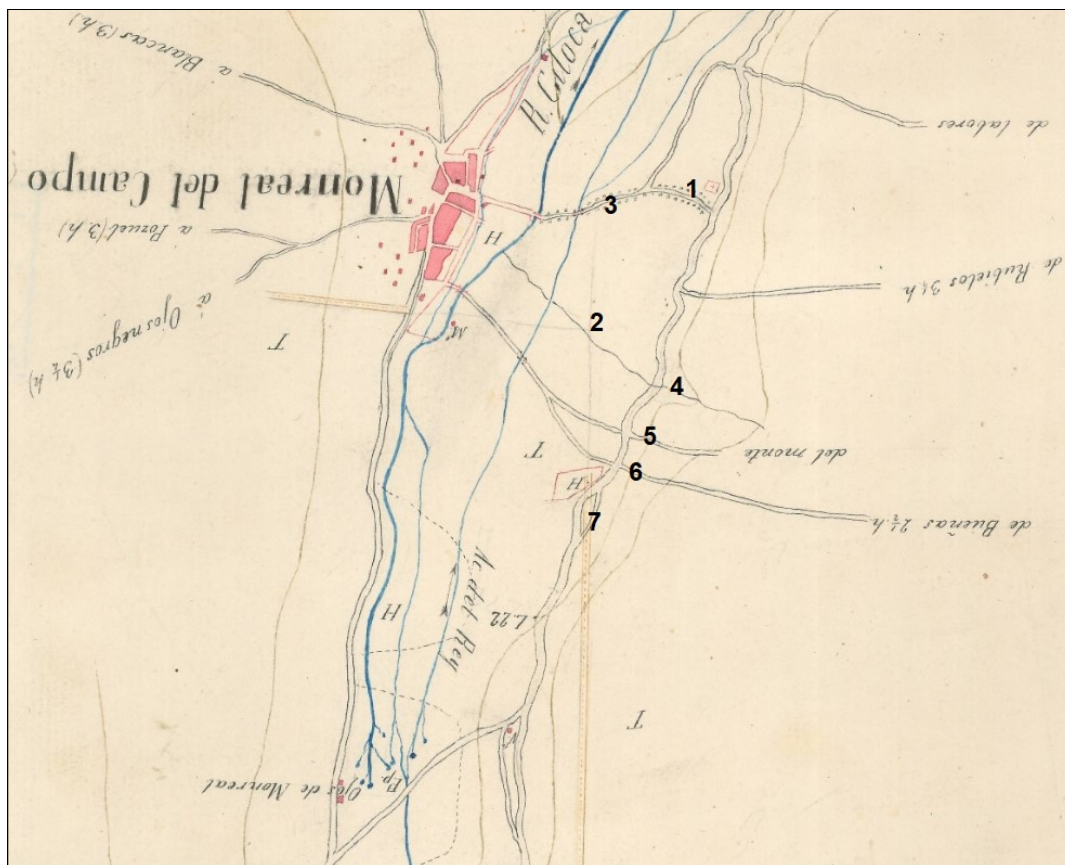
Posada de Roque Navarro (Caminreal), en la calle Real. Fotografía de 2005.



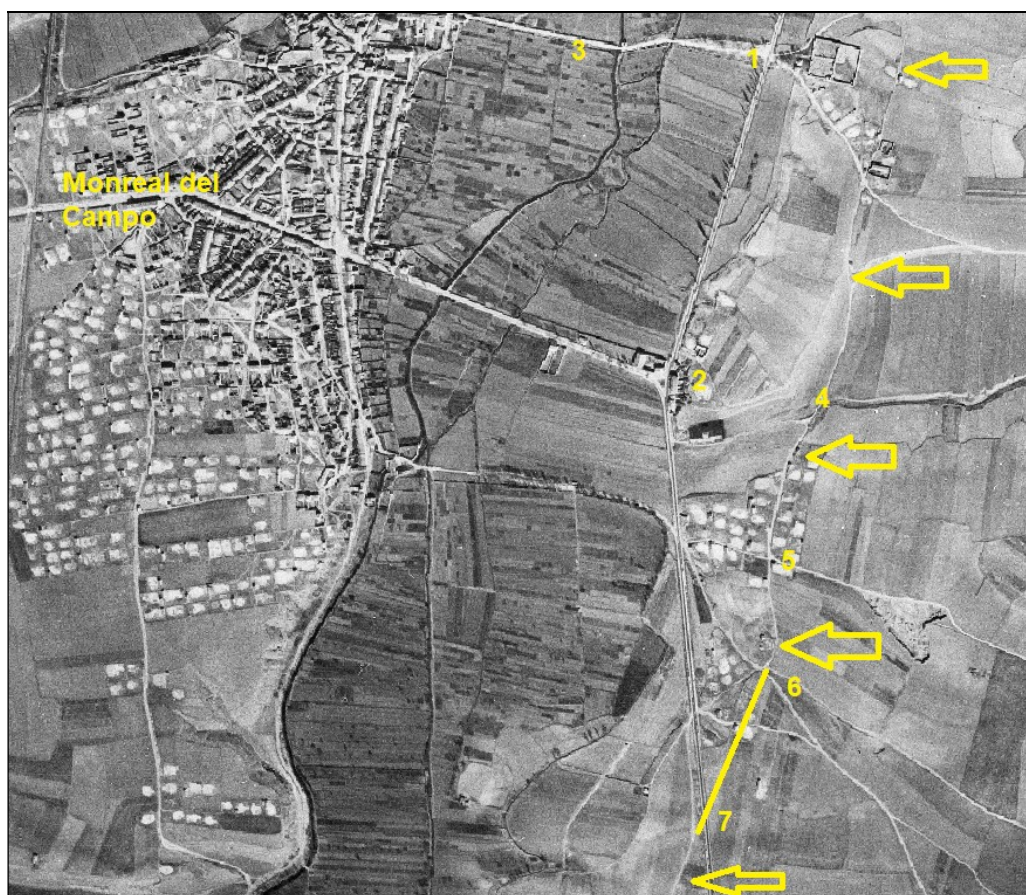
Camino real entre Torrijos y Monreal del Campo, pasando por Villacadima. 1=molino de Torrijos; 2=ermita de los Santos Mártires y cementerio de Torrijos. 3=ermita del Carmen y cementerio de Monreal del Campo. 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



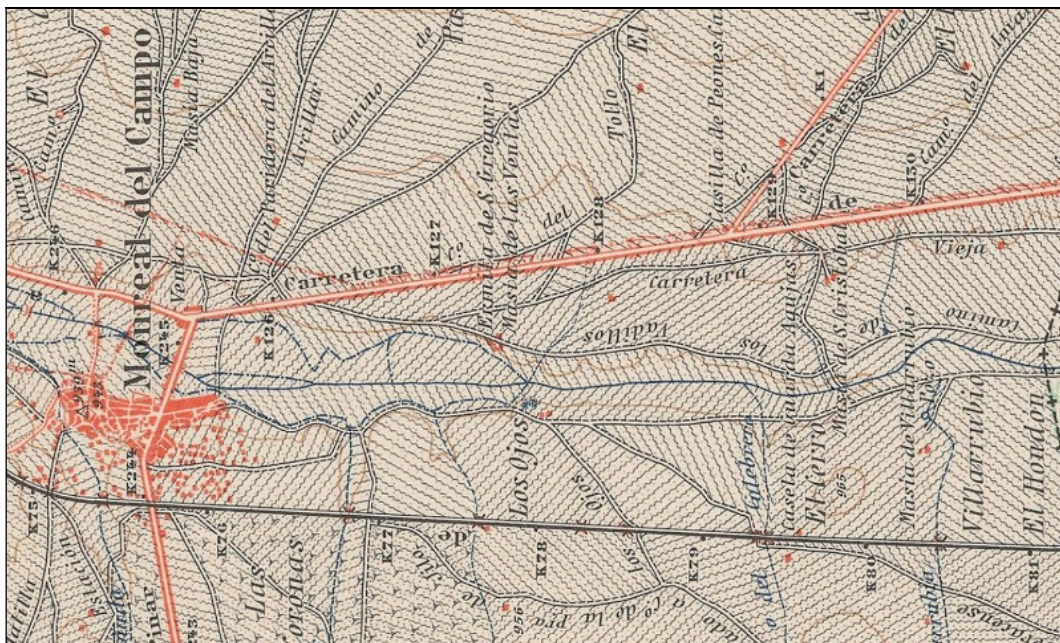
El camino real, cerca de Torrijo del Campo.



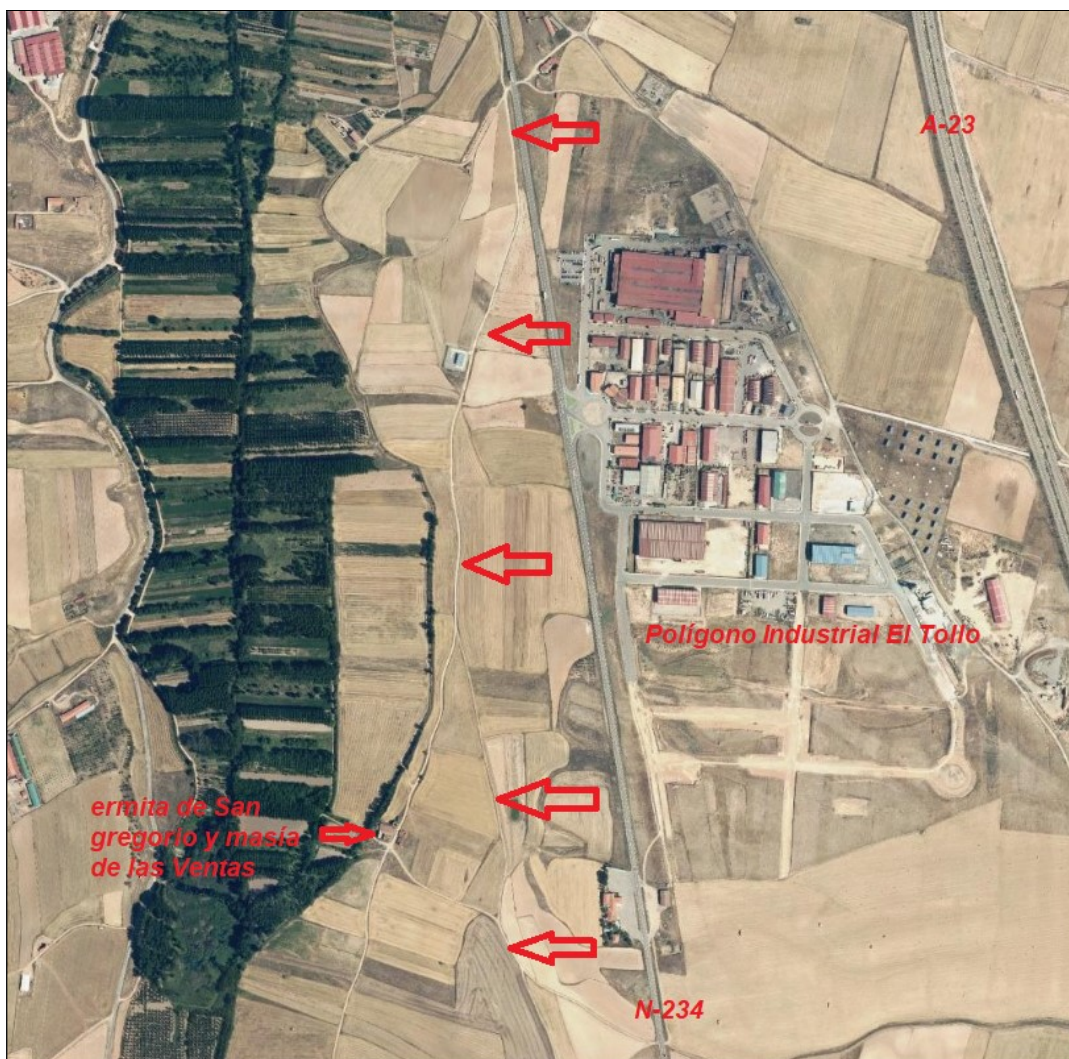
Camino real cerca de Monreal del Campo (1850). Vista parcial invertida del mapa.



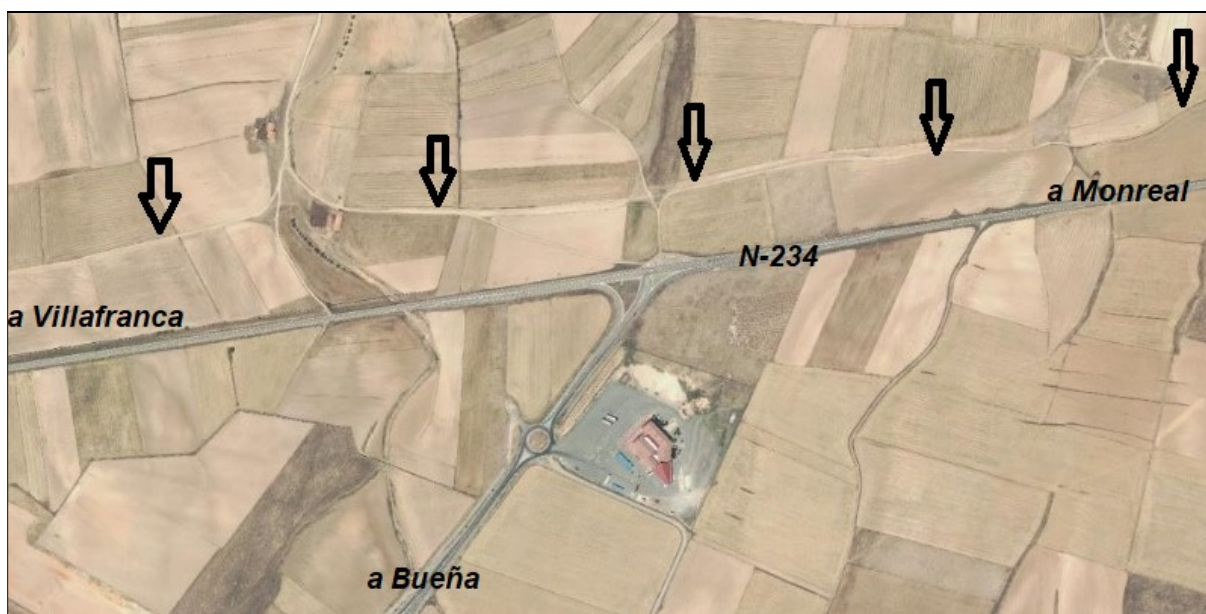
Probable trazado del camino real, sobre foto aérea de 1956-1957. Correspondencia de los números con los de la imagen del mapa de 1850.



“Carretera vieja”, entre Monreal del Campo y Villafranca del Campo. Primera edición del mapa del Instituto Geográfico Nacional (año 1942).



Camino real entre Monreal del Campo y Villafranca del Campo.



Probable trazado del camino real, entre Monreal y Villafranca.



El camino real cerca de Villafranca del Campo.



Venta de Santiago, junto al camino real (Villafranca del Campo).



Ermita de la Virgen del Campo (Villafranca del Campo), junto al camino real.



El camino real, cerca de Singra.



Camino real, cerca de Torrelacárcel (foto de 2016).



Camino real, cerca de Torrelacárcel.



Torrelacárcel. Calle Real. Posada de la parada de postas (foto de 2016).

De Torrelacárcel a Teruel

Desde Torrelacárcel, el camino se dirigía a Torremocha, por un terreno llano. Pasaba cerca de la localidad y continuaba su trazado hacia Santa Eulalia. Con el crecimiento urbanístico de Torremocha, tanto la carretera del siglo XIX como el antiguo camino son ahora travesía y calle, respectivamente. El camino real discurría por la denominada “*calle de la Carretera Vieja*”.

Continuando hacia el sur, el camino, pasaba junto a la ermita de la Virgen del Molino, cerca de Santa Eulalia del Campo, y continuaba hasta Villarquemado, población que atravesaba. Cerca de la ermita estaba la venta de Santa Eulalia. Posteriormente, cuando se construyó la carretera nueva, otra venta de Santa Eulalia se construyó junto a ella.

Después de Caudé aparece la venta del Cabello, que pasé de largo para ir a comer a Villarquemado.

Sus alrededores estaban cubiertos de centeno. Había mucho ganado vacuno. Vi en el zaguán, o vestíbulo de la posada, un cepo o cepillo para las almas del purgatorio. Es bastante usual colocarlos en los mesones para invitar a los viajeros a depositar unas monedas en su interior de acuerdo con su devoción. El cura que tiene la llave va a visitarlo en ciertas épocas y manda celebrar misas en función del dinero que encuentra y conforme a la tasa diocesana.

Dado que la tarde era soportable, fui a pie hasta Torremocha, dejando a la izquierda la ermita de Nuestra Señora del Molino, dependiente de la parroquia de Santa Eulalia.

Como allí no había posada, fui a pedir hospitalidad a la casa donde me llevaron los hermanos conductores del carruaje. Era la casa de la sobrina del cura del lugar, que me preparó una buena cama, lo que no fue trivial en una ruta donde son tan raras.

Joseph BRANET. 28 de junio de 1797.

Entre Villarquemado y Cella (que quedaba fuera del camino, como le sucede hoy con la carretera N-234), el camino real discurría muy próximo a la citada carretera N-234, por su margen izquierdo (sentido Teruel – Zaragoza). Cerca de la actual glorieta de la N-234, y durante un buen tramo, el camino discurre prácticamente por donde se construyó dicha carretera.

En este tramo había cuatro ventas: la de San José, la de Cabello o de la Médica (donde se detuvo, según su relato, Joseph BRANET), la de Agüero y la de Valenzuela, ésta muy cerca de la actual glorieta de la N-234. Actualmente, o han desaparecido o están en avanzada ruina. Entre la venta de Agüero y la de Valenzuela, en la primera edición del IGN figura la “Casa del Correo”, de la que no quedan restos.

Sobrepasada la actual intersección a Cella, el camino real coincide durante un tramo con la carretera N-234, hasta que la rasante de esta carretera se eleva para pasar por encima del ferrocarril. En esta zona se encontraban dos ventas. La más conocida y nombrada por los viajeros era la de Malamadera. Junto a esta venta estaba la del Carril.

Durante la Guerra de la Independencia, el camino real tuvo mucho protagonismo. Una de las acciones más destacadas tuvo lugar en la venta de Malamadera. El ejército de Villacampa sitiaba Teruel, y mientras tanto atacó los destacamentos que Suchet mantenía para controlar el camino y a los refuerzos que enviaba. La acción de Malamadera nos la cuenta el propio Villacampa. Tuvo lugar a comienzos de marzo de 1810:

“A cosa de una hora de mi entrada el 8 en Teruel, y después de tomados los puntos para contener la salida del Colegio al enemigo [se refiere al seminario, donde estaban resistiendo el sitio las tropas francesas], se me avisó que al pueblo de Caudé había llegado un número de éstos para reforzar dicha guarnición [...] y yo, con el resto de estos dos últimos cuerpos, el regimiento de la Princesa y sesenta caballos, salí en busca de aquellos. En efecto, a un cuarto de hora de Caudé me encontré con ellos, les acometí y trataron de retirarse; pero viendo que se les perseguía se refugiaron en la venta de Mala madera, donde se hicieron firmes y se defendieron con la fusilería por las ventanas y por varias troneras; y parapetados con los carros que conducían, colocaron dos cañones de montaña a derecha e izquierda de la venta. La acción duró cosa de dos horas, hasta que el teniente coronel D. Juan Frasnó, sargento mayor del batallón de Cariñena y el coronel de Soria D. Joaquín Gómez de la Serna, rodearon la casa con parte de sus cuerpos y avanzaron en ella, con lo cual se rindieron. Se les han hecho prisioneros dos oficiales, 164 sargentos y soldados, 40 heridos y dos muertos, tomándoles los dos cañones de montaña, 4 carros de municiones y 4 de aguardiente y queso. Nuestra pérdida en esta acción consistió en 8 muertos, entre ellos el capitán del regimiento de la Princesa D. mariano Muñoz, y 30 heridos”.

Domingo GASCÓN. La provincia de Teruel en la Guerra de la Independencia.

En esta zona, tanto el ferrocarril como la carretera afectaron al camino real, pero por encima de todo lo que más contribuyó a terminar con los restos, tanto del camino como de la venta de Malamadera (denominada Guarina en el siglo XX) fue la construcción en la década de 1960 del puente sobre el ferrocarril, para evitar el paso a nivel preexistente.

A partir de la venta de Malamadera, el trazado del camino real se separó del de la carretera N-234, y prácticamente no vuelven a coincidir hasta Teruel. El ferrocarril Central de Aragón se construyó paralelo y muy cerca del camino hasta Caudé.

Frente a Caudé, junto al camino real, existieron dos ventas: la de Juan Pablo y la de Caudé. Una vez construida la nueva carretera, en el siglo XIX, estas ventas decayeron y se construyeron otras junto a la nueva carretera.

El camino real continúa, después de abandonar Caudé, separado de la carretera N-234, a la que cruza muy cerca de la intersección de la carretera de Albarracín. A partir de ahí, discurría por los terrenos que actualmente ocupa el polígono industrial de Platea. Quedan restos y la traza del camino en la parte que todavía no está urbanizada, la más próxima a la carretera de Albarracín.

Antes de la intersección con la carretera de Albarracín, se salva la única dificultad geográfica de la zona: el barranco Hondo. Cerca de este paso, ya en terrenos de la actual Platea, se encontraba la venta del Barranco Hondo, de la que solo quedan rastros de su planta en el terreno.

En las proximidades de Teruel el camino real se acercaba, e incluso es probable que coincidiera, con la actual carretera N-234. Cerca del punto en el que la carretera se separó del camino, en el sentido Teruel – Zaragoza, se encontraba la venta de Cardo.

En el plano de 1850 figuran en esta zona dos ventas: la venta Nueva de Concud (probablemente ubicada en la bifurcación del camino real con el “camino de los Moros”, y denominada en la plantilla del primer mapa del IGN como “venta de Peral”) y la venta Vieja de Concud (probablemente ésta coincida con la venta de Cardo).

“Hasta Teruel se pasa sucesivamente por Torremocha, Villarquemado, Caudé y Concud, y un poco antes de llegar, el río Turia por un puente de piedra”.

LABORDE. 1809.

El puente que cita Laborde cerca de Teruel es el del Cubo. No cruza el río Turia, sino el Alfambra.

La intensa urbanización de la zona ha dejado muy poco rastro del camino real original. Éste salvaba el río Alfambra gracias al puente del Cubo. Este puente fue construido de piedra en el siglo XVI con tres arcos (el central de mayor elevación), y reconstruido posteriormente con un solo arco de sillería y ladrillo, probablemente en el siglo XIX.

“Tiene el río Alfambra [...] otro [puente] en el [término] de Teruel con tres arcos de bastante elevación el del medio y más bajos los colaterales: su construcción es antigua, pero se halla bien conservado, se conoce con el nombre de puente del Cubo y está en la carretera que conduce de Teruel a Zaragoza, ½ cuarto de legua antes del desagüe del repetido río Alfambra”.

Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España. Pascual MADDOZ. 1846.

Por cierto, de la construcción del antiguo puente del Cubo (y de la ruina del anteriormente existente) queda constancia en el diario del caballero turolense del siglo XVI Don Juan Gaspar SÁNCHEZ MUÑOZ, publicado por Gabriel LLABRÉS en 1902:

“Item en el anyo de 1517 se empezó y hizo la puente del Cubo en setiembre, que en mayo se la había llevado el río; del año 1525 se acabó de empedrar y del todo, y en abril de 1526 se empedró y allanó la cresta del Cubo, y se hizo el puente de la ceyquia y el cuello de la ceyquia de cal y canto, el qual cuello pagaron los herederos de la ceyquia, y yo Muñoz ata la Junquera que está en la ceyquia y toda la ceyquia y el gallipiente pago la ciudat. [...] Hizo esta obra de la cresta y de acabar el puente Gil Sánchez Gamir mi tio, como á procurador la ciudat lo pagó”.

Salvado el paso del río Alfambra, el camino se dirigía directamente a Teruel por la actual Avenida de Zaragoza y ascendía a la ciudad por la actual calle de San Francisco, continuando por el Óvalo.

Toca descansar en la ciudad de Teruel, antes de seguir el viaje hacia Valencia.

En la calle de los Ricos Hombres hay una fonda con un buen café adornado esmeradamente con mesas de mármol, grandes espejos, arañas, quinqués y un elegante servicio.

Diccionario de Pascual MADDOZ. 1846.



Camino real, entre Torrelacárcel y Torremocha (foto de 2016).



Camino real cerca de Torremocha.



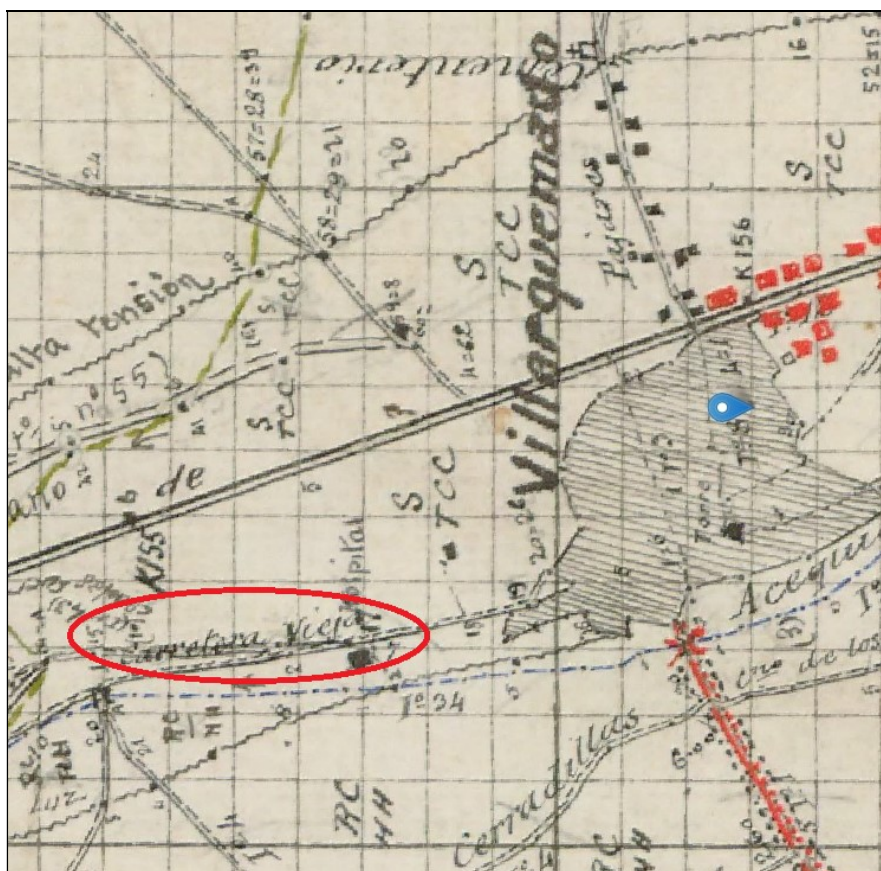
El camino real, cerca de Santa Eulalia.



Inmediaciones de la ermita de la Virgen del Molino, en Santa Eulalia (foto de 2016).



Venta de Santa Eulalia, o de Santiago, junto a la actual carretera N-234 (fuera del camino real).



Minuta cartográfica de la primera edición del mapa. Figura la “carretera vieja”, que luego no se incluyó en la edición impresa.



Villarquemado (foto de 2016).



El camino real, a su paso por Villarquemado.



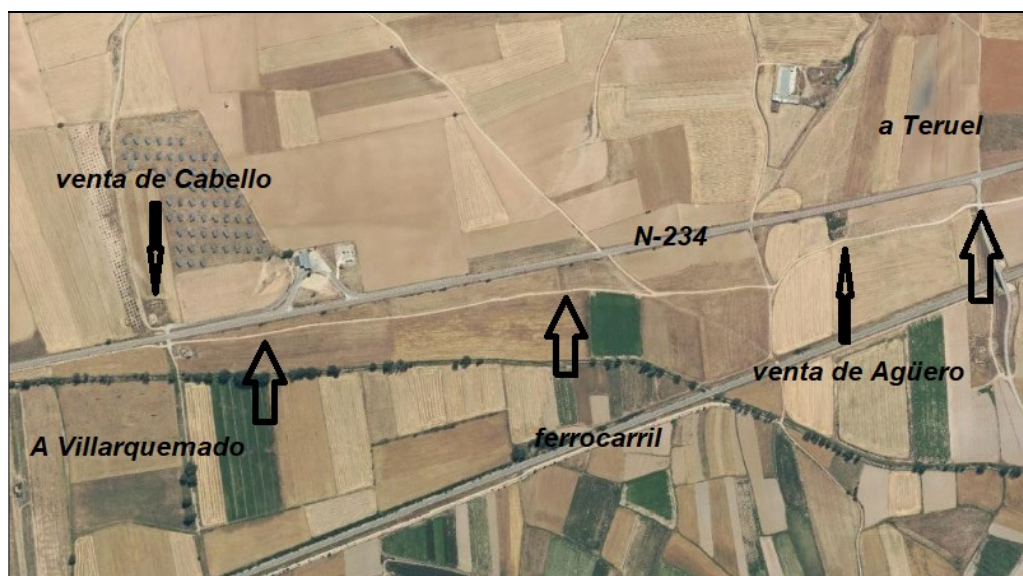
Camino real, entre Villarquemado y Cella (I).



Camino real, entre Villarquemado y Cella (II).



Vuelo de 1956. Venta de San José.



Camino real, entre Villarquemado y Cella (III).



Restos de la venta de Cabello.



Vuelo de 1956. Venta de Cabello



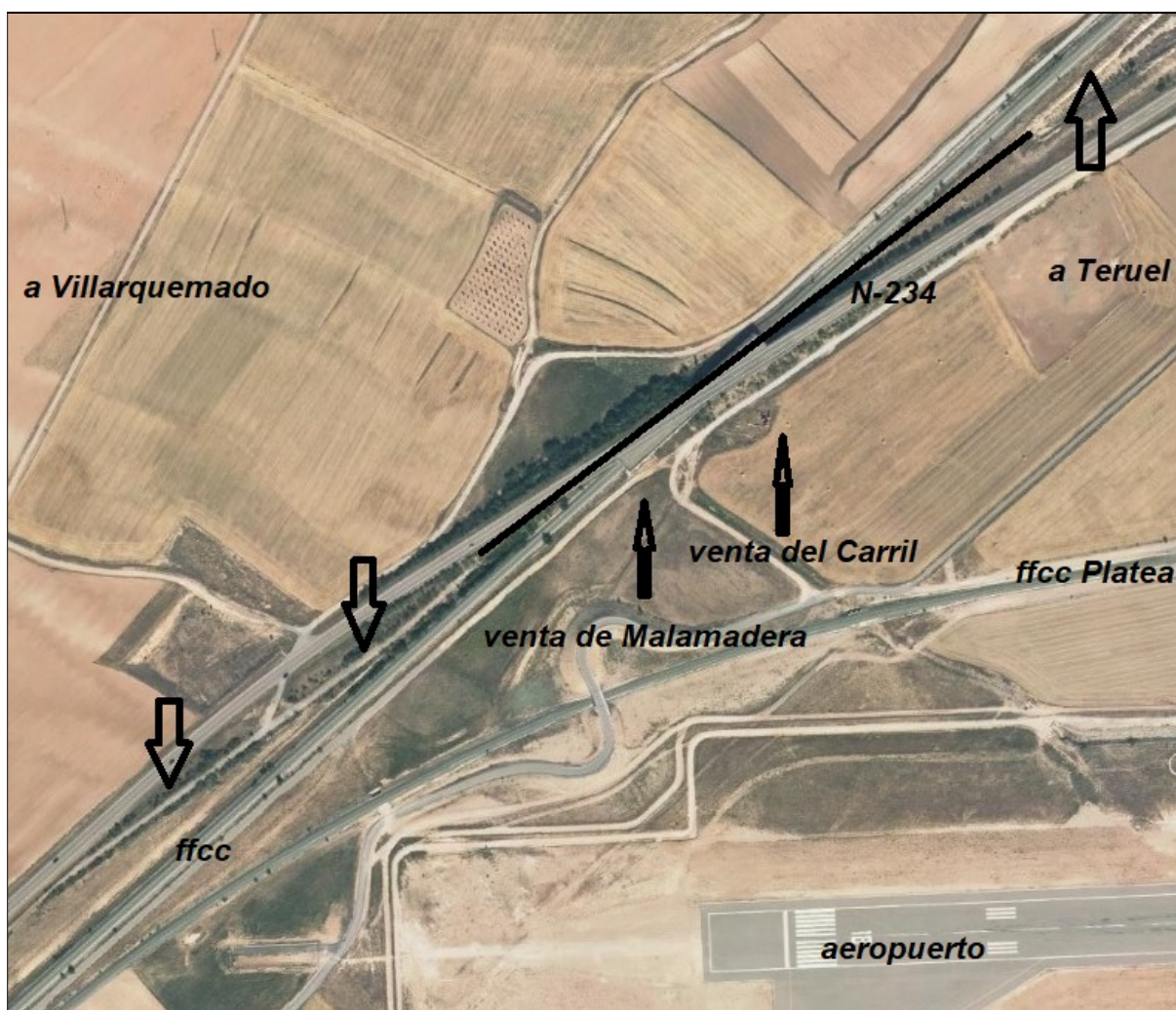
Restos de la venta de Agüero.



Vuelo de 1956. Venta de Agüero.



Vuelo de 1956. Venta de Valenzuela, junto a la intersección de la carretera de Cella.



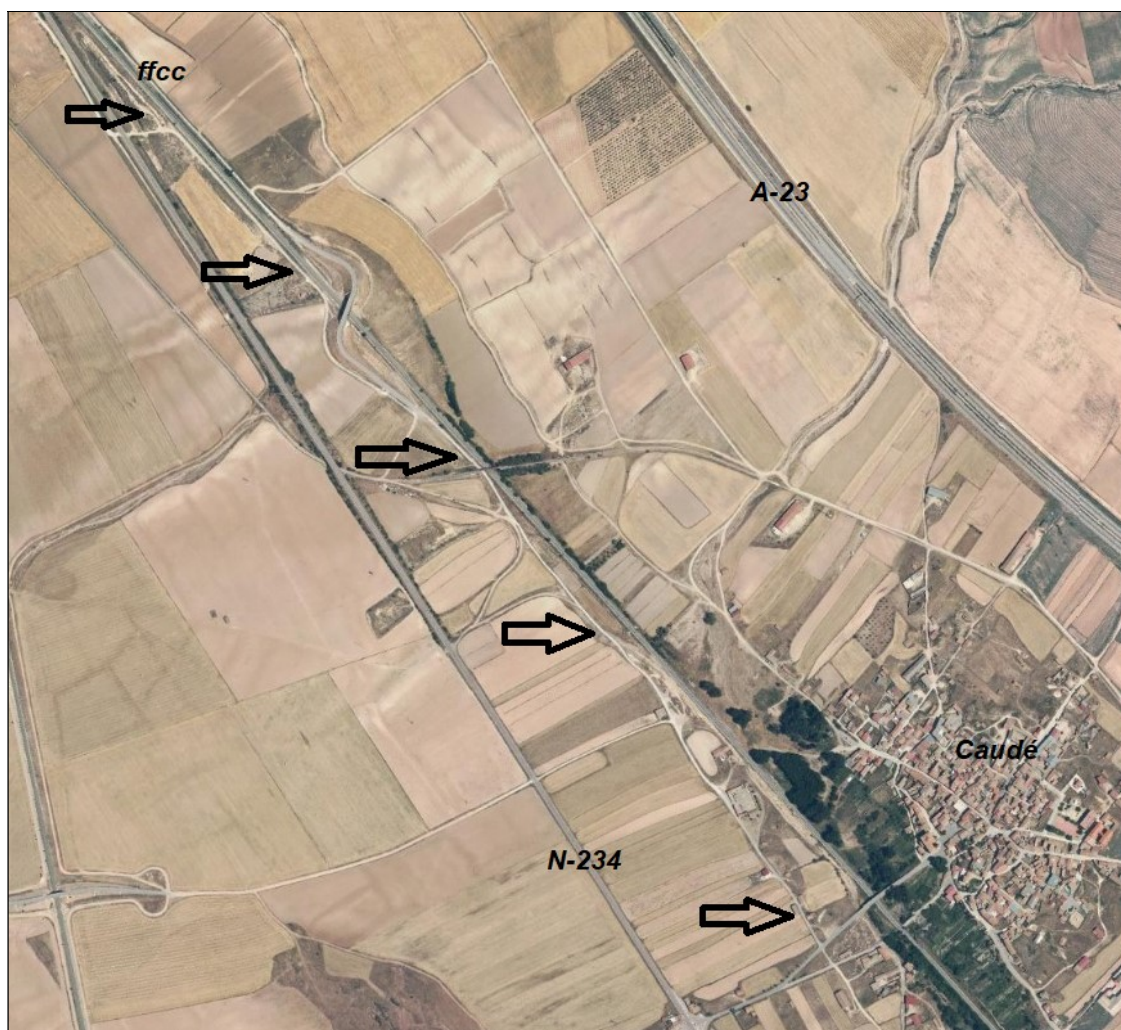
Tramo entre Cella y Caudé. Separación del trazado del camino real y de la N-234, en el puente de esta carretera sobre el ferrocarril.



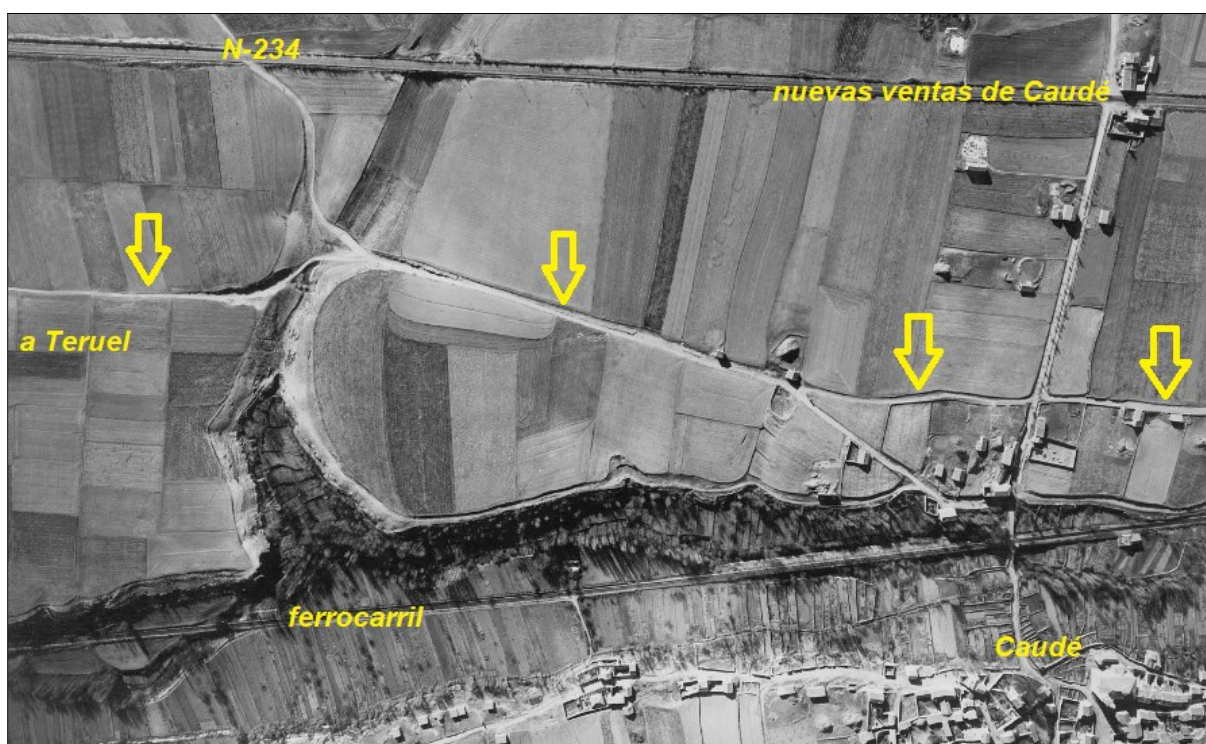
Antigua carretera N-234 (coincidente con el camino real), antes de llegar a la venta de Malamadera, ubicada junto al paso a nivel (sentido Villarquemado – Teruel). Archivo del Ministerio de Fomento.



Ventas de Malamadera y del Carril, antes de su demolición completa para la construcción del puente sobre el ferrocarril. Foto aérea de 1964.



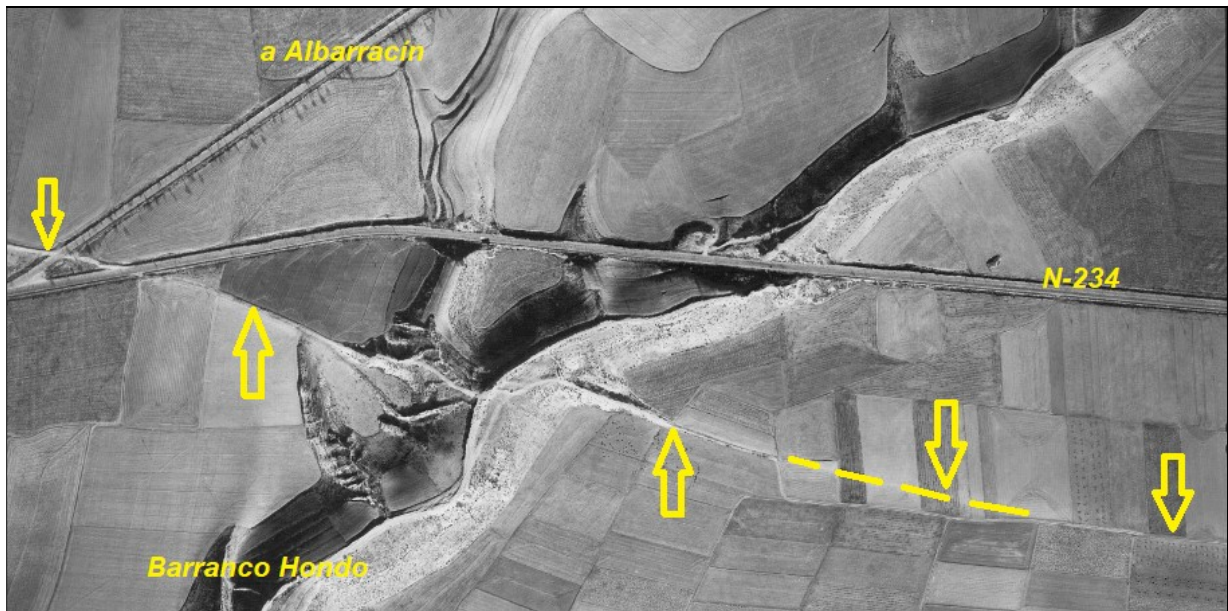
Camino real, a su paso por Caudé.



Camino real, entre Caudé y Platea. Vuelo de 1964. Ministerio de Fomento.



Camino real, en las inmediaciones de Caudé.



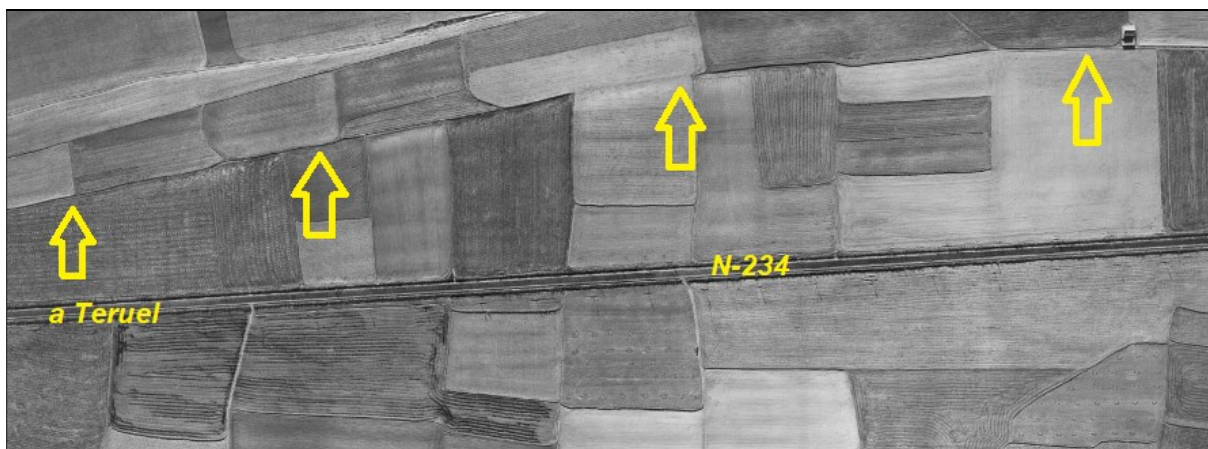
Paso del camino real por el barranco Hondo. Vuelo de 1964. Ministerio de Fomento.



Paso del Barranco Hondo, en sentido hacia Teruel.



El camino real en la zona próxima a la carretera de Albarracín. Restos de la venta del barranco Hondo. Vuelo de 1964. Ministerio de Fomento.



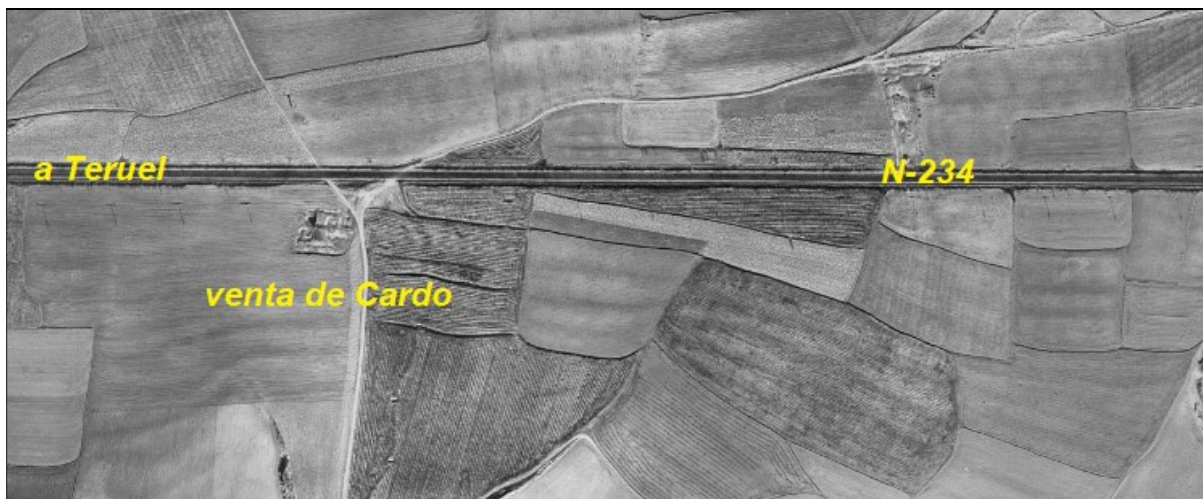
El camino real por terrenos de la actual Platea. Vuelo de 1964. Ministerio de Fomento.



Camino real junto al solar (izquierda, campo verde) en el que se encontraba la venta del Barranco Hondo.



Traza del camino real en terrenos de la actual Platea, en un vuelo reciente.



Localización de la venta de Cardo en el vuelo de 1964, cerca del punto en el que se separa la carretera N-234 del camino real.



Localización de la venta de Cardo en la imagen de un vuelo reciente.



Puente del Cubo y casas del Barón de Escriche, según plano perteneciente a un litigio. Obsérvese que el puente del Cubo tenía tres arcos, como consta en otros documentos.



Puente del Cubo (fotografía de 2019).



Ermita del Carmen. Teruel.



Vista de Teruel, incluida en la edición del tomo XIII del Viaje de España, de Antonio Ponz.

III – Descripción del camino real entre Teruel y Murviedro (Sagunto)

De Teruel a La Puebla de Valverde. Puerto de Escandón.

Quien continuara su viaje por el camino real, sin detenerse en la ciudad de Teruel, tomaba al finalizar el Óvalo el camino que descendía hacia el barrio de San Julián. El camino de Valencia pasó por San Julián desde la fundación de la ciudad de Teruel hasta el año 1929.

Desde el interior de Teruel, el viajero salía por el portal de Valencia, que se encontraba sobre el actual barrio, al que se descendía por camino apto para carros, o al menos eso deja entrever el manuscrito *“Breve noticia y descripción de la muy noble, leal y antigua ciudad de Teruel”* (revista *Teruel*, nº 17-18):

“Bájase de la ciudad a sus suburbios o arrabales por cuestras más o menos llanas y cómodas, según el sitio donde se hallan, saliendo a ellas por ocho puertas que son la de Guadalaviar, Capuchinos, Valencia, Nueva, San Juan, el Tozal, Arcos y Andaquilla, en ésta se baja por cuesta culebreando su bajada y de tránsito en tránsito escalón. Para bajar al Arrabal es por cuesta ancha y bien dispuesta, pero de trecho a trecho su escalón, y son las dos por donde no pueden transitar carruajes; por las demás sí, con comodidad y sin estorbo”.

“Siguiendo hacia el oeste se halla otro arrabal no tan poblado, pero sí lo suficiente; en él tienen la capilla de San Antonio Abad, está en una cañada a la falda del monte de la Ciudad, en el camino de Valencia”

Las palabras con el prefijo “carra” suelen denotar la existencia de un camino de cierta antigüedad. No es difícil encontrarlas en la toponimia de algunos pueblos de Aragón. En Teruel tenemos algunos ejemplos, como son la cuesta del Carrajete (camino real de Valencia) y el Carrel (salida natural hacia el norte, cuando no existía el puente de la Reina).

Hay que adelantar que entre 1791 y 1802 se construyó el tramo de carretera que descendiendo desde el Óvalo pasaba por San Julián y ascendía por el Carrajete para continuar hacia el puerto de Escandón. Fue el primer tramo de carretera que el Estado construyó en la provincia de Teruel. De hecho, la orden de su construcción fue firmada por Floridablanca, ordenando al Intendente de Valencia que continuara hasta Teruel la construcción de la carretera de Valencia a Aragón.

Antes de la guerra de la Independencia, se había construido el tramo citado, y además uno pequeño en las afueras de Sarrión.

No se encuentran documentos, mapas o vestigios claros que muestren el trazado del camino real anterior a la construcción de la carretera, pero es muy probable que ésta se planificara apoyándose en el camino en la mayor parte de su longitud.

Sobre la rambla de San Julián se dispuso un pequeño pontón. Un poco más adelante, el antiguo camino hacia Castralvo y La Aldehuela conectaba con la nueva carretera también en San Julián: se trata de la actual cuesta de la Enriqueta.

En San Julián, en el entorno del camino, que después fue carretera, aparecieron pequeñas industrias y manufacturas, como suele suceder.

A finales del siglo XIX, dos problemas coincidieron en contra de este trazado: por una parte, la necesidad de bajar una cuesta y subir otra (la del Carrajete era especialmente dura para vehículos con tracción animal, y su descenso muy peligroso), y por otra la necesidad de expansión de la ciudad de Teruel. Los llanos de Pinilla, tan próximos a la ciudad, eran muy tentadores para esa expansión, que se concretó con la apertura al tráfico del viaducto de Fernando Hué, el 29 de octubre de 1929.

El 11 de junio de 1899, el anciano Matías Marqués volvía del monte y fue invitado a subir a un carro que se dirigía a Teruel. En la cuesta del Carrajete se desbocó la caballería, y creyéndose en peligro se tiró al suelo, falleciendo a consecuencia de las contusiones.

Superado el Carrajete, el camino seguía, más o menos por donde lo hace la avenida de la Carretera de Sagunto de Teruel y la carretera N-234, hasta el inicio de la bajada a la rambla de Valdelobos. Muy cerca del inicio de esta bajada, los restos de un estribo muestran el recuerdo de la primera carretera estatal que tuvo la provincia de Teruel.

Hasta la recta de Aguanaces es posible seguir el camino gracias a que se conserva buena parte de la primitiva carretera. Lo más destacable es el puente sobre el barranco de Valdelobos, terminado de construir en 1802, según consta en uno de sus pretilos. Junto a este puente se encontraba la primera de las ventas que el viajero encontraba desde que había abandonado Teruel, la de Caparrates. Puente y venta tuvieron su protagonismo en la evacuación de Teruel en 1938, ya que el fotógrafo Agustín Centelles tomó en ese lugar varias de sus fotos más conocidas.

“Se sale de Teruel por un hermoso camino adornado de árboles por espacio de una hora, el que conduce a un sólido puente construido sobre un barranco.

LABORDE. 1809.

“En casi toda la Corona de Aragón se cuentan las distancias por horas en lugar de leguas, que para el caminante viene a ser lo mismo, pues al modo que hay leguas que valen por dos, lo propio suele suceder con estas horas. Seis cuentan desde Teruel al lugar de La Puebla, pasando a medio camino por las Ventas del Puerto. Tanto la cima donde Teruel está fundada, como las dos primeras horas de esta ruta, son montecillos de greda blanca, y de color que tira al rojo con muchas capas de guijo empedernido, que fácilmente se desgajan con motivo de lluvias”.

Antonio PONZ. 1788.

Uno de los detalles que todavía pueden detectarse en esta primitiva carretera son los guardarruedas que se dispusieron, con forma de barrilete y de mayor tamaño que los que se dispusieron posteriormente en los siglos XIX y XX en las carreteras. Junto a la ermita de San Antón, en San Julián, pueden observarse dos de ellos, así como en el puente de Caparrates y en el entorno de Sarrión.

Superado el barranco de Valdelobos, el camino real debió coincidir sensiblemente con la actual carretera N-234, hasta la Venta Rosa. A partir de esta venta (que no figura en el mapa de 1850), el camino real y la primitiva carretera afrontaban la subida de Escandón mediante un tramo recto de gran longitud y varias curvas en la parte superior.

En la década de 1840 o de 1850 se modificó este trazado, y se construyó la nueva carretera siguiendo un trazado muy parecido al que tenía la carretera N-234 (hoy vía de servicio de la autovía).

“A cosa de media hora después de Teruel se atraviesa un pinar de bastante extensión, y sumamente provechoso para dicha Ciudad, que debería conservarlo con gran cuidado, pues sin esta finca estaría muy mal. La ha surtido siempre, como también a los pueblos cercanos, para sus edificios y demás usos de carpintería, porque además de haberse renovado muchas casas en Teruel en el presente siglo y parte del pasado, se han hecho de planta los tres mayores edificios que hay más modernos en la Ciudad, y son los conventos de Dominicos, de Carmelitas Descalzos y el que fue Colegio de Jesuítas. El territorio de las seis horas hasta La Puebla, fuera del pinar, es escaso de árboles”.

Antonio PONZ. 1788.

Antes del inicio del tramo con mayor pendiente, se encontraba la venta del Pinar, hoy en ruinas. En enero de 1845 Jose Maria Dusmet confeccionó un mapa del itinerario entre Teruel y Valencia, y comentó sobre esta venta que era mayor y con más agua que la venta del Retamar, que se encontraba ya arriba del puerto de Escandón, en los falsos llanos que conducen a La Puebla de Valverde. Al desviarse la carretera a mediados del siglo XIX se creó otra venta, la del Puente, así llamada porque se ubicaba cerca de un puente que fue volado durante los primeros días de la guerra civil de 1936-1939.

El puerto de Escandón ha tenido hasta cinco variantes para su carretera: la original del camino real y de la carretera de 1802; la modificada a mediados del siglo XIX; una nueva modificación al construir un nuevo puente en lugar de reconstruir el volado en 1936; la variante de trazado de la década de 1970, y la autovía A-23. A estos trazados hay que añadir los dos del ferrocarril (el Central de Aragón y el de Ojos Negros). Todo un récord.

La subida al puerto de Escandón del camino real, luego carretera primitiva (hacia 1802) tiene mucho interés, pues permite estudiar cómo se hacían las carreteras antes de que el Estado destinara ingenieros de caminos para la construcción de éstas. Por cierto, la Escuela de Ingenieros comenzó a funcionar en 1802, mismo año que consta en el pretil del puente de Caparrates.

Esas primeras carreteras de finales del siglo XVIII se basaban en los estudios de ilustrados que buscaban su inspiración en la época romana. Uno de los más destacados en España fue Tomás Manuel FERNÁNDEZ DE MESA (*“Tratado legal y político de caminos públicos y possadas”*). Basada en la técnica romana, estas carreteras primitivas tenían en ambos lados sendas hileras de “bordillos” de piedra, que contenían y delimitaban el firme. Así describió la primera carretera moderna construida en España (la de Reinosa a Santander, de 1755): *“su fábrica tiene 28 pies castellanos de ancho, a saber, 21 de camino y tres y medio de pared seca bien arreglada a un lado y otro, con buenas aparejadas losas que la sirven de cobija; entre cuyas paredes se rellenaron los vacíos de piedra calcar hasta seis pulgadas, antes de enrasar de una pared a otra”*.

Pues bien, en el tramo de subida del puerto Escandón se han detectado lo que parecen ser varias de estas piedras. Destaca también la existencia de muros de mampostería, hoy día muy afectados a causa de la vegetación, e incluso de una pequeña tajea de piedra, rota por la hincas de un poste (es triste la casualidad).

El trazado de este camino, en la parte superior, muestra dos curvas circulares casi perfectas, lo que denota que se trabajó en ellas con criterios técnicos.

“Cuando llegué a la Masía del Puerto, el recuerdo del riesgo al que me había expuesto y de la muerte de mi amigo, despertó toda mi sensibilidad, de manera que me decidí a hacer a pie las dos leguas todavía restantes hasta Teruel, donde llegué por la tarde, muy fatigado tras aquella penosa marcha”.

Joseph BRANET. 28 de abril de 1797, viajando de Valencia a Teruel.

Una vez superada la subida con mayor pendiente, el camino real discurrió por donde lo hace la actual vía de servicio de la autovía A-23 (antigua carretera N-234), hasta llegar a las venta del Puerto, coincidente con una explotación ganadera cercana al enlace de la A-23 con la carretera de Formiche. Esta venta del Puerto fue muy nombrada por todos los viajeros y es muy antigua. Alberga una pequeña ermita gótica, posiblemente del siglo XIV.

“Y aunque siempre se anda subiendo hasta la venta del Puerto distante tres leguas, lo cómodo del camino hace imperceptible su elevación. El tránsito de este puerto es algo penoso; vense a sus dos lados multitud de pinos y retamas que ya no se pierden de vista hasta La Jaquesa”.

Alexandro LABORDE. 1809.

Entre la venta del Puerto y La Puebla de Valverde solamente había otra venta hacia la mitad de este tramo. Es la denominada del Retamar en el plano de 1845 de Dusmet, o de Paco en el de 1850. De esta venta del retamar dice Dusmet que *“es grande y tiene un algibe inmediato”*. Hoy día se encuentra en ruinas, si bien manteniendo todavía algunas de sus estructuras.

El camino coincidía, o estaba muy próximo, de la carretera N-234. La venta quedaba a su izquierda, según el sentido Teruel-Valencia. Posteriormente, la construcción de la autovía A-23 ha terminado con los rastros del camino.

“A la bajada del puerto concluye el camino del rey, y le sigue otro ordinario pero bastante bueno, el que conduce a La Puebla, lugar pequeño”.

LABORDE, 1809.

De acuerdo con el plano de 1850, junto a la venta de Paco el camino debía ir prácticamente por donde fue construida la carretera. Hoy día existe un camino por detrás de la venta, que permite recorrer la zona, sin que aparentemente se trate del camino histórico, al menos en el entorno de dicha venta.

Cerca ya de La Puebla de Valverde camino y carretera debieron coincidir. El plano de 1850 muestra que la denominada “cruce” se salvaba ya con la primitiva carretera.

Justo antes de entrar a La Puebla de Valverde, en el margen derecho según nuestro sentido de marcha, se encontraba a mediados del siglo XIX la casa del Portazgo.

Desde la Edad Media fue común el pago de impuestos en los caminos. Algunos de estos estuvieron relacionados con servicios prestados en lugares singulares, tal es el caso de los pontazgos, vinculados al uso de un puente, o de los barcajes, relacionados con el servicio de cruce de un río mediante barca. También existieron aduanas en determinados lugares fronterizos entre reinos, como por ejemplo en la venta de La Jaquesa.

El impuesto más conocido fue el portazgo o peaje, que tuvo una doble vertiente. Por una parte fue un impuesto fiscal vinculado al comercio. En una época en la que era difícil el cobro de este tipo de impuestos se aprovechó que las mercancías debían utilizar necesariamente los caminos. La recaudación engrosaba las rentas del Rey, de algunas Instituciones, de las Órdenes Militares, de Monasterios o simplemente del Señor del lugar.

Los portazgos tuvieron también una componente relacionada con el mantenimiento del camino. Esta componente se acabó imponiendo en el siglo XIX, conforme se fueron construyendo las carreteras por parte del Estado o por concesionarios. Anteriormente, cuando no se disponía de caminos adecuados ni correctamente mantenidos, el cobro de los portazgos tuvo relación o una excusa con la aparente “seguridad” que la monarquía o los señoríos ofrecían al viajero y con la protección de éstos frente a los abusos en las ventas y mesones.

El problema de los portazgos fue su proliferación, que llegó al abuso. También se legisló contra los “descaminados”, que eludían el paso por el portazgo mediante rodeos o simplemente campo a través. Por otra parte, las exenciones de pago también fueron numerosas, mediante privilegios concedidos a vecinos de ciertas localidades, a la Cabaña Real de Carreteros, a militares o a los que llevaran determinadas mercancías.

La construcción de carreteras por parte del Estado, a partir de finales del siglo XVIII, provocó más impuestos. La financiación se basó en fondos de los portazgos y arbitrios especiales, entre los que destacó el impuesto de dos reales por fanega de sal.

Fue habitual que, coincidiendo con la finalización de la construcción de nuevos tramos de carretera, se dispusieran portazgos para cobrar por el uso de dicha carretera. Se puede afirmar que todas las nuevas carreteras construidas en antes de 1882 fueron de peaje. CABANES, en 1830, publicó la Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España, y relacionó los portazgos existentes entonces.

En la provincia de Teruel hubo un portazgo en La Puebla de Valverde desde el primer tercio del siglo XIX, coincidiendo con la terminación de la construcción de la carretera entre Teruel y esta población. La casilla del Portazgo estaba en la salida de la Puebla de Valverde, en sentido hacia Teruel.

La Memoria de Obras Públicas de 1856 incluye un informe sobre los portazgos, gracias al cual se puede conocer el estado de la construcción de la carretera de Zaragoza a Sagunto: “Para el precedente estado solo se toma en cuenta la expresada distancia de 4,5 leguas por ser el único trozo que se halla construido de la parte de línea comprendida en la provincia de Zaragoza que debe ir por Daroca a Monreal. Toda la parte comprendida en la provincia de Teruel, que tiene una longitud de 18,8924 leguas (105,287 km) se halla terminada. De la parte comprendida en la provincia de Castellón de la Plana, que tiene unas 9 leguas (50 km) de longitud, solo hay construidos dos trozos, uno de 0,222 leguas (1,237 km) hacia el medio de la distancia entre Barracas y Viver y otro de 1,3625 leguas (7,533 km) entre Jérica y Segorbe. También se halla terminada la parte comprendida en la provincia de Valencia de 2,372 leguas (13,219 km) de longitud entre Torres Torres hasta el término de la línea, cerca de Murviedro (Sagunto), donde se une a la carretera de Valencia a Tarragona; pero no ha llegado el caso de realizarse el establecimiento de más portazgos que el antes citado y otro en La Puebla de

Valverde, que hasta principio de 1855 ha sido administrado por la provincia de Teruel, a la cual pertenecieron antes sus productos”.

Todos los portazgos se suprimieron a partir del 1 de enero de 1882. Posteriormente, a mediados del siglo XX, volvieron a aparecer con la construcción de autopistas.

De todos modos, hacia 1844 MADÓZ se desesperaba por la lentitud de la construcción de la nueva carretera, a pesar de que se cobraban los impuestos para dicha construcción:

“No es nada halagüeño el estado de los caminos de esta provincia. No la cruza ninguna carretera general [...] La que conduce de Teruel a Valencia se halla concluida hasta La Puebla de Valverde, y un trozo corto en las inmediaciones de Sarrión; el resto, aunque delineado, rebajado y casi en estado de transitar hasta los límites de la provincia, no puede concluirse por falta de fondos, a pesar de que los pueblos del partido judicial contribuyen hace algunos años con este objeto”.

Pascual MADÓZ. Diccionario geográfico. Hacia 1844.

En La Puebla de Valverde se entraba por el portal de Teruel, que aún se conserva, y se transitaba por su calle Mayor. Cuando se construyó la carretera se evitó esta travesía, salvando el núcleo urbano por el exterior.

No hubiera yo creído hallar en La Puebla cosa que me hiciese parar en materia de nuestras artes: efectivamente tuve que hacerlo al pasar por la puerta de su parroquia, y ver su suntuosa portada, que consta de dos cuerpos con cuatro columnas de orden jónico istriadas, en cada uno. Aunque la escultura no es de igual mérito a la arquitectura, hace bien su papel, y acompaña a lo demás: consiste en varias estatuas de Santos en los intercolumnios, y en otra de nuestra Señora en el medio. Sobre la coronación de todo corre un balaustre, y está notado el año en que se hizo la obra, que es el de 1591. La piedra de esta obra es de color negrizco muy dura”.

Antonio PONZ, 1788



Antigua carretera. Teruel, barrio de San Julián. 1938.



Salvarruedas de la primitiva carretera, junto a la ermita de San Antón.



Trazado de la primitiva carretera por Caparrates.



Restos de estribo. Teruel, camino de Fuente Cerrada.



Tramo de antigua carretera. Descenso hacia el barranco de Valdelobos.



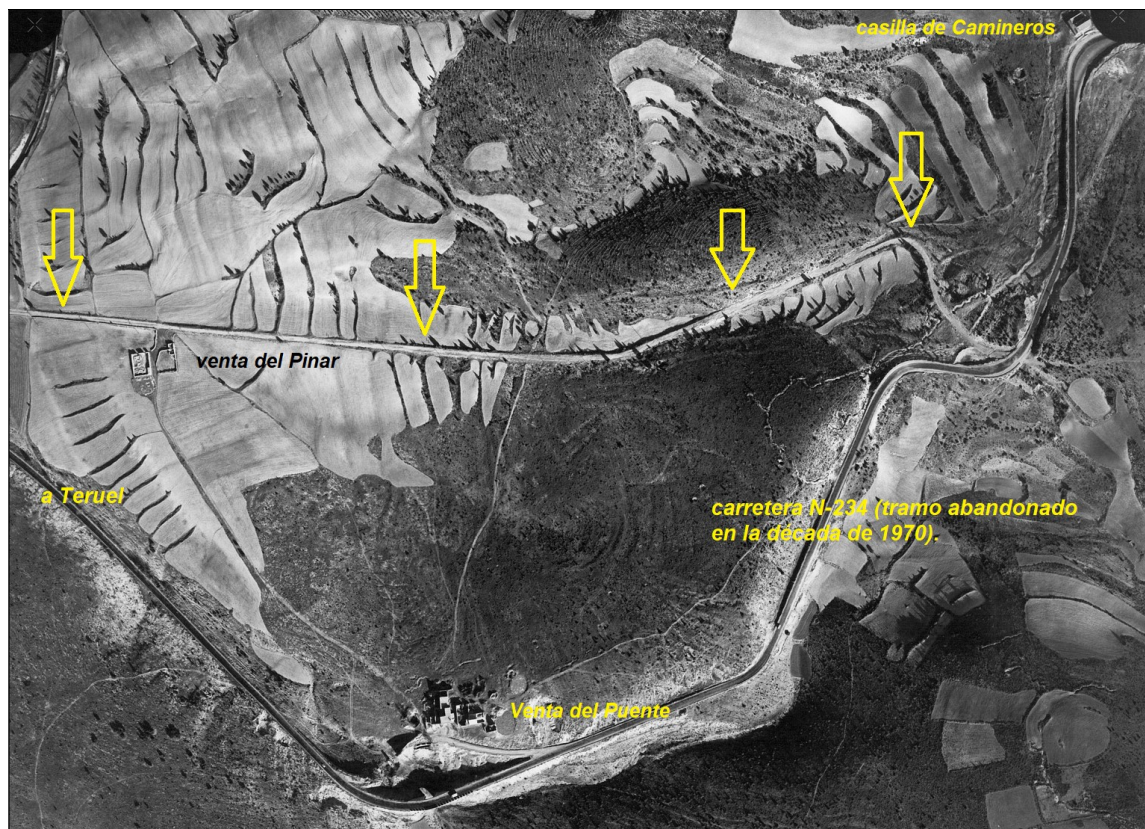
Trazado de la antigua carretera (y probablemente también del camino real) por el Barranco de Valdelobos. Puente y venta de Caparrates. Foto de la década de 1960. Ministerio de Fomento.



Puente y antigua venta de Caparrates. Fotografía de 2018.



“Sólido puente” citado por Laborde, junto al ventorrillo, entre Teruel y La Puebla de Valverde. En el pretil figura el año de 1802.



*Camino real (y carretera hasta la década de 1840-1850). Puerto de Escandón.
Fotografía de 1964. Ministerio de Fomento.*



Restos de la venta del Pinar (fotografía de 2018).



Tramo con bordillos en el margen de la antigua carretera. Puerto de Escandón.



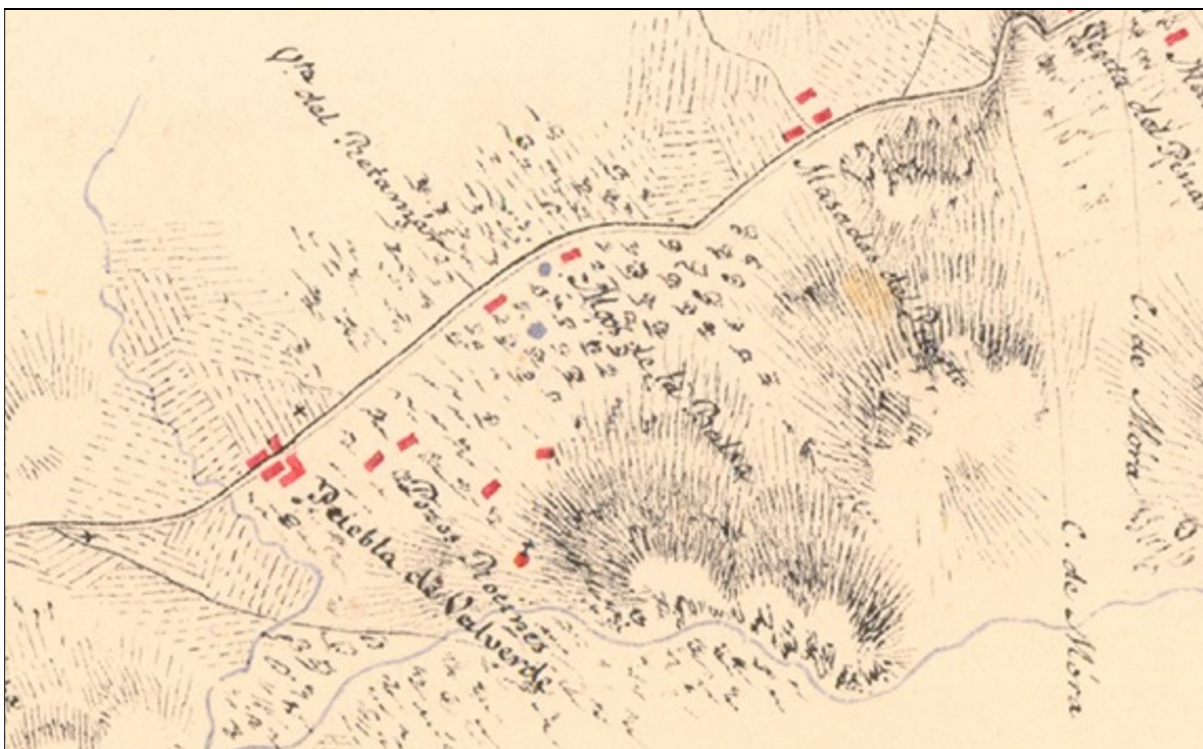
Trazado del camino y de la primitiva carretera. Vista parcial de la hoja número 13 del Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850). Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



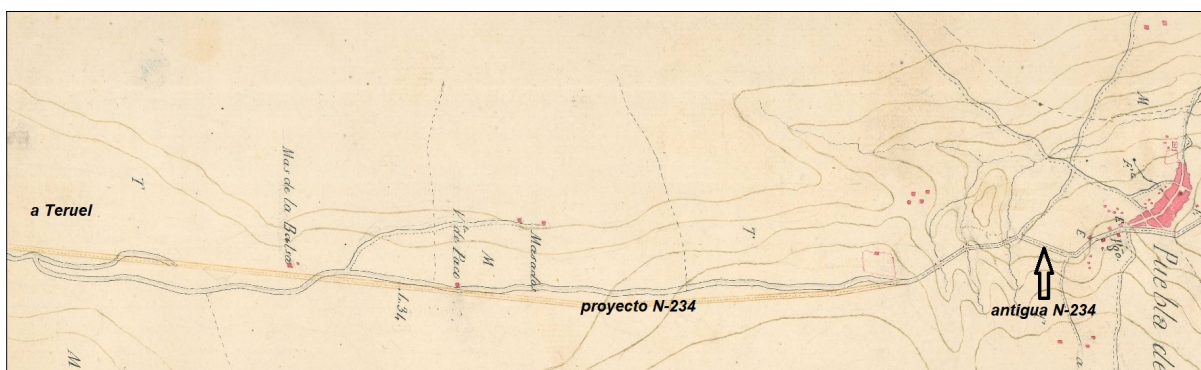
Camino histórico de Teruel a La Puebla de Valverde, cerca del puerto de Escandón.



Ermita en las Ventas del Puerto.



Vista parcial del plano de 1845 de Dusmet, en el que figura la venta del Retamar (denominada d"de Paco" en 1850) y el mas de la Balsa, que figura en los planos del siglo XIX. Nótese que el camino real discurría a la derecha de ambas construcciones (sentido Teruel – Valencia), más o menos por donde fue la carretera N-234, actual A-23. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



El camino real entre la venta del Puerto y La Puebla de Valverde. En su parte más próxima a esta población ya estaba construida la carretera. Puede observarse que la venta de Paco se encontraba a la izquierda del camino (según el sentido Teruel – La Puebla de Valverde). Vista parcial (girada) de la hoja número 14 del Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850). Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Localización de la venta de Paco (en 1845 denominada del Retamar) en un vuelo de 1964.



El Mas de la Balsa y la venta de Paco, en un vuelo reciente. Obsérvese la existencia de un camino paralelo a la autovía A-23, pero que pasa por detrás de la venta de Paco, y no al frente, como muestra el plano de 1850. Este camino no es, probablemente, el camino real original, pero permite ser recorrido sin utilizar la autovía.



Venta de Paco (en 1845 denominada del Retamar) (fotografía de 2015).



La antigua carretera N-234 coincidía prácticamente con el camino real. En el vuelo de 1964 figura la cuesta conocida como “la cruceta”.



Pretils y salva-ruedas en la Cruceta de La Puebla de Valverde.



Localización de la casa del Portazgo, en la Puebla de Valverde. En 1850 ya estaba construida la carretera, que eludió pasar por el núcleo urbano, como hacía el camino (hoy calle Mayor). Obsérvese también la estructura urbana de La Puebla de Valverde, siguiendo el camino de Mora de Rubielos. Vista parcial de la hoja número 14 del Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850). Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



La Puebla de Valverde. Portal de Teruel. Instituto de Estudios Turolenses.



Portada de la iglesia de La Puebla de Valverde, descrita por Ponz en 1788.

De La Puebla de Valverde a Sarrión.

Se abandonaba La Puebla de Valverde por el portal de Valencia, que aún existe. Un descenso con cierta pendiente llevaba al barranco de Enmedio. El camino real pasaba junto a la fuente de los Santos, que fue citada por LABORDE en 1809.

“A su salida de baxa por una cuesta rápida y penosa hasta llegar a una copiosa fuente, y sigue el camino al barranco de Peñafior, tránsito algo peligroso por los forajidos que en él se albergan, y dos horas después se llega a Sarrión, lugar de unas 3000 almas, con buena posada”.

LABORDE. 1809.

Desde la fuente, el camino inicia una subida por un barranco, hasta conectar con la traza de la primitiva carretera. Antes de llegar al antiguo Ventorrillo, el camino se separa de dicha carretera, y ya no coincide con ella hasta muy cerca de Sarrión.

La primitiva carretera salvó el barranco de Enmedio mediante un puente, que cita MADDOZ hacia 1844:

“Lo mejor que hay es el trozo de arrecife perfectamente construido que sale de la capital en dirección a Valencia. Tiene dos hermosos y sólidos puentes de cantería, uno en el sitio llamado El Ventorrillo y otro contiguo a La Puebla de Valverde”.

Como ya se ha indicado, entre La Puebla y Sarrión, el camino histórico se separaba algo de la actual carretera N-234, si bien se puede seguir hoy día, pues en buena parte de su recorrido está habilitado como camino rural (en algunos mapas figura como “camino viejo”).

“Desde la Puebla al lugar de Albentosa se caminan cinco horas siempre por territorio seco, y matorrales de espino, enebro y otros arbustos. Tierra agria, y solo buena para centenos, pastos de cabras, etc. Abunda con todo esto la caza menor, como en los territorios anteriores. A la vista de este camino quedan dos altas y largas serranías: la una se llama de Javalambre, que es la de la mano derecha, y en la otra hay un altísimo cerro, que llaman Peña Golosa”.

PONZ, 1788.

Antes de llegar al barranco de Peñafior, existían cuatro ventas junto al camino: la de la Chispa, las de Edo y de Crespo (ambas en el mismo lugar, una a cada lado del camino) y la de Piquer. En el plano de 1845 de Dusmet, solo figuran la venta Nueva, la de Roque (probablemente se trata de las de Edo y Crespo del mapa de 1850) y la de Piquer en este primer tramo.

Coinciden todos los viajeros en la peligrosidad del paso por el barranco de Peñafior, hacia la mitad del camino entre La Puebla y Sarrión. En sus inmediaciones está el barranco del Pesebre, que también tuvo su protagonismo en las Guerras Carlistas.

Este tramo fue recorrido por un célebre escritor francés, Claude TILLIER, que llegó a España en 1823 con el ejército francés (“los Cien Mil Hijos de San Luis”). Enfermo, solo y debilitado se dirigía hacia Sarrión y cuando estaba a punto de fallecer, según su testimonio, fue recogido por el alcalde de Zaragoza, que huía hacia Valencia con su familia y su escolta. Posteriormente, Claude TILLIER tuvo una aventura en la posada de Sarrión y otra en las cuevas de la provincia de Castellón.

“Entretanto, devorado por la fiebre y por el sol, imploraba en vano la sombra de un árbol o el agua de un arroyo. El país que me rodeaba estaba enteramente desnudo y árido, y los hombres no habían dejado allí otras huellas que pequeñas cruces que sirven, en España, para designar el sitio en que un viajero ha perecido, y se alzan encima de su cadáver.

Al fin creí descubrir en la lejanía algo que se parecía a un puente. Esta vista reanimó mi labor. Redoblé los esfuerzos para arrastrarme hasta allí; pero el arroyo estaba seco, y ya el polvo cubría las piedras de su lecho, como si aquello hubiese sido un sendero pisoteado.

Al ver aquello la esperanza de llegar al pueblo próximo me abandonó. Pero tanto valía que mi cruz estuviese plantada allí o un poco más lejos, y me tendí sobre el polvo, creyendo que éste sería mi lecho de muerte”.

Claude TILLIER. 1823.

Superado el barranco de Peñaflor, y antes de llegar a Sarrión, todavía podía encontrarse el viajero con otras cuatro ventas: la de Herranz Pérez, la de Varea, la de Pepe y la del Aljibe. En el mapa de 1845 (Dusmet) figuran solo unas “ventas” de Juan Barca y la del Aljibe. Realmente, este tramo de camino se encontraba bien surtido de este tipo de servicios. Junto a esta última venta (de ahí su nombre) existe un aljibe medieval. El suministro de agua era muy importante en un tramo tan largo, sin ninguna población próxima. Por cierto, al construirse la carretera se abandonó el camino, y aparecieron junto a ella otro conjunto de ventas, entre La Puebla de Valverde y Sarrión: El Chispo, La Parra, la venta Chafada, la de Faura, la de Pablito y la de la Campanera.

Continúa narrando Claude TILLIER su viaje, ya en un carro, entre el barranco de Peñaflor y Sarrión:

“El carro, que hasta entonces había rodado por un suelo arenoso, se encontró un suelo rocoso y el golpeteo continuo que ocasionaban sus frecuentes resaltos nos obligó a guardar silencio.

Sin embargo, los últimos resplandores del día se borraban; la luna se elevaba lentamente sobre el horizonte, y en esta vasta extensión de tierra, tan plana y tan solitaria como un triste mar, no se veía otra sombra que la del carro que nos transportaba.

Por fin, nos encontramos en medio de algunos campos cultivados, señal cierta de que nos aproximábamos a un pueblo. Pronto, en efecto, vimos las almenas de Sarrión, pues Sarrión tiene también sus murallas”.

Claude TILLIER. 1823.

Posteriormente, el camino real atravesaba Sarrión, accediendo al núcleo urbano por el portal de Teruel, perteneciente a sus antiguas murallas.

“Antes de llegar a este lugar de Albentosa se pasa por junto a la Villa de Sarrión, situada a las tres leguas después de haber salido de La Puebla. Conserva todavía sus antiguas murallas”

PONZ, 1788.

La llegada a la posada de Sarrión la describió Claude TILLIER en 1823. El relato es semejante a otros escritos por viajeros durante el siglo XIX:

“El carro se detuvo delante de una casa de insignificante apariencia, pero que parecía un monumento, comparada con las miserables cabañas que veíamos a la luz de la luna. Llamamos al posadero varias veces, pero como nadie respondía, encontrando una puerta abierta, nos decidimos a aventurarnos por un pasillo oscuro, al final del cual brillaba una gran llama que parecía roja a causa de la humareda que la rodeaba.

Gracias a la luz que difundía, primero vimos unos arneses de mulas colgados de las paredes, después, acostumbándose nuestros ojos a este espacio crepuscular, pudimos distinguir a los muleros acostados a nuestros pies [...] Dios me perdone, señor don Juan, le dije en español, estamos es un establo.

Es el vestíbulo de la posada, me respondió riendo, y, lo que tiene de molesto, es que la cocina, y en consecuencia el comedor, están contiguos.

¡Cómo, en un lugar rodeado de murallas, no hay mejor albergue!

No lo hay ni mejor ni más insignificante.

[...] Al lado del pasillo encontramos una gran habitación donde no vimos otros muebles que algunos bancos y una mesa larga donde los viajeros preparaban su comida. El hogar, alimentado por gruesas ramas de árboles, se encontraba en medio, y parte del humo que no se quedaba en la habitación salía por un agujero practicado en el techo de la sala o, lo que es lo mismo, en el tejado de la casa. Este agujero parecía, además, destinado a dejar penetrar algunos rayos de luz durante el día hacia los habitantes de esta permanente humareda, pues no veía en la habitación ninguna otra abertura que pudiera servir para este fin.

Todas estas cosas estaban iluminadas por un candelabro de resina colgado de la pared; [...] había una vieja, con la cabeza cubierta por un pañuelo anudado en la barbilla y cuyo color primitivo parecía haber sido blanco, que vigilaba un círculo de pucheros humeando lentamente con el fuego.

Nos acercamos al hogar y acerqué un banco para sentarnos, sin que la señora nos dirigiera palabra ni hiciera movimiento alguno para dejarnos sitio. Solamente, para demostrarnos que nos había visto, tomó un tizón para atizar los carbones.

¡Eh!, señora, ¿sois la dueña de la casa? Le dijo Lorenza extendiendo hacia el fuego sus bonitos pies.

No, señorita.

¡Eh!, ¿dónde está la dueña de la casa?

No está.

¿Tenéis la bondad de hacerla venir?

Entonces, la vieja, cansada de esta conversación que le causaba una fuerte tensión a sus fibras intelectuales, dirigió su mirada a sus queridos pucheros y no respondió nada.

En ese momento, entró una joven con ojos vivos y con marcha ligera.

¿Qué preguntáis a la señora Concepción? Debéis ir a los tableros de esta mesa.

¿Y quién es entonces esta señora Concepción?, preguntó Lorenza en voz baja.

No tenéis necesidad de hablar tan bajo; la señora no presta atención a lo que sucede a su alrededor. Es huésped de la posada, una especie de mueble colocado en invierno cerca del fuego y en verano en la puerta de la posada.

¿Nos puede informar si encontraremos aquí habitaciones?

Las que quiera, señora, y de las más cómodas; pero ¿habéis traído colchones?

¡Cómo colchones!, dije con asombro.

¡Eh! Sin duda, los colchones, me respondió don Juan. No es el último motivo de asombro que encontraréis en este país medio civilizado. Sin esta precaución, nos habría tocado pasar la noche sobre unas pajas de dudosa limpieza”.



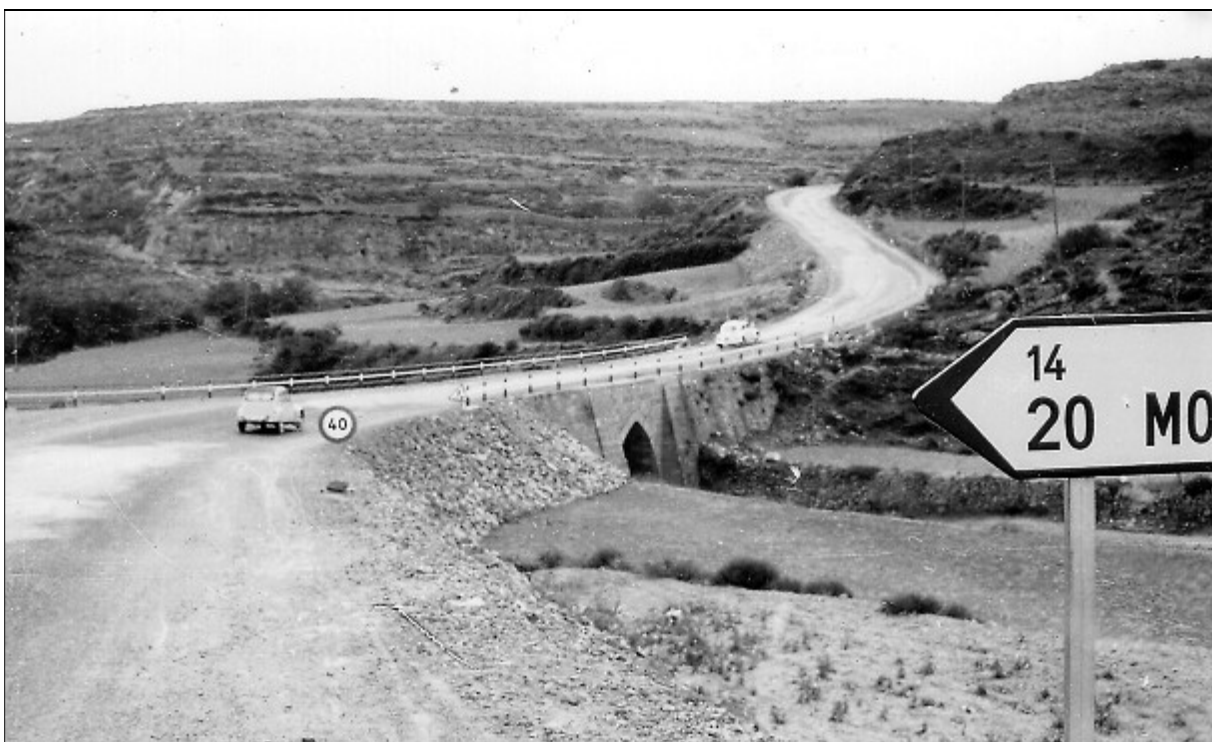
La Puebla de Valverde. Portal de Valencia.



*Probable trazado del camino real a la salida de La Puebla de Valverde hacia Sarrión.
Vuelo de 1964. Ministerio de Fomento.*



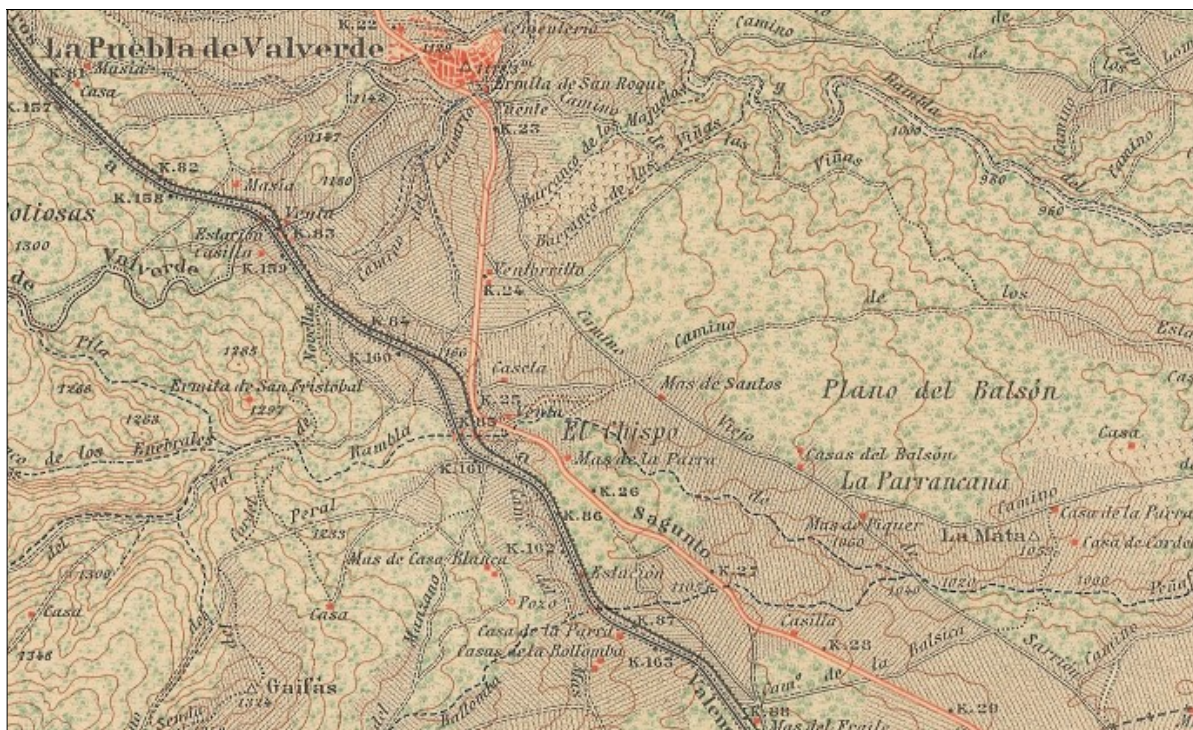
Fuente que cita Laborde (1809) cerca de La Puebla de Valverde, junto al camino real histórico.



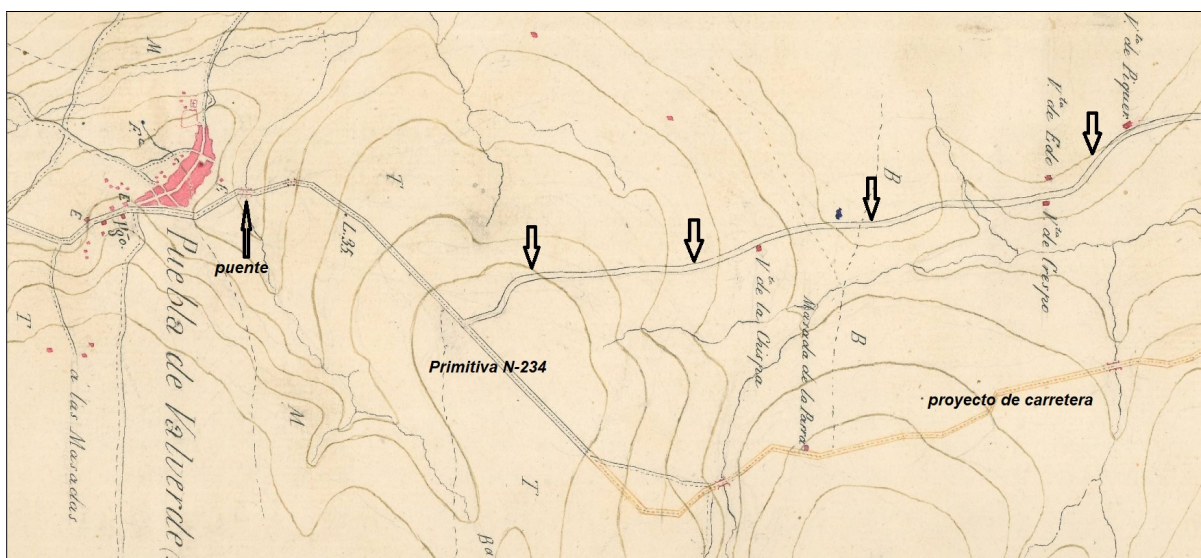
Puente de la primitiva carretera (citado por Madoz). La Puebla de Valverde.



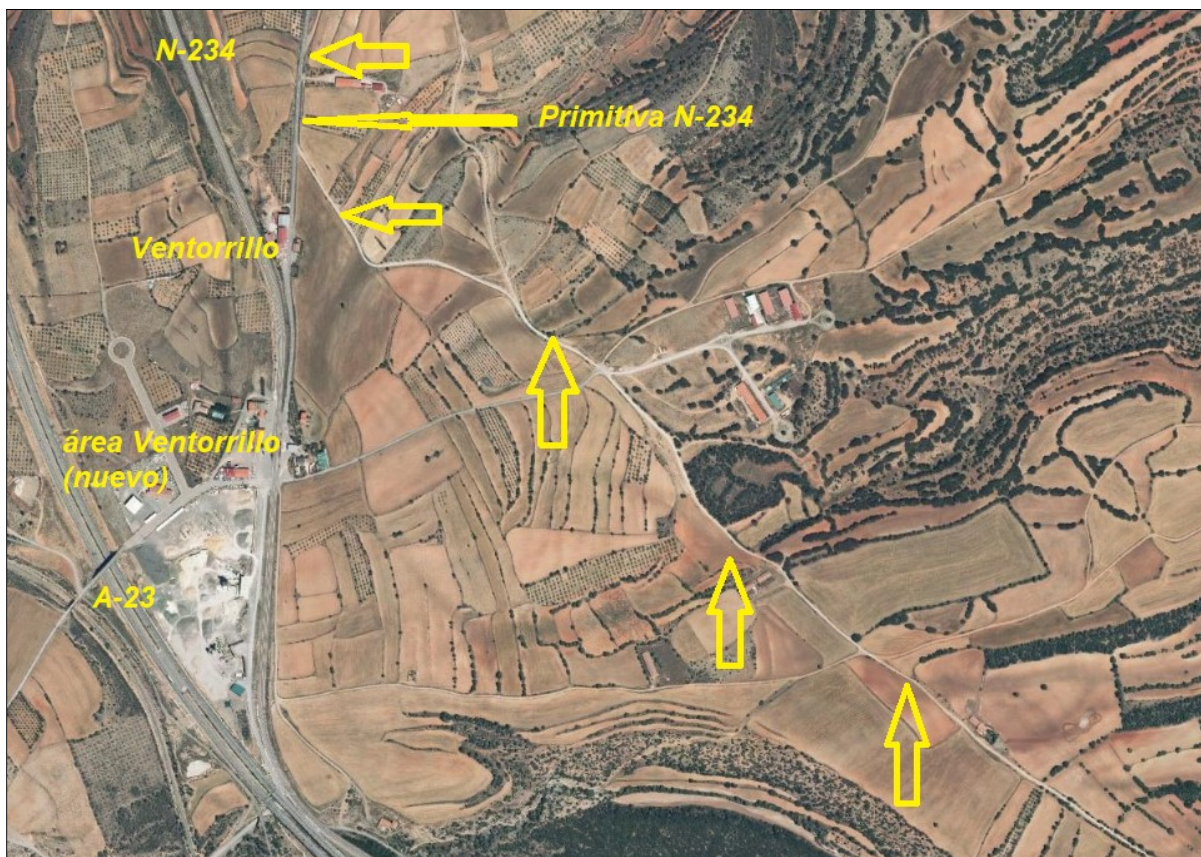
La carretera se separó del camino real en La Puebla de Valverde. Primitiva carretera.



“Camino viejo de Sarrión”, entre La Puebla de Valverde y Sarrión. Primera edición del mapa del IGN.



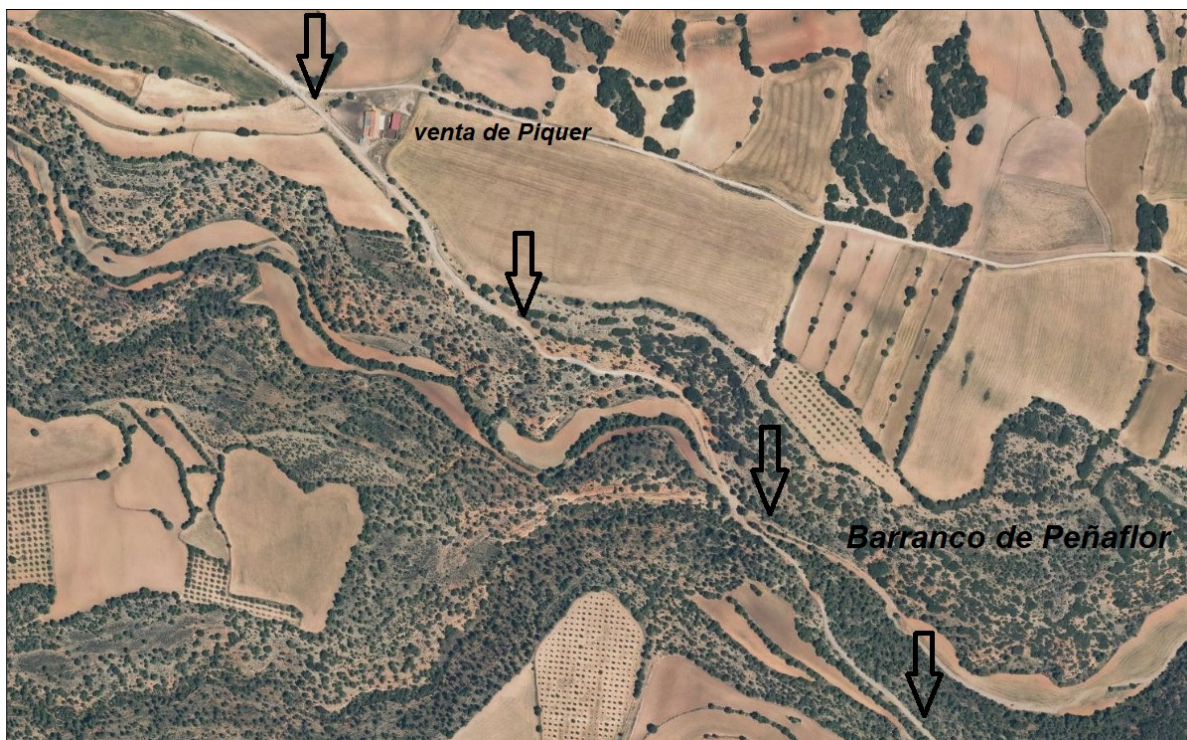
Trazado del camino real (marcado con flechas) y de la primitiva carretera, en el comienzo del tramo entre La Puebla de Valverde y Sarrión. Vista parcial (girada) de la hoja 14 del Itinerario Zaragoza – Valencia de 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Trazado del camino real, sobre un vuelo reciente, en el entorno del Ventorrillo de La Puebla de Valverde.



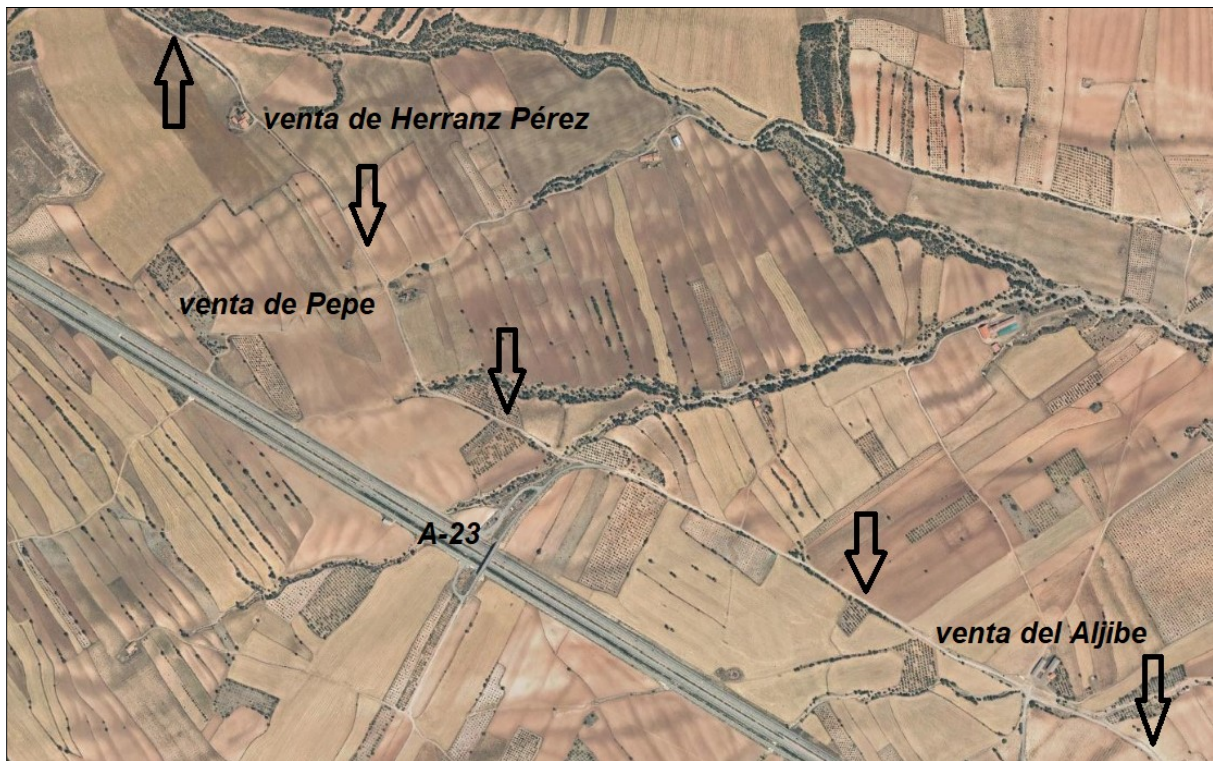
Plano de Dusmet, de 1845, que recoge el camino real entre La Puebla de Valverde y Sarrión, con las ventas Nueva, de Roque, de Piquer, de Juan Barca y de La Gipe (el Algibe).



Paso del camino real por el barranco de Peñafior.



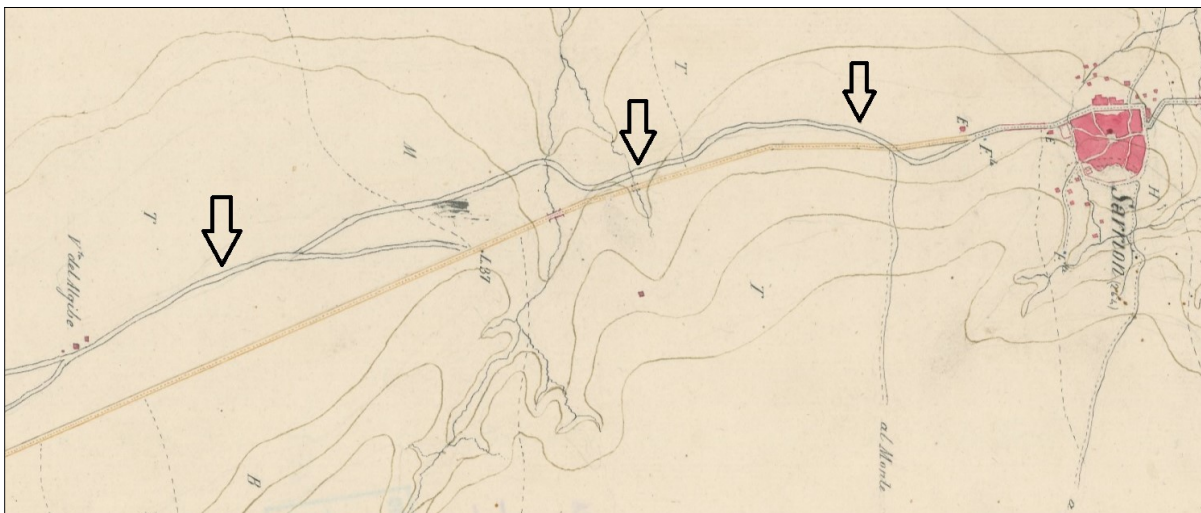
Paso por el barranco de Peñafior (foto de 2015).



Camino real, tramo Peñaflores – Sarrión.



Aljibe medieval. Venta del Aljibe, junto al camino real.



Trazado del camino real entre la venta del Aljibe y Sarrión. Hoja número 15 (girada) del Itinerario de Zaragoza a Valencia. 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Sarrión. Portal de Teruel, de sus antiguas murallas (foto de 2015).

De Sarrión a Barracas. Las cuestas de Albentosa y la venta de la Jaquesa.

El camino real atravesaba el núcleo urbano de Sarrión. Antes de la guerra de la Independencia ya estaba construido un corto tramo de carretera en dirección hacia Albentosa.

Cuando se construyó la carretera, se salvó el núcleo urbano por el exterior (hoy está su entorno totalmente urbanizado), y se buscó la continuidad del itinerario conectando con el camino real al final de la variante. Por ese motivo, la antigua carretera tiene dos curvas cerradas en el interior de Sarrión.

Ya en 1809, LABORDE citó que a la salida de Sarrión hacia Albentosa estaba construido un tramo del “camino del Rey”, es decir, un tramo ya acondicionado como carretera. Se pasa por un puente de piedra (que está hoy día ubicado en la antigua carretera N-234, sobre el barranco de Los Judíos) y por la antigua venta del Retamar, hoy convertida en masía. Los guardarruedas, en este tramo, son similares a los existentes entre Teruel y Escandón, lo que prueba su antigüedad.

El resto del camino histórico entre Sarrión y Albentosa puede recorrerse fácilmente, ya que está habilitado en su mayor parte como camino rural, con muy pocas modificaciones respecto al trazado original, motivadas por las afecciones puntuales de la carretera N-234 y del ferrocarril. Terminados los llanos de Sarrión, el camino cruza la actual carretera A-1514 y se enfrenta al descenso hasta el fondo del valle del río Albentosa y su posterior subida hasta el núcleo urbano de Albentosa. Hoy día, se encarga de este menester la carretera TE-V-6015, que en muchos tramos es probable que coincida con el camino real histórico.

“Sarrión, lugar grande de unas 3.000 almas, con buena posada, desde donde empieza el camino del rey muy ancho y llano, pero muy pendiente. Luego pasa por un sólido puente de piedra que facilita el tránsito de un hondo barranco; aquí el camino se eleva y vuelve de nuevo a declinar para pasar otro barranco seco, cerca del cual se halla la venta del Retamar, cuyas inmediaciones están cubiertas de sabinas y retamas; algo después se descubre el lugar de Albentosa, situado a la falda de una alta ladera de peñascos a la otra parte de un barranco, bajando el camino hasta la hondonada con alguna pena, y con mucha más cuando se pasa por este pueblo”.

LABORDE, 1809.

Todos los viajeros del siglo XVIII y de comienzos del XIX se quejaron de las cuestas de Albentosa. Al parecer, estas cuestas eran lo más penoso de todo el viaje.

“La situación de Albentosa es extraordinaria sobre un peñasco, al cual es muy trabajoso llegar por la malísima cuesta, que es preciso bajar antes de entrar en el pueblo hasta la profundidad de un riachuelo que pasa por allí, con el cual riegan porción de huertas en una angosta vega, que se atraviesa por puente”.

PONZ, 1788.

“Después se pasa por Albentosa. Hice casi todo este camino a pie a causa de los accidentes frecuentes que allí ocurren, pues es una cuesta muy mala, y fui a dormir a Sarrión donde hay un camino nuevo de cerca de una legua que deberá formar parte de la carretera de Zaragoza a Valencia”.

Joseph BRANET. 27 de abril de 1797, viajando de Valencia a Teruel.

Un puente de muy buena factura salva el río Albentosa y data probablemente de los siglos XV o XVI; tiene dos bóvedas construidas con sillares de piedra muy bien trabajados.

La penosa cuesta y la situación de Albentosa en territorio tan accidentado fueron la principal causa por la que la carretera construida en el siglo XIX abandonó el paso por la localidad y se construyó por Los Mases de Albentosa.

Entre Sarrión y la venta del Aire el nuevo trazado de la carretera aprovechó parte del camino de Mora de Rubielos a dicha venta del Aire. En esta venta confluían históricamente los caminos de Mora de Rubielos y de Rubielos de Mora, y desde allí eran un único camino hasta la venta de la Jaquesa, donde se unía con el camino real que procedía de Albentosa.

La nueva carretera también se aprovechó de este camino entre la venta del Aire y la venta de la Jaquesa. De este modo, la intersección del camino de Rubielos de Mora con el camino de Teruel a Sagunto pasó de estar en la venta de La Jaquesa a estar en la venta del Aire; la carretera principal aprovechó 8 km del camino secundario.

El trazado de la nueva carretera es algo más largo que el del camino histórico, pero evitó las penosas cuestas de Albentosa (que a partir de mayo de 1846 dejó de estar en el camino principal) y el paso por un bosque de encinas próximo a La Jaquesa.

La carretera del siglo XIX entre Teruel y Sagunto sigue estando en servicio hoy día, como carreteras TE-612, A-2521 y TE-V-6005. Las únicas modificaciones en su trazado son las que provocó, entre 1896 y 1901, la construcción de la línea del ferrocarril Central de Aragón.

En las inmediaciones de los Mases de Albentosa se construyó un puente sobre el río Albentosa. La construcción de este puente tuvo una complicada historia. En la biblioteca de la Miscelánea Turolense, de Domingo Gascón y Guimbao, figura un documento sobre “Observaciones sobre el manifiesto publicado a nombre de D. Juan Montesinos acerca de la demolición del puente de Albentosa” del año 1845. Anteriormente, el 15 y el 25 de octubre de 1842 se anunciaron dos subastas del puente “que ha de reconstruirse sobre el río Albentosa, en la carretera de Valencia a Zaragoza cruzando por esta capital, cerca de la masada de la María”. El 2 de diciembre de 1845, el periódico “El Español” informaba acerca de la continuación de las obras de este puente, cuya construcción se encontraba paralizada. Finalmente, el mismo periódico informaba el 3 de mayo de 1846 sobre la inminente inauguración del nuevo puente y de dos leguas de la nueva carretera, obras que dejaron definitivamente a Albentosa fuera de la carretera principal: “También se anuncia la inauguración en la semana próxima del puente de Albentosa y de dos leguas de carretera, que de su orden se abrieron en la de Valencia a Zaragoza, para salvar la gran pendiente contigua a dicho pueblo (Albentosa), y es indudable que tan interesante mejora debe tener muy satisfecho al señor Membrado, porque venciendo los obstáculos que embarazaban la continuación de los trabajos, supo hacer este notabilísimo beneficio a los transeúntes y al país”.

Por su localización en el camino real histórico, y por su accidentado entorno, Albentosa fue siempre un lugar estratégico. Su castillo ha sido objetivo militar en muchas ocasiones. Una de las batallas más conocidas tuvo lugar en 1810, durante la guerra de la Independencia. Así describió el lugar el general SUCHET:

“En su primer día de marcha nuestras tropas entraron en Sarrión y llegaron a la vista de Albentosa, en donde el ejército valenciano había tomado posición delante de una profunda barranca por la cual corre un arroyuelo [...] Parecía como un inmenso foso que se hubiera abierto en la llanura, y que apenas se distinguía hasta llegar a sus bordes, que cortados a pico por decirlo así, distaban un tiro de cañón el uno del otro. Hacia lo largo de los escarpes de la orilla izquierda, el camino practicado en el talud o ladera misma, y que conduce de las alturas terrosas de Sarrión hasta el puente de Albentosa, había sido cortado por una zanja, como de treinta pies de ancho, y estaba además dominado por la fusilería de la orilla derecha.

Del otro lado del río, el lugarejo de Albentosa se agrupa en torno de un peñasco aislado, que corona un antiguo castillo medio demolido que ocupaba el enemigo, juntamente con el lugar, con su vanguardia”.

El alojamiento en Albentosa no salió tampoco bien parado a finales del siglo XVIII.

“Importa muy poco a los pasajeros que se fabriquen mesones nuevos, como aquí se ha hecho, y en otros pueblos, que tengo observado, si los tales mesones carecen de buenas camas y de las demás comodidades necesarias a los que viajan. Tal es este de Albentosa, con ser una ruta frecuentada entre dos capitales de provincias, cuales son Zaragoza y Valencia, en cuyo camino de cincuenta leguas es preciso hacer mansión en tristes posadas y aguantar muy malos pasos, pero todo esto sin duda se mejorará”.

PONZ, 1788.

El camino histórico entre Albentosa y Barracas fue abandonado al construirse la carretera entre Sagunto y Teruel a mediados del siglo XIX, a pesar de ser recto y no salvar prácticamente ningún obstáculo natural. La carretera huyó, como se ha dicho, de los desniveles de Albentosa.

“Llégase a lo alto y empieza un camino poco agradable. Se cruza después un pequeño arroyo, desde donde empieza un espeso carrascal que no se deja hasta las inmediaciones de La Jaquesa, pueblo pequeño”.

LABORDE, 1809.

De los peligros a causa del espeso carrascal existente entre Albentosa y La Jaquesa prevenía MADOZ en 1844, recomendando desviarse a la venta del Chopo, que entonces estaba en el camino de Rubielos (hoy está junto a la carretera N-234).

“En un ramal de dicha carretera, y a una legua de distancia del pueblo [de Albentosa]], se encuentra una masía o venta llamada Chopo, que libra a los viajeros de los peligros del bosque de encinas que tiene la principal [...] y en el punto en que los caminos de Mora y de Rubielos entran en la carretera, otra masía o venta llamada Jaquesa, con dos edificios contiguos”.

MADOZ, 1844.

Antes de llegar a La Jaquesa se encuentran los restos de la única venta que había en este tramo: la venta del Barro. Esta venta delata la existencia del camino principal histórico, que hoy día se encuentra fuera de toda ruta transitada.

La venta de La Jaquesa y su aduana están citadas en documentos del siglo XIV. Si bien no era la última venta junto al camino, antes de entrar en el reino de Valencia, sí que era la más poblada. Además, su localización era estratégica, ya que en ese punto confluía el camino real con los caminos de Mora de Rubielos y de Rubielos de Mora. Hoy se encuentra en ruinas, junto a la intersección de la actual carretera N-234 con el camino real histórico. Su nombre proviene, probablemente, de la moneda aragonesa (el *dinero jaqués*); de hecho, se cita otra aduana en Barracas, llamada en tiempos “*de los Reales*”, por la moneda utilizada en ese otro lado.

La Jaquesa, además de su importancia como aduana y primer lugar que el viajero se encontraba al entrar en Aragón, tuvo un importante protagonismo con motivo de la implantación del régimen absolutista por parte de Fernando VII. Un lugar con tanta historia no merece el abandono al que está sometido hoy día.

El giro radical adoptado por Fernando VII al abolir la Constitución de 1812 y disolver las Cortes (4 de mayo de 1814) maduró durante el viaje que realizó el rey entre Zaragoza y Valencia.

Fernando VII cruzó la frontera española desde Francia el 24 de marzo de 1814. En contra de lo establecido por las Cortes, en lugar de dirigirse hacia Madrid para jurar la Constitución de Cádiz, viajó a Zaragoza invitado por Palafox y de ahí a Valencia por el viejo camino real.

Llegó a Teruel el 13 de abril de 1814. El 15 de abril de 1814, en La Jaquesa, tuvo lugar un célebre discurso pronunciado por el general Francisco Javier Elío, jefe del Segundo Ejército Español y del brigadier Juan de Potous, miembro de su estado mayor.

En La Jaquesa se insinuó a Fernando VII el apoyo del 2º Ejército para mantener el régimen absolutista. Ese apoyo se manifestó definitivamente en Valencia el 17 de abril de 1814.

Después de pasar por La Jaquesa el camino se dirigía hacia Barracas, entrando en el reino de Valencia. Se pasaba por tres ventas: la del Carragete (hoy desaparecida), la masada del Barruezo y la venta o ventorrillo de Barracas.

“La Jaquesa [...] desde el cual hasta Barracas parten términos los reinos de Aragón y de Valencia. La llanura de Barracas es muy dilatada y muy temible en el invierno al pasajero desprevenido, por el aire delgado y frío que sopla, siendo muy del caso llevar de prevención una buena dosis de la espirituosa y suave garnacha de Cariñena”.

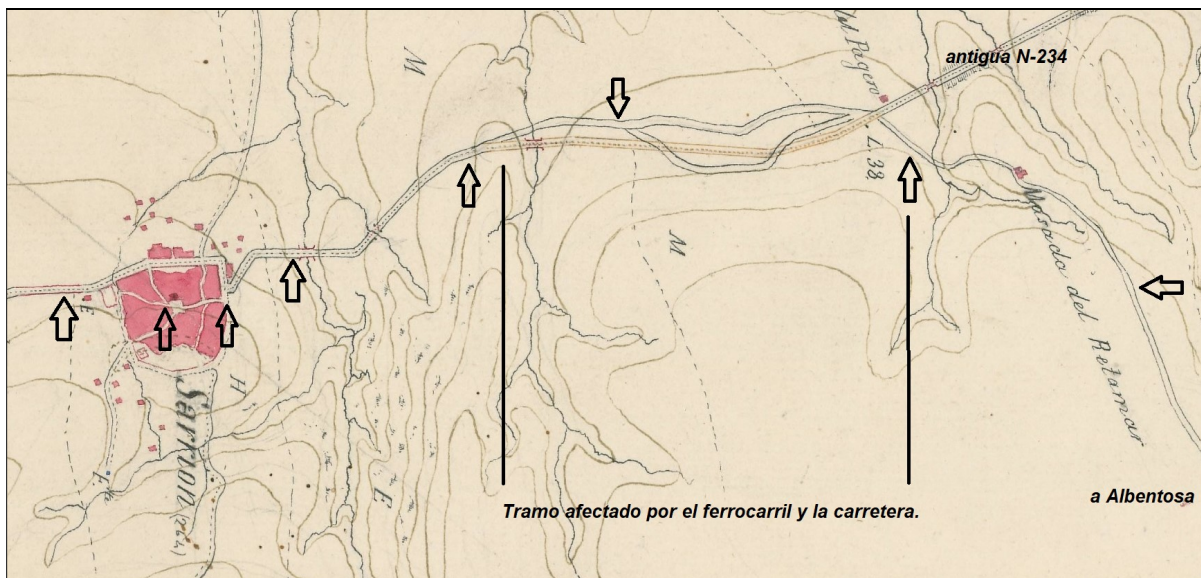
LABORDE, 1809.



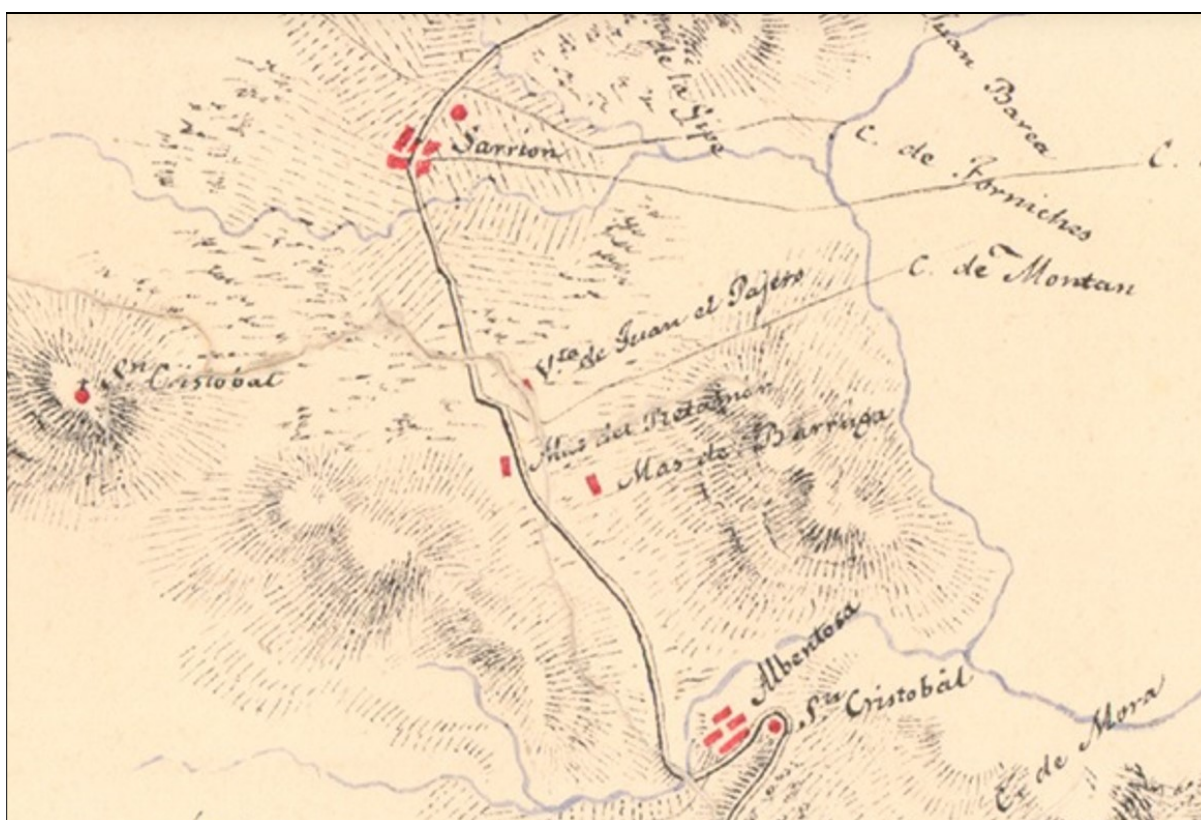
El camino real, a su paso por Sarrión (flechas de color amarillo). La primitiva carretera salvó el núcleo urbano por el exterior, y mediante dos curvas forzadas retomó el trazado del camino real.



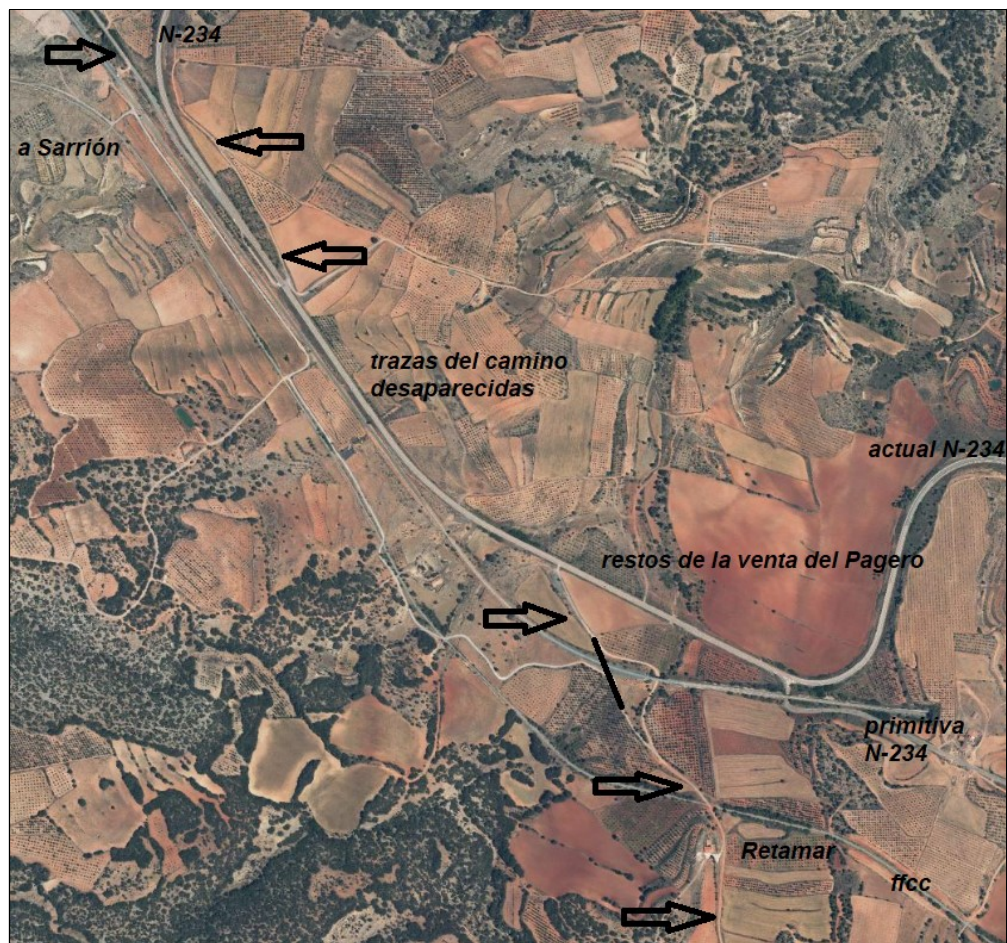
Puente entre Sarrión y Albentosa, sobre el barranco de los Judíos. Antigua carretera N-234, coincidente en esta zona con el camino real (foto de 2016).



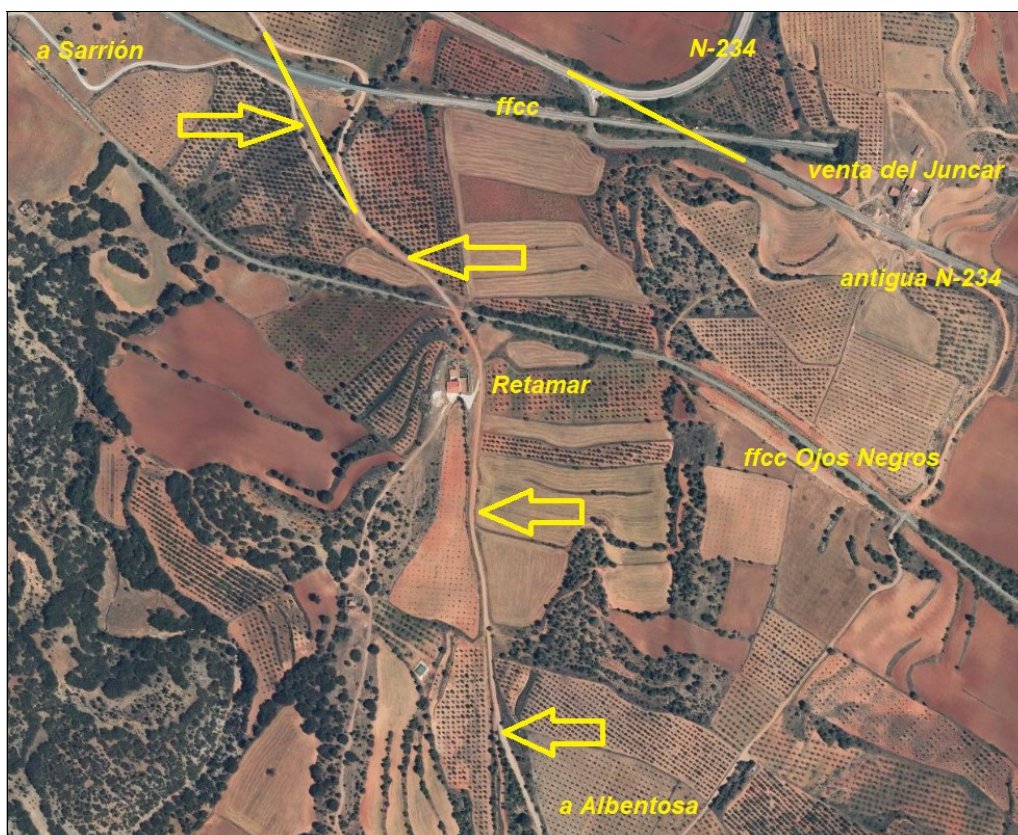
Trazado del camino real entre Teruel y la masía del Retamar. Vista parcial (girada) de la hoja número 15 del Itinerario de Zaragoza a Valencia, de 1850. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Plano de Dusmet (1845). Tramo entre Sarrión y Albentosa. Obsérvese la presencia de dos ventas: la de Juan el Pajero y la de Retamar (en este plano figura como masía).



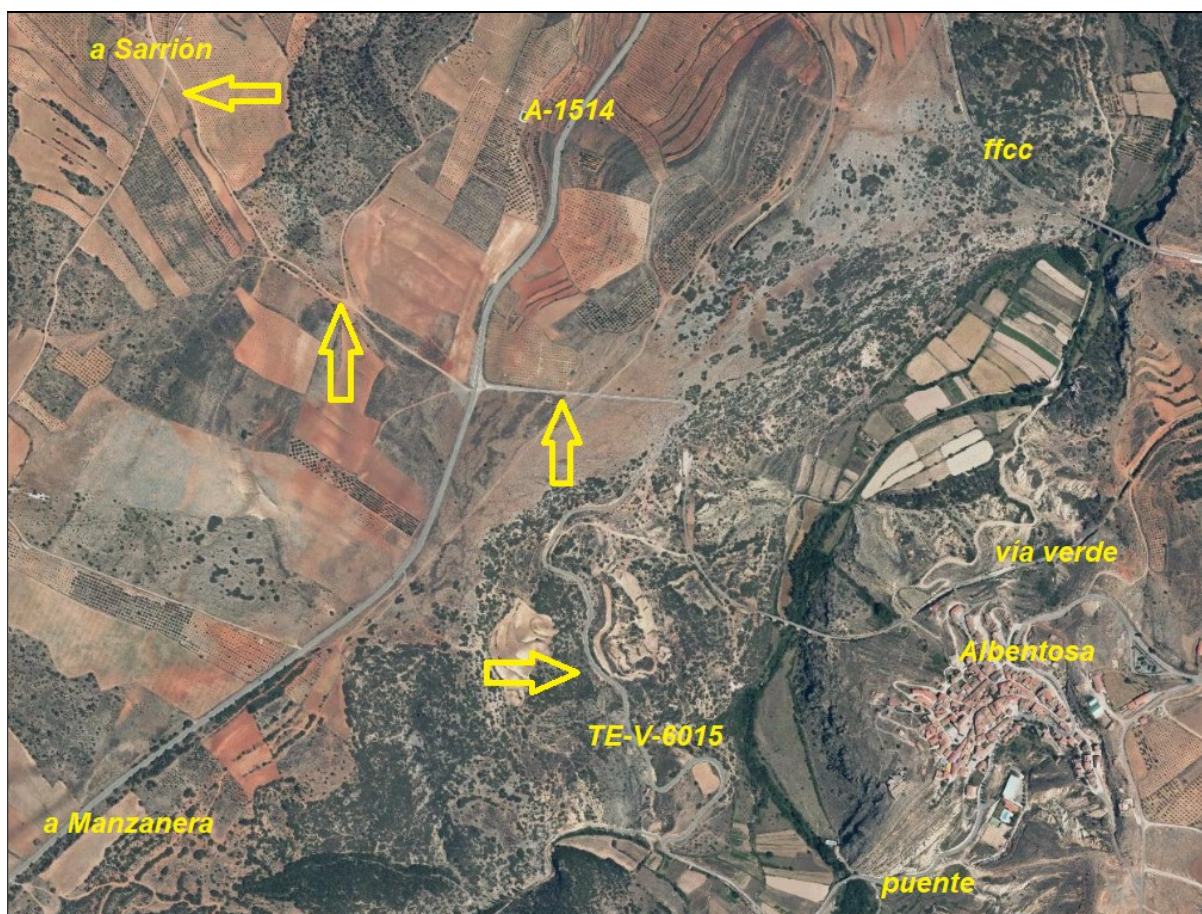
Camino real, cerca de la antigua venta de Retamar (hoy masía).



Detalle del trazado del camino real, entre Sarrión y Albentosa.



Antigua venta del Retamar, citada por Laborde (foto de 2016).



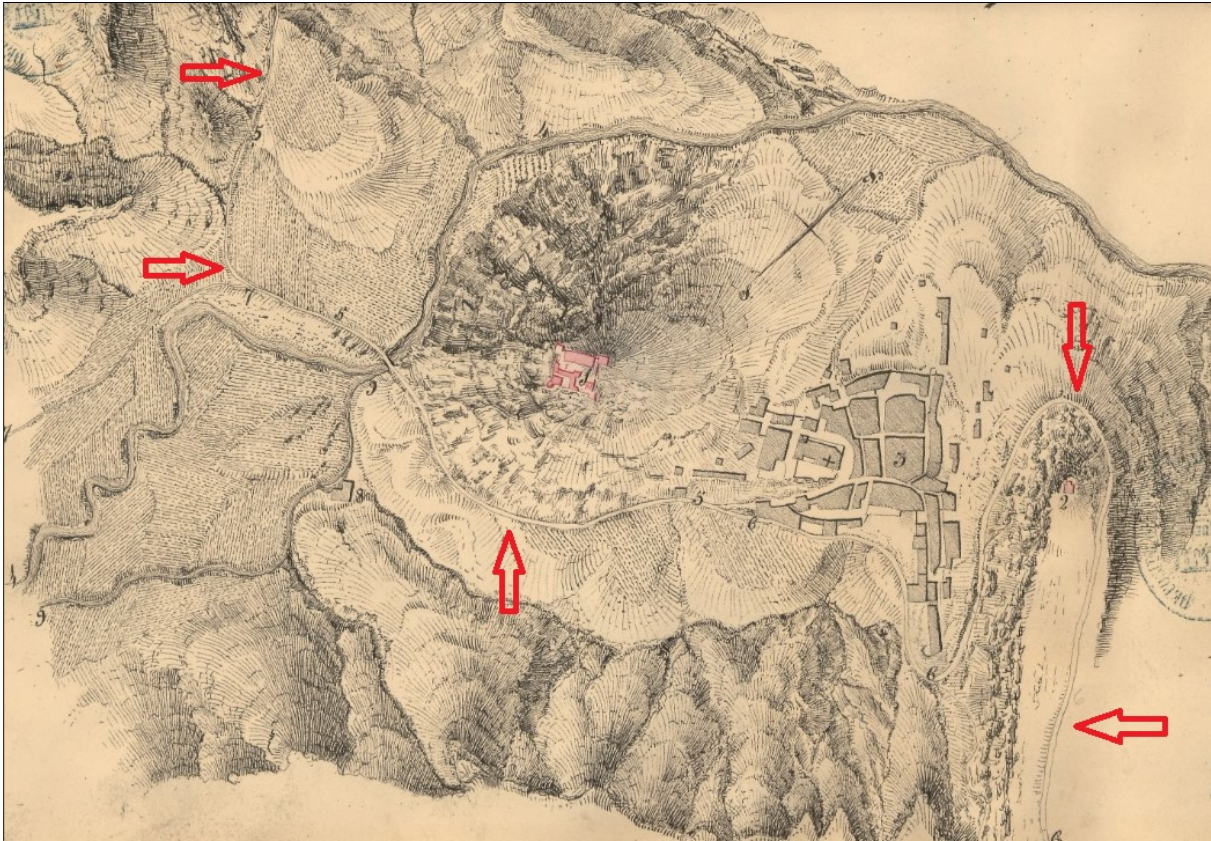
Trazado del camino real entre Sarrión y Albentosa.



Puente de Albentosa.



Albentosa. Al fondo, el valle al que había que descender si se venía desde Sarrión, para subir luego por la penosa cuesta.



Plano de 1840 (Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa) que muestra el camino real a su paso por Albuente y su continuidad hacia La Jaquesa y Barracas.



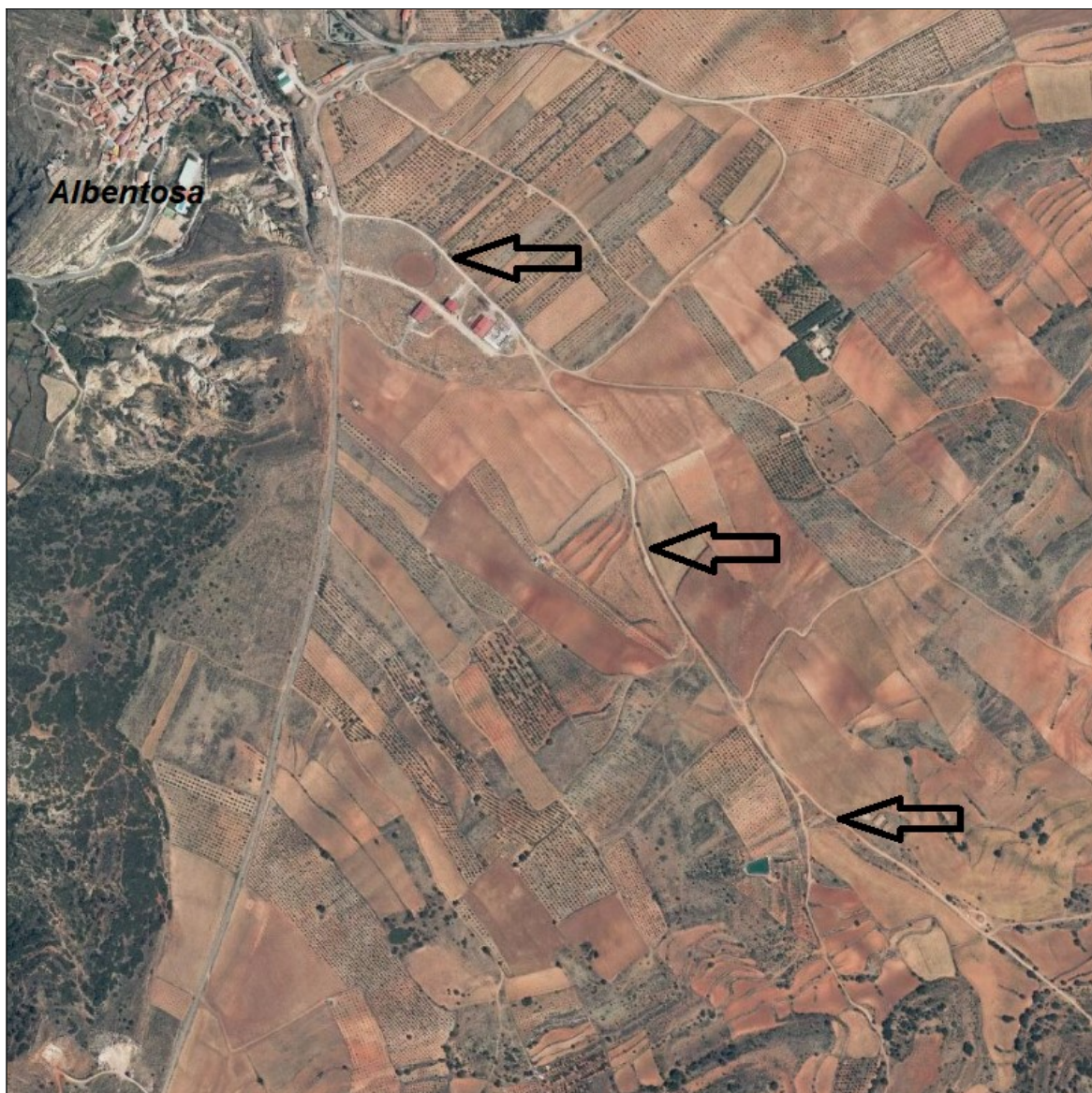
Camino real, entre Barracas y Sarrión, citando La Jaquesa. LABAÑA, 1610-1620.



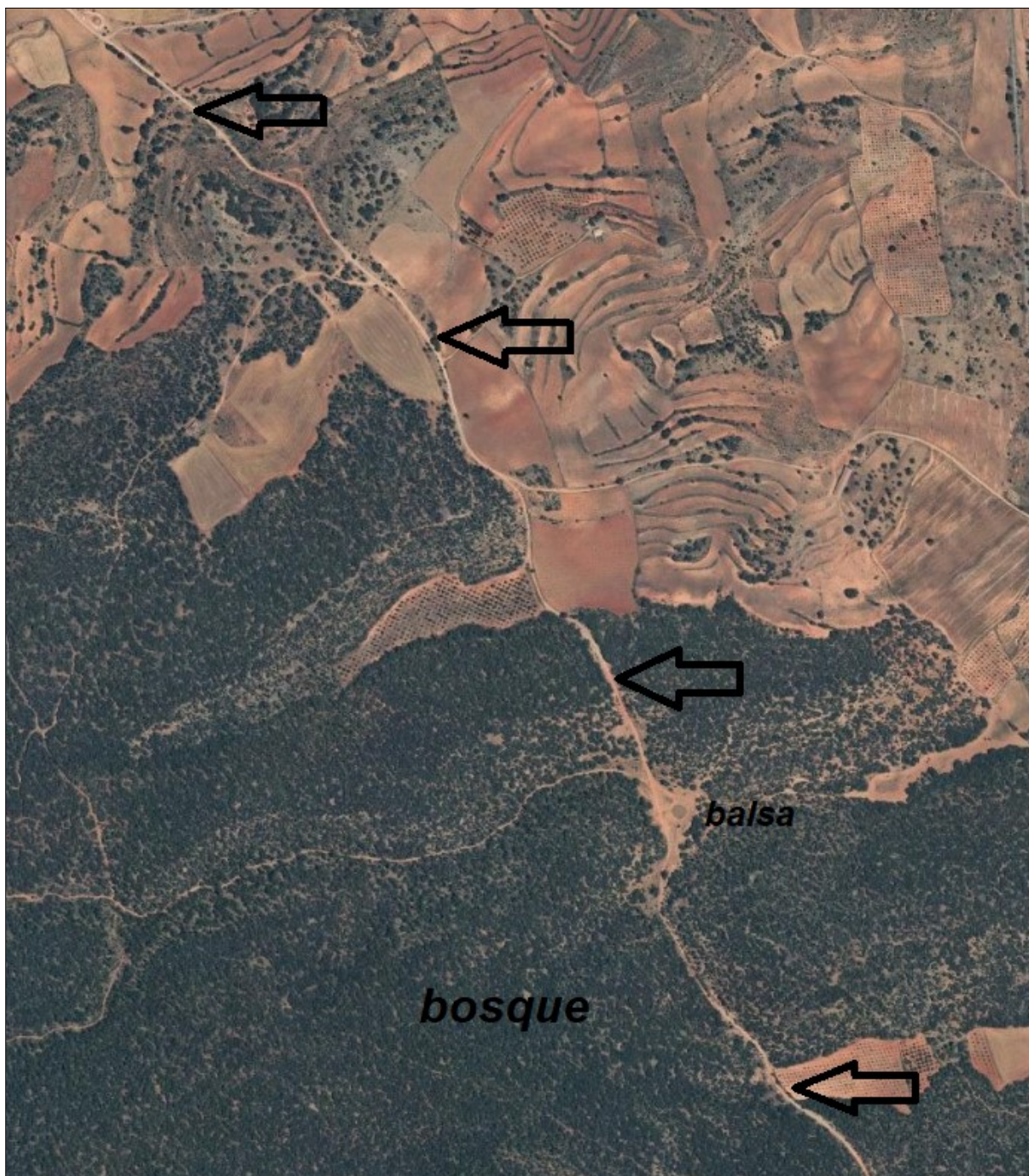
Plano de Dusmet (1845). Traxado entre Albentosa y Barracas. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.



Camino real, a su paso por Albentosa y el valle dominado por su núcleo urbano. De Albentosa seguía el camino hacia la venta de La Jaquesa. En el mapa, correspondiente a la primera edición del IGN, se señala como "carretera vieja".



Trazado del camino real entre Albentosa y La Jaquesa (I).



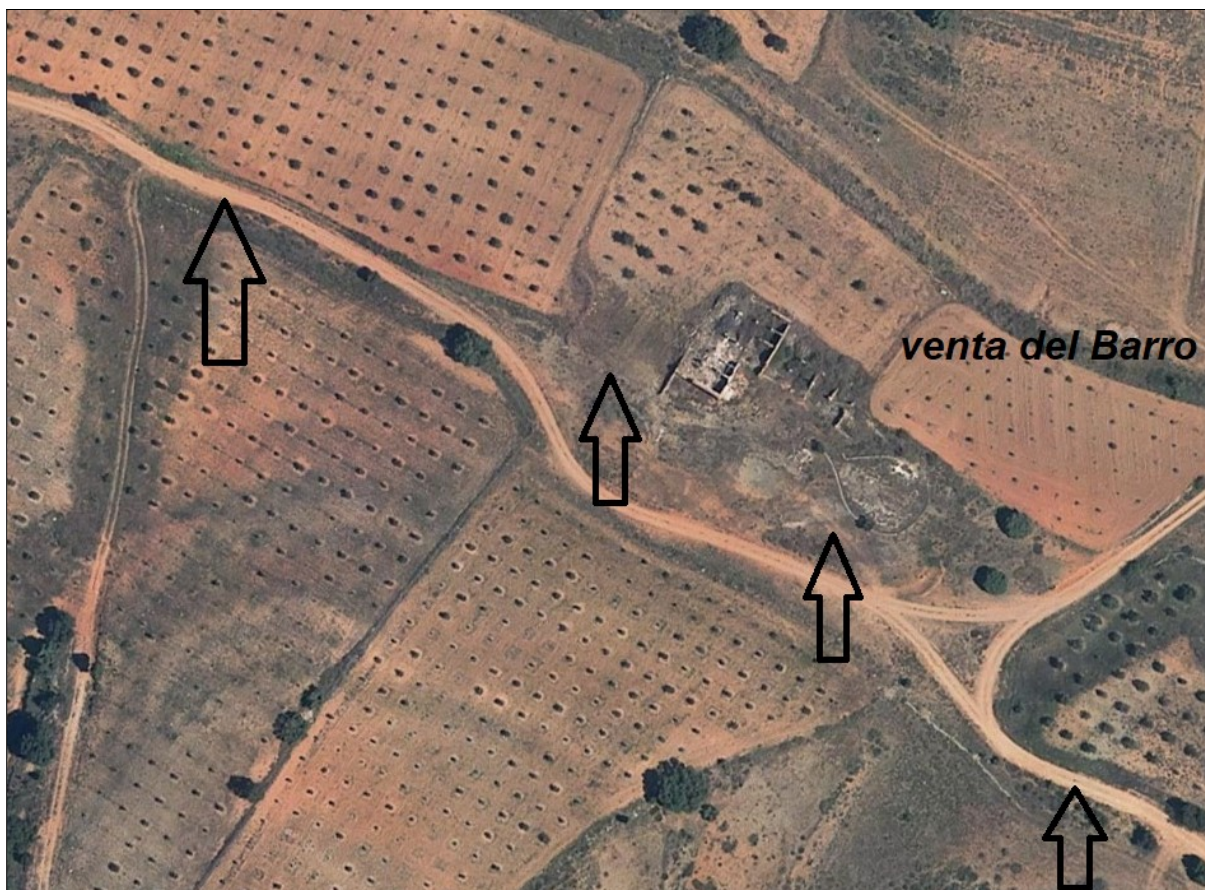
Trazado del camino real entre Albentosa y La Jaquesa (II). El camino atravesaba en esta zona un bosque de carrascas muy peligroso, al decir de los viajeros de los siglos XVIII y XIX.



Camino real, junto a la balsa.



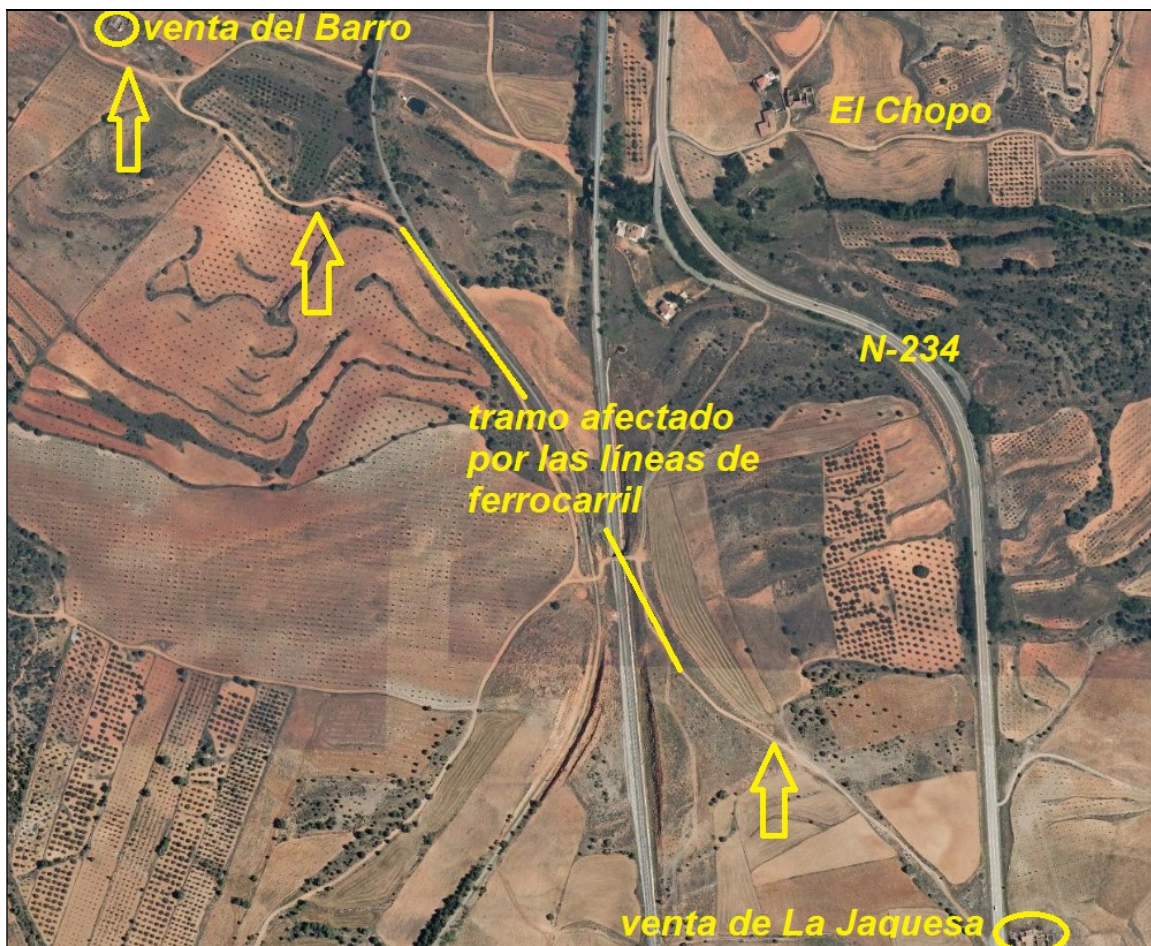
Camino histórico, cerca de la balsa, por el bosque de carrascas que citan Laborde (1809) y Madoz (1844).



El camino real y la venta del Barro, la única existente entre Albentosa y La Jaquesa. Probablemente, el camino pasaría más cerca de la venta, como parece deducirse de las trazas que se observan en la fotografía aérea.



Restos de la Venta del Barro, entre Albentosa y La Jaquesa (camino real). Este tramo de camino fue abandonado con motivo de la construcción de la nueva carretera Sagunto-Teruel y la venta perdió su negocio y razón de ser.



Trazado del camino real entre la Venta del Barro y La Jaquesa. El camino se vio afectado por la construcción del ferrocarril.



Venta del Chopo, junto al antiguo camino de La Jaquesa a Rubielos de Mora. Hoy se encuentra junto a la carretera N-234, que se "apropió" de ese camino en el siglo XIX.



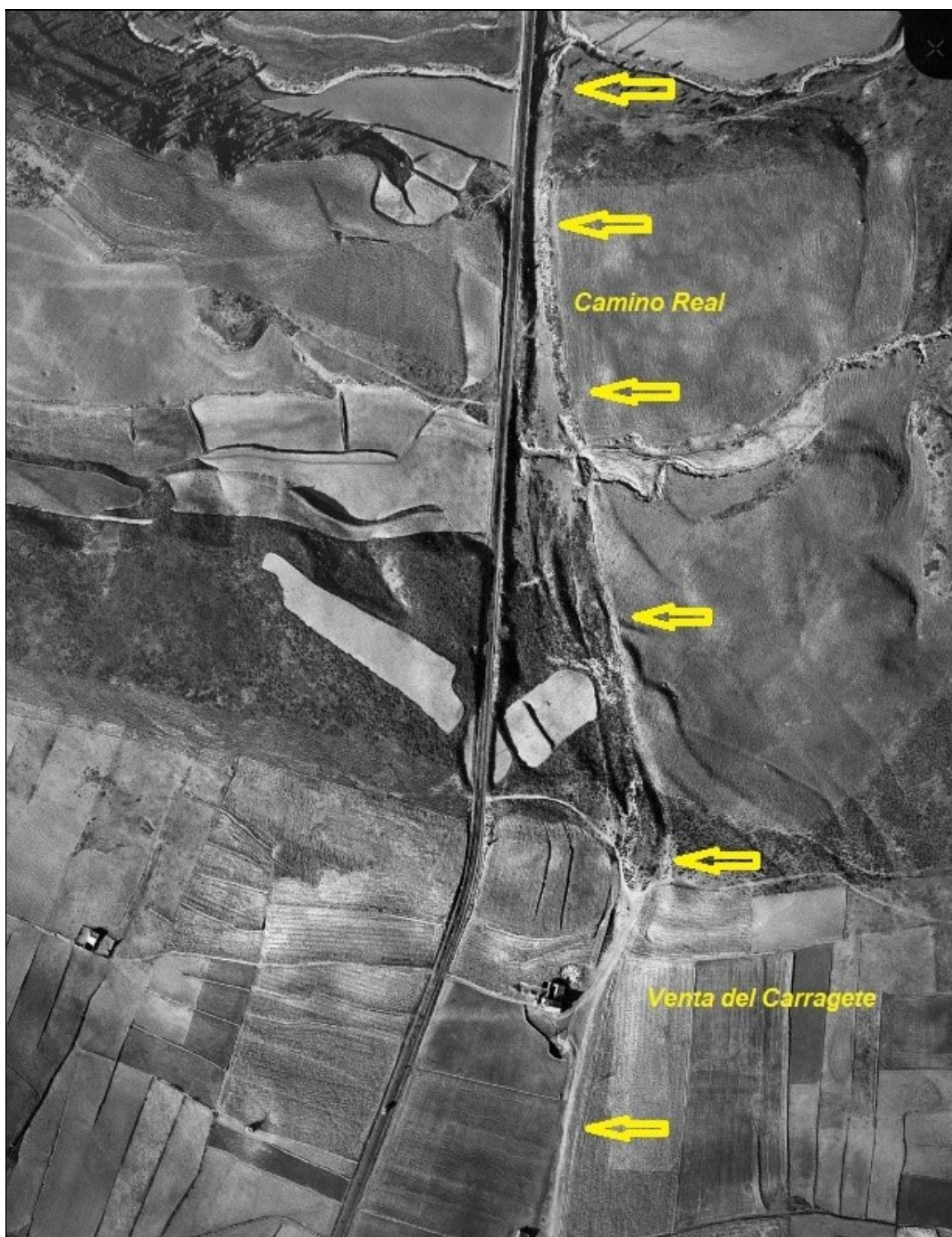
Camino real, en una fotografía de un vuelo de 1964. Figura el estado del caserío de La Jaquesa, con su venta y aduana, en dicho año. Hoy día ha desaparecido alguna construcción y se encuentra en mal estado otra de ellas. Figura también el caserío del Chopo, al que se refieren relatos de viajeros como alternativa para evitar los peligros en el bosque de carrascas que atravesaba el camino real. Este caserío se encontraba en el camino de Mora de Rubielos y de Rubielos de Mora a La Jaquesa (hoy carretera N-234).



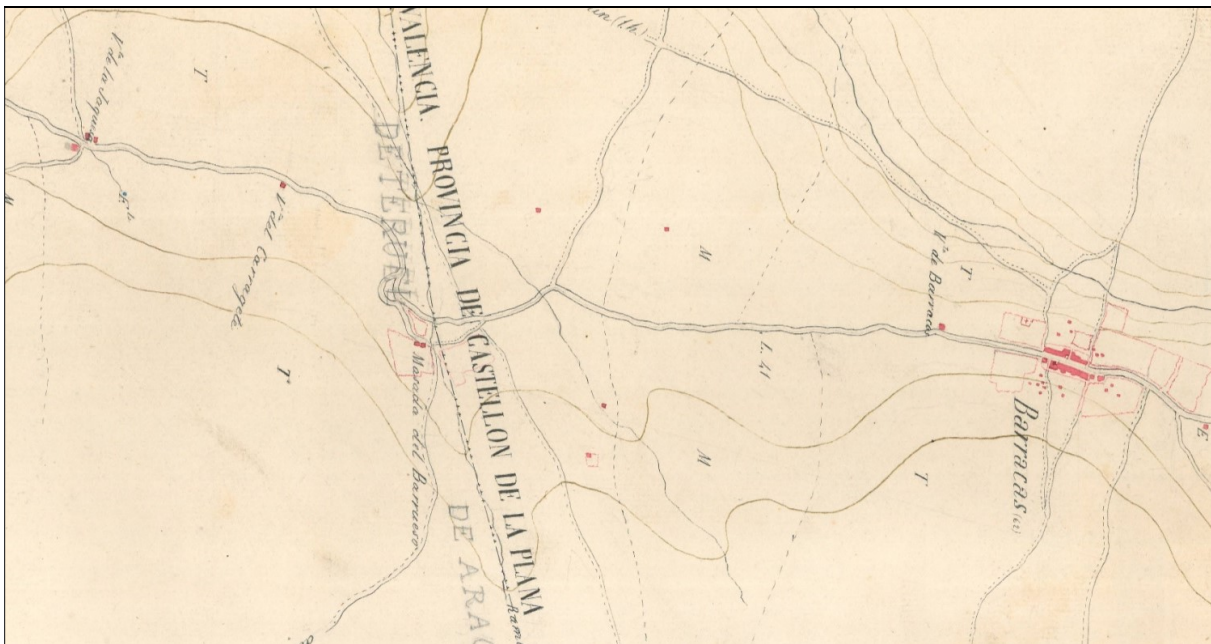
Camino real, cerca de la venta de La Jaquesa (al fondo).



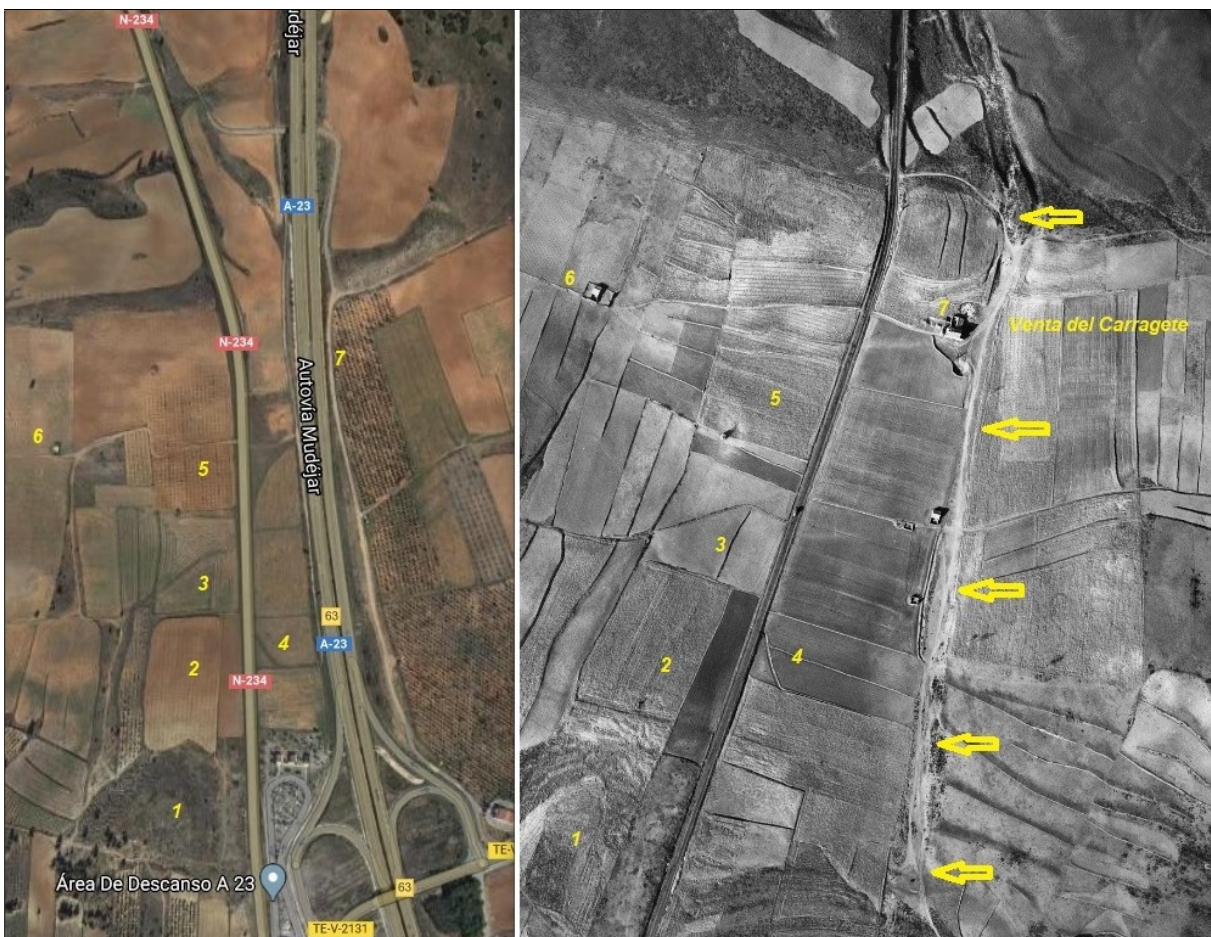
Restos de la venta de La Jaquesa.



Trazado del camino real entre La Jaquesa y Barracas (I), en una fotografía del vuelo de 1964. (Ministerio de Fomento).



Camino real, entre La Jaquesa y Barracas. La principal modificación respecto al trazado de la futura carretera fue el paso por el barranco del Barruezo. Vista parcial de la hoja 16 del Itinerario Zaragoza – Valencia de 1850. Mº de Defensa.



Camino real y venta del Carragete, en una fotografía del vuelo de 1964 (derecha, marcado con flechas amarillas). A la izquierda, correspondencia con el estado actual de la zona, modificada por la autovía A-23.



Camino real y masada del Barruezo, en una fotografía del vuelo de 1964 (derecha, marcado con flechas amarillas). A la izquierda, correspondencia con el estado actual de la zona, modificada por la autovía A-23.

De Barracas a Viver. Los caminos del Ragudo.

La altitud de Barracas es de 981 metros sobre el nivel del mar. La de Segorbe, de 394 metros. Esos casi 600 m de desnivel ofrecieron siempre una de las dificultades del viaje. Se trata de las cuestas del Ragudo, o Herragudo, escalón que separa la meseta de las tierras puramente levantinas.

*La Puerta al Valenciano, al delicioso
jardín, tan justamente celebrado;
del Monarca mayor, el más precioso
pensil, que Regio gusto ha fabricado,
es el incomparable, el escabroso
precipicio, que vi más escarpado;
El peñasco que lleva al Paraíso
de Jérica y Vivel, sin dar aviso.*

Manuel FERNÁNDEZ DE SALAZAR. 1788.

Tradicionalmente se salvó esta dificultad orográfica por tres itinerarios distintos. Todos ellos llegaban a Segorbe, por donde obligatoriamente, desde los tiempos de Jaime I, debía pasar el camino real.

El camino oriental

El más oriental de todos se trata de un camino muy antiguo. Así los describe Carme SANCHÍS DEUSA, en su artículo titulado “La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862”:

Partiendo de Segorbe en dirección a Navajas se sigue hasta la Fuente del Baño (que identificamos como paraje de la Quebrantada o Quebrada) y se cruza el río Palancia por un puente cuya factura actual se debe a una reconstrucción reciente, pero en cuya base e inmediaciones se aprecian restos de obra más antigua. Pasado el río, el camino sube una cuesta hasta llegar a un rellano (El Campo), cruza el barranco de Gaibiel, pasa por el Mas de Rubial (el mismo que Vayo llama Mas de Lidón o de Ruviales) y prosigue en línea recta en dirección a Benafer. Saliendo de este pueblo el camino mantiene su alineación recta hacia la Peña del Águila pasando antes por el barranco del Hurón. El hecho de que en buena parte de su recorrido venga a coincidir con la raya que divide los términos municipales de Benafer y Viver, refuerza la idea de que se trata de un camino de época medieval, cuanto menos”.

Entre 1573 y 1576 Francisco DEL VAYO escribió la “*Historia de la leal, real, coronada villa de Xérica y su antigüedad*”. En este relato, cita la alternativa al camino real por Jérica y Viver tal como se ha descrito anteriormente: “*huviessen mudado el camino real por el campo que es el que hoy va de Segorbe al Mas de Lidón o Ruviales, y de allí junto y cabe Benafer, y al varranco el Hurón y pico del Águila*”.

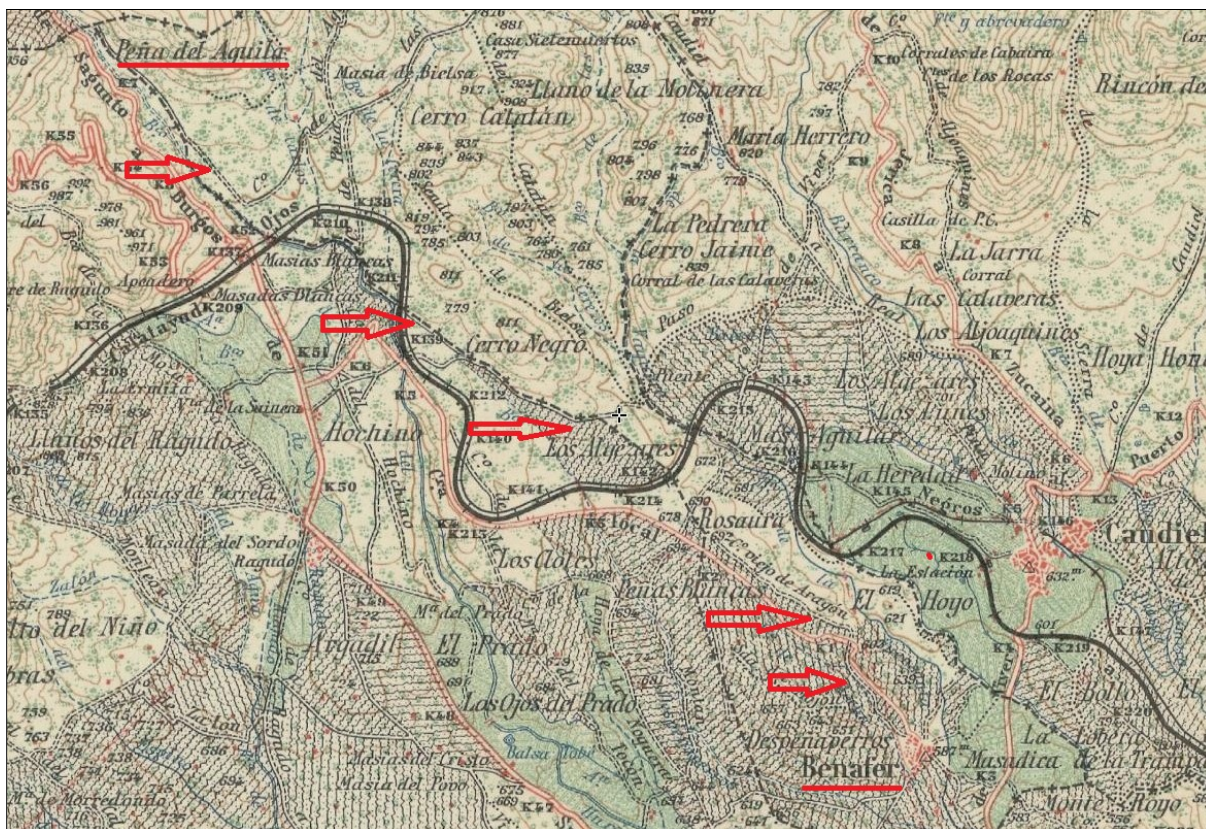
En 1788, Antonio PONZ quiso dirigirse hacia Cataluña desde los llanos de Barracas. Su viaje lo dejó escrito en la carta quinta del tomo XIII de su “*Viage de España*”. Su itinerario pasó por Pina y Caudiel, desde donde se dirigió hacia el oriente por Gaibiel, Matet y “Zuera” (probablemente Sueras).

Previamente, después de pasar por la venta de la Jaquesa, se desvió a San Agustín, y de allí a Pina (de Montalgrao). Entre Pina y Benafer es muy probable que siguiera este camino. Así lo dejó descrito:

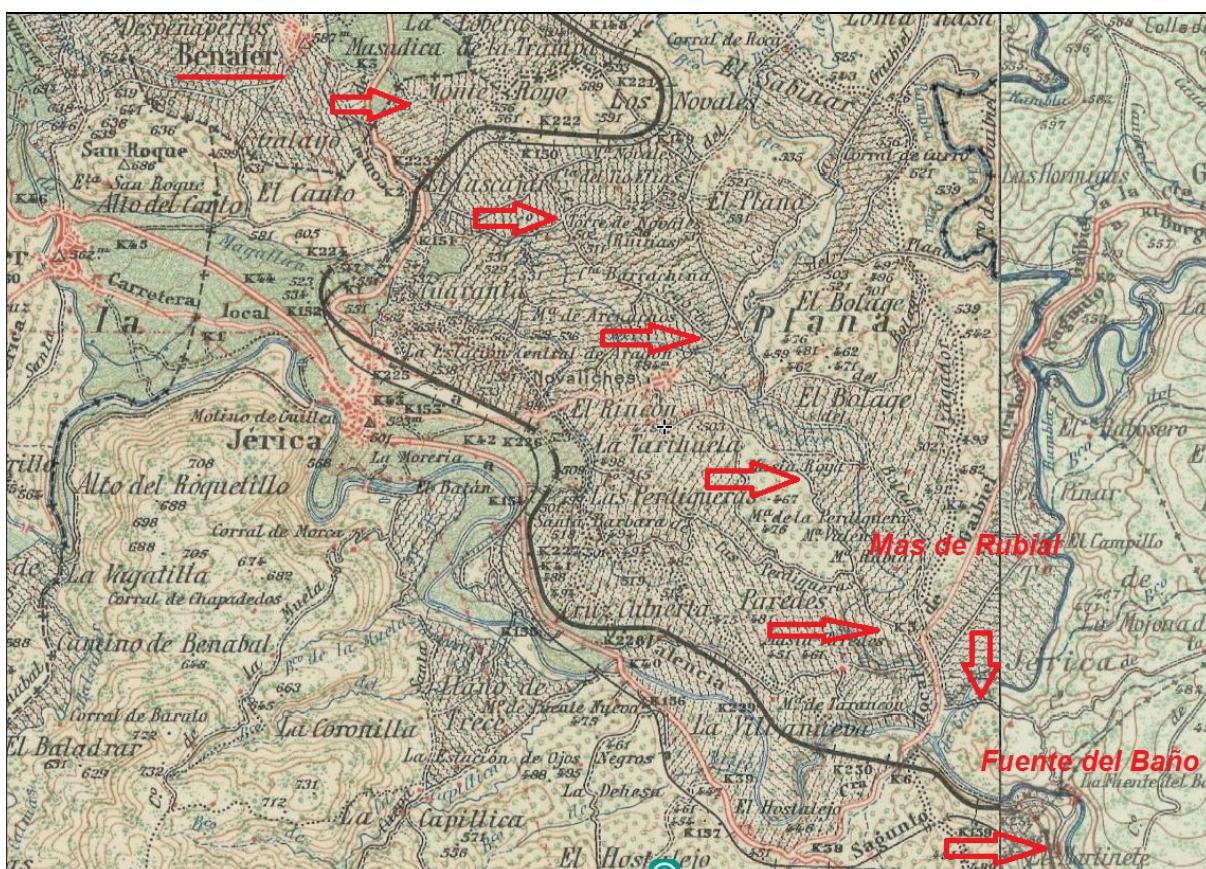
Pina [...] es en la raya del Reino de Valencia [...] Junto a Pina hay una alta cumbre cubierta de pinos, desde cuya eminencia se descubre buena parte del Reino de Valencia hasta el mar. Se quedan sobre la derecha las altas serranías de la Villa de Toro, y de Bejís, en cuyo término está la Vellida, que surte de nieve a Valencia.

Por entre barrancos y derrumbaderos es preciso caminar desde Pina hasta el término de los pueblos de Caudiel y Benafer, bajando siempre. El clima de dichos pueblos es ya benignísimo, como era agrio el pasado, y el territorio de ellos excelentemente cultivado, aprovechando el caudal de dos o tres manantiales muy abundantes”.

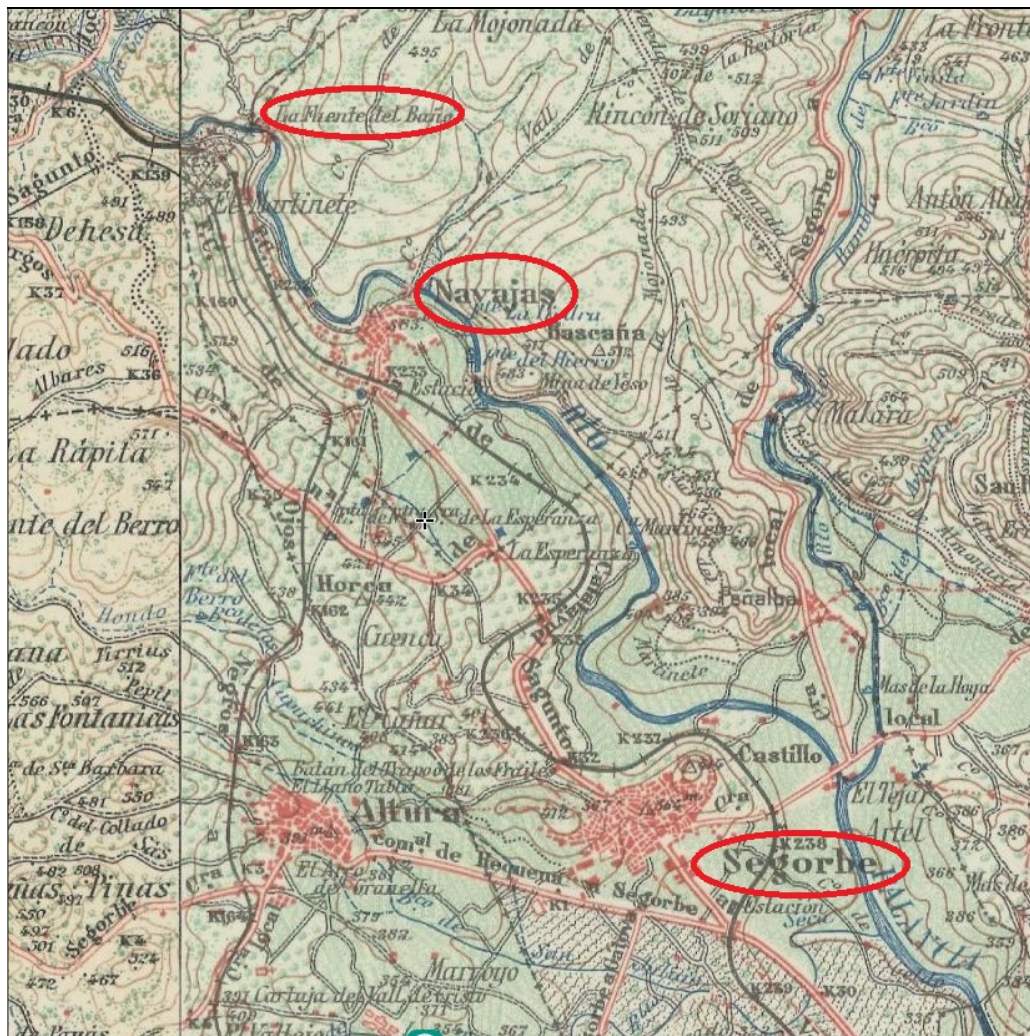
PONZ. 1788.



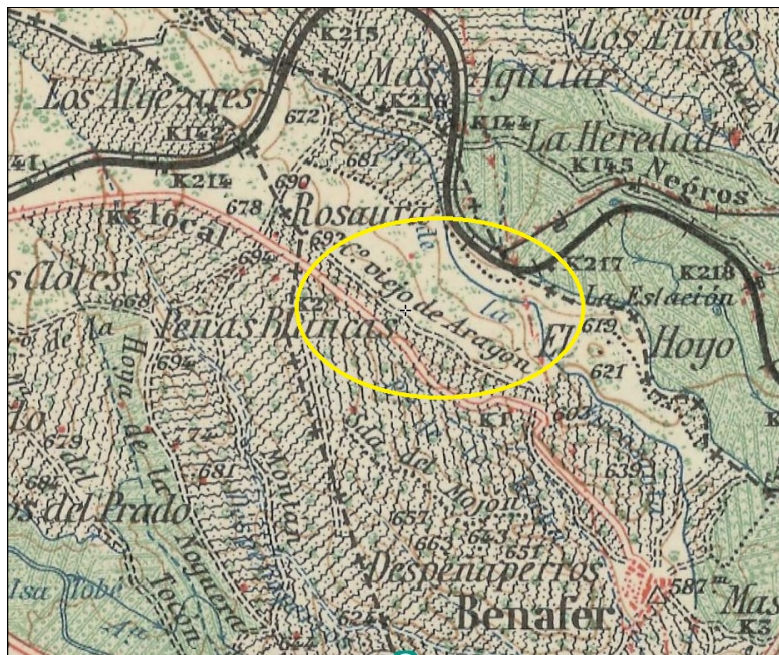
Probable trazado del "camino oriental", por Benafer (I). Primera edición del mapa 1:50000 del Instituto Geográfico Nacional.



Probable trazado del "camino oriental", por Benafer (II). Primera edición del mapa 1:50000 del Instituto Geográfico Nacional.



Probable trazado del "camino oriental", por Benafer (III). Primera edición del mapa 1:50000 del Instituto Geográfico Nacional.



"Camino Viejo de Aragón", cerca de Benafer. Primera edición del mapa 1:50000 del Instituto Geográfico Nacional.

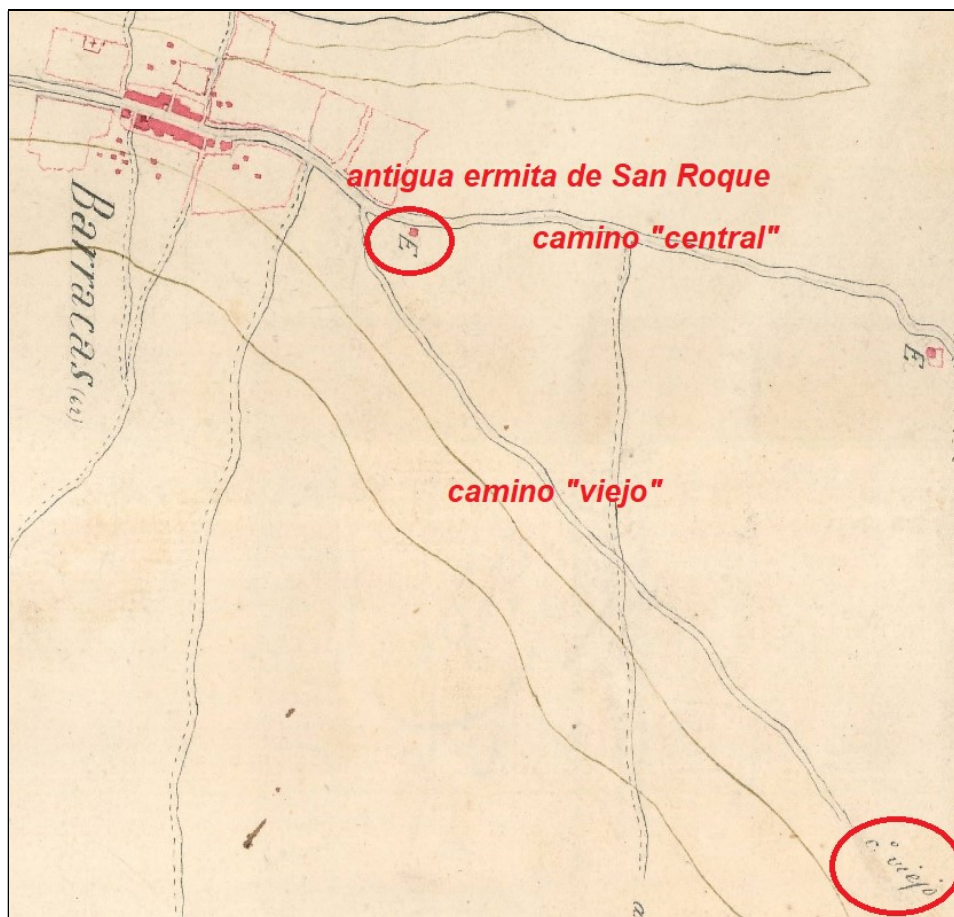
El camino occidental

Por su parte, el camino más occidental figura en los planos de 1850, del Itinerario de Zaragoza a Valencia (Ministerio de Defensa) como "*camino antiguo*", arrancando cerca de Barracas y conectando con el camino real central (y carretera primitiva) cerca de las masías del Ragudo, o Herragudo, al norte de Viver.

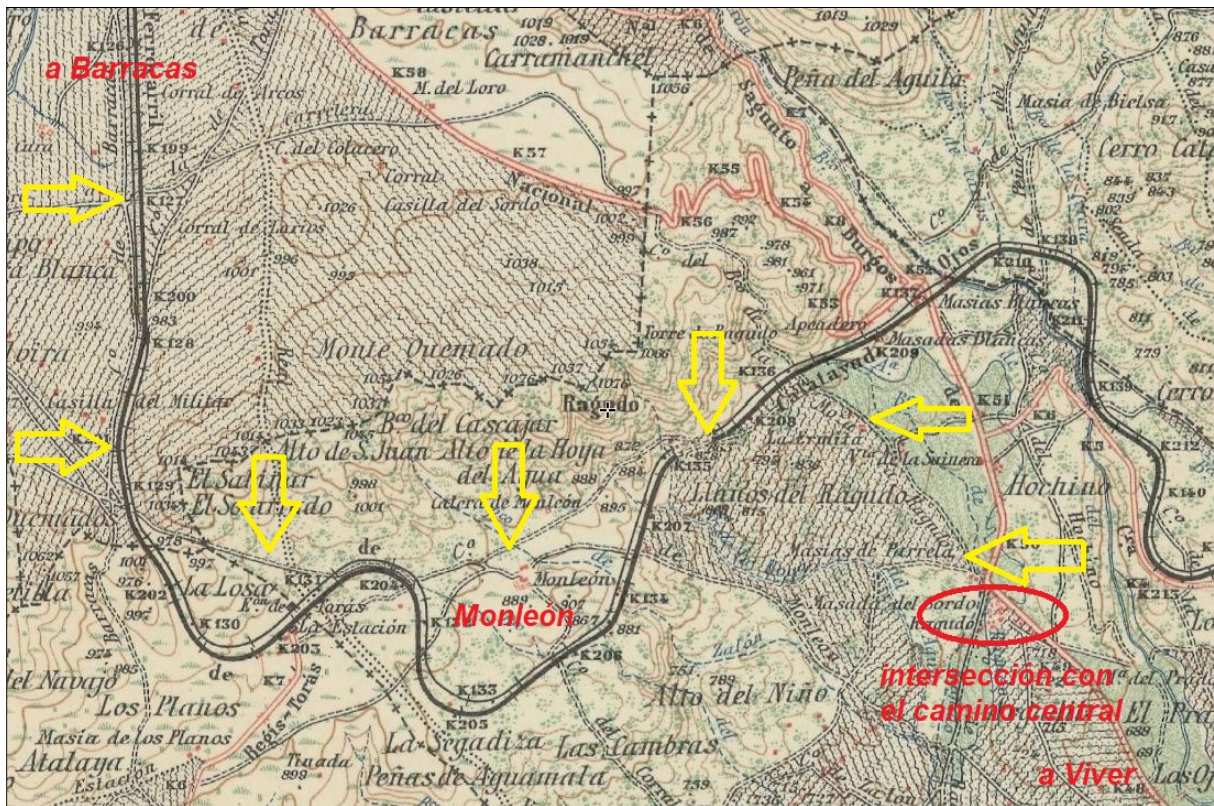
Este trazado fue el que siguió tanto el ferrocarril Central de Aragón como el de Ojos Negros (hoy vía verde), y de hecho afectaron al camino en varias zonas. Es más largo, pero gracias a ello tiene menos pendiente, razón por la cual fue el corredor elegido por los ingenieros ferroviarios.

Saliendo de Barracas, el camino occidental se separaba del central junto a la ermita de San Roque. Esta ermita ya no está ubicada en ese lugar, pues fue demolida con motivo de las obras de ferrocarril Central de Aragón y construida otra en otro lugar.

Durante una serie de kilómetros el camino es prácticamente recto y paralelo a la traza de los ferrocarriles. Hoy día está asfaltado. Poco antes de llegar a la intersección con otra carretera asfaltada, que conecta El Toro con Torás, el camino se desvía a la izquierda, y cruza por primera vez la traza de las dos líneas de ferrocarril. Después de dos nuevos cruces (ambas líneas ferroviarias serpentean en esta zona, para mantener una pendiente máxima del 2,1%) se llega a Monleón, y se sigue camino hasta un último cruce con las líneas ferroviarias. Posteriormente, el camino desciende hasta las masías de Herragudo (masada del Sordo) por otro tramo que también está asfaltado, pasando cerca de la ermita de la Virgen de Gracia.



El camino "viejo", cerca de Barracas. Plano de 1850.



Probable trazado del camino "viejo", u occidental, sobre el mapa de la primera edición del Instituto Geográfico Nacional.



Conexión del camino "viejo", u occidental, con el camino real central (el clásico), cerca de las masías de Herragudo (masada del Sordo). Plano de 1850.



Plano de 1838 entre el Ragudo y Jérica (Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa). En la parte inferior figura la "carretera antigua de Aragón".

El camino clásico, o central.

El camino más utilizado históricamente fue el central. De hecho, la carretera del siglo XIX siguió este corredor en su mayor parte.

Saliendo de Barracas, se pasaba cerca de la ermita de San Roque (desaparecida), desde donde arrancaba el camino occidental. Un poco más adelante, todavía por los llanos próximos a Barracas, se pasaba junto a la venta de la Vallada. Allí, el camino giraba hacia la izquierda para buscar el descenso por el barranco del Hurón.

El camino real coincide sensiblemente con la actual carretera CV-2392, primitiva N-234. Esta carretera desciende el barranco bruscamente, se trata de las famosas curvas del Ragudo. El camino real, si bien utilizaba el mismo corredor que la futura carretera, no está completamente definido en este tramo tan accidentado.

“Pasé luego por Ragudo, atravesé el campo del Toro, donde se celebra al aire libre la famosa feria de la Vallada en la tercera fiesta de Pentecostés. No dura más que 4 o 5 horas porque es éste un desierto del que hay que salir a toda prisa mucho antes del anochecer para procurarse alojamiento. Fui a comer al pequeño pueblo de Barracas, el último del reino de Valencia”

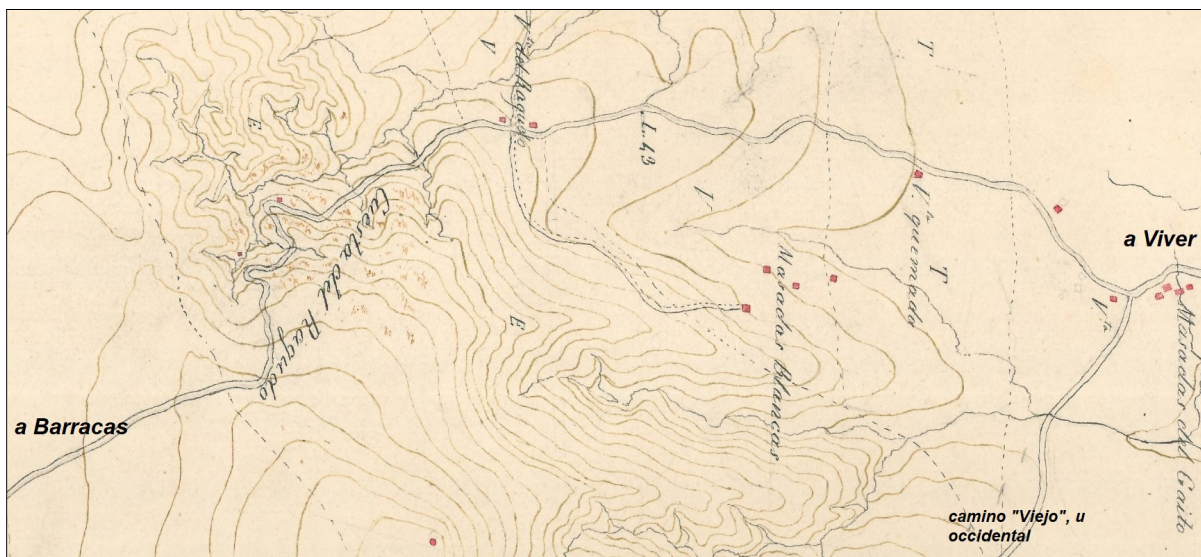
Joseph BRANET. 27 de abril de 1797, viajando de Valencia a Teruel.

Antes de llegar a Viver, varias ventas se encontraban junto al camino. Según su denominación en 1850, eran las siguientes: la venta del Ragudo, a los pies del tramo más duro del camino, la venta Quemada (posiblemente coincidía con la de la Sainera), las masadas del Gaito, que tenían una venta contigua (actual masada del Sordo, mases de Herragudo y casa Parrela), y la masada de Mosén Pobo, que tenía a su lado la venta del Cristo.

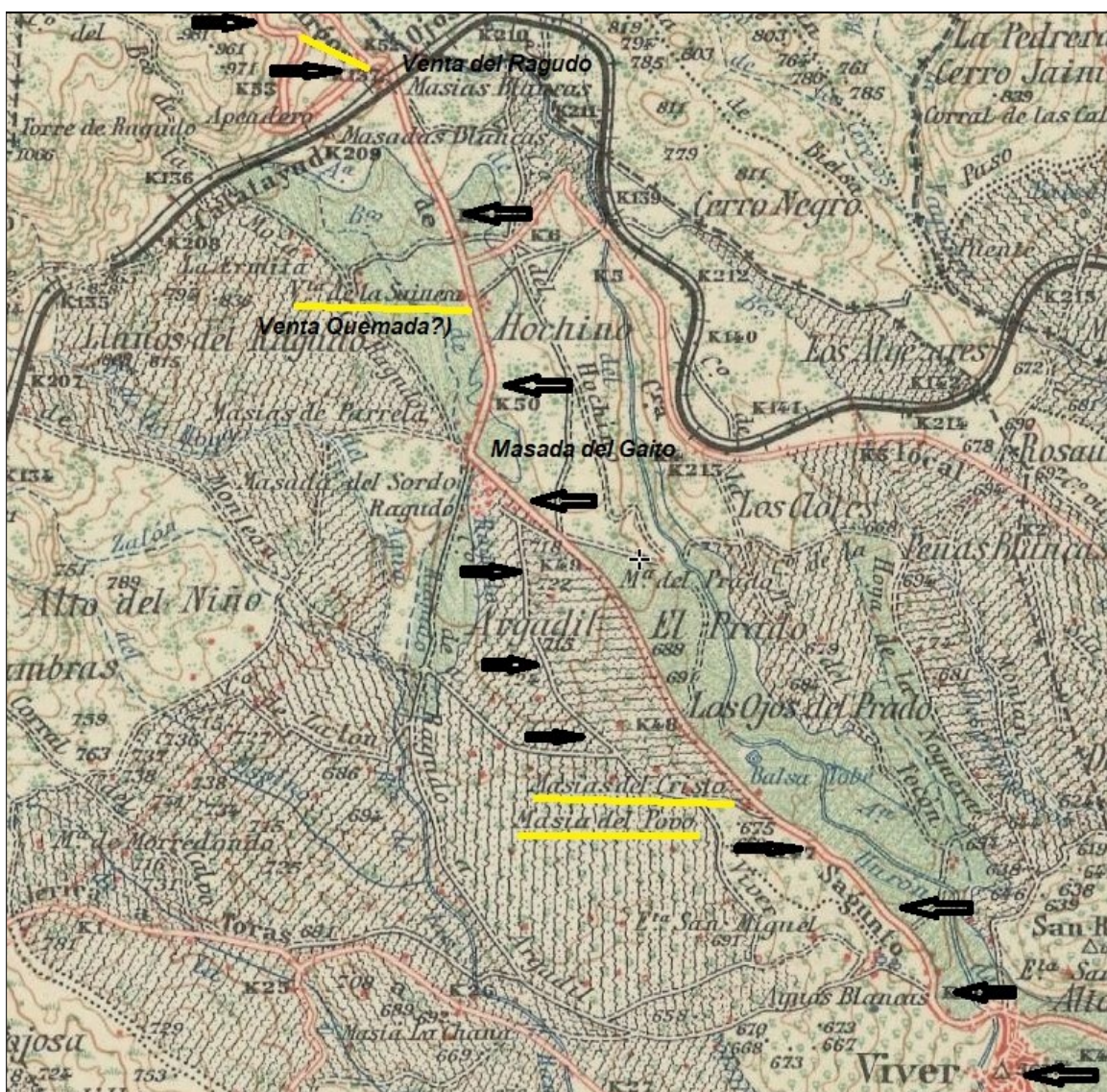
Entre las masadas de Gaito y la venta del Cristo es probable que el camino no coincidiera con la primitiva carretera. El plano de 1850, muy exacto en su mayor parte a pesar de su pequeña escala, dibuja un pequeño rodeo que coincide con caminos existentes todavía hoy.



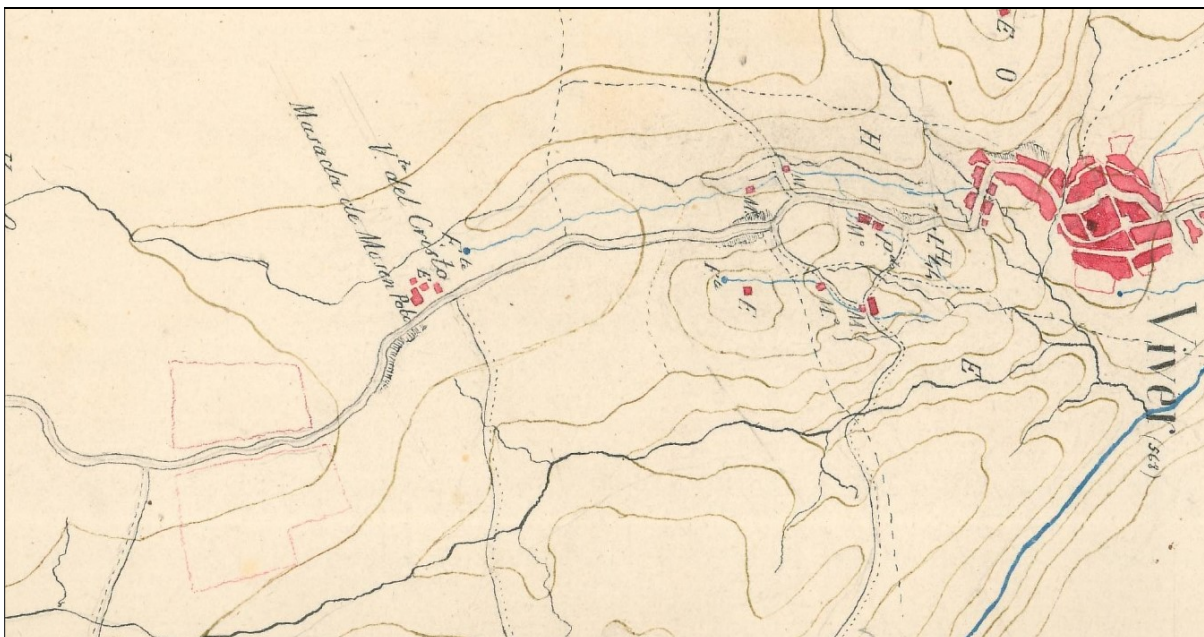
Trazado del camino "central" y del "occidental" en las inmediaciones de Barracas.



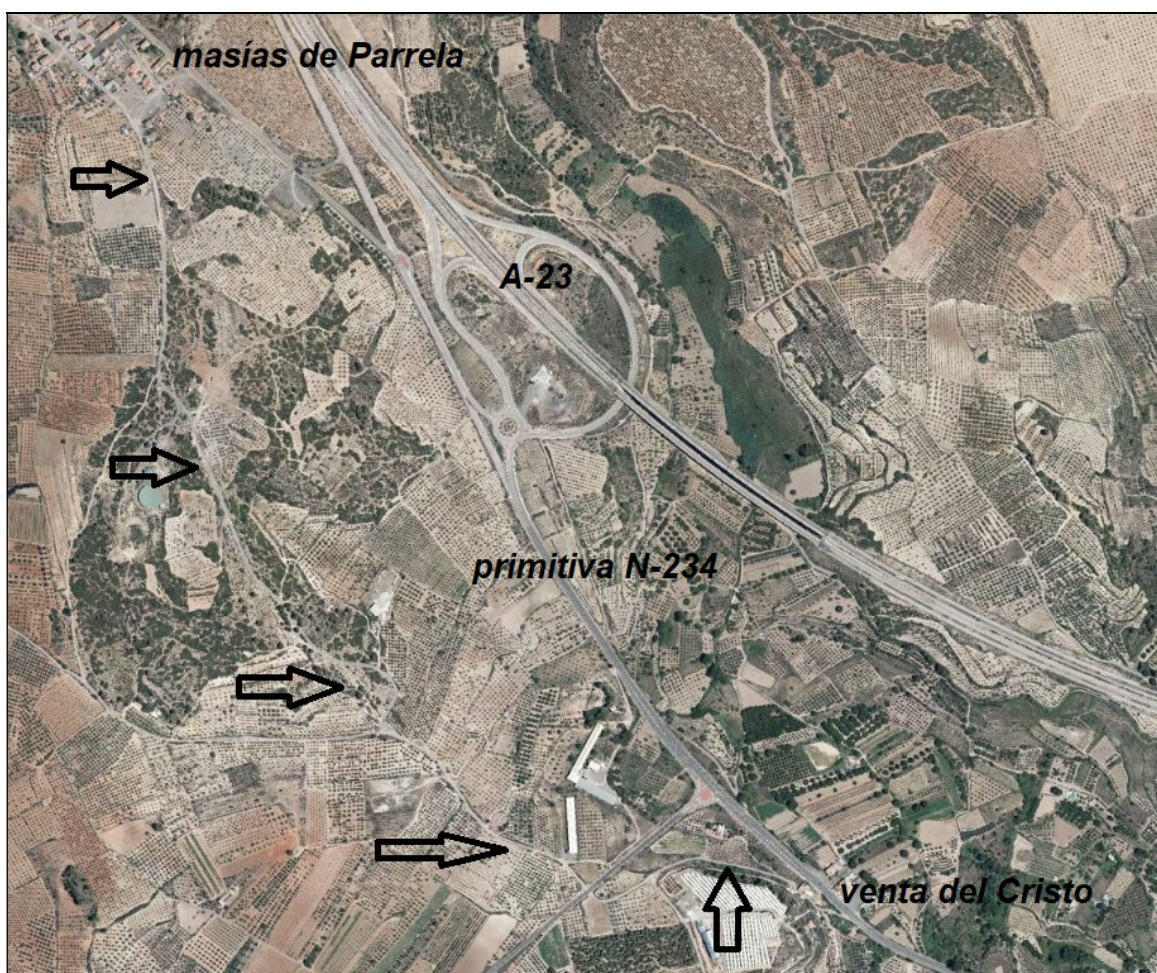
El camino real central, o principal, entre Barracas y Viver, según figura en la hoja número 17 (girada) del Itinerario de Zaragoza a Valencia. Ministerio de Defensa (1850).



Probable recorrido del camino real entre el Ragudo y Viver. Mapa de la primera edición del Instituto Geográfico Nacional.



Tramo del camino real entre la Venta del Cristo y Viver, según figura en la hoja número 17 (girada) del Itinerario de Zaragoza a Valencia. Ministerio de Defensa (1850).



Probable trazado del camino real entre las masías de Herragudo (Parrela) y la venta del Cristo, cerca de Viver.



Detalle del mapa de Dusmet (1845, Biblioteca Virtual del Mº de Defensa). Cuestas del Ragudo a Viver.

De Viver a Segorbe.

"Poco después de haber salido de Vivel [hoy Viver], se ven a la izquierda los pueblos de Caudiel y Mate [Matet], y a media legua se llega a Xérica [Jérica], por un camino agradable y por una campiña fértil y cultivada"

LABORDE, 1809.

Entre Viver y Jérica, ese camino agradable por la campiña que describía Laborde está hoy día ensanchado y pavimentado, incluyendo una vía peatonal y ciclista. En Jérica encontró Joseph Branet una posada con cama (es decir, que no tuvo necesidad de aportar el colchón), lo que destacó en la memoria de su viaje.

"Desde Vivel a Xérica, Villa grande, que constará de quinientos a seiscientos vecinos, se camina por continua y frondosa huerta. La distancia de una Villa a otra se puede decir un paseo de media legua".

PONZ, "Viage de España". Tomo IV. 1779.

"Después de una hora de marcha, llegamos a Jérica, población grande situada al pie de la montaña y en la entrada de un rico valle.

Nos detuvimos en la posada para comer y para que reposaran nuestros caballos. No pudimos encontrar en la posada más que algunos huevos, una pieza de excelente jamón que nuestra anfitriona frió con tomates, pan compuesto de una mezcla de trigo y harina de maíz que le daba un color amarillento y un sabor suave y dulce de lo más desagradable; como recompensa, el vino tinto con el que

regamos estos platos era delicioso y nos prometió para el futuro comidas más agradables y menos tristes”.

Claude TILLIER. 1823.

El camino atravesaba el centro urbano de Jérica, como hizo después la primitiva carretera. De hecho, entre Jérica y Segorbe, esa primitiva carretera no se separó prácticamente del camino, al menos tal como figura en los planos de 1850, exceptuando los acondicionamientos de curvas o algún tramo con fuerte pendiente, como es el caso del denominado, por los conductores de la década de 1960, como el “Ragudillo”, en la zona que salva el pequeño puerto del Collado. Este pequeño puertecillo solía estar habitualmente en mal estado a causa de las aguas pluviales. Esto era habitual en todos los caminos con escaso firme, suelos arenosos y elevadas pendientes.

“Como nos faltaba por hacer una larga ruta antes de llegar a Segorbe, donde debíamos pasar la noche, nos dimos prisa para retomar la ruta, pues, decía Philippe, es mejor en este país viajar al calor del sol que con el claro de luna.

El país en el que entrábamos era un lujo de vegetación que contrastaba de manera muy hiriente y muy agradable con el que acabábamos de recorrer. Esta aridez, reemplazada de golpe sin ninguna transición, por la fecundidad más hermosa os sorprende, me dijo Don Juan.

[...] Subimos un montículo arenoso cortado por profundos surcos que habían creado las aguas pluviales, lo que convertía en peligroso al camino. Arriba de este montículo divisamos Segorbe [...] Entramos en la villa por una calle muy concurrida, a cuyos lados había tiendas bastante bien abastecidas donde se mostraban, al aire, las frutas y legumbres habituales en este clima”.

Claude TILLIER. 1823.

Esta carretera se puede seguir perfectamente hoy día. Como hitos principales tiene el puente construido en 1570, cerca de Jérica, sobre el río Palancia; la masada del Hostalejo y el paso bajo las faldas del monte que albergaba el monasterio de N^a S^a de la Esperanza, muy cerca de Navajas. En el plano de Dusmet de 1845 figura una venta: la del Gallo.

“Siguiendo el camino entre montecillos y valles, se pasa el río Palancia por un puente construido en 1570, a expensas de Don Juan Muñatones, obispo de Segorbe, y después de hora y media de camino se llega a la Esperanza, monasterio de Jerónimos, en una montaña, al pie de la cual nace una fuente que mueve dos molinos y riega los campos de Navajas, Segorbe y Altura. Dicen que estas aguas tienen la propiedad de petrificar los cuerpos que se paran en ellas. A un cuarto de legua se llega a Segorbe.

Segorbe, ciudad con título de ducado, está situada en un valle muy fértil en granos y frutas, y sobre el río Palancia, que aquí se llama ya de Segorbe, y más delante de Murviedro; tiene 1200 familias de población, o cerca de 6000 almas”.

LABORDE, hacia 1809.

Antonio PONZ y Joseph BRANET valoraron especialmente el puente sobre el río Palancia, cerca de Jérica:

“Entre todas las inscripciones de Xérica ninguna me cuadra tanto, ni me parece más útil que una puesta sobre un puente del río Palancia, que se halla caminando de dicha Villa para Segorbe. Es la siguiente:

IOANNES A MVÑATONES
EPS. SEGOBRICENSIS VIA
TORUM PERICVLIS PROS
PICIENS HVNC PONTEM
A FVNDAMENTIS EREXIT
ANNO 1570.

Halló modo este insigne Prelado de que haya durado tan provechosa obra de caridad, viva siempre hasta ahora, la miseria de doscientos y quatro años, y acaso durará otros seiscientos. Por este medio libertó la vida a los que perecían vadeando el río, y la libertará por muchos siglos”.

PONZ, “Viage de España”. Tomo IV. 1779.

“A la salida de Segorbe, a una cierta distancia, se pasa por un puente que mandó construir en 1570 el obispo de esta diócesis Juan Muñatones. Todavía parece nuevo. Había allí un paso malo, donde era frecuente romperse el cuello”.

Joseph BRANET. 26 de abril de 1797, viajando de Valencia a Teruel.

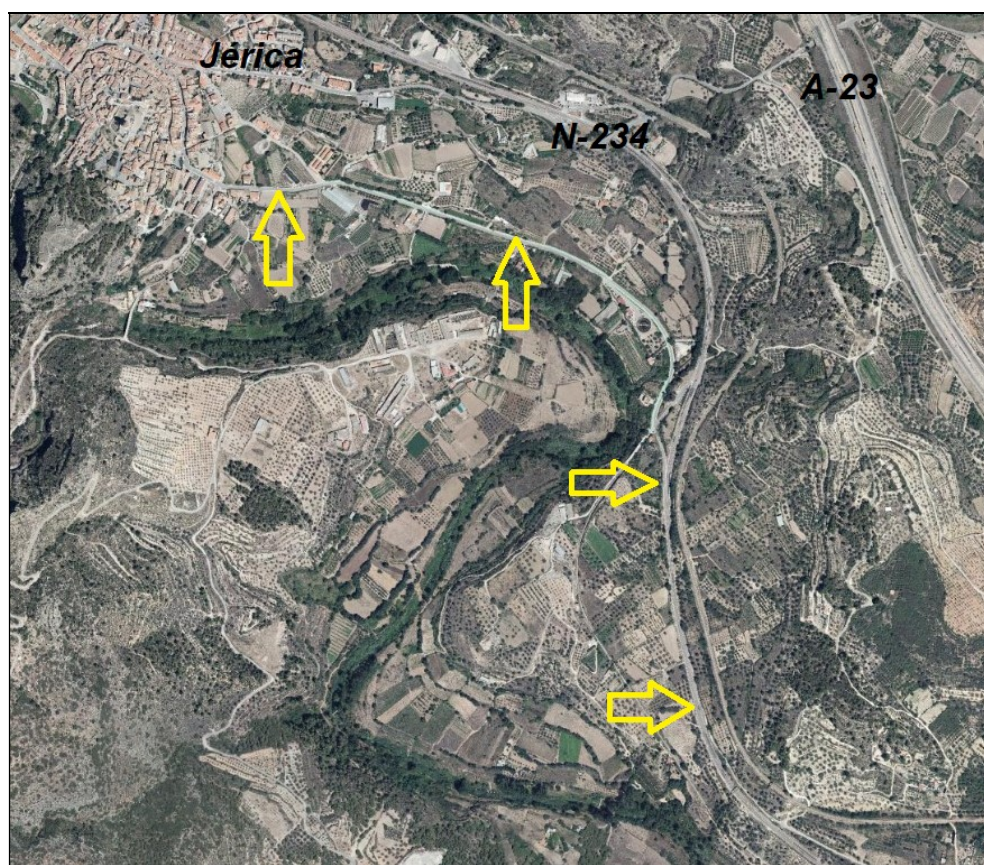
Todos los viajeros valoraron especialmente el entorno del monasterio de La Esperanza y la fuente homónima. Este monasterio se fundó en 1495, y se mantuvo como tal hasta la desamortización de 1835. Ahora se encuentra en ruinas.

“Menos de dos leguas se cuentan desde Xérica a Segorbe, caminando entre algunos cerros pequeños, no tan poblados de árboles como podían, respecto a la bondad del suelo. Antes de llegar a Segorbe, como un cuarto de legua, se encuentra un Monasterio de Padres de la Orden de San Gerónimo, llamado la Esperanza, en la cumbre de un pequeño cerro, y en su falda hacia el norte hay una fuente de exquisita y copiosa agua, que sirve para beber y para regar la mayor parte de la dilatada huerta de Segorbe”.

PONZ, “Viage de España”. Tomo IV. 1779.



El camino real, entre Viver y Jérica.



El camino real, entre Jérica y Segorbe (I).



Camino real. Puente del obispo Muñatones sobre el río Palancia, cerca de Jérica.



El camino real, entre Jérica y Segorbe (II). Localización del puente del obispo Muñatones y de la masada del Hostalejo.



Plano de Dusmet (1845, Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa). Tramo entre Jérica y Segorbe, que incluye la venta del Gallo y el monasterio de la Esperanza.



El camino real, entre Jérica y Segorbe (III).



Curvas del "Ragudillo". Primitiva carretera.



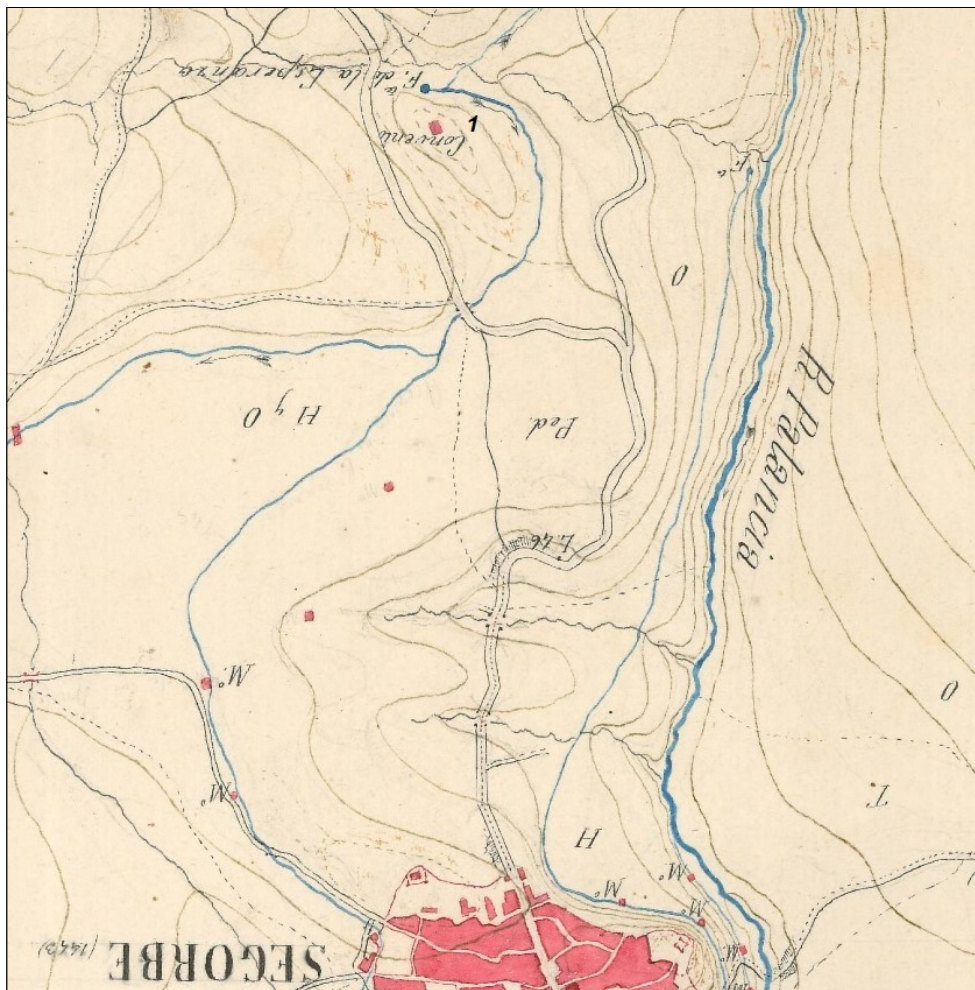
El camino real, entre Jérica y Segorbe (IV).



Detalle del camino real, junto a las ruinas del monasterio de La Esperanza y de su famosa fuente.



Ruinas del monasterio de La Esperanza. Revista de arqueología La Linde.



El camino real, cerca de Segorbe. Vista parcial (invertida) de la hoja nº 18 del Itinerario de Zaragoza a Valencia. Año 1850. Ministerio de Defensa.



Vista general de Segorbe.



Calle Colón de Segorbe, que formó parte del camino real.

De Segorbe a Murviedro (Sagunto). Valencia.

Desde Segorbe hasta Sagunto, la carretera del siglo XIX siguió en casi todo el tramo el antiguo camino real. Carme SANCHÍS DEUSA, en su publicación titulada *“La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862”* señala que desde Torres Torres hacia Segorbe, la carretera *“se desvía hacia el Este del despoblado de Arguinas, un antiguo caserío atravesado por el viejo camino, buscando cruzar el barranco homónimo por el lugar más idóneo para levantar un puente. Entre el barranco de Arguinas y Viver la carretera con puntuales rectificaciones seguía los hitos del viejo camino”*.

En 1850, la primitiva carretera ya se encontraba construida a partir de Segorbe, y buscó conectar cerca de Murviedro (Sagunto) con la carretera litoral que conducía a Valencia, evitando tener que cruzar el río Palancia, por cuyo valle había discurrido tantos kilómetros.

“Es aquí donde se nota la diferencia entre los hermosos caminos de otros reinos, tan bien cuidados, y los de España, tan descuidados y en tan mal estado [...] Estas quejas, hasta aquí fundadas, desaparecerán poco a poco, y el camino que se traza de Valencia a Zaragoza, y del que se han terminado algunos tramos, hará estimable y gloriosa la memoria de Carlos IV, felizmente reinante”.

Joseph BRANET. 26 de abril de 1797.

Otras dos alternativas tenía el viajero, una en Torres Torres y otra en Gilet: la primera consistía en tomar el camino que conducía directamente a Sagunto desde Torres Torres (*“camino viejo de Teruel”* en los mapas antiguos del IGN). La otra ofrecía la posibilidad de acortar el viaje para seguir hacia Valencia, si bien por un camino más peligroso, a causa de la presencia habitual de ladrones y salteadores. Se trata del denominado *“Camino de la Calderona”*, que arrancaba de Gilet, y pasando cerca del

monasterio franciscano del Sancti Spiritus, bordeaba el coll de La Calderona y se unía al camino de la costa cerca de Rafelbuñol.

“El que quiere ir a Valencia más presto, toma un camino después de salir de Torres Torres, nombrado la Calderona; pero es de aquellos que se llaman atajos con trabajos, padeciéndolos de cuando en cuando los pasajeros, a quienes suelen despojar algunos forajidos. Yo seguí mi viaje a Murviedro, enfrente de cuya villa, a la mano izquierda, una cordillera, que dicen la Pedrera, ciñe un frondoso valle, lleno de lugares”.

PONZ, “Viage de España”. Tomo IV. 1779.

“Muestras de criminalidad en la Calderona no faltan precisamente en esa época, como después en las décadas del periodo morisco, y una vez acabado éste, perdurando hasta el siglo XIX, siendo por tanto el bandolerismo un fenómeno endémico en dichas montañas, independientemente de quiénes las poblasen.

Así, por citar tan sólo unos ejemplos, tenemos a un moro de la vecina Náquera llamado Azmet Emça que, en la segunda década del XV, y liderando una pequeña cuadrilla, no sólo actuó en esas montañas, sino que también pasó a otras sierras asesinando y robando a cristianos y ayudando a huir a cautivos moros al reino de Granada.

Pero no tan sólo operaban bandoleros musulmanes; a veces se unían bandas con sujetos de diferentes confesiones, como una que estaba formada por moros de Albalat de Segart, Petrés, Sot y dos judíos de Murviedro, que asaltaban en la década de 1460 los caminos de la sierra y sus alrededores, como en el camino real del valle del Palancia, donde mataron a un moro e hirieron a otros. Los monjes del monasterio de Portaceli, muy próximo a Serra, eran buenos conocedores de los peligros que entrañaba transitar por aquellos caminos, sufriendo robos que en ocasiones acababan en crueles homicidios”.

Germán NAVARRO ESPINACH. “Los mudéjares de Teruel en el siglo XV”.

El camino principal, por Torres Torres, Estivella y Gilet, coincide en la práctica con la primitiva carretera.

Entre Segorbe y Geldo se encontraba la venta de Montero, a mano derecha del camino. Hoy día este tramo está completamente ocupado por industrias. Más adelante, dejado a un lado a Soneja, se encontraban las ventas de Soneja y de Santa Lucía (frente a Sot), cerca de las cuales hubo un puesto de la guardia civil a mediados del siglo XIX, poco después de la fundación del Cuerpo.

“Allí termina la llanura y se penetra imperceptiblemente en las montañas. Dejé a la derecha la carretera que conduce a Barcelona y pasé por los pueblos de Gilet, junto al cual se construía un hermoso puente, Estivella y Torres Torres, donde existe un castillo construido por los moros [...] Dejé a un lado el pueblo de Algimia de Alfara y fui a comer a la venta de Soneja, que se acababa de construir para comodidad de los viajeros. Antes de que se tomase esa precaución, se comía simplemente a la sombra de los árboles, donde los habitantes del pueblo llevaban algunas provisiones que vendían a quienes pasaban”.

Joseph BRANET. 26 de abril de 1797, viajando de Valencia a Teruel.

Continuaba el camino y atravesaba el núcleo urbano de Torres Torres, al igual que el de Estivella, más adelante. Entre Estivella y Gilet se encontraba la venta del Monte Alto, en el margen derecho del camino, según el sentido de éste hacia Sagunto. Después de atravesar Gilet, el camino intersecaba con el camino del litoral, cerca de Murviedro (Sagunto), sin cruzar el río Palancia, tal como se ha dicho.

“Desde Segorbe salí para Murviedro, distante quatro leguas, y a la izquierda se hallan situados los lugares de Castelnovo, Soneja y otros [...] A medio camino, con poca diferencia, se pasa por Torres Torres [...] de suerte que en las angosturas que van formando estos montes hasta Murviedro, se hallan dichos lugares bastante bien cultivados [...] Conserva la villa de Torres Torres un castillo, que sin duda le fabricaron los moros, según lo da a entender”.

PONZ, “Viage de España”. Tomo IV. 1779.

El nombre moderno de Murviedro se deriva de muri veteres, o de muros viejos, por haberse construido sobre las ruinas de Sagunto.

LABORDE, hacia 1809.

Por el camino próximo a la costa llegaba el viajero a Valencia. Este camino, aunque fuera principal, no estaba exento de su incomodidad, ni de sus malas posadas.

“Abandoné estas primeras incomodidades para entrar en otras de una especie diferente, tales como la polvareda y el calor sofocante. Añádase a esto el ejército de moscas que nos perseguía y ponía a prueba nuestra paciencia. Los desniveles del terreno y el traqueteo del carro, hicieron que desease apearme en numerosas ocasiones. Tuve tiempo de aprenderme el nombre de cada mula, que nuestros muleros pronunciaban a cada instante. Sus voces, mezcladas con el sonido de una prodigiosa cantidad de campanillas y cascabeles, me causaron un dolor de cabeza espantoso”.

Joseph BRANET. 26 de abril de 1797, entre Puzol y Murviedro.

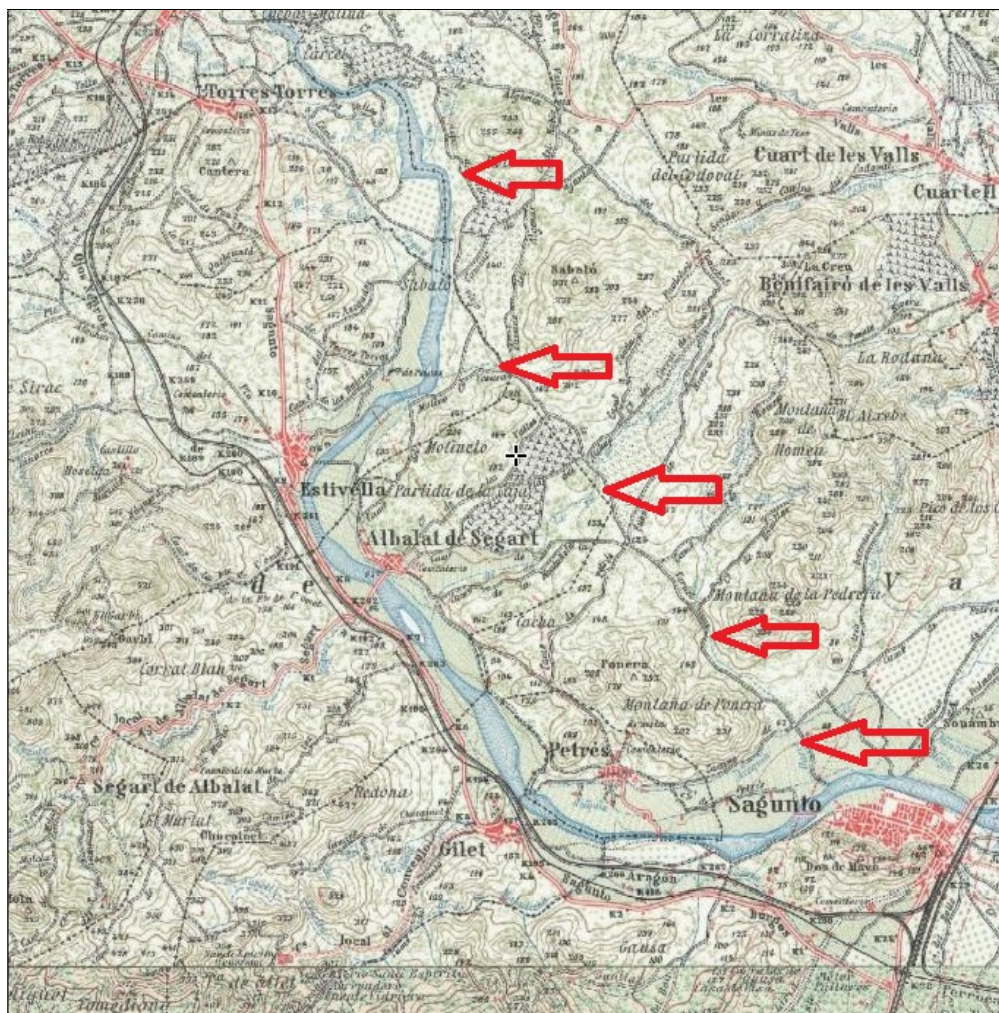
“Fui a dormir a Hostalets de Puzol. ¡Qué posadas, gran Dios! Y qué diferencia entre las de España y las de otros reinos. Basta viajar para apreciarlo. ¿Quién no habría creído que en una carretera tan frecuentada, que comunica una capital de un reino con otra, sería uno mejor servido que en las posadas que están en un atajo? Sin embargo, es poco más o menos lo mismo [...] Lo cierto en casi todas falta lo necesario, si no pone uno cuidado en llevar provisiones y en hacerse seguir por su propia cama. También me vi obligado a acostarme sobre la paja y esto, como un gran favor, pagando media peseta.

No es, pues, de extrañar que los extranjeros acomodados viajen tan poco a España. Son disuadidos por las incomodidades que han de sufrir, sea en los caminos, sea en las posadas, por la gran distancia que hay de una ciudad a otra, por los escasos pueblos desperdigados por el camino intermedio y por los vastos desiertos que se han de recorrer. He aquí, sin duda, la razón por la que los posaderos se guardan bien de hacerse con unas provisiones que no serían consumidas por los arrieros, casi los únicos que frecuentan estas posadas.

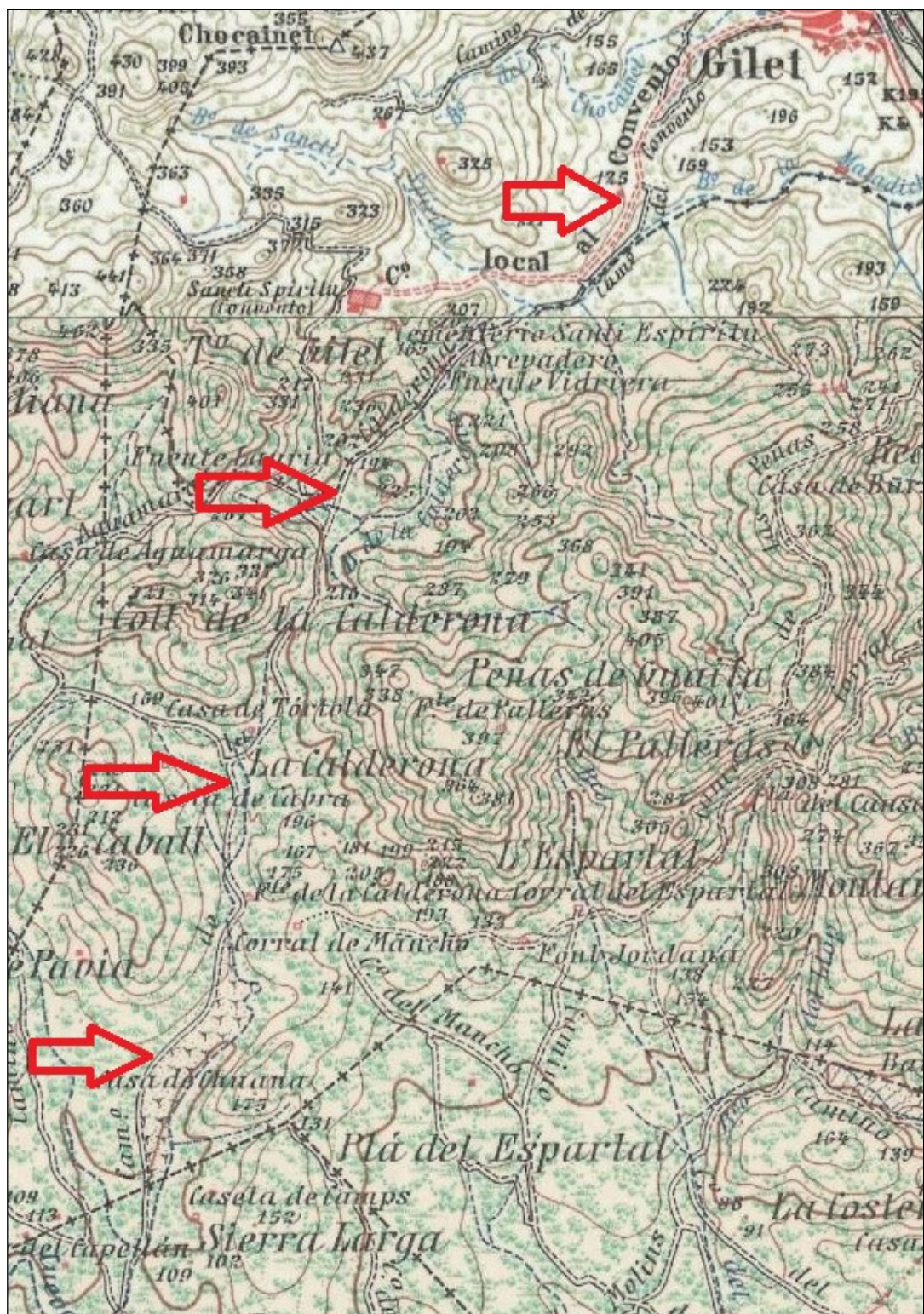
Fue preciso someter mi paciencia a esta necesidad. Yo me acostaba en el suelo o en un mal lecho, comía lo poco que encontraba, como si fuese mi gusto, y procuraba conformarme con lo bueno y lo malo que traían las circunstancias. Sin embargo, en la posada de los Hostalets de Puzol comí mejor que descansé, porque

no probé una comida preparada en una sartén de la que quiero ahorrar a mi lector el relato para no provocar su vómito. Me contentaré con señalar que el menor inconveniente de aquel plato apetitoso era que la señora había frotado ligeramente el interior de la sartén con los bajos de su camisa”.

Joseph BRANET. 25 de abril de 1797.



“Camino viejo de Teruel”, entre Torres Torres y Sagunto. Mapa de la primera edición del Instituto Geográfico Nacional.



Camino de la Calderona. Mapa de la primera edición del IGN.



Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (I).



Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (II).



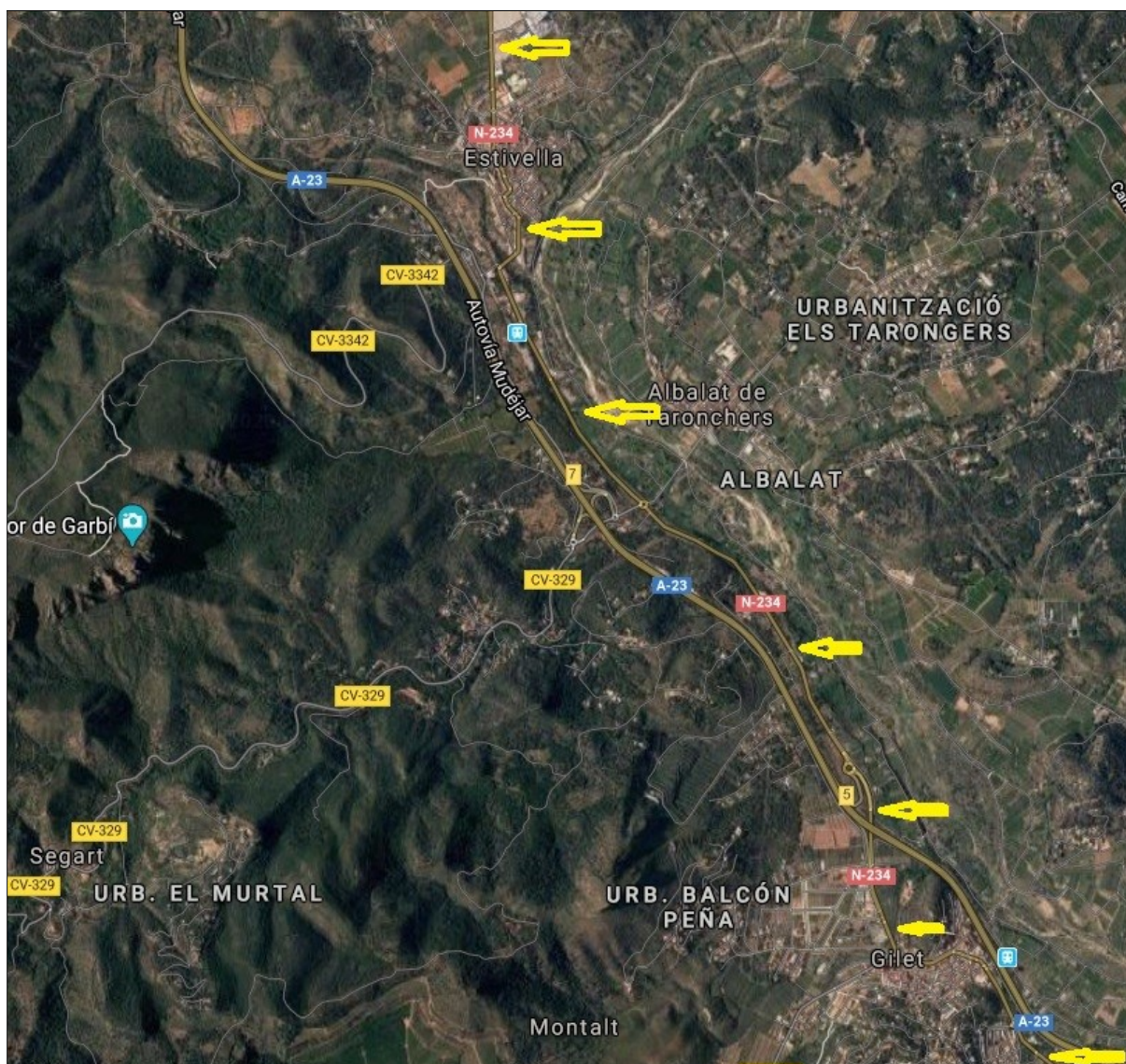
Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (III).



Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (IV).



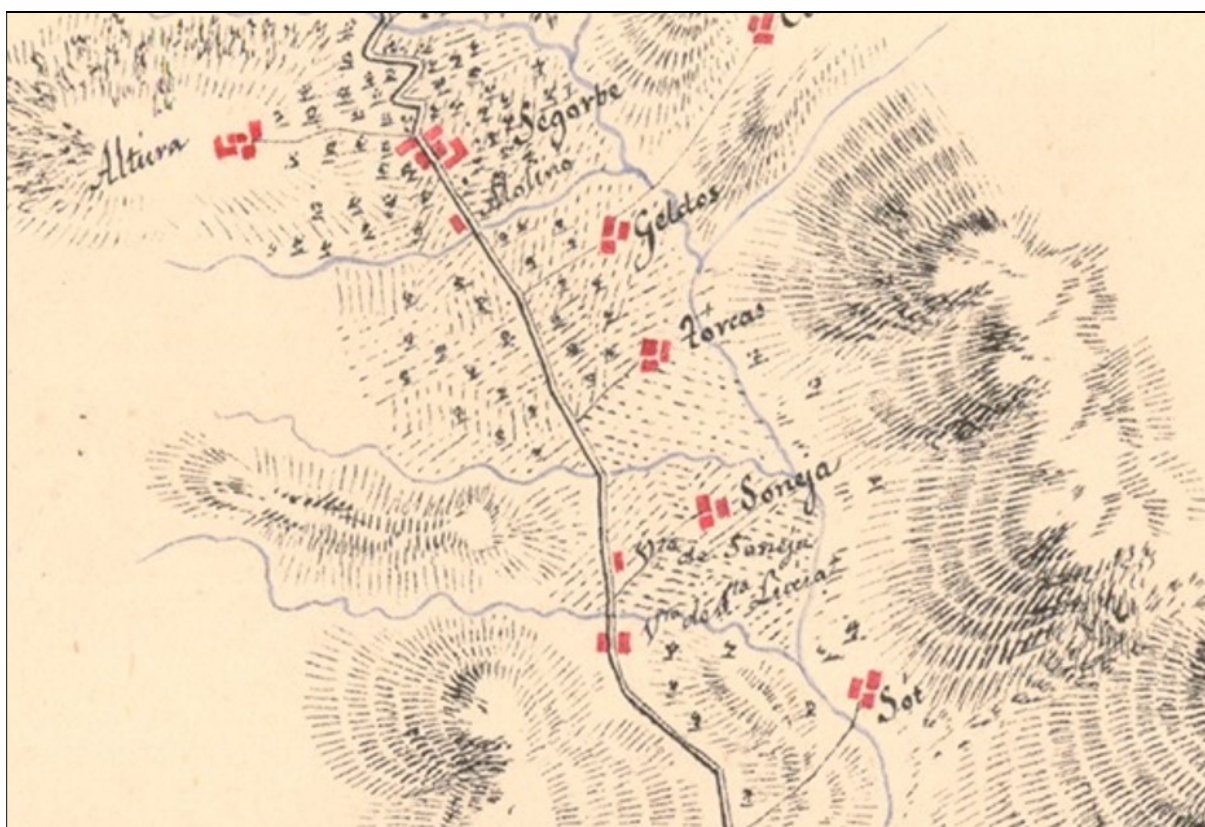
Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (V).



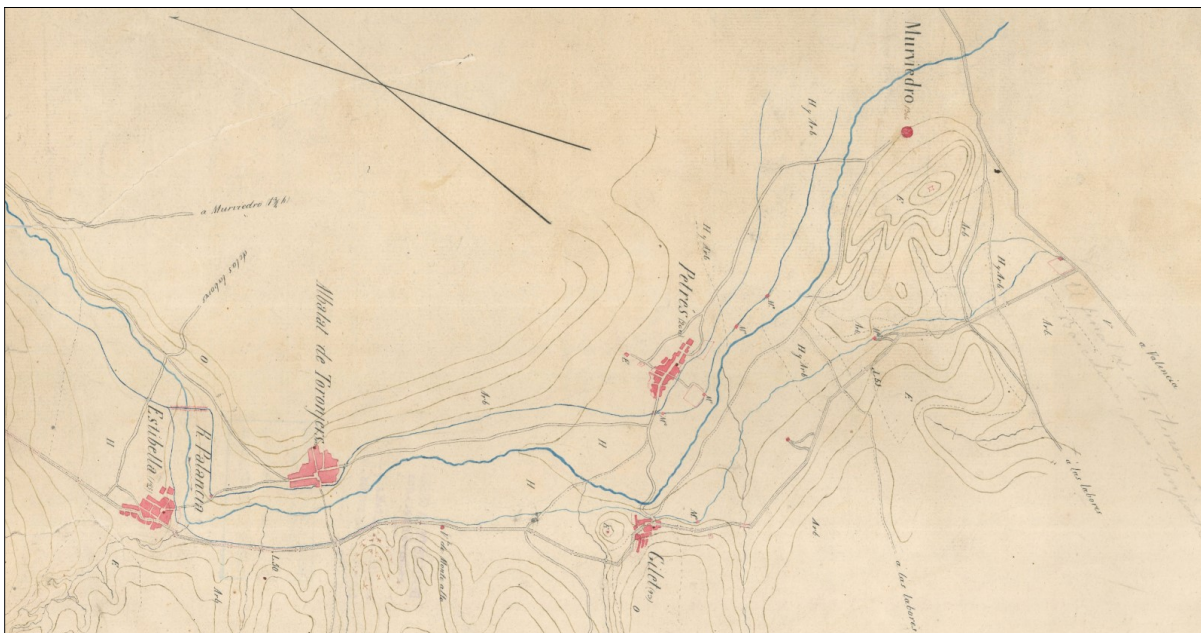
Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (VI).



Camino entre Segorbe y Sagunto, primitiva carretera (VII).



Plano de Dusmet (1845, Biblioteca Virtual M. Defensa). Tramo entre Segorbe y S



Camino real, primitiva carretera, entre Estivella y Murviedro. Vista parcial (girada) de la hoja 20 del Itinerario de Zaragoza a Valencia. 1850. Ministerio de Defensa.



Vista general de Sagunto. "Voyage pittoresque et historique de l'Espagne". Alexandre LABORDE. Tomo I, segunda parte.

IV – La vecindad del camino real

Los pueblos por los que pasaba el camino real, o que se encontraban cerca de él, tuvieron la ocasión de prosperar cultural y comercialmente. Es algo parecido, aunque a mucha menor escala, que lo que sucede hoy con las poblaciones próximas a los grandes corredores de transporte.

Ahora bien, por el camino puede llegar la prosperidad, pero también la guerra, la peste e incluso la inseguridad. Resulta curioso que en el siglo XIX, cuando se construían las carreteras, todos los pueblos deseaban que pasaran cerca, pero no por el propio pueblo. De hecho, las carreteras del siglo XIX se construyeron, en su mayoría, por el exterior de las poblaciones por las que pasaba el camino real, aunque hoy día, con el desarrollo urbanístico, no lo parezca.

Objetivo estratégico

Los principales caminos siempre fueron un objetivo estratégico de primer orden en casos de conflicto. Varios ejemplos lo muestran:

Las calzadas romanas tuvieron ese objetivo por sí mismas. Fueron construidas, fundamentalmente, para estructurar militarmente el territorio, como caminos al servicio del Imperio.

Posteriormente, en el año 711 se produjo la conquista del reino visigodo por el califato de los Omeya. Prácticamente en 4 años, entre el 711 y el 715, la mayor parte de la península estuvo en su poder. Musa conquistó Toledo, la capital visigoda, en el mismo año 711, lo que indica un despliegue rapidísimo. En 1892, Eduardo SAAVEDRA publicó su *“Estudio sobre la invasión de los árabes en España”*. En uno de sus grabados muestra el itinerario de los ejércitos árabes de Táric, Musa y Abdelaziz entre los años 711 a 715. Efectivamente, en su mayor parte coincide con las principales calzadas romanas.

El poema del Mío Cid se refiere a menudo a los movimientos rápidos de Rodrigo Díaz por el corredor del camino de Zaragoza a Valencia. Varios tramos del posterior camino real fueron recorridos por su gente. El Poyo del Cid es una muestra del interés militar por controlar el corredor.

“Allí se sentó en un poyo, que está sobre Monreal”.

*“Tres mil moros cavalgan e pienssan de andar.
Ellos vinieron a la noch en Segorbe posar.
Otro día mañana pienssan de cavalgar.
Vinieron a la noch a Çelfa possar”.*

Durante la Guerra de los Pedros, entre Aragón y Castilla, en la Guerra de la Independencia y en especial durante la guerra civil de 1936 a 1939, el camino, posteriormente carretera, tuvo un protagonismo destacado. Su control fue vital para cada bando.

De este modo, tanto Beselga (Estivella), como Torres Torres, Segorbe, Jérica, Albentosa, Monreal del Campo, El Poyo del Cid, Villarreal de Huerva, Encinacorba (Sinascueva) y Muel, por ejemplo, tuvieron castillo o posiciones fortificadas. Sarrión, La

Puebla de Valverde, Teruel, Cariñena, Longares y otros núcleos estuvieron amurallados, y de la guerra civil de 1936 a 1939 quedan, en el entorno y zona dominante del camino real (entonces ya carretera) numerosos vestigios, trincheras y construcciones militares. Entre estos últimos destacan las de Singra, el puerto de Escandón, Sarrión y el Ragudo.



Albentosa, su castillo, y a sus pies el camino real.



Castillo de Sinascueva. Encinacorba.



Trincheras y parapetos de la guerra civil de 1936-1939, dominando el corredor de la carretera N-234, antiguo camino real. Singra.

Camino para la peste

Los principales caminos facilitaron la introducción y expansión de pestes y epidemias.

La más conocida de todas fue la peste negra, que asoló la península Ibérica entre 1348 y 1350. Fue la primera de una serie de oleadas secundarias de la peste en el siglo XIV.

Cronológicamente, el primer caso en la actual España se dio en Alcudia (Mallorca), en marzo de 1348. En mayo de ese año, la peste ya estaba afectando de lleno a Valencia. Según la crónica de Pedro IV el Ceremonioso *“empezó en la ciudad de Valencia una gran peste en el mes de mayo del año de Nuestro Señor de 1348”*. Al parecer, en ese mismo mes ya fallecían 300 personas diarias. La comitiva real salió hacia Teruel, probablemente por el descrito camino real, pero tuvo que seguir hacia Tarazona, porque *“al cabo de unos días empezase a extenderse por allí la mortandad”*. Posteriormente convocó Cortes en Zaragoza, donde llegó la peste en agosto de 1348: *“empezó allí la gran mortandad, la cual iba en aumento de día en día, tanto que al empezar el mes de octubre morían ya diariamente más de 300 personas”*. A la vista de esto, las Cortes se desplazaron a Teruel, que probablemente ya estaba libre de la peste.

El camino real facilitó la rápida transmisión. Las consecuencias en los pueblos que sufrieron la peste fueron catastróficas. A la pérdida de población (se calcula que en Europa falleció un tercio de sus habitantes) se sumó la crisis económica que se sumó a las habituales plagas y sequías. El libro de los Jueces de Teruel dejó constancia de las penurias gracias a las breves anotaciones que se hacían junto al nombre del juez de cada año. Se cita la carestía del pan (1355 y 1374), una plaga de langosta en 1357/58, la

guerra de los Pedros y la conquista castellana de Teruel (1363), las grandes mortandades de nuevo, en 1362/1363 y 1373/74, abundantes hielos (1369) y pedrisco en 1377 y 1384. La segunda parte del siglo XIV fue terrible.

“En este año tan fuerte se murieron más de mil pares de gallinas, de las cuales no osaban comer las gentes; y Juan Marqués comenzó a comer un solo bocado de una y fue frenesí y murió otro día luego”.

Libro de los Jueces de Teruel. 1374/75.

Otro episodio de peste que afectó de lleno a la provincia de Teruel fue la de 1647 a 1654. Se inició en 1647 en Valencia, entrando a la ciudad a causa del importante tráfico marítimo que tenía. Esta vez, su principal vía de transmisión hacia Aragón fue por Alcañiz y Caspe. No obstante, en 1648 ya había llegado a Sarrión y a Mora de Rubielos. En 1649/1650 aún quedaban focos en el Bajo Aragón y el Matarraña. En Zaragoza se desató en 1652, muriendo más de 7000 personas. Finalizó en 1654 en el Pirineo. Fue una epidemia muy irregular, afectando a unos pueblos y a otros no.

Una de las mejores descripciones sobre cómo se vivió la peste de 1648 en los pueblos que resultaron afectados es la de Mirambel. Está recogida en el libro “Epidemiología Española”, de Joaquín DE VILLALBA, editado en Madrid en 1803.

Se describe muy bien la consideración de la epidemia como un castigo divino, los problemas generados por el aislamiento y el rechazo de los pueblos próximos, la huida de muchos vecinos, los síntomas, los remedios que se aplicaban entonces, la habilitación de un hospital para enfermos, los entierros en fosas comunes, y el regreso a la vida normal, con la crisis económica resultante. He aquí el relato:

“Por los últimos de agosto del año antecedente de 1648 fue nuestro Señor servido castigar a esta república por sus pecados, en la cual entró la miserable plaga de la peste, la cual duró tres meses poco más o menos, enfermaron noventa personas, sesenta muertos, y treinta convalecientes: se vio dicha república muy apretada y afligida, así por los muchos trabajos que en tan grave enfermedad padeció, como por haberle negado la plática y comunicación en todos los demás lugares, y estar falta de muchos mantenimientos, y particularmente de harina, por no poder moler en el término por la grande seca que había, y no dejarles entrar en ninguna parte.

La enfermedad fue varia, porque unos tenían tabardillos muy agudos, y a otros se les hacían unos granos o carbunclos en diferentes partes del cuerpo con unos verdancos que les tiraban al corazón; a otros se les hacían unos boños o tumores al cuello, debajo los sobacos, o en las ingles; y es de notar, que los que tenían tabardillos no escapaba nadie, los que tenían boños o tumores al cuello, y debajo los brazos morían los más, aunque algunos escapaban; y los que los tenían en las ingles, escapaban muchos.

El modo de la curación era sangrarles de los pies en sintiéndose heridos, y darles un cordial para defender el corazón, y luego una ventosa sobre los boños o tumores para llamar y acarrear allí el humor, y después sajar dichos boños o tumores, y darles en ellos otra ventosa, y después ponían sobre la herida unos emplastos o cataplasmas, y les sacaban unas glándulas muy duras, y a otros les daban unos cauterios de fuego.

Se hizo hospital para los enfermos fuera de la villa, en la casa de los Castellotes de los Llanos enfrente la plaza, en donde había sus enfermos, y se les procuraba acudir a los enfermos con todo lo posible, y los muertos los enterraban en el bancal, enfrente de dicha casa, hacia la cruz o peirón del colladillo, en donde hay más de treinta enterrados. Y los que morían eran muchos dentro de veinticuatro horas, y a otros les duraba dos o tres días.

Salió de dicha villa mucha gente por miedo de la enfermedad: unos por las masadas y otros que se salieron a los principios a diferentes partes y lugares; de modo, que vino casi a despoblarse el lugar; se gastó la villa muchos ducados en médico, medicinas, cirujano, enfermos, cordiales, gallinas, y otros regalos para los enfermos; y sustentar a los pobres que quedaron en la villa por estar cerrados, y no poder navegar; se quemó muchísima ropa de los enfermos, a los cuales después de convalcientes se les hacía hacer la cuarentena fuera de los pajares, y después quemados los vestidos, y mudados de nuevo, volvían a sus casas.

Y al cabo de los dichos tres meses cesó dicha enfermedad, y se cantó el Te Deum laudamus con mucha solemnidad, y se fue a dar gracias al glorioso San Martín, nuestro patrón; y poco a poco fueron volviendo a la villa todos los que habían salido de ella, y se nos volvió la plática con orden de los diputados del presente reino.

Su divina Majestad se tenga por contento, y nos libre de semejantes aflicciones y trabajos: se advierte todo en el presente libro para perpetua memoria en lo venidero, y para que haya mucho cuidado en guardarse de semejante enfermedad, y sea todo en honra y gloria de Dios nuestro Señor”.

La respuesta a estas epidemias fue religiosa. Se buscó en numerosos municipios la protección divina, por medio de los santos protectores de la peste. El principal, en el entorno del camino real, fue San Roque, aunque también se mostró devoción a San Sebastián. Por su parte, en una economía tan dependiente de la salud de los animales, destacó la devoción a San Antón, extendidísima en este territorio. Por cierto, San Antón era considerado también el defensor frente al “fuego del infierno”, enfermedad provocada por el consumo de pan de centeno infectado por el cornezuelo.

La devoción a San Roque proviene de su dedicación a curar enfermos, tanto que él mismo llegó a contagiarse. Aislado, un perro le llevaba pan todos los días (de ahí su acompañante habitual en la iconografía, con o sin rabo). En el entorno del camino real se multiplicó la devoción a San Roque después de la peste de 1648, en forma de ermitas, peirones, fiestas y patronazgo o imágenes en capillas.

Un recorrido nos muestra esta devoción. Sin que la relación esté completa, en las proximidades del camino real encontramos ermitas dedicadas a San Roque en Ferrerueta de Huerva, Calamocha, Torrelacárcel, Villarquemado, Sarrión, Barracas, Viver, Benafer, Jérica, Beselga (cerca de Estivella) y Sagunto. Hay peirones dedicados al santo en Encinacorba, Romanos y Caminreal. Tiene relación de patronazgo, o se celebran fiestas en su honor, en Cariñena, Encinacorba, Lechago, Calamocha, Caminreal, Singra, Torrelacárcel, Villarquemado, Sarrión, Albentosa y Estivella. Hay imágenes o capillas dedicadas a San Roque en Zaragoza (en San Pablo y en San Valero), Villarreal de Huerva, Villafranca del Campo (en la ermita de la Virgen del Campo, existente junto al camino real) y Albentosa, y tiene dedicadas calles en muchas localidades, como por ejemplo en Zaragoza, Calamocha, Fuentes Claras y Segorbe.

Por cierto, la devoción a San Roque en Calamocha aumentó a raíz de la epidemia de cólera del verano de 1885, descrita magistralmente por Miguel IBÁÑEZ, en su "*Topografía médica de Teruel*". Esta epidemia llegó desde Alicante, y afectó mucho al valle del Jiloca, pero muy poco a Calamocha. Ahí nació el conocido baile de San Roque, que celebran los calamochinos cada mes de agosto.



Ermita de San Roque. Sarrión.



San Roque. Calamocha.

El patrón de los viajeros, en el camino.

Sigamos con santos. La búsqueda de la protección espiritual siempre ha estado muy ligada a los caminantes, ya que los viajes tenían un alto componente de riesgo y de aventura.

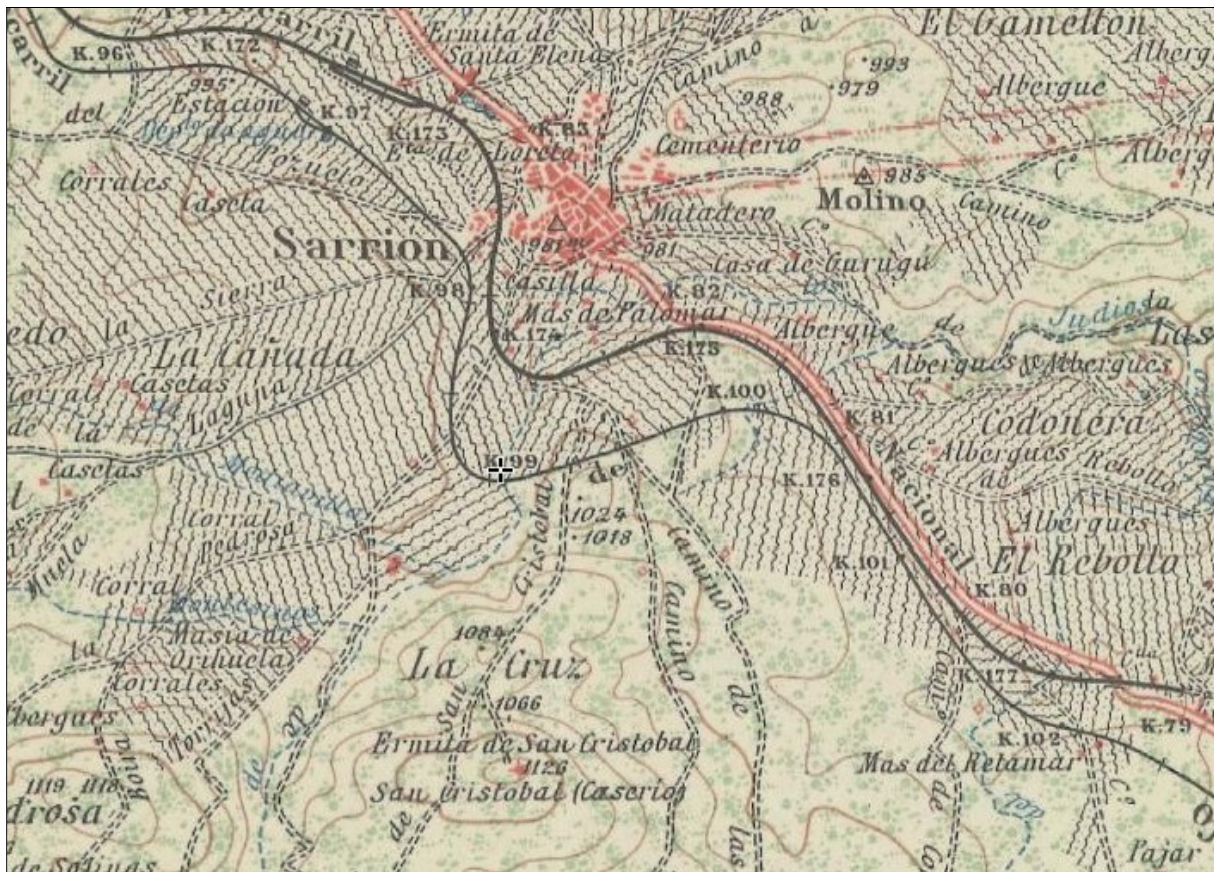
San Cristóbal es el patrón tradicional de los viajeros, y su presencia no podía faltar a lo largo del camino real.

Existen ermitas dedicadas al santo en Sarrión, Teruel, Cella, Alba y Caminreal, e iglesias en Torremocha y Muel, estas dos poblaciones atravesadas por el camino real. Tiene calle en Cella y Calamocha, y se celebran fiestas en su honor en Torremocha, Cariñena y Muel.

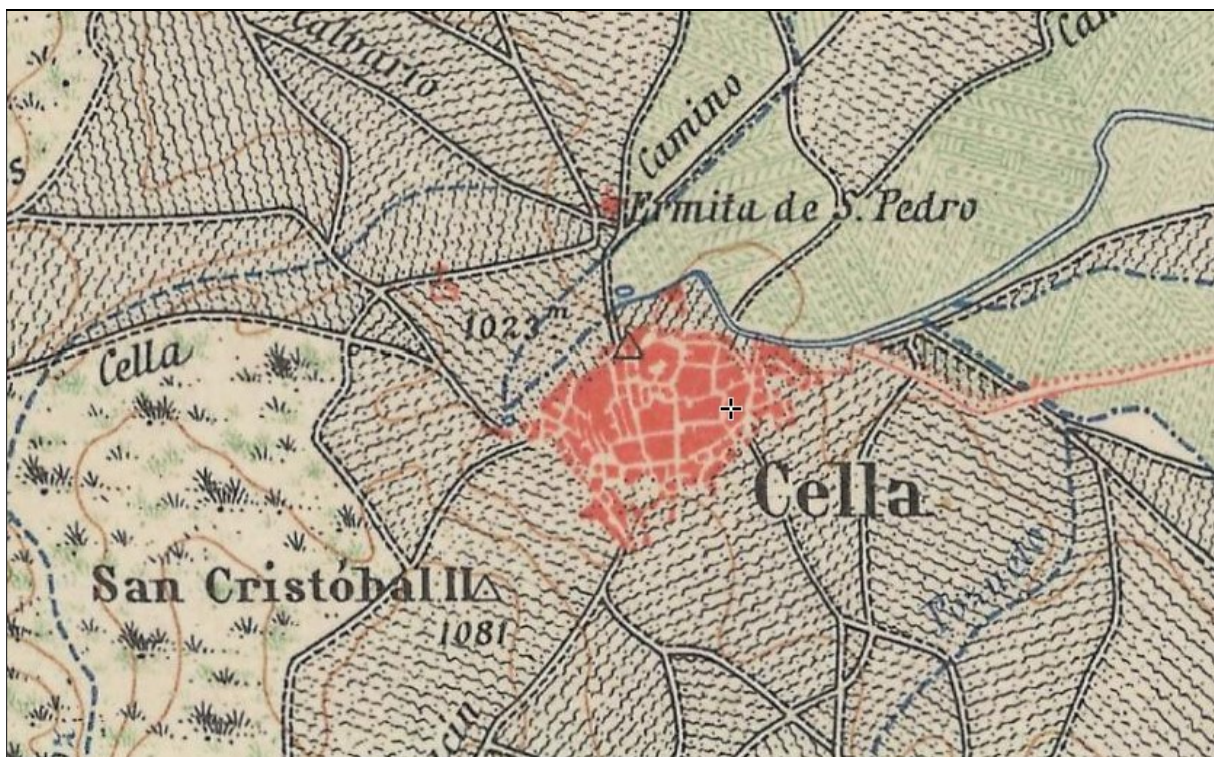
Resulta curiosa la existencia de cerros dedicados a San Cristóbal, que ejercen en muchas ocasiones como hitos para la orientación del caminante. Se tienen, por ejemplo, en Sarrión, Cella, Santa Eulalia, Alba y Caminreal, y a veces coinciden con la ermita del santo.



Torremocha del Jiloca. Al fondo, torre de la iglesia de San Cristóbal.



Cerro y ermita de San Cristóbal, junto a Sarrión y el camino real.



Cerro de San Cristóbal. Cella.

Camino de peregrinos

Si bien no fue una vía principal de peregrinación, el camino real fue utilizado a menudo por peregrinos, que de Valencia se dirigían a Santiago de Compostela (por Daroca y San Millán) o al Pilar de Zaragoza. Agustín UBIETO, en su publicación titulada *“Camino peregrinos de Aragón”* deja constancia del paso de romeros por estas tierras.

La devoción a Santiago aparece también por el camino. Tiene dedicadas iglesias en Teruel (destruida durante la guerra civil), Cariñena (de la que es patrón), Villadoz (ubicada en la calle Mayor, es decir, junto al camino real) y Zaragoza, e imágenes en muchas iglesias de otros pueblos.

Según UBIETO, queda el registro de la existencia de hospitales en época medieval y moderna en Sarrión, Teruel, Santa Eulalia, Torrelacárcel, Lechago, Cariñena y Longares, además de otros poco activos en otros lugares.



La iglesia de Santiago de Villadoz, un hito en el camino real.

Bandidos y ladrones.

Antes del desarrollo del ferrocarril y del automóvil, el viajero tenía que caminar largas distancias por campo abierto o atravesar zonas boscosas o montañosas, despacio e indefenso. Era fácil presa de bandoleros, salteadores, malhechores, ladrones o como se les quiera denominar.

La palabra bandolero proviene de banda o cuadrilla. Era el caso más común, el de un líder que actuaba con una serie de secuaces a sus órdenes, que conocía perfectamente el territorio y que tenía los suficientes contactos con terceros como para conocer las casas de dueños ricos y los movimientos de personas por los caminos. La

mayor parte de los bandoleros surgieron de desertores y guerrilleros después de la Guerra de la Independencia o de las Guerras Carlistas, de gente que se “echó al monte” por razones de deshonor o por rencillas locales y de pobres desesperados, jornaleros o pastores.

La mayor parte de los testimonios de viajeros (normalmente extranjeros) que recorrieron la España del siglo XIX se refieren a la seguridad en los caminos, y al temor de toparse con cualquier cuadrilla de malhechores. Fue general el caso de contratar escopeteros como escolta, o más habitualmente aprovechar el desplazamiento del correo real o de arrieros para ir acompañados de gente armada.

Buena parte de los asaltos se daban a personas que volvían de ferias o de llevar a cabo tratos comerciales importantes. Los malhechores tenían la necesaria información y esperaban a los incautos viajeros en zonas que a veces eran muy concretas y conocidas.

En Aragón, y en general en el resto de España, las bandas tuvieron un radio de acción que podríamos denominar comarcal. Su declive comenzó en 1844, con motivo de la creación del Cuerpo de la Guardia Civil.

Los caminos reales fueron un buen lugar donde actuar, dado el mayor tránsito de personas. En el camino entre Zaragoza y Valencia hubo unos tramos más expuestos que otros al peligro de toparse con una de estas cuadrillas. Fueron famosos el barranco de Torrubia, las zonas boscosas del puerto de San Martín (y posteriormente también el paso de la carretera por el puerto de Paniza), el paso por el barranco de Peñaflor, entre La Puebla de Valverde y Sarrión, el tramo entre Albentosa y La Jaquesa (bosque de encinas), el puerto del Ragudo y el paso por la Calderona (atajo desde Gilet hacia Valencia).



Zona boscosa. Puerto de San Martín.

Vestigios de un camino real.

Peirones

Vinculados a los caminos, en zonas de desvíos o de entrada y salida de los núcleos urbanos, proliferaron en Aragón los peirones.

Los peirones (denominación aragonesa del humilladero) son los herederos de los hitos o mojones que desde antiguo se colocaban en puntos singulares de los caminos (bifurcaciones, salidas y entradas a poblaciones, pasos de montaña, etc.) para ayudar al caminante. Los había de todo tipo, desde los simples montones de piedras, pasando por los postes de madera, hasta las columnas de piedra con inscripciones o símbolos. La palabra peirón deriva del griego y significa límite.

Con el tiempo, en los cruces de caminos y en las entradas de los pueblos y ciudades, los antiguos mojones fueron incorporando elementos religiosos, cristianos en nuestro caso (cruces, imágenes religiosas), que invitaban al caminante a encomendarse a Dios en el momento de iniciar o seguir un camino, o agradecer la llegada con bien a su casa después de un viaje. Nace así el auténtico peirón o crucero, de los que tenemos numerosos ejemplos a lo largo del camino, en especial en Aragón. La mayoría están contruidos de piedra o de ladrillo, y en algún caso se complementa con un pequeño tejado sobre pilares, dando la apariencia de una pequeña capilla.

A lo largo del camino real, o en sus inmediaciones, existen un buen número de peirones. Cabe destacar los siguientes:

- Villarreal de Huerva: *peirón de la Virgen del Pilar*, o “*de la Venta*”, situado junto al camino real, frente a la población.
- Villadoz: *peirón de la Virgen del Carmen*, junto al casco urbano. En plena travesía del camino real hubo un peirón, hoy desaparecido: el de *San Antón*.
- Romanos: *peirón de la Virgen del Pilar*, o *de la Venta*. Está ubicado junto al camino real, en su intersección con el camino que accede a Romanos, junto a las ruinas de la venta del Pilar.
- Lechago: *peirón de la Virgen de los Dolores*, junto al camino real, entre Cuencabuena y Lechago. También tiene otro peirón, el *de las Almas*, ubicado en el tramo del camino que conducía a Calamocha.
- Calamocha: en la entrada de la localidad, por el camino real, se encontraba el crucero denominado “*el Peirón*”, hoy en la plaza del mismo nombre. Fue construido en el siglo XVI.
- Caminreal: *peirón de San Roque*, que no está en su ubicación original.
- Torrelacárcel: *peirón de la Virgen del Pilar*, a la entrada de la población por el camino real.
- Albentosa: restos de la *cruz de término*, que a su vez había sustituido a otra medieval. Está ubicada junto al antiguo camino real.



Peirón de la venta. Villarreal de Huerva.

Tramos originales del camino

La carretera, la autovía, las líneas de ferrocarril y alguna concentración parcelaria han sido las mayores enemigas para la preservación de los tramos históricos del camino real, si bien la primitiva carretera se trazó en algunas zonas sobre el propio camino, permitiendo de este modo conocer más o menos su trazado.

No obstante, todavía quedan tramos originales, que es importante mantener, si se desea conservar el recuerdo de tantas vivencias y esfuerzos de nuestros antepasados. En la descripción del camino se han mencionado unos cuantos de estos tramos, algunos muy interesantes.

Quizá el más importante sea el paso por el puerto de San Martín, que para mayor abundancia, pudo ser en su origen una calzada romana, según algunos investigadores (las entalladuras en la roca tienen esa apariencia). Correspondería con el itinerario entre Laminio y Caesar Augusta.

El llamado Itinerario Antonino o Itinerario de Antonino Augusto Caracalla es un documento que se supone redactado en el siglo III, en el que aparecen recopiladas rutas del Imperio romano. De este itinerario solo se conserva la copia procedente de la época de Diocleciano (siglo IV).

En cada ruta se identifican núcleos de población y mansiones (antecedentes de las ventas actuales, para descanso del viajero autorizado y cambio de caballerías, en su caso), correspondencias y millas de distancia entre ellas. Por sus características e indicaciones, parece más ideado para el fin de facilitar la localización de los núcleos de población con fines recaudatorios que como ayuda al viajero.

En este documento se señalan 372 rutas, de las cuales 34 corresponden a las Provincias de Hispania. El Itinerario Antonino solo comprende los caminos que constaban en el Registro de Pretor, es decir, los principales, faltando otros caminos secundarios. Por eso el Itinerario no es una recopilación completa de las calzadas romanas, aunque sí comprende algunas de las principales. Eduardo Saavedra clasificó en el siglo XIX las de las provincias de Hispania del número I al número XXXIV.

De esos itinerarios que afectan a Hispania, el único que podría estar relacionado, en principio, con el camino real de Zaragoza a Valencia, es el denominado "Itinerario XXXI", entre Laminio y Zaragoza, de 238 millas romanas (unos 397 km). Sus referencias, la mayor parte mansiones, son las siguientes:

Etapa	distancia (en millas romanas)	correspondencia actual
Laminio	0	Desconocida. Probablemente coincida con Alhambra (Ciudad Real)
Caput fluminis Anae	7	desconocida
Libisolia	13	Lezuza
Parietinis	21	Ventorro de la Vereda, Paerazos Viejos (Albacete)
Saltigi	15	Chinchilla de Monte-Aragón
Ad putea	32	desconocida
Valeponga	40	desconocida
Urbiaca	20	desconocida
Albonica	25	desconocida
Agiria	5	desconocida
Carae	10	desconocida
Sermonae	20	desconocida
Caesaraugusta	30	Zaragoza

De todos los itinerarios de Hispania, es el más difícil de identificar, pues se desconoce la localización de la mayor parte de las mansiones que se citan.

Partiendo desde Zaragoza, la mayoría de los investigadores coinciden en que el itinerario seguía un trazado que puede coincidir con futuro el camino real entre Zaragoza y Cariñena y que después seguía por el puerto de San Martín.

Después de bajar el puerto, comienza la división de opiniones entre los expertos acerca del trazado de la calzada: algunos creen que la calzada discurría por Campo Romanos, pasando por la Venta del Cuerno (hay quien identifica en ella la

mansio Carae) y llegando a las proximidades de Calamocha. Por el contrario, otros opinan que la calzada seguía un trazado próximo al de la carretera N-330 actual y que llegaba hasta el valle del Jiloca cerca de la actual Daroca (esta ciudad fue fundada en el año 862, pero en la zona se han descubierto restos romanos).

A partir de aquí las opiniones también son muy variadas, tantas como las opciones que plantea la orografía de la zona. Una primera opción sigue el corredor del río Jiloca y después el del río Turia (como hace la actual carretera N-330), para buscar los llanos manchegos hasta Laminio (ubicada probablemente cerca de la población de Alhambra, en la provincia de Ciudad Real). Esta hipótesis tiene a favor la utilización de un corredor histórico (el del valle del Jiloca), donde hay importantes restos romanos e iberos, como el poblado de la Caridad cerca de Caminreal, Cella, con su canal romano Albarracín-Cella, etc.

La segunda alternativa sigue el trazado por el Jiloca y después cruza las intrincadas Sierras de Albarracín y de Cuenca, lo que no parece muy realista, aunque en algunas zonas de la Sierra de Albarracín hayan aparecido restos romanos.

Finalmente, existe la posibilidad de que se desviara hacia la actual Castilla-La Mancha en algún punto entre Monreal y Calamocha, tal como hace la actual carretera N-211. El ascenso a la meseta desde el valle del Jiloca es relativamente sencillo entre Monreal del Campo y Daroca. Basta recordar la existencia del camino de ruedas entre Madrid y Zaragoza, anterior a la mitad del siglo XIX.

En todo caso, todos los textos modernos relacionados con la calzada de Laminio a Caesaraugusta destacan la dificultad de plantear con rigor su trazado, al menos a partir de Villarreal de Huerva. Lo mismo sucede, lógicamente, con el conjunto de mansiones que cita el Itinerario Antonino, cuya localización es muy variada según el autor de que se trate. A continuación se muestra la variedad de emplazamientos propuestos por distintos autores para las mansiones que pudieran haber estado localizadas en Aragón:

Mansiones	Distancia en millas romanas a Zaragoza	Localizaciones propuestas por distintos autores
Urbiaca	90	Cella, Cañete.
Albonica	65	Fuentes Claras, Alba, Monreal, Torrelacárcel, Calamocha.
Agiria	60	Calamocha, Daroca, Villafranca del Campo.
Carae	50	Venta del Cuerno (Cuencabuena), Monreal, Longares, Cariñena, Caminreal, Fuentes Claras.
Sermonae	30	Cariñena, puerto de San Martín, Hinojosa, e incluso Muel.
Caesaraugusta	0	Zaragoza

Ventas

Las ventas son un vestigio común de la existencia de caminos transitados. Cuando la distancia entre poblaciones era grande, la existencia de alguna venta cerca del camino era imprescindible para los viajeros.

En la descripción del camino real se han mencionado las ventas que existían junto a dicho camino, con su denominación en el siglo XIX (los nombres de las ventas han ido cambiando con el tiempo, generalmente cuando cambiaba su propietario). Algunas de ellas estuvieron relacionadas con los tramos más difíciles, normalmente puertos de montaña. Por eso son las más mencionadas por los viajeros. Es el caso de las ventas de San Martín, de la Huerva, del Pinar, del Puerto (de Escandón), de la Vallada o del Ragudo, por ejemplo. Estas ventas “de puerto” se comportaban, además, como refugios en casos de meteorología extrema (y les suponía a los venteros una fuente de ingresos extraordinarios si el viajero debía esperar a que el camino pudiera, al menos, distinguirse, para poder continuar el viaje).

En cualquier venta era necesario garantizar el abastecimiento de agua, para las personas y para los animales. Se conservan hermosos pozos, aljibes y balsas, siendo en algunos casos el único resto destacable de la antigua venta. El aljibe de la venta del Cuerno es uno de los que merecen ser conservados, por su alto valor patrimonial.

A lo largo del siglo XX unas pocas ventas han podido renacer, reconvertidas en buenos hoteles o restaurantes de carretera. Otras han sido utilizadas como masías y alguna como granja, otras son viviendas particulares, pero muchas de las antiguas ventas están en ruinas o han desaparecido, a veces engullidas por las obras de mejora de las carreteras que les dieron vida. Es un patrimonio que se está perdiendo, un recuerdo de otros tiempos en los que los viajes tenían mucho de aventura.

Junto al antiguo camino real entre Zaragoza y Valencia se encuentran las ruinas de varias ventas que delatan la importancia del camino, y que están completamente fuera de los corredores actuales de transporte. Emociona detenerse entre esas ruinas y recordar las vivencias y penurias que sufrieron tantos viajeros en los siglos pasados. Una de ellas es la de San Martín, cerca de la parte superior del puerto de ese mismo nombre. La otra es la venta del Barro, entre Albentosa y la venta de la Jaquesa. Precisamente, esta última venta, con su historia y su importancia aduanera, se encuentra también en ruinas. No se debe dejar perder este patrimonio histórico.



Restos de la venta de San Martín.



Restos de la venta del Barro, entre Albentosa y la venta de la Jaquesa.

La parcelación.

Junto a los caminos antiguos, los linderos de la parcelación de los terrenos cultivados históricamente suele ser perpendicular a dichos caminos. En eso se distinguen de las actuaciones modernas, en las que prima el trazado de la nueva carretera, y mediante el procedimiento expropiatorio se consiguen los terrenos necesarios. En estos casos, no es habitual que los linderos sean perpendiculares a la carretera, salvo que ésta haya mantenido una traza antigua, se trate de zonas cultivadas recientes o haya habido un proceso de concentración parcelaria.

Junto al camino real, en los tramos más antiguos, es fácil observar este tipo de parcelaciones, perpendiculares al camino.



En la parte superior del camino real, cerca de Romanos, las parcelas son perpendiculares al camino real. La autovía, en cambio, corta las parcelas en función de sus necesidades de trazado.



Cerca de Singra, las parcelas son perpendiculares al camino real (marcado con flechas amarillas). No sucede así con la carretera N-234 ni con la A-23.

La toponimia

La toponimia deja constancia de la existencia de un camino antiguo. En algunos casos se han modificado recientemente los nombres de algunas calles, que sin embargo siguen manteniendo popularmente su nombre antiguo en la memoria de sus habitantes.

En el camino real de Zaragoza a Valencia tenemos muchos vestigios, entre los que destacan:

- Zaragoza: mantiene la *calle de Teruel* y la *calle de Valencia*.
- María de Huerva: la travesía del antiguo camino, después carretera, tiene el nombre de *calle de Valencia*.
- Longares: mantiene el *portal de Zaragoza* y el *portal de Valencia*. Además, la calle que coincide con el camino real, en sentido hacia Cariñena, se llama “*del Camino Viejo*”.
- Calamocha: la antigua travesía del camino sigue denominándose popularmente como la “*calle Real*”.

- Caminreal: la antigua travesía del camino se denomina "*calle Real*". El propio nombre de la población es el mejor vestigio de la existencia del viejo camino real.
- Torrelacárcel: la antigua travesía del camino se denomina "*calle Real*".
- Torremocha del Jiloca: la calle que coincide con el camino real se denomina *calle de la Carretera Vieja*.
- La Puebla de Valverde: mantiene el *portal de Teruel*, la *avenida de Teruel* y el *portal de Valencia*.
- Sarrión: mantiene el *portal de Teruel* de sus antiguas murallas, la *calle de Teruel* y la *plaza del Portal de Valencia*.
- Barracas: el camino real cruzaba la población. Actualmente, media calle tiene el nombre de *calle de Teruel*, y la otra mitad, *calle de Valencia*.



Calle Real, en Caminreal. No se puede pedir más.



Calle Real, en Torrelacárcel.

Bibliografía

ADELL, José Antonio y GARCÍA, Celedonio. *Historias de bandoleros aragoneses*. Editorial Pirineo. Huesca. 2000.

BARETTI, Giuseppe. *A journey from London to Genoa through England, Portugal, Spain and France*. T. Davies. Londres. 1770.

BENEDICTO, Emilio, y RUBIO, Mercedes. *Los caminos y puentes medievales en la Comunidad de aldeas de Daroca. Los ejemplos de Entrambasaguas (Luco de Jiloca) y Almada (Villarreal de Huerva)*. Revista *Xiloca*, nº 44. Centro de Estudios del Jiloca. Calamocha. 2016.

BRANET, Joseph. *Diario de un sacerdote refractario refugiado en España (1791-1800)*. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.

BUSANICHE, J.L. *Fray Pedro José de Parras. Diario y derrotero de sus viajes: 1749-1753. España-Río de la Plata – Córdoba – Paraguay*. Ediciones Argentinas Solar. Buenos Aires. 1943.

CABANES, Francisco Xavier. *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España*. Imprenta de D. Miguel de Burgos. Madrid. 1830.

CASAS NAGORE, Carlos. *Camineros, de la senda a la autovía*. Instituto de Estudios Turoleses. Teruel. 2021.

COCK, Henrique. *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585, a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Estereotipia de Aribau y Compañía. Madrid. 1876.

DE VIERA Y CLAVIJO, José. *Apuntes del diario e itinerario de mi viage a Francia y Flandes, en los años de 1777 y 1778*. Litografía y Librería Isleña. Santa Cruz de Tenerife. 1849.

DE AMICIS, Edmondo. *España. Diario de viaje de un turista escritor*. Cátedra. Madrid. 2000.

DEL VAYO, FRANCISCO. *Historia de la leal, real, coronada villa de Xérica y su antigüedad*. 1573-1576.

DE VILLALBA, Joaquín. *Epidemiología Española*. Madrid. 1803.

ESCRIVANO, Joseph Mathías. *Itinerario español, o guía de caminos, para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España*. Imprenta de Miguel Escrivano. Madrid. 1767.

FABRO BREMUNDÁN, Francisco. *Viaje de nuestro señor D. Carlos II al Reyno de Aragón*. Imprenta de Bernardo de Villa-Diego. Madrid. 1680.

FERNÁNDEZ DE MESA, Tomás Manuel. *Tratado legal y político de Caminos Públicos y posadas*. Imprenta de Joseph Tomás Lucas. Valencia. 1755.

FERNÁNDEZ DE SALAZAR, Manuel. *Diario de la marcha del Regimiento de Dragones de Numancia, desde Navarra a Murcia en 1788*.

GASCÓN Y GUIMBAO, Domingo. *La provincia de Teruel en la Guerra de la Independencia*. Larumbe. 2009.

GASCÓN Y GUIMBAO, Domingo. *Miscelánea Turolense*. Madrid. 1891-1901.

IBÁÑEZ, Pascual (probable). *Descripción geográfica, político-económica del Partido de Teruel*. 1794.

LABORDE, Alexandro. *Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo*. Imprenta de Ildefonso Mompié. Valencia. 1816.

LLABRÉS, Gabriel. *Diario del caballero turolense del siglo XVI Don Juan Gaspar Sánchez Muñoz*. Teruel. 1902.

LÓPEZ, Santiago. *Nueva guía de caminos*. Gómez Fuentenebro y Compañía. Madrid. 1809.

MADOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico Estadístico 1845-1850*.

MARGALÉ HERRERO, Rafael y MARGALÉ ALZÓRRIZ, Álvaro. *Los peirones en las comarcas del Jiloca y Campo de Daroca*. Centro de Estudios del Jiloca. Calamocha. 2002.

MORENO GALLO, Isaac. *Vías romanas, ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento CEDEX-CEHOPU. Madrid. 2004.

NAVARRO ESPINACH, Germán. *Los mudéjares de Teruel en el siglo XV*.

PONZ, Antonio. *Viage de España*. Tomo IV. Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía. 1779.

PONZ, Antonio. *Viage de España*. Tomos XIII y XV. Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía. 1788.

RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro. *Viajes por España y Portugal*. Miraguano Ediciones. Madrid. 2006.

SÁNCHEZ RIVERO, Ángel y MARIUTTI, Ángela. *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal, 1668-1669*. Sucesores de Rivadeneyra S.A. Madrid. 1933.

SANCHÍS DEUSA, Carme. *La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel) 1791-1862. Cuadernos de Geografía*, números 67-68 pp. 167 a 189. Valencia. 2000.

SUCHET, mariscal. *Memorias del mariscal Suchet, duque de Albufera, sobre sus campañas en España desde el año 1808 hasta el de 1814*. Bossange Padre. Paris. 1829.

TILLIER, Claude. *De l'Espagne*. Les Cahiers de Paris. 1925.

UBILLA Y MEDINA, Antonio de. *Successión de el rey D.Phelipe V nuestro señor en la Corona de España, diario de sus viages*. 1704.

URIOL SALCEDO, José I. *Historia de los caminos de España* (2 volúmenes). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colección Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 33. Madrid. 1992.

VILLUGA, Juan. *Repertorio de caminos*. 1546.