

EL CAMINO VECINAL DE HORTUNAS A LA PORTERA Y EL CENTENARIO DE SU CONSTRUCCIÓN

Fermín Pardo Pardo

INTRODUCCIÓN

Tres fueron los caminos principales que, desde épocas prehistóricas, comunicaron la Tierra de Requena con las llanuras costeras del antiguo Reino de Valencia:

Camino de Valencia, utilizando el corredor del Rebollar y descendiendo por Siete Aguas y las cuestas del Portillo a la Hoya de Buñol y de aquí, por Chiva y el Pla de Quart, llegar a la ciudad de Valencia, su huerta y su puerto de mar. Desde la Edad Media fue este el camino más importante de los tres, por ser el que comunicaba la ciudad de Valencia con la Corte y el centro peninsular. Fue ruta de importante trasiego comercial entre Castilla y Valencia, situándose en Requena la aduana entre los dos reinos hasta los comienzos del siglo XVIII.

A mediados del siglo XIX se transformó este camino en la llamada Carretera de las Cabrillas, después en la Nacional III y actualmente en la Autovía del Este.

La misma dirección tomó el ferrocarril de Valencia a Madrid por Cuenca, iniciado a finales del siglo XIX y el ferrocarril de trenes de alta velocidad (AVE) inaugurado el día 18 de diciembre de 2010.

Camino de la Ribera del Júcar, haciendo uso del curso del río Magro en parte de su recorrido. Desde Requena, hacia el Sur, pasando el río en el llamado puente de Jalance y en dirección al Collado de la Calera, para girar a la izquierda, tomando el viejo camino de Hortunas, pasando por la Hoya Alcuza, las lomas del Pinar de Villanueva y descendiendo por El Escalón al valle de Hortunas. Desde Hortunas de Abajo entrar en el Reino de Valencia por Mijares y continuando por Yátova, Macastre, Alborache y Turís. De Turís, por el Mas de la Fallareta y por lo que se conocía como “*Camí Vell de Requena*”, llegar a Llombai y desde aquí a la Ribera, hasta las poblaciones de Carlet, l'Alcúdia, Algemesí y Alzira.

Esta vía, según nos demuestra David Quixal Santos en su artículo “*El valle del Magro como vía de comunicación en época ibérica (Siglos VI-I a. C.)*” fue muy importante en los periodos de la cultura ibérica y en la romanización, hecho que atestiguan los

numerosos poblados ibéricos fortificados, algunas cuevas santuario y villas romanas que lo jalonan, como son el importante poblado de la Carencia en Turís o el del Pico de los Ajos en Yátova. En el valle de Hortunas destaca, entre otros asentamientos ibéricos, el poblado fortificado del Pico del Castellar y la villa romana de La Calerilla. Este antiguo camino fue perdiendo progresivamente su importancia desde la Edad Media en favor del Camino de Valencia.

Parece ser que en el siglo XVIII y principios del XIX todavía se utilizaba, como vía alternativa, para el transporte de seda en bruto, producida en La Ribera, y con destino a la demanda de las notables manufacturas sederas que existieron en Requena. Este transporte y el de otros productos, se realizaba sobre recuas de mulos y asnos, por ser, en buena parte de sus tramos, camino de herradura. En la "Descripción de el Marquesado de Lombay su antigüedad, principio, y Señorío antiguo, y moderno", obra escrita por el Doctor D. Francisco Benlloch en 1756, leemos lo siguiente sobre la villa de Llombai, como punto de entrada y salida del camino de la Ribera del Júcar:

"...Lo segundo, porque esta nueva calle, y su comercio, fuera esta población un bien dispuesto mercado, porque teniendo á quatro leguas la ciudad de Valencia, y siendo puerto seco, y entrada de los castellanos para la ribera de el Jucar situación que en su cordon abrevia, y encierra muchos pingues, y aventajados frutos, que la hacen poderosa, se avivaran los de el Pais al pasivo comercio para negociar en los pueblos de el Poniente y Norte confinantes en este Marquesado con gran comodidad, assi no solo por la cercanía, como por el tránsito que es de la Herradura y Carroaje dese la ribera a Castilla, por la que, y sus arrieros aventureros almezanaran en este Pais toda especie de frutos de entrada y salida, como hoy lo executa la villa de Requena puerto y primer pueblo de Castilla, cuya circunstancia de Puerto con mas propiedad idénticamente goza el Marquesado por serlo de la Rivera; y cabo de jornada assi como a la ida como á la vuelta..."

También fue este camino ruta empleada por jornaleros segadores que, de nuestra tierra, bajaban a la siega del arroz en la Ribera y por nuestros colmeneros que, por el sistema de trashumancia, transportaban sus colmenas a tierras bajas del Reino de Valencia en invierno y las subían a la Sierra de Cuenca en verano, dejándolas en nuestra zona parte del otoño y de la primavera.

Camino de Alicante o de Cofrentes, saliendo de Requena y cruzando el río por el puente de Jalance, ascendiendo hacia el Collado de la Calera, para pasar por La Portera y Los Pedrones, bajando por las cuevas de La Oruga, hoy llamadas de La Chirrichana, siguiendo por Cofrentes, Jalance, Jarafuel, Teresa de Cofrentes y Ayora, para llegar a Almansa. De Almansa en dirección a Villena y Sax y tomando el curso del Vinalopó llegar a Alicante y su puerto de mar.

También debió tener tramos de camino de herradura, combinando con tramos de carreteo. Juan Piqueras Haba nos afirma, en su libro *La Meseta de Requena-Utiel*

que, entre los siglos XVI al XIX, mantuvo Requena una notable relación comercial con la ciudad de Alicante. Se transportaba, para embarcar en su puerto, con destino a Cádiz y a América, cantidad de tejidos de seda, elaborados por tejedores requenenses. Desde Alicante se traía la mayor parte del bacalao que se consumía en nuestra tierra.

De estos tres caminos históricos el más importante ha sido y es el de Valencia, del que se han beneficiado directamente El Rebollar, Requena, San Antonio de la Vega, Utiel, Caudete de las Fuentes y Villargordo del Cabriel, en relación con la carretera y la autovía, mientras que el ferrocarril antiguo dio servicio al Rebollar, Requena, San Antonio, Utiel, Las Cuevas de Utiel y Camporrobles. La estación del AVE se situó cercana a San Antonio y equidistante para Requena y Utiel.

El camino de Alicante se convirtió, tras un largo proceso de construcción, en la N. 330 y denominada Carretera de Alicante a Francia por Zaragoza. Para nosotros Carretera de Almansa. En 1885 se acabó el tramo de menor dificultad, en cuanto al terreno, situado entre y Almansa y Ayora. La mayor dificultad, y por tanto lo más costoso para el desarrollo de las obras, lo ofrecían las cuevas de La Oruga o de La Chirrichana y el paso del río Cabriel en Cofrentes, siendo este tramo inaugurado el 8 de diciembre de 1911, 26 años después de que se acabara el tramo de Almansa a Ayora. Desde Requena se habían iniciado las obras hasta La Portera y Los Pedrones a principios del siglo XX, estando acabado el tramo entre El Pontón y La Portera en 1902.

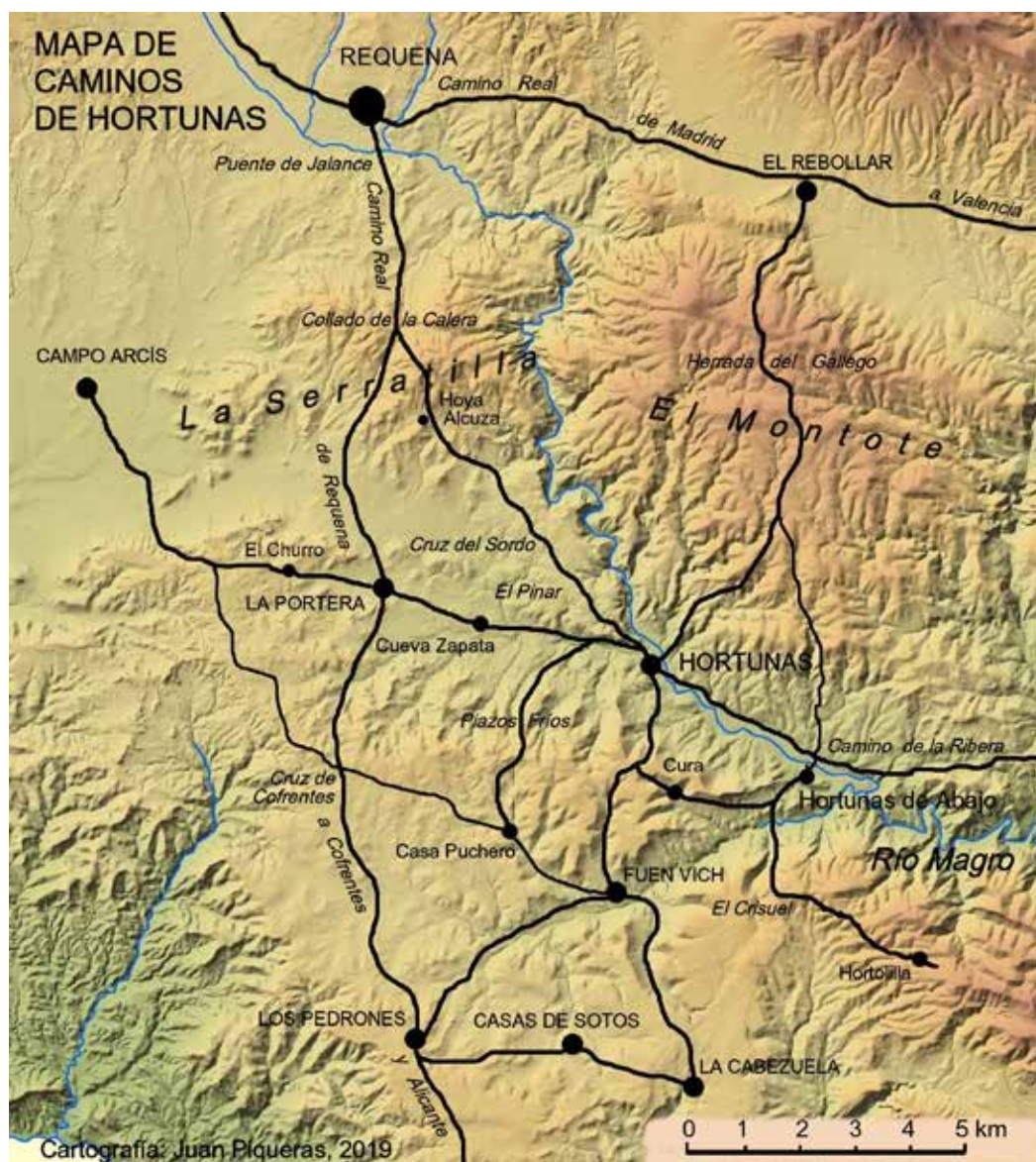
El camino de La Ribera quedó completamente olvidado para los planes nacionales de carreteras del siglo XIX e inicios del XX.

EL CAMINO VECINAL DE HORTUNAS

El que hubiera llegado una carretera a La Portera en 1902 suponemos que movería a los vecinos de Hortunas a interesarse por la consecución de un camino vecinal que, aunque de inferior categoría que aquella, fuera para ellos una carreterilla que facilitara el transporte en carro hasta la Carretera de Almansa a su paso por La Portera. Esta nueva carretera se unía a la de Casas Ibáñez en El Pontón y del Pontón se podía llegar a Requena, ciudad bien comunicada por carretera y ferrocarril.

Posiblemente en 1902 no se plantearan los hortuneros solicitar del gobierno municipal la construcción de su camino vecinal. No conocemos documento que nos afirme o nos niegue este hecho en esa fecha, pero sí que sabemos que los de Hortunas elevaron esa solicitud de mejora, hacia 1911, a la Corporación Municipal del Muy Ilustre Ayuntamiento de Requena, según se recoge en una instancia que dirigió el entonces Alcalde de Requena D. Nicolás Pérez Pérez al Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Valencia, fechada el 26 de agosto de 1911.

Esta instancia manuscrita y otros documentos referentes a nuestra centenaria carreterilla o camino vecinal, se conservan en el Archivo de la Excelentísima Diputación Provincial de Valencia. Tal documentación nos aporta interesantes datos que nos dan a



conocer todo el proceso de las gestiones, planteamientos y realización de las obras desde el 26 de agosto de 1911 hasta el 15 de enero de 1918, fecha en que fueron entregadas las obras y quedó abierto el camino al tránsito público.

Es curioso señalar que la instancia para solicitar y promover estas obras fue redactada por D. Nicolás Pérez Pérez, como Alcalde de Requena, y que las obras terminadas fueron recibidas por su hijo Nicolás Pérez García, también como Alcalde de Requena.

Con esto no nos debe extrañar que una calle de nuestra aldea esté rotulada con el nombre de Nicolás Pérez, en señal de agradecimiento por su interés en promover las obras de nuestra primera carretera. Otro detalle curioso es que el nombre de nuestra aldea únicamente aparece escrito de forma correcta en la citada instancia. En el resto de documentos, en lugar de Hortunas, escriben Ortunas.

Once son el conjunto que forman los documentos consultados en el Archivo de la Excelentísima Diputación de Valencia, en referencia a la primera carretera de Hortunas. Cronológicamente el primero de ellos es la instancia de D. Nicolás Pérez Pérez. En su solicitud de un expediente para construir el camino vecinal de Hortunas, pide que éste sea de unos ocho kilómetros, desde La Portera hasta el caserío de Hortunas de Abajo, pasando por la aldea de Hortunas de Arriba, añadiendo que no es necesario puente alguno.

Si no hacían falta puentes admitía que el paso de la rambla, en su confluencia con el barranco del Lobo, se habría de hacer a vado, como así fue hasta finales de la década de los cincuenta del siglo XX, momento en que se construyó un primer puente en este punto y que no resistió una fuerte avenida producida en 1959, siendo sustituido por el actual y que fue acabado en 1962.

En la llegada de la carretera a la aldea de Hortunas de Arriba también fue necesario cruzar la rambla a vado, en el punto conocido como el Badén. Si la carretera hubiera continuado hasta Hortunas de Abajo, sin ningún puente, suponemos que se habría de haber trazado por la margen derecha del río, tomando el camino de Los Lioneros y pasando por La Platilla, Las Balsillas, El Hoyo Moral y por Los Olmos llegar al caserío. No obstante nuestra primitiva carretera únicamente llegó a la entrada de la aldea, en la parte baja de la rambla, como después veremos. Transcribimos la instancia de D. Nicolás Pérez Pérez:

Sr. Ingeniero

Don Nicolás Pérez Pérez Alcalde Presidente del Ayuntamiento de la Ciudad de Requena ante V. S. comparece y expone:

Que los vecinos de la Aldea de Hortunas de este término municipal han solicitado de esta Corporación la instrucción del oportuno expediente para construir un camino vecinal que partiendo de la carretera de Requena a Cofrentes en el punto denominado la Portera y pasando por la dicha aldea de Hortunas termine en el caserío denominado "Hortunas de Abajo", con un recorrido de ocho kilómetros y sin necesidad de puente alguno.

Siendo indispensable la valoración de las obras según dispone el artículo 9º del Reglamento para poder tomar parte en el concurso que ha de celebrarse el día 31 de los corrientes Suplico a V. S. se digne ordenar se proceda a la valoración de las obras que hayan de ejecutarse en el camino vecinal que se proyecta, a cuyo fin acompaño resguardo que acredita la entrega en Caja de esas oficinas de las ochenta pesetas que exige la disposición 11ª de

la Real Orden de 31 de Julio último. Gracia que no dudo obtener de la rectitud de V. S.

Requena 26 Agosto 1911

(Firma y rúbrica) Nicolás Pérez Pérez

*Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia
Valencia.*

El segundo documento es el de la aprobación, por Su Majestad el Rey Alfonso XIII, del proyecto de realización del camino vecinal de Hortunas a la carretera de Requena a Cofrentes. Su presupuesto total fue de cuarenta y seis mil novecientas ochenta y ocho pesetas con un céntimo. De este total correspondería, a la parte que había de ejecutarse por el Estado, la cantidad de dieciséis mil trescientas sesenta y una pesetas con treinta y tres céntimos, correspondiendo el resto a la parte a ejecutar por el Ayuntamiento. Este documento de la aprobación está fechado en Madrid, el 30 de julio de 1912. Hemos de señalar que, aunque en la instancia de D. Nicolás Pérez Pérez se solicitaba un camino vecinal de unos ocho kilómetros, con el fin de que llegara a Hortunas de Abajo, en el proyecto definitivo únicamente se aprobó el trayecto entre Hortunas de Arriba y La Portera, en una longitud de unos cinco kilómetros y cuarto.

Para la subasta de las obras se hubo de esperar algo más de dos años. El concurso y condiciones para esta subasta se publicaron en la Gaceta de Madrid el 17 de agosto de 1915 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia el 20 de agosto de 1915.

El 13 de septiembre de 1915 es la fecha en que se presentaron a concurso tres contratistas, ofertando hacerse cargo de las obras, a ejecutar por el Estado, por la cantidad que cada uno de ellos consideró justa. Los contratistas enviaron sus correspondientes cartas manuscritas a la Dirección General de Obras Públicas, aceptando las condiciones exigidas para la realización de las obras y detallando el precio por el que se comprometían a ejecutarlas. Dichos contratistas fueron Dámaso Teruel Haba, vecino de Requena, Francisco Martínez Martínez, también vecino de Requena y Emilio Jiménez Monardo, vecino de Buñol. Las citadas cartas corresponden a los documentos 3º, 4º y 5º.

Transcribiremos el contenido del tercer documento que es la carta de Dámaso Teruel:

Dámaso Teruel Haba vecino de Requena, según cédula personal número 2128, se compromete a tomar a su cargo la ejecución de las obras del camino vecinal de Ortunas a la carretera de Requena a Cofrentes, provincia de Valencia, con arreglo a las condiciones y requisitos que se exigen en el anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia del día 20 de agosto último, por la cantidad de catorce mil novecientas noventa y nueve pesetas.

Valencia 13 de septiembre de 1915

(Firma y rúbrica) Dámaso Teruel

En el cuarto documento que es la carta de Francisco Martínez, con un texto semejante al anterior, leemos que su compromiso de ejecución lo llevaría a su cargo por la cantidad de *quince mil ciento cincuenta y una (pesetas) con quince (céntimos)*.

En el quinto documento, correspondiente a la carta de Emilio Jiménez, se especifica que estaría dispuesto a ejecutar las obras por la cantidad *de diez y seis mil doscientas cuarenta y una pesetas*.

La sesión de adjudicación de las obras tuvo lugar en Valencia a las nueve horas del día 18 de septiembre, según consta en la nota explicativa final de todo el proceso y que corresponde al documento número once, del que hablaremos más adelante.

No es difícil adivinar al contratista a quien se le adjudicaron las obras, como mejor postor, y que se trató de Dámaso Teruel Haba. El documento número seis corresponde al resguardo que justifica el ingreso de mil seiscientos treinta y siete pesetas que este contratista tuvo que ingresar, como fianza, a disposición de la Dirección General de Obras Públicas, para la adjudicación de las obras del camino vecinal de Hortunas a la carretera de Requena a Cofrentes, en fecha 23 de septiembre de 1915. Es un documento manuscrito firmado y rubricado por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia D. Luis Dicenta.

El documento número siete es la copia manuscrita de la escritura notarial original redactada en Valencia el 18 de septiembre de 1915, ante D. Mario Aristoy y Santo, Abogado Notario del Ilustre Colegio Notarial de la Capital, siendo comparecientes D. Luis Dicenta y Lloret, en concepto de Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Valencia y el albañil D. Dámaso Teruel Haba, como contratista para la realización de las obras. Figuran como testigos D. Carmelo Sanz Artigues y D. Ramón Marco Villanueva, ambos vecinos de la ciudad de Valencia.

En esta escritura se especifican las condiciones y requisitos a cumplir por el contratista en todo el desarrollo de las obras. La fecha en la que se extractó esta copia de la original fue el 20 de octubre de 1915 y lleva la firma y rúbrica del Ingeniero Jefe D. Luis Dicenta.

Las actas de replanteo de las obras a realizarse a cargo del Ayuntamiento de Requena y las asignadas al contratista corresponden a los documentos mecanografiados número ocho y número nueve. Los trabajos de replanteo, según consta en dichas actas, se desarrollaron en el día 3 y siguientes del mes de Noviembre de 1915, habiéndose reunido en La Portera, para su inicio, D. Arturo Monfort, Ingeniero encargado de las obras, D. José Vera, Sobrestante afecto al mismo servicio, D. Nicolás Pérez García, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Requena y D. Dámaso Teruel como adjudicatario de las obras.

En ambas actas se señalan los tramos a realizar por cada una de las instituciones responsables y toda la serie de detalles necesarios para la realización y conclusión de las obras. En el acta correspondiente al replanteo de las obras asignadas al contratista

(documento número 9) se alude a dos modificaciones que consideran convenientes, respecto al proyecto aprobado el 30 de julio de 1912. De estas dos modificaciones la más significativa fue la que, en vez de entrar en La Portera, en el proyecto original se desviaba la carretera dejando la aldea a la izquierda, para empalmar con la carretera de Almansa a la altura del puente de La Cañada. Veamos como se explica esta modificación en el acta citada:

También se introdujo la variante de suprimir la parte última del trazado que contornea La Portera, desde el perfil transversal nº 248 al fin, en longitud de 279 metros, terminando el camino en aquel perfil, a la entrada de la citada aldea, utilizando una calle de ésta para su empalme con la carretera de Requena a Cofrentes.

Practicada por la traza una nivelación para obtener el perfil longitudinal y comparada ésta con el del proyecto aprobado, resultó que en ambos presenta el terreno la misma forma, siendo las rasantes adaptadas las mismas que en aquel figura.

Con la modificación introducida se acorta la longitud de la traza replanteada en 461 '96 metros.

Con lo que venimos leyendo, queda claro que en la construcción de nuestra carretera no fue especialmente espléndida la administración de la época. Ante la solicitud de los ocho kilómetros, para que la carretera llegara hasta Hortunas de Abajo, se nos la redujo a los cinco kilómetros y cuarto que separan las aldeas de La Portera y Hortunas de Arriba. El desvío del proyecto original que bordeaba La Portera, sin necesidad de entrar en su callejero, se cambió para ahorrar la construcción de los 461 '96 metros que se citan en el documento. En la confluencia de la rambla con el barranco del Lobo, al pie de la Casilla del Pinar, no se proyectó originalmente ningún puente, habiéndose de pasar la rambla a vado durante muchos años.

Estas actas de replanteo a que venimos aludiendo, están fechadas en Valencia el 9 de diciembre de 1915 y en ellas encontramos las firmas de D. Arturo Monfort, de D. Nicolás Pérez García, de D. José Vera y de D. Dámaso Teruel, a quienes hemos citado.

El documento número diez corresponde al acta de recepción de las obras, cuyo texto transcribiremos íntegro:

ACTA

De recepción de las obras del camino vecinal de Ortunas a la carretera de Requena a Cofrentes

Reunidos en La Portera el día quince de enero de mil novecientos dieciocho, D. Luis Dicenta y Lloret Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, D. Enrique Tamarit Moore, Ingeniero encargado de las obras del camino vecinal de Ortunas a la carretera de Requena a Cofrentes, D. Luis Baeza Navarro, Ayudante de Obras Públicas afecto al mismo servicio, D. Nicolás Pérez y García, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Requena y D. Dámaso Teruel, contratista, a quien con fecha diez y ocho de septiembre de mil novecientos quince fueron adjudicadas las obras, se procedió al reconocimiento y medición de la totalidad de las obras del camino, tanto las ejecutadas por el contratista, por cuenta del Estado, como las ejecutadas por el Ayuntamiento.

Pudo comprobarse que tanto lo ejecutado por el contratista como lo que ejecutó el Ayuntamiento es lo que se fijó en las actas de replanteo del mencionado camino que debía construir cada una de las partes. Medida la longitud total del camino resultó ser de cinco mil doscientos cincuenta y seis metros (5256 m.).

Las obras de explanación se ajustan a las del proyecto, dándose a los desmontes y terraplenes los taludes que en aquel se fijan para ellos.

Las obras de fábrica se pudo comprobar que presentaban buen aspecto y están hechas con esmero, sin que presenten señales de que hagan suponer deficiencias en su construcción.

En el afirmado, se practicaron calicatas en el centro y mordientes en varios puntos de cada kilómetro y se encontraron espesores superiores a los marcados, y el firme se encuentra consolidado y en buenas condiciones.

Las obras necesarias están bien construidas y presentan buen aspecto.

Considerando que el camino se encuentra en condiciones de ser recibido y que tanto el Ayuntamiento de Requena como el contratista han cumplido sus compromisos, ejecutando la parte de obra que les correspondía, se dieron por recibidas las obras, disponiendo el Sr. Ingeniero Jefe quedara abierto el camino al tránsito público y que se levantara la presente acta que se eleva a la aprobación de la Superioridad.

Figuran las firmas de D. Luis Dicenta Lloret, de D. Enrique Tamarit Moore, de D. Luis Baeza Navarro, de D. Nicolás Pérez García y de D. Dámaso Teruel Haba.

El documento número once, redactado algunos años después, concretamente en fecha 29 de abril de 1921, corresponde a la NOTA EXPLICATIVA en la que se detalla todo el proceso administrativo en el apartado de ANTECEDENTES y la minuciosa descripción de las obras y su coste económico en el apartado DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS CONSTRUIDAS. Este apartado está subdividido en cuatro artículos, el 1º referido a la explanación, el 2º al paso de cauces, el 3º al afirmado y el 4º a las obras accesorias. En cada uno de estos artículos se especifican los gastos de cada una de las obras. Concluye el documento con el apartado del RESUMEN. Está firmado por D. Enrique Tamarit y por D. Luis Dicenta.

En el artículo 2º podemos comprobar que también se propusieron ahorrar gastos, eliminando tres caños de los seis que se contemplaban en el proyecto original. Veamos como se explica este hecho en el documento:

Artº 2º-Paso de cauces: Todas las obras de este artículo se fijó que las construiría el contratista. De ellas se construyeron dos badenes y tres caños, tal y como se habían proyectado y se suprimieron otros tres caños por no considerarlos precisos, aunque figuraban en el proyecto y se construyó una alcantarilla, cuya cubicación y planos se acompañan en Documento nº3, Capítulo 1º.

Los badenes que se nombran, destinados a vadear la rambla, se construyeron, uno de ellos, en el punto de la confluencia del barranco del Lobo con la rambla, al pie de la Casilla del Pinar y, el otro, en la entrada de la aldea de Hortunas de Arriba, cerca de la desembocadura de la rambla en el río Magro. Los caños a los que se hace referencia no sabemos exactamente donde se colocaron o donde estaba previsto colocar los que se eliminaron. La alcantarilla que se menciona pensamos que se refiere al puentecillo que salva el barranquillo de La Pieza.

VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA PRIMERA CARRETERA QUE LLEGÓ A HORTUNAS EN 1918

Desde épocas prehistóricas hasta el 15 de enero de 1918, fecha en que se abrió al tránsito público nuestro primer camino vecinal, las comunicaciones del valle de Hortunas fueron difíciles, debido a lo accidentado del terreno que lo rodea.

La situación de nuestra aldea en el hondo de un valle, entre los 553 m. de altitud de Hortunas de Arriba y los 520 de Hortunas de Abajo, siempre supuso que nuestras vías de comunicación tuvieran que atravesar montañas o lomas, en la mayoría de los casos ascendiendo por sus laderas. El único camino con sentido descendente era el que ya citamos de La Ribera, saliendo de nuestro valle hacia Mijares y bajando hasta los 450 m de altitud de Yátova. El encajonamiento de nuestro río, aguas abajo de Requena, siempre ha impedido la comunicación con nuestra capital municipal por su cauce.

Únicamente el cauce de la rambla sirvió para conducir el viejo camino de La Portera y para trazar nuestra primera carretera o camino vecinal.

Once caminos o sendas sirvieron, desde antiguo, a los hortuneros para comunicarse con poblaciones o comarcas de nuestro entorno:

Camino viejo de Hortunas a Requena. Se trata de un tramo del camino de Requena a La Ribera del Júcar. En el Catastro del Marqués de la Ensenada (1752) se considera de dos leguas (poco más de once kilómetros) la distancia entre Requena y Hortunas de Arriba y de tres leguas (algo más de dieciséis kilómetros y medio) hasta Hortunas de Abajo. Este antiguo camino, actualmente abandonado, salía de la aldea cruzando la rambla y ascendiendo por El Escalón, hasta unos 640 m. de altitud, para continuar por las lomas de La Casilla del Pinar, el paraje de Montenegro y la Hoya Alcuza, para llegar al Collado de la Calera, en la Serratilla, (unos 720 m de altitud) y descender desde “Las Asomás”, uniéndose al antiguo camino de Alicante, cruzar el río Magro por el puente de Jalance y entrar a Requena por debajo de la Puerta de Alcalá. Fue camino de carro hasta Montenegro y a partir de allí continuaba como camino de herradura hasta “Las Asomás”. Se mantuvo en uso hasta los años sesenta del siglo XX, como atajo, para ir a Requena a pie, con caballerías e incluso con bicicletas.

Camino viejo de Hortunas a La Portera. Ya hemos dicho que seguía, en buena parte, el cauce hondo de la rambla, pero ello no suponía que no fuera dificultoso este camino, aunque se podía recorrer con carro. Desde Hortunas hasta la confluencia de la rambla con el barranco del Lobo estaba lleno de hoyos, curvas y piedras, una de ellas muy grande, en forma de losa que está situada al pie de la Casilla del Pinar. En ella, según contaban personas de edad, resbalaban las caballerías, sobre todo cuando iban cargados los carros con maderas, leñas, fornilla y otros cargamentos de productos de la huerta y de las viñas. En épocas de lluvias de temporales, nieves y tormentas de verano, el agua de avenidas y los barrizales lo hacían impracticable.

Desde la confluencia citada se abandonaba la rambla, pero para subir hasta la Cueva Zapata se ascendía en recto por una cuesta muy pronunciada, yendo a salir por los pinos del sestero que todavía se conservan frente al caserío. El último punto penoso era el de la entrada a La Portera, en donde también existía una cuesta muy empinada, la cual se suavizó con relleno de tierras al construirse la carretera. Este viejo camino se abandonó al abrirse al tránsito la carretera. La aldea de La Portera se encuentra a unos cien metros más elevada que la aldea de Hortunas.

Camino de Hortunas a la Casa Puchero. Este camino salía de Hortunas por la rambla para subir por la Cañada del Hornillo y los “Piazos Fríos” a la Muela, por la Tierra Blanca y la Cañada de Hortunas, hasta llegar al caserío. De allí, tomando el camino de Cofrentes o de Alicante, se podía llegar a la aldea de Los Pedrones y también buscar el cercano camino viejo de Casas del Río desde la Cruz de Cofrentes. Todo el

trayecto se podía recorrer con carro. Se conserva en uso tras haberse modificado su recorrido, tomando su salida desde Los Rodenos.

Camino de Hortunas de Arriba a Los Pedrones. Fue camino de carro, a pesar de la gran diferencia de altitud entre el hondo del valle (553 m.) y la especie de páramo elevado que forma la Muela y con pendientes muy pronunciadas. Salía de Hortunas por La Peñuela, para subir por el "Piazo del Santo" y las sinuosas curvas del "Rincón de las Majás", culminando los 750 m. de altitud en lo alto de la Muela. En el inicio del descenso opuesto, ya atravesada la Muela, se desviaba, a la izquierda, el camino de la Casilla del Cura. Continuando la ruta se atravesaba el Barranco de la Cierva, para llegar a La Fuenviche (610 m. de altitud) y de allí hasta Los Pedrones (a unos 675 m. de altitud).

Tras los últimos incendios, ocurridos al inicio de la década de los noventa del siglo XX, las aguas de lluvia provocaron una tremenda erosión en las laderas de la Muela, convirtiendo en pequeños barrancos lo que fue camino en las curvas con pendientes en el tramo de "Las Majás". Este es el motivo por el que es impracticable este camino en la actualidad. Con maquinaria apropiada podría recuperarse, pero nadie se ha planteado esta posibilidad, por el momento.

Camino de Hortunas de Arriba a la Casilla del Cura, por el Rincón Grande. Fue un camino aprovechado para llegar al abandonado caserío y a las tierras de labor de su entorno, las cuales se siguieron cultivando desde Hortunas. Partía de Hortunas de Arriba, tomando el camino de Los Lioneros hacia Las Balsillas, continuando por el "Piazo de los Toros", Los Aliagares, La Rocha, el Rincón Grande y el Collado del Cura, hasta llegar a la casa sola de Juan Nicolás Pardo y al pequeño caserío. Aunque el trayecto de este camino era mucho más largo que si se iba por "Las Majás", era más usado para el transporte en carro de cosechas, maderas y leñas, pues su trazado, ascendiendo suavemente por la falda de La Muela, lo hacía mucho menos penoso. Actualmente es impracticable en sus últimos tramos, aunque sería recuperable con menos dificultad que el de "Las Majás".

Camino de Hortunas de Abajo a La Casilla del Cura y La Fuenviche. Salía del caserío de Hortunas de Abajo por el paraje de La Resina, para continuar por "Las Quebrás" y Los Rinconillos y por debajo de la Cueva del Cura llegar hasta La Casilla del Cura. Continuaba el camino hasta La Fuenviche y Los Pedrones. Con el trazado de una pista nueva que parte de La Fuenviche, pasa cerca de las ruinas de La Casilla y llega a Hortunas de Abajo, se ha recuperado este camino.

Camino de Hortunas de Abajo a La Cabezuela. Siguiendo el camino anterior hasta La Fuenviche y desviándose a la izquierda se llegaba a la aldea de La Cabezuela, en término de Cortes de Pallás. Desde aquí se podía enlazar con el viejo camino de Cofrentes y la comarca de La Valle. En sus últimos tramos está abandonado, porque en esa parte era camino de herradura.

Antigua senda de Dos Aguas. Se cita en documentos de los siglos XVII y XVIII, siendo, en la mayor parte de su recorrido, camino de herradura, habiendo de salvar el accidentado terreno de las vertientes de la Sierra Martés. Según la leyenda fue la ruta que los moriscos hortuneros tomaron para abandonar el valle de Hortunas, tras el decreto de su expulsión en 1609.

Partiendo de Hortunas de Abajo, se subía hacia el Puntal del Bayo, pasando por el Barranco del Crisuel y el “Piazo de los Pleitos”, hacia la casa de Hortolilla. De allí llegar a Viñuelas, La Venta Gaeta (a unos 660 m. de altitud), El Oro y finalizaba en Dos Aguas. Se utilizó, como camino de herradura, hasta la mitad del siglo XX. Actualmente está abandonado, aunque existen pistas nuevas que llevan a estos parajes agrestes y solitarios de la Sierra Martés.

Camino de Hortunas a Mijares y Yátova. Se trata de uno de los tramos del camino de Requena a la Ribera del Júcar. Saliendo de Hortunas, hasta el paraje llamado de El Mojón, se pasa al término de Yátova en su partida de Tabarla y por el Pocico de Valentín, bajar al valle de Mijares y de allí llegar a la villa de Yátova, en la Hoya de Buñol. Este dificultoso camino original, en buena parte de herradura, se convirtió en el camino vecinal de Yátova a Hortunas, para nosotros carretera, cuyas obras de construcción se llevaron a cabo en los primeros años de la década de los cincuenta del siglo XX. De ello hablaremos en otra ocasión.

Camino de Hortunas de Abajo al Rebollar. Fue en todo su trayecto una senda o camino de herradura que, subiendo por Barranco Malo, se dirigía al paraje de “Los Collaos” y La Grajuela (a unos 850 m. de altitud) y, atravesando las cumbres de la Herrada del Gallego, descendía por la Casa del Almendro para llegar al Rebollar. Por las dificultades que ofrece el terreno que atravesaba, está completamente abandonado, aunque una nueva pista que sigue por esta dirección posibilita la comunicación con vehículos conocidos como todoterrenos.

Camino de Hortunas de Arriba al Rebollar. Como en el caso del anterior, y salvando los más de 750 m. de altitud, siempre fue también de herradura este camino y muy penoso para recorrerlo. Cruzando el río enfrente de la aldea y siguiendo el curso del Barranco de Arriba o de la “Quebrá”, se subía por el “Piazo de la Viña” en dirección a la Loma de en Medio, dejando los cerros de La Garita y de La Cabeza a la derecha. Se pasaba por la “Fuente de la Quebrá” y la famosa Lobera, orificio de una peña por el que, en años lluviosos, salía abundante agua, formando cascada. Atravesando también la elevación de la Herrada del Gallego, se descendía, por la Casa del Almendro, hasta la aldea y el llano del Rebollar.

Por su total abandono actual y por lo penoso de su recorrido, nos es difícil entender, actualmente, que este camino fuera muy utilizado, hasta el siglo XX, por familias de rebollareros y hortuneros entre cuyos miembros hubo casamientos y ello supuso que

los rebollareros tuvieran huerta en Hortunas y los hortuneros tuvieran viñas y tierra de sembradura en El Rebollar.

Habiendo hecho el repaso de los antiguos caminos del valle de Hortunas, pensamos que los hortuneros de hace cien años valorarían las notables ventajas que les proporcionó la apertura de nuestra centenaria carretera. Les facilitó en mucho el transporte y la comunicación con el resto de la comarca. El uso de este llamado camino vecinal les evitó soportar las dificultades que les ofrecían los antiguos caminos y sendas que hemos descrito. Poco a poco fue desapareciendo el transporte a carga, sobre mulos y asnos, para dar paso al transporte en carro y, años después, con automóviles. Quienes sobrepasamos los setenta años recordamos bien el ir a Requena en carro, medio más cómodo que hacerlo a caballo de mulos o burros y todavía más que hacerlo a pie por el viejo camino de El Escalón que, aunque era más corto, resultaba mucho más incómodo. El transporte de mercancías, en principio en carros y después en camiones, alcanzó mucha más fluidez, influyendo en el desarrollo económico y el mayor y mejor aprovechamiento de los recursos que proporcionaba el monte, la huerta y las viñas de nuestro valle. Cantidad de madera, fornilla, cebollas para la exportación y vino salieron por nuestra carreterilla durante décadas del siglo XX, beneficiando las economías de las familias de Hortunas. También fue beneficiosa la apertura de nuestra carretera para los vecinos de La Portera. Varias familias portereras tenían huerta o alguna viña en el valle de Hortunas y, hasta que dispusieron de agua potable, bajaban a lavar la ropa a nuestro río Magro y en invierno a nuestro lavadero de La Peñuela.

Los inconvenientes de nuestro camino vecinal partían de las deficiencias en su construcción, con tal de ahorrar dinero público o privado. Recordemos que en el proyecto original se bordeaba la aldea de La Portera, sin entrar en su callejero. En vez de construir dos puentes se optó por dos badenes, cuyo paso quedaba impedido en días de fuertes lluvias y tormentas. Las curvas de la Cueva Zapata, realizadas con el fin de suavizar la cuesta para llegar al badén de la rambla, se podrían haber evitado sacando el trazado en recto y construyendo un puente en la rambla, en donde se construyó, cuarenta años después, pero sin cambiar el trazado de las citadas curvas. Éstas no eran problemáticas para los carros, pero sí lo han sido y lo son para los automóviles. La eliminación de tres caños de los seis previstos en el proyecto original hizo intransitable temporalmente nuestra primitiva carretera, sobre todo en el punto conocido como Los Gredales. En este paraje, los derrubios de la ladera arcillosa, provocados por lluvias, embarrizaban la vía, impidiendo el paso en varias ocasiones.

A lo largo de los cien años se han realizado varias obras de mejora, eliminando algunas curvas, asfaltando el firme y cuidando su buen estado. Nuevos caños y alcantarillas y la limpieza de las cunetas facilitan el tránsito actualmente, precisamente cuando la aldea se encuentra muy despoblada, con las tierras de cultivo abandonadas, como lo está el aprovechamiento del monte. Las viviendas están arregladas y sirven a quienes las

conservamos para periodos de vacaciones y fines de semana, haciendo uso de nuestra carretera con cierta comodidad. No obstante recomendamos, a quien corresponda, que sean eliminadas las curvas de La Cueva, con la finalidad de mejorar su trazado.