

EL NUEVO PASO DE CONTRERAS

1645 ABRIENDO CAMINO PARA FELIPE IV Y EL PRÍNCIPE BALTASAR CARLOS POR VENTA DEL MORO.

Por Ignacio Latorre Zacarés
Pablo Tarín Benedito.

No fue Venta del Moro un lugar de paso habitual de reyes. Los viajes reales por la comarca solían utilizar el camino que cruzaba el Cabriel por el puente de Pajazo (en el actual embalse de Contreras) y cuyo itinerario dejaba de lado el término venturreño. No tenemos de momento constancia de la utilización del camino de Vadocañas en las visitas reales, más allá de la expedición del archiduque Carlos de Austria en plena Guerra de Sucesión (25-26 de septiembre de 1706).

Sin embargo, por un documento del Archivo Municipal de Requena de 1645¹ sabemos que a Felipe IV y su hijo, el príncipe Baltasar Carlos, se les preparó un camino para atravesar la comarca por Venta del Moro y las Casas de Moluengo con el fin de que cruzara el Cabriel por el puente denominado de “Don Pedro de Contreras”.

El 24 de septiembre de 1645², avisado el Concejo de Requena del próximo paso del Rey y el príncipe, acordó nombrar una comisión para hacer un **puente en Pajazo**, junto a la venta homónima, en el itinerario habitual por donde habían pasado y pernoctado otros reyes y autoridades.

El infante **Baltasar Carlos**, a sus dieciséis años, había realizado la jura como príncipe heredero primero en las Cortes de Zaragoza (20 de agosto de 1645) y después en las Cortes de Valencia (13 de noviembre de 1645³). En aquella época, el rey, **Felipe IV**, se enfrentaba a la sublevación catalana o Guerra del Segadors (1640-1652).

La comitiva real salió de Zaragoza el 18 de octubre y llegó a Valencia el 29 de octubre donde abrió Cortes el 30 de octubre. Las cortes duraron hasta el 4 de diciembre. De Valencia salió a Madrid, pasando por la comarca. A Madrid llegó entre el 11 y 15 de diciembre de 1645. En aquella época, los enviados de Requena a la Corte solían tardar cinco o seis días en llegar.

El 31 de octubre de 1645 se comisionó a gente para el hospedaje del **alcalde de la casa y corte del rey**⁴. En las itinerancias reales, el alcalde de casa y corte era el encargado de desplazarse con antelación al lugar por donde los príncipes iban a pasar, revisar los caminos y pasos, ordenar su reparación y comprobar que los lugares de paso del



© Equipo Crónica.

séquito real tenían preparado todo el mantenimiento de la comitiva, caballerías incluidas.

Todo debía estar preparado cuando un rey iba a visitar una ciudad. El 3 de noviembre, el Concejo de Requena nombró comisarios para preparar el viaje real: unos para aderezar los caminos desde Requena a la raya del reino de Valencia, otros para las cenas, para aprovisionamiento de leña y carbón y para asuntos de caza.

Aunque en un principio se pensó en que el rey y su comitiva utilizaran el camino real tradicional cruzando el Cabriel por **Pajazo** (aguas arriba de la actual presa de Contreras); sin embargo, tuvieron que variar el itinerario. En febrero de 1635 una nueva riada del Cabriel se había llevado por delante el puente de Pajazo, que tardó mucho en reconstruirse. En 1640-1641 se ordenó un repartimiento de 5.500 ducados entre las poblaciones castellanas ubicadas en un radio de veinte leguas (unos 110 km) para costear la obra de reedificación del **puente de Castilseco**, cercano al de Pajazo, aguas abajo del Cabriel. Mientras tanto, se adoptaron distintas soluciones como la utilización de una barca para cruzar tan vital paso, como nos muestra el libro de propios y arbitrios del Ayuntamiento de Requena en un apunte de cuentas de 22 de enero de 1637⁵. Para el cruce del Cabriel de Felipe IV y su séquito se pensó en la zona de Castilseco, aguas abajo de Pajazo, en el llamado **puente de Pedro de Contreras** que, de esta forma, empezaba a emerger como otro paso del Cabriel en competencia con Pajazo y Vadocañas. Es bastante posible que este nuevo puente se erigiera con el fin de aprovechar y cobrar al tránsito que no podía pasar por el Pajazo.



Casas Moluengo diciembre 2011. © I. Nacho.

El corregidor de Requena, Francisco González de Santacruz, envió una comisión del Ayuntamiento de Requena “*para decir por donde se abía de abrir el camino*”. La comisión estaba formada por cuatro personas y tres cabalgaduras. Se invirtieron cuatro días en la operación. El camino a abrir debería permitir el paso de carros. La comisión estaba formada por Alonso García de Luis de Cetina, el alguacil de corte Safredo, Cristóbal Arias y **Bolinches de Venta del Moro**.

Este Bolinches venturreño seguramente fue Francisco de Bolinches, quien fue hombre de confianza del Ayuntamiento de Requena en Venta del Moro. De hecho, fue alcalde pedáneo del pueblo en 1644 y de 1647 a 1652⁶.

La comisión encargada de estudiar el camino salió de Requena hacia Venta del Moro pertrechados de una pierna de carnero, vino y cuatro panes. En **Venta del Moro** pararon en la casa de Bolinches, donde les dieron cebada a las tres cabalgaduras.

De Venta del Moro salieron hacia las **Casas de Moluengo**, antiguo caserío ubicado a los pies de Moluengo, en término de Villargordo. En las Casas de Moluengo cenaron, pernoctaron y volvieron a aprovisionar de cebada a las caballerías.

Desde las Casas de Moluengo probablemente había dos formas de atravesar el Cabriel: bajando a la Fonseca donde aún quedan restos de un puente o descendiendo hacia la zona de **Contreras**. Fue ésta la última opción elegida. Efectivamente, la comisión llegó al denominado **punte de don Pedro de Contreras** donde se aprovisionaron de aceite y nuevamente de cebada. Se pagó al casero, un tal Juan Redondo.

La comisión cruzó el puente y estudió la subida de la depresión del Cabriel y fueron hasta **Minglanilla (Manglanilla)** donde hicieron noche y gasto en cebada, camas, pan, vino, huevos, posada y cosas de menor entidad. Regresaron al **punte**

de don Pedro de Contreras para medirlo y saber si era lo bastante ancho para el paso del rey y lo que había que arreglar. Aprovecharon para comer las cabalgaduras y tomar un “refresco” los comisionados. Una persona de Minglanilla les ayudó a sacar la traza del puente.

La vuelta de la Comisión fue por **Villargordo**, donde hicieron noche. Al día siguiente retornaron por **Caudete** donde comieron las caballerías y volvieron a refrescarse los hombres. En total, se gastaron 82 reales y medio en la operación de reconocimiento del camino.

Por una relación de gastos, sabemos que el paso real fue por Castilseco, es decir, cerca de Contreras. El **punte de Contreras** aparecía como un nuevo paso factible en el Cabriel que se consolidaría con el tiempo. Debido a la competencia que hacía al de Pajazo, donde se pagaba pontaje, el 14 de agosto de 1653 el concejo de Requena mandó destruir el puente de Contreras, aunque no se llegó a hacerlo. En 1720, la venta de Contreras era ya una parada oficial del Servicio Real de Postas. De hecho, en abril-mayo de 1719 se pagó a veinte trabajadores por reparos en el camino real y el puente de Contreras ante otro paso real. En la carretera de las Cabrillas Madrid-Valencia finalizada en 1851 se construyó un magnífico puente en el Cabriel, obra del ingeniero y arquitecto Lucio del Valle. Así pues, finalmente, Contreras ganó ese largo pulso por el cruce del Cabriel.

Requena se gastó ochenta reales en pólvora para las salvas del recibimiento real⁷. El cronista requenense Rafael Bernabéu indicó que Felipe IV se aposentó en Requena en la casa de Juan Pedrón, frente al templo de El Salvador. Por otra parte, el cronista utielano Miguel Ballesteros también advierte del paso del séquito real por Utiel, donde estuvo dos días y le otorgó oralmente el título de ciudad.

Si efectivamente Felipe IV pasó por Utiel podemos pensar que el viaje siguió a Venta del Moro para seguir el camino trazado por las Casas de Moluengo o bien se optó por la posibilidad de bajar a las Contreras desde Villargordo. Nos queda la duda de si al final el rey y príncipe pasaron por Venta del Moro conforme al plan inicial.

El príncipe Baltasar Carlos que acompañó a su padre, el rey, era la promesa para enderezar la monarquía y volver a los tiempos de gloria de los Austrias mayores (Carlos I y Felipe II). Pero no pudo ser debido a su temprana muerte el 9 de octubre de 1646 en el palacio arzobispal de Zaragoza, a los 17 años de edad y a poco más de un año de su estancia y paso por la comarca.

¿Por qué puente cruzó Felipe IV?

No es aventurado decir que cada generación de viajeros que ha cruzado el río Cabriel por Contreras lo ha hecho utilizando un puente distinto, de acuerdo con el desarrollo viario español de los últimos siglos. Actualmente utilizamos los modernos viaductos sobre el embalse si viajamos por la autovía A3 o por la línea de AVE Madrid-Valencia. Hasta finales del siglo XX, el punto de paso preferente era la

coronación de las presas de Contreras y el Collado, que forman parte del trazado de la nacional N-III. De no haber sido por el estallido de la Guerra Civil y la escasez de medios en la posguerra, en los años 40 del siglo pasado se habría transitado por un gran viaducto de hormigón con arcos y pilas de gran altura, integrado en la propuesta de variante de la N-III previa al embalse de Contreras. Desde mediados del siglo XIX hasta los años 70 del siglo pasado, las magníficas Cuestas de Contreras y su puente homónimo, conjunto diseñado por D. Lucio del Valle dentro de la Carretera de las Cabrillas, concentraban la práctica totalidad del tráfico.

Previamente a la Carretera de las Cabrillas, primera carretera moderna construida en la comarca, son numerosos los puentes y pasos asociados a caminos históricos, como el Camino Real de Valencia a Castilla. Sin embargo, la poca exactitud de los planos históricos, la constante confusión de topónimos (ej. Puenseca, Fonseca, Castilseco) y la ausencia de restos catalogados, hacen muy complicado identificar con exactitud la ubicación de estos pasos.

En el caso concreto del paso de Felipe IV por Contreras, se sabe que cruzó el Cabriel en 1645 por el denominado **punto de don Pedro de Contreras**. Como se ha comentado anteriormente, la construcción de una venta aneja al puente y su designación como casa de postas en 1720 favorecieron posteriormente este itinerario frente al itinerario original por el puente del Pajazo.

Sin embargo, el emplazamiento original del puente y venta de Contreras genera dudas en la actualidad, ya que al trazar Lucio del Valle la carretera aguas arriba de la venta original, ésta se desplazó al puerto, empleándose probablemente en su construcción materiales de la antigua⁸.

En 1833, el ingeniero Pedro Cortijo realizó un reconocimiento⁹ para el estudio de la carretera Madrid-Valencia (o de Las Cabrillas), que posteriormente completaría Lucio del Valle a mediados del siglo XIX. En dicho estudio encontramos dos extractos de gran interés para ubicar el puente por el que cruzó Felipe IV:

*“Entre la Minglanilla y Villargordo está el tránsito de las Contreras y el paso del río Cabriel. Cuando no estaba construida la carretera actual de Valencia por Albacete, los carruajes de toda clase venían por el camino que hemos descrito y desde la Minglanilla seguían un camino bastante llano, la mayor parte entre monte bajo y pinar hasta la bajada al Río Cabriel. Esta era bastante pendiente y se daban muchas vueltas y revueltas hasta un **punto de piedra de un solo arco de 41 pies de cuerda y 19 de ancho que con un molino eran propiedad de la villa de la Minglanilla**. Se subía después de una cuesta también bastante pendiente,*

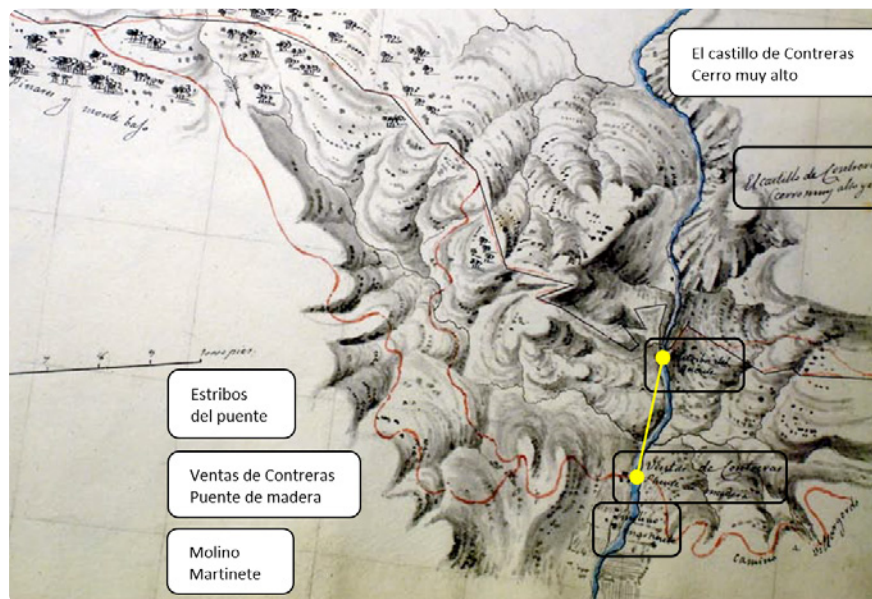


Figura 1 “Croquis correspondiente al trazado de la nueva carretera de Madrid a Valencia”. Pedro Cortijo, 1833. Incluye anotaciones del autor.

*y luego el camino era casi llano hasta cerca de Villargordo, donde había algunas vueltas y pendientes aunque no muy agrias. Con la construcción de la carretera y la destrucción del puente **este camino está abandonado** y ni aún casi se conservan señales de él en algunas partes. En general está lleno de piedras y cubierto con las matas que han nacido alrededor, pero en otros trozos se conoce bien que era un camino muy frecuentado de toda clase de carruajes. En el día no pueden venir estos por este camino, y **la arriería que va desde la Minglanilla, y el correo mismo**, como a la mitad de la distancia al río Cabriel, se separa a la derecha **por otro camino** bastante llano también hasta la bajada al río que es muy pendiente y por la orilla de barrancos profundos hasta las **ventas de Contreras, que son dos casas, un molino y un martinete** con unas huertas y otros sembrados, todo poco más abajo del puente de que hablé anteriormente. En estas ventas se cobra un portazgo de un mal **punto estrecho y construido sobre caballetes de madera con piso de ramaje cubierto con tierra**. Este puente es sólo para caballerías y gente de a pie: **tiene más de 150 pies de largo** y está fundado sobre una escollera de piedra de que abunda el lecho del río».*

*“La bajada al Río Cabriel es larga y con pendientes demasiado rápidas; sin embargo aun se conservan en las rampas actuales los carriles de la antigua carretera por donde bajaban toda especie de carruajes, por consiguiente será fácil después de hecha la nivelación correspondiente trazar cirzaques y vueltas con pendiente suave hasta el puente. Serán menester otro badén y otra alcantarilla desde la unión de los dos caminos. **El punto que existía sobre el Río Cabriel está arruinado, y sólo se conservan los dos estribos que son de sillería fundados sobre piedra de que se compone el lecho del río**. Estos estribos, que están en buen estado, tienen 24 pies y 6 pulgadas de alto desde el cimient o lecho del río y 19 de ancho. **La cuerda del único arco que tenía es de 41 pies**. Poco más abajo en las **ventas de Contreras este mismo río tiene más de 120 pies de ancho**, y con dificultad se encuentra en su curso otro paso más estrecho ni más apropiado para el establecimiento del puente que el del puente antiguo. Esta*



Figura 2 Estribos de sillaría del puente de piedra descrito por Pedro Cortijo. Fotografía tomada a mediados del s. XX desde el lado Cuenca, mirando hacia aguas abajo.

es la razón por que he preferido la dirección de la carretera por el camino antiguo a la que se diera por las ventas de Contreras. En uno y otro caso hay que pasar el Río Cabriel por puente y es indudablemente más económico construirlo en el sitio donde estaba el puente antiguo que en Contreras donde sería necesario un puente como el de Pajazo, de tres ojos para el que nada hay que pueda aprovecharse. Así pues dando a los estribos que se conservan en el día la anchura de 28 pies, elevándolos otros 6 pies más hasta la imposta, y construyendo un arco de los 41 pies que tiene de cuerda 60° se haría un buen puente a poca costa, pues que la piedra está a mano, y de una altura tal que suavizaría mucho la subida siguiente que es demasiado áspera”.

En su reconocimiento, Pedro Cortijo identifica dos puentes y dos caminos distintos:

Una antigua carretera para carruajes que va de Minglanilla a un molino y puente propiedad de la misma villa. Dicha carretera quedó abandonada tras la construcción del Camino Real de Valencia por Albacete (finales s. XVII). Dicha carretera cruzaba el Cabriel a través de un **puente de piedra** con un solo arco de **41 pies (12,5m)** de longitud y 12 pies (5,8m) de ancho. En 1833 estaba arruinado, quedando solo los estribos de sillaría.

Un camino que va de Minglanilla al molino, martinete y ventas (dos casas) de Contreras, conjunto situado por Pedro Cortijo más abajo del puente anterior. Para cruzar el río existía un **puente de 120 pies (36,5m)** de longitud, estrecho y construido sobre caballetes de **madera** con piso de ramaje cubierto con tierra, apto sólo para caballerías y gente a pie. Los caballetes de madera apoyaban sobre escollera de piedra vertida en el mismo río.

Pedro Cortijo acompañó su estudio de una serie de croquis. En la siguiente figura puede observarse la ubicación de los estribos del puente de piedra destruido, situado aguas abajo del cerro del castillo de Contreras. Aguas abajo de dicho puente, a unos 2500 pies (760m), Pedro Cortijo ubica las Ventas de Contreras junto al puente de madera descrito anteriormente, así como el molino y martinete pertenecientes al mismo conjunto.

En su estudio, Pedro Cortijo apostaba por construir la nueva carretera de las Cabrillas tomando como base la antigua carretera para carruajes, descrita en primer lugar, reutilizando los estribos del puente de piedra destruido en el nuevo puente a ejecutar. Finalmente, Lucio del Valle optó por modificar el trazado y cruzar el Cabriel ligeramente aguas arriba con un puente de nueva construcción, ya que a su juicio los estribos existentes eran insuficientes.

Esta decisión permitió que los estribos descritos por Pedro Cortijo llegasen inalterados prácticamente hasta nuestros días (*ver figura 2*). Sin embargo, la construcción de la presa de Contreras alteró su estado al depositar gran cantidad de escombros en el margen valenciano del río y destruir el estribo restante del margen conquense, quedando en la actualidad únicamente restos de la cimentación del estribo en el lado Cuenca.

Este puente de obra, situado ligeramente aguas arriba del primigenio puente de Contreras, aparece citado por primera vez hacia 1780, y fue probablemente construido y financiado por Villargordo del Cabriel. Una vez conseguida su segregación definitiva con respecto a Requena en 1747, el nuevo municipio y sus vecinos verían con buenos ojos mejorar la ruta por Contreras e incrementar el tránsito de viajeros por su población. Sin embargo, como hemos visto,

el puente tuvo una vida muy efímera. A pesar de aparecer reflejado en la cartografía de finales del siglo XVIII y principios del XIX, en 1833 ya se encontraba en ruinas¹⁰.

Una vez aclarado el origen del puente de piedra descrito por Pedro Cortijo, cuyos restos se encuentran en la actualidad aguas abajo del puente de Contreras de Lucio del Valle, queda pendiente aclarar la ubicación del puente de Pedro de Contreras, por el que el rey Felipe IV y su séquito atravesaron el Cabriel en su tránsito por la comarca.

Como se ha indicado anteriormente, los croquis de Pedro Cortijo sitúan las **Ventas de Contreras y el puente de madera** a unos 2500 pies (760m) aguas abajo del puente de piedra.

Consultando las ortofotos históricas pertenecientes al vuelo americano de 1956, es posible identificar la carretera de las Cabrillas, el puente de Contreras de Lucio del Valle y los restos de los estribos del puente de piedra. Aguas abajo del puente de piedra, a unos 750m, se encuentra el azud de la Central hidroeléctrica de Contreras-Mirasol (ver figura 3).

Otro aspecto importante es el hecho de que Pedro Cortijo sitúa un molino y un martinete dentro de la propiedad de las Ventas de Contreras, en una zona de huertas.

La bibliografía recoge dos caminos históricos que partían de Minglanilla hacia el río Cabriel en la zona de estudio: la **Senda de Minglanilla al Molino y Carretera de las Cabrillas** y el **Camino de Minglanilla al Molino de Contreras**. Sin embargo, hoy en día el público general utiliza otros dos caminos para acceder a los Cuchillos de Contreras y alrededores.

En primer lugar, el **camino de Mirasol o de doña Rita**, vía de acceso a la finca de Mirasol y construido tras la finalización de la carretera de las Cabrillas.

En segundo lugar, el **camino de los Cuchillos**, acondicionado en los años 60 por la empresa constructora de la presa de Contreras, a petición de la propiedad de la finca de Mirasol.

Respecto a los caminos históricos, la primera senda citada sigue el trazado del camino carretero que iba desde Minglanilla hasta el molino y puente de piedra, propiedad de la misma villa, descrito anteriormente.

El segundo camino sería el seguido por las caballerías, arrierías y correo desde Minglanilla hasta el martinete, molino, ventas y puente de Contreras. Debe indicarse que, hasta la construcción del camino de Mirasol a mediados del siglo XVIII, el acceso a la finca de Contreras se hacía por este camino de herradura, conocido también como **Camino del Martinete**. Este camino quedó en desuso tras la construcción de la carretera de las Cabrillas y el posterior cese de explotación del martinete y molino harinero de Contreras, sobre los cuales se construyó la **central hidroeléctrica de Contreras-Mirasol**.

A modo de resumen de lo expuesto anteriormente, deben recalcarse un par de ideas.

Por un lado, las distancias indicadas en el croquis de Pedro Cortijo situarían el emplazamiento del puente de Contreras alrededor del azud de la central de Contreras-Mirasol.

Por otro lado, existió un camino de herradura llamado Camino de Minglanilla al Molino de Contreras o Camino



Figura 3 Ortofoto histórica del año 1956 (vuelo americano). Incluye anotaciones del autor.

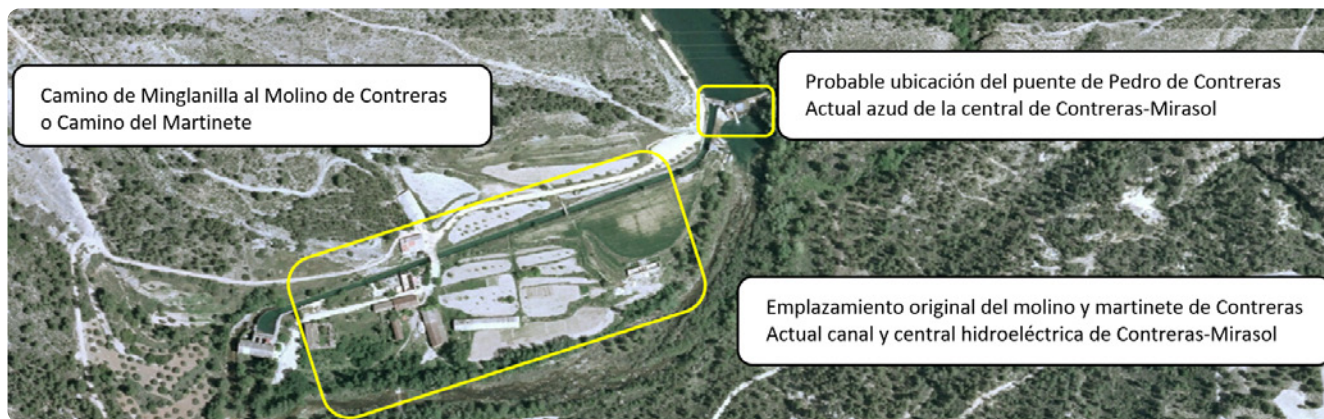


Figura 4. Probable emplazamiento del puente de Pedro de Contreras por el que Felipe IV cruzó el Cabriel

del Martinete, que enlazaba Minglanilla con la zona en la que hoy en día se sitúa la central de Contreras-Mirasol.

De este modo, se puede concluir que, muy probablemente, el puente de Pedro de Contreras por el que Felipe IV cruzó el Cabriel se encontraba en los alrededores de la Central de Contreras-Mirasol, y sus restos fueron destruidos durante la construcción del azud de la central (*ver figura 4*).

BIBLIOGRAFÍA:

- ALVAR EZQUERRA, Alfredo. Felipe IV, el Grande. Madrid, La Esfera de los Libros, 2018, 692 p.
- BARRIO MOYA, José Luis. La biblioteca de don Juan García Dávila Muñoz, regidor de Requena y consejero de Hacienda del rey Felipe IV (1662). Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura, 2009, n. 85, p. 332-351.
- GÓNZALEZ BOTIJA, Fernando. Uso turístico de los parques naturales e inflación del dominio público: el caso de las Hoces del Cabriel. Madrid, Revista General de Derecho del Turismo, 2021, n. 2.
- LATORRE ZACARÉS, Ignacio. Al pro e bien desta villa: actas del Concejo de Requena 1520-1546 y ordenanzas de 1506. Requena, Ayuntamiento, Archivo Municipal, 2016, 255 p. (Fuentes documentales de Requena y su Tierra; 4).
- MUÑOZ NAVARRO, Daniel y URZAINQUI SÁNCHEZ, Sergio. El Camino Real de Valencia a Castilla s. XV-XVIII: el Camí de Requena, un

itinerario histórico. Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2011, 261 p.

- RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier, et. al. El camino de Valencia en Alarcón y Contreras 1845-1998: Análisis de viabilidad para su recuperación como carretera histórica. CEHOPU, 2009, 105 p.

Notas

- 1| AMRQ (Archivo Municipal de Requena) 11.454. Memoria de los gastos realizados para reconocer el camino a abrir al rey para que pase de Valencia a la Corte.
- 2| AMRQ 3268, Libro de actas municipales del Ayuntamiento de Requena 1637-1647, h. 342-343.
- 3| Boix, Vicente. "Apuntes históricos sobre los Fueros del antiguo Reino de Valencia" (1855) en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- 4| AMRQ 3268, Libro de actas municipales del Ayuntamiento de Requena 1637-1647, h. 347.
- 5| AMRQ 2.470, Libro de cuentas de propios y arbitrios 1594-1639.
- 6| HORTELANO IRANZO, José Luis. "Los alcaldes de Venta del Moro durante los siglos XVI y XVII". El Lebrillo Cultural, n. 27, agosto 2010, p. 13-14.
- 7| AMRQ 3268, 398 r, acuerdo de 25 de enero de 1646.
- 8| RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier, et. al. "El camino de Valencia en Alarcón y Contreras 1845-1998: Análisis de viabilidad para su recuperación como carretera histórica". CEHOPU, 2009, p. 74.
- 9| CORTIJO, Pedro. "Reconocimiento, medición y proyecto de las obras que deben ejecutarse en la nueva carretera de Madrid a Valencia, que S.M. mandó abrir por R. Orden de 25 de junio de 1830". MOP, 1833.
- 10| MUÑOZ NAVARRO, Daniel y URZAINQUI SÁNCHEZ, Sergio. "El Camino Real de Valencia a Castilla s. XV-XVIII: el Camí de Requena, un itinerario histórico". Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2011, p. 92.

Estribos del puente descrito por Pedro Cortijo en 1833.

