

El Camí del Peix: aportaciones para la localización y puesta en valor de una ruta histórica estratégica

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ SERRANO*

El Camí del Peix es un antiguo camino que une las ciudades de La Vila Joiosa y Alcoi. Es una ruta histórica de comunicación entre el mar y la montaña, de intercambio de productos y de conexión entre distintas comarcas. Su paso se produce por Sella, ascendiendo el Port de Tudons, o por Relleu, que se encuentra a medio camino entre estas dos importantes ciudades. Esta ruta es una vía clave para el comercio y la industria alcoyana a través del puerto de La Vila Joiosa. La construcción de nuevas vías de comunicación supuso su abandono y olvido. La propuesta de puesta en valor pretende ser un primer paso para la recuperación de este camino, que forma parte de nuestro patrimonio histórico y cultural.

Palabras clave: Camí del Peix; La Vila Joiosa; Alcoi; camino histórico; puesta en valor; patrimonio.

El Camí del Peix és un vell camí que uneix les ciutats de la Vila Joiosa i Alcoi. És una ruta històrica de comunicació entre el mar i la muntanya, d'intercanvi de productes i de connexió entre diferents comarques. El seu pas es produeix per les poblacions de Sella, muntant pel port de Tudons, o per Relleu, que es troba a mitjan camí entre aquestes dues ciutats. Aquesta ruta és una via clau per al comerç i la indústria alcoianes a través del port de la Vila Joiosa. La construcció de noves vies de comunicació va comportar-ne l'abandonament i l'oblit. La proposta de revaloració pretén ser un primer pas per a la recuperació de tot aquest camí, que forma part del nostre patrimoni històric i cultural.

Paraules claus: Camí del Peix; la Vila Joiosa; Alcoi; camí històric; revaloració; patrimoni.

The Camí del Peix: Contributions to the location and highlight of a strategic historical route

The Camí del Peix is an old road connecting La Vila Joiosa and Alcoi. It is a historical communication route between the sea shore area and the inland mountain area by means of which different products were exchanged and different regions were connected. The traditional route goes either through the town of Sella, up the mountain pass of Tudons, or through the town of Relleu, halfway between these two cities, that is Alcoi and La Vila Joiosa. This was a key route for the important Alcoi's trade and industry through the "way out" sea port of La Vila Joiosa. The construction of modern new roads was the origin of its disuse, obsolescence and oblivion. The aim of our highlight valuing proposal tries to be a first step forward to the recovery of the whole of this old road, which is part of our historical and cultural heritage.

Key words: Camí del Peix; La Vila Joiosa; Alcoi; Historical road; Highlight valuing proposal; Heritage.

I. INTRODUCCIÓN

El presente artículo es el resultado de la investigación realizada para el Trabajo Fin de Máster perteneciente al Máster Universitario en Arqueología Profesional y Gestión del Patrimonio de la Universidad de Alicante, tutorizado por el Profesor y Doctor Don Antonio Espinosa Ruiz¹ de la Universidad de Alicante. Fue depositado en la Secretaria de la Facultad de Filosofía y Letras con el título de "*El Camí del Peix: Aportaciones para la localización y puesta en valor de una ruta histórica estratégica*" en el mes de septiembre de 2013 y defendido el 1 de octubre ante el tribunal constituido a tal efecto.

El artículo pretende ser una ampliación de este TFM, con lo que se ha seguido con la investigación tanto en el territorio que abarca este camino (ruta por Sella) como en la búsqueda y análisis de nuevas fuentes documentales en distintos archivos (Arxiu Municipal de La Vila Joiosa y Arxiu

Municipal d'Alcoi). Esta investigación ha permitido aportar nuevos datos sobre la importancia de este estratégico y antiguo camino de herradura.

El Camí del Peix es un antiguo camino de herradura que conecta dos importantes núcleos de población como son Alcoi y La Vila Joiosa. Es una ruta histórica de unión entre el mar y la montaña, de comercio y de intercambio entre comarcas. Su paso se producía por Relleu, que se encuentra a medio camino entre estas dos ciudades, pero también hay otra ruta a su paso por Sella que siguiendo una ruta diferente llegaría hasta Alcoi, formando un tejido de caminos de herradura que dan sentido a este territorio intercomarcal. También hay que decir que otra posibilidad de continuar el camino después de pasar Relleu es ascendiendo por un camino del Barranc del Regall que pasa por el Mas de la Roqueta, prosigue por dentro del pueblo de Benifallim, y enganchará con el camino que venía de Penàguila hacia la ciudad de Alcoi.

El Camí del Peix es un nombre popular que responde a que por este camino es por donde llegaba el pescado fresco y en salazón desde la playa de La Vila Joiosa, transportado por los arrieros en sus mulas, hasta la ciudad de Alcoi. El pescado no fue el único producto que se transportaría a lo-

* mapssella@gmail.com

Recibido: 15-01-2016. Aceptado: 11-03-2016.

mos de estos animales y por los arrieros, pero si el que era más apreciado por las gentes que vivían en el interior montañoso de estas comarcas.

Como muchos otros, el Camí del Peix dejó de utilizarse una vez construidas las carreteras entre finales del s. XIX y principios del XX. En este caso, este camino fue sustituido por la carretera del Barranc de la Batalla a Villajoyosa. El inicio de esta importante infraestructura tuvo lugar en mayo de 1864, momento en el que subastaron las obras de fábrica de la carretera entre el Barranc de la Batalla y Penàguila que pasaba por el pueblo de Benifallim correspondiente al primer tramo (Llinares Miguel, 2014: 31). Entre 1870 y 1875 se efectuarían las obras del cuarto y quinto tramo. También se adjudicarían las obras de reconstrucción sobre los tramos ya realizados alargándose los trabajos hasta 1923, quedando en esta fecha once kilómetros por realizar (De Vera Ferre, 1992: 48).

Fueron muchos los factores que influyeron en el atraso de la construcción de esta carretera. Destacan los peculiares procesos de subastas en las contrataciones realizadas por la Diputación, las reparaciones efectuadas en tramos ya terminados a causa de los temporales, la aprobación de unas cuentas que no concordaban con lo realizado, las disputas entre los capataces y la falta de mano de obra en muchas ocasiones. Pero el factor más decisivo que restó mucha importancia a esta carretera fue la construcción de la vía ferroviaria ente Alcoi y el Grao de Gandía (Llinares Miguel, 2014: 30).

Progresivamente estos caminos fueron convirtiéndose en rutas abandonadas y sin ninguna utilidad, pues las carreteras eran las nuevas vías de comunicación utilizadas por los habitantes de la zona. Posibilitaron el uso de nuevos vehículos como los carros, con una capacidad de carga superior, aunque muchas veces más lentos debidos al mal firme con que estaban construidas las carreteras. A pesar de todo, estos caminos no eran desconocidos por los lugareños ni transeúntes y aun conservaron su carácter de vía de comunicación entre los distintos pueblos y ciudades de la zona. Por eso, los caminos de herradura vivirían una segunda época de esplendor en estas tierras.

Así, el Camí del Peix volvería a ser usado en el periodo llamado de la Autarquía durante la Dictadura franquista. La acuciante falta de vehículos a motor y del combustible para ponerlos en marcha, debido al embargo sufrido por nuestro país, y el mal estado de las carreteras hizo necesario la vuelta al uso de animales como medio de transporte. Una actividad ilegal como el estraperlo utilizó estos caminos para pasar desapercibida ante las autoridades.

Con el fin del embargo internacional y la llegada del Desarrollismo a España en los primeros años de la década de los sesenta del siglo pasado, estos caminos volvieron a ser relegados, sustituidos por las carreteras, a casi un total olvido.

En la actualidad, la práctica de deportes al aire libre como el senderismo, el trekking o la bicicleta de montaña, junto al auge del turismo rural, ha posibilitado que algunos de estos tramos de antiguos caminos se hayan recuperado, pues se

vuelve a transitar por ellos con un motivo muy diferente al original, el de disfrutar en el tiempo de ocio.

Hay que reseñar que casi siempre son los tramos más bellos y singulares aquellos que son recuperados y que se transitan, pues estos son los que conoce todo el mundo y los que más huella van dejando en las personas. En contraposición a esto, los tramos que no tienen estas características caen irremediamente en el olvido, porque ya no sirven como infraestructura rural, están cubiertos de maleza y, en algunos casos, son usurpados o destruidos.

La tarea emprendida por la arqueología del paisaje ha hecho posible que los historiadores vean los caminos de otro modo, ya que un análisis más concienzudo del territorio y con otra visión ha facilitado que estos antiguos caminos tengan sentido dentro de un paisaje, como articuladores de un territorio. Al mismo tiempo, también dan sentido a los distintos asentamientos humanos y el lugar que ocupan, pues sería difícil desligar estas vías de comunicación de los sitios donde habitó el hombre.

Nuestros antepasados buscaban lugares con una ventajosa situación y estas rutas –como el Camí del Peix– propiciaban el intercambio social, económico y cultural entre las distintas poblaciones de nuestro territorio, pero también con aquellas que llegaron por el Mar Mediterráneo hasta La Vila Joiosa y siguieron esta ruta hasta Alcoi. Sin estos caminos el hombre hubiera quedado estancado en su lugar de origen. Por eso, seguir esos caminos le ha permitido transportar la aportación de cada territorio a nuevos lugares, el tránsito hacia el conocimiento y el progreso desde tiempos inmemoriales.

II. LOCALIZACIÓN

El Camí del Peix es un camino histórico estratégico, con cabecera inferior en La Vila Joiosa y superior en Alcoi. Ambas son capitales históricas y actuales de sus respectivas comarcas, La Marina Baixa y L'Alcoià, y que quedan unidas por este camino (fig. 1). De sur a norte, a La Vila Joiosa le sigue su paso por el término y localidad de Orxeta. A continuación encontramos Relleu, una de las poblaciones más significativas por su papel de control militar, a medio camino de Alcoi. Al cruzar el gran término municipal de Relleu continuaremos nuestro recorrido por el término de Penàguila, pero lejos de su núcleo urbano. Después se entra en el término de Benifallim, también alejado de su pueblo, y va bordeando la linde con la población de La Torre de les Maçanes en el paraje conocido como El Rentonar. Este camino sigue por el término municipal de Alcoi. Continuando la ruta por Cocentaina y Xàtiva, puede llegar hasta Valencia, capital histórica de los territorios valencianos desde el año 1238.

Esta ruta es el recorrido más corto que une las ciudades de La Vila Joiosa y Alcoi pasando por Relleu, a medio camino. Existe otro ramal que desde La Vila Joiosa asciende por Sella y después corona el Port de Tudons, siguiendo por Penàguila para llegar también a Alcoi.

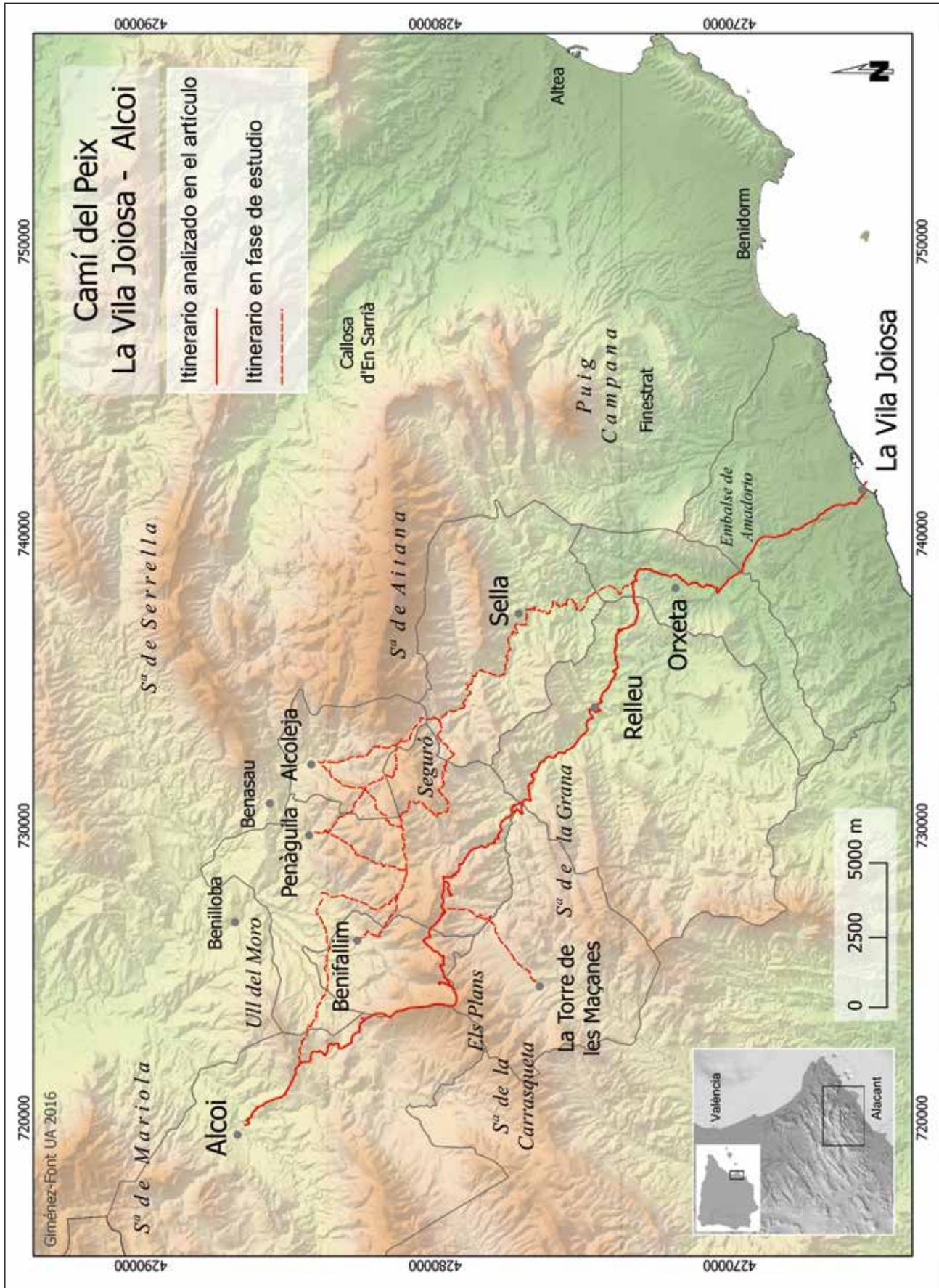


Figura 1. Mapa de localización de los términos municipales y localidades por donde pasa el Camí del Peix, con las principales dificultades montañosas. Autor: Pablo Giménez Font.

Son diversas rutas con inicio y final en sus dos cabeceiras, pero que a pesar de seguir distintos caminos, ya sea a su paso por Relleu o por Sella, son conocidos popularmente por Camí del Peix.

III. EL CAMÍ DEL PEIX EN LA TIPOLOGÍA CAMINERA

Uno de los primeros deseos de cualquier hombre es aprender a caminar, porque necesita conocer lo que le rodea. También cuando las personas se hacen mayores y dejan de caminar pierden algo básico en sus vidas que los relaciona con un lugar. Aunque hoy día contemos con algunos medios para impedirlo o retardarlo, lo último que desea el hombre es dejar de caminar, ya que a lo largo de su existencia lo ha conseguido casi todo caminando. Caminar es “el ejercicio que no necesita gimnasio, es la prescripción sin medicina, el tranquilizante sin pastillas, el ocio más barato. Caminar no contamina, consume pocos recursos naturales y es altamente eficiente. Caminar es tan natural como respirar”²² (Campillo y López, 2010: 11).

Caminamos por necesidad y también por deporte y por ocio, adoptando denominaciones que vienen del inglés como *hiking*, *trekking*... Nunca antes caminar ha sido tan popular, pero lo que hace posible que tengamos la libertad de caminar son los caminos. Y ¿qué son los caminos?

Un camino es una franja de terreno que posibilita el tránsito o que tiene este destino. Es decir, cualquier vía de comunicación o infraestructura viaria es un camino: no solo sendas y caminos rurales y pistas forestales, sino también calles, carreteras, autovías, etc. En realidad, todas las vías destinadas a la movilidad terrestre en todas sus formas constituyen una única red de comunicaciones de naturaleza territorial. Esta red, a pesar de la diversidad inherente a una estructura jerarquizada, forma una unidad funcional que integra todos los niveles del sistema territorial, de las sendas a las autopistas (Campillo y López, 2010: 19).

Lo que sí es cierto es que hay muchos tipos de caminos. Nos encontramos con: caminos reales, caminos carreteros, de herradura, vecinales, rurales, pistas forestales, caminos ganaderos, sendas... Todos estos términos “ponen de manifiesto que nos encontramos delante de un objeto complejo y de mal definir (...). Más allá de los conceptos populares y de los usos lingüísticos, son una realidad administrativa que define y caracteriza la ley” (Campillo y López, 2010: 19).

Según el Art. 2 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, se consideran carreteras en España “las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles”. Por lo tanto, podemos decir que un camino “es todo aquello que no tiene consideración de carretera porque los caminos se definen por exclusión respecto a la red de carreteras” (Campillo y López, 2010: 20).

La denominación de camino de herradura se debe a los animales de carga que transitaban por ellos (mulos, burros,

asnos, caballos...) y que estaban *calzados* con herraduras que evitaban que se dañaran las patas en los trayectos, pues hemos de recordar que por estos caminos solo podían transitar animales con sus cargas y personas a pie.

Por eso una característica esencial en la construcción de estos caminos es que su plataforma debía tener la suficiente anchura para que los animales pudieran circular cargados. Es de lógica que en los lugares donde hay roca tengan una amplitud de unos dos metros como mínimo. En el caso de la plataforma de este camino por el término de Alcoi tiene una anchura media de cinco pies (1,39 m)³, según un *Estadillo* de los caminos y carreteras que pasaban por Alcoi en el año 1848⁴. Asimismo en zonas abiertas la anchura de los caminos es diferente ya que se supone que no hay obstáculos para la carga. Por eso hay que recordar que los límites que a veces marcan los caminos (muros de mampostería, márgenes...) y las barandillas de los puentes son bajas para permitir el paso de los animales con la carga.

También la morfología de los caminos de herradura varía considerablemente en función de diversos factores: su uso o función original, el substrato geológico, el clima, la tradición cultural de cada sitio, etc.

Por eso, a lo largo de este Camí del Peix encontraremos tramos muy diferentes: pequeñas sendas, subidas en zigzag, cuevas empedradas, zonas llanas..., porque son muchos los términos y lugares que atraviesa, y eso nos lleva a observar distintas morfologías a lo largo de todo el trayecto. Esta morfología se amolda a las condiciones del terreno por donde pasa, pues la orografía siempre ha sido un condicionante, al igual que las capacidades tecnológicas de cada periodo histórico, ya que conforme se ha ido avanzando en el tiempo se han aplicado estas a los antiguos caminos.

Si su morfología es diferente a lo largo de todo el camino, también difieren los elementos constructivos que se utilizan. Destacan los pequeños márgenes de piedra seca, que sustentan la plataforma por donde este pasa y lo delimitan. Hay empedrados que impiden que se embarren determinados lugares a lo largo del trayecto y ayudan a superar cuevas empinadas. Están los pasos entre grandes piedras, y una de las soluciones más ingeniosas de los elementos constructivos como son las subidas en zigzag para salvar los desniveles de forma fácil y sencilla⁵ (fig. 2).

Estos caminos de herradura muchas veces eran conocidos como *caminos reales*. Era una denominación popular herencia de etapas anteriores, ya que los caminos en la Edad Media y hasta los Decretos de Nueva Planta eran propiedad del monarca, aunque éste ni los construyera ni los mantuviera.

Hoy día son las administraciones públicas quienes se encargan de mantenerlos. En lo referente a este tipo de caminos son los diferentes ayuntamientos por donde pasa los encargados de esta tarea, ya que son sus propietarios, y este es el caso del Camí del Peix. El Código Civil Español, en su artículo 339, establece: “los caminos públicos son bienes de dominio público, afectados al uso público según el artículo 344”. Esto significa que son bienes inmuebles de titularidad



Figura 2. Tramo del camino en zigzag por La Costa (Orxeta), y el Ventorrillo junto a la carretera de La Vila Joiosa a Alcoi. Foto Antonio Pérez Ortiz.

pública, y este suelo es público como el de las carreteras, plazas y calles.

El Camí del Peix, tras el abandono sufrido por su desuso, y el olvido por parte de las administraciones públicas que debían mantenerlo y custodiarlo, ha sufrido nefastas consecuencias como el vallado por algunas fincas por donde pasaban algunos tramos.

Como ejemplo encontramos el vallado de un coto de caza en la zona del Barranc de Monferri o de la finca El Regadiuet en Alcoi, donde además de la valla que impide el paso los bancales están labrados o cultivados desapareciendo el camino debajo de ellos. Esto también pasa en algunos lugares como en la zona de los valles de Rellu. También la administración pública ha destruido este camino, como pasa con el tramo que atravesaba la AP-7 a su paso por La Vila Joiosa, donde el tramo de la Era Soler queda partido en dos, y el túnel alternativo se encuentra a una distancia considerable.

Otro caso distinto es el del tramo de camino que salva la actual circunvalación que pasa por las huertas de La Vila Joiosa. Este se conserva por un túnel subterráneo prefabricado que deja libre el paso.

Son dos casos distintos y dos formas de actuar diferente de la misma administración, en este caso el gobierno central. Es la administración la única que puede cambiar el uso de este camino que le pertenece, siempre buscando y favoreciendo el interés general, ya que el Camí del Peix, como un bien de dominio público que es, goza del régimen jurídico propio que ampara la Constitución, que establece que los caminos públicos son inalienables, inembargables e imprescriptibles, están exentos de registro y no tributan. Que son inalienables significa que no se pueden alinear ni vender y que nadie puede apropiarse de ellos. Para hacerlo, previamente, se han de desafectar siguiendo el procedimiento que marca la legislación local (Campillo y López, 2010: 49).

En lo referente a los caminos públicos el significado de la imprescriptibilidad es que los caminos no prescriben.

Esta cuestión imposibilita que las personas particulares puedan adquirirlos en propiedad por usurpación.

En conclusión, la imprescriptibilidad e inalienabilidad de un camino público nos indica que, aunque esté abandonado, cerrado u ocupado, sigue siendo camino. Además, aunque el camino haya desaparecido, como pasa en algunos tramos del Camí del Peix donde ha sido labrado y cultivado, físicamente habrá desaparecido pero jurídicamente existe y, por lo tanto, la administración pública puede recuperar su posesión.

Estos caminos de herradura, al igual que casi todos, son patrimonio de los municipios por donde pasan, como sucede con el Camí del Peix. Porque estos caminos en el mundo rural articulan el territorio y permiten a sus habitantes ejercer los derechos fundamentales de circular y disfrutar de la naturaleza.

En la actualidad estos caminos se han convertido en un recurso turístico por el auge del turismo rural. Por lo tanto, los ayuntamientos de estos municipios deberían cuidar de este patrimonio y mantenerlo en buenas condiciones, no solo para su utilización por las personas del lugar sino también para sus nuevos usos turísticos.

Un camino en buenas condiciones es el que puede reportar beneficios en unos momentos en que la agricultura y la ganadería ya no son rentables ni competitivas. Pero en el mundo rural sigue persistiendo un problema, ya que son muchos caminos que tener en consideración en lugares que se están quedando despoblados, y donde los ayuntamientos carecen del presupuesto y el personal adecuado disponible. Es posible que el auge del turismo rural y deportes como el senderismo o el *trekking*, u otros practicados al aire libre, sea la salvación de algunos de estos lugares que se están quedando despoblados. Es probable que esta sea una apuesta de presente y futuro, pero también un motivo para recobrar el pasado, y que se vuelvan a recuperar y rescatar del olvido de la memoria y del abandono entre la maleza.

Y aunque los caminos rurales en muchos casos son –como ocurre con el Camí del Peix en muchos de sus tramos– “vías marginales, restos fosilizados de épocas pretéritas y sistemas de transporte desfasados”, pero también “una realidad persistente sobre el terreno y, durante un tiempo, también en la memoria de la gente” (Campillo y López, 2010: 82), en la actualidad pueden ser una solución para la economía del mundo rural, al encontrar una nueva utilidad.

IV. CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO TERRITORIAL

Esta introducción pretende ser un análisis del medio físico y geográfico en el que encontramos este camino. También es un recorrido por hechos históricos que sucedieron en el trayecto entre estas dos ciudades, que nos los da a conocer la documentación escrita. De la misma forma la arqueología y sus hallazgos nos descubren la importancia que este camino tuvo en otros tiempos y que no dejan huella en la docu-

mentación escrita. Asimismo analizaremos los comentarios que dejaron algunas personas que utilizaron este camino y que nos dan su visión sobre este recorrido.

IV.1. El medio físico y geográfico en el Camí del Peix

El medio físico y el espacio geográfico por donde transcurre este Camí del Peix es muy heterogéneo, pues esta ruta se prolonga desde la costa litoral hacia el interior montañoso de nuestra provincia, cosa que condiciona el recorrido de este camino, pero que va salvando una orografía singular y las dificultades geográficas que se hayan a lo largo de este trayecto.

La ciudad de La Vila Joiosa está situada en la costa y tiene un término en el que domina la llanura litoral, bastante aislado por las montañas del hinterland. También cuenta con muchas sierras y barrancos hacía el sur que dificultan su comunicación con la comarca de L'Alacantí, en el largo tramo costero que E. Llobregat denominó *frontera-desierto*, en el que se situó el límite de la cultura de El Argar o de Castilla y Aragón en el pacto de Almisra (Llobregat, 1983: 230).

Aprovechando el valle del Amadorio⁶ y las zonas llanas de su huerta cercanas a la costa este camino supera las dificultades montañosas que la rodean (Sierra de Orxeta, Puig Campana...) y le permiten adentrarse en el interior montañoso.

El camino desde Alcoi, una ciudad situada en un valle, transcurre entre grandes montañas como El Menejador (1.352 m), Els Plans (1.330 m), Serra Mariola (1.131m en el sector de Els Talecons), La Serreta (L'Ull del Moro con 1.051m), y Aitana (1558 m), que forma alineaciones montañosas que llegan hasta el mar, impidiendo la prolongación meridional del corredor natural mediterráneo, que solo puede llegar hasta Denia. Por eso, busca los pasos naturales que hay en un terreno con una orografía tan difícil como la que rodea Alcoi, ya que se alternan altas montañas con valles muy estrechos, que determinan que haya fuertes pendientes haciendo un continuo zigzag de subidas y bajadas. Esta situación también es el caso del pueblo de Relleu, donde hay valles continuados que atraviesan el recorrido unidos a través de collados.

Encontramos zonas más llanas en las áreas cercanas a la costa como en La Vila Joiosa, zonas con barrancos como el de Monferri, collados como en el tramo del molí de La Costa, valles estrechos y profundos en la zona de Relleu. Destaca el aprovechamiento de los valles de los ríos como pasa en los cursos fluviales de Sella, El Molinar y el de Tagarina, que ayuda a salvar el Port de Tudons y la Sierra de Aitana. También los pasos entre montañas como el que atravesamos entre la Penya Gori y L'Alt de la Devesa. Todos estos son pasos naturales que facilitan el tránsito por este camino.

De la misma manera este trayecto se beneficia de los movimientos geológicos y naturales de la Tierra producidos hace millones de años. Como ejemplo debemos tomar el paso del camino por un lugar donde se produjo un gran desprendimiento, que debido a estos movimientos geológicos partieron la montaña en dos en el tramo de La Costa.

Aprovecha los lugares donde se crearon dos fallas que se utilizan para el paso del camino por un lado, y la carretera actual que sube desde La Vila Joiosa a Relleu por el otro.

Otro gran ejemplo del beneficio de los movimientos geológicos es el de La Retura, en la subida del Port de Tudons, situado en el tramo de Sella, y que es el único paso posible por este lugar, donde camino y carretera actual coinciden en un tramo único de gran belleza y que va encajonado junto al valle del río de Tagarina. El paso es posible en esta zona por la *Rotura* de una falla en el paisaje.

Hay que decir que estos movimientos geológicos hicieron que sierras como la de Relleu sean un obstáculo difícil de pasar. En este tramo se buscan diferentes alternativas como el trayecto de La Costa o la llamada Travessa, que por detrás del cementerio de Orxeta y siguiendo una vía pecuaria atraviesa toda esta zona (hay que recalcar que por este camino alternativo no se podía llevar animales con carga).

Esta ruta entre Alcoi y La Vila Joiosa era un camino no exento de dificultades, pero que el hombre supo salvar con el conocimiento de pasos naturales que facilitaron el tránsito de animales con carga, de personas y viajeros. Además, con su ingenio consiguió mejorar algunas partes del trayecto con infraestructuras que posibilitaron cruzar estos lugares de forma cómoda. Como ejemplo citamos el tramo en zigzag que sostiene el camino con pequeños márgenes de piedra seca, y que permite sostener la plataforma de éste para que los agentes naturales que actúan en la zona no lo destruyan. También facilita salvar el desnivel que supone el tramo de La Costa de una manera ágil y eficaz. Del mismo modo, en el tramo del Turrumpero y del Carrer Les Voltes de Sella, a través de la subida en zigzag, se logra salvar el desnivel que supone subir desde el río de Les Voltes hasta el centro del pueblo, buscando la salida por el Carrer València.

IV.2. El Camí del Peix en la documentación escrita

Todos los hechos históricos que sucedieron en este camino avalan su importancia como ruta de comunicación estratégica. Así, podemos decir que es una vía de comunicación primordial por el interior a lo largo de la historia, por ejemplo, permitiendo la llegada de contingentes de apoyo de otras villas reales como Alcoi, ante el peligro de los piratas berberiscos que durante muchos siglos azotaron nuestras costas.

No debemos de olvidar que este camino, a través de su continuación hacia Cocentaina y luego hacia Xàtiva, tenía su destino final en Valencia, que ha sido la capital y ciudad más importante de este territorio en diferentes épocas históricas. La ciudad de Valencia se convirtió, desde la conquista en 1238 por las tropas de Jaime I, en *cap i casal* del antiguo Reino de Valencia y, posteriormente, ha sido la capital administrativa y política de referencia como lo es en la actualidad de la Comunidad Valenciana.

Las personas que utilizaban este camino eran de toda clase y condición social. Destaca su uso por los arrieros, con una gran movilidad por toda la zona, para llevar las mercancías con las que comerciar a distintas localidades.

Para facilitar el viaje por el camino, tanto del ser humano como de sus animales, surgen en los pueblos por los que pasa el itinerario las ventas y hostales. Es el caso de la Venta del Tío José antes de entrar en Orxeta. Otras veces estaban situadas en lugares estratégicos en cruces de camino, como es el caso del Ventorrillo en Orxeta; o a medio trayecto de la ruta entre La Vila Joiosa y Alcoi, como la Venta en Relleu situada en la carretera que va hacia La Torre de les Maçanes, o el Hostal en Sella situado en el actual Carrer València. Son lugares para el descanso, la comida y el alojamiento de personas y animales que utilizan este itinerario y que se sitúan al lado de los caminos.

Una de las mercancías principales con que comerciaban los arrieros era el pescado que subían desde la playa de La Vila Joiosa por este camino a su paso por Relleu o Sella hasta llegar a Alcoi y Cocentaina, e incluso a Xàtiva por el Port d'Albaida. Por este hecho este camino recibe el nombre popular por el que se le conoce, Camí del Peix. Valga como ejemplo la siguiente cita: “El 19 de marzo de 1798 el Ayuntamiento de Cocentaina trató sobre la necesidad y utilidad de construir un puente sobre el Riu d'Alcoi, junto al molino harinero de la villa, un puente que debería facilitar la llegada de todo el pescado fresco de la Marina” (Santonja Cardona, 2006: 252-253).

El pescado llega a Alcoi desde ciudades costeras como La Vila Joiosa porque “no hay tratantes en pescado fresco, pues los mismos pescadores lo traen al amanecer y venden por sí mismos, volviéndose en el mismo día á Villajoyosa o lugar marítimo de donde salieron al anochecer anterior”, como se desprende de la Respuesta de los peritos tasadores de la matrícula a los reparos formulados por el Gobierno Político Superior de la Provincia en el *Subsidio industrial y del Comercio. Matrícula de la Villa de Alcoi, año de 1835*⁷.

El pescado adquirido a pie de playa era preparado para ser transportado a lomo de las caballerías, como vemos en las cláusulas del siguiente convenio entre patrones y arrieros de La Vila Joiosa del año 1848⁸:

“En Villajoyosa a veinte y siete de marzo del año mil ochocientos y cuarenta y ocho, ante el escrivano y testigos yo José Santamaria Patron de los laudes de pesca llamados San Antonio, vecino de esta villa, digo que he tratado y convenido con Jayme Zaragoza, de Joaquin y Marco Antonio Nogueroles, arrieros de la propia vecindad, en entregarles todo el bonitol que coja en la pesca del Larache en el corriente año, que estoy pronto a emprender, cuyo bonitol me obligo a entregarles salado y en disposición de colocarlo en pipa, debiendo los dos entregarme 24 reales vellón por docena y no siendo de mosca, se entenderán por docena los que quepan hasta el peso de treinta libras valencianas. Y presentes nosotros los referidos Zaragoza y Nogueroles aceptamos esta escritura”.

Se puede decir también que la comunicación por este camino en los siglos anteriores entre las gentes de La Vila Joiosa y Alcoi era constante, favorecido por las instituciones de estas dos villas reales. En los Cornets o libros de contadurías pertenecientes al Ayuntamiento de La Vila Joiosa encontra-

mos pagos realizados a los verederos, personas que recorrían el camino para llevar comunicaciones entre estas dos ciudades a su paso por Relleu, como vemos a continuación⁹:

“Otros si a Gaspar Tores Maravall por haver ido a enseñar el camino de Relleu a otro veredero por llevar el mismo orden del señor Intendente”

De la misma forma los verederos también llegan por este camino desde Alcoi a colocar sus bandos a La Vila Joiosa, donde se publica información importante para estas dos villas reales que colaboran estrechamente en muchos asuntos.

A lo largo de los siglos la comunicación e intercambio de información y productos era constante entre estas dos villas. Por eso las instituciones solicitan servicios a sus respectivos ciudadanos que reciben un pago a cambio y que quedan reflejados en los Cornets. En este caso hay un intercambio de productos entre estas dos ciudades efectuado por un vilero a lomos de su caballería, como vemos en el siguiente ejemplo¹⁰:

“Otros si a un hijo de la Villa de Cosme Mayor por haver llevado a esta villa de Alcoi el referido pescado con su pollino y haber trahido de la mencionada villa de Alcoi 14 libras sera labrada para el servicio de las Luminarias de la Iglesia Parroquial de esta Villa que están a cargo de esta y a razon cada libra de sera la cuenta de todo”.

El estudio de estos Cornets también nos ha revelado algunas cuestiones muy interesantes. Destaca el uso de este camino por parte de peregrinos que iban a Santiago de Galicia. Sabemos de la llegada de peregrinos napolitanos a la ciudad de La Vila Joiosa en el s. XVIII, a través de su fondeadero natural, referente en la zona por sus buenas condiciones para la arribada de barcos a sus aguas, junto con el de Alicante. Se conoce la estancia de estos peregrinos napolitanos en la ciudad, por ser atendidos en el Hospital de la Villa y realizar éstos una donación a esta institución por sus cuidados en su convalecencia.

Es probable que estos peregrinos napolitanos siguieran las indicaciones de anteriores peregrinos, que debieron utilizar este camino entre estas dos villas para llegar a Santiago de Galicia, pero de los que no tenemos referencias. Esta ruta Jacobea parte del Mediterráneo y une Alicante, Murcia y Valencia con Santiago a través de la provincia de Albacete.

Desde La Vila Joiosa también partían religiosos para realizar este camino y llegar a Santiago de Galicia, a los que la villa de La Vila Joiosa les dio una limosna en el año 1734 para acometer esta dura y larga travesía como vemos a continuación¹¹:

“Otros si por una limosna que la Villa mandó dar a los Religiosos que Hivan a Santiago de Galicia” (fig. 3).

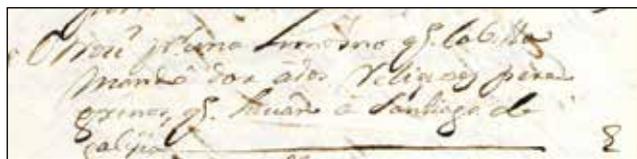


Figura 3. Cornet 1732. A.M.V. Peregrinos que reciben una limosna para ir a Santiago de Galicia.

Estos peregrinos llegados a La Vila Joiosa desde Nápoles, al igual que los religiosos que partían desde esta villa real, seguirían este Camí del Peix para alcanzar su objetivo de llegar a Santiago en Galicia.

Como los arrieros que llegaban con sus pescados hasta Alcoi y, posteriormente a Cocentaina y Xàtiva por el Port d'Albaida, estos peregrinos utilizarían la misma ruta para conectar con el camino que venía desde Valencia y, que a través de Xàtiva (antigua Vía Augusta) conectaría por el corredor de Montesa hasta llegar a La Font de la Figuera. Allí se bifurcaba en dos ramales. Uno de ellos tomaba la dirección hacia Albacete donde ya se dirigía, atravesando otras provincias, a Santiago de Compostela.

El uso de este camino por parte de los peregrinos permitía realizar el trayecto con cierta seguridad, alejándose de la costa y de los problemas de la piratería berberisca que azotaba las costas en estos tiempos.

De la misma manera los peregrinos realizarían esta ruta amparándose en la seguridad que ofrecían las fortalezas que jalonaban el camino y el paso por algunas villas reales que encontramos en su recorrido.

Era una ruta que comenzaba en una villa real como La Vila Joiosa y que continuaba por Orxeta, una población perteneciente a la Encomienda de la Orden de Santiago. El siguiente lugar de referencia era la población de Rellou con su fortaleza vigilante del pueblo y del camino. Era una localidad donde había cristianos viejos y tropas acantonadas en su castillo. Alcanzar la villa real de Penàguila era el siguiente paso de los peregrinos, que se guarnecerían tras sus fuertes murallas de cualquier peligro que los acechara. También tenía un imponente castillo roquero que vigilaba el camino, al igual que sucedía en Benifallim y su fortaleza, que situada al lado del camino, sería el paso previo para alcanzar su último objetivo: la villa real de Alcoi.

Hay que recordar que durante mucho tiempo estas tierras estuvieron pobladas por los moriscos hasta su definitiva expulsión en 1609 y que también muchos bandidos se escondían por sus escabrosas sierras, en busca de un fácil botín de peregrinos y viajeros de este Camí del Peix.

Por lo tanto, estos pueblos, sus fortalezas y ventas se convirtieron en lugares de referencia y de resguardo contra estas amenazas, que surgían en cualquier recodo del camino y daban seguridad a aquellos que se aventuraban por estos lugares. De ahí la necesidad de articular el territorio y controlarlo por parte de las autoridades reales con la concesión de privilegios a ciudades y villas que, dependiendo del rey, estaban situadas en lugares estratégicos. Esto posibilitaba un control total de las vías de comunicación y una mayor eficacia en la administración y control del territorio.

También lo utilizaban personajes ilustres en sus viajes y excursiones, como lo fue el catedrático Eduardo Soler y Pérez, que viajaba junto con su hermano Leopoldo. Éste era el encargado de realizar las fotografías, como la que nos muestra a Eduardo a lomos de su mulo a su paso por el Ventorrillo y cruce de Finestrat, por el tramo actual de la carretera nueva que unió La Vila Joiosa con Alcoi (fig. 4).



Figura 4. Eduardo Soler y Pérez a lomos de su mulo a su paso por la nueva carretera que uniría La Vila Joiosa con Alcoi.

La siguiente cita del catedrático Eduardo Soler y Pérez en la revista *La Esfera* nos describe el camino y la gente que lo utilizaba:

“Hay un tercer camino, el de Alcoi, sin remembranzas históricas ni vistas panorámicas, que humildemente esconde sus vueltas entre los campos de altos maizales y frondosos árboles de la Huerta, toca á multitud de casas en ella diseminadas y ofrece fácil vía a los bañistas de la industrial ciudad, que de aquí se surte de sabrosos pescados. Antes de existir la carretera se les conducía sobre mulos, dejando á la vista los enormes atunes, y los arrieros atravesaban de noche y a veces con nieves la Sierra de Aitana, de 1558 metros de altitud, andando, balanceándose, cogidos al rabo del animal, para ayudarse en las siete horas del escabroso camino. Cruzábanse con el nevero que de los pozos ó cavas de la sierra llevaba la nieve á Villajoyosa, donde en 1850 la embarcaban para Orán.”(Soler y Pérez, 1921: 334).

Con esta lectura tan ilustrativa es más fácil comprender por qué recibía este camino el nombre popular de Camí del Peix. También nos deja claro que era un camino por el que llegaba el transporte de la nieve a las grandes ciudades, incluso para cargarla al puerto de La Vila Joiosa con destino a Orán. En el transcurso de la ruta y después del paso entre la Peña Gori y L'Alt de la Devesa, nos encontramos con la ruta que baja del pozo de nieve del Rentonar que se encuentra localizado entre los términos de Benifallim y La Torre de les Maçanes en la Serra del Rontonar o Rentonar, a una altitud de 1200 m y al SE del vértice geodésico de L'Alt dels Plans (1330m). Su construcción se remonta a inicios del s. XVIII y existen referencias documentales sobre el abastecimiento de nieve a las poblaciones de Alcoi, Alicante y Xixona, en las que intervino la compañía de nevateros de Bartolomé Picó (Cruz Orozco y Segura Martí, 1996: 148).

Hay que decir que esta red de caminos que pasa cerca de los pozos de nieve es importante para su transporte y

distribución, que se hacía en caballerías. También era importante para el transporte del pescado, puesto que tenemos noticias de que el pescado desembarcado en La Vila Joiosa emprendía su camino hacia el interior pasando por las neveras para aprovisionarse *in situ* de nieve (Cruz Orozco y Segura Martí, 1996: 57). El pozo situado en El Rentonar es el único depósito de nieve que se encuentra en esta ruta que desde La Vila Joiosa ascendía por Relleu y llegaba a Alcoi.

Cabe destacar que por el camino que asciende por Sella también encontramos algunos pozos de nieve situados en la Sierra de Aitana en la zona de la Font de l'Arbre, cercanos al camino que ascendía por el Port de Tudons. De estos depósitos de nieve los arrieros se aprovisionarían de nieve para mantener la frescura de sus pescados, en su trayecto hacia su destino final, como nos recuerda este insigne catedrático, pero también estos arrieros cargaban con el hielo que luego abastecería los pueblos y ciudades costeras como La Vila Joiosa.

En el anterior comentario también se dice que los ciudadanos de Alcoi utilizan el camino para ir a la playa en su tiempo de ocio y cuando aprieta el calor sofocante del verano. Era el camino idóneo para llegar a la playa, seguramente en busca de las costas bañadas por el Mediterráneo en la ciudad de La Vila Joiosa, pues es donde nos lleva el camino directamente.

Los alcoyanos no solamente se dedicaron a tomar el baño en las playas, pues siempre fueron unos emprendedores y, por eso, la manufactura textil tuvo su origen en Alcoi en el s. XIV, orientada a los mercados locales. Posteriormente tuvo un gran desarrollo entre los s. XVII y XVIII, convirtiéndose en una de las zonas de principal desarrollo industrial valenciano y, aunque el Reino de Valencia era el mercado primordial, su gran progreso permitió las exportaciones hacia Castilla, Andalucía, incluso al Norte de África, además de contratos con la monarquía que favorecieron su expansión y crecimiento, y que obtuvo por parte de la monarquía el privilegio de la creación de la Real Fábrica de Paños en Alcoi.

Otra industria que se desarrolló en el s. XVIII en esta localidad fue la papelera, en los molinos ubicados en los principales ríos de la ciudad, y cuyos productos se distribuyeron por toda España y las colonias españolas. Destaca el papel de fumar, que era una de las grandes especialidades de la industria papelera alcoyana y que fue muy apreciado en la época.

Durante el periodo comprendido entre 1750 y el primer tercio del s. XX la región de Alcoi constituyó "el ejemplo más rotundo de formación de un distrito industrial en el País Valenciano, ya que la manufactura a domicilio se transformó de forma progresiva en una industria plenamente capitalista" (Cuevas Casaña, 2006: 296). Durante el s. XIX se produjo el desarrollo de producción del sistema fabril en Alcoi, que fue la última fase de un proceso iniciado en el s. XIV con una manufactura cuyo mercado fue solo local.

Con el desarrollo de las manufacturas y la pronta industrialización, los productos finales viajaron por los caminos

en busca de los puertos que los pudieran llevar a su destino. El puerto de La Vila Joiosa se convirtió en el destino de estos productos elaborados en Alcoi, pero también de las materias primas que necesitaba esta industria, traídas por los grandes barcos que recalaban en sus aguas. Los pequeños botes varados en su orilla eran cargados para llenar las bodegas de los barcos que allí fondeaban y también eran descargados de materias primas que servirían para realizar los productos alcoyanos.

De las actas municipales del Ayuntamiento de La Vila Joiosa celebradas el 15 de marzo de 1867 recogemos que, con una flota de más de quinientos barcos, La Vila Joiosa es la segunda matrícula naval del Estado. De los datos ofrecidos por Madoz podemos decir que La Vila Joiosa durante los años 1844 y 1845 contabilizó la llegada de 799 embarcaciones de cabotaje, y de 105 buques que provenían del extranjero y de América, así como la salida de 583 y 100 respectivamente (Alcaraz i Santonja, 2011: 50).

Madoz también nos ofrece datos de las toneladas cargadas y descargadas en este puerto, recogidos en las aduanas en estos años, con un total de 30.778 toneladas descargadas y 53.327 toneladas embarcadas. De igual modo en su Diccionario Geográfico Estadístico Histórico Español nos ofrece un dato que es muy gráfico de lo que suponía el puerto de La Vila Joiosa para Alcoi y al contrario, y donde comenta que "un millar de caballerías día tras día, emprendían el camino de Alcoy para llevar materias primas y posteriormente regresar a Villajoyosa cargadas de productos manufacturados, tejidos y papel de fumar principalmente, listos para ser enviados desde aquí a buena parte de España y el mundo" (Alcaraz i Santonja, 2011: 50).

Estos datos nos dan una idea, en primer lugar, de la relevancia que tenía este camino, que era necesario tanto para la industria alcoyana como para La Vila Joiosa, convirtiéndose el tráfico marítimo y el trabajo de carga y descarga en una de las actividades más importantes del municipio de esta ciudad. También era crucial la actividad realizada por los arrieros con sus reatas de mulas para el transporte, y toda la infraestructura que habría montada alrededor de esta actividad con sus trabajadores: estibadores, calafates, posaderos, aduaneros, marineros, patrones de barco, ganaderos y vendedores de mulas, etc.

Hay que decir que estos datos nos revelan el volumen de tráfico naval que existía en el puerto de La Vila Joiosa, de los destinos que recibían las toneladas de productos elaborados y cargados en estos barcos, y también las toneladas de materias primas que llegaban para ser utilizadas en la industria alcoyana.

Estas materias primas y productos que llegan a Alcoi por este camino dejan su huella en los distintos registros de consumos realizados por las autoridades locales, al contrario de lo que pasa con el pescado que aunque llega a diario no deja constancia en esta documentación. También se registra el nombre de los comerciantes o arrieros responsables de su transporte y comercialización, la cantidad y fecha de entrada de estas mercancías. Éstas debían ser declaradas ante

las autoridades competentes como vemos en la tabla para los meses de marzo, abril y mayo del año 1848¹² (tabla 1). La mayoría de los productos registrados que llegan en estos días a Alcoi vienen de las colonias españolas como son el cacao, el azúcar, el palo de Campeche o palo de Brasil (madera utilizada tradicionalmente para teñir), que entrarían por el puerto de La Vila Joiosa. Asimismo, destaca también la

PROPIETARIO	PRODUCTO	CANTIDAD	DIA
Vicente Llorca	Barrilla		16-Marzo
José Pastor	Cacao	14 arrobas	18-Marzo
José Pastor	Cacao	7 arrobas	20-Marzo
Vicente Company	Cacao	8 arrobas	21-Marzo
Jaime Quintana	Cacao	4 sacos	27-Marzo
Antonio Hernández	Cacao		28-Marzo
José Pastor	Cacao		30-Marzo
Antonio Hernández	Cacao		31-Marzo
Antonio Hernández	Cacao		5-Abril
Antonio Hernández	Azúcar		5-Abril
José Pastor	Barrilla		5-Abril
Montañés	Campeche		7-Abril
Antonio Hernández	Cacao		10-Abril
Antonio Vaello	Chocolate		10-Abril
José Vaello	Chocolate		10-Abril
Semió Miralles	Azúcar		17-Abril
Antonio Hernández	Azúcar		18-Abril
Vicente Carbonell para José Martí	Cacao		18-Abril
Vicente Llorca	Barrilla		20-Abril
Antonio Hernández	Cacao	17 arrobas	22-Abril
Antonio Hernández	Cacao		26-Abril
Antonio Hernández	Azúcar		26-Abril
José Milla	Azúcar		26-Abril
Vicente Llorca	Barrilla		28-Abril
Jacinto Casoti	Brasil		30-Abril
Jaime Quintana	Azúcar		30-Abril
Jaime Quintana	Cacao		30-Abril
Ramón Batlle	Cacao		30-Abril
José Nogueroles	Chocolate		2-Mayo
Miguel Pla	Azúcar		3-Mayo
Vicente Llorca	Barrilla		5-Mayo
Antonio Hernández	Cacao		6-Mayo
Antonio Hernández	Azúcar		6-Mayo
José Pastor	Cacao		6-Mayo
Antonio Alcaraz	Campeche		8-Mayo

Tabla 1. Tabla de registros de consumos del año 1848 de la ciudad de Alcoi.

llegada y comercialización de chocolate, producto de larga tradición elaborado en esta ciudad, aunque también se elaboraría en Alcoi. Hay que destacar por su importancia la llegada de barrilla, que era una planta de cuyas cenizas se obtenía la sosa y que también servían para blanquear la ropa. Ésta era un elemento básico utilizado en la potente industria textil alcoyana.

A la misma vez también encontramos tratos entre arrieros de La Vila Joiosa, dedicados al transporte de mercancías, como son las materias primas para la industria y productos elaborados de Alcoi, con fabricantes de paños de esta ciudad, que utilizarían este camino y dejan su huella en los protocolos notariales. Sirva como ejemplo lo siguiente¹³:

“En la villa de Villajoyosa a los cinco de diciembre del año mil ochocientos treinta y seis se pase por esta pública escritura como yo Miguel Lloret de Geronimo, arriero de dicha villa de mi libre voluntad otorgo: Que debo a D. Jose Llorens y Juliá fabricante de paños de la de Alcoi tres mil ciento cuarenta reales vellon que de todas traviesas que he tenido con Pedro Selles de Miguel de la presente villa, ha resultado el alcance contra mi segunda cuenta que hemos liquidado, y son a cuenta de los cuatro mil reales vellon, que este le cedió el derecho de percibirlo de mi según escritura ante el presente escrivano en veinte y uno del anterior noviembre y me obligo a satisfacer los tres mil ciento cuarenta al expresado Llorens, sin la mas leve usura ni interés ni trato reprobado como a si lo juro a Dios Nuestro Señor por una señal de cruz en diez plazos iguales”.

De la misma manera, también encontramos a arrieros de La Vila Joiosa en Alcoi, que piden créditos a los alcoyanos, en este caso un chocolatero, para comprar productos de esta ciudad y poder comerciar con ellos de vuelta a su lugar de origen¹⁴:

“En la villa de Alcoy a siete de marzo del año mil ochocientos treinta y seis ante mi el Escribano y testigos infra-escritos Pedro Selles y Selles y Francisco Adrover y Perez arrieros de Villajoyosa y hallados en esta dijeron que tienen convenido con José Llorens chocolatero de esta vecindad, el que este les facilite y proporcione cuantas cantidades necesiten en efectivo por razón de pagar que con motivo de su comercio y trafico tienen que hacer y como resultas el que los tres se hallen ausentes largas temporadas para que el dicho Llorens tenga el competente resguardo a fin de que pueda ser reintegrado de todos los antiguos pagos que por su cuenta rectifique y que debe llevar la debida cuenta y razón por tenor de la presente y en la via y forma que nos haya lugar en derecho los dos juntos y cada uno de por si. Declaran que comprometen aquel haciendo contar debidamente el José Llorens por documentos fehacientes las cantidades y pagos que en nombre de ambos y por su cuenta hayan hecho será integrado y reembolsado incontinentemente satisfaciéndolos religiosamente y con preferencia a cualquier otro crédito que con posterioridad hubieren contraído o contrajeren pues por su seguridad y resguardo obligan e hipotecan parcialmente todos sus bienes habidos y por haber con poderío y sumisión a los justicias competentes”.

También hallamos algunos tratos entre tratantes de La Vila Joiosa y comerciantes de tejidos de Alcoi, que cierran sus acuerdos con el notario a orillas del mar Mediterráneo, y que nos indican un comercio constante con ropas de lícito comercio fabricadas en la ciudad industrial y una conexión directa entre estas dos localidades a través de este camino, como vemos a continuación¹⁵:

“En la rada del mar de Villajoyosa a los cuatro dias del mes de Julio del año mil ochocientos treinta y cinco. Se pase por esta pública escritura como yo Fernando Faura tratante vecino de dicha villa de mi libre voluntad otorgo: Que debo a D. José Argemir y Torres del comercio de Alcoy ocho mil

ochocientos y un reales con seis maravedies vellon moneda corriente procedentes del saldo de cuentas de varias ropas de lícito comercio que he tomado al fiado de sus almacenes desde veinte y nueve de Junio de mil ochocientos y treinta y dos hasta veinte y ocho de Febrero ultimo por lo que me doy por satisfecho a mi voluntad con renunciación de las leyes de entrega y prueba de su recibo y me obligo a satisfacerle dicha cantidad sin la mas leve usura, interés ni trato reprobado. Así lo otorgo y no firmo por no saber lo hara uno de los testigos que lo son Don Antonio Urrios Labrador y Jose Ortuño de Antonio, marinero de la presente villa vecinos” (fig. 5).

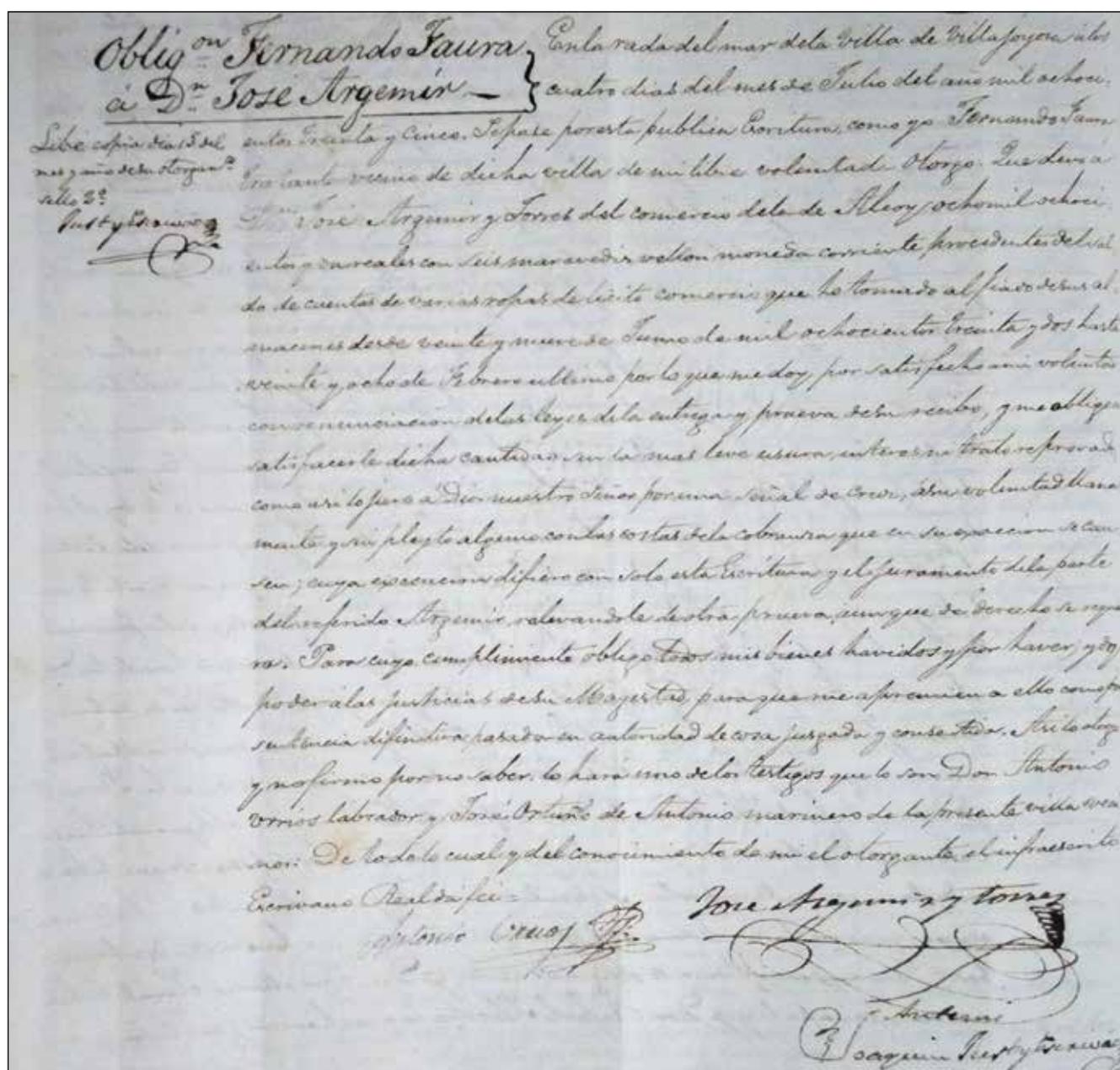


Figura 5. Obligación realizada en la Rada de La Vila Joiosa. Notario Joaquín Just i Escrivá. A.M.V.

Al mismo tiempo el comerciante José Argemis y Torres del comercio de Alcoi realizará un poder ante notario, para continuar cobrando todas las deudas que se le deben en La Vila Joiosa¹⁶:

“En la Villa de Villajoyosa a los cuatro días del mes de Julio del año mil ochocientos treinta y cinco. Se pase por esta pública escritura yo José Argemis y Torres del comercio de la de Alcoi de su libre libertad otorgo. Que doy y confiero todo mi poder cumplido (...) a favor de Don Antonio Urrios y Ripoll, administrador de la Baylia para que en mi nombre y representación perciba y cobre todas y cualesquiera cantidades de maravedís (...) que se me están debiendo y debieren”.

Todos estos documentos nos hablan de que había un contacto y un comercio constante entre estas dos ciudades, que se produciría a través de la utilización de este camino de herradura, única vía de comunicación viable hasta el momento.

Y, ¿por qué se utilizaba esta ruta y no otras que desde Alcoi podrían comunicar con el puerto de Alicante? se puede decir que el Camí del Peix, aunque era un camino de herradura como muchos otros, comunicaba la ciudad de Alcoi rápidamente con un buen puerto natural como era el de La Vila Joiosa. En este lugar podían embarcar sus productos en dirección a otros puertos comerciales más importantes como el de Alicante, núcleo distribuidor de mercancías por mar a nivel estatal e internacional. De la misma manera se podían recibir también materias primas básicas para la industria alcoyana, llegadas de las colonias u otros puertos de España y el mundo. En estos momentos el mar era el mejor de los caminos existentes a nivel global.

Alicante era una ciudad muy importante donde destacaba su puerto por sus características: “abrigado, con buenos accesos y de considerable amplitud, era una excepción entre la mediocridad portuaria valenciana” (Giménez López 1986-87: 194). Este puerto constituía el núcleo principal para su entorno más cercano, pero también era fundamental para los demás territorios de la monarquía española en la exportación e importación de muchos productos y materias primas, por eso, unos buenos medios de comunicación tenían un papel preponderante en su desarrollo como ciudad portuaria y de la actividad comercial. “En las últimas décadas del s. XVIII, el puerto y la red de caminos, que se complementaban entre sí, constituían esos medios, y así continuó hasta mediados del s. XIX cuando Alicante quedó unida a Madrid por el ferrocarril” (Sánchez Recio, 1990: 10).

Había muchos caminos que llegaban a la ciudad de Alicante buscando una salida al mar en su puerto. Destaca el excelente camino que comunicaba Madrid con Alicante a través del valle del Vinalopó. Era el camino real que a la altura de Almansa también enlazaba con el camino que iba de Madrid a Valencia por Albacete. Era la ruta de comunicación terrestre entre Alicante y Valencia por tierra; por eso, en estos momentos el camino más directo entre estas dos ciudades era el mar.

En cambio, debemos decir que no había una comunicación directa entre las ciudades de Alcoi y Alicante: lo único que existía era una senda que se tomaba desde Jijona. Por lo tanto, la comunicación entre la ciudad industrial y la portuaria se realizaba dando un gran rodeo, llegando desde Alcoi hasta Villena y desde allí había que dirigirse a la capital provincial (Sánchez Recio, 1990: 10). Con ello se perdía tiempo en unos caminos que de por sí ya eran casi intransitables con buen tiempo e inseguros por los bandoleros, como relatan muchos viajeros de la época. El Camí del Peix era, pues, la vía de comunicación más rápida, eficaz y directa con el mar y con el puerto de Alicante.

Hay que recordar que en un primer momento este fue el único puerto de la zona habilitado para comerciar con las colonias españolas. Además desde Alicante también partían otras rutas de comercio internacionales, de ahí la importante colonia de comerciantes extranjeros asentada en esta ciudad. También comunicaba con otros puertos de España, donde destacaban las rutas hacia Sevilla y Cádiz, los únicos puertos autorizados por la corona para comerciar con las colonias españolas antes de las leyes de liberalización de comercio.

Todos estos argumentos confieren a Alicante una importancia crucial como el principal puerto del Reino para el comercio nacional y con las colonias, pero también dotan de importancia a este Camí del Peix y al puerto de La Vila Joiosa, como ruta principal que seguían los industriales alcoyanos para que sus productos llegaran al puerto de Alicante y de ahí hasta las colonias españolas.

El puerto de La Vila Joiosa fue un fondeadero de primer nivel con una ciudad situada sobre un promontorio que le confería una situación de ventaja para defenderse. Era un lugar estratégico de control, de la actividad comercial y del transporte, pero también a lo largo de la historia fue una base corsaria importante, cuya actividad formaba parte de la economía local.

Esta actividad corsaria, que decreció a la par que la de los piratas berberiscos, fue sustituida sobre todo desde el s. XVIII por la del comercio y transporte.

En el s. XVIII, con la llegada de los Borbones al poder, con otra mentalidad diferente y sus nuevas políticas económicas, el dinamismo exportador fue alimentado por la legislación liberalizadora del comercio con América. Una primera medida fue el Real Decreto de Barlovento de 1765, un decreto que permitía el libre comercio entre las islas de Barlovento (Margarita, Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba) y los puertos de Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla. Esta medida se fue extendiendo en años sucesivos a diferentes colonias y más puertos españoles como antecedente de lo que sería el conocido Reglamento para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778.

Si desde el Real Decreto de 1765 el puerto de Alicante ya podía comerciar con estas colonias americanas, con la aprobación del posterior Reglamento el puerto de Alicante recibía el permiso real para comerciar con un número mayor

de ellas. La proximidad de La Vila Joiosa abría múltiples posibilidades de actividad a su puerto. Había un nuevo mercado que abastecer y que coparon los productos realizados en Alcoi, que llegaban desde esta ciudad para ser cargados en el puerto de La Vila Joiosa a través de este Camí del Peix.

Todos estos argumentos nos dan a entender porque las autoridades nacionales, provinciales y, sobre todo locales, pusieron todo su empeño en intentar mejorar esta estratégica vía de comunicación. Desde el Ayuntamiento de Alcoi se encargó un informe al arquitecto Francisco Carbonell, nombrado director de la reforma de caminos de esta ciudad. Sobre el Camí del Peix hace un informe en el año 1849 donde nos dice que “en la actualidad no es más que una cenda o vereda abierta para guía de los pasajeros, pero que no ofrece comodidad alguna; es susceptible de grandes mejoras... pero las dificultades están en el término de Benifallim, Penàguila y Relleu, particularmente en el del primero [Benifallim], situado a la falda de una montaña que toma el nombre de puerto de Benifallim, a cuya cumbre se sube por un zigzag abierto en la actualidad de cualquier modo...”¹⁷.

Este informe viene precedido de uno del año 1848 encargado por las autoridades nacionales sobre el estado de los caminos de Alcoi y donde resalta la importancia de esta ruta y la necesidad de acometer mejoras en él porque a la pregunta que se formula sobre el grado de interés general que tiene este camino se dice que “interesa su habilitación al comercio y fábricas por las playas de Villajoyosa y Benidorme, donde se embarcan y desembarcan muchos géneros; y al común de vecinos, por la importación”¹⁸.

Sin embargo, en la última década del s. XIX este camino perdería la importancia que tenía hasta el momento. En 1888 se realizarían los primeros proyectos de la línea ferroviaria con Gandía y la costa, que fue apoyada económicamente por capital alcoyano. Es construida por la compañía británica Alcoy And Gandía Railwai and Harbour Company Limited (Cuevas Casaña 113: 1999). Esta línea férrea, que unía el puerto de Gandía con Alcoi, se inauguró el día 22 de julio de 1892, aunque el primer servicio oficial no fue hasta el año 1893.

Este ferrocarril permitió la llegada de carbón y materias primas que abastecerían a la industria alcoyana. La Vila Joiosa dejaría de tener la importancia de la que había sido protagonista hasta el momento para la industria y el transporte de productos alcoyanos, en beneficio de la ciudad de Gandía.

Al mismo tiempo se ampliaron dos carreteras de primer orden por las que apostó Alcoi en esos momentos. Una fue la carretera que uniría Alcoi con Madrid por Banyeres de Mariola, la otra fue la conexión entre Alcoi y Valencia por Xàtiva. El resto de carreteras consideradas de tercer orden perdieron interés para las autoridades como la carretera del Barranc de la Batalla a Villajoyosa.

Además del pescado, también otros productos del ámbito rural, como la leña, el carbón, la cáscara de almendra, la lana o el esparto, fueron transportados por esta ruta (Cortes Picó, 2004: 62). Entre estos destacó claramente el esparto,

que fue siempre muy demandado por los vileros para realizar cuerdas para los barcos, calzado, etc.

Este camino volvió a ser utilizado después de la Guerra Civil, y durante el periodo conocido como la Autarquía en la Dictadura Franquista. El embargo a España hizo necesario volver a recurrir al transporte tradicional y al estraperlo, que abasteció de productos de primera necesidad a la población en tiempos de escasez.

Después de este segundo breve periodo de actividad dejó de utilizarse, aunque en la actualidad algún tramo como el de La Costa es usado en alguna actividad relacionada con el tiempo de ocio como es el senderismo y ha sido señalado como *camino de Santiago valenciano*.

Este camino no solo sirvió para el transporte de productos, también fue protagonista durante algunos episodios bélicos relacionados en la zona con la historia de España, durante los cuales este trayecto sirvió para el movimiento de tropas y desplazamiento de un lugar a otro.

Los primeros episodios bélicos conocidos en que se utilizó este camino fueron las revueltas del caudillo musulmán Al-Azraq. Fueron diversos conflictos en diferentes etapas. La primera entre los años 1247 y 1258, la segunda entre 1258 y 1275, y la última y definitiva entre los años 1276 y 1278. Estas revueltas estuvieron a punto de arruinar la conquista cristiana de los años inmediatamente anteriores.

En el contexto de la primera revuelta se fundó Alcoi en el año 1256. Se necesitaba reforzar el lugar con población cristiana y tener una base segura en la zona por donde transitaría el nuevo camino que venía desde Xàtiva, en una nueva ruta de norte a sur del Reino, y que atravesaría el Riu d'Alcoi, obviando el antiguo camino que iba por Llutxent y Benicadell, zonas con numerosa población musulmana.

En estas revueltas que empezaron en el año 1247 el castillo de Relleu se mantuvo siempre leal al monarca, pero no así Finestrat, Sella, Penàguila y Cocentaina (Torró Abad, 1999: 63). Este castillo se vio envuelto por territorios hostiles. Relleu recibió ataques de los sublevados en el castillo de Penàguila, donde se había rebelado el alcalde Ibrahim, primo de Al-Azraq. Estos atacantes seguirían el camino desde esta población, que es la actual carretera de Relleu a La Torre de les Maçanes, para perpetrar sus ataques contra el castillo de Relleu. Seguramente estaban utilizando parte de la misma ruta que hicimos en nuestro trazado.

También hay que destacar que las tropas que partían desde este castillo de Relleu, base segura de los cristianos en la zona, utilizaron el mismo camino para realizar sus ataques sobre Penàguila y los castillos que habían secundado la revuelta.

Hay que decir que el topónimo Relleu siempre ha suscitado polémica, pues popularmente se ha pensado que su significado era *relevo*. Ante esta polémica podemos decir que el significado de este topónimo no está claro, solo hay hipótesis. “Es posible pero no seguro que el topónimo Relleu, en la Marina de Alicante presente otro ejemplo del caso de nombre de lugar del norte transportado al País Valenciano con la reconquista (cf. los casos de Cencelles, Pardines,

Montcada, etc.), y que deba su origen al Ralleu conflentí” (Coromines, 1996: 332).

Como última cuestión a destacar respecto a las revueltas de Al-Azraq, debemos decir que el castillo de Relleu, como consecuencia de los ataques sufridos en esta época, tiene la morfología que conocemos en la actualidad (Bevià Camarero, 2006).

La entrada está orientada al sur mientras la mayoría de torres y garitas defensivas se orientan hacia el norte, desde donde se controla y se ve perfectamente este camino. Asimismo, hay que decir que las saeteras de algunas de estas torres están orientadas hacia esta zona norte, que es la que vigila el camino que comunica Relleu con Alcoi y Penàguila.

En este camino también se producirán otros episodios de nuestra historia. Así, sirvió reiteradamente como enlace entre las tropas de infantería acantonadas en Alcoi que iban a socorrer La Vila Joiosa en los ataques de los berberiscos.

En el momento en que había ataques de piratas en la costa, se emitían mensajes de ayuda a las ciudades y pueblos cercanos. Al ver barcos sospechosos desde las torres, mediante señales de fuego y humo se daba la señal de alarma. En el caso de La Vila Joiosa, a pesar de ser la sede de una de las tres (o cinco, según la época) tropas de caballería de la costa del Reino, la infantería estaba acantonada en Alcoi y, no en pocas ocasiones, acudieron al obligado auxilio de otra villa real, La Vila Joiosa. Lo más probable es que utilizaran nuestro camino, el más directo para alcanzar la costa.

Después de la expulsión de los moriscos se produjo un clima de bastante inestabilidad en las tierras despobladas. El bandidaje fue uno de los recursos de los habitantes de la zona para sobrevivir. Ante esta situación de inestabilidad Alcoi “respondió con la creación de milicias urbanas que, incluso, iban a defender de los piratas las villas costeras como Villajoyosa, lo que le causó enormes desembolsos” (Payà y Botella, 2006: 189).

Es posible que esta ruta fuera la vía de comunicación más rápida para llegar desde Alcoi a La Vila Joiosa, pues atravesaba pocas poblaciones y era la más directa. Duros fueron los ataques sufridos por La Vila Joiosa en el año 1538 a las que acudieron las tropas alcoyanas, o el perpetrado el 5 de junio del año 1519, cuando las autoridades de Alcoi recibieron un correo llegado desde Cocentaina donde se informaba “de la petición de socorro formulada por los vecinos de Villajoyosa, porque un día antes una gran tropa de argelinos había desembarcado en Altea, había asesinado un gran número de vecinos y había remontado el río Algar hasta Polop” (Santonja Cardona, 2006: 161). La reunión del Consell decidió enviar la ayuda y sus tropas a La Vila Joiosa. Una vez más estas tropas debieron utilizar esta ruta para ir en ayuda de los vileros.

El gran ataque contra La Vila Joiosa se produjo en el año 1538. La resistencia y victoria de los vileros fue de gran relevancia para el Reino de Valencia y dio moral a unos pueblos costeros que se resistían a estos ataques berberiscos que se perpetraban desde el mar, muchas veces con la connivencia de los moriscos que poblaban las tierras del interior

y que eran uno de los principales problemas de estas villas reales y de la Corona.

Este ataque es bastante conocido gracias al estudio en profundidad que hizo Vicente Márquez Galvañ en su libro *1538. Crónica del día de Santa Marta. Origen de las fiestas de La Vila*. En él aporta detalles esclarecedores sobre los acontecimientos de aquella jornada, que sirven para entender la importante conexión entre Alcoi y La Vila Joiosa.

A finales de Julio de 1538 unas 26 embarcaciones fueron avistadas en la costa con la intención de saquear La Vila Joiosa, aunque su objetivo principal era embarcar moriscos con destino a Berbería, según se informó a Carlos V por parte del duque de Calabria, Fernando de Aragón, Virrey de Valencia (Márquez Galvañ, 2009: 77).

Ante esta amenaza detectada por las autoridades se envió un socorro urgente de 300 milicianos entre arcabuceros y ballesteros para reforzar las defensas de la villa real y se puso en alerta a la población, ante el posible desembarco de los berberiscos. De la misma manera el Virrey se puso en contacto con el Gobernador de Xàtiva de visita oficial en Alcoi (Márquez Galvañ, 2009: 78).

Este ataque de los berberiscos se produjo al amanecer del día 29 de julio de 1538. Hasan Aga (Axe Baxa) era el renegado Sardo gobernador de Argel que atacó la Vila Joiosa, y no Salah Rais, Virrey de Argel, como dicen las fuentes. Era una flota de 26 embarcaciones, donde destacaban las cinco o seis galeras de remos, con una tropa que ascendía a un número cercano a 1500 piratas (Márquez Galvañ, 2009: 78).

Desde Alcoi, Juan de Vilarrasa, Gobernador de Xàtiva, enviaría sus correos hasta Valencia, para mantener el contacto con el Virrey, utilizando esta ruta por el interior del Reino de Valencia, ya que la costa era un lugar lleno de peligros. Los correos enviados por las villas viajarían mucho más seguros por esta zona de interior donde existían puntos de control estratégico que, a pesar de las dificultades, harían que la comunicación fuera permanente y se conocieran los acontecimientos acaecidos en estas jornadas.

Al amanecer del 29 de julio se arrimaron a las costas de la villa real y desembarcaron los turcos de sus fustas la artillería en la costa, empezando el bombardeo de la población y el asedio. Ante esta situación los jurados de La Vila Joiosa enviaron una carta urgente al Gobernador de Xàtiva que se encontraba en Alcoi.

Por este Camí del Peix el correo enviado por los Jurados de La Vila Joiosa llega rápidamente a Alcoi (5 horas) a informar sobre el ataque al Gobernador de Xàtiva, el cual trasladará su información al Virrey, Fernando de Aragón. En la carta que el Gobernador i Portanveus Joan de Vilarrasa envía desde Alcoi, con fecha de 29 de julio de 1538, al Virrey, Fernando de Aragón, le informa de un ataque que ha sufrido la villa real de La Vila Joiosa (Márquez Galvañ, 2009: 90). Conocemos los acontecimientos que acaecieron en el ataque por esta misiva: “En esta ora que son las once antes del mediodía he recibido correo de hoy y de la punta del día los moros tienen asaltada Vilajoiosa y con artillería

la combaten (...) ahora no tengo aviso de los de Villajoyosa, digo de los que están dentro sino de los que de fuera se han hallado y yo he enviado correos a todas las villas reales y a la gente de Sexona y en llegar aquí la gente que me pones será que es justamente para el socorro iremos a socorrerla". AGS. Estado-Aragón. Legajo 276, folio 65.

Al día siguiente, 30 de julio de 1538, los jurados de La Vila Joiosa envían otra misiva al Gobernador de Xàtiva que sigue en Alcoi. En esta carta el Gobernador es informado de los acontecimientos ocurridos el día anterior en la villa y de la victoria ante los turcos en el ataque sufrido (Márquez Galvañ, 2009: 91).

Las milicias de las villas reales enviadas por el Gobernador de Xàtiva empezaron a llegar cerca de la ciudad de La Vila Joiosa, como relata en su carta Joan de Vilarrasa, escrita en Alcoi el 30 de Julio al Virrey de Valencia Fernando de Aragón (Márquez Galvañ, 2009: 93).

En esta nueva carta se da cuenta de la situación de las milicias enviadas de socorro: "Hoy martes a las siete de la tarde he recibido carta de Villajoyosa por la cual verá V^a Exc^a lo que ha pasado (...) Los de Xixona ya comenzaban a enviar la gente. Los de Ontinyente ya venían y los de Bocayrente llegaron hasta una legua de aquí. Los de Biar y los de Caudete los he hecho volver del camino. Todos venían por servir a V^a Exc^a (...) así como del elevado número de gente que han acudido a la llamada (...) y sin duda se juntarán para el socorro más de mil y quinientos hombres". AGS. Estado-Aragón, Legajo 276, folio 68.

De la misma forma, por el mismo Camí del Peix el Gobernador y Portanveus de Xàtiva, que se encontraba en Alcoi, llegó a La Vila Joiosa el día 3 de agosto de 1538. Es una visita para evaluar los daños que se habían producido en la villa y en las defensas de la población atacada por los berberiscos (Márquez Galvañ, 2009: 97).

Otro hecho bélico donde este camino fue determinante fue la Guerra de Independencia o Guerra del Francés. En el año 1808, con la invasión de las tropas napoleónicas de España, los habitantes de este territorio también se alzaron en armas ante la ocupación francesa.

Una vez más este camino fue protagonista del movimiento de tropas que se disponían a luchar en las diferentes batallas que se produjeron. También hubo tropas acantonadas en lugares como Relleu, que se encargaban del control de la zona y de abastecer a sus ejércitos. Por eso, el pueblo de Relleu "padeció muchos sufrimientos, no solo por los hombres que pelearon y murieron en ella, sino porque en esta Villa acamparon tropas francesas y españolas dejando en la miseria a todos los hogares" (Sendra Barbé, 1980: 96).

En cuanto a las tareas de control tenemos noticias sobre los franceses. Así, "en la Guerra de la Independencia el 4 de febrero de 1812 se establecieron en Relleu las tropas del Ejército Imperial que permanecieron durante siete meses, impidiendo el tránsito de Relleu a Alicante" (Sendra Barbé, 1980: 96). Seguramente este control también se extendió al camino que iba hacia Alcoi desde La Vila Joiosa, importante enclave antinapoleónico, ya que tener el control de las co-

municaciones aseguraba el abastecimiento del ejército, pero también el dominio del territorio.

No solamente las tropas francesas estuvieron en Relleu o transitaron por el camino. Las tropas españolas también siguieron este trayecto hacia Alcoi. En Relleu estas tropas fueron abastecidas, porque "a la división que pasó de Villajoyosa a Alcoi en compañía de la de Mamburó se le habían entregado 6240 reales de vellón para 260 pares de zapatos, aparte de darles a dicha división y a la que bajó de Alcoi el mismo día las correspondientes raciones de pan, vino paja y maíz" (Sendra Barbé, 1980: 97).

Como vemos fue mucho el movimiento de tropas por estos caminos y mucho el esfuerzo que la gente hubo de realizar para abastecer a estas tropas, como pasó en Relleu con la nueva cosecha ya que "el día 8 de julio de 1812, ante la nueva cosecha, se mandaba almacenar 4994 arrobas de paja y 32 cahices, 6 barchillas de trigo para enviarlas a Alcoi" (Sendra Barbé, 1980: 97).

Este camino estuvo constantemente presente en el conflicto. Fue una ruta principal porque además de abastecerse en Relleu transitaban tropas hacia distintos lugares, incluidas las que iban a reunirse con las tropas acuarteladas en Alcoi preparadas para las batallas que se desarrollaron en esta guerra en Castalla.

IV.2. El Camí del Peix desde la Arqueología

También a partir de los estudios propiciados por la arqueología podemos hablar de la importancia de esta histórica ruta del Camí del Peix, como veremos a continuación.

Desde la prehistoria el hombre ya comienza a realizar rutas para la caza que luego aprovechará para el intercambio. Posteriormente sirvieron para el desplazamiento por el territorio, cuando grupos de cazadores ocupaban los valles interiores y el litoral según la temporada.

Este intercambio se realizará sobre todo con productos suntuarios o bienes de prestigio, y se efectuará a través de rutas preestablecidas desde tiempos inmemoriales. En el Neolítico, con la sedentarización, se consolidan estas rutas, que en periodos posteriores posibilitarán "la llegada de los posibles excedentes locales a los circuitos regionales (...) permite pensar en la conexión de estas comunidades aldeanas a estructuras comerciales y también políticas" (Aura y Jordá, 2006: 67-68).

En la Edad del Bronce encontraremos junto a las aldeas poblados en altura, situados estratégicamente para su defensa, controlar el territorio y, probablemente, las rutas de intercambio y comercio. Estas sociedades progresarán y con la aportación de innovaciones tecnológicas y culturales traídas por los fenicios evolucionarán hacia la que llamamos cultura ibérica (Grau Mira, 2006: 82).

Con la llegada de los fenicios en el s. VIII a.C. a nuestras costas en busca de materias primas, el intercambio empezó con los poblados situados en la costa. Más tarde se establecieron flujos comerciales de ida y vuelta con los poblados situados en el interior, que explotaban el territorio que circundaban y que dedicaban sus excedentes al comercio.

Los vestigios arqueológicos nos permiten seguir el rastro de este comercio en los poblados tanto de la costa como del interior. En estos se encuentran los restos de ánforas fenicias que contenían productos con los que comerciaban como vinos, aceite o pescado salado. En el caso de Alcoi, estos envases procedían seguramente del enclave fenicio de La Vila Joiosa.

“Estos grupos ibéricos de población expuestos a los contactos directos con los comerciantes griegos y púnicos desempeñarían un papel intermediario entre las poblaciones indígenas del interior y el mundo mediterráneo, depurando la intensidad de esas influencias, que se harían más débiles conforme nos alejamos de la costa y de las vías de comunicación facilitadas por los valles y ríos. Villajoyosa se desarrollaría así, desde el periodo Orientalizante final, basando su riqueza y prosperidad en la gestión y redistribución del comercio de bienes de prestigio hacia las comarcas del interior e intercambiando los excedentes agropecuarios y derivados del mar” (Pérez Blasco, 2011: 147-148).

Estos excedentes “circularían en forma de pagos o tributos desde los grupos productores hasta las jerarquías no productoras, para su mantenimiento y para ser canalizada a través de los circuitos de intercambio, con los que obtener materias primas y objetos destacados para el mantenimiento del prestigio y el estatus de las clases dirigentes de la sociedad” (Grau Mira, 2002: 158). Estos serían producidos por una mayoría de la población, a cambio de la protección por parte de la élite guerrera que habitaba los *oppida*, poblados fortificados en altura.

Desde estos poblados las élites necesitaban controlar toda esta ruta de intercambio desde el puerto principal, La Vila Joiosa, donde es probable que existiera un poblado llamado Álón (*Alonis* en las fuentes griegas), y que se situaría en el promontorio actual donde se ubica el casco antiguo de esta ciudad, hasta su destino en otros *oppida* del interior como podían ser La Serreta o El Puig.

En las necrópolis de Poble Nou y Casetes se han hallado caminos construidos con un pavimento de pequeñas gravas delimitados a los lados por muros de mampostería, datados en el Ibérico Final, aunque existían ya en el Ibérico Antiguo y época orientalizante, respectivamente, a juzgar por la disposición de las sepulturas en estos periodos (Ruiz y Marcos, 2011: 112). Desde la necrópolis de Les Casetes salía un camino “que debía dirigirse hacia los valles del interior, y desde ellos hacia la comarca de l’Alcoià, de la que Villajoyosa ha sido históricamente la salida natural al mar” (Ruiz y Marcos, 2011: 112).

Esta calzada partía en época romana imperial del Kardo Maximus (calle principal norte-sur del municipium romano), cuyos restos fueron hallados en anteriores excavaciones, bajo la actual calle Canalejas. La calzada pasaba por la Creueta y la Creu de Pedra (fig. 14), antiguos cruces de caminos, siguiendo el mismo trazado que el histórico Camí del Peix.

La calzada encontrada “se asienta sobre otra muy antigua, que conectaba el puerto y la ciudad antigua de La Vila Joiosa con los Valles de Alcoi” (Vilamuseu, 2015). Este ca-



Figura 6. Calzada romana principal que se adentra desde La Vila Joiosa hacia los valles de Alcoi. Imagen cenital de la excavación de la vía estructural de la conexión entre la Avda. Gonzalo Soriano y la N-332. Fotografía Vilamuseu. Museu Municipal de La Vila Joiosa.

mino con el paso del tiempo sería el conocido como Camino Real de Orxeta y, desde el s. XVIII, recibiría el nombre popular de Camí del Peix (fig. 6).

Este camino es el que partiría del asentamiento que, según las investigaciones más recientes, primero sería fenicio-púnico y más tarde ibérico, situado actualmente en el cerro que ocupa el casco antiguo de La Vila Joiosa, del que se conocen testimonios desde el s. VII a.C. Esta ciudad sería la *Alonis* que se menciona en algunos textos griegos antiguos como “Isla y ciudad de Massalia” que según las fuentes sería una de las tres colonias griegas de la provincia de Alicante.

Los *oppida* situados alrededor de La Vila Joiosa localizados en la costa, o el de Penya Roja de Relleu, ubicado en la principal vía de comunicación hacia los valles del interior (Martínez Santa Olalla, 1941: 448), es probable que fueran controlados por esta ciudad, y “podrían concentrar las funciones de redistribución comercial abastecidos por el núcleo de primer orden asentado en la Vila, ya que este constituye un enclave que refleja una más que significativa actividad comercial” (Ruiz y Marcos, 2011: 117).

Por tanto, es probable que desde el *oppidum* situado en La Vila Joiosa estas élites guerreras también controlaran otros enclaves ibéricos como Xauxelles (denominado Torre la Cruz por J. Belda) en La Vila Joiosa, El Collado de Orxeta, El Castellonet y Benesit en Relleu, todos situados en puntos claves de esta ruta y que controlarían parte del Camí del Peix hacia La Serreta.

Lo que si podemos decir es que desde el *oppidum* localizado en La Vila Joiosa se apreciaría bien el yacimiento de Xauxelles, que se sitúa exactamente al lado del camino en un pequeño promontorio, donde se encuentra un cruce de caminos estratégicos señalado con una cruz de piedra actualmente. También desde el yacimiento de Xauxelles la



Figura 7. Cuenca de visibilidad desde Xauxelles (o "Torre La Cruz") en La Vila Joiosa, desde donde se ve El Collado en Orxeta. Punto Verde: Situación Yacimientos. Escala 1:70.000. ETRS89 UTM Zone 30N. Radio: 5 km. Altura: 1'5 m. www.terrassit.gva.es/es/ver.



Figura 8. Tramo del antiguo camino de Alcoi a Penàguila a su paso por el Mas de la Font del Vicari, situado en la base de la montaña en cuya cima se localiza el yacimiento ibérico de La Serreta, al fondo.

cuenca de visibilidad nos demuestra que se ve el poblado del El Collado (fig. 7), situado en la cabecera del pantano Amadorio en Orxeta en un pequeño promontorio. Con esto podemos decir que el control en época ibérica es probable que se ejerciera desde La Vila Joiosa y estos poblados que encontramos a lo largo del recorrido del Camí del Peix.

En el tramo de camino que se adentra en el valle de Alcoi, circundado por altas montañas, habría dos *oppida* destacados que controlarían partes del trayecto desde su hegemónica posición en lugares elevados. En un primer momento esta vigilancia correspondería al yacimiento de El Puig d'Alcoi, hasta su abandono a finales del s. IV a. C., cuyo relevo correspondería al *oppidum* principal situado en La Serreta hasta su definitivo abandono a fines del s. III a. C. La Serreta se encuentra precisamente a la entrada del Camí del Peix en los valles de Alcoi (fig. 8).

Como consecuencia de su desuso al ser sustituido por las carreteras, esta ruta se fue perdiendo y desapareciendo, porque nadie mantenía la infraestructura caminera. Sin la ayuda de la administración solo le queda desaparecer cubierto por la naturaleza, usurpado por la gente, apropiado por las fincas y borrado de la memoria, aunque se haya visto que el Camí del Peix es un camino histórico importante. Con su documentación y localización en este trabajo se pretende que no quede en el olvido y vuelva ser lo que fue antaño cuando era la vía de comunicación principal entre el mar y la montaña.

V. RECORRIDO POR ETAPAS

En cuanto a su recorrido, hablaremos de forma sucinta de él y daremos unas cuantas pinceladas claves para conocerlo.

Para este recorrido proponemos una división en nueve etapas que comienzan en la ciudad de Alcoi, una de las dos cabeceras. Terminará en la playa de La Vila Joiosa, que es la otra cabecera, donde se ubica un fondeadero natural y puerto histórico del mar Mediterráneo.

Las nueve etapas en que se dividirá este recorrido serán las siguientes:

1. Placeta del Carbó al Mas del Regadiuet.
2. Mas del Regadiuet al Mas de la Pastora.
3. Casas del Rentonar al Barranc de Monferri.
4. Carretera de La Torre de les Maçanes a Rellou.
5. Rellou a la Casilla de los peones camineros.
6. Casilla peones camineros al Molí de la Costa.
7. Molí de la Costa a Orxeta.
8. Orxeta al pantano del Amadorio.
9. Pantano Amadorio a La Vila Joiosa.

V. 1. Placeta Carbó al Mas del Regadiuet

En la actualidad es un recorrido urbano que arranca en la Placeta del Carbó, en la ciudad de Alcoi, donde se sitúa la antigua Casa de la Vila o Casa del Consell, actualmente Museo Municipal Camilo Visedo Moltó. En las inmediaciones, en la calle de Sant Antoni, se sitúan los restos del denominado Portal de Penàguila. Aun son visibles unos pequeños bloques de piedra que parece ser pertenecieron a sus cimientos. Su nombre nos indica que era el lugar de las murallas de Alcoi de donde partía el antiguo camino de Penàguila y de Las Marinas. Desde este lugar partían las reatas de mulas y sus arrieros cargados con los productos que acabarían embarcados en la playa de La Vila Joiosa, con destinos tan lejanos como las antiguas colonias españolas de América y las islas Filipinas.

El recorrido continúa en descenso por el tramo inferior del Carrer Caragol, llamada así por la forma de salvar el



Figura 9. Puente de Penàguila sobre el río Molinar en Alcoi, a inicios del s. XX. Foto Carlos Laporta.

desnivel con curvas hasta descender hasta el río Molinar. El camino sigue su recorrido entre muchas fábricas abandonadas situadas en el cauce del río. Es una partida conocida como Tossal i Molins, antiguo núcleo industrial textil y papelerero de Alcoi. En este lugar el paso más importante es el llamado Pont de Penàguila que ayudaba a salvar el cauce del río Molinar conectando ya con el camino que se dirigía a Penàguila. Este puente desde siempre fue un problema, pues ante las crecidas del río muchas veces quedó destruido (fig. 9).

A partir de este puente empezamos a subir dejando atrás muchas fábricas abandonadas, y pasando por bajo del Viaducto de Canalejas llegamos a nuevas calles asfaltadas como la llamada Tossal, el Passeig Ovidi Montllor y el Carrer Penàguila, en cuya parte alta subimos por unas escaleras que siguen el trazado del antiguo camino, y que nos ayudan a salvar el desnivel existente entre unas calles y otras. Este recorrido forma parte de un sendero local, como atestiguan las señales de continuidad verdes y blancas en algunas fachadas. Estas escaleras nos llevarán a la carretera de acceso a Alcoi que viene de Benilloba CV-790, junto a la Caseta Falcó.

El camino sigue ascendiendo por una pequeña senda que sube entre bancales hasta conectar de nuevo con la carretera. En esta partida llamada de Pagos, el Camí del Peix alterna tramos de carretera asfaltada y de sendero por la vía pecuaria o antiguo camino de Penàguila, que pasa entre bancales y que sigue ascendiendo por la fincas Pago Mataix y a continuación próxima al vallado del Mas Roig, desde donde cruza la carretera CV-70 (Alcoi-Benidorm) y sigue en ascensión el sendero hasta coronar el Collao de les Creuetes, situado a las faldas occidentales de las elevaciones de La Serreta y de L'Ull del Moro.

Antiguamente, desde el Collao de les Creuetes es muy probable que el Camí del Peix cruzara la finca de la Foia de Merita en dirección hacia el Mas de la Pastora, pero actual-

mente la ruta recomendada es por la vía pecuaria que bordea por la izquierda la valla de cerramiento de las fincas de la Foia de Merita y del Mas de Jaume, y sigue en dirección al Mas de la Font del Vicari. Desde esta finca el camino cruza la antigua carretera de Benilloba (por la solana), sigue unos metros por la carretera de Les Torretes y más adelante se toma una senda que se adentra hacia el pinar y descende hasta las inmediaciones del Mas del Regadiuet.

V. 2. Mas del Regadiuet al Mas de La Pastora

Este tramo lo iniciamos desde la carretera de Benifallim CV-785, p. k. 1'9, siguiendo la pista de acceso a Els Plans y al Mas de la Pastora, que en su inicio va planeando entre espectaculares bancales de olivos y el pinar; al llegar a una curva desde donde ya se puede ver el Mas de la Pastora, el camino se desvía a mano izquierda.

El antiguo camino seguía su recorrido por este pequeño monte para buscar la Costera de la Mare de Déu, trayecto con fuerte pendiente y en zigzag (visible en la cartografía histórica), que discurre por un carrascal siguiendo la carena de la montaña (fig. 10). Al llegar a un collado, la senda cambia de vertiente y planea hacia el Alt de la Devesa y la Penya Gori. Hay que advertir que este tramo actualmente es intransitable hasta alcanzar las casas del Rentonar.

V. 3. Casas del Rentonar al Barranc de Monferri

Desde las casas del Rentonar el camino descende hacia la Font de la Teula, fuente y abrevadero situado en el lecho del barranco que permitiría abrevar a las caballerías y beber a las personas. En las proximidades se encuentra el antiguo depósito de nieve denominado Pou del Rentonar. La senda en zigzag recorre la vertiente sur del Rentonar buscando el antiguo camino real del Regall, con el que se encuentra en el Port de Benifallim, punto culminante de la carretera de Benifallim a La Torre de les Maçanes.

Desde el camino real del Regall existían dos variantes en dirección hacia la población de Relleu. Una que seguía la finca del Regall pasando por la Font de la Bernarda (abrevadero), y otra variante que seguía por el Barranc de la Canaleta y partidas de Les Alcoies y Monferri, donde se le unía el ramal procedente del municipio de La Torre de les Maçanes.

Ambos itinerarios atraviesan fincas privadas, actualmente con cerramientos o vallados que impiden transitar por el antiguo camino. La única alternativa es seguir la carretera de La Torre de les Maçanes a Relleu CV-782. Estos dos ramales vuelven a encontrarse en el Mas del Vicari, en las proximidades del p. k. 5 de la carretera CV-782.

V. 4. Carretera de La Torre de les Maçanes a Relleu

Este recorrido sigue principalmente la carretera que une La Torre de les Maçanes con Relleu, CV-782.

El trayecto de este camino permite admirar nuevas montañas a nuestro alrededor, como son la sierra de La Grana o la del Cabeçó d'Or, que ya pertenecen en parte al término de Relleu, donde nos situamos ahora.



Figura 10. Tramo Costera de la Mare de Déu. En morado trazado de GPS. Mapa Alcoi. Año 1939. Escala 1:50.000.

La actual carretera denota, por su recorrido, que era un camino bastante sinuoso, favorable para salvar el desnivel y facilitar el tránsito de animales y personas si se venía desde La Vila Joiosa, además de ser una ruta adaptada al paso del barranco encajonado del río Amadorio, que transcurre al lado de la carretera, donde desemboca el Barranc de Monferri.

En nuestra ruta desde Alcoi es una bajada constante hasta llegar a Relleu, ahora estamos en la partida del *Teix de Arriba (sic.)*, y conforme esta sinuosa carretera va descendiendo, nos acompaña un paisaje lleno de pinares verdes, que forman un bonito lugar con todas las masías que encontramos a nuestro paso, muchas derruidas y abandonadas, pues la agricultura ya no es rentable en estos lugares.

También hay algunos molinos, cinco en concreto, destacando el de Moli Vell que se cree que es de origen islámico. Estos molinos también estaban situados cerca de este importante camino con lo cual se facilitaba el transporte de los cereales y el comercio de la harina resultante, pues a todos los molinos se podía acceder con la carga de los animales.

En este tramo hacia Relleu también encontramos ventas. En este tramo había más de una venta en funcionamiento, aunque la principal era La Venta, que hoy da el nombre a la partida y al grupo de casas en este término. Se sitúa a mitad de camino entre las poblaciones de La Vila Joiosa y Alcoi, en un punto estratégico a las afueras de Relleu en el p. k. 2. También hay noticias de dos pequeñas ventas, una cerca del caserío de la Tosca y otra en el Maset del Vicari (Cortés Picó, 2004: 65).

En este recorrido también encontramos diversos yacimientos de distinta época, destaca el conocido yacimiento ibérico de *Penya Roja*, cuyo estratégica posición nos hace pensar que controlaba ya este importante paso del comercio entre la costa y el interior.

En el camino que se acerca a Relleu ya dominan en el paisaje las montañas más cercanas a la costa, donde destaca el Puig Campana por su altitud frente a las demás sierras, y los pequeños valles interiores por donde pasa el camino en su descenso hacia Orxeta.



Figura 11. Vistas desde el castillo de Relleu con la silueta del Puig Campana destacado al fondo entre las montañas costeras.

Ante nuestros ojos, y siguiendo el recorrido, aparece Relleu, que más o menos se encuentra a medio camino entre La Vila Joiosa y Alcoi. A su lado destaca el monte Benesit, allí se han encontrado vestigios de distintas épocas pertenecientes a un asentamiento ibérico y después islámico. Seguramente, antes de la construcción del castillo fue también un punto estratégico de control de la zona.

Por la carretera llegaremos al castillo de Relleu. Desde la fortaleza se observa muy bien el tramo que va hacia Alcoi, que coincide con la carretera de La Torre de les Maçanes, pero también domina el camino que llega desde La Vila Joiosa. Del castillo descenderemos a la población por sus antiguas calles buscando continuar nuestra ruta hacia la costa (fig. 11).

V. 5. Relleu a la casilla de los peones camineros

Este tramo parte del castillo de Relleu, donde también se encuentra la ermita del s. XVIII cuyo patrón es Sant Albert. Se descende por un Calvario con sus distintas estaciones.

Desde el castillo bajaremos al Carrer de la Coma, que conectará con el Carrer Alcoi por dentro de la población y que, como su nombre indica, nos dirigía hacia esa localidad. Esta calle pasa actualmente por detrás de la iglesia parroquial. Sus campanas son singulares, debido a que son las más antiguas de toda la provincia. Detalles como este, que pueden parecer irrelevantes para el tema que nos ocupa, son en cambio material muy importante para imprimir valor patrimonial a una ruta cualquiera.

Por el Carrer Alcoi conectamos con el Carrer Alacant. Estos dos caminos forman un cruce de caminos al lado de la iglesia. Por esta calle pasaba el antiguo trayecto que se dirigía a la ciudad de Alicante, y que descende por la Plaça Major del pueblo. Nosotros seguiremos en sentido contrario: abandonaremos el pueblo por el Carrer Evarist Manero Mollà.

Saldremos del pueblo por una cuesta que nos llevará hacia la finca La Corredora o *Correora* como dicen en Relleu y seguiremos por la carretera.

Si descendemos unos metros por la carretera asfaltada, al final de los bancales, hacia la izquierda encontramos un camino que al principio está bien visible, pero unos metros más abajo enseguida comienza a estar totalmente cubierto de maleza. Los bancales cultivados marcan perfectamente aquello que es camino de lo que no lo es. Desciende para ir plano durante un tramo y volver a subir, salvando este pequeño barranco.

En este lugar respetan el camino y, aunque está perdido en parte, no lo han cultivado ni lo han invadido como sí ocurre en otros lugares que veremos más adelante.

El camino ahora asciende entre la maleza, y de repente se pierde al lado de un bancal labrado, al final del cual ha desaparecido totalmente. Es un claro ejemplo de usurpación y apropiación de un terreno público.

Al salir del bancal por un cruce de tierra hasta el camino de asfalto encontramos una cadena que prohíbe el paso a los vehículos, aunque no a los peatones. Enseguida nos incorporaremos al camino de asfalto y a unos 20 metros hay un poste del tendido eléctrico. A la izquierda hay un cruce perdido y lleno de maleza que se corresponde con el antiguo camino y que evita dar una gran vuelta por el camino asfaltado, bajando hacia un nuevo valle donde domina un paisaje abancalado.

El camino va descendiendo y está cubierto de maleza, pero también por toda la tierra y grava del terraplén del bancal y de la carretera asfaltada de la parte superior. En ese tramo crecen grandes pinos que lo han invadido. Este trozo de camino perdido sale unos veinte metros más abajo, donde se encuentra otro poste de la luz y un cruce que se debe dejar a mano derecha. Después toma una pista forestal de tierra que se encuentra rodeada de bancales a ambos lados y que afronta un nuevo valle entre masías y bancales.

El recorrido ahora transcurre por una pista forestal que atraviesa este amplio valle del término de Relleu. Después de atravesar el fondo del valle continuará para tomar un camino a mano derecha y abandonar el que estamos transitando. Se meterá en un pequeño barranco que le permite pasar al otro lado. Todo este trayecto continúa siempre rodeado de bancales y grandes fincas a ambos lados. Destaca entre todas la Foia del Conde. Casa del que fuera Conde de Cervellón, de Elda, de Anna y Barón de Relleu.

A continuación en esta ruta vislumbraremos un ejemplo del camino perdido, lleno de maleza (aunque claramente distinguible) junto a un bancal trabajado. Este camino, que lleva trayectoria ascendente entre maleza y que forma alguna bella curva para salvar el desnivel entre bancales, nos llevará hasta un cruce con una pista forestal de tierra que baja y que atraviesa el camino por donde debemos continuar para alcanzar un nuevo valle.

Seguimos nuestro camino hasta encontrar un poste de la luz. Aquí la pista forestal continúa hacia la derecha; sin embargo el camino sigue por el lado izquierdo del palo de

la luz por donde desciende, una vez más lleno de maleza y perdido. Al fondo vemos el Puig Campana, útil como hito de referencia.

El camino está perdido entre la maleza, pero este es el recorrido más corto, pues atraviesa entre dos pequeñas colinas, y las salva haciendo una bonita curva que le permite salvar el desnivel y pasar detrás de ellas.

Tras este último tramo de pista forestal que va ascendiendo, poco a poco, entre bancales, pasaremos por debajo de la Foia Esquardo, enorme casa de campo que dejaremos a nuestra izquierda, y continuaremos unos cuantos metros más hasta alcanzar la casilla de los peones camineros. En la actualidad solo queda un solar.

V. 6. Casilla de peones camineros al Molí de la Costa

Esta etapa comienza en la casilla de los peones camineros. Estos se encargaban de arreglar los caminos y, posteriormente las carreteras. Esta construcción ya no existe. En algunos sitios estas casas aún se conservan, como la que hay en la carretera entre Benidorm y La Nucia en una rotonda.

Desde este solar nos adentramos por una senda y por unos metros en la actual carretera que se dirige de La Vila Joiosa a Relleu CV-775. Enseguida tomaremos un cruce a la derecha que corresponde a una pista forestal asfaltada, que nos dirigirá a una pista de tierra rodeada de masías y bancales con grandes márgenes. El camino va descendiendo poco a poco, buscando el tramo denominado de La Costa. Esta denominación viene de la palabra valenciana *costera*, 'cuesta' en castellano. Por este paso natural descenderemos desde Relleu a Orxeta.

Cuando finalicen los bancales encontraremos un pinar por el cual transcurre esta pista forestal y, seguidamente, toparemos con un bancal que es por donde pasaba el antiguo camino y que hoy día está yermo, pero en el que aún se ve el camino. Es una nueva usurpación de terreno público, aunque hay partes en este mismo tramo donde el camino está perdido y se sigue respetando.

Hay que descender por una senda que transcurre entre pinos, y donde aún se puede observar muy bien el lecho del camino formado por tierra compacta y pisada, y que el paso de los años no ha podido borrar, aunque haya perdido su utilidad y su uso tradicional.

Al coronar el pequeño collado por una cuesta que viene a continuación, empezamos a vislumbrar nuevas montañas y un espectacular paisaje que se abre ante nuestros ojos, donde destacan las grandes montañas de esta zona y desde donde también vemos el trazado de la carretera, que desde La Vila Joiosa asciende hasta Relleu y que no coincide con el camino. El tramo de La Costa aprovecha un lugar natural para el paso, pues aquí se produjo un desprendimiento de la montaña que se partió en dos y dio lugar a una falla. Por un lado pasa la carretera, mientras que en el otro lado va este camino.

Iniciamos nuestro descenso por una senda marcada en el camino entre las piedras, que nos permiten bajar el collado por la otra parte. La senda es estrecha pero todavía conserva su recorrido entre las piedras que aún no la han invadido.

Este camino nos llevará a un mirador natural en la roca donde podremos ver un nuevo paisaje marcado de nuevo por la preeminencia del Puig Campana, pero ahora acompañada de otras importantes montañas como Castellet, el Penyó Divino, la Peña de Sella, Aitana y el Realet. También vemos el pueblo de Sella, la nueva carretera con el actual cruce de Finestrat y grandes extensiones abancaladas, así como la cantera de la Peña Negra, entre otros hitos. Es una zona bastante antropizada, pero en muchos otros lugares el pinar está volviendo a recuperar el terreno perdido hace décadas porque la tierra se ha abandonado. Enfrente de nosotros aparece el camino de Orxeta hasta Benimantell a su paso por el termino de Sella, que comienza en el Molí de la Costa, y que está situado en la otra parte del valle del río Sella (fig. 12).

Al descender afrontamos una rampa de singular belleza, que aún mantiene el enlosado de piedra original, pues este tramo es uno de los mejores conservados del camino. Este empedrado servía para subir la cuesta a los animales cargados y salvar el desnivel, e impedir en caso de lluvia que los animales y arrieros que los acompañaban quedaran clavados en el barro.

Este descenso todavía conserva su estado original en muchos tramos, salvando el desnivel con curvas, algunas de las cuales se han perdido llenas de maleza y piedras, mientras otras aún se usan para realizar el ascenso. El camino conserva el firme original en este tramo.

Conforme bajamos llegamos a otra zona espectacular de este recorrido, una bajada en zigzag sostenida por márgenes realizados de piedra seca, técnica milenaria que se está perdiendo (fig 2). Esta infraestructura ayuda a animales y personas a salvar el desnivel de una forma más fácil y cómoda, evitando una subida a plomo. Este tramo es un precioso ejemplo de infraestructuras camineras que ayudan a superar los obstáculos con ingenio.

Al finalizar este tramo de bajada de zigzag, damos de pleno con la actual carretera que corta el inicio de la subida, y que desde La Vila Joiosa sube a Relleu pero también se dirige a Sella salvando el Port de Tudons, para continuar hacia Penàguila y Alcoi.

Al atravesar la carretera está el Ventorrillo, una antigua venta situada en un importante cruce de caminos. Aquí se encontraban quienes venían de Orxeta, Finestrat y Benidorm. También se separaba el camino que iba a Sella y el que se dirigía a Relleu para llegar a Alcoi. Era un lugar de descanso y encuentro de arrieros y viajeros. El camino pasaba justamente por delante del Ventorrillo, donde había una pequeña era, e iba descendiendo hasta buscar el Molí de la Costa y el camino de Orxeta a Benimantell. En la actualidad esa parte está cortada por los desprendimientos que han modificado la zona, pero se aprecia muy bien el tramo que ascendía desde la actual carretera de Finestrat.

Hoy día el camino enlaza con la carretera que se dirige a Finestrat haciendo unas pequeñas curvas que ayudaban a superar el desnivel. Debajo de los pinos todavía quedan restos de un antiguo margen de piedra seca que sostenía

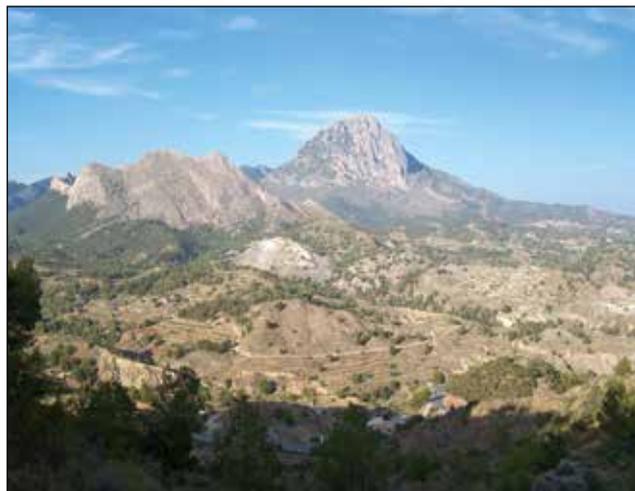


Figura 12. Paisaje desde el Tramo de La Costa. Lugar ideal para un punto de observación.

el camino en una de estas curvas que descendían hacia la carretera. Ahora, por la carretera llegaremos al Molí de la Costa o del Partidor, pues aquí se encuentra un lugar donde las aguas del azud del río Sella se recogían y se partían en la siguiente proporción, una parte para el riego de La Vila Joiosa y dos para el riego de Orxeta.

V. 7. Molí de la Costa a Orxeta

En este tramo dejamos atrás el Molí de la Costa o Partidor que en la actualidad está abandonado. Ahora tomaremos un cruce que es una pista forestal que enlaza con la carretera por la derecha. Es el antiguo camino que desde Orxeta se dirigía a Benimantell pasando por el termino de Sella. Por aquí pasaba la ruta más fácil para salvar la Sierra de Relleu, un gran obstáculo orográfico en este camino.

Iniciamos el ascenso de la cuesta y dejamos a la izquierda al Puig Campana, pero su presencia ya no nos abandona hasta La Vila Joiosa, dadas sus grandes dimensiones. No en vano alcanza una cota de 1410 m s. n. m. a tan solo 8 Km de la costa, todo un récord, pues se trata de la cima más elevada cercana a la costa de España. Además, el río Sella se encajona por el barranco que transcurre a nuestra izquierda buscando Orxeta y el pantano del Amadorio. El objetivo de esta subida será alcanzar los depósitos de agua de Orxeta que se encuentran en el collado que vamos a coronar.

Descendemos a Orxeta por la pista forestal, salvando el Barranquet por un puente nos adentramos ya en el casco urbano entrando por el Carrer Barranquet donde encontramos un antiguo lavadero y la Font dels Banyets que se construyó en el año 1924. La ruta continuará por el Carrer Major, calle principal por sus casas y bellas cornisas con cenefas, fechas de construcción e iniciales de antiguos propietarios, que nos conducirá a la Plaça del Doctor Ferrándiz. Punto neurálgico del pueblo donde destacan la iglesia parroquial y su campanario.

V. 8. De Orxeta al Pantano

La siguiente etapa comienza en la Plaça del Doctor Ferrándiz de Orxeta, desde donde nos desplazaremos por el Carrer Major para salir de la población. Al final de esta calle hay una cruz de metal sobre un pedestal, recién restaurada, que marca o señala el final del pueblo.

En las afueras del pueblo encontramos una zona con nuevas construcciones de chalets adosados a la derecha; a la izquierda se sitúa un parque, y encima de este está la actual carretera CV-770, que se dirige hacia La Vila Joiosa. Entre estas construcciones hay una primera calle que conducía detrás del cementerio de Orxeta, y que los arrieros utilizaban como atajo. Este recorrido alternativo, conocido como La Travessa, superaba la Sierra de Rellu a través de una cañada, pero era poco recomendado para animales con carga. Encima de la carretera y junto a esta calle encontramos una casa que antiguamente fue La Venta de José o del Tío Pepe. Estuvo en funcionamiento hasta los años setenta del siglo pasado. Está situada al lado de la calle de la Travessa y enfrente del camino viejo que llega por las huertas de Orxeta.

El recorrido continúa ahora por un lugar singular, la huerta de Orxeta. Es un vergel que ocupa el valle del río Sella. Situada debajo de la localidad se extiende hacia la cola del pantano del Amadorio, recibiendo las aguas de riego de la acequia Mayor que transita principalmente por el pueblo.

Para entrar a las huertas de Orxeta hay que hacerlo por un callejón entre las nuevas construcciones que es difícil de identificar. Está situado entre el número 15 y el 17. Nos adentraremos por un camino de tierra rodeado de bancales. A pesar de estar rodeado de numerosas huertas, el camino sigue respetándose. Es posible que sea así porque las parcelas se articulan alrededor de él, es el camino de acceso y por él pasa también una infraestructura necesaria como la acequia principal.

En este tramo no dejamos de ver en ningún momento frente a nosotros la Sierra de Orxeta por un lado, donde se

encuentra su antiguo castillo, sobre un montículo. Su origen es posible que se remonte al s. XIII. El camino de descenso continúa hasta un lugar donde se estrecha más al paso de un pequeño barranco que desemboca en el río Sella, y que ha ido erosionándolo.

Pasado este tramo en que se convierte en una pequeña senda, el camino vuelve a recuperar su tamaño original, que es una pista forestal de tierra. Siempre dejamos el río a la izquierda, aguas que desembocaran en el pantano del Amadorio, y más huertas y la carretera a la derecha, pues el camino, aunque paralelo a la carretera, no discurre por el mismo lugar.

Al llegar a la cola del pantano, detrás del último bancal de la huerta, hallamos una infraestructura interesante: una acequia enorme que alimentaba el *cup* del antiguo Molí de Baix, del que solo quedan actualmente estos restos y vestigios de los cimientos. Este molino cesó su actividad a finales del s. XIX.

Este camino continúa al lado de la cola del pantano Amadorio y nos permitirá llegar a la actual carretera CV-770, que salva el río con un puente. En la foto aérea del vuelo americano (junio 1956) está en construcción.

El cruce saldrá al lado del puente dejándolo a la izquierda. En el p. k. 7 de la carretera, la cruzaremos y tomaremos una entrada a mano derecha, que nos llevará por un camino de asfalto que corresponde a la antigua carretera. Allí encontraremos un puente que nos ayuda a cruzar el río Amadorio que llega de Rellu, y que nos introducirá por el lado del pantano hasta que el camino se pierda dentro del agua.

Este pantano, que se terminó de construir en el año 1957, también cubrió con sus aguas la antigua carretera. Aún existe dentro de las aguas un puente antiguo que se ve cuando se retiran las aguas lo suficiente.

Es impresionante ver como esta antigua carretera se mete en el agua hasta desaparecer de nuestra vista y aparecer enfrente en la conocida como “curva del pantano”, pues



Figura 13. Fotografía aérea del trayecto original del camino por dentro del pantano Amadorio. Vuelo Americano 1956. Escala 1: 33.000.

su trayectoria –si obviamos el trazado de la nueva carretera que cruza por enfrente– es recta desde la antigua fábrica de ladrillos de La Robella. Este tramo era conocido como La Costera de la Robella.

El pantano se construyó en los términos de La Vila Joiosa y Orxeta, en la partida conocida como Els Llífbers. Se llena de los aportes del río Sella, de las aguas del trasvase del Taibilla de las fuentes del Algar y del río Amadorio, que viene por la zona del Estrecho en Relleu, donde se encuentra el antiguo pantano construido en el s. XVII (fig. 13).

V. 9. Pantano Amadorio a La Vila Joiosa

Iniciamos el último tramo del camino en la conocida como curva del Pantano del Amadorio, situada en la actual carretera que viene de La Vila Joiosa, y que continúa por la zona conocida por La Robella. Es un trazado bastante recto. A nuestra izquierda tomaremos un camino de tierra que pasa por detrás de la fábrica de ladrillos de La Robella, que funcionó entre los años 20 y 70 del siglo pasado. Se alimentaba de unas canteras de arcilla propias que había detrás. Aún quedan restos de su edificio, donde sobresale la magnífica chimenea, que está protegida, pero amenaza ruina.

El antiguo camino, con este rodeo, conectaba con el que desde Finestrat iba hacia Alicante, importante ruta de comunicación paralela a la costa. Después de rodear por completo la fábrica, volvía para conectar con la actual carretera que es por donde sigue el camino.

El camino abandona esta zona de La Robella para pasar entre el Tossal de Damunt l’Horta, que dejamos a nuestra izquierda, y el Monte del Voladoret, que dejamos a nuestra derecha, y que está cortado por la zanja de la carretera. Ahora llegaremos a la partida de Alcocons, situada entre el río y el Barranc de Llinares. Aquí se sitúa el Molí de Llinares, que actualmente es una vivienda y que parece ser que solo conserva las dos *cacaus*. Seguimos adelante por un camino asfaltado donde se corta el nuestro de repente, en la Autopista AP-7 a su paso por La Vila Joiosa, que como hemos comentado anteriormente deja el recorrido cortado y parte en dos la Era de Soler. A un lado de la autopista se queda el Molí de la Era Soler, que conserva el *cup*, las muelas y la casa situada detrás de una valla, y se abastecía del riego de la acequia Major de Dalt. Al otro lado queda parte de la Era de Soler. Este es un claro ejemplo de que al hacer nuevas infraestructuras no se pensó en los antiguos caminos, pues primaron los nuevos avances y el interés general.

Al salir de la Era Soler por un camino asfaltado nos encontramos con una gran torre que se divisa desde lejos. Es una torre defensiva de la huerta de La Vila Joiosa situada en un pequeño promontorio, adosada a su casa de campo dominando los terrenos de su alrededor. Es conocida como la Torre de Dalt, y forma parte del sistema defensivo contra la piratería que se centraliza en el castillo fortaleza de La Vila Joiosa. Estas torres están declaradas BIC.

Continuamos nuestro recorrido por este camino de asfalto que nos conducirá a encontrarnos con un espectacular y magnífico ejemplar de olivo bimilenario, que se conoce



Figura 14. Creu de Pedra de La Vila Joiosa situada en su lugar original. Fotografía Leopoldo Soler.

en La Vila Joiosa como Olivera Grossa, pues su tamaño es descomunal, y seguramente son muchas las culturas que han visto crecer este impresionante ejemplar.

El recorrido por el camino de asfalto nos conduce hasta llegar a un punto clave de nuestra ruta, el cruce de la Cruz de Piedra, que ya no está ubicada exactamente aquí, pero que marcaba un importante cruce de caminos. Una vez restaurada, se ubicó desplazada veintiséis metros al lado opuesto del vial rápido de enlace entre la circunvalación y la autopista, con el fin de permitir la continuidad de su uso público tradicional. No obstante, continúa suponiendo un hito caminero en el paisaje de la zona (fig. 14).

El cruce de la derecha era el antiguo camino a Alicante que pasaba por el Pont del Salt d’En Gil (tradicionalmente desvirtuado a Pont de Sant Argil) y la Roca Encantada. Antes de la construcción de la actual carretera, también aquí se cruzaban el camino que iba hasta Alcoi desde La Vila Joiosa, y deja a mano izquierda la barriada o Ermita de San Antonio que data del s. XVI.

Vigilando este cruce estratégico encontramos sobre un pequeño promontorio una nueva torre de la huerta adosada a una casa, denominada Torre de Baix, que domina extensos campos de cultivo. Excavaciones arqueológicas detectaron



Figura 15. Vista aérea del centro histórico de La Vila Joiosa. Archivo Vilamuseu.

restos de la Edad de Bronce, de una muralla y un posible poblado de época Ibérica, de una villa romana alto imperial y del caserío y torre de época moderna, que fue construida probablemente en el s. XVII. Con el estudio de los vestigios encontrados podemos decir que la ocupación de este lugar por distintas culturas no fue casual sino que, además de encontrarse junto a la importante Font del Ribàs (que suministraba el agua a La Vila Joiosa hasta 1919) constituía un sitio crucial de paso y de control estratégico, pues como se ha demostrado es un cruce de caminos esencial a lo largo de la historia.

Nuestro recorrido discurrirá ahora por la partida de Xauvelles, un camino asfaltado. Pasado este punto llegaremos al túnel subterráneo por donde pasa el camino, y que salva la circunvalación. En este lugar, aunque no respetaron el camino, dejaron libre el paso, con lo cual sigue el mismo recorrido original.

Desde este lugar nos dirigiremos a la partida de la Foradà, donde se encuentra una gran balsa para el riego inutilizada. En este punto nos dirigiremos hacia la Font d'Urrios,

donde antiguamente se encontraba el caserío de Urrios, que nos llevará ya al camino conocido como de Els Ribassos. Este transcurre al lado del río Amadorio¹⁹ hasta el puente de la carretera de Alicante.

Bajaremos por este camino y nos unirá bordeando siempre el río Amadorio con la calle del Doctor Álvaro Esquedo, antiguo Carrer Llimons. En la primera de las casas de esta calle nació el ilustre y conocido Doctor Álvaro Esquedo, que da nombre a la calle. No obstante, anteriormente (y popularmente aún hoy) se llamaba Carrer Llimons, quizá por huertos de limoneros de las proximidades.

Nuestro recorrido desembocará en la actual Plaça de la Generalitat, que a lo largo de la historia ha sido un punto neurálgico, pues aquí se encontraba el antiguo foro romano y estaba la puerta principal de entrada a la ciudad medieval, anteriormente ibérica y romana.

En esta plaza concurre el puente de la carretera, construido en 1860 sobre el río Amadorio para la carretera nacional que venía de Alicante, y que une el barrio del Poble Nou con La Vila Joiosa. También en esta plaza se encontraba al

lado del puente una antigua venta, de la que solo queda el solar. Estaba situada al lado de la casa donde nació el Doctor Álvaro Esquerdo, junto a una gran fuente con abrevadero en la propia plaza. Servía de lugar de descanso a arrieros, bestias y viajeros que llegaban de sus viajes.

En este lugar, y sobre el promontorio situado al lado del río, se encuentra el casco antiguo de La Vila Joiosa. Destacan sus casas colgantes de colores que caen sobre el río Amadorio, la iglesia fortaleza de la Asunción, las murallas construidas en el s. XVI que discurren por el flanco noreste, y ya desaparecido un antiguo castillo que se conoce por un grabado de Viciano y que se derruyó al perder su utilidad en el s. XVIII. Este promontorio siempre fue un lugar estratégico que ya eligieron los íberos para situar su ciudadela, como atestiguan los hallazgos arqueológicos. Es un lugar fácilmente defendible por su ubicación en caso de ataque, y dominaba las principales vías de comunicación en la antigüedad, tanto el mar como las vías terrestres.

Tras la ciudad ibérica y la *Allon* romana hubo un período de desocupación en época islámica y más tarde, en el año 1300, se fundó la *vila nova* que luego se amuralló, y que hoy conforma el casco antiguo de La Vila Joiosa. Desde aquí se articuló y creció el resto de la ciudad.

Desde esta plaza y bajando una cuesta, llamada Costera de la Mar, por la que discurre un gran lienzo de las murallas urbanas renacentistas, llegamos al mar, nuestro destino final (fig. 15).

Ante nuestros ojos se abre un espectacular Mediterráneo, principal vía de comunicación en todas las épocas históricas. Aquí, en la Plaça de Sant Pere, estuvo el fondeadero y puerto natural (La Fonda) hasta la construcción del actual puerto de La Vila Joiosa en los años veinte del s. XX. Este puerto natural, en cuya bahía fondeaban los barcos más grandes, que eran cargados con pequeños barcos que estaban varados en la playa, fue la salida habitual de las personas, mercancías y productos de la comarca de la Marina Baixa y de los productos derivados del comercio con el interior montañoso de L'Alcoià i El Comtat, convirtiéndose La Vila Joiosa en la capital histórica de la Marina Baixa a lo largo de la historia.

VI. PROPUESTAS PARA LA PUESTA EN VALOR

Poner en valor se define como “la acción de poner en relieve el valor de algo, resaltando, devolviendo o aumentando su valor” (López-Menchero Bendicho, 2010: 122). La puesta en valor del patrimonio al aire libre implica valorizar vestigios materiales que, probablemente, durante siglos han carecido de valor para la mayor parte de la sociedad (López-Menchero Bendicho, 2010: 14). Antonio Espinosa insiste en la identificación de los valores naturales y culturales (la singularidad, la belleza, la representatividad cultural, el estado de conservación, etc.) para proceder después a ponerlos de relieve ante los destinatarios de una eventual interpretación del patrimonio²⁰.

Lo que vamos a realizar es la propuesta inicial de realización de un itinerario cultural, que se define como “toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado” (Carta ICOMOS de Itinerarios Culturales del 2008) y que consiste, en primer lugar, en su recuperación y su puesta en valor.

Empezaremos por una propuesta de tareas de acondicionamiento a realizar en el camino. Seguiremos con su puesta en valor con la utilización de diferentes recursos de interpretación del patrimonio (en adelante, IP), que tendrán como resultado un itinerario cultural. Su finalidad será enseñar al público la riqueza patrimonial del lugar, poniendo de relieve sus valores naturales y culturales y “la interpretación del patrimonio visitado o, lo que es lo mismo: un público enterado del significado del sitio apreciándolo y disfrutándolo” (Morales Miranda, 2001: 1).

VI. 1. Acondicionamiento del camino

Al pasar el tiempo y dejar de utilizarse este camino por la construcción de las carreteras actuales a finales del siglo pasado, toda la ruta ha sufrido el abandono que suele encontrar aquello a lo que no le damos uso. A pesar de todo, se ha conservado bastante bien en conjunto.

En las condiciones que encontramos el camino son necesarios algunos trabajos de acondicionamiento para recuperar sus condiciones originales:

- 1) El desbroce de la vegetación del paso del camino y sus lados, recuperando el ancho original y los tramos de curvas que se han perdido en detrimento de nuevos trayectos más rectos.
- 2) La retirada de piedras que invaden el camino, y que son producto sobretodo de la erosión. Es una medida necesaria para poder transitar de manera segura y sin obstáculos.
- 3) Consolidar los pequeños márgenes de piedra seca que delimitan el camino en algunos de sus tramos originales. Ejemplo de una infraestructura caminera original.
- 4) Recuperar el camino a su paso por zonas que han sido objeto claro de ocupación y apropiación indebida de un terreno público que encontramos en algunos lugares de la ruta. Son las instituciones quienes deben proceder a realizar los trámites pertinentes para que vuelva a su estado original.
- 5) Realizar desagües de aguas pluviales en algunos lugares clave, que eviten en caso de lluvias torrenciales la destrucción del camino.
- 6) En la medida de lo posible se deben eliminar las señalizaciones que no sean oficiales y sustituirlas por aquellas que sean reconocibles y estén homologadas.
- 7) Como última medida debemos estar atentos para realizar todas las tareas necesarias de mantenimiento, para que el camino esté en condiciones de uso y evi-

tar su deterioro y destrucción con visitas periódicas. Asimismo, en la actualidad con las nuevas tecnologías las personas que utilicen el camino pueden aportar sus sugerencias e informar de incidencias a través de imágenes que tomen con sus dispositivos móviles y que pueden hacer llegar al equipo encargado de su mantenimiento.

VI. 2. Señalización del tramo

Una de las tareas más importantes es la señalización, porque una de sus funciones principales es la de facilitar que las personas que lo utilizan sepan donde se encuentran en cada momento, y solo se puedan dedicar a disfrutar del paseo sin otras preocupaciones. Por eso “la señalización del camino siempre tiene que ser clara y visible para impedir contratiempos porque constituye el principal equipamiento del senderismo²¹.”

Según Campillo y López, en los caminos podemos encontrar diferentes tipos de señalizaciones, sobre todo para facilitar la práctica del senderismo. Las diferentes clases de señalización son: a) direccional o de situación; b) de continuidad o de seguridad; c) informativa; d) interpretativa; e) itinerarios específicos.

Una de las señalizaciones más importantes es la que indica dirección. Se encuentra en los cruces, entradas, salidas de pueblos y en lugares de inicio. El siguiente tipo es la señalización de continuidad. Suele corresponder con marcas de pintura. Es una señal que confirma que se camina por caminos señalizados. Las marcas de pintura, si se hacen con cuidado, resultan las más cómodas y económicas; las opciones caras de señalización son presas fáciles del vandalismo (Campillo y López, 2010: 96).

La señalización informativa es la que “informa al usuario sobre la propia ruta, la red de caminos y sus características, sobre los principales recursos asociados, recomendaciones, avisos y pautas de comportamiento que los usuarios deben conocer” (Campillo y López, 2010: 96). Para el caso que nos ocupa, aparte de la señalización de continuidad, la más importante será la interpretativa.

VI. 3. Propuesta de recursos para la interpretación del patrimonio (IP)

Los recursos para la interpretación del patrimonio que utilizaremos serán de dos tipos: directos e indirectos. Con la elección de la información y el desarrollo del mensaje que vamos a transmitir “debemos elegir los medios más adecuados para ello, ya que el patrimonio no habla por sí solo” (López-Menchero Bendicho, 2010: 49).

Proponemos como recursos de interpretación la colocación de paneles, las visitas guiadas y los puntos de observación. En caso de la puesta en valor de todo el Camí del Peix también sería aconsejable poner un Centro de Interpretación de este camino, ya sea en alguna de las dos cabeceras de esta ruta como son Alcoi y La Vila Joiosa o en alguna localidad a medio camino.

Los **paneles interpretativos** deben estar colocados en

lugares estratégicos, para permitirnos entender lo que vemos a lo largo del recorrido²².

Otro recurso para la interpretación del patrimonio son las **visitas guiadas**. En aquellos puntos donde se encuentren bienes declarados BIC (como castillos o torres de huerta) deberán ser realizadas por guías habilitados por la Generalitat Valenciana.

El trabajo como guía ofrece una nueva oportunidad laboral a vecinos de las poblaciones por donde pasa el Camí del Peix, en momentos de crisis de otros sectores tradicionales. Que participen en esta iniciativa de la puesta en valor del patrimonio de sus localidades es uno de los logros más significativos²³. La animación puede ser uno de los recursos a utilizar. La estrategia más utilizada por los animadores suele ser la caracterización como un personaje de la época, aunque no es la única. Una opción en nuestro caso es utilizar un personaje ficticio, como un arriero común; o real, como Eduardo Soler y Pérez, un viajero y usuario habitual de este camino que podría aparecer a lomos de su burro y caracterizado como se ve en la (fig. 4).

Estos guías, además de conocer bien los bienes culturales y naturales y los valores del camino, también deberían conocer algunas de las historias que se cuentan sobre él. Sirva como ejemplo el cuento de Navidad de los Arrieros de Villajoyosa, de Enric Valor; o la utilización del Molí de la Costa como base de las tropas francesas durante la guerra de la Independencia, o más recientemente como *Centro Reto*.

Situando al visitante en un lugar estratégico a lo largo del camino le permitirá observar y entender “con mayor claridad tanto los vestigios arqueológicos propiamente dichos como el paisaje asociado a ellos” (López-Menchero Bendicho 2010: 65). Son los puntos de observación.

Hay algunos puntos del camino que son especialmente idóneos para ello, como la cuerda de la sierra del Rentonar o la culminación de la Costa en la subida de Orxeta a Rellu (fig. 12). Desde estos lugares se puede observar la antropización del territorio, con sus masías o sus banales; la geología de la montaña alicantina; o la utilización de recursos naturales como el diapiro o la cantera de la Peña Negra. En estos lugares suele ser recomendable instalar un panel de paisaje, es decir, con la silueta de los principales elementos en un amplio arco coincidente con el que abarque la vista, que nos ayude a entender lo que estamos viendo y nos sitúe los hitos más importantes.

La gestión del patrimonio “es una herramienta eficaz para lograr el doble objetivo de la conservación y la divulgación” (Pérez-Juez Gil, 10: 2006). No obstante, en la actualidad lo que está claro es que para dar a conocer un sitio es necesario hacer una buena campaña de difusión y promoción. Por eso se debe intentar sacar el mayor rendimiento del sector turístico, pero siempre aplicando todos estos recursos de manera sostenible, para intentar que no haya una sobreexplotación que merme el paisaje y la naturaleza, pues paisaje y patrimonio no se entienden uno sin la otra.

Para realizar una buena gestión del patrimonio al aire libre se deben emplear las mejores estrategias de promoción

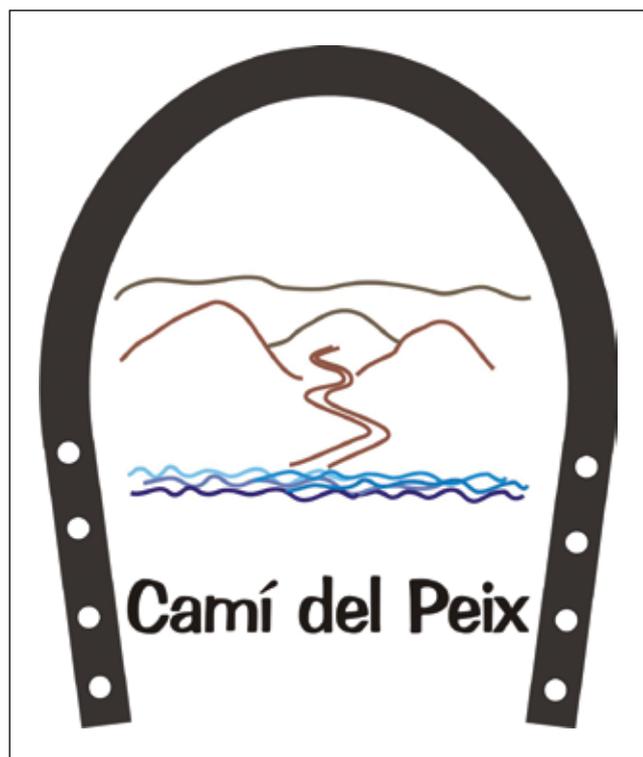


Figura 16. Posible imagen de marca o logo del Camí del Peix. Idea Miguel Ángel Pérez Serrano. Diseño Pere García Algado.

posible ya que para que un producto se pueda conocer tiene que ser visible.

Las distintas **estrategias de difusión**, como la creación de una imagen de marca, las relaciones públicas, la publicidad o la web pueden contribuir a mejorar la promoción (López-Menchero Bendicho 2010: 66).

Nosotros aportamos una posible imagen de marca que no es más que un esbozo que integra elementos como la herradura, el mar y la montaña. Somos conscientes que se puede y debe simplificar y mejorar, pero puede servir de punto de partida (fig. 16).

Por último, se puede afirmar que si luego todo el esfuerzo en promoción no se complementa con recursos adecuados en la interpretación del patrimonio, estaremos fallando, porque “lo que de verdad nos diferenciará y llevará al éxito y que nos conozcan es realizar una adecuada política de interpretación/divulgación del patrimonio hacía los visitantes, logrando satisfacer adecuadamente las expectativas creadas por los mismos y fomentando, gracias a esta, la atracción de nuevas visitas” (López-Menchero Bendicho, 2010: 104).

VII. CONCLUSIÓN

La desidia de las administraciones ha permitido que el Camí del Peix esté en una situación lamentable, en un estado de abandono total, y que algunos tramos hayan desapare-

cido y sufrido una apropiación indebida, efectuada por parte de propietarios privados, que lo han vallado, cultivado y labrado. Ante esta situación, la administración no ha ejercido la defensa jurídica y administrativa de los caminos públicos, cuando ésta tiene la obligación de ejercer las acciones necesarias para defender sus derechos o bienes, en cumplimiento de lo estipulado por la Constitución Española.

En la actualidad el tramo del camino que se inicia en el Molí de la Costa ha sido señalizado rudimentariamente y recorrido ocasionalmente por empresas turísticas de la zona, que lo han ofertado en sus paquetes de rutas de senderismo. También se ha recuperado como parte del tramo del llamado *camino de Santiago Valenciano*, pero la mayor parte de este antiguo camino sigue desaparecido o abandonado.

La recuperación, su acondicionamiento y puesta en valor debe ser compartida por los diferentes ayuntamientos por donde pasa. Podría ser una buena solución ante el auge del turismo experiencial tanto cultural como natural, como complemento del turismo de sol y playa, y como demanda de espacios de ocio, para la práctica de deportes en la naturaleza como senderismo, bicicleta de montaña, *trekking*..., que cada vez están más de moda. Además, son vías de acceso sostenibles a la naturaleza, donde poder apreciar los valores culturales, paisajísticos y monumentales que están vinculados a estos antiguos caminos de herradura.

La singularidad de estos caminos, y los valores que están asociados a ellos (culturales, naturales, sentimentales), los hacen ser un patrimonio colectivo, único e inestimable, como bien cultural que es, siendo el resultado de un dilatado proceso radicado en el territorio, por la actividad constante de sus habitantes a lo largo de diferentes etapas históricas.

Por lo tanto, siendo un patrimonio colectivo, singular y con múltiples valores asociados, es necesario que sea protegido, pues por su naturaleza es un patrimonio muy vulnerable y tendente a desaparecer. Es, pues, necesario que las administraciones empiecen por su protección otorgándole la máxima figura que permite la ley de Patrimonio Histórico Español como BIC, pues la red de caminos no se puede circunscribir a un único territorio. La definición de BIC la encontramos en el artículo 2 de la Ley 4/1998 de Patrimonio Cultural Valenciano que nos dice que “Bienes de Interés Cultural son aquellos que por sus singulares características y relevancia para el patrimonio cultural son objeto de las especiales medidas de protección, divulgación y fomento que se derivan de su declaración como tales”. El ámbito supralocal del Camí del Peix lo hace merecedor no de una declaración como Bien de Relevancia Local, sino por encima de esta categoría, como BIC, más ajustada a su verdadero alcance de ruta histórica estratégica con tantas significaciones.

Por lo que respecta a los caminos en la Comunidad Valenciana ya contamos con un precedente, porque en el año 2007 el Camí de les Useres fue declarado Monumento Natural, sentando un precedente que se podía aplicar a otros caminos de nuestro territorio.

Es esta una tarea de grandes proporciones que correspon-

de especialmente a las instituciones y los poderes públicos, pero en la que no se puede dejar de lado la colaboración de todos los ciudadanos, pues es en la ciudadanía donde reside el poder para hacer presión en la defensa de este patrimonio y de sus valores, y es nuestro deber poder transmitirlo a las siguientes generaciones. Como dice la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español en su preámbulo: “Su valor lo proporciona la estima que, como elemento de identidad cultural, merece a la sensibilidad de los ciudadanos. Porque los bienes que lo integran se han convertido en patrimoniales debido exclusivamente a la acción social que cumplen, directamente derivada del aprecio con que los mismos ciudadanos los han ido revalorizando”.

Asimismo, como profesionales de la gestión del patrimonio debemos ser capaces de informar y sensibilizar a los ciudadanos y autoridades sobre el patrimonio y su fragilidad, a través de su conservación, su puesta en valor y su difusión, siendo la educación el camino que lleve a valorarlo, conservarlo y difundirlo como un elemento más de nuestro patrimonio histórico y cultural.

* * *

En fecha posterior a la entrega de este artículo para su publicación, el día 12 de febrero de 2016, en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de Alcoi, tuvo lugar un acto al que asistieron los alcaldes de los ocho municipios por los que discurre el histórico Camí del Peix: Alcoi, Benifallim, Orxeta, Penàguila, Relleu, Sella, La Torre de les Maçanes y La Vila Joiosa, así como representantes de la Diputación de Alicante. En dicho acto se firmó un Convenio marco de colaboración entre los referidos ocho ayuntamientos, con el interés de unir esfuerzos en la recuperación y uso público de este camino histórico.

Con anterioridad, los días 7 de mayo y 16 de noviembre de 2015 habían tenido lugar reuniones a iniciativa del Ayuntamiento de La Vila Joiosa en las cuales se convocó a los mencionados ayuntamientos para darles a conocer el Camí del Peix, y a las que asistieron representantes políticos de los mismos que decidieron la creación de un grupo de trabajo que redactara dicho convenio.

La primera acción que sin duda ha contribuido a la difusión del Camí del Peix, ha sido la Marcha Romana organizada por la Asociación Hispania Romana que recorrió algunos tramos del histórico camino los días 27 y 28 de febrero de 2016 (fig. 16 y 17). Una marcha formada por un grupo de recreación histórica con indumentaria de época romana del final del s. I a. C., que además visitó las poblaciones del recorrido para promocionar cultural y turísticamente este antiguo camino de herradura, con más de dos mil años de historia, uno de los más antiguos conocidos en España. La repercusión mediática de este evento ha sido altísima, y valorada positivamente en las redes sociales y en los medios de comunicación. El titular de una de las crónicas periodísticas sobre esta Marcha Romana decía, muy acertadamente: *El Camí del Peix, ya camina*²⁴.



Figura 16. Marcha Romana por el Camí del Peix, organizada por la Asociación Hispania Romana los días 27 y 28 de febrero de 2016. 1: Barrio de La Ermita (La Vila Joiosa). Foto Gaspar Llinares; 2: La Costa (Orxeta). Foto Vilamuseu; 3: L'Horta (Orxeta) y al fondo la Serra dels Castelletts. Foto Vilamuseu.

EL CAMÍ DEL PEIX: APORTACIONES PARA LA LOCALIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE UNA RUTA HISTÓRICA ESTRATÉGICA



Figura 17. Marcha Romana por el Camí del Peix, organizada por la Asociación Hispania Romana los días 27 y 28 de febrero de 2016. **1 y 3:** Visita al municipio de Orxeta. Foto Vilamuseu; **2:** Tramo del antiguo camino de Penàguila en las proximidades de Alcoi. Foto Museu d'Alcoi; **4:** Entrada de la Marcha Romana al municipio de La Torre de les Maçanes. Foto Vilamuseu; **5:** Entrada a la ciudad de Alcoi. Foto Museu d'Alcoi; **6:** Demostración en la Plaza de España de Alcoi. Foto Museu d'Alcoi.

BIBLIOGRAFÍA

- A.A.V.V. (2011). *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante.
- ALCARAZ I SANTONJA, A. (2011). La Vila Joiosa, 1911. Economía, política y sociedad. En Bonmatí, C., Selles, M y Alcaraz, A. (coord.). *La Vila Joiosa. El centenario del título de ciudad 1911-2011*. La Vila Joiosa: 49-59.
- ALCARAZ i SANTONJA, A.; SELLÉS CANO, M. (2011). La Vila Joiosa en época Contemporània. De mar enllà, de terra endins. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 260-281.
- ALMANSA, J.; SEÑORAN, J. M. (2005). La cartelería y sus niveles. *ArqueoWeb*, 7: 1.
- AURA TORTOSA, J.; JORDÀ PARDO, J.F. (2006). La Prehistoria. En Santonja, J. L. y Segura, J.M. (coord.), *Historia de Alcoy*. Alcoi: 56-69.
- BALLART HERNÁNDEZ, J. (1997). *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona.
- BARCELÓ TORRES, C. (1982). *Toponímia aràbica del País Valencià. Alqueries i castells*. Valencia.
- BEVIÀ CAMARERO, M. (2006). *Estudio previo a la restauración del castillo de Relleu*. Relleu.
- BONMATÍ LLEDÓ, C.; SELLÉS CANO, M.; ALCARAZ i SANTONJA, A. (coord.) (2010). *La Vila Joiosa. El centenario del título de ciudad 1911-2011*. La Vila Joiosa.
- CAMPILLO BESSES, X.; LÓPEZ-MONNÉ, R. (2010). *El llibre dels camins; manual per esvaïr dubtes, desfer mites i reivindicar drets*. Barcelona.
- ICOMOS (1999). *Carta Internacional sobre Turismo Cultural*.
- ICOMOS (2008). *Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural*.
- COROMINES, J. (1996). *Onomasticon Cataloniae, VI; els noms de lloc i noms de persona de totes les terres de llengua catalana*.
- CORTES PICÓ, F. (2004). Relleu en la xarxa de camins de la Marina Baixa. En Espinosa A. y García, J. M. (coord.). *Actas de las primeras jornadas sobre la actualidad del patrimonio arqueológico y etnográfico de la Marina Baixa*. Altea: 59-66.
- CRUZ OROZCO, J.; SEGURA MARTÍ, J.M. (1996). *El comercio de la nieve. La red de pozos de nieve en las tierras valencianas*. Valencia.
- CUEVAS CASAÑA, J. (2006a). La industrialización en el siglo XIX. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 296-311.
- CUEVAS CASAÑA, J. (2006b). La revolución de El Petróleo. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 314-316.
- DÁVILA LINARES, J. M. (2006a). El Raval Nou. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 198-199.
- DÁVILA LINARES, J. M. (2006b). La ciudad actual. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 520-521.
- DE VERA FERRE, J. R. (1992). *La formación de la red de carreteras de la provincia de Alicante (1833-1982)*. Alicante.
- ESPINOSA RUIZ, A. (2011). El patrimoni Medieval i Modern de La Vila Joiosa. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 214-221.
- ESPINOSA RUIZ, A.; CASTILLO BELINCHÓN, R.; SÁEZ LARA, F. (2008). Un model valencià d'evolució portuària: la Vila Joiosa. En Pérez Ballester, J. i Pascual Berlanga, G. (Eds.): *V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática. Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo* (Gandia, 2006), València: 313-324.
- ESPINOSA RUIZ, A.; CASTILLO BELINCHÓN, R.; SÁEZ LARA, F. (2011). Una comarca abocada al mar; ports i navegació a la Marina Baixa. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 242-259.
- ESPINOSA RUIZ, A.; BONMATÍ, C. (eds.) (2013). *Manual de accesibilidad e inclusión en museos y lugares del patrimonio cultural y natural*. Ed. Trea, Gijón.
- EVANGELIO LUZ, C. (2013). *Benidorm 1808. Acercamiento a un pueblo mediterráneo durante la guerra del francés. Antecedentes y primeros momentos*. Benidorm.
- GALIANA SORIANO, A. (2001). *Història natural de la Marina Baixa*. Alicante.
- GARCÍA FRACES, A. (2007). Los molinos de la cuenca del Amatorio. En Espinosa A. y García, J. M. (coord.), *Actas de las segundas jornadas sobre la actualidad del patrimonio arqueológico y etnográfico de la Marina Baixa*. La Vila Joiosa: 59-70.
- GARCÍA GANDÍA, J. R. (2005). Territorio rural islámico en la Marina Baixa. En García León, J. N. y Espinosa Ruiz, A. (ed.), *Primeras Jornadas sobre la actualidad del patrimonio arqueológico y etnográfico de la Marina Baixa* (Altea, 2004). Elx: 9-16.
- GARCÍA GANDÍA, J. R.; LLORENS CAMPELLO, S.; LUJÁN NAVAS, A.; PÉREZ BOTÍ, G.; SORIANO BOJ, S. (2001). Proyecto l'Almiserà. Prospecciones arqueológicas en el término municipal de La Vila Joiosa. *Recerques del Museu d'Alcoi*, 10: 125-134.
- GIMÉNEZ BALDRES, E. J. (2006). Alcoi en la encrucijada de un nuevo modelo de ciudad. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 550-556.
- GIMÉNEZ LOPEZ, E. (1986-87). Dos décadas de estudios sobre el comercio valenciano en la Edad Moderna. *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 6-7: 193-206.
- GRAU MIRA, I. (2002). *La organización del territorio en el área central de la Contestania Ibérica*. Alicante.
- GRAU MIRA, I. (2006). La antigüedad; época ibérica y romana. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 82-93.

- GRAU MIRA, I.; MORATALLA JÁVEGA, J. (1999). Espacios de control y zonas de transición en el área central de la Contestania Ibérica. *Recerques del Museu d'Alcoi*, 8: 179-202.
- LLOBREGAT, E. A. (1983). Relectura del Ravennate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano. *Lucentum*, II: 225-242.
- LOPÉZ-MENCHERO BENDICHO, V. M. (2010). *Manual para la puesta en valor del patrimonio arqueológico al aire libre*. Gijón.
- LLINARES MIGUEL, M. (2014). *La carretera del Barranco de La Batalla a Villajoyosa: Aportaciones para el estudio de una infraestructura comarcal a finales del siglo XIX*. TFG. Universidad de Alicante. Alicante.
- MADOZ, P. (1849). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico*. Madrid.
- MARQUEZ GALVAÑ, V. (2009). *1538. Crónica del día de Santa Marta. Origen de las Fiestas de La Vila*. Villajoyosa.
- MARTÍN, M. (2003). La gestión del patrimonio se sustenta sobre tres grandes tareas: investigar, conservar y difundir. *Boletín de Interpretación*, 8: 21-22.
- MARTÍNEZ SANTAOLALLA, J. (1941). Restos ibéricos de Relleu (Alicante). *Atlantis. Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antropología, Etnografía y Prehistoria. CSIC. SEAP XVI*: 448.
- MENÉNDEZ FUEYO, J. L. (2011). Construire in villa. Vilajoiosa y las poblas de fundación feudal en el sur del Reino de Valencia. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 222-241.
- MORALES MIRANDA, J. (2001). *Guía práctica para la interpretación del patrimonio: El arte de acercar el legado natural y cultural al público visitante*. Sevilla.
- PÉREZ BLASCO, M. F. (2011). Un nuevo estilo de cerámica ibérica pintada en los fondos del museo de Villajoyosa. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 132-155.
- PÉREZ-JUEZ GIL, A. (2006). *Gestión del Patrimonio arqueológico*. Barcelona.
- PICÓ ORTIZ, J.; MOLTÓ MANTERO, E. A. (2006). Geografía física. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 24-35.
- PIQUERAS HABA, J. (2006). *Hostales y ventas en los caminos históricos valencianos*. Valencia.
- QUEROL, M. A. (2010). *Manual de gestión del patrimonio cultural*. Madrid.
- RUIZ ALCALDE, D.; MARCOS GONZÁLEZ, A. (2011). Épocas Orientalizante e ibérica. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 100-117.
- SÁNCHEZ LARDIES, A.; SOLER DÍAZ, J.; GARCÍA ATIENZAR, G. (2011). Prehistoria de la Marina Baixa. Un proyecto de investigación en ciernes. *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu*. Ciclo Museos Municipales en el Marq. Catálogo de la Exposición. Alicante: 84-99.
- SÁNCHEZ RECIO, G. (1990). La ciudad entre 1800 y 1860. En Sánchez, G. y Moreno, F. (coord.). *Historia de la ciudad de Alicante*. Tomo IV: 2-42.
- SANCHIS DEUSA, C. (1997). Els camins valencians de la segona meitat del segle XVIII i les observacions de Cavanilles. *Cuadernos de Geografía*, 62: 455-483. Valencia.
- SANTACANA i MESTRE, J.; SERRAT SANTOLÍ, N. (coord.) (2005). *Museografía didáctica*. Barcelona.
- SANTONJA CARDONA, J. L. (2006a). La Germanía. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 160-171.
- SANTONJA CARDONA, J. L. (2006b). Las Obras públicas. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 252-253.
- SEGURA MARTÍ, J. M. (2006). La Casa de la Vila. En Santonja, J. L. y Segura, J. M. (coord.). *Historia de Alcoy*. Alcoi: 200-201.
- SENDRA BARBÉ, A.; ASOCIACIÓN CULTURAL RELLEU (1980). *Relleu (Conocer un pueblo)*. Alicante.
- SOLER y PÉREZ, L. (1921). Villajoyosa. Ciudades Levantinas. Revista *La Esfera*, 367: 20-21.
- TORRÓ ABAD, J. (1999). *El naixement d'una colonia: dominació i resistència a la frontera valenciana (1238-1276)*. València.
- URIOL SALCEDO, J. I. (2001). *Historia de los caminos de España. Volumen I. Hasta el siglo XIX*. Madrid.
- VICEDO MARTÍNEZ, M.; RAMIREZ GOSÁLVEZ, J. (2004). *Guía de los pozos de nieve de la provincia de Alicante*. Alicante.

ANEXO I. LISTADO DE DOCUMENTACIÓN UTILIZADA.

- Cartografía histórica.
Bosquejos Planimétricos o Trabajos Topográficos a escala: 1/25.000. Instituto Geográfico y Estadístico. Fuente IGN. (Instituto Geográfico Nacional): La Vila Joiosa (1897); Orxeta (1897); Relleu (1896); Penàguila (1896); La Torre de les Maçanes (1896); Benifallim (1896); Alcoi (1899); Sella (1896).
Mapa Topográfico Nacional de España. Escala: 1/50.000. Instituto Geográfico y Estadístico. Fuente IGN. (Instituto Geográfico Nacional): Villajoyosa, Hoja 847 (edición 1938); Alcoi, Hoja 821 (edición 1939).
- Cartografía actual.
Mapa Topográfico Nacional de España. Escala: 1/25.000. Instituto Geográfico Nacional. Fuente IGN. (Instituto Geográfico Nacional): La Torre de les Maçanes, Hoja 847-I; Relleu, Hoja 847-II; Villajoyosa, Hoja 847-IV; Alcoi, Hoja 821-III.
Vuelo Americano del año 1956. Escala: 1/33.000. Fuente: Instituto Geografía Universidad de Alicante.
- Legislación consultada.
Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Es-

pañol; Ley 4/1998 de 11 de junio del Patrimonio Cultural Valenciano; Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.

– Webs consultadas.

www.Google.es (Google Earth);
www.terrasit.gva.es;
www.interpretaciondelpatrimonio.com;
www.ucm.es/info/arqueoweb;
www.wikipedia.org;
www.vilamuseu.es

NOTAS

1. Desde aquí quiero agradecer el interés, la ayuda y las sugerencias de Antonio Espinosa Ruiz y de Josep María Segura Martí en la corrección. La información documental cedida por el director del Arxiu Municipal d'Alcoi Josep Lluís Santonja Cardona y el archivero del Arxiu Municipal de La Vila Joiosa Albert Alcaraz Santonja. También el apoyo y la ayuda de Pablo Giménez Font, Pedro García Algado, Amelia Di Meo, Jordi Borrell Gosalvez, José Manuel Pérez Serrano, Fernando Cortés Picó, Pepe Lloret y de todos aquellos que me acompañaron en este largo camino.
2. Todas las citas extraídas de este libro son traducción propia del original en catalán al castellano.
3. 1 pie equivale a 27,8635 cm. Instituto Geográfico y Estadístico. Equivalencias entre las pesas y medidas usadas antiguamente en las diversas provincias de España y las legales del Sistema Métrico Internacional. Madrid. 1886.
4. A.M.A. Estadillo de la situación de los caminos y carreteras que pasaban por Alcoi en el año 1848 y de los planos propuestos por el gobierno nacional para su ampliación.
5. Un ejemplo claro de todos estos elementos constructivos que se utilizan para facilitar el tránsito a personas y caballerías por el camino las encontramos en la actualidad conservados en el tramo de La Costa en Orxeta.
6. En La Vila Joiosa este río es denominado desde siempre Riu de La Vila.
7. A.M.A. Sign. 5462/12, *Subsidio industrial y del Comercio. Matrícula de la Villa de Alcoi, año de 1835*.
8. A.M.V. Protocolos Notariales Joaquín Just i Escrivá. Año 1848.
9. A.M.V. Cornet Municipal del Ayuntamiento de La Vila Joiosa. Año 1732.
10. A.M.V. Cornet Municipal del Ayuntamiento de La Vila Joiosa. Año 1732.
11. A.M.V. Cornet Municipal del Ayuntamiento de La Vila Joiosa. Año 1734.
12. A.M.A. Tabla sobre los registros de consumos de la ciudad de Alcoi del año 1848.
13. A.M.V. Protocolos Notariales Joaquín Just i Escrivá. Año 1836.
14. A.M.A. Protocolos Notariales Vicente Ximeno. Año 1836.
15. A.M.V. Protocolos Notariales Joaquín Just i Escrivá. Año 1835.
16. A.M.V. Protocolos Notariales Joaquín Just i Escrivá. Año 1835.
17. A.M.A. Informe del arquitecto Francisco Carbonell sobre el estado de los caminos para el Ayuntamiento de Alcoi. Año 1849.
18. Op cit nº4.
19. En realidad se trata de un nombre incorrecto. El Amadorio es solo un afluente en término de Rellu, mientras que en la llanura de La Vila Joiosa el río ha recibido tradicionalmente el nombre de Riu de la Vila.
20. Lecciones del Prof. Dr. A. Espinosa de la asignatura Patrimonio y Gestión de Proyectos Culturales, del Máster Universitario en Arqueología Profesional y Gestión Integral del Patrimonio al que corresponde el presente Trabajo de investigación.
21. Para estas cuestiones y las observaciones que siguen, remitimos a Campillo y López, 2010: 95-97.
22. Sobre paneles interpretativos se puede consultar Espinosa y Bonmatí (eds.), 2014, sobre accesibilidad; López-Menchero, 2010; Almansa y Señorán, 2005; y Morales Miranda, 2001.
23. Como nos indica la Carta Internacional sobre Turismo Cultural de 1999: es necesaria "la implicación de las comunidades anfitrionas en la gestión de su propio patrimonio arqueológico, con objeto de evitar actitudes de rechazo o desconocimiento por parte de la población local que pongan en peligro la integridad del patrimonio al largo plazo". Lo primero que hay que asegurar es que las comunidades locales perciban el patrimonio como algo propio que hay que cuidar, y que su protección, gestión y puesta en valor puede beneficiar a la comunidad.
24. <http://www.radioalcoy.com/Opiniones/Opinion/el-cami-del-peix>. La crónica es del periodista Santi Hernández.