mansi vegona

nº 9 Diciembre 2014

El Tobar: un camino de ida y vuelta

María de Albornoz, señora de Beteta y sus aldeas

Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado

DOSSIER:

Los caminos de la serranía

Sumario y créditos

Revista editada por la
Asociación Cultural Mansiegona,
de Masegosa (Cuenca).

Coordinador:
Joaquín Esteban Cava.

Junta directiva:
Presidente:
Francisco Javier Mayordomo Rubio.
Vicepresidenta primera:
Elena Rihuete Rihuete.
Secretario:
Alberto Gómez Mota.
Tesorero:
Alberto García Rubio.
Vocales:
Virginia Amores Heras
Sergio Benito Mayordomo
Julián García
Leandro Heras
Milagros Heras Mayordomo
Maribel Vélez Rihuete
Alfredo Caballero Sanz

Maquetación y diseño: Joaquín López Isern
Telf.: 969 222 147 – Cuenca.
Dep. Legal: CU– 507 – 2007

Sumario

Editorial 1
Reportajes
El Tobar: un camino de ida y vuelta 2
María de Albornoz, señora de Beteta y sus aldeas 9
Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado 18
Dossier
Los caminos de la serranía 30
Artículos
El arado 54
El año que se plantaron 600 frutales 58
Relatos
De zorros, colodros y otras gentes 63
Frigere et non dicere 66
Pregón matanza 68
Masegosa, comunión en la mesa
Comer 71
Publicaciones
Casi un siglo de vida 73
Vocabulario 74
Actividades de la Asociación 75

Portada: Composición serrana.
Óleo de Mateo de la Vega.

1. Alrededores de Tejadillos en el Escabas.
2. Lomas de Pino Espeso en la cuenca del Escabas.
3. Cueva de Vega del Codorno y Río Cuervo.
4. Hoz de Tragavivos.
5. Hoz de Beteta.
6. Hoz de Alongero.
7. Cañizares.
8. Sierra de Tragacete.
9. Montes Universales.
10. Muela de la Madera (Uña).
11. Sierra de Bascuñana y Hoz de los Toriles.
12. La Alcarria.

CAMINOS PARA IR

¿...Y PARA VOLVER?

Joaquín Esteban Cava
Coordinador de la revista

El presente ejemplar de Mansiegona viene cargado de artículos de investigación sobre diversos temas que afectan a nuestro ámbito de difusión: la Sierra de Cuenca.

Por la importancia de su contenido hemos destinado a la sección habitual que denominamos Dossier una colaboración del periodista, escritor y gran difusor de temas conquenses José Luis Muñoz Ramírez, que nos ilustra sobre la infinita carrera de obstáculos que debieron superar al cabo de los siglos los caminos y carreteras de comunicación con nuestros pueblos.

Emilio Guadalajara, colaborador habitual de nuestras páginas e incansable curioso de la vida y costumbres de nuestros antepasados, desarrolla el interesante intento de poner de nuevo en marcha la explotación de los yacimientos mineros de Cueva del Hierro y su transformación en lingotes con la construcción de un alto horno en Beteta. Era una iniciativa de empresarios conquenses asociados con sociedades ya experimentadas del País Vasco. Y coincidía el intento con los tiempos en los que las vías de comunicación para el tráfico rodado estaban llegando a la comarca serrana.

Además de otros artículos y secciones de temática más íntima relacionada con Masegosa y sus pueblos vecinos, podremos conocer también lo que Jorge Garrosa, otro socio de Mansiegona e igualmente colaborador fiel en cada cita, nos ilustra sobre las conflictivas relaciones que siempre hubo –y que todavía persisten– entre El Tobar y Beteta: primero aldea del señorío, luego municipio independiente y de nuevo agregada a la villa. Carlos Solano, por su parte, publica un texto muy interesante sobre María de Albornoz, una poderosa mujer de carácter y dueña de grandes posesiones asociadas a su linaje señorial en la España del S. XV.

Sobre tales aportaciones me interesa dejar en esta columna varias reflexiones y una duda. Como reflexiones: El acceso a Beteta y comarca por la enriscada y abrupta hoz del Guadiela nunca estuvo abierto para el tráfico rodado, de carruajes o automóviles, hasta los años cincuenta del siglo pasado; su comunicación llegó tan tarde que cuando en los sesenta se quiso convertir en hierro presto para su uso el lignito de las minas serranas, la naciente industrialización patria ya estaba en pleno proceso de concentración en lugares alejados y con ella vino la emigración; de haberse consolidado un alto horno, que consumiría carbón vegetal, probablemente se habrían esquilmado los importantes encinares que pueblan la zona.

Y la duda. Es sabido que las recientes carreteras han servido primero para que saliera la población estable y más tarde para que lleguen visitas estacionales o de ocio, pero nos queda una duda: ¿Cómo habría influido en el desarrollo de la economía serrana si esos caminos y carreteras se hubieran abierto con los primeros intentos de hace más de dos siglos?

Nueva página web de la revista.

Para tener siempre disponibles en red los números publicados de Mansiegona, más otros contenidos que no caben en el formato de imprenta, estamos construyendo un blog, al que se puede acceder en la siguiente dirección:

http://revistamansiegona.com

EL TOBAR: Un camino de ida y vuelta

Jorge Garrosa

Sello de El Tobar.

Mapa de Beteta y El Tobar. 1762.

Con la llegada del siglo XIX, España, que hasta entonces se había mantenido sumida en un régimen feudal que perduraba desde la edad media, iba a ver como los derechos sobre personas y territorios de los que gozaban los nobles hasta ese momento desaparecían en medio de la llamada *Guerra de la Independencia*, que se desarrollaría entre 1808 y 1814.

En esta contienda, y ante la ausencia de Fernando VII, al que las Cortes que se habían erigido en la defensa de España proclamarían como rey en el exilio, se firmaron en la ciudad de Cádiz una serie de documentos que cambiarían el curso de la historia.

De estos, los más interesantes de todos serán los firmados el día 6 de agosto de 1811[1], además de la primera constitución española, conocida popularmente como La Pepa por ser procla-

[1] En este documento aparece redactado el siguiente párrafo:

Incorporación de los señoríos jurisdiccionales a la Nación: Los territoriales quedarán como propiedades particulares: abolición de los privilegios exclusivos, privativos y prohibitivos: modo de reintegrar a los que obtengan estas prerrogativas de modo oneroso, o por recompensa de grandes servicios: nadie puede llamarse Señor de Vasallos, ni ejercer jurisdicción.

mada el día 19 de marzo de 1812[2]. Tras su firma, quedaba abolido el vasallaje de ningún señor, otorgando a los pueblos que estuviesen bajo el mandato de algún noble la independencia de estos.

Esta nueva libertad, de la que hasta entonces nunca antes habían gozado las personas a las que ahora se les otorgaba el titulo de ciudadanos, pronto se vería truncada al finalizar la contienda. Tras esta, y con el regreso de Fernando VII, se ejercería una brutal represión sobre los que habían defendido las ideas liberales, imponiendo de nuevo un estado de corte absolutista y persiguiendo a los valedores de dicha Constitución.

Con todo, un nuevo espíritu de libertad recorría el país de punta a punta, y tras varios intentos fallidos, con el alzamiento militar de Rafael de Riego las ideas de libertad y mayor gobierno para el pueblo que se habían forjado en aquella Constitución de 1812 volverían a cobrar forma, iniciándose una nueva etapa política en el país conocida como *El Trienio Liberal*.

Esta coyuntura política, a nivel general del estado, seria la que aprovecharían tanto El Tobar (o «Tovar», tal y como viene reflejado en las crónicas y documentos anteriores al siglo XX)[3], como los demás pueblos pertenecientes al antiguo Señorío de Beteta, (señorío que hasta esa época había pertenecido a los marqueses de Ariza) y que en el año 1821, ya libres de dicho marquesado, y una vez constituidos sus ayuntamientos, solicitarían la segregación territorial y deslinde de unas localidades con las otras.

Así, durante el mes de abril de 1821, y con el consentimiento de la Diputación de Cuenca, se iniciaba la apertura de un expediente en el que las antiguas aldeas que habían formado hasta ese momento el Señorío de Beteta (Masegosa, Santa María del Val, Lagunaseca, Cueva del Hierro, Valtablado, Valsalobre, El Tobar y Beteta), comenzaban formalmente su segregación.

Mientras que algunos de estos pueblos finalizarían dicha separación sin mayores consecuencias, llevando a término la delimitación de sus mojoneras e incluso con acuerdos sobre el uso compartido de diversas tierras[4], las localidades de Beteta y El Tobar no aceptarían las mojoneras propuestas, y tras varios encuentros infructuosos tenidos los días 13, 27 y 28 de junio de ese año de 1821 se buscaron varios peritos externos, siendo propuesto por la parte de

---

[2] La Constitución de 1812, que en su titulo cuarto expone:

-Art 309. Para el gobierno interior de los pueblos habrá ayuntamientos compuestos de alcalde o alcaldes, los regidores y el procurador síndico, y presididos por el jefe político donde lo hubiere, y en su defecto por el alcalde o el primer nombrado entre éstos, si hubiere dos.

-Art. 310. Se pondrá ayuntamiento en los pueblos que no le tengan, y en que convenga le haya, no pudiendo dejar de haberle en los que por sí o con su comarca lleguen a mil almas, y también se les señalará término correspondiente.

-Art. 311. Las leyes determinarán el número de individuos de cada clase de que han de componerse los ayuntamientos de los pueblos con respecto a su vecindario.

-Art. 312. Los alcaldes, regidores y procuradores síndicos se nombrarán por elección en los pueblos, cesando los regidores y demás que sirvan oficios perpetuos en los ayuntamientos, cualquiera que sea su título y denominación.

[3] En diversos documentos, entre ellos los amillaramientos existentes en los archivos de Cuenca referidos a El Tobar, desde el momento de su creación en el año 1862 y hasta el año 1912 (este inclusive), se usará el sello antiguo en el que el nombre del pueblo se ve escrito con la letra «V» en vez de con la letra «B», que será como aparezca escrito a partir del siguiente año de 1913. A partir de ese momento, en dichos amillaramientos aparecerá el nuevo sello del Tobar, que a la par, cada vez se ira imponiendo mas en el uso cotidiano, pasando a utilizarse el nombre tal y como lo conocemos actualmente.

[4] Un ejemplo lo darán los ayuntamientos de Masegosa y Cueva del Hierro con la Dehesa de Molinillos que dejarán como un territorio de uso común.

Beteta a Don Felipe Arauz, vecino del pueblo de Checa, mientras que por El Tobar seria designado Don Jacinto Fuero, vecino de Cañizares.

Después de confirmados estos peritos, el día 21 de julio de 1821 se fijaría la mojonera entre estos dos pueblos, quedando así establecida y firmada por los peritos antes mencionados, mas la firma de Don Tomas Martínez Serrano en calidad de comisionado y siendo testigos Josef Segovia, Juan Josef Fuero y Juan Temprado.

Aunque a partir de este año El Tobar y Beteta iniciarían su andadura como municipios independientes, la división que había sido practicada entre ambos términos, aunque firmada por los dos pueblos, no debió de ser del agrado ni de los respectivos ayuntamientos ni de los vecinos, ya que a partir de este momento empezarían a aparecer diversas quejas por el traspaso de las mojoneras creadas, tanto para el aprovechamiento de pastos como para la corta de arbolado.

Este desacuerdo por las mojoneras daría lugar a un conflicto en el monte conocido como *El Palancar*, que terminaría en los tribunales, iniciándose por parte del ayuntamiento del Tobar una querella por la propiedad de dicho monte. Esta disputa judicial sería llevada al Consejo Provincial de Cuenca, que resolvería de manera favorable a lo demandado por el ayuntamiento de Beteta el día 12 de febrero de 1847. Así dice la resolución:

> *Considerando en cuanto a lo principal que no solo resulta de la prueba testifical y de los informes de los ayuntamientos de Carrascosa y Cañizares, limítrofes con los que litigan, que Beteta está en posesión de pastar con sus ganados en el terreno litigioso, sino que también este hecho aparece confesado por el pueblo del Tobar en los convenios que ha celebrado en diferentes años con el de Beteta, por los cuales se ha obligado a dejar entrar los ganados de este en el termino de la dehesilla, a condición de que Beteta le permitiese llevar los suyos a la dehesa del Palancar, que es la del litigio; certificándose esta en todas las concordias como propia de dicho pueblo de Beteta, y aquella como perteneciente al de Tobar.*

Esta sentencia seria apelada por el Tobar, aunque finalmente fue desestimada su apelación y ratificada por el Consejo Real de Madrid el día 19 de abril de 1848, siendo firmada por el ministro de gobernación. Esta situación daría paso, dos años después, para que en el año de 1850, las mojoneras entre estos dos pueblos fuesen definitivamente fijadas tal y como se refleja en un documento firmado ese año:

> *...Sr. Gobernador civil de la Provincia de Cuenca.*
>
> *Los Ayuntamientos de la Villa de Beteta y el pueblo del Tovar asociados de las juntas de mayores contribuyentes de ambos a V.I. con el debido respeto dicen que deseosos de evitar gastos y pleitos que son siempre tan fatales entre pueblos vecinos y con el de complacer a tan digno administrador de ellos como es V.I. han convenido ambos ayuntamientos en transigir y terminar amistosamente el pleito que después de tantos años existía por la Dehesa del Palancar lo cual se ha verificado en los términos que V.I. vera. ...*
>
> *... Acta celebrada entre los ayuntamientos y mayores contribuyentes de los pueblos de Beteta y el Tovar...*
>
> *... En el Gamelloncillo de la Carrasquilla, primero de agosto del año mil ochocientos cincuenta...*
>
> *... Que para concluir los litigios y pleitos seguidos en los años anteriores por la Dehesa del Palancar se hiciere una transacción a beneficio de ambos pueblos para lo cual han acordado las bases siguientes.*

1ª La mojonera fija que divida las dehesas de ambos ha de ser el Camino Real que desde el Tovar conduce a la Villa de Cañizares hasta la senda que va a la fuente del frontal, la izquierda del camino y senda es la que corresponde al Tovar y la derecha a Beteta, quedando por mojón de ambos la referida fuente y desde esta agua abajo hasta llegar al termino de Cañizares siendo el aguadero para ambos pueblos de común y doscientas varas a cada lado para que unos y otros ganados tengan el suficiente ensanche, permitiendo los de Beteta que el ganado vacuno del Tovar llegue al camino de Cañizares por todo el frontal, disfrutando igualmente a su arbitrio cada pueblo de la parte que por las mojoneras arriba dichas tienen designadas del suelo y monte.

2ª Igualmente se permite a los ganados del Tovar el paso desde su dehesa por la de Beteta a las heredades que tienen en el cerro Carrascoso, confrontando con el termino de esta ultima Villa por la esquina que forma el Palancar junto a las cercas del Tío Andreson, dándoles para su paso trescientas varas de ancho en lo que se han conformado ambos pueblos, y por lo que estarán y pasaran en lo sucesivo observando religiosamente lo que por este contrato se ha pactado…

Lo cierto es que el inicio de la andadura en solitario de los pueblos de El Tobar y Beteta, así como de todos los demás ayuntamientos creados tras la disgregación del señorío, no será fácil.

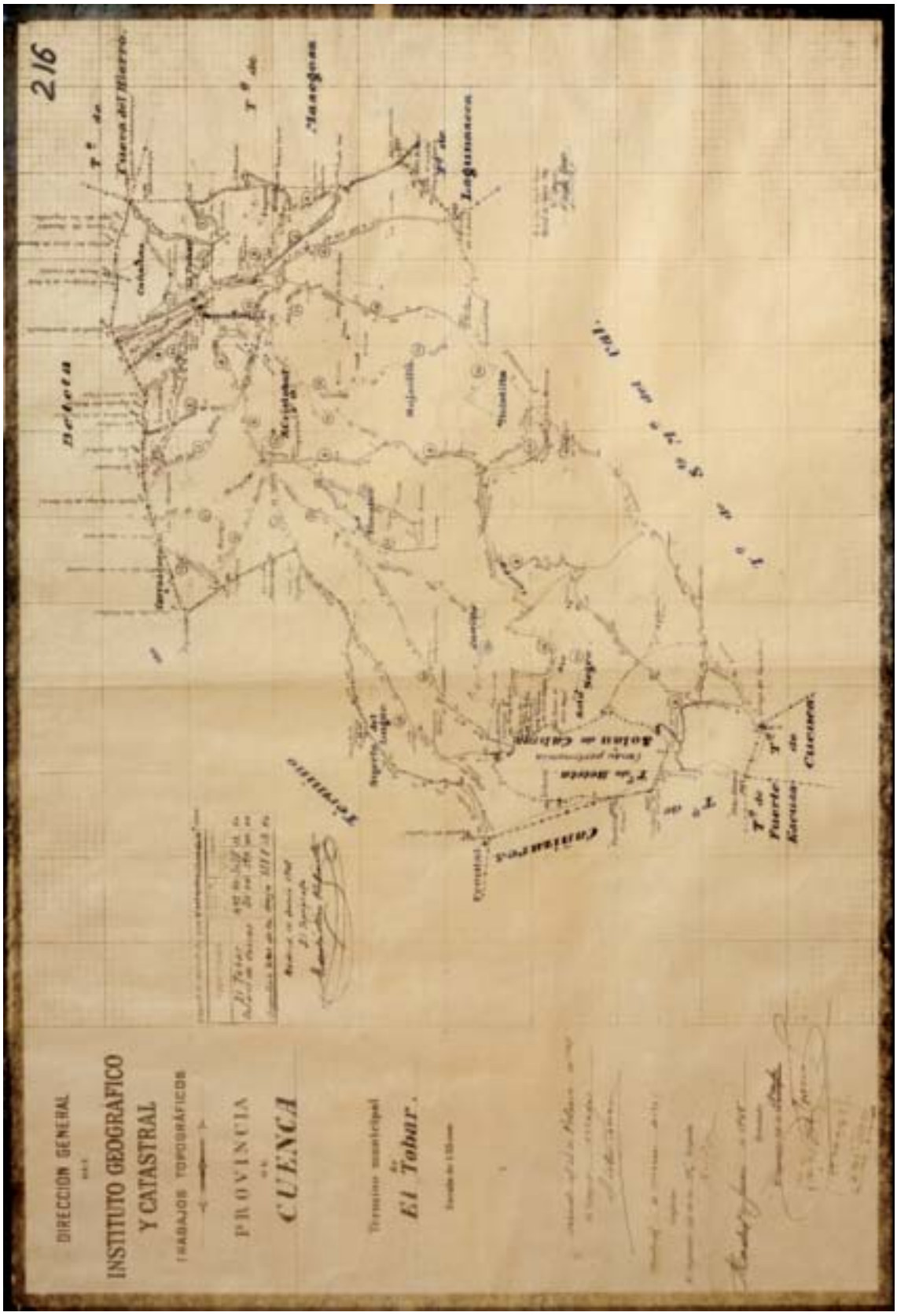
Estos años siguientes vendrán marcados por las guerras civiles carlistas, mientras que en el plano económico, el decaimiento del sector ganadero en el siglo XIX, la poca productividad de las tierras de labor[5], la lejanía de estos pueblos de las grandes urbes, la falta de buenas rutas de comunicación[6], así como la practica inexistencia de ningún tipo de industria en la zona, irán sumiendo a la comarca y a sus ayuntamientos en una pobreza y crisis cada vez mas pronunciada, de la que no lograrán remontar en muchos aspectos hasta bien entrado el siglo XX y cuyos efectos aun hoy se siguen notando como es el de la despoblación de la zona.

En el año 1930 el Tobar contaba con una población de 280 habitantes de pleno derecho, población que se mantendría estable hasta el año de 1960. A partir de esta fecha se iniciaría por el Estado una política de industrialización y renovación de las grandes urbes, que junto a la falta de oportunidades en los pueblos de la zona, actuaría en estos últimos como un efecto llamada que llevaría a la emigración a gran parte de su población durante la década de los años 60 y buena parte de la de los 70, año este de 1970 en el que el pueblo de El Tobar vera como su población habrá bajado hasta la cifra de 154 habitantes.

---

5 En el libro *La serranía alta de Cuenca*, escrito por Luis Esteban Cava, se hace referencia a una carta escrita por los vecinos del pueblo del Tobar en el año 1860 quejándose estos de la falta de rendimiento de las tierras de labor, así como de la obligatoriedad en que se veían los vecinos de abandonar el pueblo durante gran parte del año, emigrando a las tierras de Andalucía para poder sobrevivir.

6 De esta falta de un buen sistema de comunicación que uniese Cuenca capital con la serranía, baste como ejemplo el de la primera vía que se crearía para poder facilitar el acceso con vehículos desde Puente de Vadillos hasta Beteta por la hoz del río Guadiela. De este hecho aparecerá un anuncio de la inauguración de esta vía el mes de julio del año 1931en el diario ABC; si bien, y según un articulo aparecido el 15-11-1942 en el diario La Ofensiva, este tramo de carretera aun no debía de existir, ya que según se expone en el articulo el proyecto de esta carretera acababa de ser aprobada en esas fechas.



Mapa de El Tobar. 1948.

Esta situación de decaimiento generalizado en los pueblos de la zona y de pobreza en la que se irán sumiendo las arcas de sus ayuntamientos, obligará a estos a ir buscando distintas soluciones, siendo el caso que nos ocupa, y como un buen ejemplo de lo dicho, la del mantenimiento del puesto del secretario. En este caso, el pueblo de El Tobar, al igual que ocurre actualmente en muchos otros, buscará remediar esta situación mediante el uso compartido del secretario con otros ayuntamientos como el de Lagunaseca, Santa María del Val e incluso Beteta.

Aun así, esta situación seguirá acentuándose, siendo quizá el caso mas sangrante el del pueblo de Valtablado, donde finalmente este abandono poblacional, unido a una disminución cada vez mayor del erario municipal, llevó a la desaparición total y absoluta de dicha población[7].

Sin llegar a estos extremos, el pueblo de El Tobar, obligado por las circunstancias a buscar también una solución para sus arcas, iniciaría un proceso de unión con el pueblo de Beteta en el año 1972.

Serán los días 31 de octubre y 7 de noviembre de dicho año de 1972 los señalados para, en sesión celebrada por los ayuntamientos de Beteta y El Tobar, y previa moción de la alcaldía de este ultimo pueblo del día 28 de octubre, en los que se acordara solicitar y aceptar la incorporación de El Tobar al pueblo de Beteta. Para esto se solicitó un informe a la Delegación de Hacienda y al servicio Provincial de Inspección y Asesoramiento de las Corporaciones Locales, organismos que responderían favorablemente, así como también y de igual manera se contestaría a dicha petición por la Diputación Provincial y el Gobernador Civil de Cuenca.

A partir de este momento los procedimientos para hacer efectiva esta integración del pueblo de El Tobar al de Beteta irán tomando forma, y se realizaría un inventario y valoración de los bienes de cada uno de los ayuntamientos. Para esto se tomará como referencia el año 1971, reflejándose en dichos informes los bienes de ambos pueblos.

En el caso de El Tobar, estos bienes darían un montante de 1.449.800 pesetas, sumándose el valor de las fincas rusticas y urbanas, mas otros bienes como el mobiliario existente en el Ayuntamiento, mientras que el resultado del montante de los bienes pertenecientes al ayuntamiento de Beteta ascendería a 2.504.647 pesetas[8].

Asimismo se publicarían en el Boletín Oficial de la Provincia sendos comunicados por parte de ambos ayuntamientos en los que anunciaban esta unión, de los cuales el del pueblo de El Tobar diría lo que sigue:

> *EL TOBAR*
>
> *El Ayuntamiento pleno, en sesión extraordinaria celebrada el día 31 de octubre pasado, con el quórum exigido por el art 303 de la Vigente Ley de Régimen Local y por concurrir las circunstancias previstas en el art 14 en relación con el apartado c) del art 13 de la Ley de Régimen Local. Texto refundido de 24 de junio de 1955, acordó por unanimidad, la incorporación voluntaria de este Municipio al de Beteta…*
>
> *...El Tobar, 8 de noviembre de 1972. El Alcalde Joaquín Puerta.*

Tras varios meses y después de mas informes, el 7 de junio de 1973, en el decreto 1240/73 seria aprobada esta incorporación del pueblo de El Tobar al de Beteta, quedando su ejecución prevista para el día 31 de diciembre de ese mismo año. En ese día, a las 12 horas de la mañana, reunidos los alcaldes y concejales de ambos ayuntamientos en la localidad de Beteta se realizaría un pleno que daría formalidad a dicho acuerdo.

---

[7] La narración de estos hechos se puede encontrar en el numero siete de esta misma revista.

[8] En la actualidad estas cantidades serían: El Tobar 8.713,47 €, y Beteta 15.053,23 €.

... Se declara formalizada la incorporación voluntaria del Municipio de EL TOBAR al de BETETA, con fusión de su termino municipal, disolución y cese en sus funciones por disposición de la ley de la corporación municipal de EL TOBAR, y del titular de la Alcaldía del municipio incorporado. El Ayuntamiento de BETETA sucede íntegramente al de EL TOBAR en todos sus bienes cualquiera que sea su clase y situación y asume asimismo todos los derechos, deudas y obligaciones del mismo, así como las facultades y titularidad que ostentaba este, tanto de derecho publico como del privado, de suerte que ocuparan en adelante la posición jurídica del municipio incorporado, ejerciendo sobre el territorio que ha constituido su termino municipal las facultades y derechos que le son propios...

Esta incorporación venia a significar la desaparición de El Tobar como población con un ayuntamiento independiente, pasando desde dicho momento a ser considerada como un barrio o población anexa a Beteta.

Posiblemente una última noticia sobre este tema la marcó una reunión que se celebraría entre los ayuntamientos de Lagunaseca, Santa María del Val y Beteta el día 7 de noviembre del año 1975 sobre las mojoneras de estas tres localidades. En esta se acordaba que a partir de dicho momento en todos los escritos en los que figurasen mencionadas las mojoneras que delimitaban Lagunaseca y Santa Maria del Val con el termino de El Tobar, debían entenderse estas como referidas a mojoneras del termino de Beteta. En un párrafo del acta levantada en dicha reunión aparecerá reflejada claramente esta nueva situación:

... Que en todos los lugares en donde en ella figura termino municipal de El Tobar, debe entenderse que quiere decir termino municipal de Beteta.

Actualmente, la localidad de El Tobar, situada en uno de los rincones mas bellos de la Serranía, gracias a sus lagunas[9] y el paisaje que rodea el pueblo, se ha convertido en uno de los mayores reclamos turísticos de la zona, y si bien es cierto que su población, al igual que la de Beteta y los demás pueblos de la comarca, sigue sufriendo un descenso poblacional muy acusado, hay que decir que esto seria otra historia que contar; una historia que por desgracia todos vemos en el día a día de la zona, una historia que necesitaría de otro enfoque y quizás de unas personas que busquen una solución desde dentro…

Una solución que de momento por desgracia todavía no parece haber llegado.

[9] De estas lagunas hay que decir que son dos, La Laguna Grande de la cual una parte se encuentra dentro del término de Masegosa, y La Laguna Chica, muy cercana a la anterior. Antiguamente debió de existir una tercera laguna que debió de colmatarse. En un escrito fechado en el año 1787 y firmado por el párroco del pueblo de Beteta y sus alrededores, dicha laguna ya no se menciona.

María de Albornoz, Señora de Beteta y sus aldeas

Carlos Solano Oropesa
Juan Carlos Solano

La muerte de Álvar el Joven en la Guerra de Portugal convirtió a su sobrino don Juan de Albornoz, hijo y heredero de Micer Gómez, que había fallecido con anterioridad en 1380[1], en heredero casi universal del patrimonio del poderoso linaje de los Albornoz, que reunía en su gran dominio solariego las villas y lugares de su bisabuelo García Álvarez, incluidas las que disfrutó durante su vida el cardenal don Gil, así como el propio solar de Albornoz, Uña, Valdemeca, Aldehuela, Cañizares, Hoyo de Cuenca, Ribagorda, Valdecabras, Las Majadas, Poyatos, Villaseca y Sacedoncillo; las villas y lugares adquiridos por su abuelo Álvar García el Viejo, como Torralba, Tragacete, Beteta, Valsalobre, Valtablado de Beteta, El Tobar, Masegosa, Lagunaseca, Cueva del Hierro y Utiel, así como Moya y sus aldeas; el Estado del Infantado, compuesto por las villas de Alcocer, Salmerón y Valdeolivas; y, finalmente, la expectativa de las villas de Carcelén y Montealegre, Señorío de su madre doña Constanza Manuel o de Villena, que le sobrevivió.

Sobre una treintena de villas y lugares se extendía el señorío de los Albornoz en el reinado de Juan I (1379-1390), en cuya corte don Juan de Albornoz ostentaba el cargo de copero mayor de la familia real. Casado también con otra dama de linaje regio, doña Constanza de Castilla, hija de don Tello y por tanto, prima del monarca.

El carácter ostentoso, tanto de don Juan como de su tío Álvar García el Mozo, les llevó a contraer elevadas deudas, a las que aluden ambos en sus respectivos testamentos[2], moviendo al primero a realizar exigencias tributarias a los vecinos de Utiel, lo que acarreó una inevitable tensión entre el señor y el concejo[3].

Don Juan sobrevivió poco a su tío como señor de Utiel, ya que murió en plena juventud, poco después de redactar su testamento en Fuente del Maestre, el 28 de octubre de 1389.

Al morir, don Juan dejaba sólo una hija, María, y a su mujer encinta, de la que sería después su segunda hembra, Beatriz, quebrando de esta suerte la línea varonil de los Albornoz.

Con este escenario trágico se encontró María, con apenas dos o tres años, al amparo de su madre y con la dura tarea de saldar las cuentas pendientes de su padre, lo que llevo a doña Constanza a enajenar, en nombre de sus hijas, herederas de don Juan, el señorío sobre Utiel y Moya, pues no encontraba otra fórmula para satisfacer a los diversos acreedores la enorme suma de más de 20.000 florines que la casa debía.

Es difícil determinar el lugar y el año exacto del nacimiento de doña María de Albornoz. Por desgracia, la mujer en esta época no tenía la importancia del varón y los datos son mínimos en las crónicas, incluso cuando se trata de damas tan poderosas e influyentes como es el caso y, aunque hemos tratado por todos los medios de lograrlo, tan sólo la deducción nos ha

---

[1] *Ordénese enterrar en el convento de Santa Clara de su villa de Alcocer*. Juan Catalina García. «Relaciones», en *Memorial Histórico Español*, XLI, pág. 62.

[2] AHN, Osuna, leg. 2026, núm.1 (ms).

[3] Miguel Ballesteros, ob. cit., pág. 123.

Beteta con el castillo al fondo.

El nacimiento de doña María debe de estar bastante aproximado al del que sería más tarde su esposo, don Enrique de Aragón, más conocido en todas las crónicas como Enrique de Villena, que nació en 1384 según Fernán Pérez de Guzmán, autor de *Generaciones y Semblanzas*. También la muerte prematura de su padre, don Juan de Albornoz, acaecida en 1389, dejando encinta a su esposa doña Constanza, nos hacen pensar que doña María debía de ser tan sólo una niña de pocos años, dado que en esta época casi todos los hombres, ya fueran nobles o no, buscaban siempre un descendiente varón. El que la primogénita hubiera sido mujer hace pensar que el siguiente embarazo debió de producirse muy pronto, buscando un heredero. Y el estar doña Constanza esperando a la que sería posteriormente otra hembra, doña Beatriz, indica que María habría nacido muy poco tiempo antes de la muerte de su padre, por lo que deducimos que su nacimiento debió de ocurrir en torno a los citados 1385-87.

La infancia de María debió de ser como la de todas las niñas nobles de su época. Educada en las costumbres de la moralidad estricta, sin la autoridad paterna y bajo la custodia recta y ordenada de su madre, mujer de carácter fuerte y resolutivo.

Felipe Ximénez de Sandoval en su obra *don Enrique de Villena* dice de doña María que *era hermosa, dulce, musical. La rosa y la azucena, el oro y el zafiro, la espiga y la palmera, la tórtola y la guzla, le han brindado sus íntimas esencias para el rostro y las manos, el cabello y las pupilas, la quietud y el movimiento, el candor y la palabra…*

Quizá sea pura literatura, pero en lo que sí coinciden los pocos datos que de doña María han llegado hasta nuestros días, antes de su matrimonio con don Enrique, es en afirmar que se trataba de una mujer muy bella. Alta, rubia, sonrosada, flexible de talle, de fuerte personalidad y firmes convicciones. Mujer que mezclaba nobleza y fortuna con atractiva belleza y encanto personal[4]. El propio rey Enrique III (1390-1406) sentía un vivo afecto por ella y en su momento corrieron rumores en la corte, sin mucho fundamento, sobre posibles devaneos amorosos entre el monarca y doña María.

[4] Moxo, S. de, *Los Albornoz, la elevación de un linaje y su expansión*…Publicaciones del Real Colegio de España. pág. 60-61. Reed. Zaragoza, 1971.

El Tobar.

Rades de Andrade, autor de una Crónica de la Orden de Calatrava, afirma que el rey don Enrique III tenía afición a doña María. Antonio Torres Alcalá, por su parte, también afirma que *si no por sus remordimientos de conciencia —de haberle arrebatado el marquesado de Villena— al menos por salvaguardar el honor de la corte, Enrique III concedió al de Villena el título de conde de Cangas de Tineo, en Asturias, y le casó con María de Albornoz en 1401, liviana y manceba del monarca…*[5]

Layna Serrano comenta que la Albornoz *era hermosa sobre toda ponderación y un poco llevada del desprecio de su esposo, otro poco enojada pues éste no sólo estaba entre libros, sino entre faldas ajenas y, quizás más por halagarla las constantes alabanzas de su belleza, dio oídos a las pretensiones pecaminosas del joven Enrique III El Doliente, quien según la crónica sentía por la hermosa (María) «no poca afición», lo que sin duda contribuyó a acelerar la muerte del monarca para quien doña María era mucha mujer…*[6]

Asimismo añade que *doña María estaba muy apegada de su alcurnia y era tan aficionada al brillo de los blasones, a las costumbres caballerescas y a las hazañas guerreras, como incapaz de admirar el talento o la sabiduría si no las acompañaban el valor y la gentileza, cualidades entrambas de las que carecía absolutamente su marido, don Enrique, con quien anduvo siempre a la greña y al que, según las malas lenguas, solía tratar mal de palabra y aún de obra…*[7]

Pero los cuatro escritores contemporáneos, Alvar García de Santa María, Juan de Mena, Fernán Pérez y el médico Gómez de Cibdad Real, ni una palabra dicen de la que pueda traslucirse este culpable amor, además de que el carácter timorato del rey y sus continuas enfermedades hacen increíble una suposición de tan gran trascendencia[8].

---

5 Torres Alcalá, A. *Don Enrique de Villena: un mago al dintel del Renacimiento*. Madrid, 1983,pág. 26.

6 Layna Serrano, F. *Los Conventos antiguos de Guadalajara*. Madrid, 1943, pág. 88.

7 Layna Serrano, F. *Historia de la villa de Cifuentes*. Aache. 1997.

8 *El Laberinto, Periódico Universal.* Tomo I, nº 10. 16 de marzo de 1844. *«Trozos del retrato histórico de don Enrique de Aragón, Marqués de Villena».* Premio Liceo de Madrid en los Juegos florales de 1843.

Lo que sí está claro es que doña María poseyó recia personalidad y arrestos a lo largo de su vida, como lo demuestran varias actuaciones suyas de las que tenemos noticia. Una de ellas es el pleito que mantuvo con las villas de Moya y Utiel sobre antiguos bienes, pechos y rentas allí poseídos[9], en los que llegó a demandar incluso al Señorío.

Derechos, rentas y facultades disfrutados o ejercidos por los Albornoz en los pueblos de su Señorío y, lógicamente, por doña María.

Eran éstos de muy variada índole, como resulta habitual en el señorío jurisdiccional pleno, que se ofrece como régimen dominante en el horizonte agrario e institucional de la Baja Edad Media. Los documentos de concesión y confirmación que han llegado hasta nosotros —Utiel, Beteta, Torralba y Tragacete— nos permiten ordenar tales derechos y rentas de acuerdo con su peculiar carácter y atendiendo al triple aspecto siguiente:

1. Derechos y facultades jurisdiccionales y de gobierno.

-El ejercicio de la justicia en villas, como resultado de la concesión de la jurisdicción civil y criminal, alta y baja, mero y mixto imperio.

- El derecho a nombrar alcaldes, alguaciles, escribanos y otros oficiales de justicia y del concejo.

- El derecho a devengar tasas de las escribanías de las villas y del propio ejercicio jurisdiccional.

- La facultad de obligar a los vecinos a cumplir cartas y mandatos del señor.

2. Derechos tributarios derivados del vasallaje (su origen es diverso).

- De carácter estamental: servicio y pedido.

- De origen militar: la fonsadera[10].

- De carácter tradicional de homenaje y acatamiento al señor: el yantar, que, junto con la posada, se contaba entre las obligaciones del vasallaje no noble[11].

- De naturaleza simplemente personal sobre las minorías raciales: cabeza del pecho de los judíos.

- De carácter impositivo, indirecto, sobre el tráfico de mercancías: portazgo y almojarifazgo, de singular importancia en posiciones fronterizas o semi fronterizas, como eran muchas villas sometidas a los Albornoz y que muy concretamente recogen aquel privilegio de Utiel y Beteta, a Álvar García.

Dentro de los impuestos de tráfico destacan los dos tributos sobre los ganados -diezmo y montazgo-, que explícitamente aparecen en los documentos de Utiel, Beteta, Torralba y Tragacete y que, atendiendo al desarrollo ganadero del área familiar, representaría una apreciable cifra en el haber patrimonial del linaje.

3. Bienes y derechos del dominio solariego.

- Heredades y posesiones —citadas expresamente, en el privilegio de confirmación de Beteta, y que debieron ser numerosas en Moya— que los señores explotaban directa-

---

[9] Terminó legando sus acciones y derechos pretendidos en tales pueblos a don Álvaro de Luna, su primo en el pleito que pendía entre ella y estos Concejos ante la Audiencia del rey, por cesión de 22 de febrero de 1435. AHN, Osuna, leg. 1726, núm. 1 (ms).

[10] Antiguo servicio personal en la guerra. Tributo que se pagaba para la guerra.

[11] Vid. Nilda Guglielmi, *Posada y yantar*, «Hispania», núms. 101 y 102.

- Rentas derivadas de pecho propiamente territorial —y pagado, en consecuencia, por los vasallos en concepto de tributo por la tierra— como la martiniega, que se cita explícitamente en el antedicho documento de Beteta.
- El derecho general del señor sobre montes, prados, pastos, dehesas y ríos, y sobre los términos por poblar. De especial relieve, y como tal consignado en los diversos documentos, era el diezmo sobre los pinares de Moya, que garantizaban a la casa una cuota importante en la pujante explotación forestal de la Serranía de Cuenca.
- Los derechos disfrutados sobre las salinas, concretamente sobre las de Tragacete, que constituirían también un notable ingreso para la familia, a juzgar por las menciones que de ellas tenemos en testamentos y documentos de fundación de mayorazgos. Se incluye aquí esta renta salinera, pese a su matiz regaliano, por considerarla producto del dominio solariego y que era percibida incluso por miembros del linaje que no poseían el señorío del lugar[12], y devengada también por la propia rama primogénita de los Albornoz en pueblos como Monteagudo de las Salinas, donde no disfrutaba de los derechos señoriales.

Como hemos observado, la gran variedad de derechos ejercidos o disfrutados por los Albornoz en sus señoríos son de muy diverso origen, naturaleza y contenido, desde los que poseen carácter regaliano como la justicia, a aquellos otros que constituyen una mera renta territorial, que pueden derivar de arrendamientos o de otro similar contrato agrario.

El Mayorazgo

El mayorazgo es una institución legal que se crea en el siglo XIV y que privilegia la propiedad nobiliaria. Esa propiedad es transmitida al hijo mayor varón y no se podía enajenar, vender, dar, ceder, etc…, de ninguna forma. El mayorazgo sólo podía aumentar, debido a que los hijos mayores se casaran con mujeres que tuvieran mayorazgo, pero nunca, bajo ningún concepto, podía disminuir. El hijo mayor debía garantizar el futuro de su familia y de las propiedades de la familia. En esta época se consentía que una minoría tuviese la mayor parte de las tierras, aunque no las pudiesen trabajar y no se utilizasen, mientras los campesinos que no tenían tierras se quedaban sin trabajar y vivían en la más dura de las miserias[13].

A esta primera e inevitable mutilación del patrimonio de la familia Albornoz, la primogénita de don Juan y heredera directa del mayorazgo, doña María, tuvo que entregar a su hermana Beatriz ciertas villas que, aunque poseídas de antiguo por el linaje familiar, no estaban incluidas en el mayorazgo principal, como fueron las de Uña, Valdemeca, Ballesteros, Tragacete, Poyatos, El Hoyo y la Cañada. Además del señorío sobre estos pueblos, doña Beatriz recibió los de Carcelén y Montealegre, como herencia de su abuela doña Constanza Manuel, y los heredamientos de Valera de Suso y Yuso (Valera de Arriba[14] y de Abajo), en la partición de bienes libres de su padre, don Juan de Albornoz. El patrimonio de doña Beatriz se vería incrementado tras su matrimonio con don Diego Hurtado de Mendoza, primer señor de Cañete[15].

---

[12] Baños de Velasco, ob. cit., v., fol. 70 v., nota 21. La importancia de las salinas de Tragacete se advertía ya en el siglo XII.

[13] El mayorazgo y el señorío jurisdiccional supusieron las sublevaciones de los campesinos contra los abusos señoriales, como en la guerra de los «Irmandiños» en Castilla.

[14] La antigua Valeria romana, llamada hasta hace pocos años Valera de Arriba y después restituida con su nombre original.

[15] Salazar y Castro, Casa de Lara, III, pág. 381.

María de Albornoz, Señora de Beteta y sus aldeas

Posesiones de María de Albornoz en Cuenca, Guadalajara y Valencia.

Incluso con estas notables segregaciones, doña María de Albornoz heredó y mantuvo durante toda su vida una cuantiosa fortuna que le valió ser conocida como rica-hembra y reconocida como una de las mujeres más acaudaladas del país, cuyo patrimonio englobaba el Señorío del Infantado, en la Alcarria, con las villas de Alcocer, Salmerón y Valdeolivas y los Señoríos de Torralba y Beteta con sus aldeas: El Tobar, Masegosa, Lagunaseca, Santa María del Val, Cueva del Hierro, Valsalobre y Valtablado de Beteta, así como los demás pueblos de don Juan no entregados a doña Beatriz, en la Sierra de Cuenca, donde el linaje de los Albornoz continuaba siendo el más fuerte y el más firmemente enraizado.

También fue Señora de Albornoz (despoblado de Villarejo de Fuentes), Villar de Olalla, Aldehuela, Arrancacepas, El Campillo, Cañizares, Cañamares, Ribagorda, Ribatajada, Valdecabras, Portilla, Las Majadas, Villaseca, Huélamo, Monteagudo, Enguídanos, Santo Domingo de Moya, Villar de Tejas, Fuencaliente y Naharros en Cuenca; y Sacedoncillo, Millana y Sacedón en Guadalajara.

Lagunaseca.

Testamento de María de Albornoz

Doña María de Albornoz, sintiéndose tal vez cercana a su muerte, dictó sus últimas voluntades en una escritura fechada en el castillo de Torralba el 6 de marzo de 1439, añadiendo nuevas cláusulas a las que había puesto con anterioridad en su carta merced de 15 de marzo de 1432. Como el hijo primogénito de don Álvaro de Luna, don Juan, heredaría el mayorazgo del Condestable y habría de tomar las armas de Luna, ordena que el segundo hijo legítimo que hubiera con la condesa, doña Juana de Pimentel, prima de doña María de Albornoz, su mujer legítima[16], herede la Casa de Albornoz con sus lugares, villas, castillos y fortalezas, pero para ello ha de tomar las armas y apellidos de Albornoz. Y si no hubiera un varón legítimo incluye en su testamento a don Pedro[17], hijo ilegítimo de don Álvaro de Luna, siempre y cuando tome las armas y apellidos de Albornoz como había decretado su padre.

...e si por aventura el dicho señor Condestable mi primo non oviera otro fijo legítimo de aquí adelante, lo que plazera a nuestro señor Dios, que si avrá, quiero e mando e es mi voluntad que aya las dichas villas e logar de Albornoz e fortalezas con todo lo susodicho don Pedro, fijo del dicho señor Condestable por la manera e con las condiçiones que lo avía de aver el dicho fijo primero legítimo, que de aquí en adelante oviere el dicho señor Condestable, pero mi voluntad es que si el dicho señor Condestable oviere otrofijo legítimo de aquí en adelante, quel dicho fijo segundo legítimo aya lo susodicho e cada una cosa e parte e non el dicho don Pedro[18].

Santa María del Val.

[16] La primera mujer de don Álvaro de Luna fue doña Elvira de Portacarrero, pero murió sin dejarle descendencia.

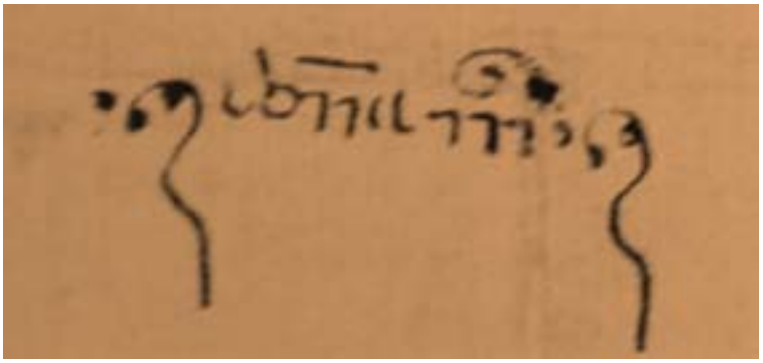
[17] Don Pedro de Luna, I señor de Fuentidueña, de la Orden de Santiago, Copero mayor del rey, que casó con doña María de Ayala. El Condestable distinguió y profesó siempre gran afecto a este su primer hijo, que hizo legitimar al Papa y al Rey. Pero era mucho más legitimo «por el mismo ser suyo e por su propia nobleza e insignes fechos e condiciones». *Crónica de don Álvaro de Luna*, pág. 206.

[18] R.A.H. Colección Salazar, M – 10, fº 59 – 60.

María de Albornoz, Señora de Beteta y sus aldeas

Había que ser fiel a sus antepasados, al linaje, y doña María de Albornoz es consciente de esa fidelidad y de esos deberes que debía de mantener hacia su familia. Pocos días después don Álvaro de Luna aprobaba las nuevas condiciones en Roa, el 12 de marzo de 1439.

...el dicho señor Condestable dixo que él açeptava e açeptó lo contenido en la dicha escriptura e cada una cosa e parte dello, segunt e por la forma e con las condiciones que fue e es rratificado e otorgado por la dicha doña María de Albornoz e que le plazía e plaze de todo ello e que así lo otorgava e otorgó, segunt e en la manera que en este instrumento desta otra prescripto es contenido, e que rrogava e rrogó a nos los dichos escrivanos que lo escribiésemos e feziésemos escribir e lo signásemos de nuestros signos...[19]



Firma original de María de Albornoz: *donna maria.*

Huélamo.

[19] A.H.N. Osuna, leg. 1725 - 4[1].

Masegosa.

Muerte de doña María. El final de un linaje.

No sabemos el lugar exacto de la muerte de doña María de Albornoz, pero debió de ocurrir en Alcocer o en Torralba, dado que los últimos documentos que firma están fechados en esas villas de su propiedad, y que son la donación de sus bienes a don Álvaro de Luna: el 15 de marzo de 1432 en Alcocer, y la confirmación de dicha cesión, disponiendo que los herederos del Condestable llevasen las armas y el apellido Albornoz, en Torralba, a 6 de marzo de 1439, poco antes de su muerte.

En la *Crónica del Halconero*, se cita la fecha exacta de su fallecimiento pero no el lugar:

Domingo 17 días de abril, año del Señor de 1440 años, finó doña María de Alvornoz, señora de la villa de Alcoçer, e de Salmerón, e de Valdeolibas, e de Torralua, e de Veteta. E esta doña María fue mujer de don Enrrique de Villena, fija de don Juan de Albornoz e de doña Constança, fija del conde don Tello; la qual doña María murió syn fijos , e fasta siete años antes que muriese mandó lo suyo a don Álbaro de Luna, condestable de Castilla, fijo de don Álbaro de Luna su primo, e primos fijos de hermanos de don Juan de Albornoz , padre de esta doña María. E desque ella fallesció, opúsose el ynfante don Enrrique a la herençia , que estaua en Toledo a la sazón que ella fallesció, diciendo que era nieta del conde don Tello, e él nyeto del conde don Sancho, que eran hermanos; e envió a las villas de Alcoçer e Valdeoliuas e Salmerón a Manuel de Venabides e Garçía de Cárdenas, con cuatrocientos hombres de armas e dos o tres myl peones de tierra de Huete, e tomaron la posesión.

Otrosí, otro caballero que llaman Gómez Carrillo el Feo, e era fijo de Alonso Carrillo, por el debdo, que eran segundos por partes de los Alvornozes , entróse en la posesión de la villa de Torralua, e de Veteta, diciendo que era mayoradgo e que le perteneçía. Esto que se fizo por el ynfante e por los otros era por quanto en el rreyno avía grandes debates, e non podía fazer el Rey aquello que devía[20].

[20] Pedro Carrillo de Huete. *Crónica del Halconero de don Juan II*. Edición y estudio por Juan de Mata Carriazo. Madrid, 1946, pág. 336-337.

Siderita

Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado

Emilio Guadalajara

En la revista nº 7 de diciembre de 2012 aparecía el artículo titulado *Unos apuntes sobre las antiguas herrerías*. En él se comentaba someramente el funcionamiento de esas instalaciones y se hacía alusión a un documento del archivo del Conde de Bornos sobre el litigio por unos yacimientos de Cabeza Catalán.

Esta colaboración se centrará en los Hornos de Beteta cuyo funcionamiento tuvo lugar a primeros de los años sesenta del siglo anterior. Sin ánimo de repetir (o cansar) hay que remontarse a otras épocas pasadas si se quiere comprender un poco lo que supuso la siderurgia para la provincia de Cuenca.

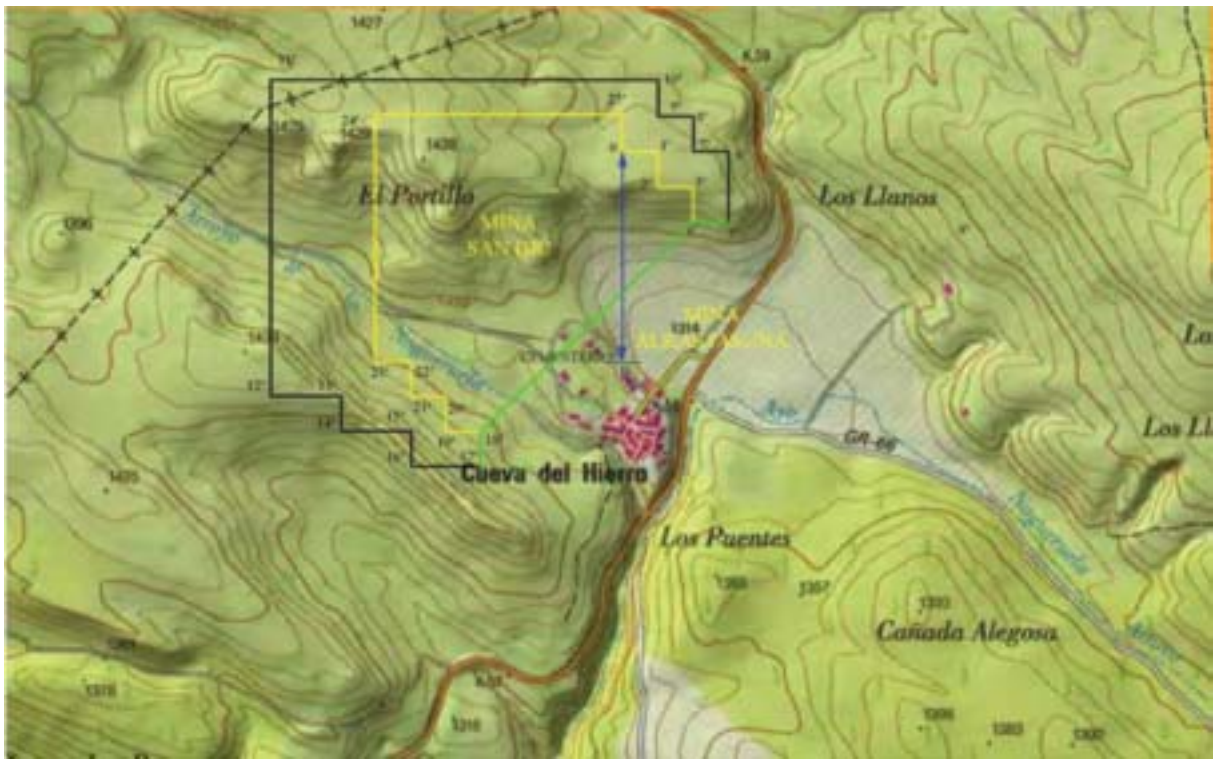
En el anterior documento de Bornos se menciona entre los litigantes a un tal Carlos Arellano, Caballero de la Orden de Santiago y Caballerizo Real de S. M. Felipe III. Ese linaje Arellano que ha estado siempre ligado al mundo de la minería, vuelve a aparecer como uno de los socios fundadores de Santa Ana de Bolueta, de la que se hablará más adelante. Concretamente se refiere a Romualdo de Arellano García y la fecha de esa fundación es 1841. Puede que sea una simple coincidencia, pero tal vez (cuestión de investigar) también puede que sea descendiente del Caballerizo Real. Por aquellas calendas, en ese documento de Bornos se menciona la existencia de una instalación de ferrería en Vadillos («Ebadillo»), término de Cañizares. Las minas en litigio son varias distribuidas en término de Beteta: Cabeza de Catalán, El Valle y Cerro de la Cantera. Por entonces el topónimo «Beteta» acogía a la villa homónima y sus siete barrios: Masegosa, Lagunaseca, El Tobar, Valtabaldo, Valsalobre, Cueva del Hierro y Santa María del Val.

Dejando atrás ese siglo XIX, es en un Boletín Oficial de la Provincia (B.O.P.) cuando hay noticia de una solicitud de explotación de la mina de Cueva del Hierro. La fecha es de 24 de mayo de 1922 y el solicitante D. Salvador González Gómez, Foto Minas Cueva Hierro ingeniero de minas con domicilio en Valencia capital. A través de esa petición desea adquirir cuarenta y seis pertenencias de mineral de hierro de la denominada *Ampliación San Gil*, en el paraje conocido como Alto del Cementerio. Así mismo hace valer sus derechos sobre la explotación también de su propiedad denominada *Alkartasuna*. Si se habla de ampliación quiere decirse que en esos momentos ya podía estar en explotación tal mina de Cueva del Hierro.

A partir de ese B.O.P. todo son incógnitas: ¿Dónde se llevaba ese mineral? ¿Cómo era el sistema de explotación?... Los habitantes de Cueva del Hierro no recuerdan testimonios de sus antepasados en relación a D. Salvador. Simplemente, por relativa cercanía, cabe suponerse que ese mineral sería transportado a lomos de acémila y acabase en Santa Eulalia, en donde podría embarcar en el ferrocarril minero hasta Sagunto. En esos momentos los yacimientos de Teruel pertenecían a la Compañía Española de Sierra Menera, de la que formaba parte D. Ramón de la Sota y Llano. Este empresario además proyectó y llevó a cabo las obras del puerto de Sagunto, así como la industria conocida como Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, en unión de un primo lejano: D. Eduardo Aznar de la Sota. El grupo empresarial Aznar de la Sota dio mucho

que hablar en ese primer cuarto de siglo XX. Desde ese puerto podrían haberse dado todo tipo de intercambios de materias primas minerales y productos siderúrgicos con las Vascongadas.

Al parecer, Sierra Menera no dio los resultados que habían previsto y en torno a los años veinte necesitaron explotar todos los recursos ferrosos de los municipios próximos, de ahí la entrada en juego de Cueva del Hierro. La denominación *Alkartasuna* (en castellano libertad) podría tener explicación en ese contexto anterior y por tanto ligada a esa tierras del norte. Hay que tener en cuenta que la distancia entre Cueva del Hierro y Santa Eulalia está entre los cincuenta y sesenta kilómetros, lo que podría suponer dos jornadas de duro viaje a pie y por sendas de herradura para atravesar las estribaciones de los Montes Universales.



Petición de Salvador González Gómez, vecino de Valencia, c) Llano del Remedio nº 16 para concesión de derechos sobre minas de hierro en Cueva del Hierro. (BOP nº 62, 24-03-1922).
Las minas de «San Gil» y «Alcartasuna» son también de su propiedad.

Antecedentes próximos (década de 1950–60)

Santa Ana de Bolueta, el grupo de sociedades más importante de Vascongadas y uno de los más significativos de Europa occidental, cuyo nacimiento se remonta a 1.841, había sobrepasado ya las tres primeras generaciones desde su fundación y contaba con una joven e impulsiva cuarta generación.

Es conveniente aclarar que desde 1924 dos empresas filiales (Sociedades Anónimas) compartían espacio e incluso algunos consejeros: Santa Ana de Bolueta, dedicada prácticamente a la fabricación de bolas para molinos de cemento, y Fundiciones Bolueta, famosa por los cilindros de laminación. La primera de ellas matriz de la segunda, así como Santa Ana de Cuenca S.A. (Más adelante se aclarará).

En esos ciento veinte años de trayectoria había sabido superar las diferentes crisis y en los años cincuenta del pasado siglo se enfrentaba posiblemente al mayor de sus obstáculos: el agotamiento de los minerales ferrosos de sus concesiones en la ría de Bilbao. Es más, otras empresas habían conseguido rebuscar entre las escorias anteriores para seguir produciendo hierros.

La mera subsistencia les había llevado hasta soluciones extrañas, tales como la cría de ganado o el sector inmobiliario. Extrañas porque quedaban muy alejadas del hierro. Son por otra parte comprensibles estos derroteros cuando se tiene en cuenta que uno de los objetivos de Santa Ana era abastecer a sus economatos de empresa y nada mejor para ello que conseguir productos cárnicos y hortofrutícolas de calidad y a unos precios accesibles para sus empleados, que buena parte de ellos residían en barrios de viviendas propiedad de la empresa. No obstante su tradición minera y siderúrgica les había hecho pensar en otros yacimientos muy alejados de su Bilbao natal. Entran en escena las minas de Soria (Somaén y Velilla) o Zaragoza (Morata de Jalón), y relativamente próxima a esta zona del Sistema Ibérico se halla Cueva del Hierro.

Si es cierto que D. Salvador González tuvo contacto con la familia de la Sota, es posible también que en los archivos de Santa Ana de Bolueta habría información sobre la calidad del mineral de Cueva del Hierro. La distancia no era rival para ese preciado producto.

D. Juan Ramón de Urquijo y Olano.

Santa Ana de Cuenca, S.A.

Según consta en la Escritura fundacional de Santa Ana de Cuenca, en la hoja 192 del Registro Mercantil, en el día 27 de abril de 1957 se constituye como Sociedad Anónima por tres personas: D. Francisco Colomina Sánchez, D. José María Zavala Achútegui y D. Juan Ramón de Urquijo y Olano. Foto Juan Ramón Los dos últimos estaban relacionados con Santa Ana de Bolueta, bien a través de los Consejos de Administración, bien por financiación.

El capital social (artículo 7 de los Estatutos) era de seiscientas mil pesetas, representado por seiscientas acciones al portador de mil pesetas nominales cada una, correspondiendo a cada fundador la misma proporción accionarial: doscientas.

El domicilio social se fijó primeramente en Priego, en la calle Arco de Molina, nº 14. Hay que tener en cuenta que, aún domiciliado en Bilbao, D. Francisco Colomina descendía de Priego. Con posterioridad y en Junta General Extraordinaria de Accionistas de 20 de abril de 1966, ese domicilio social se trasladaría a Beteta, en la Carretera de El Tobar, coincidiendo con la industria que en esos momentos se debía hallar en plenas obras.

El Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) de 26 de diciembre de 1.957 recoge la autorización para instalar un horno alto, utilizando carbón vegetal, en Cueva del Hierro (Cuenca). Para ello se usarían minerales procedentes tanto de La Cueva (yacimiento Ana María) y de Morata de Jalón en la provincia de Zaragoza (yacimiento La Potente). La Dirección General de Minas y Combustibles da autorización para la construcción de ese horno a pie de mina, con el objeto de producir 3.000 toneladas anuales de lingote de hierro para la sociedad afín Santa Ana de Bolueta. Cabe destacar en esa autorización la necesidad de usar todo tipo de tecnologías y materiales de origen nacional, como no cabía otra cosa en aquellos años de dictadura.

Las obras debieron empezar en el término de Cueva del Hierro y tenían un año de plazo. Dentro de ellas se incluía tanto la instalación del alto horno como una parte de la carretera asfaltada entre Beteta y Cueva del Hierro por cuenta de la empresa. El lugar escogido para esa industria fue el de *Fuentes Morenas*, al pie del arroyo Valderocín y los Candalares. La disponibilidad de agua abundante fue el motivo de esa elección. Es más, el primitivo trazado a media ladera (aún quedan restos del mismo) pasaría por el alto horno, para poco a poco ganar altura y derivar en Cueva del Hierro.

Posiblemente, guiado por motivos políticos, el Ayuntamiento de Beteta reaccionara ante ese anuncio del BOE y poniéndose en contacto con Santa Ana hiciese lo posible para cambiar esa primera ubicación. Así, en otro BOE de fecha 10 de febrero de 1958 se autorizó definitivamente un cambio de emplazamiento a Beteta, en lo que de ahí en adelante se conocería como *Los Hornos*, actualmente en el mismo empalme con la carretera de El Tobar.

Valderocín y los Candalares.

El Alto Horno

En cualquier caso los plazos permitidos para la construcción no debieron variar, aunque por unos u otros motivos ese alto horno estaría listo en torno a febrero de 1961. El proyecto contaba con los siguientes artefactos:

A) En el alto horno: un grupo soplante de 3.500 metros cúbicos de aire a la hora, a 0º, presión atmosférica de 68 caballos de vapor (C.V.) y un grupo motobomba para elevación del agua desde el manantial del Ojuelo (10 C.V.).

B) En la planta de sinterizado de minerales: un mezclador (4 C.V.), un aspirador de 5.000 metros cúbicos a la hora (10 C.V.) y una pluma grúa para una tonelada (6 C.V.). Hay que aclarar que la operación de sinterizado consiste en la compactación de partículas y polvo de minerales que se presentaban de forma heterogénea en tamaño y en composición. De haberlos echado tal cual en el horno se hubiesen perdido en el proceso metalúrgico.

C) Grupo electrógeno para 75 kilovatios hora con motor diesel de 130 C.V. Este grupo aseguraría un suministro constante de energía, en caso de fallar las líneas que venían desde Puente

de Vadillos, propiedad de Hidroeléctrica del Guadiela.

Por su parte, en la mina de Cueva del Hierro (yacimiento *Ana María*) se empezó la explotación a base de pico y pala, así como la extracción al exterior con pequeños burros. En febrero de 1961 se inició la mecanización, y para ello se procedió a la colocación de raíles en los sitios más adecuados, tales como el plano inclinado de salida y algunas galerías que convergían en el centro de distribución anexo a ese plano. Las vagonetas eran arrastradas por el plano con un cabestrante de 10 C.V. Además, para el arrancado de mineral se usaron martillos neumáticos movidos por un compresor de 20 C.V. Para abastecer de energía a todos esos artilugios fue necesario construir una línea eléctrica desde Beteta y Los Hornos.

Todo ello fue posible por la incorporación al trabajo de un total de sesenta y seis personas, en su gran mayoría de las localidades de Beteta y Cueva del Hierro. En aquellos momentos Jon Koldobika Ingunza Astigarraga (*Koldo*), facultativo de minas, fue el técnico responsable de todos esos preparativos de la mina en La Cueva y del horno en Beteta.

Las previsiones y carga de trabajo eran en principio muy importantes. La mina de La Cueva se había evaluado en 24.000 toneladas anuales, una parte de las cuales abastecería al horno y otra parte iría destinada a Altos Hornos de Sagunto. Se recuerda que esas instalaciones estaban relacionadas de un modo u otro con Santa Ana de Bolueta y el consumo de mineral de hierro en los mejores momentos de la fábrica de Bilbao (sobre 1920), sobrepasaba poco más de 30.000 toneladas. Es más, en el traslado de mineral desde Cueva del Hierro podría usarse ese ferrocarril de Sierra Menera, desde alguna estación próxima. Hasta el primero de julio de 1972 estuvo funcionando ese tren.

Para poder obtener las 24.000 toneladas sería preciso construir un segundo plano inclinado, o sea, una segunda salida al exterior. Esa obra nunca se llevaría a efecto. Siguiendo la comparativa con Bilbao, es preciso tener en cuenta que la explotación de los seis mineros propiedad de la empresa se hacía a cielo abierto, modo y forma pensable también para Cueva del Hierro. La mano de obra necesaria llegaría a incrementarse en treinta personas más, previsible para verano de 1961.

En cuanto al horno de Beteta, se tenía planificado llegar a producir hasta quince toneladas al día de lingote de una calidad excepcional. Ese material se distribuiría hasta cualquier fundición de la península, aunque con el transcurso del tiempo la mayor parte del mismo llegaría solamente hasta los centros metalúrgicos de Bilbao, sede central de Santa Ana, así como a Barcelona, a la Sociedad Anónima de Fundiciones Especiales (S.A.F.E.).

Capítulo aparte merece citar la necesidad de materias primas para el horno, ya que no se concretaba exclusivamente a la siderita de Cueva del Hierro. En el tiempo de funcionamiento del horno fue imprescindible la mezcla de minerales procedentes de varios sitios: *La Troja* (goethita) en Medinaceli (Soria), *Purroy* (Zaragoza), *Ólvega* (Soria), *Marité* (en Luesma, Zaragoza) y *San Luis* (Bilbao). Se pensó incluso en el aprovechamiento de los yacimientos *Picui* y *Mendivil*, propiedad de Altos Hornos de Vizcaya. Con el fin de abaratar costes por el traslado de mineral, se trabajaba a reporte, aprovechando siempre la salida de lingote hasta Bilbao o Barcelona. Hay que tener en cuenta que la acritud del mineral de Cueva del Hierro hacía necesaria la mezcla hasta el 30 % con otros. Es más, esa misma acritud era la responsable de la consumición de camisas refractarias interiores del horno. En ese sentido se ensayó con piedra natural refractaria de Amorebieta (Vizcaya), hasta seis camisas según palabras de Deonisio Mayordono, de Beteta. Habida cuenta de la destrucción de las mismas, se decidió probar con ladrillos refractarios artificiales de Lugones, muy cerca de Avilés (Asturias).

SANTA ANA DE CUENCA, S. A.
PRIEGO
(CUENCA)

SANTA ANA DE CUENCA, S. A. – APARTADO 26 – IBOLUETAI BILBAO

LINGOTE AL CARBON VEGETAL
MINERAL DE HIERRO

SANTA ANA DE CUENCA S.A.
Apartado num. 26.
B I L B A O.

Tel. 40505

BILBAO, BETETA, a 21 de Abril de 1.961.

El carbón vegetal como combustible

Como combustible ya se ha mencionado la autorización en el BOE de carbón vegetal. Es más, según se aprecia en los membretes de la correspondencia, el *Lingote al Carbón Vegetal* era la seña de identidad de Santa Ana de Cuenca. En realidad, esa idea fue la clave del éxito de Santa Ana de Bolueta hasta la década de los veinte, momento en que se abandonó ese modo de metalurgia. Se había previsto un consumo en carbón de veinte toneladas diarias. La idea de usar carbón vegetal era muy simple: liberarse del azufre y fósforo. Desde siempre se sabía que esos dos elementos eran el veneno de la siderurgia, pues echaban a perder las buenas propiedades que pudiese tener el hierro o el acero. Esos elementos se pueden hallar en el propio mineral de hierro, pero especialmente en los carbones minerales (hulla o antracita). De ahí que las antiguas ferrerías de la Edad Moderna seleccionasen muy bien sus ferrones y solamente explotasen aquellos con bajo contenido en ellos. De ahí también la fama de Ojos Negros (Teruel), Somorrostro (Vizcaya) o Cueva del Hierro. En el siglo XIX, la imposibilidad de conseguir carbón vegetal a un precio asequible, obligó a la incorporación de carbones minerales a la siderurgia y con ello a la innovación en los antiguos procedimientos, dejando obsoleta la *forja a la catalana*. Tourangin y Chenot, en torno a 1850, fueron de los pioneros en cambiar el sistema de sus hornos, haciendo pasar corrientes de aire hirviendo que previamente habían caldeado con carbón mineral.

En el horno de Beteta se daba un vuelco hacia atrás. Por una parte se seleccionaba a mano el buen mineral, evitando la entrada de piedras extrañas así como el proceso de lavadero (el agua del Ojuelo estaba destinada al enfriamiento del lingote, no al lavado de mineral). Por otra parte, el uso de carbón vegetal impedía la presencia de los malignos fósforo y azufre. Por ello el lingote resultante presentaba la siguiente analítica porcentual:

-carbono…….	de 3’8 a 4’1
-silicio……	de 0’68 a 1’00
-manganeso….....	de 0’56 a 0’90
-fósforo……..	de 0’09 a 0’11
-azufre……	Nada

A título de curiosidad, ese manganeso presente en el lingote (cantidad testimonial) es el responsable del tono negruzco que adquieren las formaciones estalactíticas y coladas del interior de la mina.

Se tiene noticia de que en 1953 (B.O.E. nº 264, de 21/09), D. Enrique Pérez Ibarrondo tiene autorización para instalar un alto horno de carbón vegetal en San Julián de Musques

(Vizcaya), ligeramente más pequeño que el de Beteta. Algo muy curioso es que este proyecto se completa con la instalación de una caldera para aprovechar los gases del tragante y una estufa con grupo soplante para insuflar aire (y gases) a 400 grados. Tenía prevista la obtención de 1.440 toneladas anuales de arrabio (hierro para segunda fundición), con un consumo de 2.880 toneladas de mineral de Somorrostro, Galdames y Sopuerta (el mineral de la primera es muy similar al de La Cueva en composición y origen geológico), 330 toneladas de caliza y 1.500 toneladas de carbón vegetal. Esas cantidades anuales son aproximadamente la cuarta parte de las previstas para el alto horno de Beteta.

Así pues, la obtención de un buen carbón vegetal se había convertido en un problema complicado, ya que hubo que recurrir a los antiguos fabricantes carboneros, pues se llevaba más de una década en que estas industrias estaban en franca decadencia, por desuso. Renacen figuras como Domicio Núñez Fernández, industrial conquense, o Benito Rodrigo Sierra de Viana, de Mondéjar (Guadalajara).

En periódicos de la época (ABC, 19 agosto 1958, pg 23) se hablaba de la zona de Beteta como importante productora de carbón vegetal. Es cierto que se llevó carbón desde Valsalobre o Peralveche (Guadalajara); es cierto que a pequeña escala siempre se carbonearon los quejigales de la Sierra; pero lo más sorprendente es que buena parte del carbón vegetal que se gastó llegó desde Peñascosa (Albacete), concretamente de la finca de D. Samuel Flores, afamado criador de toros de lidia.

De haber conseguido las quince toneladas de lingote es posible que se hubiesen necesitado entre quince y veinte toneladas de carbón vegetal. La necesidad de mantenerlo libre de humedad hizo que se construyeran varios barracones para almacenaje, anexos a la vivienda de oficinas. Recientemente han sido derruidos, quedando como testigo esa vivienda que en su tiempo sirvió también para reuniones del Consejo de Administración.

Hay que recordar que en aquellos principios de los sesenta estaban en pleno apogeo las explotaciones carboníferas de Henarejos, en el extremo oriental de la provincia. La mayor parte de mineral abastecía las locomotoras de vapor del ferrocarril. Curiosamente (y ya se sabía desde el principio), la antracita/hulla de esas minas tenía un bajísimo contenido en azufre, cosa inusual en la minería nacional. A pesar de que el poder calorífico del carbón mineral es muy superior al vegetal, nunca se debió plantear en Beteta la llegada de carbón de ese lugar, más cercano sin duda que Alcaraz. Actualmente esa mina se ha vuelto a explotar y, debido a sus excelentes propiedades, hace rentable su llegada a los actuales centros de consumo en la cornisa Cantábrica, usando para ello el puerto de Valencia.

Otra materia prima necesaria eran las varillas de hierro huecas para oxígeno y sangrado del horno. Servían de lanza térmica para soplete de acetileno, abriendo los orificios de salida de hierro fundido y de las toberas de aire comprimido. Éstas llegaban desde Altos Hornos de Sagunto y debieron gastarse abundantes, a juzgar por un pedido de las mismas de algo más de dos mil metros.

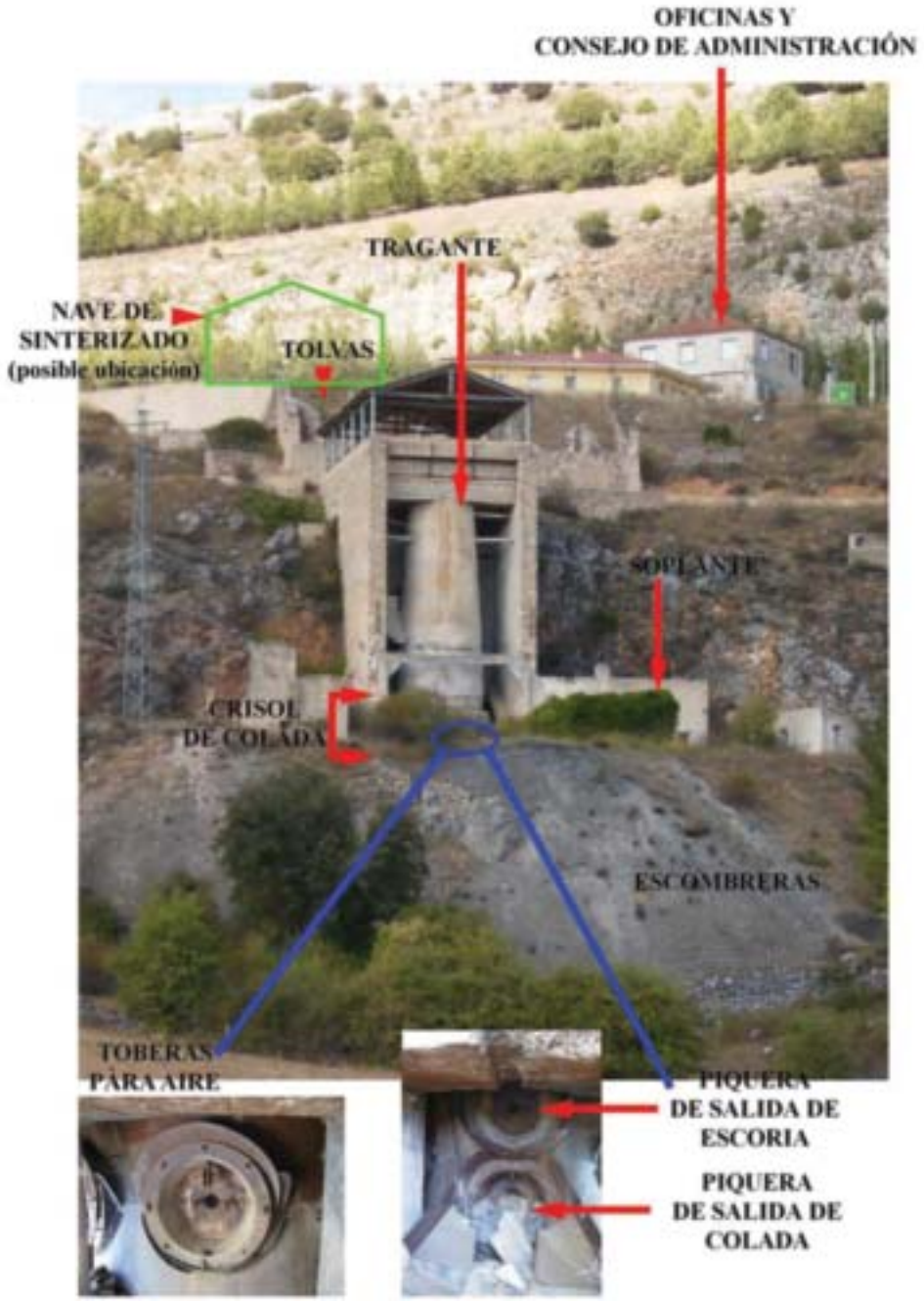
Trabajos de alto riesto e ininterrumpidos.

Que la minería en galería es oficio peligroso no es nuevo, pero pudo pillar por sorpresa a esta zona de Cuenca que no sobresalió nunca por estas actividades. El pozo «Ana María» de Cueva del Hierro se explotó sin necesidad de entibados, era la bóveda natural la que contemplaron sobre sus cabezas los mineros, protegidos simplemente con una boina. Los explosivos se hicieron necesarios en algunos tramos, pero no eran de uso a diario ininterrumpido. De haber continuado la explotación y llegados a esas 24.000 toneladas, el modelo hubiese cambiado totalmente. No hubiese valido lo que hasta entonces se hacía: extraer mineral y el estéril dejarlo para relleno de galerías en desuso.

Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado

No se oyó por la zona de ningún accidente de importancia, pero en los Hornos sí que hubo una víctima en algún mes invernal del año 61. Al parecer, debido al intenso frío nocturno, un tal Julián, el vigilante nocturno de la sala de soplantes, se quedó dormido en presencia de un brasero de carbón. El monóxido de carbono hizo el resto y a la mañana siguiente cuando llegó el primer turno de trabajo lo encontró asfixiado.

Otro puesto de alto riesgo era el de garzón, es decir, el encargado de pinchar constantemente para evitar las obstrucciones de toberas, sangrar el horno de escoria o abrir la piquera para dejar salir el caldo de hierro. En general, todo el personal próximo al horno debía protegerse con chaquetas de amianto, al menos es lo que se deduce de un pedido de las mismas que se cursó a la matriz Santa Ana de Bolueta.



Plano del horno.

Tragante. Detalle del horno.

El lingote.

Según información de Amador Ocaña, garzón primero del horno, una vez encendido el horno era imprescindible mantener el flujo de aire soplado y se necesitaba más de un día para que se produjese la reducción del hierro y la consiguiente colada. Unas horas antes de ese momento un grupo de operarios labraban en el suelo arenoso de los pies del horno un conjunto de surcos con forma de espina de pez, acordes en el eje longitudinal con el declive natural del terreno. No eran otra cosa que los moldes sobre los que se dejaría correr la colada de arrabio desde la piquera en la parte baja del crisol.

Con anterioridad, en el momento de carga del horno, se habían sellado todos los orificios con barro. Era tal la consistencia que cogía ese sello que se hacía necesaria una varilla de acero (barrena) sobre la que se golpeaba con una almaina de cinco kilos. Incluso algunas varillas acababan dobladas y sus puntas totalmente fundidas. Tras varios intentos y sobre todo con la lanza térmica de acetileno se conseguía horadar ese tapón. En caso del sangrado en la parte superior del crisol, las escorias salían propulsadas. Es conveniente aclarar que escoria es un material proveniente de las impurezas del mineral y carbón, en general silicatos metálicos. Al tener menor densidad que el hierro fundido quedaba por encima del crisol.

Una vez sangrado se procedía del mismo modo con las piqueras de arrabio en la parte inferior del crisol. El caldo salía propulsado y rellenaba completamente los surcos en forma de espina. Era el momento de la solidificación y enfriado y para ello se le ayudaba con agua fría bombeada desde el Ojuelo. Es seguro que ese sobre enfriamiento rápido ayudaba decisivamente a dar calidad al lingote.

Pero no había tiempo que perder, ya que inmediatamente había que romper en pequeños trozos el arrabio producido. Esos trozos serían cargados en el camión, listos para llegar al cliente de las fundiciones.

Si todo iba bien (y no fue así en todas las ocasiones) se procedía a un nuevo cargado del horno desde las tolvas superiores del tragante, ya que se conseguía ahorrar mucho carbón si se evitaba el enfriado de las paredes refractarias.

En realidad así es como se había previsto que funcionase, pero diversas circunstancias entorpecían el trabajo del horno. Ensayando con diferentes minerales fue preciso añadir caliza en las tolvas con el fin de eliminar el silicio en forma de silicato cálcico, formando éste parte de la escoria. Pero lo que en realidad ocurrió es que las piqueras se atoraron de tal modo que fue imposible el sangrado y la salida de colada. El horno quedó obstruido totalmente e inactivo. Había que dejarlo enfriar totalmente y sacar a mano todo su interior. Con ello se venía abajo la camisa de refractario. Ese parón producía el corte en el proceso de producción por espacio de varias semanas y después había que empezar desde cero, desde la colocación de la nueva camisa, el relleno y nuevo caldeo.

Y todo acabó prematuramente.

Los Hornos fueron una aventura inacabada pues muy pocos ensayos tuvieron el éxito esperado. A primeros de febrero de 1.961 Santa Ana de Cuenca se puso en contacto con diversos organismos, entre ellos la Escuela Superior de Ingenieros de Minas de Madrid, solicitando una persona hábil en altos hornos y con experiencia en minería de galería. Esa persona dirigiría técnicamente a la compañía y tendría un sueldo anual de 120.000 pesetas a las que se añadiría un tanto por ciento en beneficios, casa-habitación para la familia, carbón para la calefacción, teléfono y automóvil. El salario medio de un español del momento no pasaba de 1.200 pesetas mensuales. A ese requerimiento respondieron una veintena de profesionales, algunos de ellos en el último año de la carrera. Otros desestimaron la oferta por tener que residir obligatoriamente en Beteta.

José Antonio Álvarez Canal, facultativo de minas, ante varios intentos fracasados, llegó a sugerir la inoperancia del horno por defectos en la construcción. Su experiencia anterior le llevó a ensayar con mineral certificado del yacimiento «San Luis» de Bilbao. Con anterioridad se había comprobado la destrucción repetida de la camisa si se abusaba de la acidez del mineral de Cueva. De ahí la renovación continua de la misma después de un enfriado. Quizá por ello se comentó en su momento la posibilidad de construir desde cero un segundo horno a la par del primero, aprovechando toda la infraestructura existente. Ese nuevo desembolso haría prohibitivo el camino industrial de Santa Ana de Cuenca, ya que hasta ese planteamiento todo habían sido gastos y ningún beneficio.

Pero tal vez el fracaso haya que buscarlo en otros temas. La comercialización del lingote al carbón vegetal no encontró su nicho comercial. Santa Ana de Cuenca entró en contacto con diferentes representantes de la geografía peninsular: Sevilla, Madrid, Barcelona, Valencia… La oferta les pareció sustanciosa (comisión del 2 %) y nada despreciable, pero hallaban muchas dificultades para «colocar» el lingote al carbón vegetal, en muchos casos porque los fundidores desconocían las ventajas del mismo. Consiguientemente el precio (5’60 pesetas kilo) les parecía exagerado, pues algunos de ellos gastaban en sus hornos chatarra, cubilote usado y en general hierro de reciclado. La segunda fusión del lingote libre de azufre y fósforo no tendría mucho sentido si se hacía con carbón mineral de hulla o antracita, saturados en general de esos dos tóxicos. Es decir, sería necesario usar hornos eléctricos u otro sistema libre del carbón mineral.

Concretamente S.A.F.E. de Barcelona gastó varios camiones de lingote a un precio de 5’10 pts kilo y una comisión de representación del 5 %, pero eso fue una excepción que se vio contestada desde el Consejo de Administración de Santa Ana de Cuenca en Bilbao. Tras esa operación comercial se fijaron nuevos precios y nuevas comisiones. Todo ello ocurría en el transcurso de febrero/marzo de 1.961, coincidiendo con las primeras coladas.

El lingote a carbón vegetal era excepcional, pero poca salida mercantil tenía esa excepcionalidad. Echando un vistazo al mapa de relaciones comerciales de Santa Ana de Cuenca, se comprende perfectamente la carestía de ese producto excepcional, simplemente por los importantes valores añadidos en transportes a largas distancias.

De uno u otro modo la experiencia fracasó y las pérdidas fueron rotundas, ya que fueron ínfimos los beneficios obtenidos en los escasos seis meses de funcionamiento. A lo largo del verano de 1.961 se sucedieron los expedientes de crisis (firme en 26 de julio), bajas en el suministro eléctrico para la mina (4 de septiembre) y horno, venta del camión Mercedes para suministros e incluso acumulación de morosidad posiblemente por quebranto de contrato, tal es el caso de Domicio Núñez Fernández, proveedor de carbón vegetal. En aquellos momentos actuó a modo de gerente D. Alfredo Gargallo, persona que había demostrado con anterioridad su valía en los trasvases de la Hoz de Beteta y embalse de Chincha, todo ello para Hidroeléctrica del Guadiela.

Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado

Los cuarenta y seis productores y veinte afiliados, todos ellos dependientes de Santa Ana de Cuenca, fueron a cobrar el subsidio de paro en otoño e invierno.

La sociedad continuó su andadura, posiblemente para gestionar la posibilidad de subsanar alguna pérdida. Es más nunca dejó de lado la mina «Ana María» de Cueva del Hierro. Un recibo de contribución territorial tramitado en 1.963 por valor de 550 pesetas y 16 céntimos en el tercer trimestre así lo demuestra.

En 24 de abril de 1.962 se reunió una vez más la Junta General de Accionistas en la casa del ingeniero de Los Hornos para determinar la renovación de la misma, pasar revista el balance de 1.961 y sobre todo determinar el futuro de dicha sociedad. Hay que aclarar que en 28 de abril de 1.961 D. Juan Ramón de Urquijo y Olano, hasta entonces Consejero Delegado de Santa Ana presenta su carta de dimisión a D. José María de Zavala y Achútegui, Presidente del Consejo de Administración de Santa Ana de Cuenca S.A. en su sede de Bilbao, aduciendo para ello que no se le había hecho caso para tomar cartas en la regularización del excesivo crédito que se tenía con el Banco Hispano Americano de Bilbao.

A partir de ese 1.962 todo son conjeturas. Los terrenos ocupados por Los Hornos, sin duda propiedad de Santa Ana de Cuenca, pasarían a manos de Hidroeléctrica del Guadiela. Dentro de esas suposiciones cabe el hecho de que Santa Ana fuese deudora en sus recibos de electricidad. No se puede descartar la necesidad de espacio que tuvieron las mencionadas empresas de Puente de Vadillos a la hora de construir la presa de La Tosca (1.966), el trasvase a la Laguna Grande de El Tobar o el proyecto inconcluso del Pantano de Beteta, coleando desde 1.946 y con posibilidad de ejecución en cincuenta años.

Relaciones comerciales de Santa Ana de Cuenca S.A.

Los altos hornos de Beteta: un proyecto fracasado

Todo fue casi tan fugaz como un sueño. La siderurgia de Cuenca tuvo una mínima oportunidad, refrendada una vez más por la excepcional calidad de sus yacimientos. Esa muerte, casi nonata, de Santa Ana de Cuenca se adelantó a lo que años después se vería como la caída en cascada de las siderúrgicas históricas de Asturias, País Vasco o Comunidad Valenciana. Queda en el tintero una pregunta sin respuesta ¿Qué hubiese sido de los ecosistemas cercanos o lejanos a Beteta como consecuencia del carboneo, en caso de que El Horno hubiese funcionado solamente diez años consecutivos?

Epílogo.

Como autor de esta colaboración me gustaría presentar mis disculpas por no ser riguroso en mis informaciones pretéritas sobre los Hornos. En alguna publicación se hace mención al uso de carbón mineral para esa siderurgia proveniente de Asturias. Nunca fue así.

Por último estos apuntes han sido posibles por la colaboración indiscutible y totalmente desinteresada de D. Eduardo J. Alonso Olea de la Universidad del País Vasco.

Además de ello por los testimonios de Amador Ocaña, Antonio Gargallo y Dionisio Mayordomo, Jesús Heras y Ángel de la Cueva, así como los descendientes y familiares de "Koldo" Ingunza, Antonio Pitillas y Enrique Medrano.

No quiero olvidar al Registro de la Propiedad Mercantil de Cuenca, al Registro de Minas de Madrid y a la Excma. Diputación Provincial de Cuenca.

En general a todas las personas que de un modo u otro me han ayudado a sacar adelante este esbozo de investigación.

Y, como no, a Joaquin Esteban por sus informaciones y por dejarme participar un año más en Mansiegona.

LOS CAMINOS DE LA SERRANÍA

José Luis Muñoz

Inicialmente, el ser humano fue sedentario y, por consiguiente, no tenía ninguna necesidad de trasladarse de un sitio a otro. Esa situación, con toda probabilidad, duró muy poco tiempo, en épocas tan remotas como sujetas a la especulación sobre sus características. A ese ser humano sujeto a su propio ámbito natural, el abrigo rocoso que le servía de refugio y de donde salía para resolver el prosaico ejercicio permanente de cazar para comer, le surgió pronto uno de los primeros y más notables signos distintivos de su naturaleza, la curiosidad y por eso, por curioso e inquieto, decidió ir a ver qué otras cosas había en los alrededores inmediatos de su cueva y a medida que fue explorando ese espacio sintió más ganas de ampliarlo, una sensación que nunca se ha visto satisfecha y que continúa desarrollándose hasta el día de hoy, buscando el conocimiento del último rincón de este mundo y también los que pueda haber más allá, hasta los confines de la galaxia.

El ejercicio viajero tiene, desde luego, varios componentes. Ese primero, el de la curiosidad por el entorno, que ya hemos insinuado, se fue complementando con otros muchos, desde el comercio, el intercambio de productos hasta el placer de disfrutar del ocio turístico, pasando por las guerras, las colonizaciones, las evangelizaciones, las cruzadas y todo un amplio repertorio que ha generado muy fecundos ejemplos en la literatura. El desarrollo de la actividad viajera exige, inicialmente, la existencia de caminos por los que poder efectuarse; luego vendrían el mar y los barcos, el aire y los aviones, pero aquí nos interesamos por el primer estadio, los senderos terrestres que permiten el traslado de un sitio a otro a pie, sobre cabalgadura o, a medida que ha ido avanzando la civilización, diferentes artilugios sobre ruedas. Y nos interesa, en concreto, la forma en que esa tendencia natural del ser humano, ese afán por ir de un sitio a otro, cualquiera que pudieran ser los fines y objetivos, pudo plantearse y evolucionar en un espacio muy determinado del mundo, el que corresponde a un fragmento de la Serranía de Cuenca que vamos a delimitar en una especie de arco, casi un triángulo aunque no de líneas rectas sino suavemente curvilíneas, cuyos vértices vamos a situar en Priego al oeste, Beteta al norte y Tragacete al este.

Naturalmente, a nadie se le oculta que la Serranía de Cuenca se forma a través de una superficie amplísima que exigiría, para poder ser abarcada en su conjunto, un gran número de páginas en esta publicación; y también es comprensible que el tema aquí propuesto deba ser tratado con cierta ligereza para adaptarse debidamente a lo que el lector espera. Sin embargo, me parece necesario señalar que las líneas que siguen debe buena parte de su contenido a varias publicaciones de importancia cuya mención es absolutamente necesaria. En primer lugar, y como soporte básico, la excepcional *Historia de los caminos de España*, de José I. Uriol Salcedo (Madrid, 2001); el utilísimo volumen dedicado a *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*, de Santiago Palomero (Cuenca, 1987); la *Itineraria hispana*, de J.M. Roldán Hervás (Valladolid, 1973); la *Descripción de España*, de El Edrisi (Valencia, 1974); *Los caminos en la Historia de España*, de Gonzalo Menéndez Pidal (Madrid, 1951); la *Historia de las Obras Públicas en España*, de P. Alzola y Minondo (Madrid, 1979); el utilísimo repertorio de *Noticias conquenses*, de José Torres Mena (1878) y el siempre imprescindible Ramón Menéndez Pidal, cuya sabiduría sobre este (y otros muchos) temas aparece distribuida en los diferentes tomos de su clásica *Historia de España*. A estos títulos esenciales debe añadirse uno más de reciente publicación y excepcional contenido: *Cartografía histórica de la provincia de Cuenca*, de

Jesús López Requena, cuyo documentadísimo texto va acompañado de 41 mapas de la provincia, desde época romana a nuestros días.

Junto a esos textos teóricos e históricos he desmenuzado con el detalle necesario las disposiciones contemporáneas relativas a la provincia de Cuenca, a través de los acuerdos de la Diputación provincial y la Comisión provincial, en lo referente a los caminos provinciales; del antiguo ICONA sobre los caminos forestales; del Estado y la Comunidad Autónoma mediante sus disposiciones, reglamentos, órdenes y decretos. Todo ello aparece aquí sintetizado en la forma que me ha parecido más conveniente para exponerla con sencillez y claridad, sin por ello sacrificar el siempre necesario rigor.

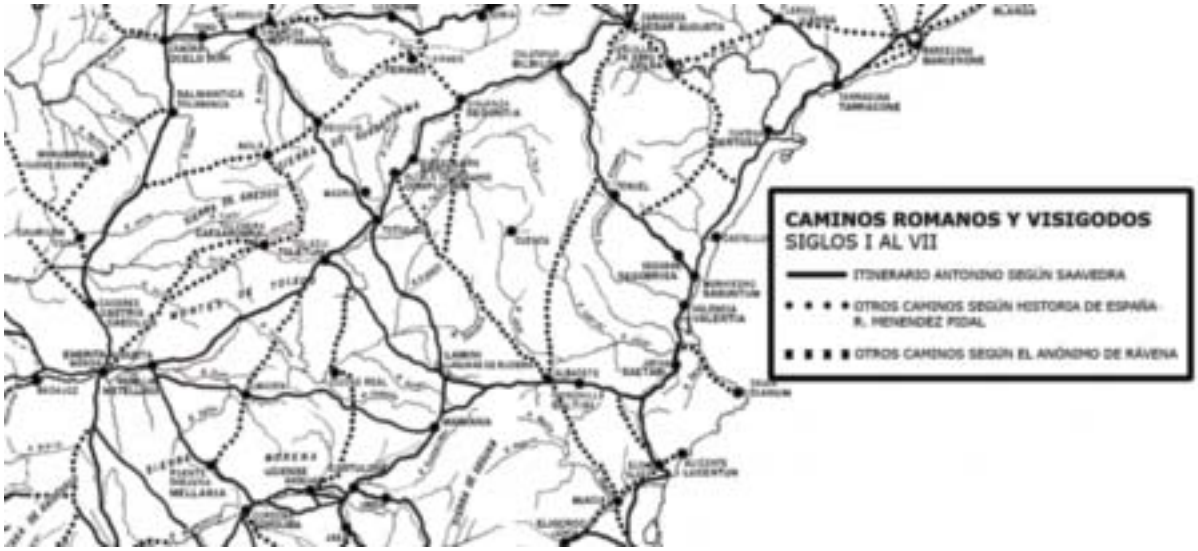
Un acercamiento histórico

No es ningún descubrimiento original (más bien se trata de una obviedad) que los territorios abruptos, formados por elevadas montañas por cuyas laderas corren estruendosas corrientes de agua, muchas de ellas creadoras de accidentes especialmente duros, aunque puedan ser (y lo son) bellísimos, encierran una dificultad objetiva para sobre ellos trazar caminos. Esa es una circunstancia concreta, específica, que ha condicionado desde siempre el desarrollo de una suficiente red caminera por esta parte de la Serranía de Cuenca que nos hemos propuesto estudiar. De hecho, como veremos en estas líneas, el aislamiento y la incomunicación han sido las características esenciales del problema que aquí interesa. Sólo en tiempos modernos, bastante recientes, ha sido posible dotar a esta comarca de una red de carreteras que podemos considerar satisfactoria, dentro de sus limitaciones físicas y condiciones del terreno. Al factor geográfico hay que añadir también el demográfico. Por puro egoísmo y sentido práctico, los poderes públicos gobernantes atienden siempre en primer lugar a lo lugares en que hay más habitantes y dejan para el final los que no reúnen esa condición, como sucede en el territorio que hemos delimitado: ninguna entidad de población suficiente hay por aquí y por eso tampoco los gobiernos se plantearon atender con urgencia las necesidades que se pudieran plantear, y ello con una excepción notabilísima, que pronto veremos en detalle: el Real Sitio del Solán de Cabras.

Haremos un rápido recorrido por los avatares históricos que nos puedan afectar y que, ciertamente, ofrecen escasas noticias sobre el tema que nos interesa. Por lo que se refiere a los pueblos primitivos que habitaron la península, el mapa que ofrece Uriol Salcedo es muy ilustrativo: entre la depresión del Ebro, la costa levantina y la región manchega no hay nada, el vacío absoluto: no hay noticia o señal de que en esa zona, el sector suroriental de la cordillera ibérica, existieran poblaciones habitadas ni caminos que pudieran comunicarlas. Las primeras señales de una cierta actividad comercial aparecen con la llegada de los pueblos colonizadores, fenicios, cartagineses y romanos, pero tampoco hay indicios de que penetraran en los arriscados parajes de la Serranía conquense, manteniéndose activos sobre todo en las costas del litoral o en los terrenos más accesibles de la meseta norte. En las estribaciones de la cordillera ibérica conquense sólo brilla la especulación, vinculada a la existencia de varios pueblos casi legendarios, lusones y lobetanos (los olcades estuvieron situado más hacia el oeste) que pudieron habitar ciudades no menos esotéricas, como la mítica Altheia y Lobetum. Nada que ayude a conocer o establecer por qué caminos se comunicaban entre sí.

Pero hemos mencionado ya a Roma, que a partir del siglo III antes de Cristo empieza a ocupar el territorio ibérico, impulsando la formación de grandes urbes que, a su vez, servirán como puntos de referencia para el trazado de una de las grandes aportaciones de la cultura latina, la red de calzadas, organizada en torno a las ciudades que formarán el entramado básico de Hispania: Tarragona, Zaragoza, Cádiz, Sevilla, Toledo, Córdoba, Mérida, Cartagena, pero también esos trazados se hicieron buscando los terrenos más cómodos y menos accidentados, obviando, en todo caso, las incursiones por las abruptas escarpaduras del sistema Ibérico. Pero

estamos llegando ya al momento en que este duro territorio salga del aislamiento total y empiece a penetrar, no sin dificultades, en el mapa de las comunicaciones. Ese momento es el señalado por el Itinerario de Antonino, fechado aproximadamente hacia el año 280 de nuestra era, en tiempos del emperador Diocleciano, que recoge 34 caminos en España, documento puesto de relieve por Eduardo Saavedra en su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, en 1862, analizado posteriormente por Roldán Hervás en 1973 con ciertas modificaciones. El resultado es, por lo que a nosotros interesa, que entre esos 34 caminos peninsulares hay uno, el 31, inconcreto en su desarrollo, que va de las lagunas de Ruidera a Zaragoza, cruzando, al fin, la Serranía de Cuenca, por un espacio que con bastante aproximación se corresponde con el de nuestro triángulo Priego-Beteta-Tragacete. Según Santiago Palomero, aunque los trazados son más abundantes en la Mancha y la Alcarria «vemos también una vía principal y varias secundarias circulando por la Sierra», sin especificar cuáles fueron esos caminos. La situación caminera posterior no refleja grandes cambios, ni en el conjunto nacional ni en lo que afecta al sector que estamos estudiando. Hay que esperar a la llegada de los musulmanes a España (año 711) para encontrar algunas nuevas e interesantes aportaciones al tema.



En el trazado de las calzadas romanas aparece una que desde Laminio (lagunas de Ruidera) llega a Albarracín cruzando la Sierra de Cuenca. Es la primera mención a uno de nuestros caminos tradicionales.

Los árabes encuentran vigente la valiosa red de calzadas romanas pero también aprecian la dimensión del despoblamiento del interior del país. Recoge Sánchez Albornoz la cita de un cronista que pone en boca de Abderraman II la expresión: «¡Qué desierto he tenido que recorrer!» en su avance desde Andalucía hacia Galicia. Pues desierto estaba, efectivamente, gran parte del territorio peninsular, incluyendo de manera destacada la Serranía de Cuenca. No obstante, estamos llegando al momento en que este amplísimo espacio geográfico va a salir de la nada, del anonimato, para poder empezar a entrar en la historia y el conocimiento. El hallazgo de nuestro territorio tiene una utilidad puramente militar y corresponde a uno de los primeros caudillos invasores, Tariq, que tras el desembarco en la costa andaluza emprendió una rapidísima y eficaz incursión hacia el interior peninsular. Al parecer, su objetivo era alcanzar las fuentes del Tajo, lo que hizo cruzando las sierras de Cuenca y Molina, para continuar luego hacia Zaragoza, a la que sitió y conquistó en poco tiempo. Desde allí bajó hacia el Mediterráneo, apoderándose de manera sucesiva de Tarragona, Murviedro (Sagunto), Valencia y Denia. De esta manera, todo lo que hoy conocemos como provincia de Cuenca quedó bajo el control musulmán, formando la cora de Santabariya, con capital en Santaver (Ercávica). A ellos

se debe también la implantación y fomento en los montes serranos de dos fuentes económicas de singular importancia hasta el día de hoy: la explotación maderera y la ganadería ovina.

A través de distintos relatos (por ejemplo, la expedición de Abd al Rahman III a Zaragoza, en la primavera del año 935) conocemos algunos lugares incluidos en el territorio de la cora: Landete, Villel, Teruel, Alcantud, Huélamo, Huete y Uclés. No hay, en ese tiempo, ninguna mención a un lugar llamado, más o menos aproximadamente, Cuenca y menos aún al espacio serrano que estamos estudiando. Hay que esperar a la mitad del siglo XII para encontrar la primera cita concreta de la ciudad conquense y una alusión directa a sus montañas. La encontramos en el cronista El Edrisi quien, tras citar a Cuenca como una pequeña ciudad, se refiere a otro, situado a tres jornadas de distancia, llamado Quelatza: *Este último lugar está fortificado y construido al otro lado de las montañas, donde crecen innumerables pinos. Se cortan los árboles y se les hace descender por agua hasta Denia y Valencia. En efecto, estas maderas van por el río de Quelatza hasta Alcira y desde allí al fuerte de Cullera, desde donde descienden al mar; en seguida, se las embarca para Denia, donde son empleadas en la construcción de navíos o bien, si son gruesas, para Valencia, donde sirven para la edificación*. Hay una interesante especulación sobre la posible identificación de Quelatza, que muy probablemente corresponde a Alcalá de la Vega, fuera de nuestra zona de estudio, pero lo interesante es señalar aquí la presencia ya entonces de maderadas, actividad laboral directamente vinculada a nuestros ríos.

Pero, en general, y siguiendo el detallado estudio de Uriol, podemos decir que *los caminos de Al-Andalus siguen por los mismos derroteros, casi en su totalidad, que seguían los caminos romanos anteriores*. Pero cuando escribe El Idrisi, la península ya está claramente dividida en dos sectores casi equivalentes en territorio: al norte, los cristianos, agrupados en varios reinos, uno de los cuales, Castilla, ofrece el mayor empuje y dinamismo; al sur, los musulmanes, divididos ya en taifas independientes y por lo común enfrentadas entre sí. Para la kura de Santavariya, que es musulmana cuando escribe el cronista musulmán, está a punto de llegar el momento (1177) de cambiar de bando y pasar a incorporarse a la corona de Castilla.

Los caminos medievales

Hay que presuponer, por falta de otra información fiable, que durante los primeros siglos tras la Reconquista la estructura de los caminos sería la misma que había existido en el periodo musulmán y, a la vez, heredera de los itinerarios trazados durante la estancia de los romanos. Ello, por lo que se refiere a nuestra provincia y territorio comentado, porque fuera de aquí sí que se llevaron a cabo importantísimas modificaciones para facilitar y mejorar la comunicación entre las diversas zonas del oeste peninsular, desde Andalucía hasta Galicia por Extremadura y Castilla, por un lado y desde Navarra por todo el norte cantábrico, en especial por la importancia derivada del trazado del camino de Santiago.

En cambio, sí se desarrolla entre nosotros un singular sistema de comunicación, el de las cañadas, vinculado al auge de la ganadería, centralizada en la formación del Consejo de la Mesta (establecido en 1273), que lleva consigo un importantísimo trasiego de ganados y pastores, organizado en cuatro cuadrillas fundamentales: la leonesa, la segoviana, la soriana y la conquense. Esta última se organiza a través de cañadas, cordeles y veredas, desde las más altas cumbres serranas hasta los llanos manchegos, para llegar a los pastizales andaluces. La Cañada Real Conquense se organizó mediante dos grandes ramales; uno de ellos, el occidental, arranca en Molina de Aragón y baja por dos cordeles, uno por Cueva del Hierro y otro por Masegosa, uniéndose ambos en el sitio de Pradopajar, desde donde continúa, ya unida, por Las Majadas, Portilla, Villalba de la Sierra siguiendo paralela al Júcar hasta llegar al Puente Palmero donde se une al sector oriental, que baja desde Tragacete continuando así hacia La Mancha. No existe ninguna seguridad de que estos caminos pastoriles pudieran ser utilizados

para el tráfico convencional de personas y mercancías —de hecho, Uriol duda de que tan cosa pudiera haberse hecho— pero tampoco deberíamos descartarlo por completo, al menos en ciertos momentos y circunstancias especiales, pero sí debemos aceptar que, desde luego, una cañada no es un camino viajero.

La evolución posterior y estructura de la red de caminos en Castilla durante la Baja Edad Media se conoce de manera indirecta, a través de los viajes realizados por personas de la nobleza, reyes incluidos, embajadores extranjeros o, a partir del siglo XV, viajeros venidos al país directamente para conocerlo. Por lo que a nosotros respecta, el problema queda resuelto de inmediato: ninguno de ellos se aventuró por la Serranía de Cuenca y por tanto nada quedó señalado. De hecho, el segundo mapa que acompaña a este texto, el los caminos del siglo XV, ofrece un pavoroso desierto entre Cuenca y Teruel, como si nada hubiera entre estas dos ciudades, circunstancia que se repite un siglo más tarde, cuando el hijo del almirante, Hernando Colón, emprende por su cuenta la elaboración de una *Cosmografía de España*, elaborada a partir de datos recogidos personalmente por él visitando los lugares, con la intención de elaborar un repertorio completo de los pueblos de España, objetivo incumplido. La situación informativa a cambiar radicalmente a partir de entonces, por la aparición sucesiva de varios *Repertorios de Caminos*, especie de guías de viajes en que se marcan los itinerarios para ir de un sitio a otro, la distancia entre los lugares habitados, señalando ventas y posadas y algunos otros datos de interés. El primero de esos repertorios aparece en 1546, obra de Pedro de Castro y es una auténtica rareza bibliográfica (sólo existe un ejemplar en la Hispanic Society de Nueva York), pero mucho más conocido es el de Juan de Villuga (1546), elaborado, según su propia declaración introductoria, como resultado de una «larga peregrinación por toda España». El resultado es un mapa mucho más nutrido de caminos que los ejemplos anteriores, aunque entre los 139 itinerario señalados tampoco indica ninguno que cruzara por el sector de la Serranía de Cuenca que forma parte de nuestro trabajo. Situación similar al Repertorio de Alonso de Meneses (1576), que incluye 134 caminos, siete de ellos con origen en Cuenca, para relacionar nuestra capital con Alcázar, Burgos, Tortosa, Valencia, Granada, Sigüenza y Toledo, destinos todos ellos que obvian el trazado por las incomodidades serranas y, desde luego, la comunicación directa con las dos provincias situadas al norte de la nuestra, Guadalajara y Teruel, estableciéndose así una realidad geográfica e histórica que dura hasta hoy y que responde a dos motivos esenciales; de un lado, la escasez de caminos y de otro la ausencia de lugares habitados con suficiente entidad de población porque, como en cierto momento señala un cronista, Cock, al referirse a un viaje de la corte de Felipe II a Zaragoza, dice que lo hicieron por un trayecto más largo que el directo *porque no había villa ni lugar en el camino donde toda la gente junta cupiese*.

Tomando como fuente informativa la Memoria realizada para establecer la división del territorio en partidos judiciales, el cronista Torres Mena reproduce una relación de caminos carreteros y de herradura, existentes antes del inicio de la red de carreteras. Según esa lista, existía ya el camino de Cuenca a Molina de Aragón por Embid, Mariana, Sotos, Collados, Torrecilla, Villaseca, La Frontera, Cañamares, Cañizares y Beteta, que era carretero hasta el puente sobre el río Cuervo en el término de Cañizares (o sea, el de Vadillos) y de herradura el resto y menciona además otro, el de Las Majadas a Cueva del Hierro, por Poyatos, Santa María del Val, Lagunaseca y Masegosa, de herradura, y con la observación de que es «de difícil tránsito en el invierno a causa de las nieves».

Una información complementaria sobre cómo estaba comunicada esta comarca la podemos encontrar en el Itinerario descriptivo militar publicado en 1866, en el que se explica el de Cuenca a Molina de Aragón, que discurre por Las Majadas, Poyatos, Santa María del Val, Lagunaseca, Masegosa, Cueva del Hierro y Poveda de la Sierra y en el que se especifica que *a*

unos dos kilómetros de Poyatos se pasa el Escabas por un puente de madera, se vadea el Cuervo a la entrada de Santa María y entre Masegosa y Cueva del Hierro cruza el Guadiela por otro puente de madera.

Este mapa, tomado de la obra de Uriol, continúa estando vigente. En la Edad Media es una ruta caminera que desde la Mancha llega hasta Aragón cruzando la Serranía de Cuenca, y que coincide parcialmente con el camino seguido por El Cid entre Valencia y Burgos.

La situación empieza a cambiar, para mejor, con la instauración de la dinastía de los Borbones, que trae a España la modernidad mediante un sustancial cambio de costumbres y métodos a lo que había sido consustancial durante el larguísimo periodo bajo los Austrias. En la materia que aquí interesa, procede señalar que ya a comienzos del siglo XVIII se crea el cuerpo de ingenieros militares a quienes corresponderá a partir de entonces el trazado y dirección de las carreteras, asunto hasta entonces entregado al albur de las autoridades locales y que en adelante se organizará con mejor orden y concierto, si bien al espíritu centralista de la nueva dinastía hay que atribuir también el que el desarrollo de este entramado comunicador se haga a partir de un punto central, Madrid, desde el que saldrán todas las grandes carreteras en disposición radial. Mucho más tarde vendrán las vías complementarias para enlazar aquellas. Y por lo que se refiere a las provincias, es el año 1749 el que podemos considerar como punto de partida, con la instrucción dirigida a los Intendentes sobre el modo en que deben impulsar este tema que, a partir de ahora, pasa a ser responsabilidad directa del Estado, si bien obligando a los municipios a cumplir una serie de obligaciones. Diez años después, con la llegada al trono de Carlos III, comienza de manera efectiva la construcción de carreteras. Cita de considerable importancia para nosotros porque uno de los factores considerados prioritarios en los progra-

mas de gobierno fue el referido a los Sitios Reales, empezando por el de Aranjuez y luego los de El Pardo y El Escorial. Pronto llegará la hora del Solán de Cabras.

Figura esencial en cuanto estamos diciendo es José Moñino, conde de Floridablanca, que accede a la secretaría de Estado (jefe del gobierno, diríamos hoy) en 1777 y a quien se debe señalar como el promotor fundamental del desarrollo inicial de las obras públicas en España, con especial dedicación a la mejora de los caminos que, a partir de entonces, serán aptos para la circulación de carruajes con ruedas y no sólo para animales (lo que, de paso, hizo que en 1787 se emitieran las primeras normas de tráfico, incluyendo multas a los infractores). Pero no nos hagamos ilusiones: todavía no ha llegado la hora de que los poderes públicos acometan la construcción de carreteras transversales y menos aún el considerable problema de acceder a las comarcas más difíciles y aisladas.

El paso definitivo se dará en 1802 con la creación de la Escuela de ingenieros, que sigue a una Real Orden de 1799 todo lo referente a la construcción y mantenimiento de caminos, asumiendo el Estado el control de la situación. Sin embargo, cuando en 1812 aparece la *Nueva guía de caminos*, de S. López, la situación continuará siendo la misma en cuanto a nosotros afecta: el vacío total de comunicaciones en la Serranía de Cuenca. Y eso pese al optimista comentario de Uriol: *«Puede afirmarse, por tanto, que a principios del siglo XIX se había hecho realidad la integración vial del reino. Las cordilleras y los ríos no sería, desde entonces, obstáculos para el paso de coches y carros por la geografía española, de norte a sur o de este a oeste»*. Eso era cierto en cuando se refiere al auge de construcciones para las carreteras generales pero no tenía nada que ver con el sistemático, crónico abandono, de las tierras del interior.

El caso singular del camino al Solán de Cabras

Al hacer un balance de la situación de las carreteras en 1802, Agustín de Betancourt, inspector general del ramo, justifica los retrasos producidos en muchas de ellas por «la necesidad de atender a las carreteras por donde habían de transitar SS.MM.», a cuyas necesidades y aficiones se daba siempre prioridad absoluta. Pero en ese recuento, el responsable de las carreteras españoles, tras exponer la situación en las que se estaban construyendo, anota: «También ha cuidado de algunas obras ejecutadas en los caminos transversales», afirmación que aprovechaba para pedir más medios con los que poder atender debidamente el considerable problema planteado.

Ninguna de esas carreteras transversales había iniciado su construcción todavía a comienzos del siglo XIX hasta que surgió la necesidad, ciertamente imperiosa, de habilitar en debidas condiciones el camino al Real Sitio del Solán de Cabras para que hasta él pudieran llegar los reyes María Amalia de Sajonia y Fernando VII, a buscar en las aguas la fertilidad sucesoria de la que hasta ese momento carecían.

El valle de Solán de Cabras tiene una de las fuentes de agua minero-medicinal más famosa de España, situada en el fondo del valle y al amparo de un paisaje impresionante, en el que la Serranía de Cuenca alcanza toda su grandeza y hermosura. Mateo López, al hacer su crónica en esa época, nos dice que «para remediar las incomodidades que sufrían los bañistas, se ha construido en estos años pasados una grande y cómoda casa con muchas habitaciones y capilla u oratorio; y los baños se han puesto con comodidad, en cinco baños o depósitos, los tres cubiertos y dos sin techumbre».

El descubrimiento de las cualidades curativas del manantial se remonta al siglo XVI cuando, según cuentan las leyendas del lugar, hizo la casualidad que unos pastores observaran que las cabras enfermas del rebaño, tras mojarse en estas aguas, sanaban, pero hasta 1777 fueron pocos los usuarios humanos, entre otras razones porque su dificilísimo acceso lo hacía en la práctica inaccesible para el común de los mortales. En 1790, Pedro López de Lerena (ministro

de Hacienda con Carlos III, que había ocupado anteriormente la contaduría de fondos en la provincia de Cuenca) promovió el análisis del agua, y obtuvo que fuera declarada de utilidad pública por Real Decreto de 10 de abril de 1790, lo que la convierte en una de las pioneras en este tipo de reconocimientos oficiales.

Poder llegar bien al Real Sitio del Solán de Cabras fue un objetivo prioritario para la sociedad del siglo XIX. Hoy se hace mediante este camino forestal acondicionado como carretera.

Tras la declaración de Real Sitio, que llevó a cabo Carlos IV, se acotó el terreno y se pusieron puertas de entrada. El lugar entró en la fama y el prestigio que conceden la utilización por la nobleza, con motivo del viaje que a él hicieron en 1826, entre el 6 de julio y el 12 de agosto, los reyes Fernando VII y María Amalia de Sajonia, que acudieron aquí en busca de un heredero varón para el trono de España y en el que participaron 164 personas, además de los regimientos de la guardia real. En primer lugar viajó la reina con su corte, permaneciendo varias semanas en el Solán preparando su cuerpo con el tratamiento del manantial. Más tarde llegó el rey a tiempo para poder disfrutar de los días fértiles de la reina, pero los que, imaginamos, apasionados embates amorosos no dieron fruto. Hubo que esperar al siguiente cuarto matrimonio del rey, con su prima María Cristina de Borbón-Dos Sicilias y Borbón para que al fin ésta pudiera quedar embarazada, pero de una niña (Isabel II), lo que habría de ocasionar, en el futuro, el consabido problema dinástico y varias guerras civiles.

Desde luego, los avatares del Real Sitio merecen y necesitan un tratamiento diferenciado, por su interés e importancia. Aquí limitaremos esa atención a lo que tiene que ver con el camino para llegar hasta él, porque es el primero que se va a trazar por el territorio de la Serranía de Cuenca que hemos delimitado en este trabajo. El camino, como es fácil deducir, era en aquellos tiempos apenas un sendero apto para el paso de caballerías y personas, lo que obligó a todos los pueblos del trayecto, incluida la capital (cuyo término, como es sabido, se extiende ampliamente por toda la Serranía) a realizar cuantiosos trabajos para intentar acomodarlo de la mejor manera posible para el tránsito de la caravana.

Sin duda los modestos pueblos implicados hicieron un trabajo que solucionó el problema de manera provisional, al menos para ese requerimiento, pero después de la visita real las cosas volvieron a como estaban antes, como consecuencia del natural deterioro producido por el tiempo y las circunstancias climáticas. Por ello, en 1842, el gobernador Juan López Pelegrín se quejaba ante el ayuntamiento de Cuenca del mal estado en que se encontraba el camino desde la capital al Solán de Cabras, *frecuentado en el día por personas de todas clases que pasan a los baños establecidos en aquel punto con el objeto de restablecer su salud perdida por los males que las aquejan, los cuales suelen agravarse en algunas por los inconvenientes que experimentan en tan penoso viaje*, y pedía al consistorio de la capital que encabezara una actuación conjunta de todos los pueblos del trayecto para mejorar el estado de la cuestión. Se encomendó al maestro mayor de obras del Ayuntamiento, Rafael Felipe Mateo, un reconocimiento detallado del trayecto, presentando un informe en el que proponía *rellenar con tierra los rodales que las lluvias han quitado cuando han corrido con violencia, y aunque así no quedaría en las mismas condiciones que tuvo al ser construido, la tendrá para que los carros puedan viajar sin peligro de volcarse y con más comodidad los que caminen en caballerías*.

Deben pasar muchos años hasta que en 1878 quien entonces era propietario del balneario, Vicente Saiz Serrano, pidiera una intervención pública, en concreto de la Diputación, para que le ayudara a recomponer el camino que él mismo había construido para llegar al Solán, incluyendo el puente sobre el Escabas. El órgano provincial estuvo de acuerdo, conminando a los pueblos de Albalate, La Frontera, Cañamares y Cañizares a recomponer el camino, recordando de paso un acuerdo anterior, de 1877, en que ya se había decidido tal cosa. Al año siguiente, el ayuntamiento de Cañizares pidió a la Diputación una declaración en el sentido de que la reparación del camino y puente debería costearse con fondos del Estado o de la Provincia, pues estaba previsto construir tal carretera, pero la corporación provincial acordó que mientras ocurría tal cosa, los ayuntamientos implicados debían llevar a cabo la reparación tal y como establecía la legislación entonces vigente.

El plan de carreteras fue finalmente aprobado por Real Decreto de 9 de abril de 1880, figurando en él la carretera núm. 16 que partiendo de Priego debería llegar al límite con Guadalajara, pasando por Cañamares, Cañizares y puerto de Beteta, sin tocar en el Solán de Cabras. La consecuencia inmediata fue que los sucesivos propietarios del Real Sitio continuaron insistiendo ante el gobernador de turno para que obligara a los pueblos a cumplir con su obligación de mantener el camino en debidas condiciones, sin que tales requerimientos pudieran ser atendidos. En 1898, el propietario de los baños, Luis Saiz Montero, pide una subvención para hacer obras de recomposición en el camino. La Diputación Provincial se había mostrado en casos similares contraria a conceder tales beneficios porque no lo permitía la dura situación económica y porque, de conceder uno, se vería obligada a atender otros muchos, pero en este caso intervino el propio presidente Eulogio Abarca para defender el dictamen de la comisión de Fomento, con consideraciones alusivas a los beneficios económicos que proporcionan los Baños, además de facilitar la intensa comunicación entre la capital y todos los pueblos del trayecto. Hubo muy variadas opiniones, pero finalmente prevaleció, por 7 votos a 6, la de negar la subvención de 500 pesetas y de esa manera las cosas siguieron como estaban, en espera de que llegase la intervención del Estado.

Los diversos planes para construir carreteras estatales

Como ya he indicado, la red de carreteras impulsada por el Estado empezó a desarrollarse a finales del siglo XVIII y alcanza su pleno desarrollo ya entrado el XIX, tras la guerra de la Independencia. Tras un evidente parón en obras e inversiones durante el desgraciado reinado de Fernando VII, a su muerte en 1833 se produce una reactivación de todos los mecanismos

encaminados al progreso económico, lo que se refleja en la abundante normativa legal que empieza a formularse. Por una ley de 1851, fueron clasificadas en cuatro grupos: carreteras generales, carreteras transversales, carreteras provinciales y carreteras locales. En esos momentos ya se había proyectado una transversal titulada de Guadalajara a Cuenca, aunque su construcción no había comenzado aún en 1855. En los años siguientes se formularon diversas propuestas encaminadas a establecer un plan general. En la elaborada por la Dirección de Carreteras, en 1860, se preveía una de tercer orden de Cañaveras a Priego, a la que Fermín Caballero, en un estudio complementario, añadía el siguiente comentario: *Es del mayor interés que esta breve línea, que sólo tiene dos leguas, se prolongue por Beteta a enlazar con Molina de Aragón*. La propuesta siguiente corresponde a la Diputación en 1864 y en ella se incluye, con el número 1, la carretera de Cuenca a Molina de Aragón.

Con estas indicaciones, el gobierno dio su aprobación en 1864 al nuevo Plan de Carreteras que incluía en la provincia de Cuenca tres de primer orden, otras tres de segundo y siete de tercero, con la sorpresa de haber eliminado el tantas veces citado y deseado trayecto de Cuenca a Molina de Aragón, apareciendo en su lugar uno titulado de Cañaveras a Alcantud por Priego que, si bien indirectamente propiciaba el acceso a nuestro territorio, es evidente que no lo hacía en las mejores condiciones al no resolver los problemas ya existentes en el interior de esta comarca. Ya lo indicaba, en un artículo publicado en La Iberia el cronista y diputado José Torres Mena al señalar, comentando el plan, que esa carretera *en vez de terminarla en Alcantud, debía ir por Beteta a buscar por el límite extremo norte de la provincia, el sur de la de Guadalajara, en Masegosa y mejor en Molina de Aragón, puntos que también han de tener carreteras.*

No mejoró la situación con el siguiente plan, el de 1877, que mantuvo básicamente la misma estructura que el anterior, incluida la carretera ya citada, si bien para entonces (y habían pasado 13 años) aún no se había construido ni un solo kilómetro. Para entonces, España había entrado en una nueva situación política, tras el convulso periodo iniciado en 1868 con la revolución de septiembre, para derivar en una cierta estabilidad con la reinstauración de la monarquía borbónica en 1875, que abre un amplio periodo de prosperidad económica, fundamental entre otras cosas para el desarrollo de las comunicaciones, tanto ferroviarias como por carretera.

Ese plan general que, como queda dicho, no admitió en su seno ninguna vía de comunicación en los abruptos parajes de la Serranía de Cuenca, empezó a ser corregido más adelante mediante la curiosa fórmula de incorporar nuevos trayectos mediante decisiones parlamentarias: un diputado de la mayoría proponía a la Cortes una carretera, era aprobada mediante ley y en consecuencia incorporada al plan general, lo cual no significaba, en forma alguna, que el gobierno asumiera de inmediato su construcción, condicionada, como es natural, a la elaboración de los estudios técnicos, proyectos, consignación presupuestaria, subasta y demás trámites propios de estos casos.

Al amparo de esta acción política se promulga la Ley de 10-09-1883 que incluye en el plan general la carretera de Villar de Domingo García a Molina de Aragón y que se complementó, un par de años más tarde, por la Ley de 13-07-1885 que incluye en el plan una carretera de esta última a la de Cuenca a Tragacete (o sea, Beteta a Tragacete) de manera que en esos momentos ya cercanos a la finalización del siglo tenemos definidas, sobre el papel, las dos carreteras fundamentales que habrían de formar, andando el tiempo, mucho tiempo, el itinerario básico con el que circular por esta comarca serrana. Esta segunda pasó rápidamente al limbo, sin que sobre ella se adoptara ningún acuerdo concreto, pero la primera si inició su recorrido administrativo, cuando el 9 de noviembre de 1886 la Diputación provincial prestó informe favorable a la carretera que entonces se definió como de Villar de Domingo García a Molina de Aragón por Beteta, Peralejos y el valle de las Salinas.

Tras algunas disquisiciones técnicas se eligió finalmente cruzar los suaves campos de la Alcarria conquense para buscar el mejor modo de penetración en la abrupta Serranía. En la foto, tramo entre La Frontera y Cañamares

Seguidamente, por Ley de 11-07-1890, se incorporó al plan una nueva carretera, de Alcocer a Tragacete que debería llevar incorporado un puente de 40 metros de longitud sobre el Guadiela. A estas tres carreteras me referiré con algo más de detalle posteriormente.

Todo ello se viene abajo, o al menos se tambalea, cuando en uno de los históricos (y habituales) vaivenes de la política española, el gobierno sacó adelante el 29 de junio de 1911 una Ley que suprime el Plan General de Carreteras del Estado, aunque asumiendo en la provincia 133 kms. dentro de los 7000 previstos en toda España por la legislación establecida, encomendando al gobierno civil de la provincia la elaboración del listado de las obras que deberían mantenerse. En esa relación no aparece incluido ni un solo metro en el territorio de la Serranía.

Seguidamente, el ministerio puso en práctica otra Ley, de 25-12-1912, titulada de ampliación del Plan General, a partir de la cual la Jefatura de Obras Públicas elaboró otro listado, incluyendo todos aquellos trozos o secciones de carreteras que habiendo sido iniciados sirvieran para completar la longitud total de las mismas, así como aquellas otras que fueran indispensables para establecer la unión entre los trozos terminados, aunque correspondiesen a carreteras con distinta denominación. Esa relación, firmada por el ingeniero jefe, Cirilo Muñoz, fue incorporada a la definitiva modificación, aprobada por Real Decreto de 05-08-1914, dando forma definitiva al dichoso plan general de carreteras generales del Estado cuyo estudio, construcción y conservación ha de ser a su cargo y cuya ejecución ha de realizarse con las ordinarias consignaciones incluidas en los sucesivos presupuestos del ministerio de Fomento. De esa manera, se confirma la existencia de las tres carreteras que a nosotros interesa aquí:

Villar de Domingo García a Molina, secciones de Cañamares a Beteta y Beteta al límite de la provincia, 44.685 mts.

Alcocer a Tragacete, sección de Priego a Tragacete, 62 kms.

Beteta a Tragacete, de la de Villar de Domingo García a Molina a la de Cuenca a Tragacete, 34 kms.

El Real Decreto incluye una nota de interés: En este plan se consideran incluidas, aunque no estén relacionadas, todas las travesías correspondientes a las carreteras, secciones y trozos que aquí se incluyen, así como los puentes y obras de fábrica importantes que sean necesarios.

Las disposiciones legales garantizaban que todas las carreteras cruzarían mediante travesías el interior de las poblaciones. En la imagen, la de Masegosa, en la CU 9031.

Para entonces ya estaba ocurriendo algo de considerable importancia: el aumento en número creciente de los automóviles circulando por esas carreteras que entonces tenían el firme de macadam, propio para carruajes tirados por caballerías, pero que generaban gran cantidad de polvo, muy molesto. Por eso, a partir de 1910 empieza a utilizarse el alquitrán como nuevo elemento superficial para el firme de las carreteras. Estamos entrando ya en el periodo moderno.

Vamos ahora a ofrecer algunos datos, forzosamente esquemáticos, sobre la forma en que fueron avanzando las obras de estas tres carreteras.

De Villar de Domingo García a Molina de Aragón

He aquí una de las carreteras más complejas de tramitación y más laboriosa de ejecución técnica de cuantas cubren el mapa provincial.

Ya he mencionado cómo este trayecto aparece en todos los planes elaborados, tanto por el Estado como por la Diputación provincial, empeñadas ambas instituciones en conseguir comunicar la capital de la provincia con el sector más alejado (y elevado) de la Serranía de Cuenca, a la vez que abrir un paso directo con el señorío de Molina, que hasta comienzos del siglo XIX formó parte administrativa de la provincia de Cuenca y con cuyos pueblos, singularmente los periféricos al Tajo, siempre han existido profundas relaciones humana y comerciales.

Para conseguir este propósito se manejaron inicialmente dos trayectos alternativos en cuando al origen: uno, por Embid, Mariana, el Campichuelo y La Frontera; el otro con arranque en Villar de Domingo García, por Torralba, Albalate de las Nogueras, Villaconejos y Priego, continuando luego por Cañamares y Cañizares. El primero pronto pasó a ser una alternativa secundaria o complementaria y así continúa siendo hoy; el segundo fue modificado definitivamente en 1883 para abandonar la opción de Priego, siguiendo la carretera directamente desde Albalate hacia La Frontera y Cañamares. Es interesante señalar que en este texto legal se incluye como nota final la de que esta carretera *vaya a terminar en el punto más conveniente para unirse con el ferrocarril directo de Madrid a Barcelona.*

En marzo de 1886 sale a información pública el proyecto técnico de Villar de Domingo García a Albalate de las Nogueras y en mayo de 1887 se anuncia la subasta de los dos primeros trozos, mientras se va aprobando progresivamente la expropiación de terrenos en los términos municipales afectados por las obras, pero hay que esperar hasta 1899 para que se anuncie la subasta del trozo primero de la sección Albalate-Cañamares en 89.533,67 pts. y en 1900 la del trozo segundo en 52.921,05 pts.

A pesar de que la carretera se estaba subastando con la parsimonia habitual, algunos rumores, más o menos infundados según cual fuera el origen, pronosticaban negros nubarrones, como recogía un comentario periodístico: *«Desde Albalate, La Frontera, Cañamares y Cañizares nos escriben diciéndonos que la paralización de la carretera trazada en sus términos se debe a manejos de caciques interesados en que continúe como hasta aquí, por motivos que todos conocemos»* [El Agrícola, 16-08-1899].

Como no es cosa de seguir desmenuzando con todo detalle el larguísimo proceso de esta obra, señalaré solo algunas etapas. Por ejemplo, el tramo de Cañamares a Beteta fue aprobado en 1908 el primer trozo y en 1909 el segundo y salieron a subasta en 1912 pero, sin embargo, en 1913 ni siquiera se había estudiado el proyecto del tramo de Beteta al límite con la provincia de Guadalajara.

Diez años después, la prensa conquense agitaba alguna polémica al hacerse eco de noticias que desde la sierra piden que empiecen las obras de la carretera de Cañizares a Molina de Aragón, aprobada en consejo de ministros hace algún tiempo, con la esperanza de que pudiera haber trabajo para todos los pueblos. En esos momentos, ya estaba construido el tramo de Villar de Domingo García a Cañamares [*El Día de Cuenca*, 17-10-1919]. Haciéndose eco de estas reclamaciones, el diputado por Cañete, Enrique María Arribas, escribe un artículo y explica las largas gestiones que él mismo había llevado a cabo durante los últimos años. *«Y así pasan los años, sucédense los gobiernos, repítense, agravados, los conflictos»* [El Día de Cuenca, 12-11-1919].

Estaban las obras detenidas en Cañamares, condicionadas, sin duda alguna, por la necesidad de solventar el laborioso paso del puerto de Monsaete, cuando la Comisión gestora republicana de la Diputación recibió un escrito del ayuntamiento de Beteta pidiendo una subvención de 2.500 pesetas para terminar la construcción de un camino municipal que atraviesa la célebre hoz de este pueblo. Los diputados consideraron que en esos momentos no había consignación presupuestaria disponible acordando intentar ayudas por otras vías, en tiempos en que el fomento del turismo interior empezaba a convertirse en un reclamo importante. Pero, ciertamente, no era la República el mejor momento para emprender aventuras ambiciosas y menos aún en un sector tan sensible económicamente como el de las carreteras.

Tras la guerra civil, la reordenación del mapa de las comunicaciones hace aparece la carretera comarcal C-202, de Tarancón a Calatayud, trayecto que supone una variación en el conocido hasta ahora, porque desde el primer punto citado se dirige hacia Carrascosa del Campo y desde aquí cruza la Alcarria para llegar a Cañaveras y Priego, continuando hacia Cañamares y Beteta con destino final no en Molina sino en la zaragozana Calatayud. Esta carretera, su prolongada construcción (más bien sus largos periodos de no construcción), la indefinición del gobierno y multitud de avatares generó durante toda la dictadura franquista una larguísima producción de artículos periodísticos, declaraciones de autoridades, cartas al director y acciones similares que dieron singular fama al trazado, que ocupaba 118 kilómetros en la provincia de Cuenca. Finalmente, semejante proyecto jamás llegó a terminarse, quedando interrumpido en Beteta, sin llegar a Molina y menos aún a Calatayud. El cierre efectivo de la obra tuvo lugar cuando la Diputación, en sesión del 23-06-1949 aprobó el proyecto para la construcción del trozo segundo de la carretera, sección de Beteta al límite de la provincia por Cueva del Hierro.

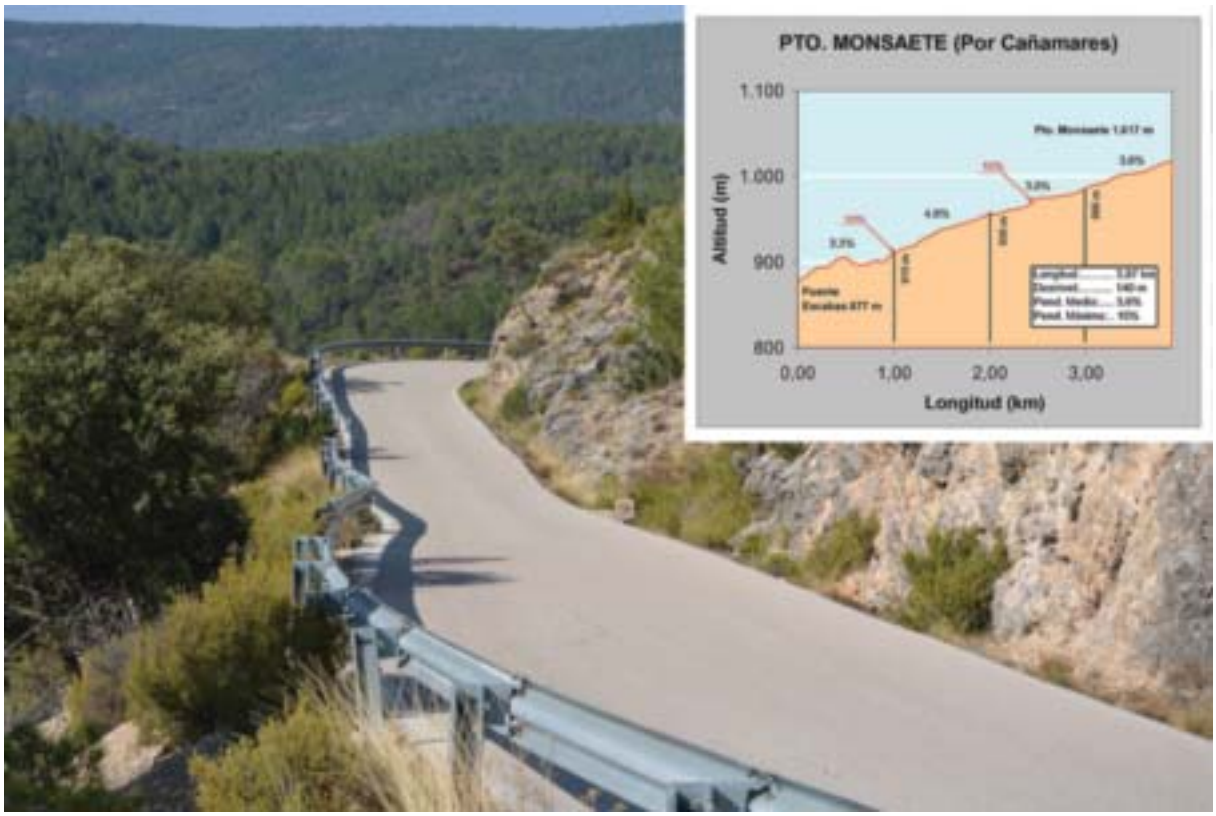
Airoso puente construido en el caserío de Vadillos, en las obras de la C 202.

Las vicisitudes y retrasos de esta carretera (ahora es la CM 210) encontraron en su desarrollo la notable complejidad técnica del puerto de Monsaete, de 4,6 kilómetros entre Cañamares y Cañizares, no excesivamente severos pero sí con la dureza habitual, sobre todo en épocas invernales, de un trazado de montaña plagado de curvas (19 en total), sin arcenes y con un firme no excesivamente de buena calidad aunque, eso sí, envuelto en un paisaje bellísimo que, en algunos momentos, permite la diáfana contemplación del valle del Escabas. Este incidente en la carretera ha sido suavizado con la construcción de un túnel, el único que existe en la red autonómica de Castilla-La Mancha, con una longitud de 654 metros. Las obras se iniciaron en 1991 y quedaron concluidas dos años más tarde.

La carretera, de características plenamente serrana, va ganando en dificultades a medida que penetra en los territorios más abruptos de la cordillera ibérica. A partir de Cañizares, los obstáculos orográficos son considerables y propiciaron el desarrollo de notables complejidades técnicas. Citaremos, con brevedad, la espectacular bajada hacia el caserío de Vadillos para salvar la divisoria del Guadiela que aquí confluye con el Cuervo y a continuación se penetra en la hermosísima hoz que el primer río citado forma entre Vadillos y Beteta, sin duda uno de los parajes más espectaculares de toda la Serranía de Cuenca.

De Alcocer a Tragacete

Esta es una carretera que nos ayuda a comprender el nivel de desorden administrativo y técnico en que se han desenvuelto en España tantas cosas, entre ellas los mapas de carreteras. En efecto, ya hemos visto cómo en la carretera anterior se establecía un trazado desarrollado laboriosamente, durante más de un siglo, hasta llegar a su conclusión, aunque no se completara el trazado declarado al principio.



Perfil transversal del puerto de Monsaete. A su lado, imagen del estado actual de la carretera, envuelta por un bellísimo entorno natural y ahora paraíso de ciclistas y senderistas.

Pese a ello, y estando ya tramitándose esa obra, la Ley de 17-07-1885 incorpora al plan general una nueva denominada de Alcocer a Tragacete pasando por Salmeroncillos de Arriba, Valdeolivas, Priego y Cañamares, pero sin decir nada de por dónde se pensaba discurriría el trazado a partir de este último punto, muy distante desde luego del final. Por pura lógica, esa continuidad debería hacerse por el mismo trazado señalado para la carretera anterior, o sea por Beteta, coincidencia totalmente absurda, pero nada se indica.

Los diputados provinciales debieron ver el tema con absoluta claridad, puesto que en 1887 se formuló informe favorable al proyecto, que incluía la construcción de un puente de 40 metros de longitud sobre el Guadiela. Los primeros tramos de la obra fueron subastados en 1892 y adjudicados en 88.963,04 pesetas, afectando a la zona más próxima a Priego. Luego, en 1896 se subastó otro tramo, continuación del primero, en dirección a Albendea, por 104.735,50 pesetas.

Al promulgarse la ley de 25-12-1912, ampliación del plan general vigente, se dice que estaban en estudio el tramo del límite de la provincia de Guadalajara a Valdeolivas, de 12 kilómetros y el de Priego a Tragacete, de 62 kilómetros. En cuanto al puente sobre el Guadiela, en el kilómetro 38, fue subastado en 1918 con un presupuesto de 46.873,61.

De manera que esta carretera, de tan dudoso trazado en su segunda parte, quedó interrumpida en Cañamares (hoy es la CM 2023) sin que nunca llegara a construirse por completo.

La bajada hacia el caserío de Vadillos fue una de las grandes dificultades técnicas que fue preciso solventar en la construcción de la carretera.

Impresiona el trazado de la carretera CM 210 para salvar la hoz de Beteta, envuelta siempre en una vegetación lujuriosa, al amparo de las potentes paredes rocosas que la enmarcan.

De Beteta a Tragacete

Similar destino esperaba a la tercera de las carreteras diseñadas para esta comarca, la de Beteta a Tragacete, por el Val de San Martín, incluida en la Ley de 17-07-1885.

El proyecto, si es que se le puede llamar así a una simple declaración de intenciones, durmió el sueño de los justos en los despachos ministeriales nada menos que treinta años, hasta que fue desenterrado en un gesto de buena voluntad en 1914, para ser aprobado mediante Real Decreto de 5 de agosto de ese año, en el que se especifica que el trazado tiene una longitud de 34 kilómetros y un presupuesto de 680.000 pesetas. Que yo sepa, sobre esta carretera no se adoptó ninguna decisión a lo largo de todo el siglo XX.

El olvidado trayecto, que además de todas las consideraciones sociales que se quieran aportar tiene una indudable importancia turística, fue recuperado por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha al asumir competencias en este terreno. Lo encontramos en unas declaraciones a la prensa del Consejero en el año 2000: *La consejería de Obras Públicas coordinará la construcción de carreteras en las zonas limítrofes de Castilla-La Mancha con las comunidades autónoma de Aragón y Extremadura, tanto en la planificación de proyectos, características técnicas de diseño y señalización como en la programación de las actuaciones (...) En la provincia de Cuenca han estudiado la construcción de una carretera que una la Serranía de Cuenca con la Sierra de Albarracín*.

La obra, en efecto, se llevó a cabo y viene a cerrar el circuito de la Serranía conquense en su sector más meridional, enlazando Tragacete con Beteta a través de La Vega del Codorno y el nacimiento del Río Cuervo. El sector construido de nuevas fue añadido a la CM 2106, cuya denominación no puede ser más extraña: de Cañete (en la N-420) a Terzaga (en la CM 2111), con una extensión total de 105,6 kms. de los que 87,2 corresponden a la provincia de Cuenca.

Denominaciones aparte, la carretera en cuestión tiene una importancia excepcional porque aparte de propiciar la comunicación entre dos lugares de la Serranía tan importantes como Beteta y Tragacete, permite ahora el acceso directo al Alto Tajo, que se cruza por el puente del Martinete, punto limítrofe entre las provincias de Cuenca y Guadalajara. A partir de aquí, se abre un riquísimo caudal de posibilidades turísticas y no solo mediante la visita o el recorrido por el parque natural sino también por la inmediata cercanía del monumento natural de Muela Pinilla, con el paraje excepcional de El Tormagal.

La nueva carretera 2016 cierra el circuito de la Serranía al comunicar Tragacete con Beteta y ha sido una de las grandes aportaciones de la red autonómica. En la foto, puente sobre el río Guadiela, en el límite entre Masegosa, Cueva del Hierro y Beteta.

En el desarrollo de los caminos serranos ha sido fundamental facilitar el acceso al Alto Tajo, uno de los sitios de mayor belleza natural de estas comarcas. La imagen muestra la llegada al Puente de El Martinete, desde la provincia de Cuenca; lugar que limita con el término de Peralejos de las Truchas (Guadalajara).

Los caminos vecinales de la Diputación provincial

Avanzaba a trancas y barrancas la actuación del Estado sobre las carreteras españolas, en la forma que acabamos de ver, dejando sin acometer un problema secundario desde la óptica estatal pero de importancia trascendental para los pueblos, sobre todo los más pequeños, condenados a quedar fuera de la corriente de progreso que traían consigo los nuevos medios de comunicación, el ferrocarril y las carreteras.

Para intentar poner remedio a esa situación real, que empezaba a originar ya frecuentes protestas de los afectados, en 1863 la Diputación provincial de Cuenca comenzó a desarrollar su propio plan de carreteras, con el que pretendía completar el que estaba desarrollando tan trabajosamente el Estado y, de paso, vertebrar las comunicaciones entre las diversas comarcas de la Provincia.

No era una iniciativa aislada del órgano corporativo conquense. Un decreto de 1848 había definido ya lo que debían ser los caminos vecinales, título adjudicado a esas vías de comunicación interior en las provincias, sustituido por el de carreteras de tercer orden en 1877 en que fueron incorporadas al Plan General de Carreteras del Estado, aun cuando su construcción fuese competencia de la Diputación y los ayuntamientos implicados, mediante unos complicados mecanismos de colaboración que no es cosa de detallar aquí.

Sobre esta base legislativa, la Diputación provincial elaboró su propio Plan de Caminos Vecinales, publicado para información pública en el Boletín Oficial de la Provincia el 10 de abril de 1863 y aprobado por Real Orden de 1 de diciembre de 1865. Nos encontramos ante un proyecto verdaderamente ambicioso y, desde luego, de imposible cumplimiento en la delicada situación económica y social de la provincia pero sí llamado a desarrollarse de una manera pausada y progresiva, también con alteraciones, a lo largo del siglo siguiente. Pero lo que sí merece auténtica valoración es el conocimiento que los diputados poseen sobre la realidad de la Provincia, las dificultades de comunicación entre los pueblos, el aislamiento de comarcas completas y, en definitiva, la necesidad de promover una compleja red de comunicaciones capaz de servir como soporte para lograr una mejora sustancial del estado social del territorio conquense.

Así pues, el Plan 1865 (tenía 15 caminos) que sirve de soporte a su desarrollo posterior, incluía los siguientes trayectos:

1. De Cuenca a Molina de Aragón, siguiendo la hoz del Júcar, por Verdelpino, Mariana, Sotos, Collados, La Frontera, Cañamares, Cañizares y Beteta, a continuar por Poveda de la Sierra.

4. De Cuenca a Priego. Desde la carretera a Guadalajara en Villar de Domingo García, por Torralba, Albalate de las Nogueras, Villaconejos y Priego, continuando por Cañamares o Cañizares.

Como se ve, haciendo caso omiso de las decisiones legislativas que el gobierno estaba adoptando sobre el plan de carreteras, tal y como hemos ido desgranando en páginas anteriores, la Diputación empezó a planificar también por su cuenta formulando trazados coincidentes con los que se estaban desarrollando desde el gobierno. En cualquier caso, los dos aquí señalados vienen a marcar las dos grandes rutas que, en adelante, irán definiendo las formas de acceder por carretera a la comarca que tiene como centro a Beteta.

Estaba vigente, y sin desarrollar, por supuesto, el Plan de Caminos de 1865 cuando apenas si habían pasado un par de años, por lo que sobre la marcha y teniendo en cuenta los criterios de Mediamarca, se trazó un nuevo Plan (1867) que comprendía 22 trazados, entre ellos:

1) De Cuenca a Molina de Aragón pasando por Embid, Mariana, Sotos, Collados, La Frontera, Cañamares, Cañizares, Beteta y Cueva del Hierro.

5) De Villar de Domingo García a Priego, por Albalate y Villaconejos.

13) Priego a Cañamares y Cañizares.

Con lo que nuevamente asistimos a la formulación de las rutas por las que acceder a esta zona de la Serranía de Cuenca.

Hacer planes no significa llevarlos a la práctica y así este último tampoco había pasado más allá de los papeles cuando en 1878 fue nombrado un nuevo director de Carreteras provinciales, Bernabé Martín y Martín, que en ese momento era vecino de Zamora y que rápidamente, sin conocer la Provincia, elaboró un nuevo plan, presentado al pleno de la Diputación en 1879, y que fue dictaminado por una comisión especial. En el debate plenario, el diputado Martínez Enríquez, como portavoz de aquella comisión, destacó *la conveniencia de aumentar los medios de comunicación para sacar a la provincia de la postración y abandono en que se encuentra*, pero criticó el proyecto presentado, al que calificó de defectuoso e incompleto, seguramente por haberlo realizado persona nueva en la provincia. El plan comprende 24 trayectos de los que solo uno, el 17, nos interesa, definido de manera inconcreta como: Albalate de las Nogueras al límite con Guadalajara por el término de Beteta.

El Plan fue aprobado por Real Decreto de 9 de abril de 1880 con varias modificaciones incorporadas, sin duda, por la intervención del ingeniero jefe de Obras Públicas en la provincia, cuya capacidad de decisión sobre estos asuntos era omnímoda, interfiriendo así en el normal ejercicio de la libertad decisoria que debería corresponder a la Diputación Provincial en asuntos de su competencia, de manera que la aprobación gubernamental derivó en señalar para esta comarca una sola carretera, la número 16, de Priego al límite de Guadalajara por Cañamares, Cañizares y el puerto de Beteta.

Mientras languidecía (y agonizaba) ese Plan, otro vino a sustituirlo y con mejores perspectivas o, al menos, con más razonable planteamiento, que vio la luz en el año 1905 pero, aunque parezca sorprendente, en el programa elaborado no se incluye ni un solo camino por la comarca que estamos analizando. Unos años después existía la clara conciencia de que ese plan, tan ambicioso en sus inicios, no había funcionado; la situación parecía estancada, cuando en 1911 el gobierno hizo público el Reglamento de la nueva Ley de Caminos Vecinales que introducía una modificación sustancial con relación al anterior, que posiblemente podrá ser juz-

gada de modo favorable o contrario, según la óptica que se quiera aplicar al mecanismo establecido y que no era otra que conceder a los pueblos la iniciativa de promover la construcción de caminos considerados ventajosos para sus intereses, bien para dar salida a sus productos hacia vías de mayor entidad o para comunicarse con otros lugares próximos. Eso significaba, evidentemente, un claro conocimiento de la realidad pero, en cambio, no se introducía, como en el plan anterior ya olvidado, una visión de conjunto que hubiera permitido una planificación global abarcando a toda la provincia. En el mecanismo ahora establecido, son los alcaldes, en nombre de sus ayuntamientos, lo que solicitan la declaración de utilidad pública del camino deseado y con ese aval concedido podían aspirar a conseguir subvenciones estatales y anticipos para financiar las obras. Puesto en marcha el sistema, la reacción de los pueblos fue inmediata pero, no obstante, entre las muchas peticiones presentadas, solo he encontrado una, en 1912, en que el alcalde de Masegosa pide ayuda para construir un camino de cinco kilómetros hasta Beteta.

Es cosa sabida y ampliamente comentada que aparte sus problemas intrínsecos de orden político y social, la Dictadura de Primo de Rivera realizó una acción de extraordinaria eficacia en el desarrollo de las infraestructuras en todo el territorio nacional, como si con esa considerable inversión global quisiera compensar la eliminación de otros signos de bienestar moral y social y eso quedó de manifiesto de forma muy destacada en el terreno que nos ocupa. Durante los años iniciales de ese periodo (recordemos que se inicia en septiembre de 1923) las cuestiones que aparecen sobre la mesa de la corporación provincial tienen que ver con asuntos anteriores ya conocidos, pero en 1925 se aprueba el Estatuto provincial que concede a las Diputaciones la construcción de nuevos caminos y la conservación de los existentes, de manera que al año siguiente el gobierno quiso refundir todos los proyectos que estaban en trámite y así figuran, en el partido de Cuenca, los siguientes caminos, con el número de orden que les fue asignado:

1. Tragacete a Las Majadas.
2. Uña a Tragacete
10. Vega del Codorno a Tragacete.
12. Vega del Codorno al camino de Poyatos a Beteta.

Como se ve, poca cosa, muy poca cosa, para las muchas necesidades que entonces existían en la comarca. Déficit que fue corregido en los años siguientes mediante incorporaciones parciales.

Así, en 1928 se aprobó el camino de Poyatos a la carretera de Fuertescusa a Cañamares. En 1929 se incluye el camino de Beteta por Valtablado a Valsalobre y a finales de ese año se accede a la petición formulada por el alcalde de Carrascosa de la Sierra para que se le autorice a comenzar las obras del camino vecinal del pueblo a la carretera, por cuenta de los habitantes y se le autoriza, bajo la supervisión de la sección de Obras y Vías.

La República, que llega a continuación, no pudo acometer ningún tipo de solución de calado a problema tan complejo. La dificultosa situación política, agravada a partir de 1936 con el estallido de la guerra civil convierte el periodo en una mera subsistencia, sin ánimo, fuerzas ni posibilidades de afrontar cuestiones de fondo y mucho menos en este tema, que exige la disponibilidad de unos capitales inalcanzables en este periodo.

Cuando comienza su gestión, en abril de 1931, la Comisión Gestora que se hace cargo de la Diputación provincial encuentra en el sector de las obras públicas, o sea, en la construcción de los caminos, la única vía por la que atender a las graves situaciones económicas que se vienen arrastrando de tiempo atrás y para cuya solución confía en las aportaciones que pudieran venir del Estado, a través del ministerio de Fomento.

El camino entre Fuertescusa y Poyatos fue diseñado durante la dictadura de Primo de Rivera, pero su construcción no pudo concluirse hasta mediados el siglo XX.

Por ello, las decisiones que se van a ir adoptando a partir de esos momentos, van dirigidas a conseguir financiación por esa vía, desde unas perspectivas sin duda pesimistas o, al menos, confiadas en las posibilidades que será capaz de aportar el nuevo régimen, tan ilusionadamente recibido como panacea capaz de solucionar los dilatados problemas de la nación.

En un principio, la política es continuista. Todo sigue con la misma rutina heredada, mediante la presentación de propuestas, informes, certificaciones de obras y liquidaciones de caminos que ya estaban en construcción. Las dificultades aparecen a la hora de intentar seguir ese procedimiento y avanzar hacia nuevos objetivos. Incluso se estudia la posibilidad de otorgar al ayuntamiento de Beteta una subvención de 2.500 pesetas para ayudarlo en la construcción de un camino municipal *«que atraviese la célebre hoz de este pueblo»* para así poder explotarla como recurso turístico, pero pronto se produce un parón: hay una serie de peticiones de pueblos para seguir construyendo sus caminos ya aprobados, pero la Comisión Gestora las deja sobre la mesa para un posterior estudio. Y cuando toma decisiones es para aprobar, sí, los proyectos, pero sin poder hacer lo mismo con las subvenciones que deberían apoyar los trabajos *«hasta que no se estudie el plan a seguir en la construcción de caminos vecinales»* lo que, obviamente, se traduce en una aprobación inexistente, referida solo al proyecto técnico pero sin entrar en el componente fundamental de toda obra pública que es la disponibilidad presupuestaria.

Pero sí corresponde a la gestión republicana abordar una empresa ciertamente titánica para la época y que debe ser considerada como la obra pública más ambiciosa y compleja abordada por la Diputación: la que hoy conocemos como CU 9031, de Cañamares a Masegosa. Inicialmente fueron definidas como tramos diferentes, según aparecen en el primitivo catálogo de las carreteras provinciales: con el número 82, de Cañamares a Poyatos, 24,4 kilómetros; número 83, de Poyatos a Santa María del Val, 15,6 kilómetros; y número 84, Santa María del Val a Beteta por Lagunaseca y Masegosa, 14,5 kilómetros. Todos esos tramos fueron refundidos para dar lugar a una sola carretera, cuya final definitiva no llega hasta Beteta, sino a Masegosa.

En la tramitación inicial se produjeron varios incidentes relacionados con la definición del trazado, porque el pueblo de Poyatos impugnó el previsto pretendiendo que se dirigiera hacia El Cerviñuelo para conseguir así una comunicación más directa con la capital provincial. Se designó una comisión especial, a la que se incorporaron representantes de Cuenca, Fuertescusa y Poyatos que estudió la situación sobre el terreno y cuyo informe fue ratificado por la

Comisión gestora de la Diputación el 26 de septiembre de 1931 dando así firmeza definitiva al trazado que finalmente prosperó y que hoy conocemos. Las obras de este camino continuaron con muchas intermitencias hasta quedar completamente terminadas en la década de los 50. En su trazado hay extraordinarias dificultades orográficas, empezando por el tramo de Cañamares a Fuertescusa, bordeando continuamente el río Escabas, lo que obligó a horadar la poderosa roca de la hoz para dar origen al bellísimo paso de la Puerta del Infierno. Igualmente laboriosa fue la construcción de la potente subida a Poyatos y tampoco fue fácil, por lo complicado del terreno, el tramo final hasta llegar a Masegosa, con el paso de la cola del embalse de La Tosca, construido en 1964 sobre el río Cuervo, en las inmediaciones de Santa María del Val.

Un dato positivo es que el 7 de mayo de 1932 se aprobó la recepción del camino de Priego a Cañamares, ya construido. Y poco más podemos señalar en cuanto a nosotros afecta durante este periodo. Que es una situación similar a lo que sucede durante los primeros años de la dictadura de Franco, con una Diputación que se encuentra en situación tan delicada como la anterior, sin posibilidad de llevar a cabo ninguna decisión en cuanto a la construcción de nuevos caminos, conformándose con mantener de mala manera los que ya existen. Que el problema era serio lo comprobamos en la sesión plenaria del 23 de mayo de 1949, cuando el diputado responsable de la sección de Obras Públicas y Paro Obrero, Adrián Jareño, señala ante la corporación *«el grave problema que el lamentable estado de conservación de la basta red de caminos vecinales crea»*, problema que no ha podido ser resuelto a causa de la escasez de fondos disponibles. Hay que intervenir de una manera enérgica, dice, *«si no se quiere llegar en un futuro próximo a la casi total destrucción de muchos de ellos»*. Ha sido preciso incluso reducir el número de los 70 auxiliares que se dedicaban a la conservación de cunetas y paseos además de hacer labores de vigilancia, hasta reducirlos a diez o doce.

La situación, como es comprensible, fue mejorando a medida que pasaba el tiempo y la bonanza económica venía a sustituir a las penurias anteriores. De esa manera, el pleno aprobó en 1969 la construcción de un camino vecinal de la comarcal 202 al límite de la provincia de Guadalajara por Cueva del Hierro, con presupuesto de 7 millones de pesetas, cuya recepción tuvo lugar en 1975. En 1978 se aprobó el acta de entrega a la Diputación por el Ayuntamiento de Vega del Codorno del camino de acceso al pueblo para su incorporación a la red provincial. Decisiones posteriores, recientes al tiempo presente, están en la mente de todos y por ello no aparecen reflejadas aquí para no seguir extendiendo de manera incontenible este trabajo que no tiene otra pretensión que la de situar unos puntos de referencia a partir de los cuales establecer la evolución de un asunto de vital importancia para los seres humanos como es el de una adecuada red de comunicaciones terrestres que permita la relación personal y la comercial, fundamentos ambas del progreso y la convivencia.

Un apunte sobre los caminos forestales

Este trabajo no quedaría completo, dentro de su esquematismo, si no se hiciera una alusión a la importante red de caminos forestales que cruza toda la Serranía de Cuenca y que daría por sí sola materia suficiente para un trabajo monográfico.

Como su nombre indica, estos caminos fueron diseñados con un fin exclusivo, el facilitar los trabajos de extracción de madera en los montes dedicados a la producción de esta materia, que son casi todos los que se distribuyen por la Serranía, con una propiedad atribuida de manera predominante a los ayuntamientos de la zona, aunque también existen propietarios privados.

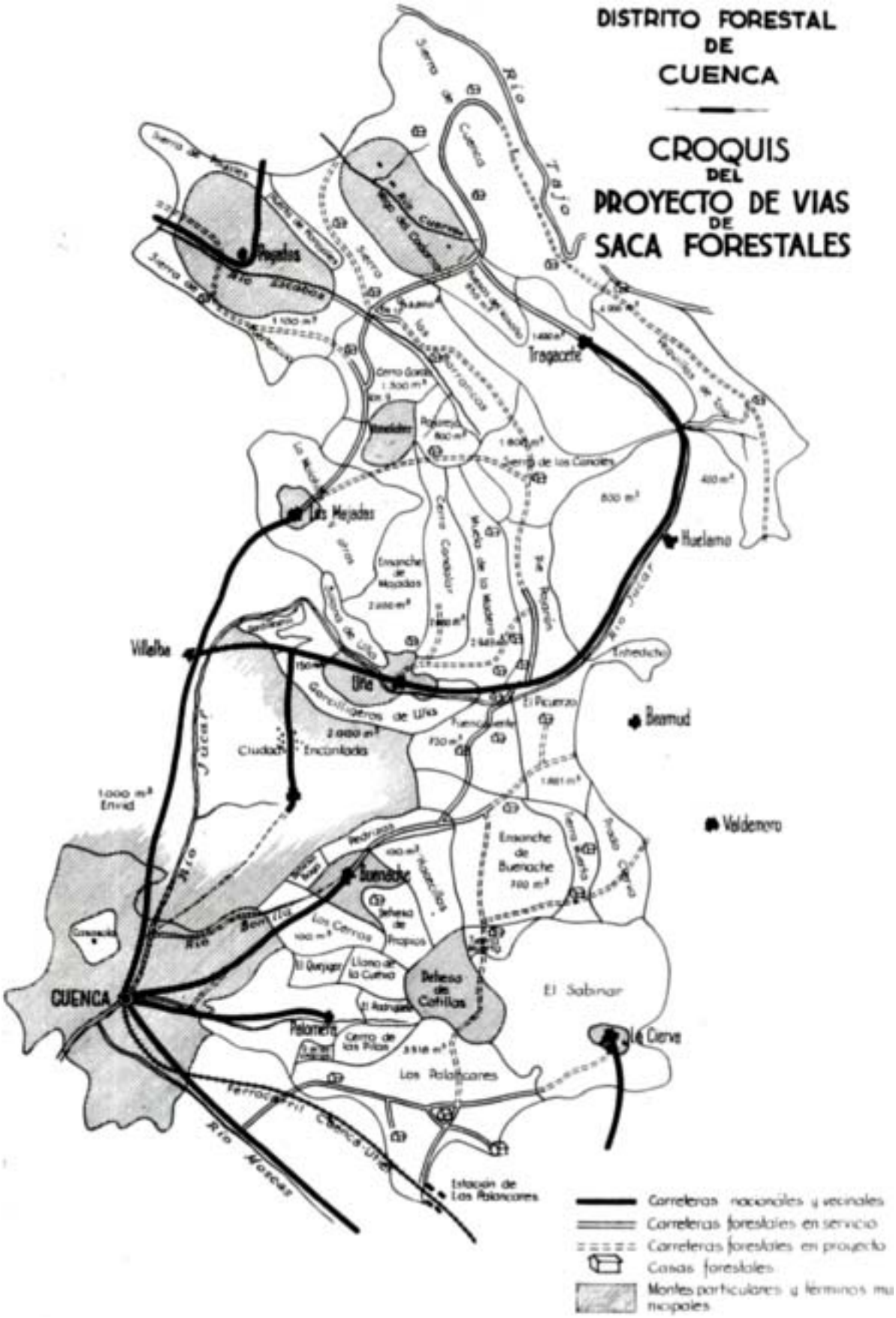
A una eximia personalidad, Jorge Torner de la Fuente, ingeniero de montes, jefe del Distrito Forestal y presidente de la Diputación de febrero a diciembre de 1928, se debe el diseño del trazado de esta red de vías de saca forestales que superó en seguida el límite laboral inicialmente concebido para ella, para transformarse en auténticos caminos de uso cotidiano por

los vecinos de los pueblos serranos. Aún hoy, muchas de esas vías siguen utilizándose con finalidades turísticas. Entre los 133 caminos catalogados por el antiguo ICONA se encuentran los siguientes, referidos a nuestro territorio comarcal:

El número 5, de Las Majadas al Alto de la Vega; el 61, de ese mismo camino a El Hosquillo; el 62, con el mismo origen y destino en El Cerviñuelo; el 63, en el mismo trayecto, para llegar al paraje de Lagunillos; el 66, por la Serrezuela de Valsalobre; el 67, a la Dehesa de Carrascosa de la Sierra; y el 68, a la Dehesa Carrascalejo, en el antiguo término de Valtablado de Beteta.

De todos ellos, por su importancia y utilización no solo profesional sino turística o para fines generales destaca el primero de los citados, que discurre por varios de los parajes más sugerentes de la Serranía conquense con un punto de inflexión en Tejadillos y Lagunillos, uno de los espacios más bellos de estos lugares, al borde del Escabas y completado con la presencia del muy simbólico Monumento a la Madera, obra de Gustavo Torner.

La construcción de la actual CU 9031 dio lugar a complicadas obras de ingeniería, como horadar la roca entre Cañamares y Fuertescusa para dar origen a la espectacular Puerta del Infierno.



Tomado de la Revista de Montes. 1949. Artículo *Caminos forestales de la Sierra de Cuenca*, de Eduardo García Díaz.

EL ARADO

Joaquín Esteban Cava

Entre los cantos religiosos que la tradición oral aún conserva en nuestra tierra se encuentra este de El Arado. Debió ser importante su difusión, al menos en el medio rural de las Castillas. Se trata de una canción, propia de Semana Santa, en la que se va haciendo un paralelismo entre las piezas del arado y los distintos momentos de la pasión de Cristo: Son estrofas de cuatro versos (cuartetas) en las que los dos primeros versos describen una pieza de esta herramienta de trabajo y los otros dos su relación con la pasión y muerte de Jesucristo.

Además del valor espiritual y/o folclórico de la pieza —de la que, por cierto, no he podido encontrar su forma cantada—, está el valor semántico con que se conocía cada una de las piezas del tradicional arado romano, muchas de las cuales ni quienes aún tuvimos contacto con esta forma de labrar los campos recordamos.

Ahí va la versión recogida en Masegosa:

El arado cantaré;
De piezas lo iré formando,
Y de la Pasión de Cristo
Misterios iré explicando.

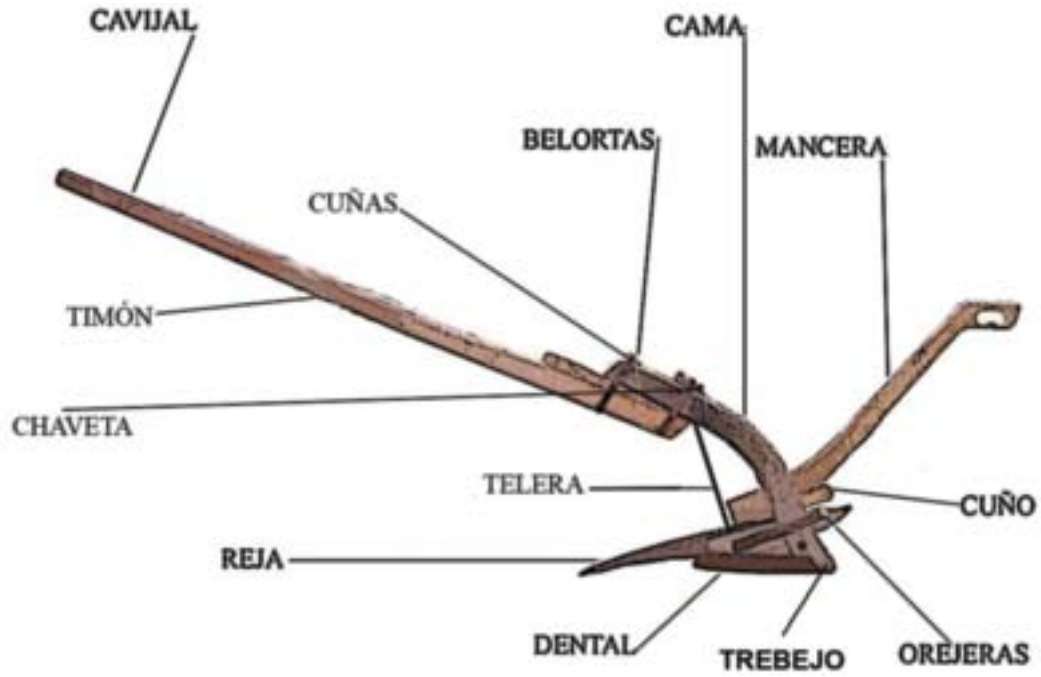
El *dental* es el cimiento
Donde se forma el arado,
Pues tenemos tan buen Dios,
Amparo de los Cristianos.

La *cama* será la Cruz
La que tuvo Dios por cama.
Al que guiase su luz
Nunca le faltará nada.

El *trebejo* que atraviesa
Por el dental y la cama
Es el clavo que penetra
Aquellas divinas plantas.

La *telera* y la *chaveta*
Entre las dos hacen cruz:
Considerémonos cristianos,
Que en ella murió Jesús.

La *mancera* es el rosal
Donde nacen los colores;
Y María coge flores
De su vientre virginal.



La *reja* será la lengua,
La que todo lo decía.
Válgame el divino Dios
Y la sagrada María.

El *pescuño* es el que aprieta
Todas las liberaciones.
¡Contemplemos a Jesús,
Afligidos corazones!

Las *orejeras* son dos:
Dios las abrió con sus manos,
Y significan las puertas
De la gloria que esperamos.

El *timón* hace derecho,
Que así lo pide el arado.
Significa la lanzada
Que le atravesó el costado.

El *barreno* que atraviesa
La *clavija* del timón
Significa el que atraviesa
Los pies de nuestro Señor.

Las *belortas* son de hierro,
Donde está todo el gobierno.
Significan la corona
De Jesús el Nazareno.

La *vara* que el gañán lleva
Agarrada con la mano,
Bien significa las varas
Con las que a Cristo azotaron.

El *gañán* es Cirineo,
El que a Cristo le ayudaba
A llevar la Santa Cruz
De madera tan pesada.

Los *bueyes* son los judíos,
Los que a Cristo lo llevaron
Desde la casa de Anás
Hasta el Monte Calvario.

El *yugo* será el madero
Donde a Cristo le amarraron;
Y las *sogas* los cordeles,
Con que le ataron las manos.

Los *frontiles*[1] son de esparto,
Se los pone a los bueyes;
Y al buen Jesús maniataron
Con muy ásperos cordeles.

El *arzón*[2] es la saeta
Que tiraron al costado,
Y la *correa* el pañuelo
Con que sus ojos vendaron.

Los *collares* son las fajas:
Con él lo tienen fajado,
Los *cencerros* los clamores
Cuando lo están enterrando.

La *azuela* que el gañán lleva
Para componer el arado
Significa aquel martillo
Con que remachan los clavos.

El *surco* que el gañán lleva
Por medio de aquel terreno
Significará el camino
De Jesús el Nazareno.

[1] Pieza acolchada de materia basta, regularmente de esparto, que se pone a los bueyes entre la frente y la coyunda, a fin de que esta no les haga daño.

[2] Anillo de hierro, madera o cuero por donde pasa el timón del arado en el yugo.

Las *caparras* que se encuentra
El gañan cuando va arando
Significan las caídas
Que dio Cristo hasta el Calvario.

La *semilla* que derrama
El gañán por aquel suelo
Significará la sangre
De Jesús el Nazareno.

El agua que el gañán lleva
Metida en el *botijón*
Significa la amargura
Que bebió nuestro Señor.

Padres los que tenéis hijos
Ya habéis oído el arado:
Cuidad de su educación
Y procurad enseñarlos.

Ya se concluye el arado
De la pasión de Jesús:
Adoremos a María,
Que nos dé su gracia y luz.

BCR

BUFETE CATALÁ RUBIO

Especialidad:

Derecho Civil, Penal y

Contencioso-Administrativo

C/ Sánchez Vera nº 10, 2º D
Tlf. 969 227 266
16002 Cuenca
bufetecatala@wanadoo.es

Manuel Catalá Rubio
Abogado

Santiago Catalá Rubio
Doctor en Derecho

Encarnación Catalá Rubio
Procuradora de los Tribunales

Guena Henry
Traductora-Intérprete

EL AÑO QUE SE PLANTARON 600 FRUTALES

Joaquín Esteban Cava

En el anterior número de Mansiegona, en el artículo que titulé *Deslinde de las propiedades de la Iglesia en Masegosa en 1764*, se cita un paraje denominado entonces *Los Arroyos del Peral*. Es lo que hoy simplemente llamamos *Los royos*. Cito esto para comenzar mi artículo porque en ese tiempo, y más antes, quienes dieron nombre al lugar no lo resaltaron por sus arroyos, sino por la singularidad de que había —o debía haber— un único árbol frutal: el peral.

Como la climatología no es propicia en territorios de alta montaña como el nuestro —sobre 1350 metros de altitud— para que algunas plantas fructifiquen, nuestros antepasados ni pusieron viñas, ni olivos, ni árboles frutales: *lo que no puede ser, no puede ser y además es imposible*, como dice el refrán. A pesar de que las especies vegetales, como las animales, acaban aclimatándose al lugar donde viven, en Masegosa sabemos que solo uno de cada tres o cuatro años cuaja alguna fruta: ya aclimatados los árboles fructifican de vez en cuando y dependiendo de sus tiempos de floración y del momento de las heladas tardías que suelen caer en mayo —por aquí decimos que *si no hubiera mayo no habría mes malo*—.

Viene esto a cuento porque el 20 de febrero de 1950 el Ayuntamiento de nuestro pueblo, del que era alcalde Felipe Segura Sanz, decidido a echarle un pulso a la climatología, y reunido en asamblea con los vecinos, acordó donar a cada familia cinco árboles frutales. Los gastos iban por cuenta municipal. En total se repartieron 600 plantones: 2 de perales, 2 de manzanos y 1 de ciruelos por cada unidad familiar.

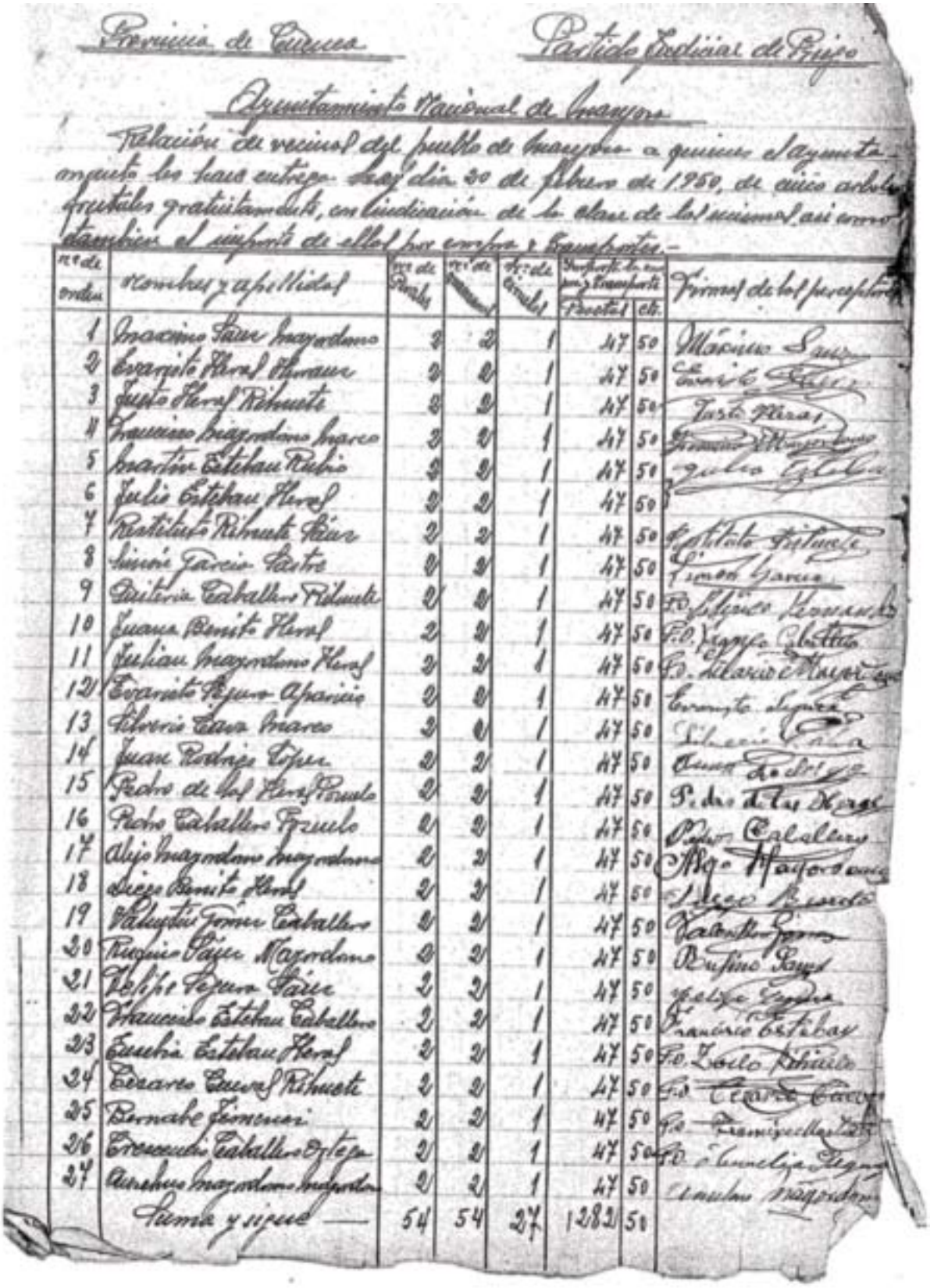
Pusieron condiciones, y algunas muy exigentes, para que los árboles se cuidaran. La primera consistía en que los vecinos se comprometían a reponer, ahora ya a su costa, las plantas que no agarraran o se les secaran. La segunda, que los propietarios de ganado de cualquier clase se comprometían a guardarlas para que no fueran comidas, bajo apercibimiento de una multa de 25 pesetas y confiscación del animal objeto del daño hasta que se abonase la multa. Y la tercera, que se autorizaba al vecino que no tuviese tierras adecuadas para plantar los frutales a venderlas a otros vecinos del pueblo por el importe máximo de 47,50 pesetas, que era el coste total pagado por el Ayuntamiento por cada lote.

El acuerdo debió ser bien recibido, porque el hecho cierto es que hoy, en Masegosa, fructifiquen o no, los frutales abundan y se cuidan con cariño y trabajo.

En total, fueron 119 familias las que recibieron el obsequio. Para curiosidad de los lectores de Masegosa, que así podrán poner fecha a la vida de muchos de sus árboles frutales, reproducimos la lista de receptores.

Los Royo de El Peral.

El año que se plantaron 600 frutales



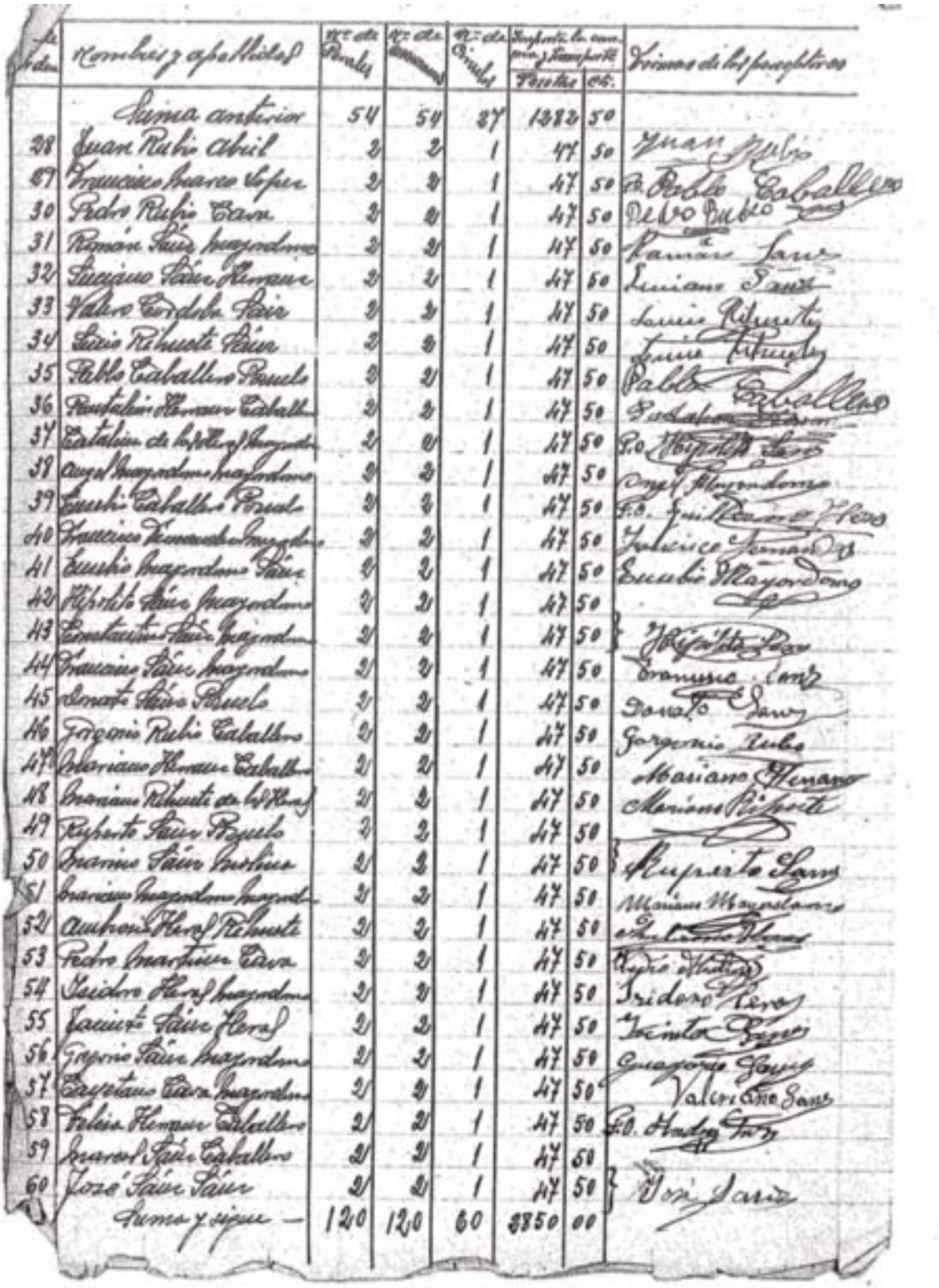
Provincia de Cáceres — Partido Judicial de Plasencia

Ayuntamiento Nacional de Guijo

Relación del vecindario del pueblo de Guijo a quienes el Ayuntamiento les hace entrega hoy día 20 de febrero de 1950, de cinco árboles frutales gratuitamente, en cumplimiento de lo ordenado por el mismo, así como también el importe de ellos por compra y transporte.

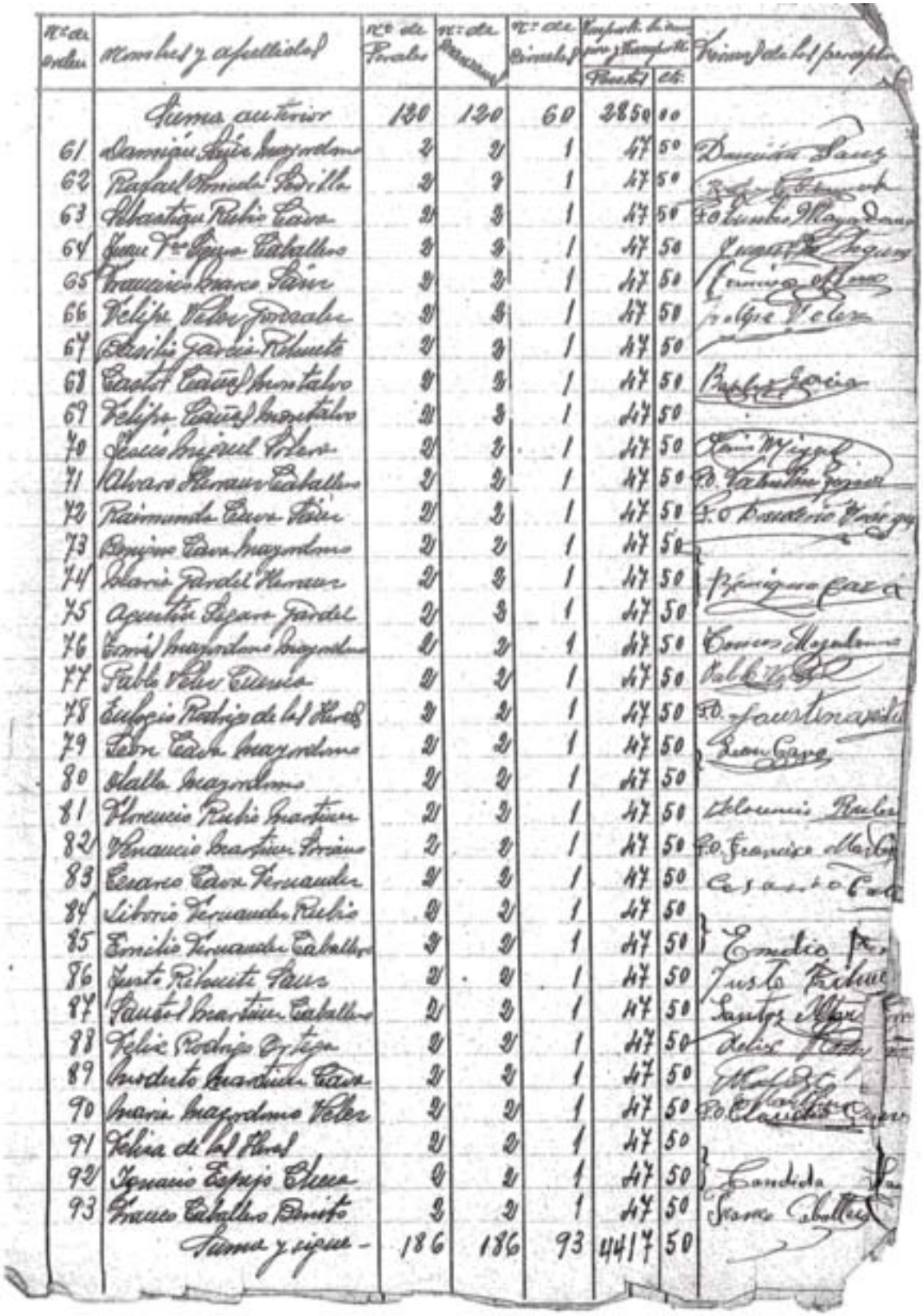
nº de orden	Nombres y apellidos	nº de Peral	nº de Manzano	nº de Ciruelo	Importe de compra y transporte Pesetas	cts.	Firmas de los perceptores
1	Ignacio Sáez Magdaleno	2	2	1	47	50	Ignacio Sáez
2	Evaristo Moral Almaraz	2	2	1	47	50	
3	Justo Moral Rebuelto	2	2	1	47	50	Justo Moral
4	Francisco Magdaleno Marco	2	2	1	47	50	
5	Martín Esteban Rubio	2	2	1	47	50	
6	Julio Esteban Moral	2	2	1	47	50	
7	Restituto Rebuelto Sáez	2	2	1	47	50	
8	Simón García Castro	2	2	1	47	50	
9	Daniela Caballero Rebuelto	2	2	1	47	50	
10	Juana Benito Moral	2	2	1	47	50	
11	Julian Magdaleno Moral	2	2	1	47	50	
12	Evaristo Reyes Aparicio	2	2	1	47	50	
13	Silverio Sáez Marco	2	2	1	47	50	
14	Juan Rodrigo Reyes	2	2	1	47	50	
15	Pedro de los Moral Pascual	2	2	1	47	50	
16	Pedro Caballero Pascual	2	2	1	47	50	
17	Alejo Magdaleno Magdaleno	2	2	1	47	50	
18	Diego Benito Moral	2	2	1	47	50	
19	Valentín Gómez Caballero	2	2	1	47	50	
20	Rufino Sáez Magdaleno	2	2	1	47	50	
21	Felipe Reyes Sáez	2	2	1	47	50	
22	Francisco Esteban Caballero	2	2	1	47	50	
23	Eusebia Esteban Moral	2	2	1	47	50	
24	Cesareo Cuevas Rebuelto	2	2	1	47	50	
25	Bernabé Jiménez	2	2	1	47	50	
26	Ernesto Caballero Ortega	2	2	1	47	50	
27	Aurelio Magdaleno Magdaleno	2	2	1	47	50	
	Suma y sigue —	54	54	27	1282	50	

El año que se plantaron 600 frutales



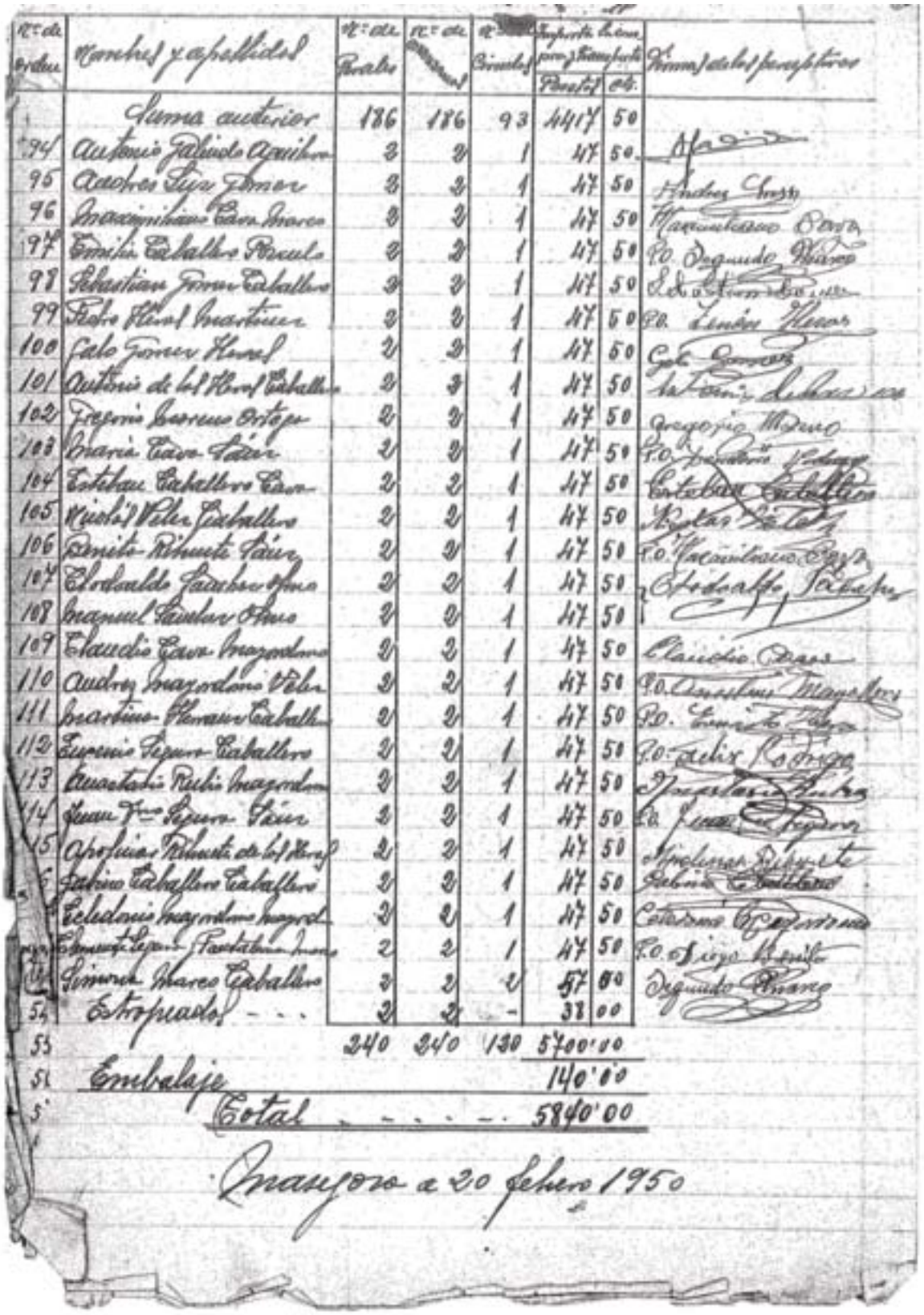
Nº de orden	Nombres y apellidos	Nº de Perales	Nº de Manzanos	Nº de Ciruelos	Importe de la suma y transporte Pesetas	Cts.	Firmas de los peaghlteros
	Suma anterior	54	54	27	1382	50	
28	Juan Rubio Abril	2	2	1	47	50	Juan Rubio
29	Francisco Suarez Lopez	2	2	1	47	50	D. Pablo Caballero
30	Pedro Rubio Cano	2	2	1	47	50	Pedro Rubio
31	Ramón Sáiz Mayordomo	2	2	1	47	50	Ramón Saiz
32	Luciano Sáiz Campos	2	2	1	47	50	Luciano Saiz
33	Valero Cordobés Sáiz	2	2	1	47	50	Luis Ribuelta
34	Luis Ribuelta Sáiz	2	2	1	47	50	Luis Ribuelta
35	Pablo Caballero Perales	2	2	1	47	50	Pablo Caballero
36	Bautolomé Herrero Caballero	2	2	1	47	50	Bautolomé Herrero
37	Catalina de la Vega Mayordomo	2	2	1	47	50	D.ª Hipólita Saiz
38	Angel Mayordomo Mayordomo	2	2	1	47	50	Angel Mayordomo
39	Eusebio Caballero Perales	2	2	1	47	50	D.ª Emilia Ramos Flores
40	Francisco Hernandez Mayordomo	2	2	1	47	50	Francisco Hernandez
41	Eusebio Mayordomo Sáiz	2	2	1	47	50	Eusebio Mayordomo
42	Hipólito Sáiz Mayordomo	2	2	1	47	50	
43	Bautolomé Sáiz Mayordomo	2	2	1	47	50	Hipólito Saiz
44	Francisco Sáiz Mayordomo	2	2	1	47	50	Francisco Saiz
45	Donato Sáiz Perales	2	2	1	47	50	Donato Saiz
46	Gregorio Rubio Caballero	2	2	1	47	50	Gregorio Rubio
47	Mariano Herrero Caballero	2	2	1	47	50	Mariano Herrero
48	Mariano Ribuelta de la Vega	2	2	1	47	50	Mariano Ribuelta
49	Ruperto Sáiz Perales	2	2	1	47	50	
50	Ramiro Sáiz Ribuelta	2	2	1	47	50	Ruperto Saiz
51	Mariano Mayordomo Mayordomo	2	2	1	47	50	Mariano Mayordomo
52	Antonio Herrero Ribuelta	2	2	1	47	50	D. Antonio Herrero
53	Pedro Martinez Cano	2	2	1	47	50	Pedro Martinez
54	Isidoro Herrero Mayordomo	2	2	1	47	50	Isidoro Herrero
55	Jacinto Sáiz Herrero	2	2	1	47	50	Jacinto Saiz
56	Gregorio Sáiz Mayordomo	2	2	1	47	50	Gregorio Saiz
57	Baptista Cano Mayordomo	2	2	1	47	50	Valeriano Saiz
58	Julia Herrero Caballero	2	2	1	47	50	D.ª Hipólita Saiz
59	Manuel Sáiz Caballero	2	2	1	47	50	
60	José Sáiz Sáiz	2	2	1	47	50	José Saiz
	Sumas y sigue —	120	120	60	2750	00	

El año que se plantaron 600 frutales



Nº de orden	Nombres y apellidos	Nº de Perales	Nº de Manzanos	Nº de Ciruelos	Importe de los árboles y transporte Pesetas	Importe de los árboles y transporte Cts.	Firma de los perceptores
	Suma anterior	120	120	60	2850	00	
61	Damián Díez Manzanos	2	2	1	47	50	Damián Díez
62	Rafael Arnedo Bedilla	2	2	1	47	50	
63	Sebastián Rubio Cano	2	3	1	47	50	
64	Juan Fco Goya Caballero	2	2	1	47	50	
65	Francisco Blanco Sáinz	2	2	1	47	50	
66	Felipe Pelay Gonzalez	2	2	1	47	50	
67	Cecilio García Rebuelta	2	2	1	47	50	
68	Casto Cañas Montalvo	2	2	1	47	50	
69	Felipe Cañas Montalvo	2	2	1	47	50	
70	Jesús Miguel Pelay	2	2	1	47	50	
71	Alvaro Herranz Caballero	2	2	1	47	50	
72	Raimunda Cano Sáinz	2	2	1	47	50	
73	Benigno Cano Manzanos	2	2	1	47	50	
74	Hilario Pardo Herranz	2	2	1	47	50	
75	Agustín Lázaro Pardo	2	2	1	47	50	
76	Tomás Manzanos Manzanos	2	2	1	47	50	
77	Pablo Pelay Cuenca	2	2	1	47	50	
78	Eufrosio Rodrigo de los Ríos	2	2	1	47	50	
79	Leon Cano Manzanos	2	2	1	47	50	
80	Olalla Manzanos	2	2	1	47	50	
81	Florencio Rubio Martínez	2	2	1	47	50	
82	Ignacio Martínez Arnedo	2	2	1	47	50	
83	Casero Cano Fernandez	2	2	1	47	50	
84	Silverio Fernandez Rubio	2	2	1	47	50	
85	Emilio Fernandez Caballero	2	2	1	47	50	
86	Justo Rebuelta Sáinz	2	2	1	47	50	
87	Santos Martínez Caballero	2	2	1	47	50	
88	Felix Rodrigo Ortega	2	2	1	47	50	
89	Inocente Martínez Cano	2	2	1	47	50	
90	Maria Manzanos Pelay	2	2	1	47	50	
91	Felisa de los Ríos	2	2	1	47	50	
92	Ignacio Espejo Cuenca	2	2	1	47	50	
93	Marcos Caballero Benito	2	2	1	47	50	
	Suma y sigue -	186	186	93	4417	50	

El año que se plantaron 600 frutales



Nº de orden	Nombres y apellidos	Nº de Perales	Nº de [illegible]	Nº [illegible] Ciruelos	Importe [illegible] para el transporte Pesetas	cts.	Firmas del propietario
	Suma anterior	186	186	93	4417	50	
94	Antonio Jalindo Aguilera	2	2	1	47	50	
95	Andres Luis Gomez	2	2	1	47	50	
96	Maximiliano Cano Marco	2	2	1	47	50	
97	Emilio Caballero Pascual	2	2	1	47	50	
98	Sebastian Gomez Caballero	2	2	1	47	50	
99	Pedro Moral Martinez	2	2	1	47	50	
100	Galo Gomez Moral	2	2	1	47	50	
101	Antonio de los Mozos Caballero	2	2	1	47	50	
102	Gregorio Barrero Ortega	2	2	1	47	50	
103	Maria Cano Sáez	2	2	1	47	50	
104	Esteban Caballero Cano	2	2	1	47	50	
105	Nicolás Pelez Caballero	2	2	1	47	50	
106	Benito Ribuelo Sáez	2	2	1	47	50	
107	Clodoaldo Caballero Otero	2	2	1	47	50	
108	Manuel Casilda Otero	2	2	1	47	50	
109	Claudio Cano Mazarulo	2	2	1	47	50	
110	Andres Mazarulo Pelez	2	2	1	47	50	
111	Martino Moral Caballero	2	2	1	47	50	
112	Eugenio Segura Caballero	2	2	1	47	50	
113	Anastasio Rubio Mazarulo	2	2	1	47	50	
114	Juan Fco Segura Sáez	2	2	1	47	50	
115	Aprosia Ribuelo de los Mozos	2	2	1	47	50	
116	Fabino Caballero Caballero	2	2	1	47	50	
117	Celedonio Mazarulo Mazarulo	2	2	1	47	50	
118	Clemente Segura Bautista	2	2	1	47	50	
119	Simon Marco Caballero	3	2	2	57	00	
54	Estropeados - - -	2	2	-	38	00	
53		240	240	120	5700	00	
55	Embalaje				140	00	
56	Total - - - - -				5840	00	

Manzano a 20 febrero 1950

DE ZORROS, COLODROS Y OTRAS GENTES

Jorge Garrosa Mayordomo

Zorros los de Masegosa,
zorros de mala nación,
que robaron la campana
al glorioso San Anton.

Sobre este sainete popular cuentan las malas lenguas que nació a causa de la apropiación indebida o hurto de la campana que existía en la Ermita de San Anton, (situada en el paraje conocido por el mismo nombre y que se encuentra muy cerca del nacimiento del Guadiela), y del que se dice que fue protagonizado por vecinos de este pueblo.

Aunque el origen del chascarrillo pueda ser despectivo y haya a quien no le guste, vale también decir que el apodo de *zorros* que aparece en esta coplilla, al final y con el paso del tiempo, ha terminado, al igual que en los que tienen los otros pueblos de la zona, por pasar ya a formar parte de la tradición oral de estas tierras.

Y es que no solamente son zorros los que andan por estos montes, es curioso ver que cada uno de los pueblos que conformaron el antiguo Señorío de Beteta tienen un sobrenombre, un mote que los distingue a los unos de los otros. De esta manera, siguiendo el hilo del anterior chascarrillo, nos podemos encontrar aquel otro que nos cuenta:

Judíos los de Beteta,
raneros los del Tobar,
zorros en Masegosa
y pinchapeces en el Val.

Aunque no son únicamente estos apodos los existentes. Si seguimos rebuscando aparecerán los títulos de ***monarcas***, que son los habitantes de Valsalobre; ***grajos***, los de Cueva del Hierro; los ***letrados***, que serían los antiguos vecinos del pueblo de Valtablado y por último los ***colodros***, mote por el que se conoce a los vecinos del pueblo de Lagunaseca.

Pero si hay algún apodo que realmente llame mi atención ese es el de ***colodros***. De su origen etimológico, el Diccionario María Moliner nos dirá que es una palabra con un posible origen prerromano que significa *especie de calzado de madera y también una antigua medida de capacidad para líquidos*.

Lo curioso del sobrenombre de colodros es que no solamente sirve para designar a los vecinos de Lagunaseca. Si buscamos por la península nos encontraremos que en la provincia de La Rioja, en el pueblo de Villoslada de Cameros, e incluso en la provincia de Córdoba, en Hinojosa del Duque también podemos encontrarnos con este mote de colodro. De esta última provincia de Córdoba, incluso hay que decir que existió una puerta ya desaparecida en la muralla que rodeaba su capital y que fue bautizada con el nombre de Puerta del Colodro. Esta, según cuentan sus crónicas, fue bautizada con este nombre porque entre el invierno del año 1235 y principios del 1236 un almogarabe cristiano que era natural de la provincia de Toledo y que se llamaba Álvaro Colodro trepó junto a un compañero las murallas de la ciudad y después de matar a sus guardias abrió la puerta, permitiendo con esto la entrada y conquista de Córdoba por las tropas cristianas.

Sin irnos tan lejos, al revisar los motes que hay en los pueblos de alrededor nuestro, nos

encontramos con que según apunta Tomas de la Torre Aparicio[1], colodros son todos aquellos que viven en la orilla izquierda del Río Tajo. De esta manera, también incluye bajo este apodo a los vecinos de Poveda, Peñalén, Masegosa y Beteta.

Otro autor que es interesante consultar por su cercanía geográfica con esta tierra es José Sanz y Díaz, nacido en el año 1907 en el pueblo de Peralejos de las Truchas y que cursaría sus estudios en Molina de Aragón, llegando a ser técnico del estado en materia de prensa durante la dictadura franquista. Esta persona escribiría diversos cuentos, varios de ellos ambientados en las cercanías de su pueblo natal, así como diversos ensayos y obras. En una recopilación que hizo sobre el folclore popular de las tierras de Molina y Guadalajara recogería diversas coplillas, incluyendo una que aquí transcribo y en la que se hace una descripción algo mordiente sobre varios pueblos de la Serranía de Cuenca. En esta coplilla, Sanz y Díaz explicaba que la misma procedía del país de los colodros:

Zarriosos los de Beteta,
zarriosos los del Tobar,
cinchas viejas en la Cueva
y tarres[2] viejas en el Val[3].

Sin querer entrar en lo despectivo del significado de esta copla, lo que si cabe comentar es que en el momento en que esta fue recogida, estos pueblos empezaban a dejar atrás mas de un siglo de guerras y los tiempos del hambre, cuando la subsistencia de las gentes de la zona se basaba en el poco ganado que se pudiese criar y en lo que produjesen sus huertos.

Pero volviendo al hilo de nuestra historia, en otro de sus escritos, al hacer una descripción de las huertas situadas junto a la Ermita de la Virgen del Rosal en Beteta, Sanz y Díaz describiría a una moza llamándola colodra y diciendo que este es el nombre por el que se conocía a las campesinas de la tierra de Beteta:

Junto a la Ermita de la Virgen del Rosal hay huertas de verdes tablares de hortaliza, que riegan por la tarde el moreno zagal o la colodra[4] de senos prematuramente desarrollados, los brazos al aire, emergiendo robustos de las chambras[5] de percal[6], y el rojo refajo sobre los pies descalzos para la tarea.

Para finalizar, cabe decir que este apodo de colodro en nuestra zona se encuentra íntimamente relacionado con la cabezonería, quizá esto último se pueda entender por el significado de una costumbre que se practicaba en las ceremonias nupciales de estos pueblos y que consistía en que cuando a los novios se les ponía la estola o yugo nupcial, el sacristán acostumbraba

---

1 *Gentilicios españoles* (Tomas de la Torre Aparicio. Año 2006.

2 Tarre: *Correa que llevan las caballerías por debajo del rabo y sujeta la albarda*. Recogido del *Vocabulario típico de Masegosa*, de Joaquín Rihuete.

3 *Folklore guadalajareño. Coplas etnográficas del Señorío de Molina*. José Sanz y Díaz.

4 *Nombre que se les da a las campesinas de tierra Beteta*. *La antigua Vétera romana. (Beteta en la serranía de Cuenca).* José Sanz y Díaz.

5 Chambra: *Vestidura corta, a modo de blusa con poco o ningún adorno, que usan las mujeres sobre la camisa.* Según el diccionario de la RAE.

6 Percal: *Tela de algodón blanca o pintada más o menos fina, de escaso precio*. Según el diccionario de la RAE

a dar un golpe o *colodro* (nombre por la que era conocida esta costumbre) con la cabeza de los novios, siendo esta una tradición que se mantendría en el pueblo de Masegosa hasta mediados del siglo XX[7].

Dejando el tema de los colodros y algo mas alejados, pero no por ello menos interesantes, nos quedan los motes de **cuchareros** que se les da a la gente de Cañizares, **lugareños** a los de Carrascosa o el de **brujos y brujas** a los naturales de Peñalén, ya en la provincia de Guadalajara. Pero, por el momento, vale ya de hablar: añadir únicamente que sobre este tema se podrían poner todavía unos cuantos chascarrillos, algunos incluidos en libros y otros todavía vigentes en la memoria de nuestros mayores, esperando a quien quiera ir a consultarlos.

Yo por mi parte, sin querer ser mas *metijoso*, me despido con uno que escuche hace ya algún tiempo y el cual me pareció bastante simpático.

Masegosa es el pueblo donde ma - se - gosa, porque se be - teta.

---

[7] En el tercer numero de esta misma revista, Joaquín Rihute recoge la palabra *colodra*, esta vez en femenino, y dice textualmente: *Cuerno de vaca ahuecado, que sirve al gañan para llevar la sal o el aceite. En Conquensismos viene como cabezazos dados a los novios por parte del sacristán en el acto del casamiento, cuando se les ponía la estola o yugo nupcial. Costumbre que existió en Masegosa hasta 1950.*

Hidroeléctrica del Guadiela

C/. San Martín de Porres, s/n
Telfs.: 969 313 110 - 969 313 126
969 313 161 - 969 313 241
Puente de Vadillos (Cuenca)

FRIGERE ET NON DICERE

José Urbano Elche Corada

La tía Justa era muy pequeña, casi diminuta, pero sabía mucho de refranes y entre esto y el tener peor leche que un pavo al trote no se arredraba ante nada ni ante nadie.

La tía Justa vivía con mis abuelos y como mis abuelos eran más buenos que el pan, su casa era un trasiego continuo de familiares y amigos. Para todos ellos la tía Justa tenía su pertinente ración de dichos y sentencias. Que el visitante era de Priego, la tía Justa le espetaba: *Si vas a Priego, echa pan en el talego*; que de Huete: *Si vas a Huete, míralo y vente*; que de Tragacete: *Buen pueblo, pero mala gente*; si de San Clemente: *Mal pueblo y peor gente*; o de Castejón: *Castejón, en cada casa un ladrón; en casa del alcalde, dos; y en casa del alguacil hasta el candil*. Cuando la familia de la Sierra venía a vernos, la tía Justa era capaz de despachar de una tacada a toda la comitiva: *Judíos los de Beteta, raneros los de El Tobar, zorros los de Masegosa y pinchapeces los del Val*; por no hablar del día que pasó a saludarnos el tío Prudencio, el de Poyatos, al que le soltó en sus mismísimas narices: *En Poyatos, las mujeres putas y los hombres gatos.*

De esta guisa, la tía Justa se había ganado en el barrio la merecida fama de ser más borde que la grama, pero nadie sospechaba que aquella costumbre suya de dirigirse a la gente con refranes maliciosos, cuando no francamente insultantes, sería la causa del lamentable y accidentado fin de sus días:

—He invitado al señor cura a la cangrejada —dijo un día mi abuela.

—¿Al cura? —contestó mi abuelo—. Habrá que encerrar a tu hermana (la tía Justa) en el corral.

—¿Encerrar a Justa en el corral? Eso no se le ocurre ni al que asó la manteca —protestó mi abuela—. A ti lo que te pasa es que siempre estás contándole las guijas y le has cogido una tirria que *pa qué*.

Mi abuelo porfió y porfió por intentar convencer a mi abuela, *pero que si quieres arroz, Catalina*. Así que al final —resignado como siempre—, le dijo a mi abuela: Ea, se hará como tu quieras, pero ya te aviso de que te agarres a las eneas, porque tu hermana no se va a privar de meter la mojá asi caigan ruejos de molino y ya verás como nos la hace parda.

Mi abuelo tenía razón. Llegado el día señalado para el convite, llegó el señor cura y se sentó con mi abuelo junto al fogón caluroso, dispuesto a dar buena cuenta de los aperitivos previos a la cangrejada. La tía Justa se acercó remolona a ellos para intentar empatar con el señor cura, pero el refrán que se le vino a la sesera para ello, no era muy apropiado teniendo en cuenta la naturaleza del invitado: *Tres días hay en el año que relucen más que ná: matapuerco, sacatrullo y el día de la fritá*. El señor cura la miró de soslayo, hizo culo e ignorándola le pidió un cigarrillo a mi abuelo. Y la tía Justa, despechada por el desplante, le dijo: *El tabaco de «tomé», dijo el cura de Montoro, ese sí que es buen tabaco, que el del estanco es un robo*. El señor cura ya no pudo más, apuró un sorbo de vino y la replicó: Oiga, señora, entérese usted de una vez por todas de que soy de Cuenca, de Tinajas pa más señas. Y, claro, a la tía Justa —que para entonces ya tenía ganas de ganeta— se lo puso a huevo: *Lunes el Campillo. Jueves, la Ascensión. Los borrachos de Tinajas salen en procesión*. Al señor cura se le atragantó el morapio en el gaznate, cogió el tole-tole y se fue como alma que lleva el diablo, si es que esto puede sucederle a un cura.

El incidente no habría pasado a mayores si nuestra vecina Orosia, allí presente, natural de

Canalejas, no se hubiese enfrentado a la tía Justa: —Pero, Justa, ¡cómo se te ocurre decirle esas cosas al párroco!—, porque si algo no le faltaba a la tía Justa eran reflejos para afrontar cualquier disputa y la replicó: *En Canalejas hay más putas que tejas*. Fue visto y no visto que las dos se engancharan de los pelos y, antes de que nadie pudiera evitarlo, cayeran las dos rodando por las escalinatas del caserón de mis abuelos. La tía Justa terminó el precipitado trayecto debajo. La Orosia, que estaba tan gorda que no cabía por la puerta de la iglesia, encima.

Al día siguiente, más que un funeral, aquello parecía una boda. Mi abuelo estaba sonriente, yo diría que casi eufórico, escanciando su mejor vino entre los vecinos del barrio. Mi abuela no hacía más que recriminarle su actitud tan impropia de tan tristes momentos, pero mi abuelo zanjó la cuestión sentenciando: *Quien va de entierro y no bebe vino, pronto va él de camino.*

Años después me enteré de que en el pueblo donde había nacido mi abuelo, El Cañavate, existe un dicho para acallar a las personas que sólo saben criticar y ofender al prójimo, y este dicho es: *Cierra el pico, que hace frío*. Fue entonces cuando supe que mi abuelo sabía latín, y cuando comprendí el significado del extraño epitafio que él mismo había mandado grabar en la lápida de la tumba de la tía Justa. Donde reza, en perfectas letras góticas: *Frigere et non dicere.*

Iglesia de El Cañavate.

PREGON MATANZA. DICIEMBRE 2013

Miguel Romero
Académico C. de la Real de la Historia y de la Real de Bellas Artes de San Telmo

«A cada cerdo le llega su San Martín»

Y a bien tuvieron los gazales de aquellos lugares de la Sierra cuando a tiempo se llegó, según Sancho Panza, a una matazón del animal, rico en especie y puerco en estado…

Todo tiene su sentido, dirían los científicos. Y aquí, bien pasa.

Estamos, amigos, en Masegosa y es como decir, estamos en la buena serranía de Cuenca donde los chuzos caen de punta cuando nieva y el sol amarillea como en ningún otro sitio.

Porque, por aquí corren buenos vientos, los mismos que sufren los Almagreros, la Muela Pinilla y en monte Camarena de la Fuente de San Pedro, y así, tal cual este lugar por donde anduvieran gentes del Bronce o del Hierro, haciendo lascas y retoques bifaciales para hacer hachas que cortasen la buena leña de sus montes.

Seguro estamos que aquellos hombres del hacha pulimentada y la punta de lanza en ristre, cuidarían las carnes de sus jabalíes o ciervos en las bellas grutas y simas frescas, tal bien ambientadas, de la Cueva de los Griegos o los Mosquitos. ¡Qué belleza¡

Por eso, uno se refresca por aquí, se seca tal cual aquellos chorizos colgados en el humear, y sino, piensen como nuestros pastores, cuidando sus buenos rebaños en tiempos del medievo, en los ricos pastos de la Dehesa de Molinillos donde los bellísimos parajes te alucinan en especie, pensaban en llegar a casa a las llares y en buena lumbre atizar un costillar de ese ganado bien criado.

En Masegosa hay buena agua, dicen, y abundante cosa es, de privilegio. Cerca de las primeras aguas del Guadiela que aquí nace, cruzando antes el Masegar como afluente y sin esperar, la mirada se puede perder en la lontananza divisando la laguna del Tobar, allí muy cerca, cuya agua ha culminado luego el Cuervo gracias a su canal subterráneo proveniente de la Tosca hasta morir en el Guadiela moruno.

Yo creo que, sin ser de aquí, lo siento como mío este lugar. Lo he pateado en tiempo y forma y conozco a muchos de estos apellidos, no solo los Esteban Cava que te anuncian recorrido, sino los García, los Martínez o los Gallego, porque sin quererlo son herederos de los Albornoz que gobernasen la Tierra de Beteta donde incluida estaba, sino por aquel libro de la Montería, que el bueno de Alfonso XI escribiera para destacar las excelencias de por aquí: «que lindo valle en Belvalle, que rudos y poderosos montes en Masegosa y luego, que soledad en Pinilla y Durón», pero al mismo tiempo, la Magdalena y su ermita, en ese último caserío suele bendecir al pastor trashumante de la Mesta que aún perdura y sin penar, tal cual aquella sentencia que bien dijo por error, «llevar más penas que el daño causado en la cinco cosas vedadas».

Y llegaba el día de San Martín el 11 de noviembre, el mismo que desde Juan II de Castilla se instauraba como el día de la matazón del cerdo, para llegar en algunos lugares, hasta San Antón en 17 de enero. Da igual cualquier día de esos, entremedias como ahora en día 6 del bendito mes de diciembre, al principio o al final de este recorrido invernal, la tradición era solemne porque las Voces del Silencio, ese mismo silencio que domina sobre la Tierra de Cuenca, lo mismo en la naturaleza —impresionante y solitaria— que en las calles de sus pue-

blos, —íntimas y solitarias también—. Silencio que tiene mucho de humildad y de sufrimiento, de olvidos y de injusticias.

De ese silencio ancestral surgen unas voces seculares, apenas audibles, siendo ese eco, más o menos puro de una tradición, viva y latente, que no quiere ni debe perder su personalidad.

El serrano es un hombre austero, sobrio, noble, escueto y callado. Lo es por si mismo y porque se lo exige la Tierra en que vive, puesto que la Tierra marca las condiciones de existencia.

La Tierra de Cuenca es dura y sujeta a unos rigores climáticos que acentúan la severidad del vivir de cada jornada. En este entorno el hombre no encuentra nada fácilmente accesible; el esfuerzo del trabajo es más acusado que en otros lugares y no recibe la sustanciosa compensación que debería corresponder a esa intensidad que le impone.

Por eso es la Tierra del Silencio, cuyas voces humildes apenas tienen resonancia en los centros de decisión; pero ahí están y siguen vivos en su constancia de ser los herederos de aquellos ancestros sempiternos de recio carácter y humildad constante.

En Masegosa se vive el tiempo. La emigración hizo daño, mucho, que dejó sin simiente sus campos, sin calor sus hogares, sin leña sus chimeneas; pero ahora, este grupo de gentes en Asociación compartida, la Mansegona, revive con fuerza, hace cultura entre hornacinas y basares, recordando porque quieren, sus nostálgicos recorridos por el Carrascal y el Brezal, siguiendo caminos ancestrales para llegar, curiosos y alegres, a Cerrofrío, la Canaleja, Zarzuela, San Juan Cubierta, la Hoya del Hospital y el Rincón de la Casas, no sin antes, descansar un poco en los Arenales, mientras, la Virgen del Rosario les bendice y les ampara.

¡Qué buena gente sois, amigos¡ y ¡qué bien se siente uno en estos encuentros¡

Ocurre como en toda Castilla. La carne proporciona, sin embargo, un nutrido grupo de embutidos de justa fama —como bien diría Muñoz Ramírez— y gracias en ello, a una permanencia tradicional que hoy celebramos, la matazón, en estos fríos meses de invierno, a través de un rito perfectamente enraizado en el carácter agreste de la Tierra y de indudable exotismo a la luz de la mecanización de la vida moderna, para el foráneo y ausente.

Lo hacían los sumerios, allá en la Mesopotamia, lo harán los griegos en rituales de Esparta, lo traerán los fenicios de Biblos, lo concederán los romanos de Sicilia y como no, llega a nuestra piel de todo, la misma que ha visto pasar tanta civilización entre grandeza y miseria, para envalentonar nuestro cuerpo y hacer del hispano el más duro personaje que la historia diera.

Por eso, en tierras de la Hispania lobetana y sin dejar de lado, la Olcadia, el cerdo convive entre su «linda suciedad» para mantener, no sólo el espíritu del campesino y labriego, sino el de todos los bienhablantes y buenos «Triperos», tal cual lo hacen en Asturias, Navarra, Salamanca, Cantabria y Extremadura por ser zonas de buenas piaras, tal cual daría igual el color blanco sucio que el pardo o negro del jabugo, porque el cerdo es esencial para la gastronomía humana y a bien que el refrán lo rifa «del cerdo vale todo hasta la pezuña y el rabo».

Matar con solemnidad, sin sufrimiento, cubrir el redoble de su chirriar, hecho para el sacrificio del buen alimento, más luego chuscarrar o chuscurrar-como otros dicen-, la piel del cerdo o chancho con helechos en aquellos lugares de la montaña hispana como hacerlo con aliagas, las mismas que el diccionario dice aulagas; y así, abrir aliño, buscando las buenas carnes, el lavado, el descuartizado, el sangrado y el industriar a base de máquinas artesanas, embutir chorizos y morcillas al canto de la canción de las Serranicas del lugar.

Dice la historia:

Aquel cerdo que trajeron como animal de compañía los fenicios desde Sidón y Tiro, habita la gorrinera como su corte real como bien la llaman otros, donde a base de salvao de trigo o cebada molida o «amasao» en tiempos de posguerra, remolacha, alfalfa verde, patatas y calabaza llegaban a ese «engorde» necesario para buen hacer. Muchas arrobas a bien pesar, las suficientes para luego abastecer una familia y media, a ser posible.

No antes, las cestas de cebolla, a tiempo de lloro consumado mientras su pelado, picábanse y bien cocidas, colgadas en saco de aspillera en las largas ristras de madera para, escurridas a confor, ocupar luego con la sangre y algún retazo de carne, hacer buenas morcillas, las que un día probase don Quijote en ascos, mientas su locuaz Sancho saborease hasta cuatro de tacada.

Pues bien, amigos. Hoy hay Pregón a la usanza para una tradición que debe mantenerse a costa de los pesares, viva, tanto como nuestras gentes, las de antaño y las de ahora, para así dejar en herencia mucha cultura a quienes nos hereden y de niños lleguen a nuestro lado, sabiendo más y mejor de lo que ha hecho grande la Sierra de Cuenca, la Tierra de Beteta y sobre todo, Masegosa.

Gracias a la Asociación y la Junta Directiva por concederme el honor de ser pregonero de una tradición solemne y gracias por creer que haciendo cultura hacéis progreso porque yo así lo siento y así lo hago.

Gracias de corazón.

Y ahora…
«Barriga llena no cree en hambre ajena»

La receta del **MORTERUELO** por el decimonónico Tomás Luceño:

Coges hígado de cerdo,
lomo, aves, lo rehogas
con aceite y ajo frito;
pero, por Dios, no lo comas,
que todavía hace falta
una multitud de cosas.
Todo esto lo cueces mucho,
porque de ese modo logras
deshuesar las aves y
(Procediendo en buena lógica)
que se desmenuce el lomo
y el hígado, al cual colocas
dentro de un mortero limpio,
le machacas, en buena hora,
por un colador lo pasas,
y en el caldo donde
todas estas carnes han cocido
con mucha calma lo embocas;
si te gustan las especias,
con especias lo sazonas.
Después rallas pan; lo echas
en el caldo, se incorpora
a las referidas carnes,
y todo una pasta forma
que sacas in continenti,
en grandes tarros colocas,
lo conservas algún tiempo,
librándolo de las moscas,
y si lo quieres te lo comes,
y si no, no te lo comas,
que cada cual es muy dueño
de su estómago y su boca.

Globalcaja
Tu CAJA RURAL

COMER

Joaquín Racionero

Nada es más vital y nada es más íntimo.

Comer es vital, ya que si nos llegara n a faltar nuestros alimentos, moriríamos. De una forma u otra, todos los organismos vivos necesitan comer o ingerir una sustancia determinada para poder crecer y sobrevivir. Comer, en sus múltiples formas y modalidades, incluyendo beber, es una forma de ser ya de por sí incorporada a los ciclos orgánicos de la vida, tanto a nivel micro como a nivel macro.

Comer es acto y seña primordial de la vida, que evoca el cosmos como un gran banquete cósmico. A la vez es un acto tan vital como una experiencia de extrema cercanía, incluso de gran intimidad.

Cuando comemos, literalmente intimamos con los alimentos al acercarlos físicamente al cuerpo, a los labios y a la boca. Las sustancias ingeridas rompen la frontera convencional entre lo interno y lo externo, entre uno mismo y la alteridad, e impregna el cuerpo con una amalgama de aromas, texturas, sabores y sustancias. Hasta que los alimentos ingeridos se incorporan al cuerpo a través de un complejo proceso de matabolización que transforma y transfigura su consistencia inicial en calorías, vitaminas, proteínas y demás.

Comer puede vitalizar el cuerpo; también lo puede enfermar e incluso causar la muerte.. Sin embargo, comer no solo desencadena transformaciones fisiológicas o biológicas, también es un medio de transformación sicológica y afectiva, e incluso espiritual.

Comer y beber ciertos productos y sustancias desencadenan estados de ánimo específicos, encienden diversos matices de emoción y despiertan recuerdos. Un platillo de nuestros primeros alimentos, o un traguillo de bebida pueden traer recuerdos de familia, de nuestro primer hogar: sencillamente recuerdos de nuestro pasado.

No es de sorprender que el alimento haya sido uno de los símbolos más paradigmáticos en muchos pueblos y prácticas religiosas, tanto antiguos como actuales.

Lo más importante de estas prácticas alimentarias es una invitación a unir la convicción y el poder para erradicar la desnutrición y el hambre material y espiritual, que tiene que ver con los cuerpos individuales, comunitarios y ecológicos. Esta es una cuestión profundamente arraigada en las prácticas cotidianas de compartir y rehusar.

Atender y cuidar del otro no solamente se refleja en la relación y en la reciprocidad entre individuos y sociedades. También exige tomar conciencia de la relación de la humanidad hacia animales, plantas y recursos del planeta en general.

La teología alimentaria critica cualquier forma de poder que se ejerce como violenta subordinación de los otros.

El dominio de grupos pequeños (incluyendo el poder ecológico) sobre los grupos más grandes coloca a la humanidad por encima de todo. Después de todo, la humanidad es parte de un cuerpo más amplio.

Nada es más vital que comer.

Feliz Navidad.

CONEJO CON NÍSCALOS

Ingredientes: Una cebolla, tomate, pimiento, una hoja de laurel, como 300 gramos de níscalos, un poco de aceite, guindilla, un buen vaso de vino blanco, sal, pimienta molida y perejil.

Elaboración:

En una cazuela ponernos el poco de aceite. Echamos la cebolla bien cortada y la dejamos dorarse; añadimos el pimiento y la guindilla. Después ponernos el tomate cortadico y lo dejamos que se vaya pochando y finalmente añadimos el conejo troceado y salpimentado.

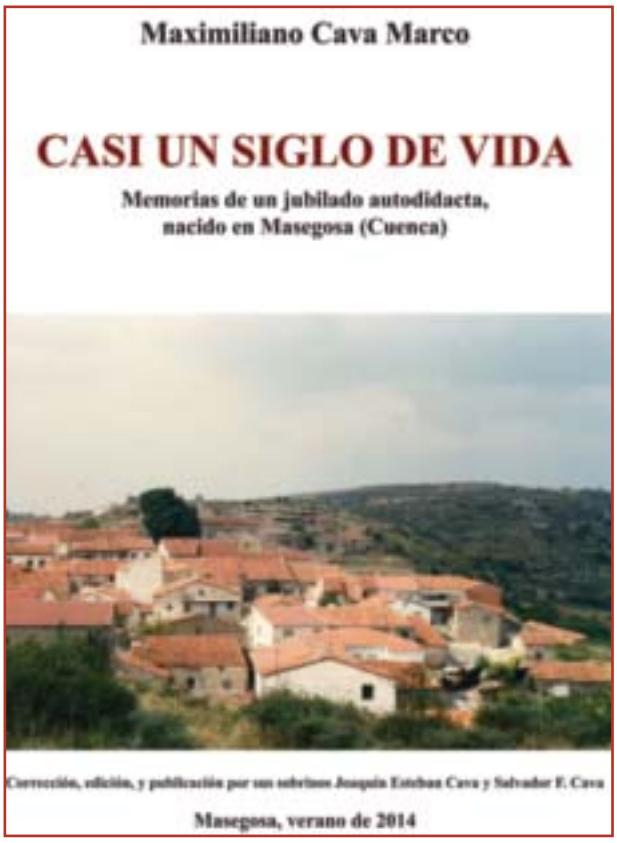
Lo rehogamos unos segundos para que la carne quede sellada. Añadimos el vino blanco y cuando se evapore casi todo lo cubrimos con agua o caldo y añadimos los níscalos (también podríamos añadir unos gramos de uvas}.

Lo dejamos cocer unos 35 minutos. Lo probaremos de sal y al servirlo le añadiremos

Camping Río Cuervo
Tlf: 639 828 628
www.campingriocuervo.es
Vega del Codorno

Mesón Sierra Alta
Tlf: 969 283 236
Nacimiento del Río Cuervo
Vega del Codorno

Publicaciones de Masegosa



En unas cuantas y apretadas líneas Maximiliano Cava ha recorrido los años de su vida, desde el ya lejano 1921 al actual del 2014. «Casi un siglo de vida» es el título bajo el que se recogen los recuerdos de aquellos lejanos tiempos del siglo XX. Todo ello ha supuesto un gran esfuerzo, de constancia y rememoria. El paisaje de sus capítulos, ordenado temporalmente, nos lleva de la mano a una historia construida al pairo de los hogares, los trabajos, las personas y los hechos sociales de una pequeña comunidad como fue y es Masegosa. Todo un ecosistema vital que, como todas las cosas, cambia y deriva hacia tiempos más estivos. Con todo, no sería habitable el día a día de interesarnos por los unos y por los otros si no tuviésemos pasado, y si el presente no se construye sobre las raíces de dicha existencia anterior.

No poco agradecimiento supone también el que su libro sea uno de los pocos que, como protagonista, describe la vida de nuestros pueblos serranos. A este respecto bien merece la pena su lectura como ánimo para otras personas que en cualquiera de nuestros entornos tenga algo que decir y la paciencia del bolígrafo para hacerlo. Sin obviar tampoco que la memoria es selectiva e individual, y por ende los olvidos carecen de culpa. En su valor hemos de pensar que si no se pierden las piedras talladas de los pórticos y hasta sobreviven a la intemperie las grietas de iglesias o castillos acicalados con ayudas públicas o parabienes de papeletas de lotería, ¿por qué hemos de renunciar a que el rumor de la palabra se torne silencio? Y más cuando la palabra es humana, y lo humano construye el devenir conjugado.

Hay también listados en su libro, seguramente incompletos, de terminología varia. A más de uno le vendrán bien para página en mano sendear y no perderse. O para imaginar tiempos y personas. O simplemente para el trazo de un guiño a algún pariente o anécdota propia. No deja de ser útil la nominación, porque así nos reconocemos, y aunque sea sobre papel, nos sentimos e imaginamos vivos.

No puede haber mejor recomendación que la palabra y el diálogo.

Salvador F. Cava

Vocabulario típico de Masegosa y Comarca de la Serranía de Cuenca

Diccionario de localismos

Joaquín Rihuete

TRILLAERAS: Aperos que unen la yunta al trillo
TRINQUETE: Frontón o juego de pelota.
TROCHA: Calle abierta en un ventisquero.
TROMPIQUILLA: Voltereta.
TURUMBESCA: Tormenta.
UBRERA: Enfermedad que daba a las ovejas en las ubres.
VACO: Despectivo de vaca.
VASO: colmena hecha al ahuecar un tronco.
VASQUILLA: Enfermedad de las ovejas.
VENCEJO: Goloncete, oncejo, avión. Atadero de paja de centeno.
VENERO: Manantial de agua.
VERDIN: Hierba tierna y verde. Ver ricial.
VINILLOS: Fruto de los agracejos o alreras.
VIVIR A REPOYO: Vivir dependiendo de alguien.
YO QUÉ ME SE: Yo qué sé.
YUNTA: Pareja de caballerías que se unen para labrar o trillar.
ZAGAL: categoría de pastor.
ZAÍNO: Cabezón, embrutecido. Necio.
ZARABALLO: Que no pronuncia bien.
ZARATETO: Que no pronuncia bien y tartamudea.
ZARPA: Aguanieve, que se hace al pisar por la calle nevada.
ZARRAPATAKÍ: Juego infantil de alternancia que consiste en decirle al niño: Mírame a la cara, pon la mano sobre mi rodilla. Entonces vas diciendo: Soy boniquillo por aquí... por aquí... por aquí (mientras vas señalando partes de tu cara). Entonces el niño está embelesado mirándote a la cara, y vas tú y ¡Paf! Le das una palmada en su mano que tiene puesta en tu rodilla diciendo ¡Zarapatakí! Si el niño usa sus reflejos y retira la mano, la palmada la das en tu rodilla y por lo tanto has fallado y se intercambia el sistema. (Tu pones la mano en la rodilla del niño y él te dice señalando) ¿Soy boniquillo por aquí... por aquí... por aquí.....? Zarrapatakí (Y da la palmada encima de tu mano) Así puede continuar hasta que se canse uno de los jugadores.
ZARRIÓN: Fruto silvestre, Grosella (Ribes rubrum silvestre).
ZOCATO: Zurdo.
ZOFRA: Jornal gratuito que se daba para el Ayuntamiento.
ZOPETERO: Escalón que divide una finca de otra.
ZOQUETA: Instrumento de madera que se coloca en la mano izquierda para no cortarte al segar.
ZORULLO: Excremento. En sentido figurado «inútil o estorbo».
ZORUTO: Excremento: En sentido figurado igual que zorullo.
ZURRA: Sangría, bebida de verano que consiste en vino mezclado con frutas Según Calero, el DRAE la recoge como típica de Ciudad Real.

Aquí se acaba el vocabulario serrano.

La Matanza

(Días 6 a 8 de diciembre).

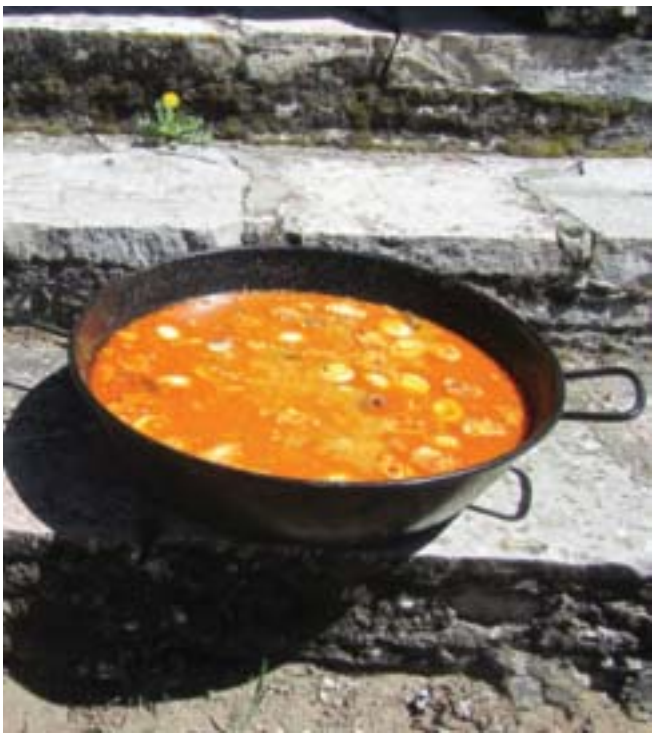
El Cuco Encantado
Admon. Lotería nº 4
José Eugenio Puerta Belinchón
C/Doctor Chirino, 9
Tlf: 969 21 40 40
Fax: 969 22 10 01
www..elcucoencantado.com
loteria@elcucoencantado.com

Hoguera de la Candelaria

(Día 2 de febrero).

Semana Santa

(Días 29 a 31 de marzo).



Actividades de la Asociación

Los Mayos

(Días 4 y 5 de mayo).

El verano

(Julio y agosto).

Talleres infantiles.

Actividades de la Asociación

Talleres adultos.

ROMERÍA DE SANTA MARÍA MAGDALENA DE DURÓN

(Día 17 de agosto).

Virgen del Rosario

(Días 5 y 6 de octubre).

Nueva gama Hyundai Santa Fe desde 28.000€

Más cerca para llegar más lejos

Para llegar lejos en diseño y confort, el nuevo Santa Fe se acerca a ti: desde 28.000€ por fin puedes sentirte el dueño de todos los csminos. Hasta 197cv y un espacio de 7 plazas para sentir la auténtica libertad. Y si quieres llevar la exclusividad a otro nivel, tienes el nuevo Grand Santa Fe, con más espacio para viajar en primera clase.
Pero eso no es todo, porque además incluye el Cinking de Hyundai:

- Cinco años financiando tu Santa Fe
- Cinco años de asistente en carretera
- Cinco años de garantía sin límite de kilómetros

www.hyundai.es

cinking

HYUNDAI NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

REVEMOVIL, S.L. Avda. Cruz Roja s/n 16002 Cuenca. Tel.: 969 214 172 – 969 234 946

Hyundai Santa Fe: Emisiones CO_2 (gr/Km): 159-199. Consumo mixto (l/100Km): 6,1-7,6.

PVP recomendado en península y Baleares para Santa Fe 7 plazas 2.0 CRDi (150cv) 4x2 KLASS (28.000€). In cl, IVA, transporte, impto.Matriculación, descuento promocional aportación de concesionario, oferta de mantenimiento, Plan PIVE 6 (Sujeto al cumplimiento de las condiciones del Plan Pive del Gobierno) y Plan PIVE familia numerosa. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC S.A. un importe mínimo de 16.000€ a un plazo mínimo de 60 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 31/10/2014. Modelo visualizado: Santa Fe Style (llantas solo disponibles como accesorio). Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. Consulta las condiciones completas de oferta y de mantenimiento en la red oficial de concesionarios Hyundai o en Hyundai.es/Cinquing.