

7. COMUNICACIONES Y CORREOS, DE LOS SIGLOS XV-XX DE LA REGIÓN ...	1202
7.1. Mapas .....	1202
7.1.1. Mapas Regionales.....	1203
7.1.2. Mapas Nacionales.....	1233
7.2. Itinerarios de viajes, correos y postas .....	1247
7.2.1. Generalidades .....	1247
7.2.2. Descripción de viajes, correos y postas.....	7
7.3. Resumen y conclusiones de los itinerarios de La Región.....	25
7.4. Camino de ruedas Sigüenza – Guijosa – Cubillas – Bujarrabal - Fuencaliente.....	29
8. ACONTECIMIENTOS BELICOS EN LA COMARCA .....	38
8.1. Introducción .....	38
8.2. Guerra de Sucesión, 1701-1713 .....	38
8.3. Guerra de la Independencia, 1808-1814 .....	41
8.4. Guerra Civil Española, 1936-1939 .....	45
8.4.1. Episodios en Sigüenza.....	46

## 7. COMUNICACIONES Y CORREOS, DE LOS SIGLOS XV-XX DE LA REGIÓN

La información que vamos a tratar pretende mostrar tres cuestiones:

- El reflejo en la cartografía de los cambios políticos administrativos de la región; es decir la adscripción de los diferentes lugares, villas y ciudades implicados a una subdivisión de Castilla (Nueva, Vieja), y posteriormente en el siglo XIX a una provincia u otra.
- El trazado de las principales vías de comunicación entre reinos españoles, en nuestro entorno regional, y su repercusión en el influjo cultural y comercial.
- La importancia relativa de las diferentes ciudades, villas y lugares.
- La evolución de velocidad de los viajes y correo.

### 7.1. Mapas

La información que se extrae de la cartografía es parcial y fragmentaria. He consultado sobre unas dos centenas de mapas, la mayoría de ellos extranjeros, y, como es usual, unos se basan en los anteriores, reproduciendo sus peculiaridades, formas y errores. He seleccionado aquellos más originales, aunque no exentos de errores, procurando que tuvieran trazado de caminos.

Con ayuda de los mapas podemos mejorar el conocimiento de las divisiones administrativas (ver apartados 4.9.2 y 5.2) que se produjeron en España en los siglos XV a XIX, y que se resumen en la siguiente tabla. Como puede comprobarse la adscripción provincial que, en general, se hace de Medinaceli es correcta, y su inclusión en los mapas es menos frecuente que la de Sigüenza, ciudad de citada inclusión. En cuanto a Sigüenza se adscribe en los mapas de los años 1652 a 1766 a Castilla la Vieja -tal vez por error del primer editor que luego se perpetuó en los siguientes-, en los de 1766 y siguientes a Guadalajara y Castilla la Nueva.

En la siguiente tabla se dan las adscripciones territoriales de La Comarca, Medinaceli y Sigüenza, de acuerdo con los cambios administrativos acaecidos (ver apartados 4.9.2 y 5.2).

PROVINCIAS / INTENDENCIA DE PERTENENCIA						
Año	Rey	Proyecto	Sigüenza	Cubillas	Bujarrabal	Medinaceli
1482	Isabel I					CASTILLA
1528	Carlos I	Censo Pecheros <sup>1</sup>	Guadalajara			Soria
1591	Felipe II	Censo Millones	Guadalajara			Soria
1646	Felipe IV	Censo Juros	Guadalajara			Soria
171	Felipe V	Cns Campoflorido	Guadalajara			Soria
1752	Fernando VI	Renta del Tabaco	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara
1752	Fernando VI	Catastro Ensenada	Guadalajara	Soria	Soria	Soria
1768	Carlos III	Censo de Aranda	Guadalajara	Soria	Soria	Soria
1787	Carlos III	Cns Floridablanca	Guadalajara	Soria	Soria	Soria
1805	Carlos IV	Cayetano Soler	Guadalajara	Soria	Soria	Soria
1823	Fernando VII	Mariano Egea	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	Soria
1833	M <sup>a</sup> Cristina	Javier de Burgos	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	Soria

<sup>1</sup> Para ver el contenido detallado de este y otros censos consultar el apartado 9.3.

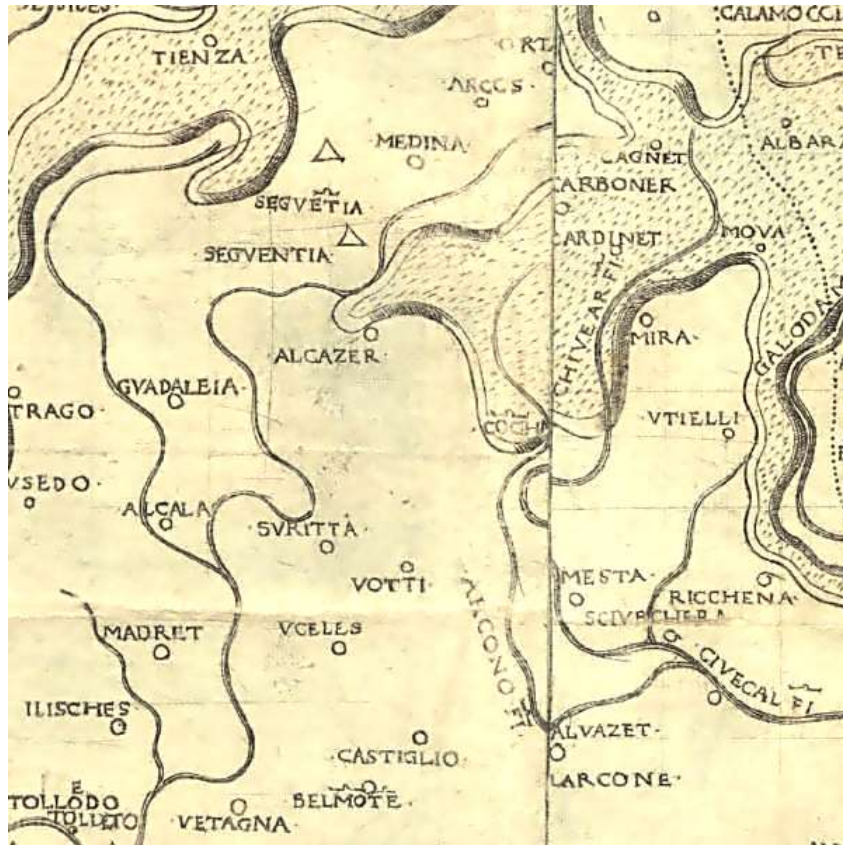
En cambio la adscripción de La Comarca, Medinaceli y Sigüenza, en alguno de los mapas en el intervalo ~1600 a ~1766 es mucho menos fiable, habiéndose adjudicado La Comarca, Sigüenza incluida, erróneamente a Castilla la Vieja, siendo que Sigüenza siempre perteneció fiscalmente a la provincia de Guadalajara, y esta a Castilla la Nueva.

Año	Rey	Mapa	Sigüenza	Cubillas	Bujarrabal	Medinaceli
REGION DE PERTENENCIA						
1482	Isabel I	Claudi Ptolemeu		CASTILLA		
1570	Felipe II	Abraham Ortelius		CASTILLA		
1631	Felipe IV	Merian, Matthäus		CASTILLA LA NUEVA		
1652	Felipe IV	Blaeu		CASTILLA LA VIEJA		
1696	Carlos II	Giacomo Cantelli		CASTILLA LA VIEJA		
1711	Felipe V	Herman Moll		CASTILLA LA VIEJA		
1766	Carlos III	Tomás López	Guadalajara CN	Soria CV	Soria CV	Soria CV
1806	Carlos IV	Bory de S. Vincent	Guadalajara CN	Soria CV	Soria CV	Soria CV
1828	Fernando VII	S. Hall	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	Soria
1849	M <sup>a</sup> Cristina	A. H. Dufour	Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	Soria

Estos errores tienen disculpa debido a que Sigüenza estaba en el extremo de la provincia/intendencia de Guadalajara, lindante con la provincia/intendencia de Soria, y la mayoría de los autores eran extranjeros y estaban demasiado lejos para estar al tanto de estos pormenores.

### 7.1.1. Mapas Regionales

A continuación se ofrece una prolija recopilación de la cartografía desde 1482 hasta aproximadamente 1900, fecha en la que hay abundante cartografía moderna que no contiene prácticamente errores.



**Autor, Título:** Claudi Ptolemeu, Nicolaus Todescho; Francesco Berlinghieri, Hispania novella  
**Fecha, Publicación:** 1482

Muestra ciudades como Toledo, Sigüenza, Alcalá, Guadalajara, villas como Illescas, Madrid, Medinaceli, Atienza, Alcocer, Arcos, Buitrago, Zorita, y algunos lugares como Huerta



**Autor, Título:** Pyrrho Ligorio Neap, Nova totius Hispaniae descriptio

**Fecha, Publicación:** 1559, Roma

Presenta una peculiar división de reinos (no de Coronas), en que sólo incluye algunos de ellos. El primer mapa que incluye el insignificante lugar de Fuencallait (Fuencaliente), obviamente por estar situado en la ruta del Henares - Jalón





**Autor, Título:** Paulo di Forlani Veronese,

**Fecha, Publicación:** 1560

Muestra una perspectiva deformada en la situación de Huerta, Molina...



**Autor, Título:** Mercator, Gerhard. Castillae veteris et novae descriptio, en: Gerardi Mercatoris Atlas siue Cosmographicae meditationes

**Fecha, Publicación:** 1606, Amsterdam, Corneli Nicolai

Inspirado en el anterior pero con algunas mejoras como la división de Coronas. Errores como la adscripción de Cetina y Arcos a la Corona de Aragón. Muestra varios lugares de la ruta del Henares.

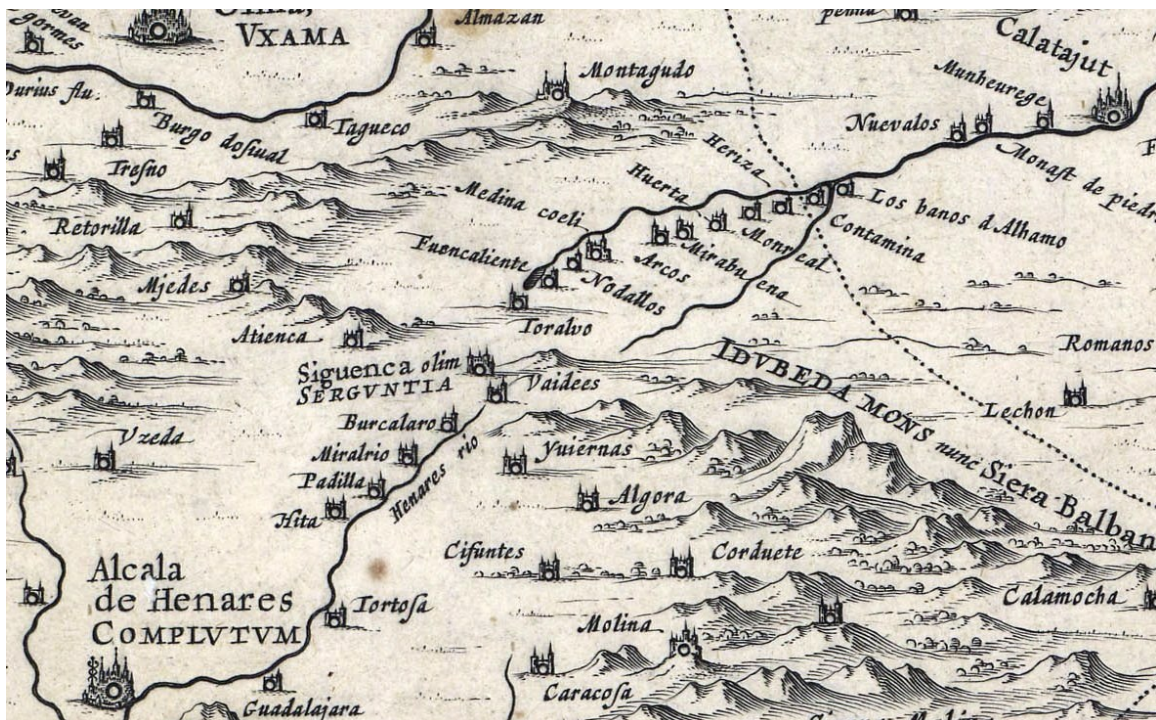




**Autor, Título:** Merian, Matthäus (1593-1650), Hispania regnum

**Fecha, Publicación:** >1631

La importancia de Sigüenza, Alcalá de Henares y Calatayud, que son ciudades, figuran como superior a la de Soria, y Guadalajara. Cita a Fuencaliente lo que sugiere el uso del camino de Aragón sobre la antigua calzada romana



**Autor, Título:** Willem Janszoon Blaeu. Utriusque Castiliae nova descriptio.

**Fecha, Publicación:** 1640, Amsterdam. Joan y Cornelius Blaeu, editores

Muestra la ruta del Henares – Jalón de forma muy detallada, y es el primero en incluir a Torralba.





**Autor, Título:** Willem Janszoon Blaeu. Utriusque Castiliae nova descriptio.

**Fecha, Publicación:** 1652

Primero de la serie que muestra la división entre Castilla la Vieja y Castilla la Nueva. Parece mostrar tanto la ruta del Henares como la de postas por Almadrones y Torremocha



**Autor, Título:** Blaeu, Joan, 1596-1673 imp., Utriusque Castellae nova descriptio

**Fecha, Publicación:** 1659, Amsterdam

Interesantísimo por mostrar todos los lugares de la ruta del Henares, incluyendo a Torralba. El lugar de Mirabueno, después de Arcos, debe ser un error.





**Autor, Título:** Nicolas Visscher. La Castille Propre ou Vielle, et la Nouvele; avec L'Estremadure Castillane

**Fecha, Publicación:** 1689, Amsterdam

Señala varios caminos a la usanza actual. Al norte de Sigüenza, la ruta del Henares se desvía, tal vez por la ruta de Guajosa-Cubillas-Bujarrabal, hasta Fuencaliente. Dificultad de ubicar por la deformación de la perspectiva que presenta.



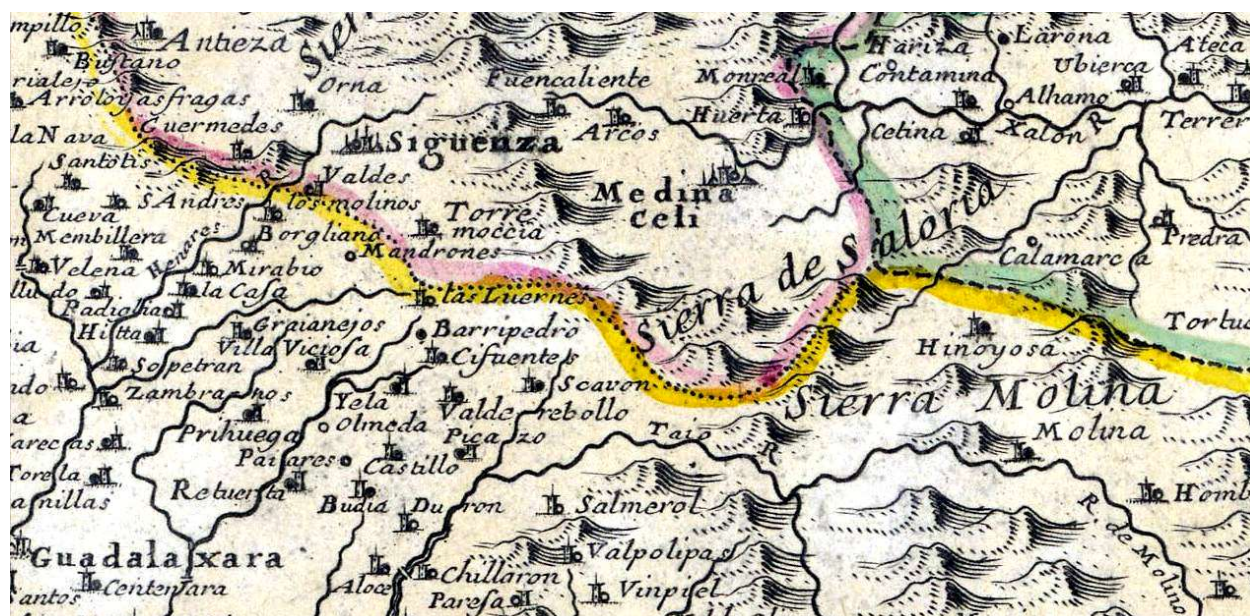
**Autor, Título:** Giacomo Cantelli da Vignola, Il Regno di Castiglia Vecchia

**Fecha, Publicación:** 1696, dato in luce da Domenico de Rossi; Antonio Barbey  
La posición de Arcos y Medinaceli están equivocadas. El hecho de figurar Horna y Fuencaliente sugiere el uso del camino sobre la antigua calzada romana.





**Autor, Título:** Lisle, Guillaume de; Mendez Sylva, Rodrigo, L' Espagne  
**Fecha, Publicación:** 1701. Paris. Utiliza descripciones de Rodrigo Mendez Sylva  
 Adscribe Sigüenza y Medinaceli a Castilla la Vieja. El citar a Fuencaliente sugiere el paso del camino hacia Aragón por allí.



**Autor, Título:** N. de Fer. Utiliza descripciones de Rodrigo Mendez Sylva y otros. La  
 Castille Vielle et Nouvelle L'Estremadura de Castille et de Leon.  
**Fecha, Publicación:** 1706  
 Segundo mapa que incluye a Orna, denotando el uso del camino sobre la calzada romana.





**Autor, Título:** Alvarez de Colmenar, Juan. Les delices de l'Espagne et du Portugal  
**Fecha, Publicación:** 1707 y 1715, Leiden: chez Pierre van der Aa  
 Reconstruido a partir de los datos originales. Muestra a Sigüenza como nudo de caminos: la ruta del Henares (incluyendo a Torralba y Fuencaliente) y la Ruta Osma-Molina



**Autor, Título:** Moll, Herman; A new and exact map of Spain & Portugal, divided into its Kingdoms and Principalities & and with ye Principal Roads  
**Fecha, Publicación:** 1711  
 El camino (¿de ruedas?) proveniente de Guadalajara se desviaba a Atienza para luego ir a Sigüenza. Las posiciones de Arcos y Medinaceli están intercambiadas erróneamente, aparte de otros errores.





**Autor, Título:** Joh. Bapt. Homanno, El Reyno de España dividido em dos grandes Estados de Aragon y de Castilla, dividido en muchas provincias donde se halla tambien el Reyno de Portugal

**Fecha, Publicación:** 1720, Norimberga  
Muestra la ruta del Henares-Jalón desde Guadalajara hasta Zaragoza



**Autor, Título:** Gilles Robert de Vaugondy, Carte des Royaumes d' Espagne et de Portugal : dans laquelle sont tracées les routes des postes

**Fecha, Publicación:** 1751, Paris  
Adscribe Sigüenza y Medinaceli a Castilla la Vieja. La posición de Sigüenza está equivocada. El primer mapa que muestra solamente la ruta Torremocha-Bujarrabal-Lodares





**Autor, Título:** Carlos Martínez y Claudio de la Vega (SJ), Exposición de las Operaciones Geométricas hechas por Orden del Rey N.S. Phelipe V. en todas las Audiencias Reales situadas entre los Limites de Francia y de Portugal para acertar a formar una mapa exacta y circunstanciada de toda la España [Material cartográfico] / Obra empresa baxo los auspicios del Excellentissimo Sor. Marques de la Encenada y Executada por los R.R.P.P. Martinez y de la Vega de la Compañia de Jesus desde el Año 1739 hasta el Año 1743



**Fecha, Publicación:** 1739-1743,  
Muestra la ruta del Henares-Jalón desde Guadalajara hasta Zaragoza

**Obra Maestra de la Cartografía de la época.** Tiene una cartografía perfecta utilizando las más avanzadas técnicas de la época. Para hacer este mapa estos jesuitas emplearon 4 años. Tienen la decencia de no copiar la cartografía anterior y por ello mostrar una obra inconclusa. Desgraciadamente no es prolijo en citar las aldeas, quedando excluidas todas las de La Comarca.

La adscripción de Sigüenza a Guadalajara /Castilla la Nueva es correcta lo que es una marca de exactitud totalmente en desuso en el s. XVIII





**Autor, Título:** Robert de Vaugondy. Partie Septentrionale de la Couronne de Castille où se trouvent les Royaumes de Castille Vieille de Leon, de Gallice, des Asturies, la Biscaye et la Navarre

**Fecha, Publicación:** 1752

El tercer mapa que cita al lugar de Orna



**Autor, Título:** J.B. Nolin, L'Espagne divisée en ses royaumes et grandes provinces avec le royaume de Portugal

**Fecha, Publicación:** 1756, Paris: chez Daumont

El Camino de Aragón por Brihuega, Cifuentes, Molina y Daroca



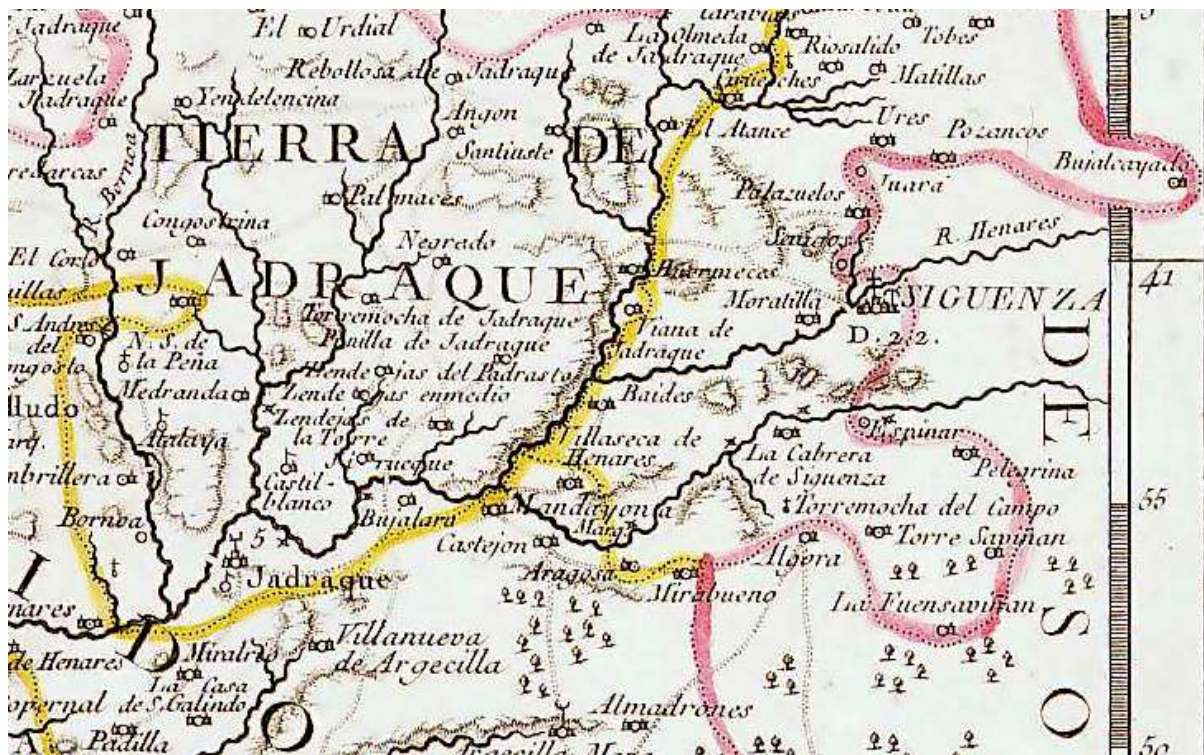


**Autor, Título:** Mr. Philippe. Carte d'Espagne  
**Fecha, Publicación:** 1763



**Autor, Título:** Desnos, Louis-Charles. Nouvele carte du Castelle nouvele et Estremadure, en Nouvel itinéraire général  
**Fecha, Publicación:** 1766, Paris: chez le Sr. Desnos  
 Muestra a Sigüenza como centro de comunicaciones y la ruta del Henares





**Autor, Título:** Tomás López, Mapa de la Provincia de Guadalajara, comprende el Partido de Guadalajara, la Tierra de Jadraque, la de Hita, la de Buitrago, el Partido de Sigüenza y el de Colmenar Viejo

**Fecha, Publicación:** 1766, Tomás López, Madrid

Primer mapa que adscribe Sigüenza a Guadalajara. Posición de Bujalcajado equivocada



**Autor, Título:** Tomás López, Franz Ludwig Güssefeld, Castiliae Novae pars orientalis provincias Cuenca et Guadalaxara comprehendens

**Fecha, Publicación:** 1781, Homann Herederos (Nuremberg)

La referencia a Bujalcajado es correcta, pero su posición está muy equivocada





**Autor, Título:** Thomas Kitchin, A new map of the Kingdoms of Spain and Portugal

**Fecha, Publicación:** 1790, Robt. Sayer, London

Aunque muestra unos límites provinciales obsoletos, y Brihuega y Alcolea fuera de lugar, interesa por mostrar por primera vez los dos caminos que partían de Torremocha



**Autor, Título:** Faden, William, 1750?-1836

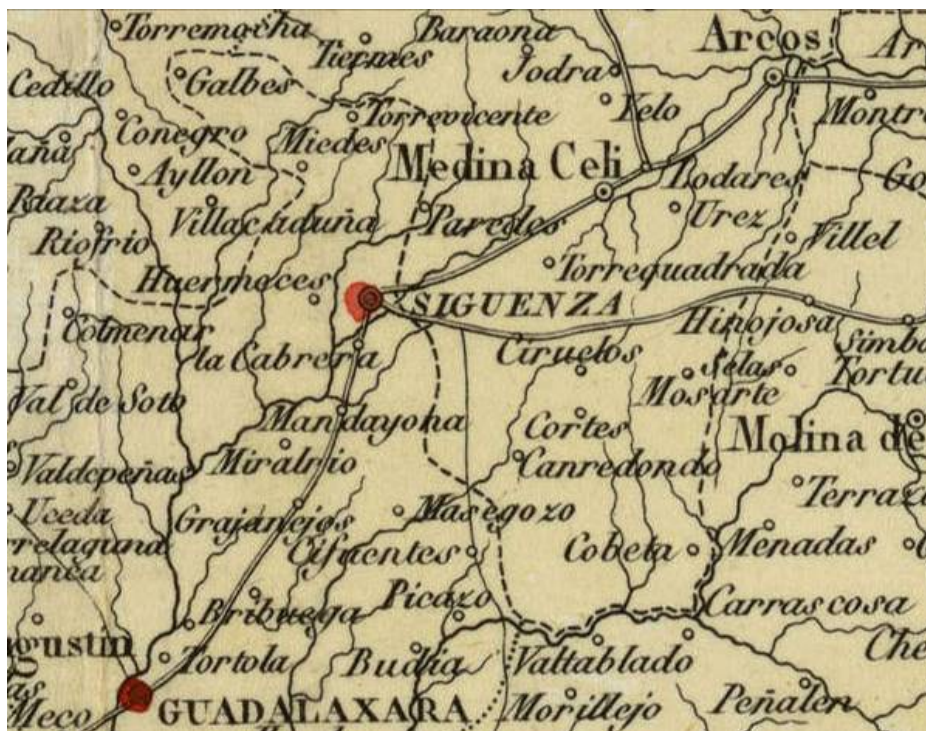
**Fecha, Publicación:** 1796

Equivoca la situación de Medinaceli, poniéndolo muy al norte. Adscribe a Sigüenza y a su señorío a Castilla la Nueva. La localidad de Matta no existe actualmente





**Autor, Título:** Edme Mentelle y Pierre Grégoire Chanlaire arte, Carte d'Espagne et de Portugal, en Neuf Feuilles  
**Fecha, Publicación:** 1805, Paris  
 Buena Cartografía. Muestra el camino de ruedas de Sigüenza a Medinaceli pasando por Guijosa y Bujarrabal; el primer mapa que muestra estas dos poblaciones.



**Autor, Título:** Bory de Saint Vincent, baron ; Laborde, Alexandre de. Carte physique de l'Espagne et de Portugal  
**Fecha, Publicación:** 1806





**Autor, Título:** Tomás López, A new map of Spain and Portugal

**Fecha, Publicación:** 1808, Nuremberg Edentibus Homannianis Haeredibus

Proporciones muy deformadas: pone la distancia Guadalajara-Sigüenza igual a la de Sigüenza-Medinaceli. La posición de Guijosa está ligeramente equivocada, y las de Algora y otros muy desplazadas



**Autor, Título:** John Cary, A new map of Spain and Portugal, divided into their respective kingdoms and provinces. From the latest authorities.

**Fecha, Publicación:** 1808, Published by J. Cary, London, Augst. 1, 1801.

Mapa de interés por los caminos que muestra





**Autor, Título:** Pierre Lapie, Tomás López, Vicente Tofiño de San Miguel, Magimel ed., Charles Picquet, Carte des routes de postes et itinéraires d' Espagne et de Portugal  
**Fecha, Publicación:** 1810, Chez Ch. Piquet et chez Magimel, Paris  
 Es el primero que muestra con nitidez el camino Sigüenza-Bujarrabal



**Autor, Título:** Vicente Tofiño de San Miguel, Tomas López, Samuel John Neele Roussel, New military Map of Spain and Portugal compiled from The Nautical Surveys  
**Fecha, Publicación:** 1812, John Stockdale, London  
 Mapa muy detallado donde además de Guijosa y Bujarrabal también figura Cubillas. La situación de Cubillas, Torralba, Fuencaliente y Esteras están algo desplazadas. El camino Pinilla-Atance-Sigüenza-Bujarrabal-Fuencaliente-Medinaceli está signado como camino principal por el editor





**Autor, Título:** Pascual Rezusta y Antonio García de la Plaza, Mapa del estado y carreras para el giro de la correspa. General,... Correos de Guadalajara  
**Fecha, Publicación:** 1813



**Autor, Título:** Thomson, John  
**Fecha, Publicación:** 1815  
 Muy deformado. Matas y Bujalcajado deberían estar al Norte de Sigüenza y Maranchón al Este



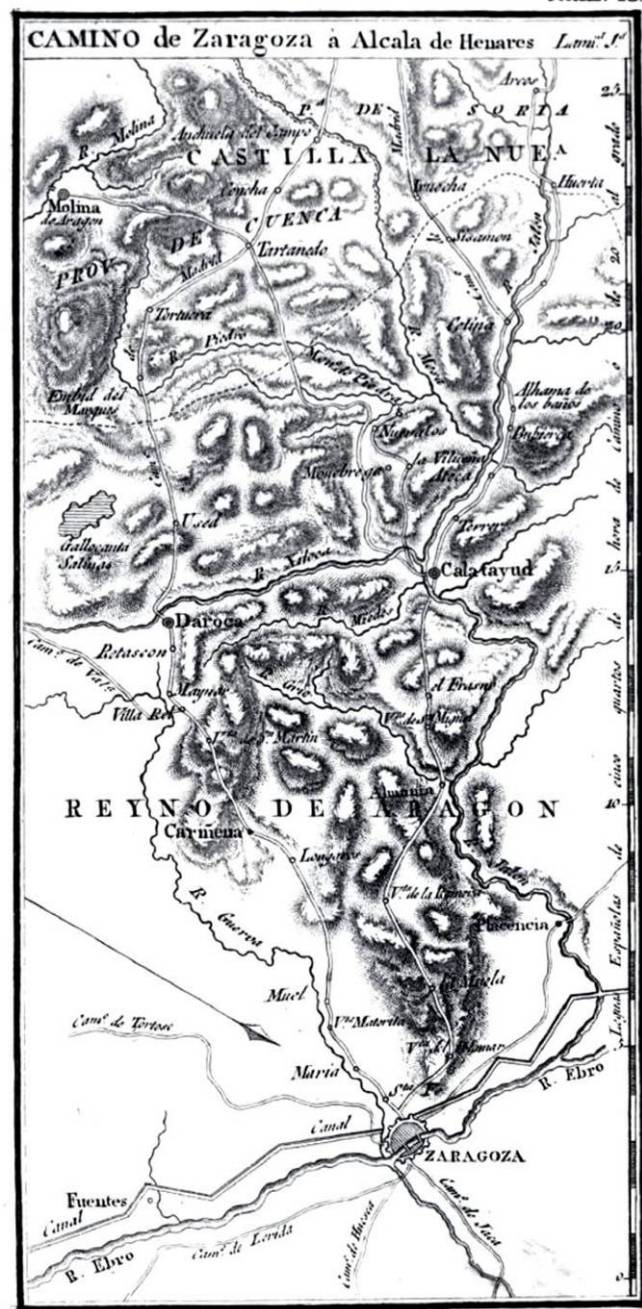


**Autor:** Alexandre de Laborde  
**Fecha, Publicación:** 1816, Valencia



**Autor, Título:** Tranquillo Mollo ed., Davidos, C. F., López, Tomás *Spanien und Portugal*  
**Fecha, Publicación:** 1820, Chez Tranquillo Mollo (Viena) ed.  
 Interesante por los caminos que muestra. Uno de ellos de Guadalajara a Medinaceli predice paso a paso el trazado de la N-II



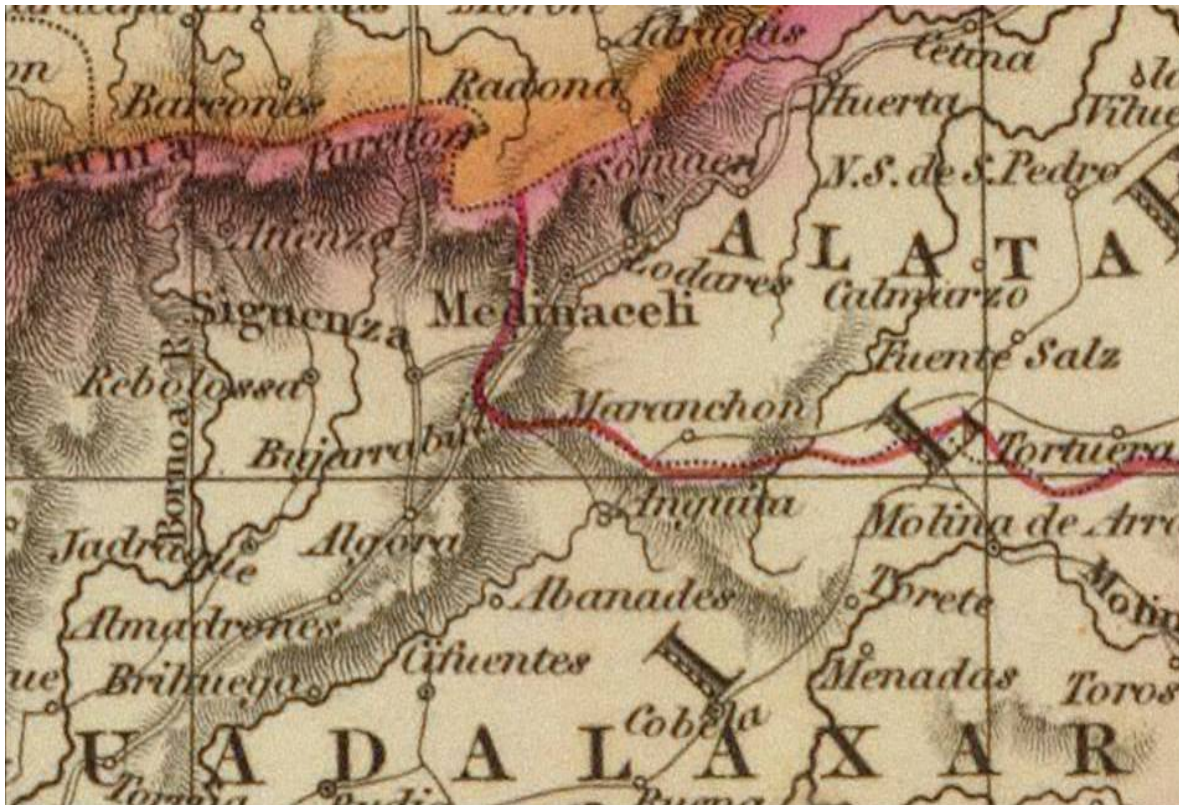


Las dos anteriores figuras provienen de una traducción<sup>2</sup> del texto del francés Alexandre Laborde publicada en 1809. El camino seguido a través de Cetina-Sisamón-Iruecha-Venta del Campo-Venta del Gorro-Alcolea del Pinar-Torremocha<sup>3</sup>, etc., -que pasa por zonas despobladas y es actualmente desconocido en alguno de sus tramos- cayó en desuso cuando se enlazó Alcolea del Pinar con Esteras y Medinaceli. Se trata de un camino militar, como se cita en el Diccionario Geográfico-Estadístico de Salvador Miñano, en su artículo de Maranchón que está a «5 ½ horas camino militar de Alcolea del Pinar, en la carretera que desde Madrid va a Zaragoza, por Guadalajara y Daroca. En el tránsito se pasa la Veguilla de Aguilarejo, por donde corre un arroyo con su puente de piedra, y se hallan la venta del Gorro y la de Uzón, y en el intermedio el pueblo de Aguilar de Anguita». Todo lo anterior concuerda con que el francés Laborde, sobre 1809, frecuentara caminos militares.

<sup>2</sup> Mariano de Cabrerizo y Bascuas, (1816): “*Itinerario descriptivo de las provincias de España*”, Imprenta Ildefonso Mompí, Valencia. El mismo mapa figura en la 2ª edición de 1826.

<sup>3</sup> *Ibidem* p. 52.





**Autor, Título:** Hall, S. (Sidney)

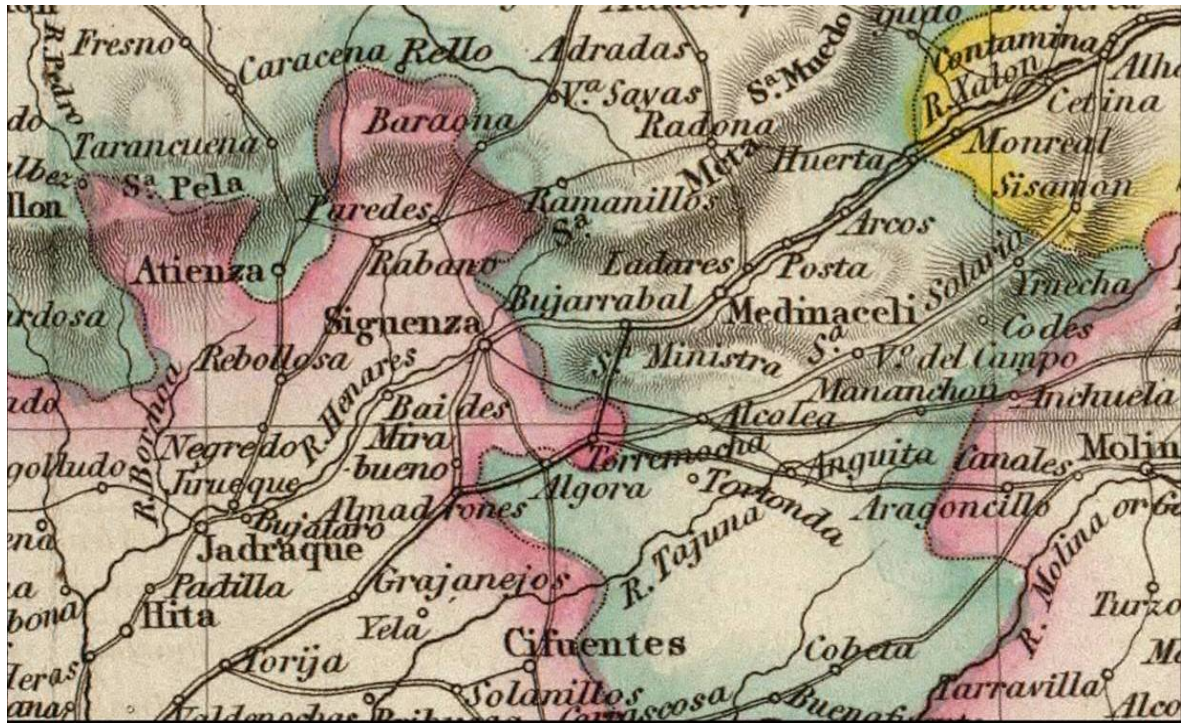
**Fecha, Publicación:** 1828

Tiene equivocada la posición de Bujarrabal que está más al norte de lo representado

**Autor, Título:** Francisco Xabier Cabanes, Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal dedicado al Rey N.S. D. Fernando VII de Borbón

**Fecha, Publicación:** 1829

Presenta el camino de postas pasando por Almadrones, Torremocha, Bujarrabal, Medinaceli..., como el principal.

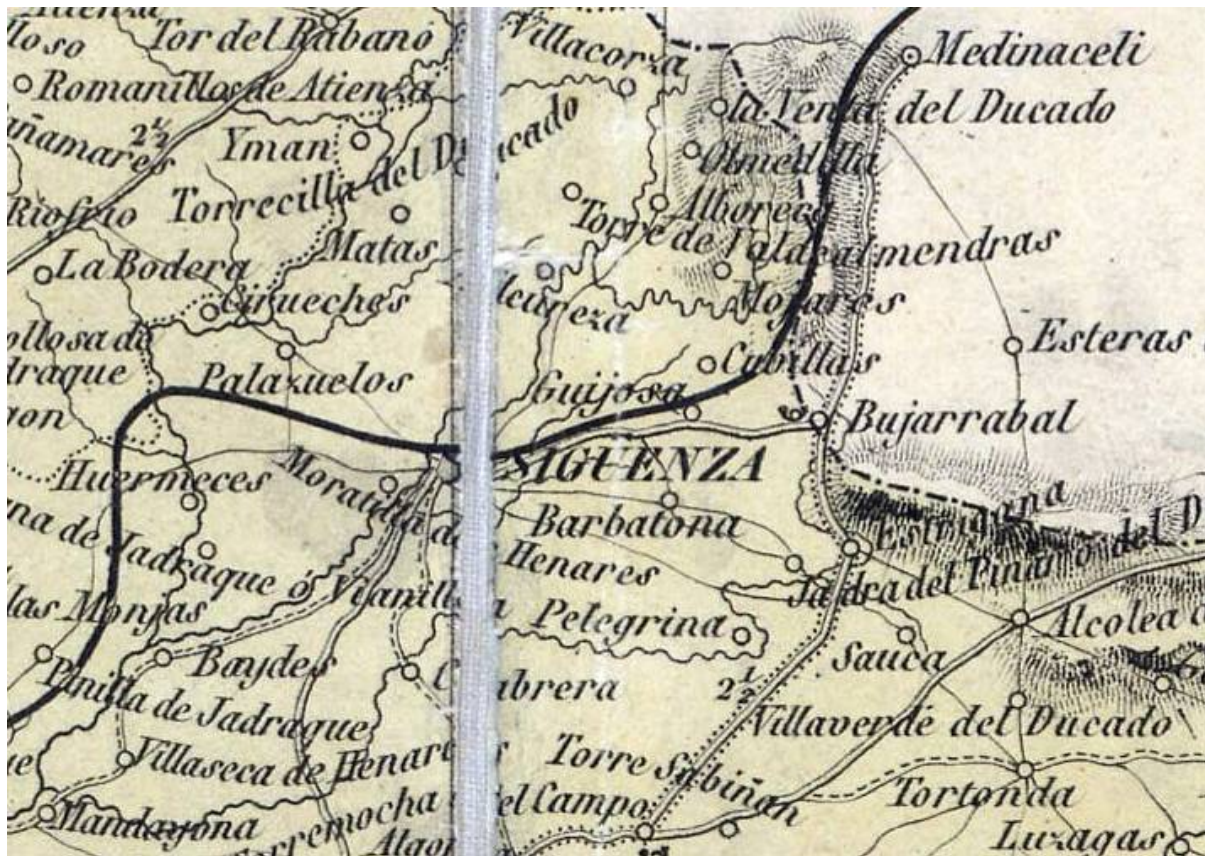


**Autor, Título:** John Arrowsmith, Spain and Portugal,

**Fecha, Publicación:** 1844, Londres

Los límites provinciales están equivocados (Bujarrabal en Soria). La conexión entre Bujarrabal y Medinaceli parece discurrir por encima de la sierra Ministra y Esteras.





**Autor, Título:** A. H. Dufour, Castilla la Nueva, con las nuevas divisiones

**Fecha, Publicación:** 1845, París

Muestra correctamente los límites provinciales de la reforma de Javier de Burgos de 1833. Muestra la línea férrea que aun no se había construido con un trazado diferente al que posteriormente, en 1861, se realizó. Es el segundo mapa en que constan Guijosa, Cubillas y Bujarrabal.

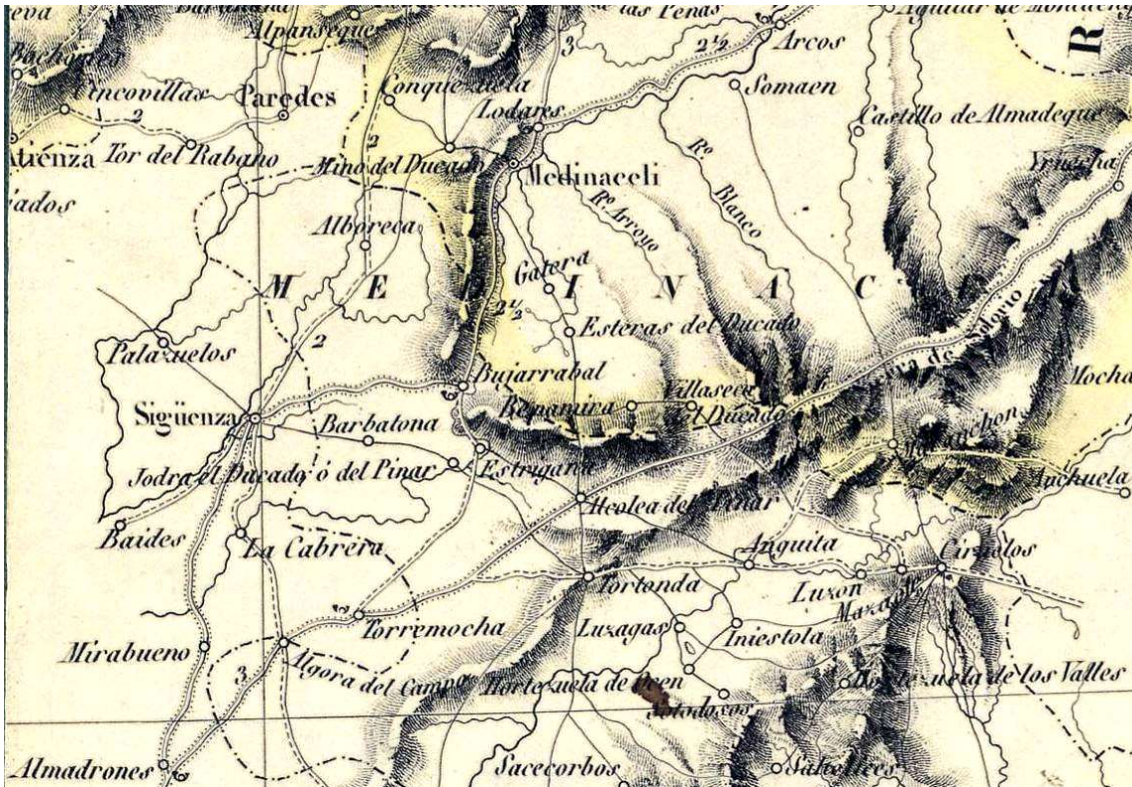


**Autor, Título:** Provincia de Guadalajara: parte del antiguo reino de Castilla la Nueva

**Fecha, Publicación:** 1848, grabado por E. Mabon y R. Alabern

Pone como comunicación principal, de carruaje, la ruta Torremocha-Estriégana-Bujarrabal-. Aun figura el camino de carruaje Sigüenza-Guijosa-Bujarrabal





**Autor, Título:** A. H. Dufour, Castilla la Vieja, con las nuevas divisiones

**Fecha, Publicación:** 1849. Bulla y Jouy, Paris.

Muestra el camino de ruedas pasando por Sigüenza-Guijosa-término de Cubillas-Bujarrabal, con la máxima categoría posible: "Calzada Real". Los límites provinciales son los correctos.



**Autor, Título:** Pedro Martín de López y Ramón Alabern, Mapa de España y Portugal: dividido en sus actuales provincias

**Fecha, Publicación:** 1852. Gaspar y Roig

La conexión entre Bujarrabal y Medina del Campo parece ir por Fuencaliente. Mantiene la conexión entre Alcolea y Salamanca a través de la Sierra de Solorio, Iruécha y Sisamón

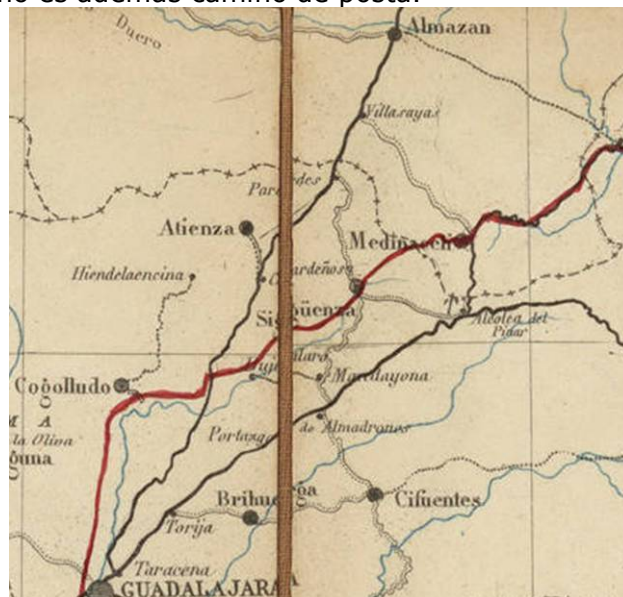




**Autor, Título:** A. H. Dufour, Mapa general de caminos de España y de Portugal: con las nuevas divisiones de provincias: sirve de continuación al atlas nacional de España.

**Fecha, publicación:** 1856, París.

**Obra maestra** de cartografía de caminería señalando las categorías de los caminos, Sigüenza a Alcolea, Sigüenza a Bujarrabal y Torremocha a Lodares son caminos carreteros; este último es además camino de posta.



**Autor, Título:** Carta itineraria de España unida a la memoria de Obras Públicas de 1859 y 1860

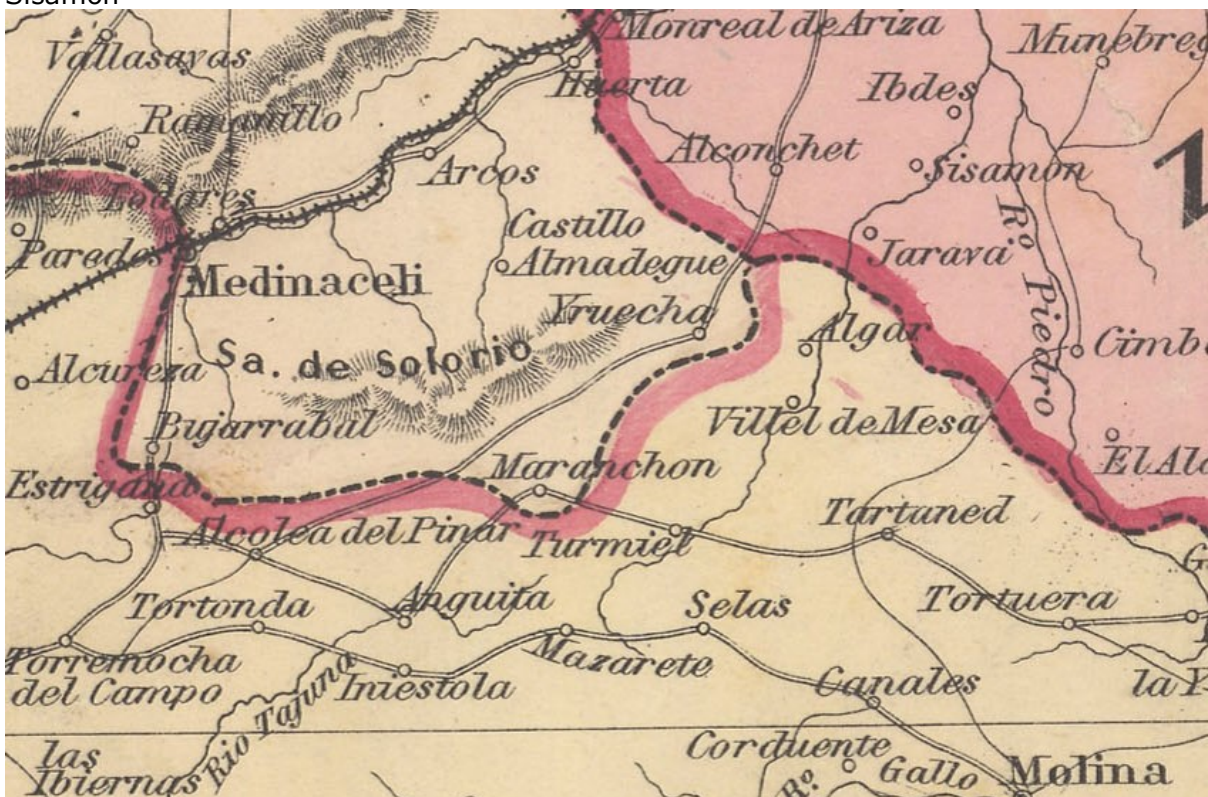
**Fecha, Publicación:** 1861

Muestra un notorio centralismo de los trazados de carreteras. Ferrocarril en rojo, iniciado en 1858, el 1859 llega a Guadalajara, en 1863 a Alhama, y terminado 1865.





**Autor, Título:** Adolf Stieler, (Composite of) Spanien und Portugal in 4 Blättern. Von C. Vogel. Gestochen: Schrift von H. Eberhardt & E. Kuhn. Terrain von Wilhelm Weiler.  
**Fecha, Publicación:** 1875, Justus Perthes Gotha  
 Figura el tramo de ferrocarril inaugurado en 1861, y la carretera Alcolea-Esteras. Aun figura la conexión entre Alcolea y Cetina a través de la Sierra de Solorio, Iruecha y Sisamón



**Autor, Título:** George Woolworth Colton; Charles B. Colton, Nuevo mapa de España y Portugal, que contiene las nuevas divisiones de provincias; las ciudades, villas, caminos, ferrocarriles, canales  
**Fecha, Publicación:** 1876, Nueva York  
 Aun refleja el camino Bujarrabal a Medinaceli y lo cataloga como "carretera".





**Autor, Título:** Letts, Son & Co., Spain. No. 2. Letts's popular atlas.

**Fecha, Publicación:** 1883, Letts, Son & Co. Limited, London

Figura el ferrocarril construido en 1861, pero parece errar al indicar el camino Bujarrabal-Esteras que parece que ya no estaba en uso, mientras si lo estaba el de Alcolea-Esteras.



**Autor, Título:** Manuel Pompido, Mapa de la Provincia de Guadalajara

**Fecha, Publicación:** 1920-29, Editorial Baylly-Baillière

Aún no figura la carretera Sigüenza-Guijosa-Cubillas-Bujarrabal





**Autor, Título:** hoja 462, escala 1:50.000, Maranchón  
**Fecha, Publicación:** 1923, Dirección General del Instituto Geográfico  
Aún no figura la carretera Sigüenza-Guijosa-Cubillas-Bujarrabal

<http://www.adurcal.com/mancomunidad/guia/carreteras/historia/index.htm>





**Autor, Título:** Mapa de la Provincia de Guadalajara, 1:200 000

**Fecha, Publicación:** 1935, Instituto Geográfico y Catastral

Aún no figura la carretera Sigüenza-Guijosa-Cubillas-Bujarrabal, tal vez por su escasa importancia, o por que estaba a punto de terminarse



**Autor, Título:** Mapa de la provincia de Guadalajara, 1:200.000

**Fecha, Publicación:** 1953, Ministerio de Obras Públicas

Ya figura la carretera Sigüenza-Guijosa-Cubillas-Bujarrabal, en cambio desaparece el camino Guijosa-Barbatona



A la vista de la cartografía reunida, una de las conclusiones generales es el poco interés demostrado por los españoles en la cartografía, dado que la mayoría de los mapas, y todos anteriores a 1739-1743<sup>4</sup>, son extranjeros.

El geógrafo español Tomás López (1730-1802), es el primero que realiza la obra magna, de la cartografía general española, a escala de detalle provincial. Para la elaboración de sus mapas remitió a las parroquias un cuestionario para que informaran sobre la localización de sus villas, ríos, montes, caminos, etc. La finalidad era la creación de un *Diccionario Geográfico-Histórico de España*. Sin embargo esta ambiciosa obra nunca se terminó. Elaboró y publicó centenares de mapas. Parte de su obra carece de exactitud y rigurosidad, posiblemente debido a la falta de trabajo de campo y a carencias formativas. De esta forma los dos tomos dedicados a Madrid fueron muy criticados por el Conde de Floridablanca y finalmente destruidos. Estas deficiencias se manifestaron en la Guerra de la Independencia, cuando los estados mayores francés e inglés tuvieron que realizar sus maniobras con una cartografía propia, dadas las inexactitudes de la de Tomás López.

En esa época había en otros países con cartografía de detalle de una calidad muy superior, como lo demuestra el mapa de de la Península Ibérica que en 1808 se había impreso en Weimar (Alemania) utilizando una “cartografía perfecta”, que en este caso era cartografía general y no una cartografía de detalle.

Otra conclusión general es que los mapas extranjeros, aparte de copiarse unos a otros - como es usual en cualquier publicación- estaban muy influenciados por los aspectos militares, no figurando rutas principales de carruajes y en cambio dando cuenta de ciertos caminos de herradura o militares.

El conocimiento de las Españas por los extranjeros podía venir bien a través de los mapas españoles (prácticamente inexistentes), bien a través de referencias indirectas poco precisas, o bien a través de cortos viajes, por alguna región concreta de las Españas, en los que difícilmente podían hacer muchas precisiones. Finalmente es frecuente en los mapas extranjeros los cambios de ubicación de las poblaciones, y la equivocación de sus nombres vernáculos, debido al desconocimiento del terreno real y a la confusión fonética de los nombres.

La conclusión general más obvia, pero que hay que mencionar, es la buena comunicación de Sigüenza con el resto de Las Españas.

El primer mapa con trazados de caminos -si bien muy poco precisos-, es el de Guillaume de Lisle y Rodrigo Mendez Sylva, de 1701, pero muchos de los mapas anteriores muestran en sucesión muchos o todos los pueblos de la ruta del Henares – Jalón, desde Alcalá hasta Sigüenza, y desde Fuencaliente hasta Zaragoza, por lo que es fácil “ver el camino no dibujado”. La ruta Torremocha-Bujarrabal-Lodares, se visualiza en los de 1757, 1810, 1828, 1844, 1848 y 1852. Únicamente en el mapa de 1848 se distingue que la ruta seguida iba por Fuencaliente y Medinaceli.

El primer mapa con cierta precisión en los caminos es el de Tomás López de 1808. Allí se establecen dos rutas hacia Aragón; una utilizando el paso de Bujarrabal a Esteras de Medinaceli, (sin que se pueda precisar si se iba bien a través del alto de la sierra, bien a través de Torralba y Fuencaliente), y otra el camino militar entre Alcolea del Pinar y Cetina a través de la sierra de Solorio. Este camino también se muestra en el preciso mapa de 1816 y 1826, adaptación del mapa del francés Alexandro Laborde. Este último camino, aparece citado en 1844, 1852, 1875 y en 1883, pero el último mapa está claramente anticuado.

---

<sup>4</sup> El mapa de 1715 es de Pieter van der Aa, editor y geógrafo holandés, que utilizaba como pseudónimo Juan Alvarez de Colmenar.



La actual ruta general entre Madrid y Aragón, utilizando el paso por la sierra Ministra entre Alcolea del Pinar y Esteras de Medinaceli (como la N-II y la A-2 actual) aparece por primera vez en 1820, luego en 1848, no lo hace en el de 1852, y figura en el de 1861 y todos los posteriores. Queda por determinar la fecha concreta de construcción de este paso, que restaría alguna importancia a nuestra región, al ser progresivamente abandonada la ruta de postas Torremocha, Jodra, Bujarrabal, (Esteras), Lodares, y su variante de ruedas Torremocha, Bujarrabal, Torralba, Fuencaliente y Lodares.

En cuanto a caminos más locales, muy interesante es el mapa militar de Vicente Tofiño de San Miguel et. al. de 1812, que junto con el de 1848, son los únicos de los mapas antiguos donde figura Cubillas, aunque algo desplazado de su posición. Cubillas era parte del camino Sigüenza a Bujarrabal, y desde aquí a Torremocha hacia el sur, y hacia Medinaceli hacia el norte. Este camino figura de forma bastante clara en los mapas de 1808 de Tomás López, y en los de 1810, 1812, 1828, 1844, 1848 y 1852. La última referencia al mismo es la del mapa de 1883, de Son Letts & Co, pero posiblemente es un error de los autores extranjeros que copiaron cartografía más antigua.

Para completar y esclarecer la anterior información hay que contemplar otras fuentes, como son las descripciones de viajes y los itinerarios de caminos, postas y correos.

### **7.1.2. Mapas Nacionales**

Ya hemos visto de forma exhaustiva, como para cansar a un burro y a un buey juntos, los mapas antiguos de La Región. En las siguientes páginas se ofrece una pequeña muestra de mapas de la Península Ibérica. Se ha tratado de incluir mapas que muestran una idea de la subdivisión en Reinos y/o Coronas, y ya en el siglo XIX en las provincias actuales





**Autor:** Claudi Ptolemeu Et. Al.

**Título:** Hispania Novella

**Fecha:** 1482

Editado en ¿Itália?

Muy interesante no sólo por ser El primero que conocemos, sino porque muestra solamente poblaciones con gran renombre histórico. Así por ejemplo en la línea Toledo a Sigüenza sólo pone a Illescas, Madrid, Alcalá y Guadalajara. Pero el desconocimiento del territorio de los autores les lleva a cometer graves errores como la situación de BISCAIA y NAVARRA están claramente desplazada de su verdadero lugar.





**Autor:**  
 Claudius  
 Ptolemy y Fries  
 Lorenz

**Título:** Tabula  
 noua Hispaniae

**Fecha:** 1541

**Lugar:** Viena





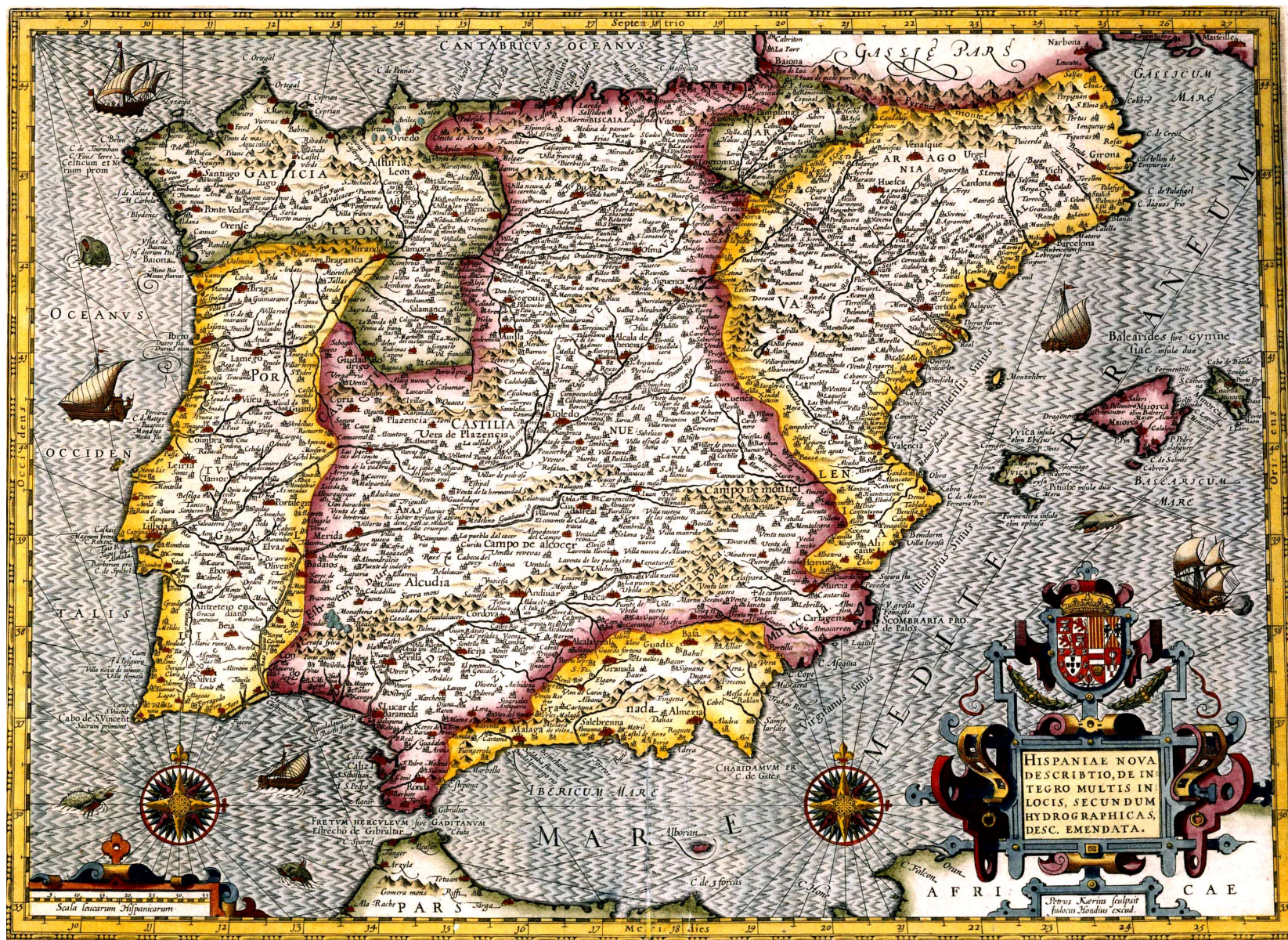
**Autor:** Claudius Ptolemy

**Título:** Hispania nova tabula

**Fecha:** 1561

**Lugar:** Venecia





**Autor:** Kreere y Hondius

**Título:** Hispania Nova Descriptio, de integro multis in locis

**Fecha:** ~1606

**Edición:** Amsterdam

Es uno de los primeros mapas que muestra la división en reinos, aunque excluye varios de los secundarios: Murcia, Jaén...





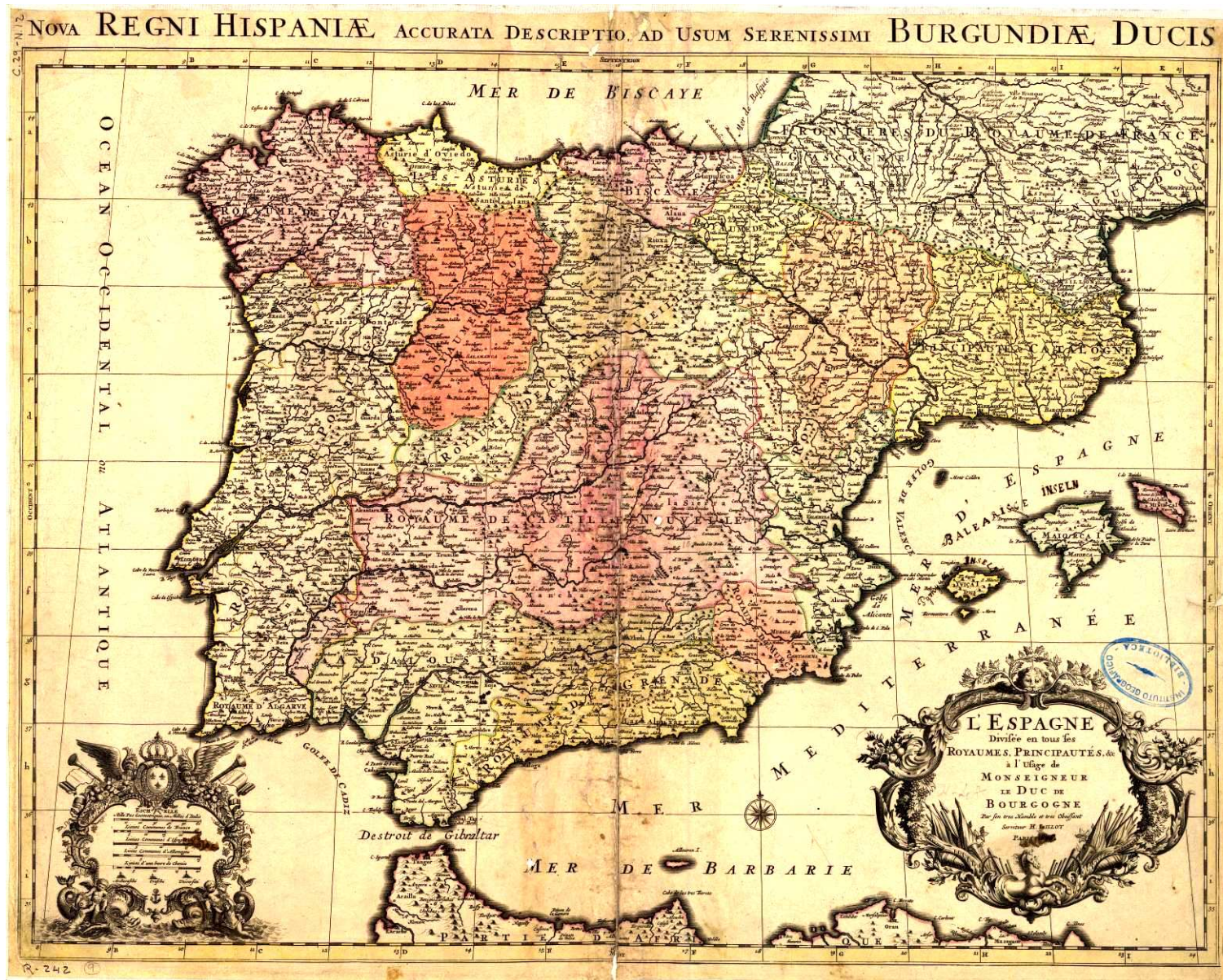
**Autor:** Blaeu

**Título:** Regnorum Hispaniae nova descriptio

**Fecha:** 1643

Como novedad muestra al Algarve como un reino de Portugal





**Autor:** H. Laillot

**Título:** L'Espagne divisée en toutes les royaumes, principautés

**Fecha:** 1696





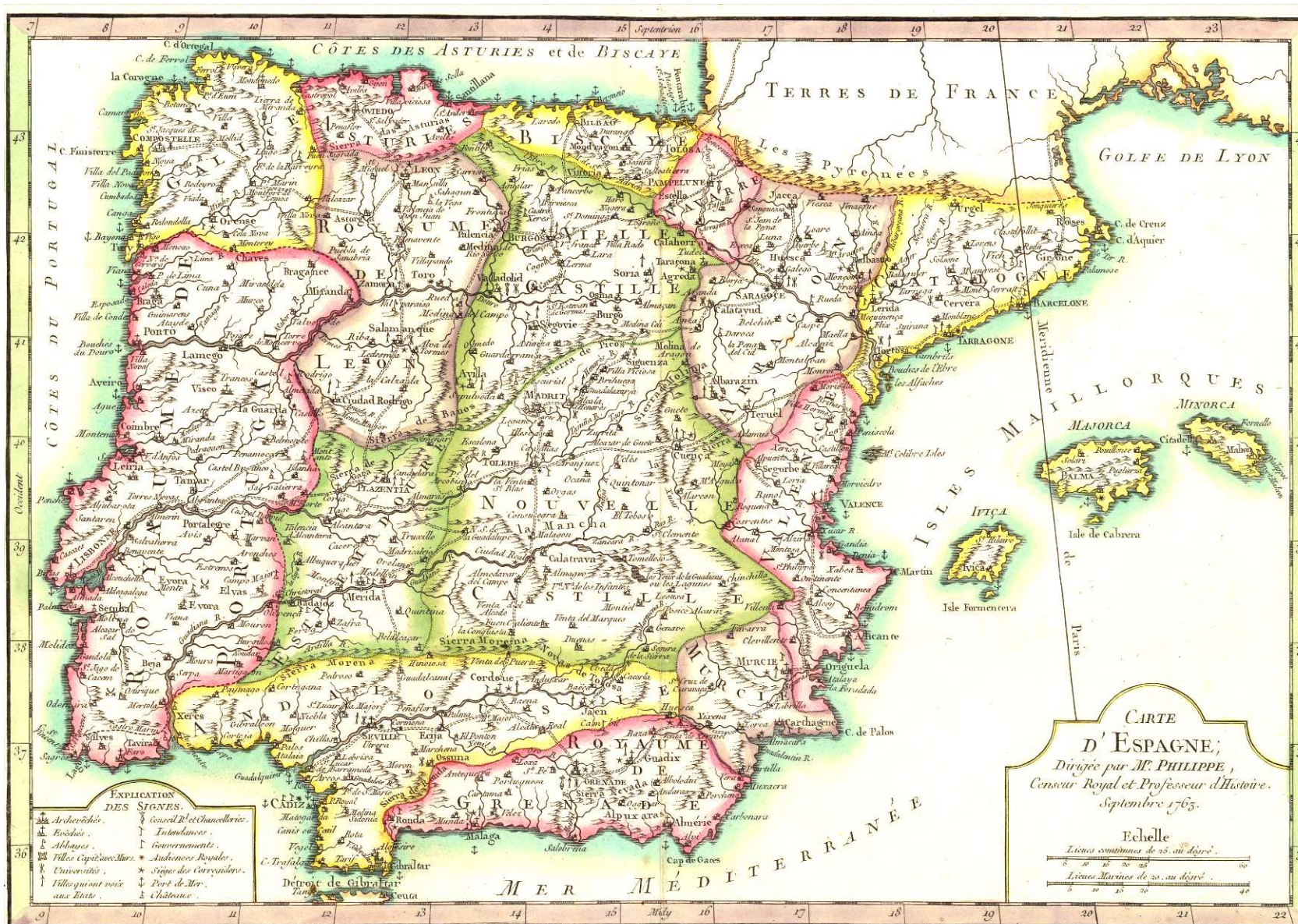
**Autor:** Herman Moll

**Título:** A New and Exact Map of Spain & Portugal, divided into its Kingdoms and Principalities &c with ye Principal Roads

**Fecha:** 1711

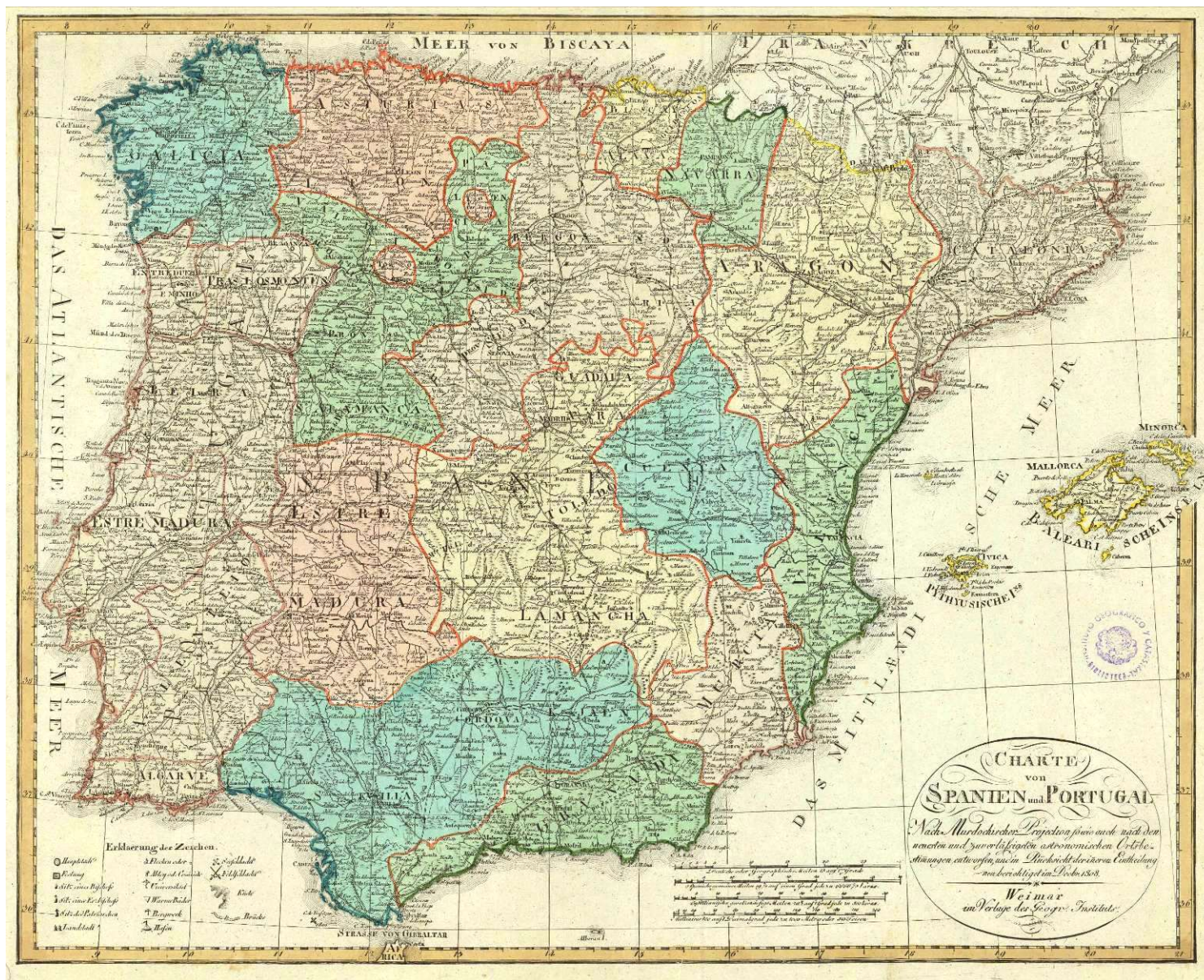
**Edición:** Londres





**Autor:** Mr. Philippe  
**Título:** Carte d'Espagne  
**Fecha:** 1763





**Autor:** Murdochochischer

**Título:** Charte Von Spanien und Portugal

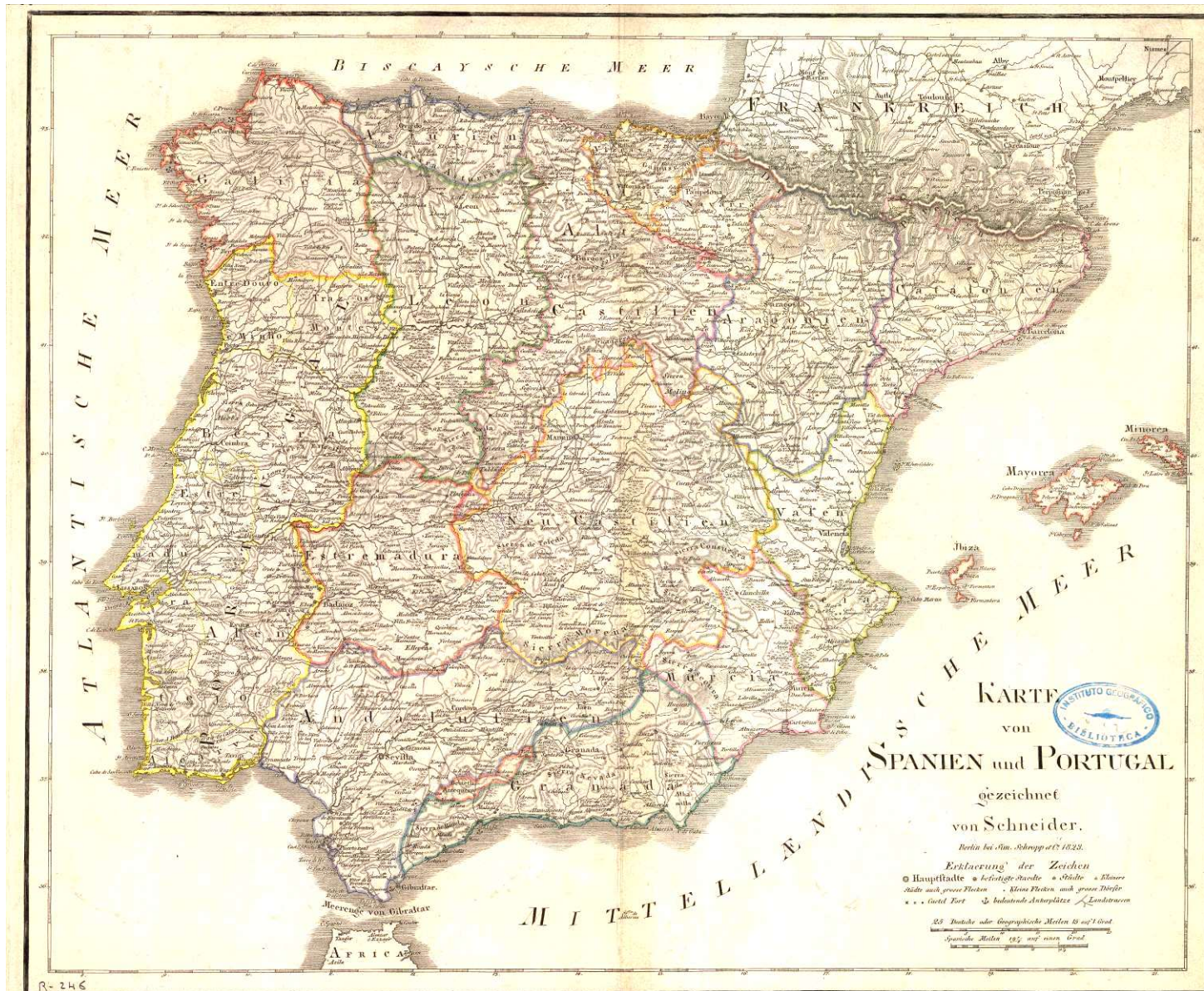
**Fecha:** 1808

**Lugar:** Weimar

Primer mapa con una cartografía perfecta sin deformación de la perspectiva.

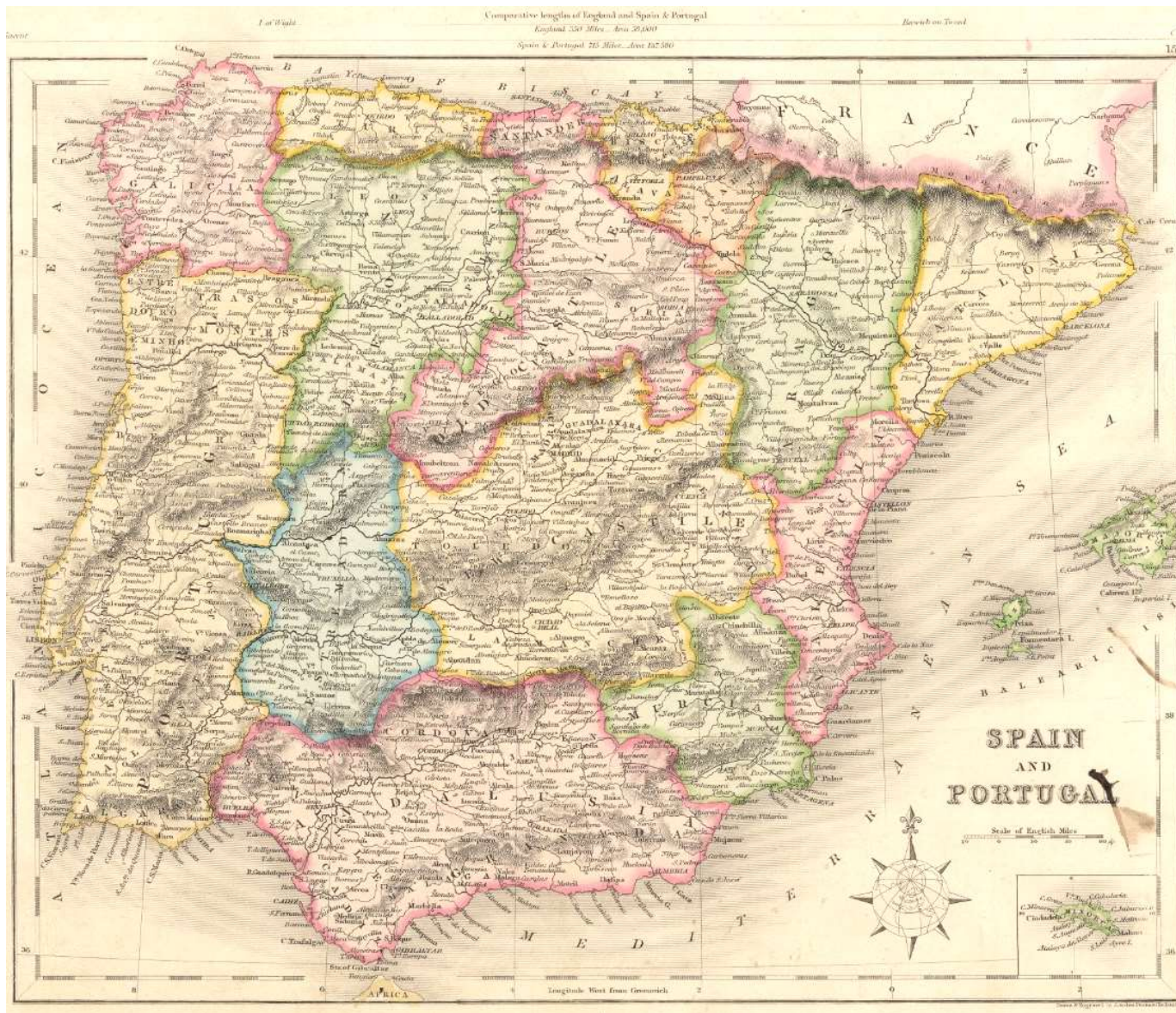
Las divisiones en Países es interesante, salvo el poner a Cuenca (en color azul) como una unidad independiente de Castilla la Nueva, y asignándole un tamaño desproporcionado por incluir, entre otras, a las tierras de Molina de Aragón.





**Autor:** Schneider  
**Título:** Spanien und Portugal  
**Fecha:** 1823  
**Publicación:** Berlín





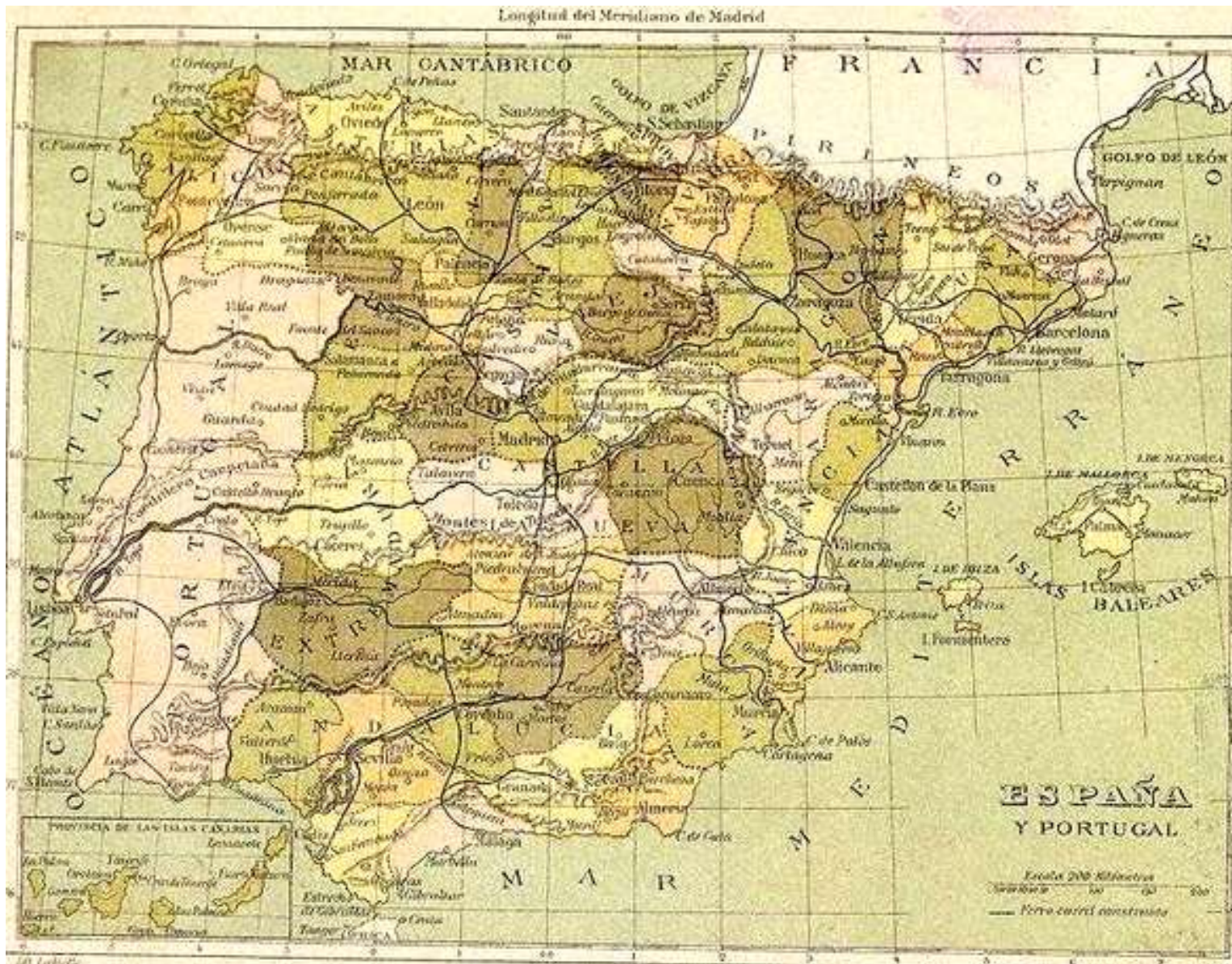
**Autor:** J. Archer

**Título:** Spain and Portugal

**Fecha:** 1841

Muy desfasado en el tiempo ya que aun muestra la división por regiones de Floridablanca de 1785 (ver apartado 4.9.2)





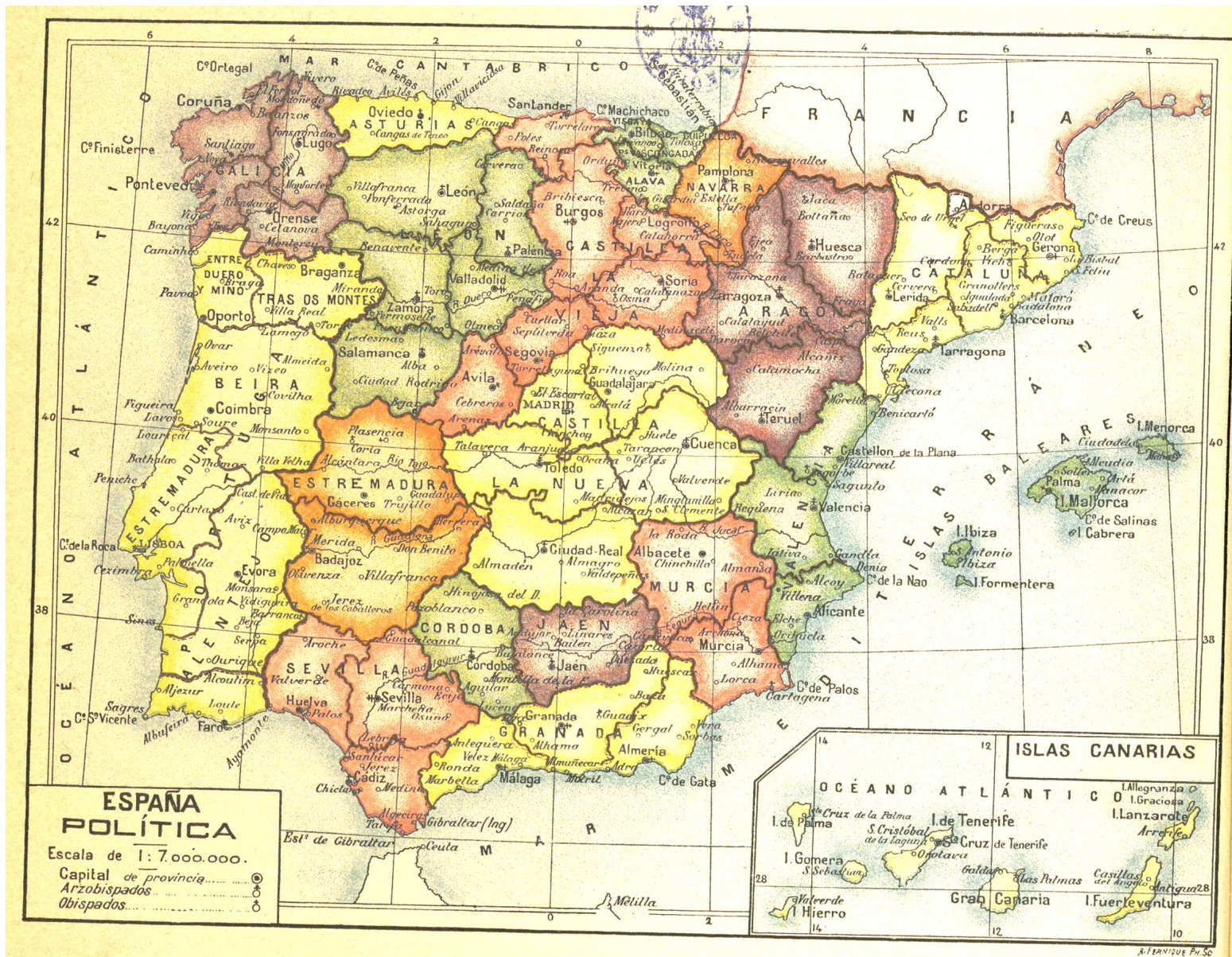
**Autor:**

**Título:** España y Portugal

**Año:** 1850

Muestra con nitidez, la idea general de la división de Javier de Burgos de 1833, aunque la forma de cada una de las provincias es poco exacta. También se muestra la precaria red de Carreteras Nacionales existentes en la época.





**Autor:**

**Título:** España Política

**Año:** 1894

Mapa posiblemente orientado a la enseñanza primaria. Muestra poco detalle y incidencia en las divisiones provinciales y los Reinos-Países históricos; por ejemplo el Reino de Granada englobando las provincias de Almería, Granada y Málaga, que en este caso concreto están englobados en "Granada"; similarmente ocurre con el Reino de Valencia



## 7.2. Itinerarios de viajes, correos y postas

### 7.2.1. Generalidades

Trataremos conjuntamente los itinerarios de viajes, los de postas y los de correos, ya que los mismos caminos han podido utilizarse para los tres fines. Cronológicamente la primera aplicación de los caminos a escala nacional debió ser el de los correos reales, para transmitir noticias del rey, o al rey, utilizando postas no organizadas. Esto no quita que algún viajero ilustre, y monjes, pudieran realizar viajes en la Edad Media. A medida que los tiempos evolucionaban los correos empezaron a popularizarse y ser utilizados no sólo por el rey, sino por todo tipo de nobles y de prelados. Al poco se convirtieron en itinerarios de postas.

Los itinerarios de postas son rutas en los que a distancias de unos 20 o 25 km se sitúan casas de posta<sup>5</sup>, en donde se puede hacer reemplazo de caballerías. De esta forma un caballo, que al galope puede recorrer unos 25-40 km/h, pero cae agotado como mucho a partir de una hora y media, puede ser reemplazado, y el jinete recorrer unos 200 – 300 km en un día. Las primeras noticias sobre las postas datan del siglo XV con la creación del cargo de Correo Mayor. En el siglo XVI, con los Austrias, se mejoran notablemente, estableciéndose récords y estipulaciones, como ejemplo que desde Burgos a Bruselas se tardaría siete días en verano y ocho en invierno, pero su uso queda al servicio exclusivo del rey.



**Figura 7.1.** Recreación alegórica de las postas y el anuncio clamoroso de nuevas

Hacia 1580, en Castilla, se generaliza el uso del servicio de correos, pudiendo utilizarlo los particulares y creándose las estafetas, servicio que consistía en que los postillones trasladaban la correspondencia particular de una posta a la siguiente, con lo que el recorrido de cada mensajero era mucho más reducido, organizándose también en esa fecha los correos ordinarios y periódicos que transportaban la correspondencia entre las ciudades principales del país. Los postillones también podían acompañar montados a caballo a un viajero, retornando el caballo cansado del viajero a su posta original.

En los siglos XVI y XVII existe en España un servicio de postas bien establecido que sirve de soporte a un transporte rápido del correo y eventualmente a viajes de altos personajes que pueden hacerse asimismo bastante de prisa. Pero en esos siglos la relación entre las postas y los caminos no es muy estrecha: las postas se establecían por el Correo Mayor, directamente o indirectamente mediante concesión, y era, por tanto, un asunto de la Corona, mientras que los caminos corrían a cargo de las autoridades locales y municipales.

<sup>5</sup> Posta viene de apostar, que según el DRAE es: Poner una o más personas o caballerías en determinado puesto o paraje para algún fin.



Es en el siglo XVIII cuando asistimos a una mejor coordinación entre los servicios de correos y de caminos, como consecuencia de la política centralizadora de los Borbones, que, por un lado, incorporan a la Corona el oficio de Correo Mayor, y, por otro, emprenden, con cargo a la Corona también, la construcción de la red de carreteras modernas de España.

A principios del siglo XVIII, la Corona Española decide administrar directamente el servicio de correos, que desde el siglo XVI hasta aquella fecha había estado en manos, primero, de la familia Tassis y después en las del conde de Oñate. En agosto de 1716 el oficio de Correo Mayor se incorpora definitivamente a la Corona, y en 23 de abril de 1720 se expide el Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren.

Es digno de subrayar el hecho de que la velocidad comercial de los correos "en diligencia" en el siglo XVIII correspondía a la bastante respetable de 30 leguas diarias, equivalentes a casi 170 Km. Este servicio de postas podía utilizarse por los particulares «que corriesen a dependencias propias y no de mi Real Servicio», que por tanto podían hacer las mismas velocidades diarias, si bien con ciertas condiciones recogidas en el Reglamento de 1720.



**Figura 7.2.** Carro en una encrucijada. Circula por el llano en camino sin firme. El camino que asciende a las colinas está enlосado

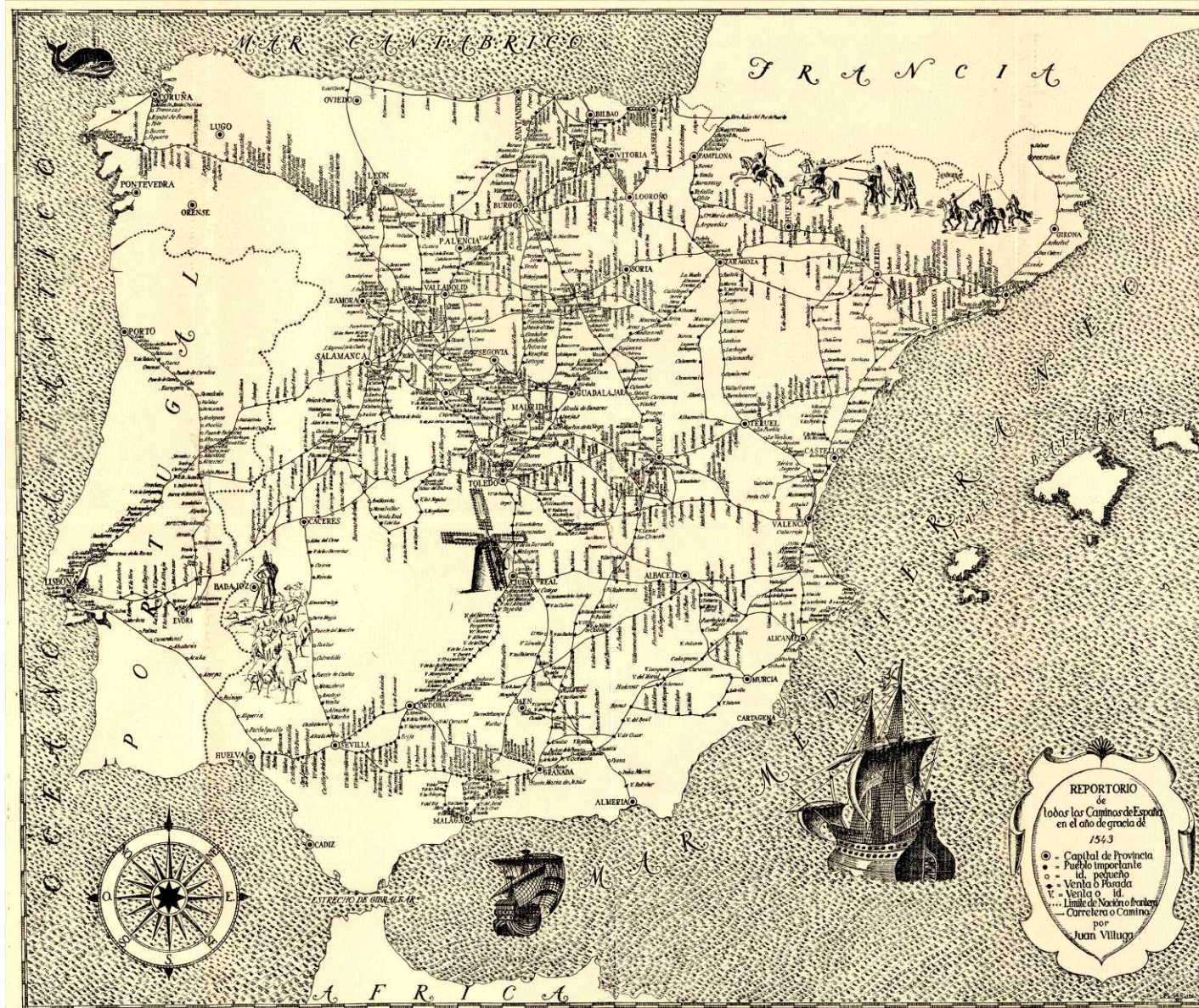
Aunque las calzadas romanas fueron diseñadas y construidas para que por ellas circularan carretas, y la red de grandes rutas nacionales seguía las calzadas romanas, éstas fueron deteriorándose progresivamente con el paso del tiempo. Hay que esperar a mediados del siglo XVIII para que se empiece a hacer mejoras en los caminos tradicionales, para que por ellos puedan circular vehículos con ruedas, es decir los denominados Caminos de Ruedas. A mediados del siglo XIX, cuando ya había una amplia red de caminos de ruedas bien establecida, las rutas de los correos empiezan a diferenciarse de las rutas de propósito general. En ese momento el caudal de cartas era lo

suficientemente elevado como necesitar una gran organización logística y utilizar red con unos trazados, que aunque no fueran muy frecuentados para otros

propósitos, permitieran la agilidad y pronta llegada de una carta de cualquier punto de España a otro. Así Arévalo, Medina del Campo, Miranda de Ebro, Tarancón y Guadalajara se convierten en Cajas o Administración Principal de correos, siendo centros de viajes y distribución, mientras que capitales de provincia, como Teruel, Soria o Huesca son administraciones secundarias, lo que de alguna manera determina su poco crecimiento demográfico posterior.

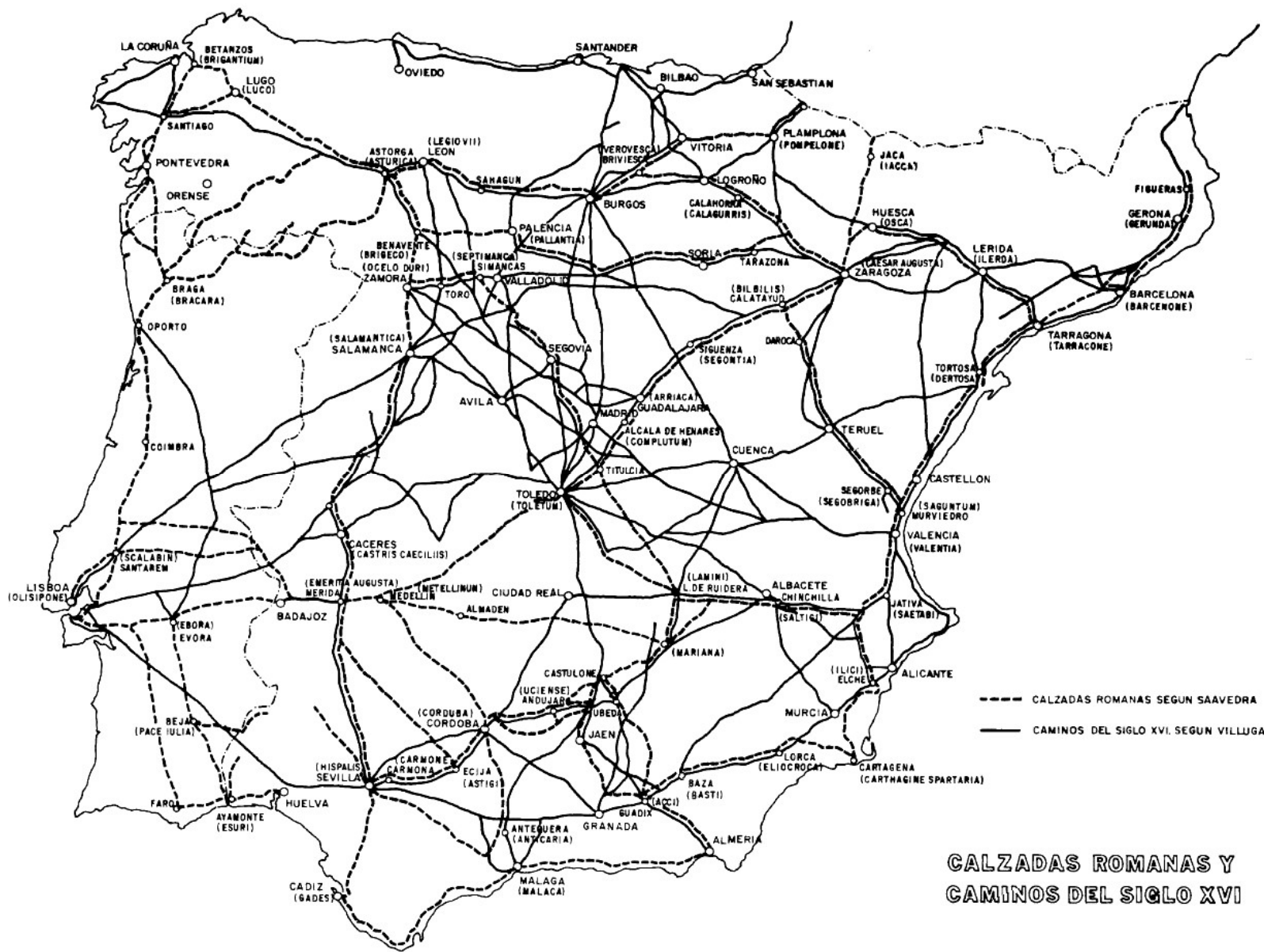
En las figuras 7.3 a 7.5 se ilustran las publicaciones más relevantes de los caminos en la Edad Moderna. Aunque las localidades son ilegibles a la escala de página, las ilustraciones sirven para ver que regiones estaban mejor comunicadas (caso de Castilla la Vieja) y cuales tenían una deficiente comunicación como la región cantábrica, Galicia, meseta sur y Reino de Granada.





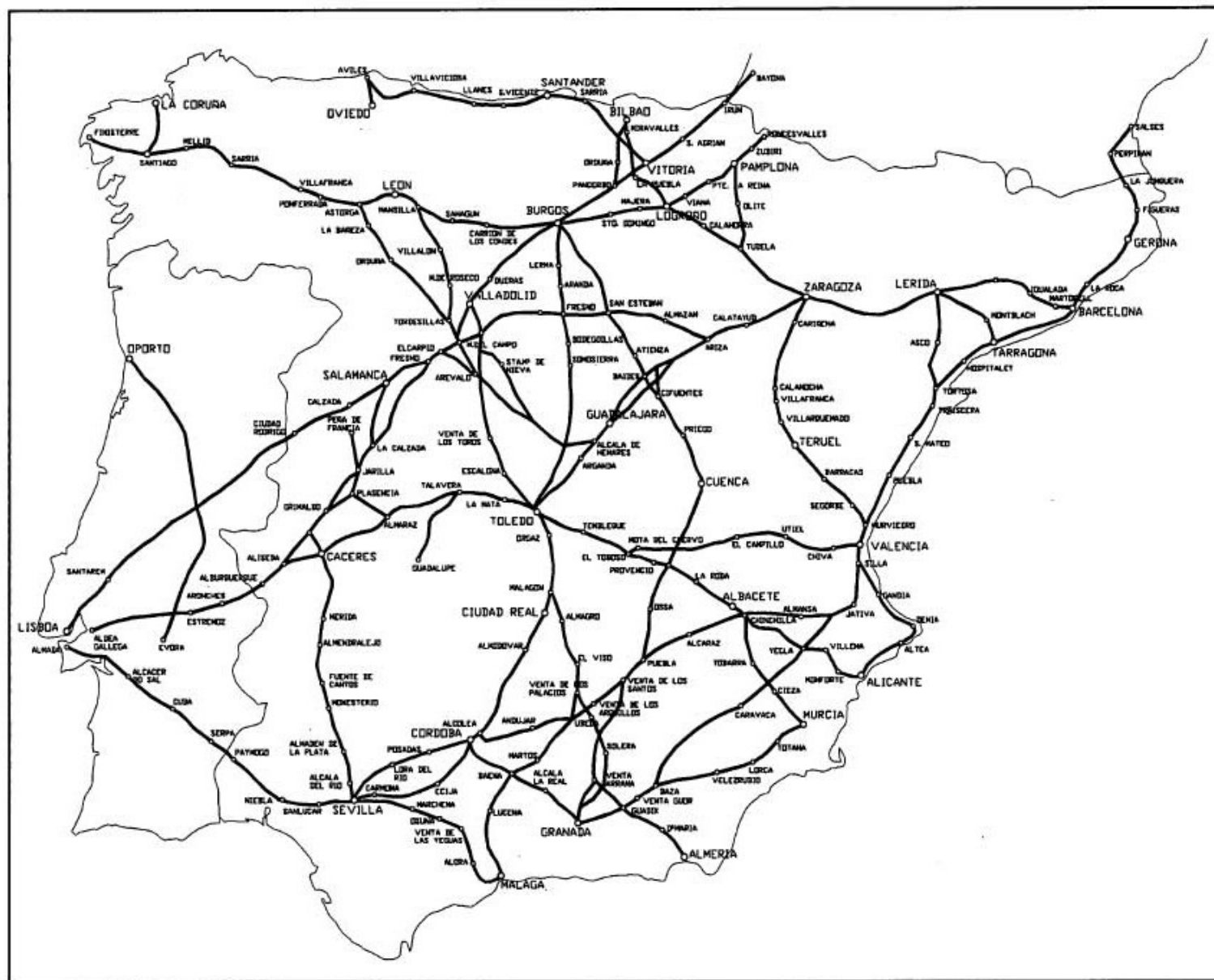
**Figura 7.3.** Repertorio de todos los Caminos de España en el año de gracia de 1543, por Juan de Villuga. Además de los nombres de las localidades clasifica a éstas como capital de provincia, pueblo importante, pueblo pequeño, así como la existencia de venta o posada. Aunque la elaboración original de los datos se refieren a 1543, la impresión del mapa aquí presentado, con cartografía moderna, es de 1951. La ancestral Ruta del Henares – Jalón, muestra las siguientes etapas: Guadalajara, Tórtola, Hita, Padilla, La Casa, Miralrío, Bujalaro, Los Molinos, Vaides, Sigüenza, Fuencaliente, Medinaceli, Arcos, Huerta, Monreal, Ariza...





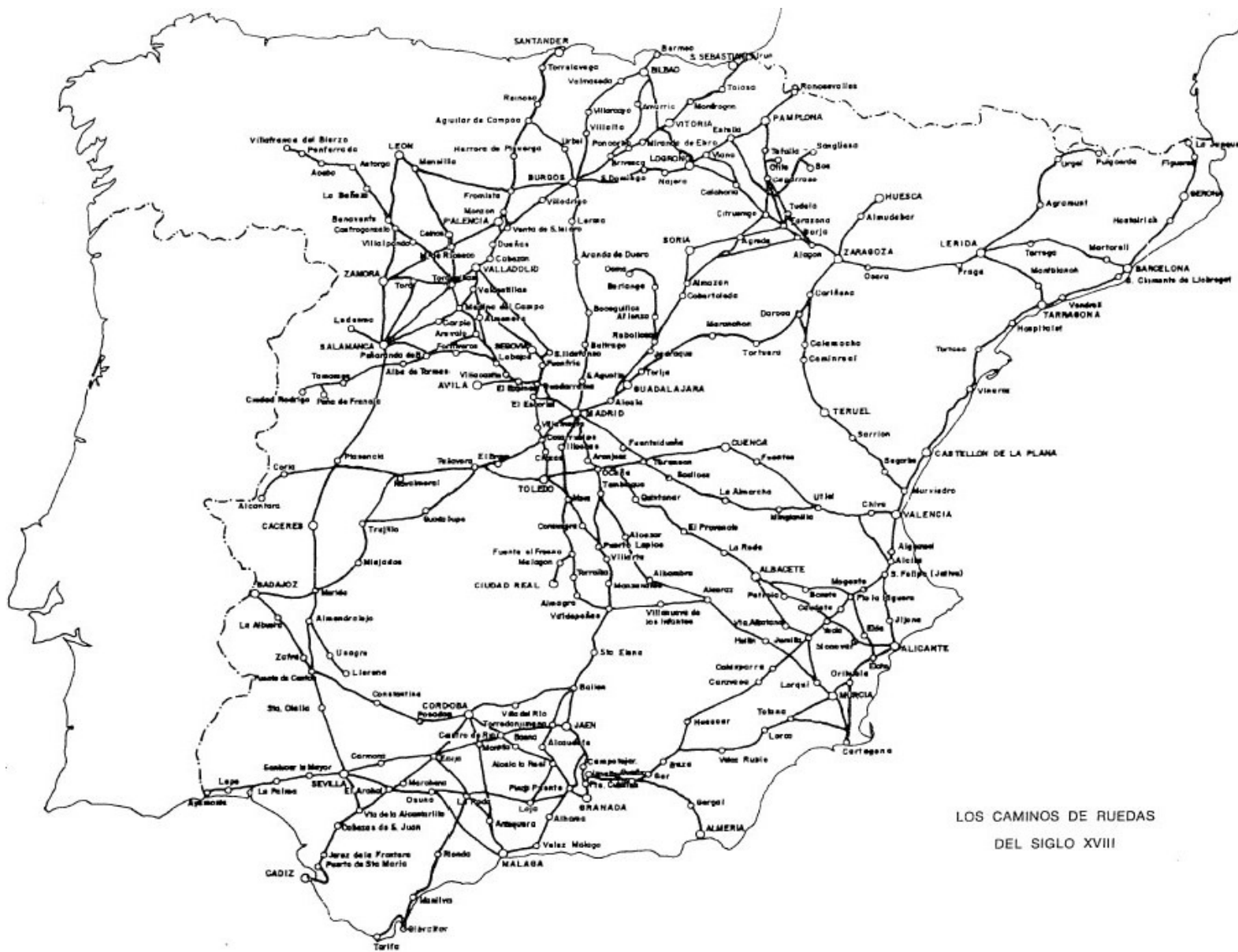
**Figura 7.4.** Muestra el repertorio de los Caminos de España en el año de gracia de 1543, de Juan de Villuga en línea continua, superpuesto al de las principales calzadas romanas en líneas a trazos. Se puede observar la superposición de ambos trazos en gran parte de los itinerarios. Las regiones en que mayor número de caminos se crearon antes de esa fecha corresponde al Valle del Duero (Reinos de León y de Castilla), así como al entorno de Granada, y este de Toledo





**Figura 7.5.** Guía de Caminos de Pedro Pontón, de 1705. La impresión del mapa aquí presentado, con cartografía moderna, es de 1951.





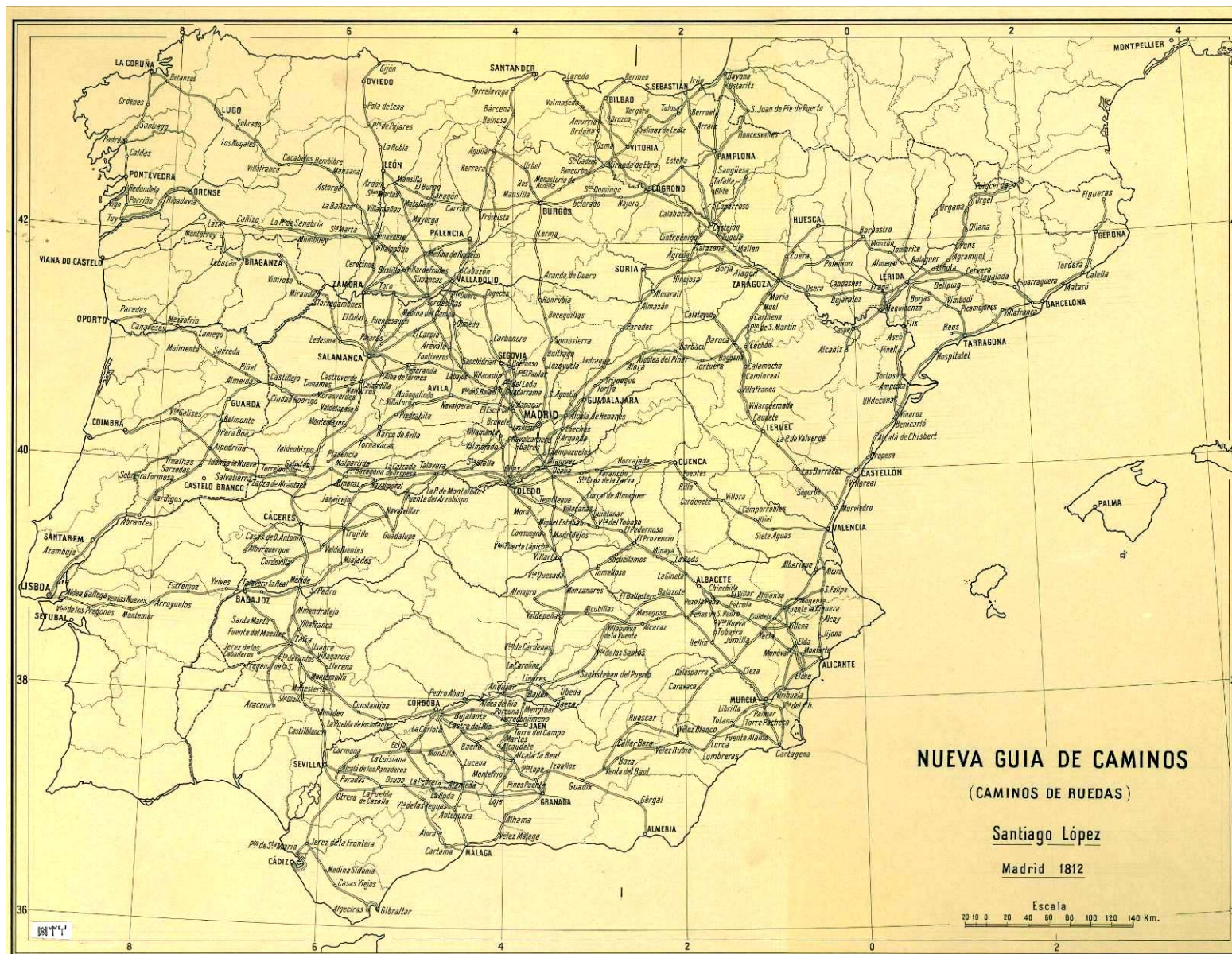
**Figura 7.6. Caminos de ruedas en 1758.** “Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y Villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa”. Por Matías Escribano en 1758. La impresión del mapa aquí presentado, con cartografía moderna, es de 1977.





**Figura 7.7.** Mapa de las carreras de postas de España, por Tomás López, 1760. Muestra el camino tradicional con postas en Torija, Gajanejos, Almadrones, Torremocha, Bujarrabal, Lodaes...





**Figura 7.8.** Nueva guía de caminos (caminos de ruedas) de 1812, Por Santiago López. La impresión del mapa aquí presentado, con cartografía moderna, es de 1951.

Podemos observar, que llegado el s. XIX, la mala comunicación de la región Cantábrica, la franja pirenaica, la meseta Sur y del Reino de Granada, persistían.

El camino principal de ruedas de Aragón por La Región pasaba por Torija, Trijueque, Algorta, Alcolea del Pinar, Balbacil, Tortuera, Daroca; es decir extiende hasta Alcolea del Pinar lo que en dos o tres décadas se convertiría en la carretera Nacional II.



## 7.2.2. Descripción de viajes, correos y postas

Las primeras noticias de un viaje a través de La Comarca, son las de un viaje realizado por **León Rosmithal**, aristócrata bohemio en **1466**. Una de sus rutas fue la que pasaba por Toledo, Cabañas, Getafe, Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Hita, Sigüenza, Medinaceli, Monreal, Bubierca, Calatayud, La Muela y Zaragoza. Este viaje está marcado con triángulos vacíos en el mapa. Refiere que algo más allá de Monreal está la frontera con Aragón, no citando a Arcos.



Figura 7.9. Trayectoria de Leon Rosmithal a través de La Región

Otro viaje fue el realizado por el médico alemán **Jerónimo Münzer**, por los años **1494** y **1495**. Realizó un viaje a caballo con jornadas de entre 4 y 17 leguas, entre las que destacamos las de nuestro entorno que fueron: Toledo-Madrid 12 leguas, Madrid-Alcalá 6 leguas, Alcalá-Guadalajara 4 leguas, Guadalajara-Sigüenza 13,5 leguas, Sigüenza-Arcos 6 leguas, y Arcos-Calatayud 9 leguas. El viaje de Münzer figura en el mapa anterior con triángulos rellenos de negro. Como comenta Uriol Salcedo<sup>6</sup> aun cuando el Repertorio de Villuga es posterior en 85 años a los viajes, la mayor parte de los itinerarios se ajustan exactamente al Repertorio, reforzándose mutuamente su veracidad.

Al principio del siglo XVI<sup>7</sup>, en **1502**, **Felipe el Hermoso** y **Juana I de Castilla** viajan siguiendo la ruta del Henares: Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Hita, Jadraque, Sigüenza, Medinaceli, Ariza, Ateca, Calatayud, etc. El viaje fue narrado por Antonio de Lalaing<sup>8</sup>.

En la primera mitad del Siglo XVI<sup>9</sup> tenemos los siguientes viajes. **Andrés Navagero** fue embajador de Venecia ante Carlos I, viajó a caballo en **1526**. Desde Zaragoza a Jadraque se “apartó del camino ordinario” (el de Calatayud y Sigüenza), pasando por Epila, Jarque Aranda, Ciria, Gomera, Riofrío y Jadraque.

<sup>6</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1985): “Viajes y viajeros por España a finales del siglo XV”, Revista de Obras Públicas, 132, (3242), p. 959-964.

<sup>7</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1986): “Viajes y viajeros por España a principios del siglo XVI”, Revista de Obras Públicas, p. 805-811.

<sup>8</sup> Pedro Olea Alvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 21-24.

<sup>9</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1987): “Viajes y viajeros por España en la primera mitad del siglo XVI”, Revista de Obras Públicas, p. 331-338.



El rey **Carlos I** hizo cuatro viajes, registrados por Juan de Vandennese<sup>10</sup>. Todos ellos siguieron la ruta Madrid, Guadalajara, Hita y/o Jadraque, Sigüenza, Medinaceli, Ariza y Calatayud, pero sin tener precisiones si pasó por Guijosa y Bujarrabal o por Alcuneza y Horna.

**Barreiros** es un erudito portugués que en **1542** viaja a Roma para visitar al Papa por encargo del cardenal don Enrique de Portugal. El viaje de Madrid a Zaragoza siguió la ruta: Madrid, Alcalá, Guadalajara, Hita, Miralrío, Sigüenza, Arcos de Jalón, Santa M<sup>a</sup> de Huerta, Ariza, Calatayud, El Fresno, La Almunia, y La Muela. El paso por nuestro entorno lo realizó por Hijosa (Guijosa), Torralba, Fuencaliente, y Nodales (Salinas de Medinaceli)<sup>11</sup>. Cita el número de vecinos 50 de Guijosa, 30 en Torralba, 40 en Fuencaliente y 7 u 8 en Nodales. También hace el interesante comentario que al camino en la zona de Medinaceli tenía dos variantes: la de arriba que pasaba por Medinaceli, y la de abajo que pasaba por Nodales.



**Figura 7.10.** Detalle de los Itinerarios de Juan de Villuga en La Región

En el **Repertorio de Pedro Juan Villuga**<sup>12</sup> de **1546**, la ruta principal era por Alcalá, Guadalajara, Hita, Padilla, Baidés, Sigüenza, Fuencaliente, Medinaceli, Arcos,... Pero, adicionalmente, por nuestro entorno pasaba la ruta de Cuenca a Burgos que discurría por Cifuentes, Las Inviernas, Mandayona, Baidés, Huérmeces del Cerro, Atienza, Miedes de Atienza. Otra ruta secundaria del repertorio es el de **Sigüenza a Cuenca**, pasando por La Cabrera, Algora, Las Inviernas, Cifuentes, Sotoca del Tajo, Puente de Murel, Vindel, Priego, Albalate de N., Torralba, Villar de D.G., Chillarón de C., y Cuenca.

En **1567 Segismundo Cavalli**, embajador de Venecia ante Felipe, viajó desde la Junquera a Madrid, cita el recorrido Ariza, Arcos, Almaluez, Alboreca, Alcuneza, Sigüenza Baidés, Bujalaro, Miralrío, Hita, Torre del Burgo, Guadalajara. Realmente no pasó por Ariza y Arcos porque relata que “en esos lugares se pagan gabelas enormes” -refiriéndose a los impuestos de la aduana en la frontera entre reinos-. Por eso se desvió por Deza (lugar del Ducado de Medinaceli donde tuvo que pagar gabelas pero no tan grandes como las de Arcos) y Almaluez.

<sup>10</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 31-33.

<sup>11</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 57-66.

<sup>12</sup> <http://traianus.rediris.es/villuga/>



En 1576 hay que citar la publicación del **Repertorio de caminos de Meneses**<sup>13</sup> 1576. En el mismo se describen los caminos al uso entre capitales importantes, desglosando las leguas entre las sucesivas poblaciones. Sirva de ejemplo del contenido las siguientes fotos del facsimil, del viaje de Barcelona a Segovia –ambas ciudades de importancia- pasando por otras poblaciones. Cada legua castellana del s. XVI equivale a 5572,7 metros, por lo que las 112 leguas del recorrido totalizan 624 km.

**¶ Barcelona para Segovia ay  
leguas. c xij.**

el espital	i
molin derech	i
martorel	ii
masquefa	ii
piera	ii
la puebla	i
golada	i
porcarizes	ii
mon manen	i
los mesonzillos	i
ceruera	ii
tarraga	i
belpuch	i
moralusa	ii
belloch	i
Lerida	i
alcara	i
fraga	iii
candafnos	iii
burjalalos	iii
venta de sancta Luzia	iii
osera	iii

alfajari	iii
la puebla	i
çaragoça	ii
la muela	iiii
almunia	v
el fresno	iii
Calatayud	ii
terrer	i
teca	i
ybierca	i
alama	i
luna	i
erica	i
monrreal	i
buerta	i
arcos	ii
Medina Celi	ii
fuen caliente	i
Siguença	iii
vaydes	ii
los molinos	i
burjalaro	ii
miralrio	i
la casa	i
padilla	i
hita	i
tortola	ij m
Guadalajara	ii
Alcala de benares	iiij
torrejon	ij
la venta de biuezos	m
Madrid	iiij m
fuen carral	ij
el colmenar	iiij
joças	ii
Segovia.	iiii

**Figura 7.11.** Foto descriptiva del itinerario del Camino de Barcelona a Segovia, del repertorio de Caminos de Meneses de 1576

<sup>13</sup> Alonso de Meneses (1576): Repertorio de Caminos ordenado por Alonso de Meneses Correo, Ed. Ministerio de Educación y Ciencia, 1976.



**Enrique Cock**, miembro de la guardia real, viajó en **1585** acompañando a Felipe II, desde Madrid a Zaragoza<sup>14</sup>. Siguió la ruta Guadalajara, Torija, Torrecmocha, Alcolea, Maranchón, Tortuera, y Daroca. Fue el primer viajero conocido que utilizó la ruta por Daroca y Maranchón, que en el siglo XVIII se convirtió en el camino principal entre Barcelona y Madrid.

**Camilo Borghese**, auditor de la Cámara Apostólica, y luego Papa, viajó a las Españas en **1594**. Viajó desde Barcelona a Madrid, pasando por Zaragoza, Daroca, Tortuera, Alcolea y Torija<sup>15</sup>.

El portugués **Juan Bautista Labaña** viajó a Roma en **1610**. El trayecto Madrid a Zaragoza fue pasando por Alcalá, Guadalajara, Taracena, Torija, Trijueque, Almadrones, Algora, Alcolea, Aguilar, Anchueta, Tortuera, Embid y Daroca<sup>16</sup>.

Hay un relato **anónimo** (tal vez un acompañante de Bertraut<sup>17</sup>) de **1660**, titulado “Regreso de Madrid a Francia por Aragón y Cataluña”. El camino es exactamente el descrito por Meneses: sale de Madrid el 9 de marzo, y duerme en Alcalá; el 10 come en Guadalajara y duerme en Miralrío; el 11 come en Sigüenza y duerme en Calatayud; el 13 come en la Almunia y duerme en La Muela; y desde allí llega a Zaragoza en media jornada.

**Brunel** viajó por la zona en **1665**<sup>18</sup>. El relato dice: «...salimos de Madrid con ese séquito el 17 de junio, tomando el camino de Aragón. Hicimos seis leguas antes de comer a través de un país bastante seco que continúa siéndolo hasta el río Henares, donde está situada Alcalá». Desde allí se dirigió a Zaragoza dejando el camino de posta y haciendo noches en Marchamalo, Jadraque (para lo que se alejaron un poco del camino principal), y Fuencaliente, y comiendo en Hita y en Sigüenza. Al llegar a Arcos de Jalón tiene un conflicto en la aduana de Aragón y vuelve a Madrid a reclamar sus derechos. Relatando lo siguiente: «Monté a caballo en Arcos mismo, donde hay una posta y allí me explotaron bastante, porque por dos caballos nos hicieron pagar treinta reales de plata». «No hay lugar en el mundo donde las postas estén mejor montadas que en España y donde se corra menos, porque, fuera de los que llevan las cartas... apenas si se sirven de ese camino para ir a cualquier parte que sea, siendo el de las mulas de alquiler más estimado. Así es preciso estimar que es el más cómodo, y lo experimenté en esta ocasión, porque aunque tengan muy buenos caballos están mal enjaezados, que se ve uno baqueteado por las miserables sillas que llevan encima, muy estrechas de asiento, altas de arzones y por todo igualmente duras. De tal modo que se va por una especie de caballete, cuando se ve uno montado de ese modo».

También relata: «La posta toma otro camino distinto de aquel que nosotros habíamos seguido para ir a Arcos, pasa por una llanura muy fértil, que está regada por el río Henares». Esta referencia es oscura, e insuficiente para recrear el itinerario. Posteriormente cita que pasó por Torija, Guadalajara y Alcalá de Henares.

---

<sup>14</sup> Pedro Olea Alvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 86-87.

<sup>15</sup> Pedro Olea Alvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 101-102.

<sup>16</sup> Pedro Olea Alvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 119-124.

<sup>17</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1985): “Viajes y viajeros por España a finales del siglo XV”, Revista de Obras Públicas, 132, (3242), p. 959-964.

<sup>18</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1988): “Viajes por la España de Felipe IV”, Revista de Obras Públicas, p. 877-890.



**Francisco Spada**, embajador italiano, viajó en **1666** desde Barcelona a Madrid, pasando por Daroca, Tortuera, Anchuela, Maranchón, Alcolea, Algora, Gajanejos, Torija, y Guadalajara<sup>19</sup>.

En **1668 Cosme de Médicis**, heredero del ducado de Toscana, salió de Florencia con un séquito de 27 personas, y desde Barcelona viajó hacia Madrid, siguiendo el itinerario: Tortuera, Anchuela, Maranchón, Alcolea, Algora, Gajanejos, Torija, Valdenoches, Caracena y Guadalajara<sup>20</sup>.

Como parte de sus viajes por Europa, **Jouvin** realizó un viaje en **1672**, dirigiéndose desde Zaragoza hacia Madrid, pasando, entre otros, por Ariza, Arcos, Medinaceli, Fuencaliente, Guijosa, Sigüenza, Baidés, e Hita<sup>21</sup>. Refiere que «el poblado de Fuencaliente donde dicen que hay salinas; donde bajamos y subimos varias veces por las altas montañas hasta Guijosa; dejamos un poco a mano derecha un gran burgo antes de llegar a Guijosa». Aquí las referencias son inciertas ya que el camino más probable es por Torralba y Bujarrabal, y el “gran burgo” correspondería a Cubillas; pero ni Cubillas era un gran burgo, ni tampoco cita a Bujarrabal, lo que hace pensar en otra posible variante.

En **1686** Monseñor **Nicolini** viajó (parece que a caballo) de Roma a Portugal en calidad de nuncio apostólico<sup>22</sup>. En una jornada durmió en Arcos, pasó por Lodares, a las once pasó por «Fuencaliente, pueblo de pocas casas, y pasada la montaña a Bujarrabal, también del ducado de Medinaceli, donde hemos almorzado». Desde Fuencaliente «donde se atraviesa una montaña, hasta llegar a Bujarrabal, que está en la bajada». Luego pasó por Guijosa a las cuatro, y llegó a Sigüenza a las cinco y media. Continuó el camino hacia Madrid pasando por Baidés, Venta del Molino, Bujalaro, Villanueva, Miralrío, Padilla, Hita, Marchamalo, Maluque, Yunquera y Guadalajara.

Añade que «se podían ahorrar dos jornadas siguiendo un camino distinto al que se ha hecho, y habría sido el más apropiado, pues es el camino más frecuentado, o sea después de comer en Bujarrabal había que caminar tres leguas y alojarse en Torremocha, de Torremocha ir a comer a Gajanejos, 4 leguas; a alojar en Torija, 3 leguas. De Torija ir a comer a la ciudad de Guadalajara, 3 leguas; y a alojar en Alcalá». Pero por el estado físico de monseñor prefirieron ir a dormir a la ciudad de Sigüenza.

Los caminos utilizados por las postas eran caminos de herradura donde lo que prevalecía era la velocidad que podía obtenerse con un caballo. La figuras 7.5 y 7.12 es una adaptación moderna<sup>23</sup> de la Guía de caminos de Pedro Pontón de **1705**, donde se representan 52 caminos, con un total de unos 11.400 km. Este mapa es muy interesante a la hora de intentar conocer la evolución histórica del Camino de Aragón. Como vemos en 1705 coexistían 2 caminos entre Guadalajara y Medinaceli: uno siguiendo el corredor del Henares por Marchamalo (no necesariamente por Jadraque), Hita, Baidés, Sigüenza, y Fuencaliente, y el otro por Torija y Torremocha y Bujarrabal. Muy posiblemente el primero de ellos era el más antiguo, y fue perdiendo importancia en beneficio del segundo que era más rápido.

<sup>19</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 155-156.

<sup>20</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 159-163.

<sup>21</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, pp. 171-172.

<sup>22</sup> Pedro Olea Álvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, p. 174-181.

<sup>23</sup> José Ignacio Uriol Salcedo (2003): “Guía de caminos de Pedro Pontón”, Revista de Obras Públicas, 3430, p. 59-62.





Figura 7.12. Detalle de los caminos de herradura de Pedro Pontón entre Toledo y Zaragoza, en 1705

Ignacio Uriol<sup>24</sup> en 1720 ofrece el mapa de la figura 7.12 sin tener referencia de que autor provienen los datos



Figura 7.13. Detalle de los caminos de herradura de Toledo a Zaragoza

(82)

<i>CARRERA DESDE MADRID à Zaragoza.</i>	
POSTAS 19.	Leguas.
de Madrid à Torrejón de Ardoz...	4
de Torrejón à la Venta de Meco...	3 ½
de la Venta de Meco à GUADALAJARA...	3 ½
de Guadalajara à Torija...	3
de Torija à Grajanejos...	3
de Grajanejos à Almadrones...	2 ½
de Almadrones à Torremocha...	3
de Torremocha à Bujarrabal...	2 ½
de Bujarrabal à Lodáres...	2 ½
de Lodáres à Arcos...	2 ½
de Arcos à Monreal de Ariza...	3
de Monreal à Cetina...	2
de Cetina à Buberca...	2

De 1736 es un interesante tratado<sup>25</sup> donde se incluye la estructura interna de distribución del correo por todo el Estado. La correspondencia se ordenaba en diferentes cajas que eran transportadas a las estafetas secundarias. Los martes llegaba el correo de Castilla, eran 82 cajas procedentes de las Cabezas de Partido. Así la caja 47 era de Sigüenza, salía los miércoles por la noche, llegando los viernes a Sigüenza, despachando para Madrid el domingo, llegando a Madrid el martes por la tarde, siendo la respuesta en ocho días. Desde Sigüenza se distribuía el correo a unos 100 lugares y villas del entorno, como Atienza, Alcolea, Arcos, Bujarrabal, Cetina, Medinaceli, Orna.... No figurando ni Cubillas, ni Guijosa.

<sup>24</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1977): "Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX", Revista de Obras Públicas, p. 837-856.

<sup>25</sup> Blas Alonso de Arce, (1736): "Descripción general para escribir a todas las Ciudades de España, Villas, y Lugares más remotos de ella", Madrid, p. 313-314.



En 1751, en el **Catastro de Ensenada** de Bujarrabal consta que «en este lugar tiene Francisca la Plaza y Josepha Casado vecinas de seis caballos para correr la posta y se le considera a cada una de utilidad mil reales de vellón». También había herrería y mesón, que en parte estarían dedicados a quehaceres relacionados con la posta.

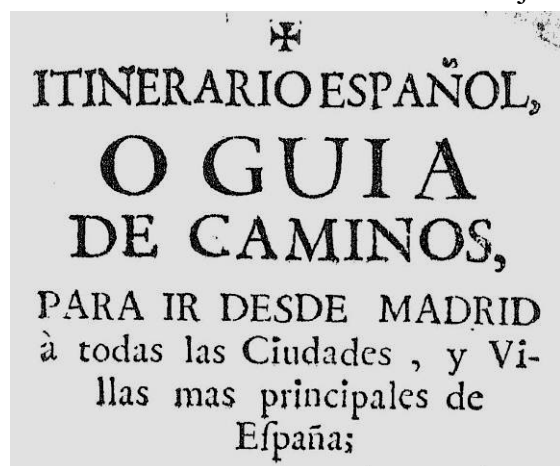
**Fernández Mesa** en 1755<sup>26</sup>, publicó un amplio tratado descriptivo de las condiciones de funcionamiento y normativa reguladora de los correos, caminos y posadas. Al final de la 2ª parte, dio una descripción de las 86 carreras de postas en vigor. El itinerario Madrid a Barcelona: Madrid, Alcalá (6), Guadalajara (5), Torija (3), Grajanejos (3), Almadrones (2,5), Torremocha (3), Bujarrabal (2,5), Lodares (2,5), Arcos,...

Con el paso del tiempo los caminos mejoraron y permitieron el tránsito de carruajes. Entre los testimonios de viajes en ruedas tenemos los siguientes. El fraile jerónimo **Norberto Caino** viajó por España en 1755, utilizando el camino de ruedas de Barcelona a Zaragoza, mientras que de Zaragoza a Madrid siguió el camino de herradura, «he tomado el camino de Madrid, pero no el más derecho, porque quería ver la Universidad de Sigüenza...», y, por tanto, el viaje lo hizo a lomo de jaca y su criado de mula. Pasó por Huerta, Fuencaliente, Sigüenza, Mirabueno, Brihuega y Guadalajara<sup>27</sup>.

En 1760 el geógrafo **Tomás López** publica el “Mapa de las carreras de postas de España”, en el que nada más figuran las carreras principales, entre ellas la de Madrid – Barcelona con postas en Guadalajara, Torija, Gajanejos, Almadrones. Torremocha, Bujarrabal, Lodares, Arcos, Cetina, Bubierca, Calatayud...

El siguiente tratado consultado es el de **Domingo Eapelastegui**<sup>28</sup>, de 1761. La descripción es muy sucinta, ya que la mayor parte del libro está dedicado a los itinerarios internacionales. Cita la ruta clásica Torija-Gajanejos-Almadrones-Torremocha-Bujarrabal-

Lodares, etc. No hay especificación de por donde se hacía el paso de Bujarrabal a Lodares.



Fue famoso el Itinerario de **Matías Escribano**<sup>29</sup>, que en 1767 describió una red de unos 12.500 km de caminos de ruedas, por los que cualquier ciudadano podía circular, con más o menos dificultades, en vehículos de ruedas ya fueran propios o alquilados, sin necesidad de ningún permiso. La mayor parte eran caminos antiguos. Solamente unos pocos kilómetros corresponden a las nuevas carreteras de

<sup>26</sup> Tomás M. Fernández de Mesa, (1755): “Tratado legal y político de caminos públicos y posadas”, Editor Joseph Thomas Lucas, p. 183, 189.

<sup>27</sup> Pedro Olea Alvarez (1998): Los ojos de los demás, Ed. Librería Rayuela, Sigüenza, p. 221.

<sup>28</sup> Domingo Eapelastegui, (1761): “Itinerario Real de Postas de dentro y fuera del Reyno”, Imprenta Antonio Pérez de Soto, Madrid, carrera nº 82. Libro sin paginación general.

<sup>29</sup> Joseph Matías Escribano, (1767): “Itinerario Español, o guía de caminos, para ir desde Madrid a todas las Ciudades, y Villas más importantes de España; y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de Europa”, 3ª ed. Miguel Escribano, Madrid, pp. 6, 79. La 1ª ed. es de 1758, y la 2ª de 1760.



Fernando VI y Carlos III. En la figura 7.14, de elaboración personal, se muestran los caminos de ruedas cercanos a nuestra región, en 1767. En el apartado “Camino de Aragón y Cataluña”, describe el camino de ruedas de Madrid a Barcelona, que era de catorce jornadas, y, omitiendo paradas intermedias, las jornadas eran: Alcalá, (Guadalajara), Torija, Algora, (Alcolea), Maranchón, Tortuera, Daroca, Cariñena, Zaragoza, Osera, Venta de Fraga, Lérica, Tárrega, (Cervera), Igualada, Martorell y Barcelona. El paso detallado por nuestra región era: Torija, Grajanejos, Trijueque, Algora, Torremocha del Campo, (límite con provincia de Soria), Alcolea, Aguilarejo y Maranchón.

El mismo autor da una ruta alternativa para el viaje «Madrid para Zaragoza, pasa por Alcalá, Sigüenza, y Calatayud, y sirve para muchas Ciudades y Villas grandes de Aragón y Cataluña»<sup>30</sup>. Esta ruta era de herradura y pasaba por: Alcalá, La Venta de Meco, Azuqueca, (Provincia de Guadalajara), Alobera, Marchamalo, Hontanar o Fontanar, Heras, Sopenetrán e Hita, Padilla (desviación a Jadraque que dista 1 legua), Casas de Galindo, Mira el Río, Burjalaro, Molinos de Ancho, Baydes, (provincia de Soria), Sigüenza, Hijosa, Bujarrabal, Fuencaliente, Convento de San Francisco, Arcos, Huerta, (Reyno de Aragón), Monrreal, Hariza, Cetina, Alhama, Bubierca, Ateca, Terror, Calatayud, ...



**Figura 7.14.** Caminos de ruedas de la Región en 1767 según Matías Escribano

Otro camino de ruedas que menciona es el de Madrid a Pamplona pasando por Osma<sup>31</sup>. Ese camino era común con el anterior hasta Padilla y luego pasaba por Jadraque, Jirueque, Rebollosa, Río Frío, Paredes, Barahona, Villafayas, Cobertolada, Almantiga, Almazán, etc.

En la figura 7.15, que es una elaboración contemporánea<sup>32</sup> de los caminos de ruedas a partir de los datos originales del s. XVIII, no consta Sigüenza porque, al parecer, no pasaba

<sup>30</sup> Ibidem p. 7. Hemos utilizado la ortografía original.

<sup>31</sup> Ibidem p. 76.

<sup>32</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1977): “Apuntes para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas en el siglo XVIII”, Revista de Obras Públicas, 3143 , p. 145-168.



por allí, en aquel momento, ningún camino de ruedas. Esto bien podría ser una omisión de Matías Escribano, ya que su obra tiene un marcado carácter centralista, y es fácil que omitiera pequeños trechos de caminos de ruedas entre ciudades secundarias, como Sigüenza.



Figura 7.15. Caminos de ruedas del s. XVIII

El poeta italiano **Victorio Alfeiri**, en 1769, siguió el camino de ruedas de Barcelona a Madrid, por Zaragoza, y luego por Daroca, Maranchón, Torija y Guadalajara, tardando 15 días, con un coche propio y dos caballos.

El siguiente tratado son los viajes de **Ponz**. Antonio Ponz fue un ilustrado de amplia cultura y polifacético, que sobre 1770 emprendió viajes por toda España, generalmente a caballo, por encargo de Campomanes secretario de su majestad Carlos III. Con el fruto de ellos escribió y publicó 17 “tomos” (más otro póstumo), mejor librillos, dando todo tipo de noticias de toda España, entre ellas las referentes al estado de los caminos. El viaje de Ponz<sup>33</sup> entre Zaragoza y Sigüenza queda descrito entre el tomo nº 15. Lo realizó siguiendo el itinerario: Muel, Longares, Cariñena, Mainar, Daroca, Used, Envid, Tortuera, Anchuela, Terranedo, Concha, Maranchón, Barbacil, Aguilarejo, Venta de Luzón, Venta del Gorro, Alcolea, (despoblados de Bonilla y Cuevas), Estriégana, Barbatona y Sigüenza.

Y el de Madrid a Sigüenza en el tomo 13<sup>34</sup>, pasando entre otros por Alcalá de Henares, Marchamalo, Hita, Padilla, y Baidés. Dice «desde Baidés a Sigüenza cuentan dos leguas, que me parecieron cuatro por lo escabroso del territorio, y por que se iba haciendo de noche».

Luego continuando hacia Medinaceli relata que a dos leguas se llega a Horna, a mano izquierda se ven los lugares de Alcuneza y Mojares, y a mano derecha el de Cubillas, que es anexo de Hijosa. Y prosigue «después de Horna se atraviesa un pedazo de monte encinar, y luego un territorio totalmente calvo hasta Medinaceli, distante de Horna otras dos leguas: a la izquierda se quedan los pueblos de Ambrona y Miño», ...«Casi desde Ambrona empieza un páramo extendido por todas partes sin ningún cultivo...». «La mayor parte del camino desde Sigüenza a Medinaceli es cosa indigna; pero haciendo algún rodeo lo hay para carruajes».

Relata como en otra ocasión fue desde aquí a Calatayud, siguió por la vía de los correos. Al salir de Medinaceli «baxando la gran cuesta del lado oriental hasta la rivera del Xalón,

<sup>33</sup> Antonio Ponz, (1788): “Viaje de España, o Cartas en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse, que hay en ella”, tomo XV, Viuda de Ibarra, Madrid, p. 237-246.

<sup>34</sup> Ibidem tomo XIII, 1785. pp. 46, 47 y 50.



entré en el convento de Franciscanos Observantes, ... un poco mas abaxo a la izquierda de la corriente del río se hallan unas casas, o aldea llamada Lodares, donde hay una casa de posta, pasando por este camino la que va todas las semanas a Nápoles, y a otras Ciudades de Italia». Su ruta es por Alcalá a Guadalajara: después toca en los pueblos de Torija, Grajanejos, Torremocha, Bujarrabal, Almadrones<sup>35</sup>, Lodares; y sigue hasta Zaragoza por los pueblos de Arcos, Monasterio de Huerta». En el mapa adjunto es una elaboración actual de los viajes de Ponz<sup>36</sup>, por nuestro entorno.



Figura 7.16. Viajes de Ponz por La Región en el s. XVIII

El ilustrado **Bernardo Espinalt y García** escribió varias obras<sup>37, 38, 39</sup>. En 1775, no hace referencia a las rutas seguidas por los correos, en cambio ofrece una lista bastante exhaustiva de todas las localidades españolas, mencionándose el indicador regional que hay que añadir para que las cartas lleguen. En el caso de Bujarrabal, y Hijosa (parece un error y referirse a Guijosa, ya que así lo hace el nomenclátor de Floridablanca) hay que añadir “Sigüenza”. Curiosamente Cubillas no figura en el listado.

En 1786, **Towsend** hace el camino de Barcelona a Madrid en 14 días<sup>40</sup>, utilizando coche de alquiler de cuatro plazas tirado por siete mulas (coche de colleras). El itinerario que siguió

<sup>35</sup> El autor comete un error de orden al relacionar las postas, ya que Almadrones está antes de Torremocha.

<sup>36</sup> José Ignacio Uriol Salcedo, (1978): “Apuntes para una historia del transporte en España. Los transportes interiores en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. Transportes de persona. Primera parte”, Revista de Obras Públicas, p. 539-553.

<sup>37</sup> Bernardo Espinalt y García, (1775): “Dirección General de Cartas en forma de diccionario”, Tomo 1º, Oficina de Pantaleon Aznar.

<sup>38</sup> Bernardo Espinalt y García, (1785): Guía general de postas, y travesías de España, para este presente año de 1785 :con un mapa arreglado á las novedades ocurridas en las carreras, sus rutas, leguas que hay de unas ciudades y villas á otras : y postas nuevamente establecidas, con lo que se ha de observar por los particulares que las corren, y noticia separada de los precios de las sillas ó solitarios para viajar á los Sitios Reales

<sup>39</sup> Bernardo Espinalt y García, (1794): Guía general de postas, y travesías de España, para este presente año de 1794 :con un mapa arreglado á las novedades ocurridas en las carreras, sus rutas, leguas que hay de unas ciudades y villas á otras : y postas nuevamente establecidas, con lo que se ha de observar por los particulares que las corren, y noticia separada de los precios de las sillas ó solitarios para viajar á los Sitios Reales

<sup>40</sup> Pedro Olea Alvarez, (1998): “Los ojos de los demás”, Ed. Librería Rayuela, p. 240-249.



es el mismo que utilizó Ponz, por Zaragoza, Cariñena, Daroca, Tortuera, Maranchón, Alcolea, Algora y Torija a Guadalajara y Alcalá.

A finales del siglo XVIII<sup>41</sup>, el **barón de Bourgoing**, en el diario de su viaje de Madrid a Zaragoza relata su ruta por Alcalá, Guadalajara, Torija, Gajanejos, Bujarrabal (“pueblo pobre rodeado de rocas, a dos leguas de Sigüenza”), Fuencaliente, Lodaes y Arcos (último pueblo de Castilla la Nueva), y Monreal (“primero de Aragón”).

**Alejandro de Laborde** viajó en 1800 por toda España<sup>42</sup>, fruto de estos viajes escribió un famoso libro de viajes e itinerarios. Es el primero en citar la variante que desde Calatayud y Sisamón se desviaba por Iruecha y Alcolea del Pinar, siguiendo luego hasta Madrid por Torremocha, Algora, Torija, etc. También describe la ruta desde Zaragoza por Daroca, Used, Maranchón y Alcolea.

**Ruta desde las fronteras de Aragón por Calatayud y Sisamón, hasta Madrid, 29 leguas y  $\frac{1}{4}$  (1).**

**Límites de Aragón y Castilla la Nueva, á  $\frac{1}{4}$  de legua de Sisamón, villa, á . . . . . leguas.**

<b>Iruecha, lugar.</b>	1 $\frac{1}{4}$
<b>Venta del Campo.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Venta del Gorro.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Alcolea del Pinar, lugar.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Torremocha del Campo, villa.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Algora, villa.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Venta del Anca.</b>	4 $\frac{1}{4}$
<b>Grajanejos, lugar.</b>	4 $\frac{1}{4}$

En el tratado de **Santiago López de 1812**<sup>43</sup> se enumera legua a legua todos los lugares de los numerosos caminos que describe. Entre otros:

<b>De Madrid á Tor- rejon de Ardóz..}</b>	<b>4</b>
<b>A la venta de Meco . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>A Guadalajara . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>A Torija . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>A Grajanejos. . . . .</b>	<b>3</b>
<b>A Almadrones . . . . .</b>	<b>2 <math>\frac{1}{2}</math></b>
<b>A Torremocha. . . . .</b>	<b>3</b>
<b>A Bujarrabal. . . . .</b>	<b>2 <math>\frac{1}{2}</math></b>
<b>A Lodabares. . . . .</b>	<b>2 <math>\frac{1}{2}</math></b>
<b>A Arcos . . . . .</b>	<b>2 <math>\frac{1}{2}</math></b>
<b>A Monreal de Ariza. . .</b>	<b>3</b>
<b>A Cetina. . . . .</b>	<b>2</b>
<b>A Bubierca. . . . .</b>	<b>2</b>
<b>A Calatayud. . . . .</b>	<b>3</b>
<b>14</b>	<b>40</b>

- **Camino Real de Aragón y Cataluña.** Madrid para Zaragoza, Barcelona y Figueras. Pasando por las ciudades de Alcalá de Henares, Guadalajara, Daroca, Lérida, Cervera y Gerona. Camino general de **ruedas**. En nuestro entorno discurría por Almodrones<sup>44</sup>, Algora, Torremocha, Sauque, Alcolea, Venta del Gorro, Venta del Campo, y Maranchón, desde donde partía el camino hacia Calatayud, pasando por Iruecha, Sisamón y Ateca.
- Madrid para Zaragoza. Camino de **herradura** a lo largo del Henares. Entre otros lugares pasaba por Alcalá, Marchamalo, Padilla (desviación a Jadraque), Bujalaro, Mira el Río, Sigüenza, Hijosa<sup>42</sup>, Bujarrabal, Fuencaliente, El convento de S. Francisco y Arcos.

<sup>41</sup> Pedro Olea Alvarez, (1998): “Los ojos de los demás”, Ed. Librería Rayuela, p.

<sup>42</sup> Pedro Olea Alvarez, (1998): “Los ojos de los demás”, Ed. Librería Rayuela, p. 253-256.

<sup>43</sup> Santiago López, (1812): “Nueva guía de caminos”, 2ª ed., Madrid. pp. 19 y 33.

<sup>44</sup> Así figura en el original, mientras que en el Diccionario de Floridablanca de 1789, constan los nombres correctos de Almadrones y Saúca; Guijosa.



**Bernardo Espinalt y García** en 1804 reedita otra versión de su famoso mapa de correos<sup>45</sup>. Las rutas a través de La Región se ilustran en el recorte de mapa adjunto, mostrando el tradicional camino de postas.



En el Itinerario descriptivo de las provincias de España (Atlas), **Mariano de Cabrerizo y Bascuas**<sup>46</sup>, de 1816 (repite la misma información en la 2ª edición de 1826), da un recorrido del camino, que fuera de origen militar durante la Guerra de la Independencia, por la sierra de Solorio. Comenta el autor que el camino desde Alcolea del Pinar a Torija es bastante desagradable, la mayor parte con llanuras secas y pedregosas y bajadas incómodas, ramblas y barrancos desapacibles.

En el Atlas<sup>47</sup> se da una descripción sucinta del camino de postas Madrid-Aragón, coincidente con la de 1775. La referencia a Lobadares es un claro error tipográfico, ya que en el Nomenclátor de Floridablanca, de 1789, no existe ningún Lobadares, y en cambio sí Lodares.

También en el atlas se explica que el camino en diligencia de Madrid a Barcelona salía los martes y sábados, iba por Ocaña, Albacete, Valencia y Tarragona. El trayecto duraba 7 días y siete noches. Esto no implica que el camino de ruedas pasando por Guadalajara, Alcolea, Daroca y Zaragoza estuviera en desuso, sino que era económicamente más rentable organizar un viaje a través de Valencia.

**Francisco Xavier Cabanes**<sup>48</sup>, en 1830, da la información más amplia, de las manejadas. Pero su interpretación, en cuanto al estado de los caminos, tiene dificultades, ya que en diferentes apartados da información aparentemente contradictoria. En la p. 32 del apéndice 2º, da la carrera de Aragón y Cataluña, cuya foto se reproduce a continuación.

<sup>45</sup> Bernardo Espinalt y García, (1804): Mapa de las carreras de postas de España: Dedicado al Excmo. Sr. Dn. Pedro Cevallos...

<sup>46</sup> Mariano de Cabrerizo y Bascuas, (1816): "Itinerario descriptivo de las provincias de España," Imprenta Ildefonso Mompié, Valencia, p. 170.

<sup>47</sup> Mariano de Cabrerizo y Bascuas, (1826): "Itinerario descriptivo de las provincias de España, Atlas", Imprenta Ildefonso Mompié, Valencia, p. 52

<sup>48</sup> Francisco Xavier Cabanes (1830): Guía General de Correos Postas y Caminos del Reino de España, Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid. El apéndice 2º se titula "Itinerario General de España".



*Carrera montada de Aragon y Cataluña por Zaragoza y Barcelona hasta Perpiñan.*

	Leguas comunes		Leguas de posta.	Varas.
	de un punto á otro.	desde Madrid á cada punto.		
De Madrid á Canillejas. . . . .	»	1½		
al Puente de Viveros sobre el rio Jarama . . . . .	1½	3		
á Torrejon de Ardoz, posta. . . . .	1	4		
á Alcalá de Henares. . . . .	1½	5½	5	633
á la Venta de Meco, posta. . . . .	1½	7		
á Guadalajara, posta y puente sobre el rio Henares. . . . .	3	10	9½	1066½
á Torija, puente y posta. . . . .	3	13		
á Grajanejos, posta. . . . .	3	16		
á Almadrones, posta. . . . .	2½	18½		
Aqui se separa el camino medido, el cual va por Sigüenza, y vuelve á entrar en la carrera montada en Lodares (a), pero las postas van				
á Torremocha, posta. . . . .	3	21½		
á Bujarrabal, posta. . . . .	2½	24		
á Lodares, posta. (Aqui se une el camino que viene de Sigüenza). . . . .	2½	26½		
á Arcos de Medinaceli, posta y puente sobre el rio Jalon. . . . .	2½	29		

En el pié de página hace la aclaración que «el camino nuevo que se está construyendo en esta carretera se dirige por Esteras del Ducado a buscar el río Jalon, se trata de hacer pasar a él las casas de postas de Bujarrabal, Lodares, etc. Que en el día siguen el camino de herradura». Previamente, en la p. 38 de la obra principal, había mencionado esta carrera, aclarando allí que «esta carrera está montada para viajar sólo a la ligera<sup>49</sup>, y que se podrá viajar en ruedas en esta carrera luego que estén terminadas las obras del camino Madrid Zaragoza». Pero esta declaración es de tipo general, no pudiéndose conocer, a partir de ella, el estado de cada tramo concreto.

En otro apartado cita el Camino General de Madrid a Francia, por Zaragoza, Barcelona y la Junquera<sup>50</sup>, dice que es igual a la carrera de postas de la misma denominación, y que en los años 1827 a 1829 se invirtió elevadas sumas para dejar expedito y concluido la parte que aun no estaba hecha de Madrid a Zaragoza. Aclarando que el estado es mediano entre Madrid y la Venta del Puñal (Ledanca), y nuevo desde esta venta a Zaragoza. Pero por otro lado (en nota al pié de página) dice que este camino, que desde Alcolea se dirigía por la Venta del Campo, Iruecha y Sisamón a Calatayud, se construye en la actualidad por Esteras del Ducado y Ariza, con la ventaja de que la carrera de postas que hasta ahora se separaba, seguirá en adelante la proyección del mismo camino.

Como conclusión parece claro que el tramo Alcolea, Esteras, Lodares estaba a punto de terminarse, y que el camino por Iruecha y Sisamón estaba empezando a dejar de usarse.

<sup>49</sup> A la ligera es equivalente de "a caballo".

<sup>50</sup> Ibidem, p. 87.



Para tratar de aclarar los puntos intermedios entre Bujarrabal y Lodaes, consideremos su distancia de 2,5 leguas, equivalentes a unos 14 km, (las leguas al uso en aquel momento son las llamadas de 20.000 pies castellanos, y equivalían a 5573 metros). Dado que la distancia en línea recta entre esos dos puntos es unos 13 km, implica que el camino seguido era muy directo, y no pasaba por Torralba y Fuencaliente. Posiblemente desde Bujarrabal seguía dirección noreste, para subir la sierra -algo al sur de la Lastrilla y el Vallecillo-, y luego siguiendo la Senda de Valdemata, bajar a Esteras de Medinaceli, y desde aquí seguir el curso del Jalón hasta Lodaes.

Esta ruta sería diferente de la mostrada en los mapas de 1828, 1844, 1848 y 1852, que muestran un camino-carretera, pasando por Torremocha, Bujarrabal (parece intuirse su paso por Torralba y Fuencaliente) y Medinaceli.

En cuanto a las comunicaciones postales de Sigüenza, que era una Administración Agregada<sup>51</sup> de correos, tenía tres rutas diferentes para enlazar con Guadalajara, que ya en 1789 era la capital de provincia. Las comunicaciones Guadalajara – Sigüenza eran las siguientes<sup>52</sup>:

<b>Comunicación de Guadalajara con Sigüenza por Hita y Jadraque.</b>	
<b>De Guadalajara á Marchamalo, leguas. . . » 1</b> <b>á Jadraque: véase la carrera principal del artículo 2.º del capítulo 1.º (p. 17) 6½ 7½</b>	<b>De Jadraque á Sigüenza: véase mas atras (página 35) en el camino de Alcalá de Henares á Sigüenza. . . . . 5 12½</b>
<p><b>NOTA.</b> Este camino es de carruage de Guadalajara á Jadraque, y de aqui á Sigüenza de herradura.</p>	
<b>Otra comunicacion de Guadalajara con Sigüenza por el camino de Aragon (carruage).</b>	
<b>De Guadalajara á Bujarrabal: véase la carrera principal del artículo 1.º de este ca-</b>	<b>pítulo 2.º (página 32) leguas. . . . . » 14</b> <b>De Bujarrabal á Sigüenza. . . . . 2 16</b>
<b>Otra comunicacion de Guadalajara con Sigüenza.</b>	
<b>De Guadalajara á Almadrones: véase la carrera principal del artículo 1.º de este ca-</b>	<b>pítulo 2.º (página 32) leguas. . . . . » 8½</b> <b>á Mandayona. . . . . 2 10½</b> <b>á Sigüenza. . . . . 2 12½</b>
<p><b>NOTA.</b> Este camino es de carruage hasta Almadrones, y de aqui á Sigüenza de herradura.</p>	

Una de ellas por Hita y Jadraque, la segunda por Bujarrabal, y la tercera por Almadrones.

El panorama de las comunicaciones de la región se completa con el resto de las comunicaciones de Sigüenza. El primero de ellos entre Sigüenza y Medinaceli<sup>53</sup>, no hace mención que todo él sea de ruedas, por lo que parece que el tramo Bujarrabal a Medinaceli era de herradura. Las 4 leguas a Medinaceli (22,3 km) sugieren que se refiere al camino por Guijosa, término de Cubillas, Bujarrabal y Esteras.

El segundo entre Sigüenza y Calatayud pasa por Fuencaliente, todo el de carruaje. La duda es si este camino iba a través de Guijosa y Bujarrabal o bien de Alcuneza y Horna. La distancia de 3 leguas (16,7 km) parece indicar –aunque no de forma contundente- la ruta por

<sup>51</sup> Ibidem p. 28.

<sup>52</sup> Ibidem p. 36.

<sup>53</sup> Ibidem p. 38.



Alcuneza y Horna (20 km), ya que la de Guijosa, Bujarrabal y Torralba (22 km) es algo superior.

<b>Comunicacion de Sigüenza con Calatayud (carruage).</b>			
De Sigüenza á Fuenca- liente, leguas. . . »	3		De Lodaressá Calatayud: véase la carrera prin- cipal del artículo 1.º de este capítulo 2.º pág. 32). . . . . 13½ 18½
á Lodares (aquí en- tra la carretera de Aragon). . . . .	2 5		

En la página 23 cita otro camino de carruaje, entre Sigüenza y Soria, con el siguiente recorrido: Sigüenza, Alboreca, Romanillos de Medinaceli, Villasayas, Almazán y Soria. Aunque no cita este extremo, para llegar a Alboreca se hacía a través de Alcuneza.

La comunicación de Sigüenza con Daroca, pasando por Anguita, Maranchón, Anchuelo, Tarnedo, Tortuera, Embid y Used<sup>54</sup> era camino de carruaje<sup>55</sup>. La ciudad zaragozana de Daroca se vuelve a mencionar, en la carrera Madrid a Daroca, Alcañiz y Tarragona, que era común con la de Aragón hasta Alcolea<sup>56</sup>: «esta carrera es montada<sup>57</sup> hasta Torremocha, de aquí hasta Daroca de carruaje, y de aquí a Tarragona de herradura». También era de herradura el camino entre Daroca y Molina<sup>58</sup>.

En cambio eran de herradura los caminos de Sigüenza hacia Molina de Aragón y Cifuentes<sup>59</sup>.

<b>Comunicacion de Sigüenza con Daroca (carrugae).</b>			
De Sigüenza á Alcolea (aquí atraviesa la car- retera de Aragon) le- guas. . . . . »	3		De Alcolea á Daroca: véase mas adelante la carrera de Madrid á Daroca. . . . . 19½ 22
<b>Comunicacion de Sigüenza con Molina de Aragon (herradura).</b>			
De Sigüenza á Alcolea, leguas. . . . . »	3		véase mas adelante Molina de Aragon. . . 8 11
De Alcolea á Molina:			
<b>Comunicacion de Sigüenza con Cifuentes (herradura).</b>			
De Sigüenza á Algora, leguas. . . . . »	3		á Ibiernas. . . . . 2 5 á Cifuentes. . . . . 2 7

En la figura 7.17 se muestra un mapa de elaboración propia que resume los itinerarios de La Región en 1830.

<sup>54</sup> Ibidem p. 62.

<sup>55</sup> Ibidem p. 39.

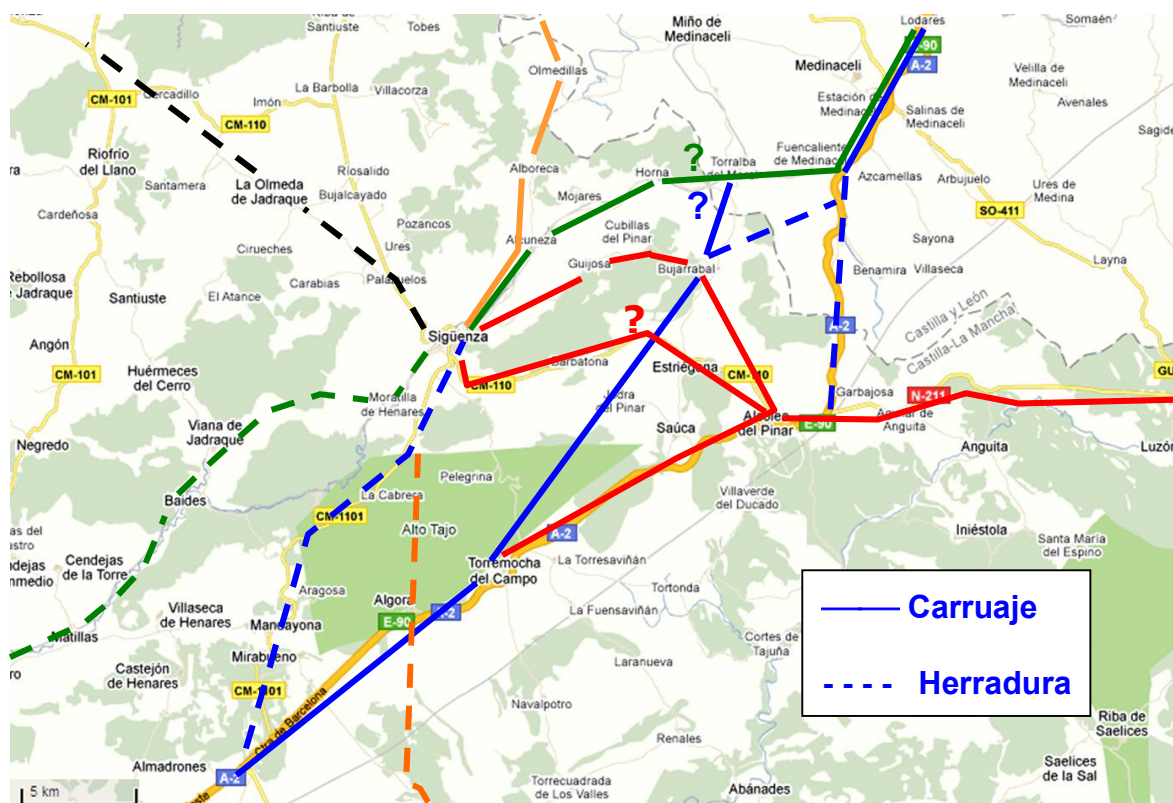
<sup>56</sup> Ibidem p. 62.

<sup>57</sup> El término montado es ambiguo, ya a primera vista da a entender que se va montando un caballo o mula, pero realmente parece que se refiere a “establecida con postas”, en las que podrían cambiarse de caballos tanto de monta como de tiro de carruajes.

<sup>58</sup> Ibidem p. 64.

<sup>59</sup> Ibidem p. 39.





**Figura 7.17.** Itinerarios de Francisco Xavier Cabanes de La Región en 1830

Lo primero que llama la atención es la buena comunicación de Sigüenza a través de caminos de carruajes con gran parte de su entorno: con el norte hacia la villa de Almazán y la ciudad de Soria, con el noreste con Medinaceli, Calatayud y Zaragoza, y con el este hacia la ciudad de Daroca. Estas buenas comunicaciones con el noreste implican y explican la vocación aragonesa de La Comarca. Así Sigüenza, ciudad alcarreña, debía tener importantes intercambios, tanto culturales como comerciales, e influjos con Aragón.

La comunicación de Sigüenza con Madrid en carruaje, no era directa, y seguía un complicado camino, pasando por Guijosa, término de Cubillas, Bujarrabal, Alcolea del Pinar y luego la ruta general hacia Madrid. Parte de este camino es el tradicional de comunicación Bujarrabal-Sigüenza, que pasa por el término de Cubillas, atravesando, el vallejo tasugo y las praderas, luego bajando a la dehesa y luego a lo largo del Arroyo de la Hoz, hasta la zona del portillo del pinar y Guijosa. Las marcas encontradas en las piedras en la zona entre las praderas y la dehesa así lo atestiguan.

Es curioso que Sigüenza se comunicara por camino de herradura con Atienza, Jadraque y Almadrones, pero con camino de carruaje con Bujarrabal. Esto se comprende al pertenecer Bujarrabal al recorrido de Sigüenza a Daroca.

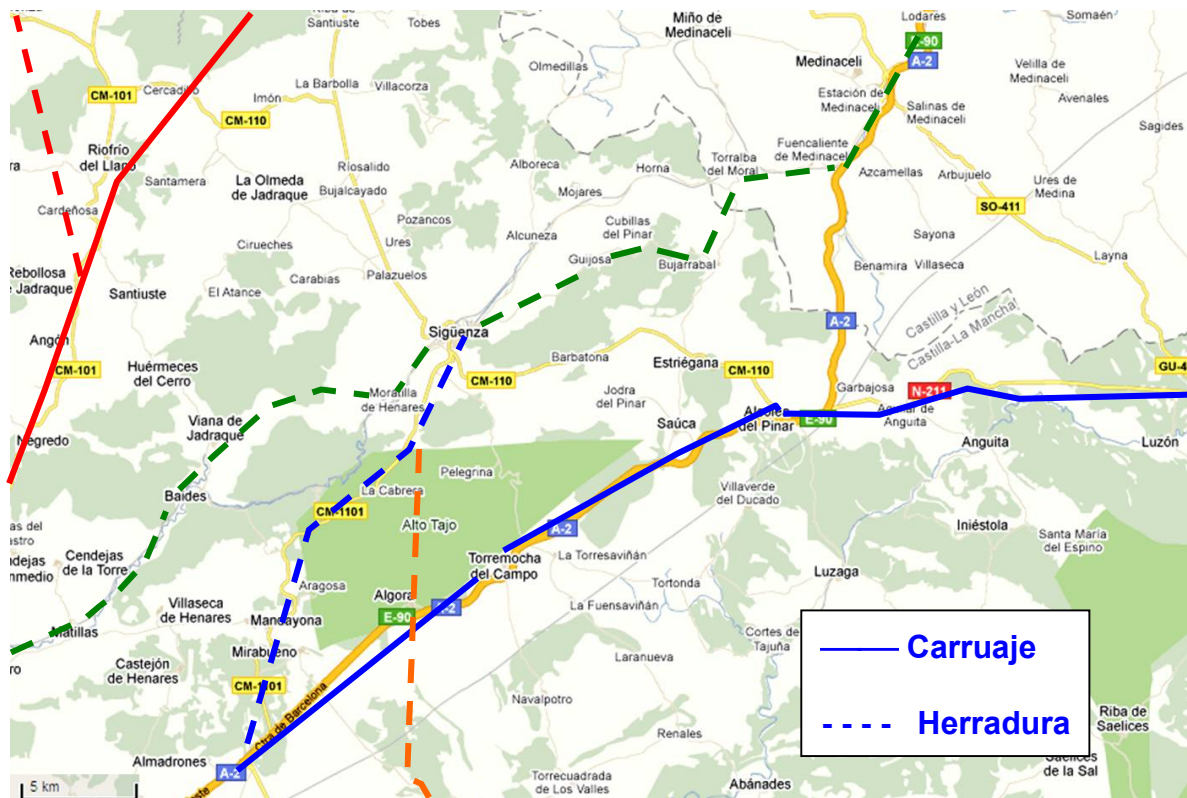
Como curiosidad local en la Noticia<sup>60</sup> de los individuos empleados y dependientes de la renta de correos, postas y caminos, Cabanes cuenta que, a finales de 1829, los maestros de postas de las diversas carreras montadas, de la Compañía de Reales Diligencias, siendo en Bujarrabal la maestra Mónica Rojo y en Lodares María Agradas, siendo los responsables del resto de las postas del entorno hombres. Este hecho es un índice de que el machismo predominante en España hasta finales del siglo XX, tenía sus excepciones, posiblemente basadas en las necesidades imperiosas.

<sup>60</sup> Ibidem p. 286.



**José Freire en 1835**<sup>61</sup> edita un libro en el que amplía y actualiza la información de Bernardo Espinalt de 1775, y también la de Santiago López de 1812. Detalla legua a legua todos los lugares de los caminos que describe, entre otros:

- **Camino Real de Aragón y Cataluña.** Era camino general de ruedas, pasando entre otras ciudades por Guadalajara, Daroca y Zaragoza. En nuestro entorno discurría por Almadrones, Algora, Torremocha, Sauque (así en el original), Alcolea, Venta del Gorro, Venta del Campo, y Maranchón, desde donde partía el camino hacia Calatayud, pasando por Iruecha, Sisamón y Ateca.
- Madrid para Zaragoza. Camino de **herradura** a lo largo del Henares. Entre otros lugares pasaba por Alcalá, Marchamalo, Padilla (desviación a Jadraque, Rebollosa y Atienza), Bujalaro, Mira el Río, Sigüenza, Hijosa, Bujarrabal, Fuencaliente, El convento de S. Francisco y Arcos.
- Camino de herradura de Sigüenza a Calatayud, pasando por Fuencaliente (a tres leguas), Arcos, Monreal y Alhama.
- Camino de herradura de Sigüenza a Cuenca, pasando por La Cabrera, Algora, Las Hibiernas, Cifuentes...
- Camino de rueda de Madrid a Pamplona pasando por Alcalá de Henares, Padilla, Jadraque, Rebollosa, Paredes, Almazán...



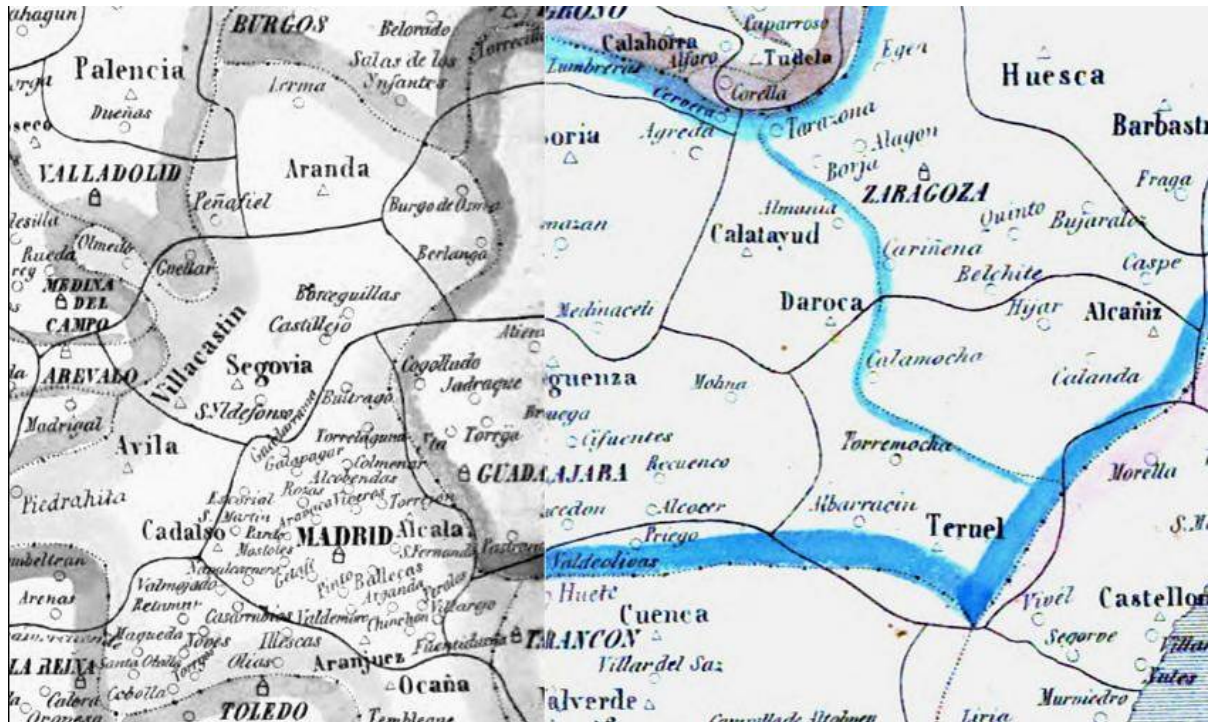
**Figura 7.18.** Itinerarios de José Freire a través de La Región, en 1835

Es decir prácticamente los mismos caminos que cita Matías Escrivano en 1767. En cuanto a las direcciones para las cartas cita a Bujarrabal, Hijosa y Orna como dependientes de Sigüenza, no citando a Cubillas.

<sup>61</sup> José Freire, (1835): “Dirección General de cartas en forma de diccionario”, Ed. Pedro Sanz, Madrid. Pp. 250, 258, 295, 311 del tomo 2º.



**Francisco Jorge Torres Villegas**<sup>62</sup>, en 1857, da un Mapa de Correos de España. Conteniendo las administraciones principales de correos que forman las Provincias postales con las Subalternas y Estafetas agregadas en sus respectivos territorios. En éste mapa los límites provinciales aproximados figuran como líneas finas negras, y en color las seis carreras principales. Sigüenza figura como Administración Subalterna o Estafeta con sueldo fijo, con la misma categoría que Aranda, Soria, Segovia, Calatayud y Daroca, entre otras. Es decir, la importancia de Sigüenza y las vías de comunicación de su entorno sigue siendo patente en 1857.



**Figura 7.19.** Itinerarios postales de La Región en 1830, según Torres Villegas

También hace una breve historia de los correos desde tiempos antiguos. Allí comenta que hasta el año 1759 sólo se recibía en las poblaciones una expedición semanal. A partir de ahí hay un reforzamiento progresivo, y en la línea Madrid a Barcelona, el correo diario en sillas comenzó el 1º de mayo de 1845. Cabe suponer que se refiere al correo en diligencia, a través del nuevo paso desde Alcolea a Esteras de Medinaceli.

En la **Memoria de las obras públicas en España en los años de 1859 y 1860**<sup>63</sup> cita la ruta actual, considerada carretera de primer orden la de Madrid a la Junquera, y pasando, entre otros, por Guadalajara, Taracena (3,8) , Valdenoches (4,9), Alcolea (71,6), Esteras (3,8), Lodaes (11,2), Juvera (3,5), Arcos (10,4) y Ariza (11,8)<sup>64</sup>. También figura como de primer orden la carretera de Alcolea a Tarragona, pasando por Maranchón y Molina.

En el **Itinerario Descriptivo Militar de España**<sup>65</sup>, de 1867, en el Itinerario nº 4, da las etapas del viaje de Madrid a Zaragoza, que dice que es carretera de primer orden. En este

<sup>62</sup> Francisco Jorge Torres Villegas, (1857): “*Cartografía Hispano-Científica o sea los mapas españoles*”, Tomo 2º, 2ª ed, Imprenta Ramón Ballone, Madrid, p. 23-34

<sup>63</sup> Memoria de las obras públicas en España en los años 1859 y 1860, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, p. 72.

<sup>64</sup> Damos entre paréntesis las distancias en km con la anterior población.

<sup>65</sup> Estado Mayor del Ejército, (1867): “*Itinerario Descriptivo Militar de España*”, Tomo I, Madrid, p. 18-19.



caso ya se habla de kilómetros y no de leguas como anteriormente. Los comentarios que hace en la zona de Torremocha del Campo, Torresaviñan, Saúca, y Alcolea del Pinar, es que recorre un terreno ondulado, asciende por espesos montes, para ganar una derivación de la sierra Ministra, en la que está situada Alcolea del Pinar. Luego en el itinerario hacia Esteras de Medina, Salinas, Lodares, Jubera y Somaén, dice que la carretera desciende, por terreno ondulado, por la falda de la citada sierra Ministra, al estrecho valle por el que corre el río Jalón, cuyo curso sigue. De Lodares a Somaén el valle es un desfiladero formado, por rocas cortadas a pico.

#### RESÚMEN POR ETAPAS.

	<u>Núm.</u>	<u>Kilóm.</u>
<b>De Madrid á Torrejon de Ardoz.</b> . . . . .	<b>1</b>	<b>20</b>
» <b>Alcalá de Henares.</b> . . . . .	<b>2</b>	<b>10</b>
» <b>Guadalajara.</b> . . . . .	<b>3</b>	<b>26</b>
» <b>Trijueque.</b> . . . . .	<b>4</b>	<b>22</b>
» <b>Algora.</b> . . . . .	<b>5</b>	<b>34,5</b>
» <b>Alcolea del Pinar.</b> . . . . .	<b>6</b>	<b>22,5</b>
» <b>Somaen.</b> . . . . .	<b>7</b>	<b>31</b>
» <b>Ariza.</b> . . . . .	<b>8</b>	<b>28,5</b>
» <b>Ateca.</b> . . . . .	<b>9</b>	<b>27,5</b>
» <b>Calatayud.</b> . . . . .	<b>10</b>	<b>14,5</b>
» <b>El Frasno.</b> . . . . .	<b>11</b>	<b>19,5</b>
» <b>La Almunia.</b> . . . . .	<b>12</b>	<b>16,5</b>
» <b>La Muela.</b> . . . . .	<b>13</b>	<b>26</b>
» <b>Zaragoza.</b> . . . . .	<b>14</b>	<b>23</b>
<b>TOTAL.</b> . . . . .	<b>14</b>	<b>321,5</b>



### 7.3. Resumen y conclusiones de los itinerarios de La Región

En la siguiente tabla se resumen los datos más relevantes de todos los itinerarios mencionados en este capítulo, como viajes o descripciones de libros y/o mapas.

Autor	Año	Mapa Viaje Posta Cmno	HENARES- JALON		POSTAS					
			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
			Hita Sgnza Horna Fnclnt Lodres	Hita Sgnza Bjrrbal Fnclnt Lodres	Torija Almd Sgnza ..... Lodres	Torija Trrmch Bjrrbal Fnclnte Lodres	Torija Trrmch Alclea ..... Lodres N-II	Torija Trrmch Alcolea Mrchon Daroca	Torija Trrmch Alcolea Mrchon Sisamón Calatyd	Sgnza Alclea o Sgnza Daroca
Rosmithal	1466	V	X?	X?						
Münzer	1495	V/C	X?	X?						
F. Hermoso	1502	V	X?	X?						
Navajero	1526	V	X?	X?						
Carlos I	1528	V	X?	X?						
Barreiros	1542	V		X						
Villuga	1546	V	X?	X?						
Neap	1559	M	X?	X?						
Cavalli	1567	V	X							
Ortelius	1570	M	X?	X?						
Meneses	1576	C	X?	X?						
Cock	1585	V						X		
Borghese	1594	V						X		
Mercator	1606	M	X?	X?						
Labaña	1610	V						X		
Mercator	1634	M	X?	X?						
Blaeu	1640	M	X							
Blaeu	1659	M	X?	X?						
Anónimo	1660	V	X?	X?						
Brunel	1665	V/C	X?	X?		X Pt				
Spada	1666	V						X		
Cosme de Mé	1668	V						X		
Jouvin	1672	V		X						
Nicolini	1686	V		X		X Pt				
Pedro Pontón	1705	V/C	X?	X?		X				
Moll	1711	M	X?	X?						
Van der Aa	1715	M	X?	X?						X
Alonso Arce	1736	P	X?	X?						
Vagoudy	1751	M				X				
Fdez. Mesa	1755	P				X Pt				
Caimo	1755	V	X?	X?						
Eapelastegui	1761	P				X Pt				
Desnos	1766	M	X?	X?						X
Escribano	1767	V		X H	X H			X R		



Autor	Año	Mapa Viaje Posta Camino	I Hita Sgnza Horna Fnclnt Lodres	II Hita Sgnza Bjrrbal Fnclnt Lodres	III Torija Almd Sgnza ..... Lodres	IV Torija Trrmch Bjrrbal Fnclnte Lodres	V Torija Trrmch Alclea ..... Lodres N-II	VI Torija Trrmch Alcolea Mrchon Daroca	VII Torija Trrmch Alcolea Mrchon Sisamón Calatyd	VIII Sgnza Alclea o Sgnza Daroca
Alfieri	1769	V/R						X		
Ponz	1770	C	X			X Pt		X		X
Towsend	1786	V						X R		
Kitchin	1790	M			X			X		
Bourgoing	1799	V				X				
Laborde	1800	V						X	X	
Espinalt	1804	M				X P				
Bory	1806	M			X					X
Tomás López	1808	M	X							
Lapie	1810	M		X		X P		X		
Tofiño	1812	M	X	X P				X		X X
Santiag López	1812	C		X H				X R	X	
Rezusta	1813	M	X		X	X P Pt		X	X	X
Tranquillo	1820	M	X				X P	X		X X
Cabrerizo	1826	V M				X Pt			X	
Cabanes	1829	M		X	X	X		X	X	X
Cabanes	1830	P C	X	X	X	X	X	X R	X	X X
José Freire	1835	C		X	X			X R	X	
Arrowsmith	1844	M		X P	X P	X		X	X	X X
Mabon	1848	M	X	X	X	X P	X	X		
Martín López	1852	M		X		X P		X	X	X X
Dufour	1856	M	¿?	X		X		X	X	X
MOPU	1861	M L			X		X P	X P		X
MILITAR	1867	V					X			
Stieler	1875	M	X				X P	X P	X	
Letts	1883	M			X	X	X		X	

El significado de las letras que figuran en el cuadro son: M (Mapa), V (Viaje), P (Posta), C (Camino). El símbolo X significa adscripción de la ruta de ese "Autor" a uno o varios de los ocho itinerarios conocidos. En las citas que se atribuyen a la ruta I se incluyen aquellas que se cita de forma concreta a Horna y/o Alcuneza. En las citas que se atribuyen a la ruta II se incluyen aquellas que se cita de forma directa a Bujarrabal y/o a Guijosa. En aquellos casos que sólo se cita a Fuencaliente y a Sigüenza el itinerario se atribuye con duda (X?) tanto a la ruta I como a la II.

Una de las incógnitas que se plantean es cuales han sido los itinerarios precisos de los caminos de Aragón, al paso por nuestra región. Sabemos que hubo tres variantes, durante los siglos XV a XIX. La otra incógnita es ¿Cuándo dejaron de perder importancia unas y otras variantes de los caminos?.

**Ruta del Henares – Jalón hacia Aragón.** Es la ruta que, ae superponía parcialmente sobre la calzada romana nº 25 del Itinerario Antonino (ver apartado 3.3.4.1), y pasaba por Alcalá de Henares, Hita, Padilla, Bujalaro, Baidés, Sigüenza, Fuencaliente y (Medinaceli) Lodares. En algunos momentos se desviaba por Jadraque. Fuencaliente es citado en los



mapas de forma reiterada desde 1559. Siempre ha sido un pueblo insignificante, que en 1751 (en el Catastro de Ensenada) contaba con 31 vecinos más 10 habitantes, y en el censo de 1842 contaba con 38 hogares y 150 almas<sup>66</sup>. Su cita reiterada en los mapas sólo queda justificado por el paso del camino de Aragón por esa localidad<sup>67</sup>.

La duda que persiste es cual era el itinerario de Sigüenza a Fuencaliente: bien pasando por Guijosa y Bujarrabal, o bien pasando por Alcuneza, Horna y Torralba. Queda claro que ambos caminos debían de existir posiblemente desde tiempos romanos, y que sólo ha habido alternancia del uso prioritario de uno u otro. Así llega un momento, sobre 1850, que la ruta Sigüenza – Guijosa – Bujarrabal pierde importancia, quedando finalmente en desuso total.

El paso por Guijosa y Bujarrabal es citado, entre otros, en el viaje de Barreiros en 1542, en el de Jouvin en 1672, en el de Nicolini en 1686, en la guía de Escribano de 1767, en los caminos de Freire en 1835, así como en los mapas de los años 1689, 1805, 1810, 1812, 1829, 1844, 1845, 1848, 1849, 1852, 1856 y 1883. Basilia Izquierdo García, persona de memoria y lucidez excepcional, relata que sobre 1930 el camino de Bujarrabal a Guijosa y Sigüenza sólo era utilizado por las personas de Bujarrabal, bien a pie bien en mulas, y que nunca vio pasar por allí ningún carruaje.

El paso por Alcuneza, Horna y Torralba. Horna es citada en los mapas de 1640, 1696, 1706, 1752 y de 1813, y en el viaje de Ponz de 1770, Alcuneza es citada en el viaje de Cavalli en 1567, y Torralba es citada en los mapas de 1640, 1659, 1715 y 1812. El hecho de haber sido calzada romana, lo que certifica su calidad constructiva, aboga por la hipótesis de haber sido siempre utilizada, y posiblemente ser la principal ruta del Henares hasta aproximadamente 1700.

**Ruta de postas hacia Aragón, por Bujarrabal.** Es la ruta que pasaba por Torija, Gajanejos, Algora, Almadrones, Bujarrabal y Lodares. Lo que prevalecía en su diseño era la velocidad en llegar a Aragón, no entrando a Sigüenza ni subiendo a Medinaceli. Desde Bujarrabal a Lodares hay dos posibles variantes para bajar la Sierra: bajar hacia Fuencaliente o bajar hacia Esteras. Brunel en 1655 cita parte de esta ruta (Arcos, Torija, Guadalajara), pero queda en incógnita las otras postas. Su primera cita fehaciente es el mapa de Vagoudy en 1751, y las últimas en los mapas de Martín López de 1852 y de Dufour de 1856. Su final como ruta de postas debió ocurrir antes ya que en el tratado de Cabanes de 1830 se insiste en que las obras para el paso desde Alcolea a Esteras estaban avanzadas.

Muy posiblemente el paso por Bujarrabal se dejó de utilizar sobre 1840, pero Bujarrabal mantendría su importancia como nudo de comunicaciones locales, al pasar por allí los viajeros provenientes de Sigüenza que se dirigían hacia la ruta de Maranchón.

**Camino Real de Aragón y Cataluña.** Fue camino general de ruedas, pasando entre otras ciudades por Guadalajara, Daroca y Zaragoza. En nuestro entorno discurría por Almadrones, Algora, Torremocha, Saúca, Alcolea, Venta del Gorro, Venta del Campo, y Maranchón, desde donde partía el camino hacia Calatayud, pasando por Iruecha, Sisamón y Ateca. Esta ruta, que es actualmente secundaria, fue la principal en los siglos XVIII y XIX.

---

<sup>66</sup> En 1857 la unidad censal incluye a Torralba y Azcamellas, y cuenta con 96 vecinos y 375 almas; en 1860, 114 vecinos y 573 almas; en 1877, 121 vecinos y 458 almas; en 1900, 133 vecinos y 482 almas, y en 1960, 154 vecinos y 528 almas. El aumento entre 1857 y 1900 se debió a la construcción del ferrocarril Madrid-Zaragoza, que fue iniciado en 1858, el 1859 llegó a Guadalajara, en 1863 a Alhama, y fue terminado 1865.

<sup>67</sup> Torralba era más pequeño: en 1751 tenía 9 vecinos y una viuda, y en 1842 tenía 12 vecinos y 51 almas. En 1857 desaparece como unidad censal siendo adscritos sus vecinos a Fuencaliente.



Los tres anteriores itinerarios pierden importancia de forma paulatina por la construcción de dos nuevas Comunicaciones ambas pasando por el angosto cañón del Jalon entre Lodares, Jubera y Somaén, para luego abrirse en Arcos de Jalón.

- La primera en comenzarse fue la carretera (obviamente camino de ruedas o carretero) Madrid – Zaragoza. Se comenzó en 1826<sup>68</sup>, no teniendo una referencia concreta de en que momento se terminó. Probablemente en el momento de su construcción no supuso un cambio de usos y costumbres en La Región ya que la mayor parte de esa ruta ya existía previamente como camino de ruedas. La zona que sería afectada, lentamente pero con un desenlace fatal, sería la de Daroca. Esta ciudad era famosa en Las Españas durante toda la Edad Moderna por pasar por ella una de las rutas Entre Castilla y Aragón; actualmente casi nadie diría que “es una ciudad”. El cambio del paso por Maranchón y Daroca para sustituirse por Arcos y Alhama de Aragón determinó el cambio de riqueza, población y desarrollo de esas regiones.
- La segunda es el ferrocarril Madrid – Zaragoza terminado en 1865, que absorbería totalmente el correo postal, y buena parte del tráfico de personas y mercancías entre esas capitales. En ese momento los itinerarios tradicionales mantendrían un tráfico regional de personas y mercancías que tuviera puntos de origen y/o destino diferente de la de Madrid-Zaragoza<sup>69</sup>.

La situación de La Comarca en general en cuanto a las comunicaciones ha sido privilegiada a lo largo de los siglos. Podemos resumir las siguientes:

- Por un lado el paso de la vía romana Emerita Augusta - Caesar Augusta (es decir Mérida – Zaragoza), por Sigüenza (y por Horna, a 3 km de Cubillas), que tal vez en el siglo XVIII, se convertiría en camino de carruaje como consecuencia de la importancia y el poder económico de la ciudad y del obispado de Sigüenza, y en carretera durante el siglo XIX.
- El paso por Guijosa término de Cubillas y Bujarrabal de un camino inmemorial, que se convirtió en camino de carruaje desde Sigüenza hacia Daroca pasando por Alcolea, durante el siglo XIX (que era de herradura en el XVIII, e inclusive anteriormente). Este camino entroncaba en Alcolea con el camino de ruedas procedente de Madrid y Guadalajara pasando por Torija y Torremocha.
- El camino general de postas entre Madrid y Aragón, datado como de carruaje a partir de 1775, pasando por Bujarrabal, en los siglos XVIII y XIX, y posteriormente, ya sin pasar por Bujarrabal, fue convertido en carretera N-II en el siglo XIX y XX.
- La construcción del ferrocarril Madrid – Zaragoza entre 1858 y 1865, realizándose las obras de La Comarca en 1861, con paradas en Sigüenza, Alcuneza y Torralba.

Todo ello ha hecho de La Comarca un lugar especialmente bien comunicado, y por lo tanto abierto a los influjos culturales y comerciales que las vías de comunicación proporcionan. Por otro lado también abierto a los desmanes de las guerras, dada la cercanía a estos mismos caminos, que en épocas de guerra se convertían en caminos militares.

---

<sup>68</sup> Eloy Fernández Clemente ( ): La transformación de la ciudad en el siglo XIX, p. 442.

<sup>69</sup> El lector que quiera ampliar sobre la historia del ferrocarril y caminos puede dirigirse a Marcos Gómez Puente (2010): Breve historia administrativa del transporte por carretera, Airlex Ediciones.



## 7.4. Camino de ruedas Sigüenza – Guijosa – Cubillas – Bujarrabal - Fuencaliente

Este camino ha sido citado repetidas veces en este capítulo, y en el apartado 7.3 nos

Autor	Año	<u>M</u> apa <u>V</u> iaje <u>P</u> osta <u>C</u> amino	Hita Sigüenza Guijosa Bujarrabal Fuencaliente Lodares
Rosmithal	1466	V	?
Münzer	1495	V/C	?
Carlos I	1528	V	?
Barreiros	1542	V	S Herradura
Villuga	1546	V	?
Neap	1559	M	?
Matthäus	1631	M	?
Mercator	1634	M	?
Brunel	1655	V/C	?
Blaeu	1659	M	?
Jouvin	1672	V	S
Nicolini	1686	V	S Herradura
Nicolas Visscher	1689	M	S
Pedro Pontón	1705	V/C	?
Caimo	1755	V	?
Desnos	1766	M	?
Escribano	1767	V	S Herradura
Mentelle-Chanlaire	1805	M	S
Lapie	1810	M	S
Tofiño	1812	M	S P
Santiago López	1812	C	S Herradura
Cabanes	1829	M	S
Cabanes	1830	P C	S?
José Freire	1835	C	S Herradura
Arrowsmith	1844	M	S P
Dufour	1845	M	S Ruedas
Mabon	1848	M	S
Dufour	1849	M	S Calzada
Martín López	1852	M	S Camino
Dufour	1856	M	S Ruedas
Letts Son	1883	M	S

hemos referido al mismo como itinerario **II**. En la tabla adjunta se reúnen aquellos autores de Mapas, Viajes, itinerarios de Posta o de Caminos, en que hay una referencia concreta a Guijosa señalando con **S**; en otros casos sólo figura Sigüenza y Fuencaliente y hay duda si el camino para llegar a Fuencaliente iba por la ruta del Henares (Horna y Torralba) o bien por la ruta algo más al sur por Guijosa y Bujarrabal señalándose en estos casos como ?

Santiago López en 1812 lo cataloga al camino de herradura en su tratado. Xabier Cabanes en su tratado de 1830 dice que es de ruedas entre Sigüenza y Bujarrabal, asimismo desde Madrid hasta Almadrones.

En 1835 Freire cita el camino de herradura a lo largo del Henares mencionando las poblaciones consecutivas de Sigüenza, Guijosa, Bujarrabal, Fuencaliente.

Es difícil compatibilizar todos los datos expuestos. La hipótesis más probable es que el camino entre Sigüenza y Fuencaliente fuera un camino secular de herradura, que en el tramo Bujarrabal a Fuencaliente coincidía con las postas iniciadas en el siglo XVI. Asimismo que a finales del s. XVIII se hiciera camino de ruedas el tramo Sigüenza a Bujarrabal, y posteriormente el tramo Bujarrabal a Fuencaliente. Este tramo es el más abrupto, ya que supone coronar Sierra Ministra

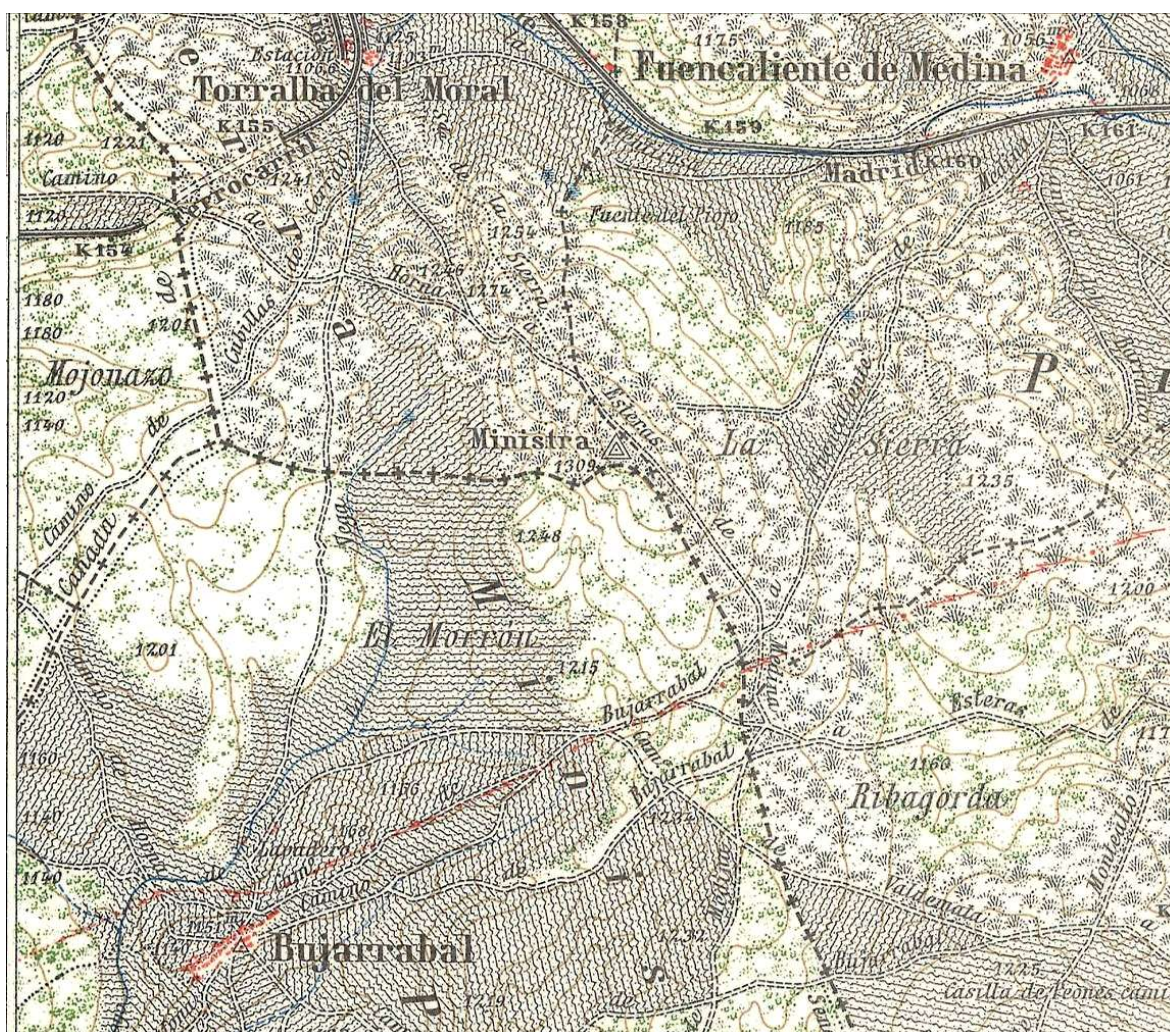
cercano a su máxima cota (Ministra. 1312 m.s.n.m.). Esta ruta a partir de Bujarrabal pasa por los parajes de Los Arenales, El Cabezuelo, Valdenata, coronando la divisoria en La Ribagorda y descendiendo por La Peñuela dejando a la derecha el Altillo de la Sielva, siguiendo prácticamente la línea recta hasta llegar a Fuencaliente. Este proyecto fue pronto abandonado al comenzarse sobre 1830 la que luego sería la N-II, atravesando la Sierra Ministra por Torremocha, Saúca, Alcolea del Pinar, Esteras de Medinaceli y Medinaceli.



El trazado del camino es fácil de imaginar, sin más que consultar la topografía antigua. En el mapa topográfico de 1920, de escala 1:50.000 figura con claridad el camino de Guijosa a Bujarrabal, y el Bujarrabal a Fuencaliente, junto con una densa red de caminería local, ya que cada pueblo tenía caminos propios para ir a todos y cada uno de los lindantes con él.



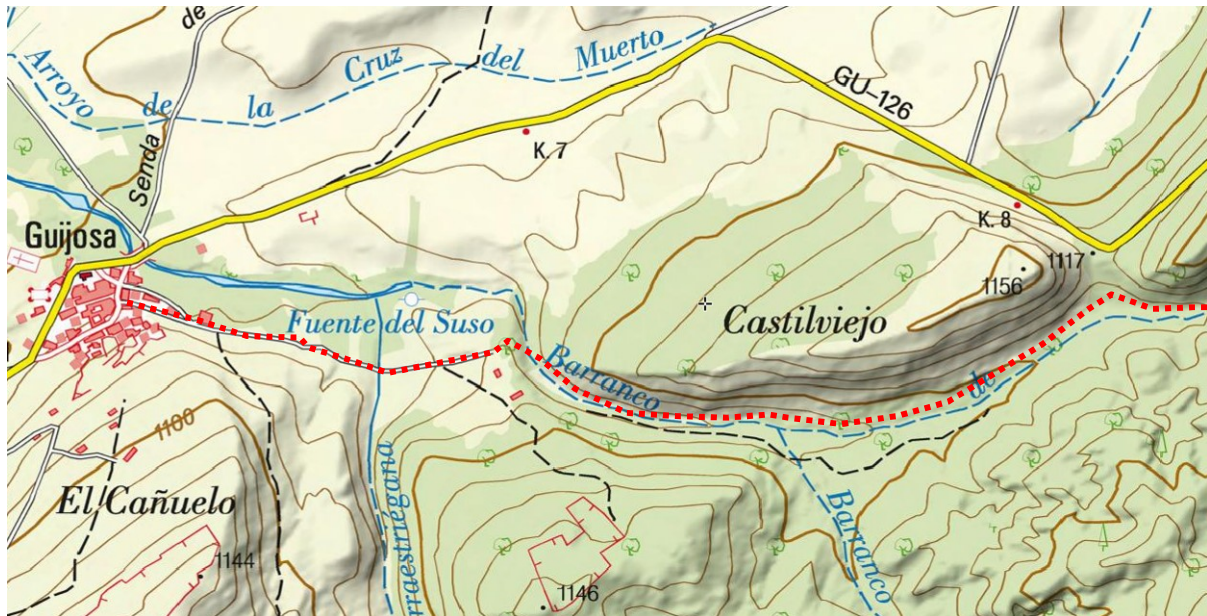
**Figura 7.21.** Recorte del mapa topográfico de 1920, escala 1:50.000; hoja 461, Sigüenza



**Figura 7.22.** Recorte del mapa topográfico de 1923, escala 1:50.000; hoja 462, Maranchón



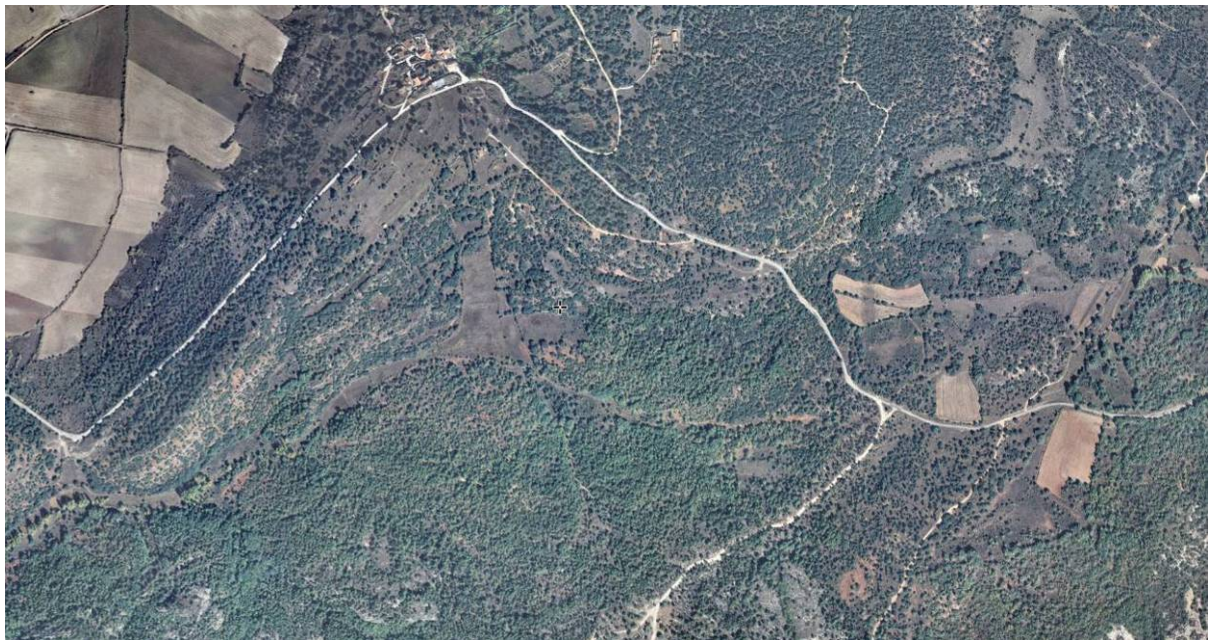
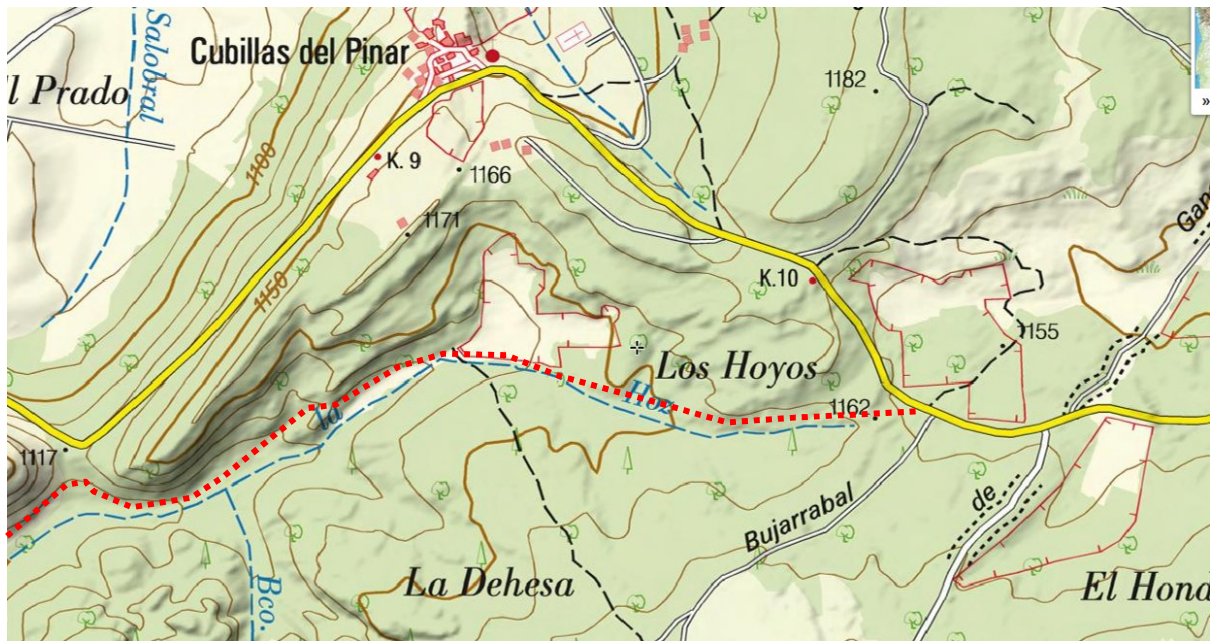
La siguiente pregunta es ¿Qué ha quedado de ese pasado glorioso en que diligencias y carruajes circulaban por nuestros términos municipales? La respuesta vamos a darla en forma de imágenes.



**Figura 7.23.** Arriba: recorte del mapa topográfico de 2020; abajo: foto aérea PNOA de 2009

En las figuras 7.23 y 7.24 se muestran recortes del mapa del IGN de la zona, y superpuesto al mismo con línea de trazos de color rojo el trazado del camino en los términos municipales de Guijosa y Cubillas. Asimismo se muestra la foto aérea de 2009, año en que la vegetación de la zona era menos densa que actualmente, lo que permite una mejor visibilidad del terreno.





**Figura 7.24.** Arriba: recorte del mapa topográfico de 2020; abajo: foto aérea PNOA de 2009



**Punto 1.** UTM: X 536.284, Y 4.549.612. A 520 m del templo parroquial de Guijosa, hay un cruce de caminos -Estriégana a la izquierda Cubillas recto-con un mojón en arenisca rosa, “el mojón del Carmelo”, porque fue un tal Carmelo el que lo talló y plantó sobre 1928, para indicar la desviación hacia la mina de hierro. Esta mina de hierro se explotaba por esa época como también lo fue en época musulmana y

probablemente celtibérica (ver apartados 2.4.7.6 y 3.5.3.3 Asentamiento El Villar). En la



edad contemporánea tenemos noticia de su uso en 1848<sup>70</sup> en que se citan las minas de la provincia de Guadalajara.



**Punto 2.** UTM: X 537.462, Y 4.549.587. Ya en el término municipal de Cubillas nos encontramos con uno de los parajes más bucólicos de La Comarca. Siguiendo dirección hacia el Este, a mano derecha está el arroyo de la Hoz y a mano izquierda el escarpe, que en algunos lugares parece de factura humana, del promontorio del cerro de Castilviejo. En tramos se circula por una pequeña trinchera con el suelo excavado. Es un recoleto pasillo en sombra, donde se experimenta un frescor veraniego, difícil de encontrar fuera de aquí. El suelo aunque tupido de maleza es fácilmente transitable, teniendo una anchura de unos 4 m entre los muros de las fincas al sur, y el pequeño escarpe al norte.

---

<sup>70</sup> Diario de Avisos de Madrid del 27 de agosto de 1848





**Punto 3.** UTM: X 537.659, Y 4.549.724. Muy cerca del paraje del “Portillo del Pinar”, donde en 1920 se unía el camino de Cubillas a Guijosa con de Bujarrabal a Guijosa. En este punto parece intuirse un pequeño atrincheramiento de factura humana.



**Punto 4.** UTM: X 537.706, Y 4.549.741. A 25 m al este del “Portillo del Pinar” se encuentra una de las zonas mejor conservadas. El paso, aunque infrecuente, de tractores y algún vehículo particular ha mantenido limpio el camino de matorrales. La anchura en este tramo situado entre dos muros de piedra es de aproximadamente 5 m.





**Punto 5.** UTM: X 538.108, Y 4.549.706. Es un paraje singular en que el camino se aleja ligeramente del arroyo y discurre por una trinchera muy abierta, de posible factura humana. En el suelo parece encontrarse los restos de un antiguo empedrado.





**Punto 6.** UTM: X 539.090, Y 4.549.873. Algo más arriba del paraje de “El Navajo” encontramos “una reguera” excavada en la roca arenisca roja del triásico inferior. Y decimos reguera porque por ella podría discurrir el agua en dirección oeste; pero para eso tendría que llover con ganas y, como puede verse en la foto superior izquierda la “reguera” esta llena de hojarasca y arena. Cabe la posibilidad que en vez de una reguera producida por el paso secular de agua, sea una rodera, producida por el paso continuado de carros con llantas metálicas. Esta hipótesis queda reforzada porque en las inmediaciones, ver foto superior, se haya una marca en la roca de forma lineal que parece tener este origen. También cabe la posibilidad que la rodera fuera producida por el paso de caballerías a lo largo de 10 siglos. Y finalmente que esta huella se empezara a producir en tiempos de dominación musulmana por el uso de carretillas para el transporte de leña, es una hipótesis... Tal vez hayan confluído todos los factores mencionados anteriormente.

Esperamos tener salud para en la próxima edición dar respuesta a la pregunta: ¿Dónde se encuentra la otra rodera?





**Punto 7.** UTM: X 539.212, Y 4.549.878. Muy cerca del entronque con la actual carretera GU-126, el camino se halla interrumpido por los árboles, encinas, pino rodeno y algún roble melojo despistado, que han crecido



## 8. ACONTECIMIENTOS BELICOS EN LA COMARCA

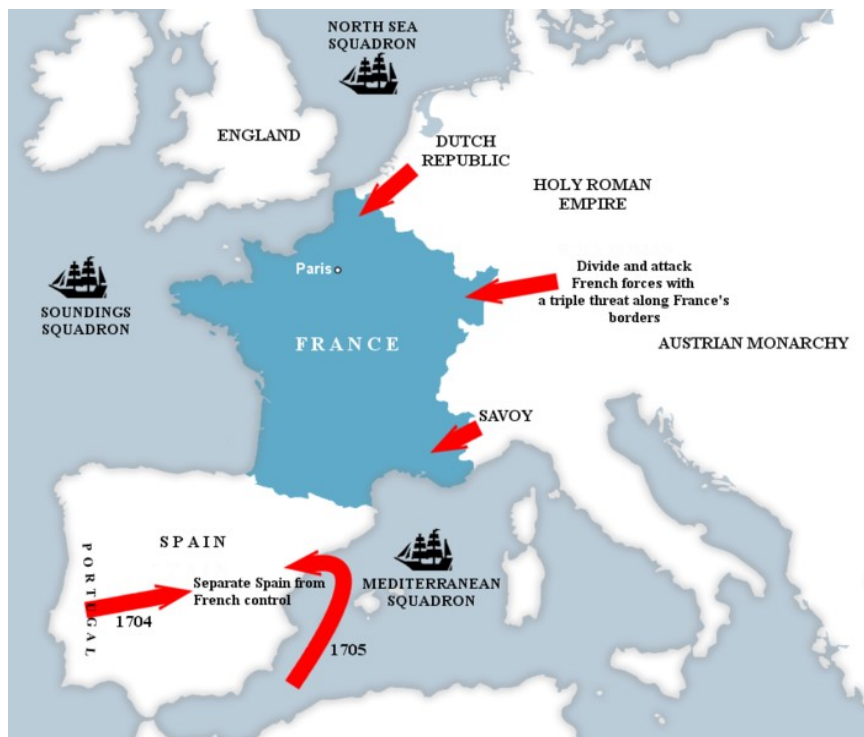
### 8.1. Introducción

En este apartado trataremos los principales acontecimientos bélicos que afectaron a la comarca como consecuencia de afectar a las Españas enteras. Las guerras son, para los pueblos que las sufren, acontecimientos anecdóticos en el sentido temporal, ya que abarcan cortos periodos de tiempo comparados con los periodos de paz. Son menos anecdóticos en el sentido de los cambios sociales que pueden acarrear, aunque no ocurran en la misma guerra sino como consecuencia de la misma. Porque en el medio rural los cambios son lentos, y las tres guerras a las que nos vamos a referir no supusieron cambios sustanciales, ya que la miseria se mantuvo, y sólo sirvieron para aumentar el sufrimiento.

Carne de cañón es la expresión castellana para referirse a aquellos que van a la guerra para morir gratuitamente. No alcanzan honores ni ascensos, ni recompensas económicas, sólo mueren.

### 8.2. Guerra de Sucesión, 1701-1713

El rey de las Españas Carlos II *el Hechizado*, estéril y enfermizo, murió en 1700 sin dejar descendencia. Previamente a su muerte la cuestión sucesoria se convirtió en asunto internacional, ya que los aspirantes al trono, Luis XIV de Francia y el Emperador Germánico Leopoldo I eran cuñados y primos suyos, y ellos o sus descendientes eran candidatos al trono. Por lo que la familia que fuera sucesora sería preponderante en Europa y se rompería el equilibrio de fuerzas reinante. Las potencias implicadas eran Francia, Inglaterra, el Sacro Imperio Romano Germánico (Alemania, Austria, Chequia y Países Bajos Españoles, más Hungría), Portugal, Holanda, Saboya y España. Hubo dos tratados de las potencias sin contar



con España, y finalmente se pactó nombrar sucesor al Archiduque Carlos, hijo de Leopoldo I. Pero Carlos II nombró en su testamento heredero a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, y sobrino nieto suyo. Ante lo cual Luis XIV rompió los tratados y apoyó a su nieto Felipe, que fue coronado en 1701 como Felipe V.

Los intereses internacionales desencadenaron una guerra, tanto dentro como fuera de las Españas, que duraría entre 1701 y 1713,

**Figura 8.1.** Principales escenarios de la Guerra de Sucesión



cuyas principales escenarios se muestran en la figura 8.1<sup>71</sup>. Se libraron diversas batallas entre ambos bandos. Por un lado Francia, Baviera y Castilla, y por otro lado todos los demás incluyendo a la corona de Aragón, con Barcelona al frente, formando la Gran Alianza. El éxito parcial de las acciones favoreció unas veces a unos y otras a otros, tanto en España como en el exterior.

Algunas de las acciones militares perpetradas por la Gran Alianza causaron en las ciudades alcarreñas destrucción y saqueo. La ciudad de Guadalajara, tras el paso de estas tropas en los meses de julio y agosto de 1706, quedó con buena parte de sus edificios quemados, y empobrecidos sus habitantes. También las tropas borbónicas pasaron por Guadalajara, consumiendo reservas de alimentos. Con muchos habitantes huidos, la ciudad comenzó su auténtico declive ochocentista, que no pudo recuperar ya a pesar de las inmediatas mercedes fiscales concedidas por el gobierno borbónico.

El fin de la Guerra de Sucesión, con la victoria de Felipe V, y la instauración definitiva de los Borbones en el trono de España, se dio en suelo de Guadalajara, concretamente en Brihuega en 1710. Y fue de esta manera: la retirada del ejército austriaco es rápida tras su derrota en Madrid. Cruzan las alcarrias comandados por Frankemberg, Staremberg y Stanhope. Felipe V avisa a su general Vendôme para que los persiga. Ambos se unen en Guadalajara, planeando la persecución y el aplastamiento final. Stanhope para a descansar en Brihuega. Los hispanos, con Vallejo, Bracamonte y otros generales a la cabeza, ocupan por la noche todos los puentes, pasos y alturas que por el valle del Tajuña y la Alcarria briocense pueden tener funciones vitales. En vista del peligro, el inglés decide atrincherarse en Brihuega. Inicia febrilmente una fortificación total: convierte el castillo en reducto último, abre pozos y trincheras por las calles; pone maderos atados con cadenas por las calles; prepara teas tras los parapetos; busca la inexpugnabilidad ante lo que sospecha puede ser un asalto definitivo.

El día 8 de diciembre los realistas, dirigidos por Felipe V, inician el ataque de artillería, desde las alturas circundantes, contra las antiguas murallas de Brihuega, que situada en el valle resulta un blanco fácil. Parece que se lanzaron más de mil bombas. El día 9 se continuó el bombardeo, pero dado que las murallas aguantaban mejor de lo que era de suponer el acoso artillero, enseguida se pasó al asalto, único modo de abreviar la batalla.

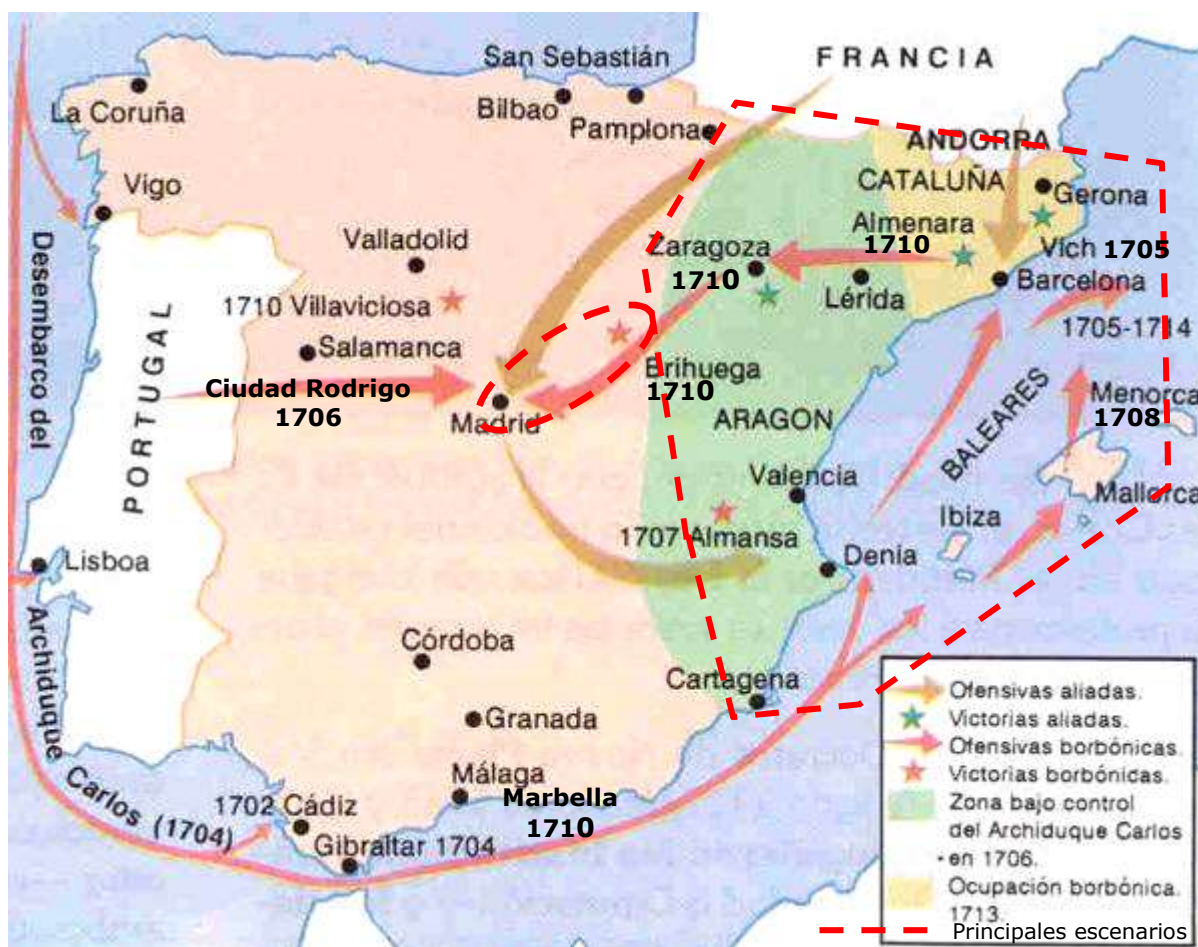
Se atacaron las diversas puertas de Brihuega, y a continuación se pasó al asalto por murallas y casas. Toda la tarde se fue en combates, asaltos, luchas cuerpo a cuerpo por murallas, torreones, calles y portales, plazas y sopuertas. Muy entrada ya la noche, tras la enorme carnicería, prisionero Stanhope, se levantó la bandera blanca de la rendición en el castillo de la Peña Bermeja.

La batalla final se estableció en las alturas de la meseta alcarreña. Staremberg se acercaba por ellas a socorrer a los vencidos. Llegaba con tropas de refresco. Traía 17.000 soldados de infantería y 5.000 caballos, más la artillería. Su sorpresa fue inmensa al encontrar, junto al pueblecito de Villaviciosa, formado en orden de batalla al ejército que durante los dos días anteriores había luchado con denuedo contra Brihuega. Prestos a la lucha, 10.000 infantes y más de 11.000 jinetes le esperaban. La retirada le era imposible al alemán. La batalla surgió con toda la fuerza y la crueldad que los momentos de una agonía imponen. Y así fue que los Borbones asentaron en el trono de España.

---

<sup>71</sup> By Rebel Redcoat - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=32567544>





**Figura 8.2.** Principales escenarios dentro de Península Ibérica

En nuestra comarca hubo algunos destrozos y desmanes a manos de las tropas de la Gran Alianza, en sus incursiones de 1706 y 1710. La casuística que de los hechos que afectaron a las instituciones religiosas está recogida por Catalina<sup>72</sup>, que dentro de su magna recopilación recoge informes de los episcopados con las tropelías cometidas por los soldados a su paso por Castilla. En estos informes se hace hincapié en que se regocijaban en maltratar a la población, habida cuenta de que los europeos, muchos de ellos ingleses y holandeses, eran en su mayoría protestantes y los españoles católicos.

En Cifuentes, quemaron el retablo y los santos del convento de San Francisco, además saquearon la sacristía y pegaron a los religiosos. Lo propio hicieron en el convento de dominicos, donde mordieron el dedo a un fraile para quitarle un anillo. En Yela, desnudaron a las mujeres que se refugiaron en la iglesia dejándolas "en camisa", y en Budía saquearon la ermita del Peral. Al cura de Valdelagua le encontraron cantando el *Pange Lingua* en honor a las victorias de Felipe V, y pensaron en cortarle la lengua y matarle, pero le llevaron ante Villarreal, general muy católico pero que no tuvo miramientos. Mandó quemar la iglesia y al cura se lo llevaron a Cifuentes; después, en la batalla de Villaviciosa le pusieron en primera línea para que le matasen.

Cuando Felipe V llegó a Sigüenza, y estando allí el cura de Barbatona, apareció un vecino de Barbatona contando que un soldado hospedado en su casa había encontrado unas hostias del campo de batalla en Villaviciosa, y las recogió con cuidado suponiendo que podían estar consagradas, por los muchos copones que habían robado los soldados de la Gran Alianza.

<sup>72</sup> Juan Catalina García, (1899): "Biblioteca de escritores de la provincia de Guadalajara y bibliografía de la misma hasta el siglo XIX", Madrid, Ed. Sucesores de Rivadeneira, p. 647.



Dentro del Obispado de Sigüenza las poblaciones en que actuaron los Aliados fueron: La Cabrera, Pelegrina (donde el castillo, residencia veraniega del obispo de Sigüenza, fue incendiado), Pozancos, Anquela, Cifuentes, Alcolea, Embid, Cubillejo, Tortuera, Concha, Sotoca, Moratilla, Barbatona, Alcuneza, Masegoso, Moranchel, Budia, Solanillos, Valdelagua, Valderrebolo, Saelices, Miralrrió, Cogollos, Henche, Balbacil, Maranchón, Riba de Saelices, Esplegares, Aguilar de Anguita y Luzón.

En general los destrozos fueron pequeños y puntuales. Así por ejemplo, en Pozancos<sup>73</sup> hubo daños y robos en las iglesias, como se narra en el siguiente apunte, talvez realizado debido a que el que lo consignaba se consideraba personalmente despojado.

«Libro de la Obra y Fábrica de la Yglesia Parroquial de Pozancos y de visitas y quantas que fueron los primeros el año de mil setecientos y dieciseis... [va enumerando los distintos poseedores del puesto] ...del año de diez a cinco de junio que tomo la posesión año de la pérdida de la Batalla de zaragoza y ganancia de la Biruega [sic], en que las Armadas del Señor Archiduque de Austria y de S. M. D. Phelipe Quinto, dicho año estubieron acampados en Siguenza y sus contornos, como en esta Alha\_ar (¿Aralar?), a Madrid, y su fuga o siguimiento de ella, anoto esto porque nos guardo memoria y a mi principal manda, que se llevaron el santo sacramento del altar, como mas cosas de la yglesia y toda mi açienda que la tenía en ella y a la sazón me hallo mayordomo del Real Cabildo de mi Patrono, San Lucas, fundación en las salinas de la Olmeda,... en Pozancos, a quatro de septiembre del año de mil setecientos y diecisiete =(firma) Francisco Alvarez»

Estas fechorías no solían tener mayores consecuencias, excepto si algún desafortunado se interponía en el camino de los soldados, como en el siguiente ejemplo de Sigüenza<sup>74</sup>.

«Juan Navarro (Juan de Ariza el cerrajero, de erida que le dieron los soldados) En cinco de Diciembre de dicho año (1710) murió Juan de Ariza Navarro, menor, reçibió los santos sacramentos, fue sepultado en San Vicente, dio poder para testar ... »

### 8.3. Guerra de la Independencia, 1808-1814

Mucha más trascendencia, para España en general en cuanto a muertos, desmanes y destrucciones tuvo la guerra de la Independencia contra el ejército francés de Napoleón.

La ciudad de Guadalajara fue ocupada en 1808 por el ejército francés a mando del general Hugo, quien puso su residencia en el monasterio de San Francisco, fuera de la muralla, destruyendo las tropas buena parte de los palacios, las iglesias y los conventos de la ciudad, en algunos de los cuales se albergaron. La fábrica de paños paralizó su actividad. Algo similar ocurrió en Jadraque, en Sigüenza, en Cifuentes y en Pastrana. En Molina de Aragón el caso fue aún más grave, pues aparte del saqueo del general Suchet en 1809, durante los primeros días del mes de noviembre de 1810 el ejército invasor prendió fuego a la población, ardiendo más de 600 edificios, con lo que Molina quedó prácticamente devastada, y solamente el valor de "El Empecinado" y sus tropas pudieron conseguir arrojar a los franceses de sus posiciones. No obstante, volvieron en junio de 1812 ocupando Fuentelsaz y las fortalezas del señorío, devastando todavía más.

La población huyó al campo, y en 1813 una nueva acometida destruyó gran parte de los edificios del centro de Guadalajara. Tras la recuperación de la libertad, Guadalajara y su

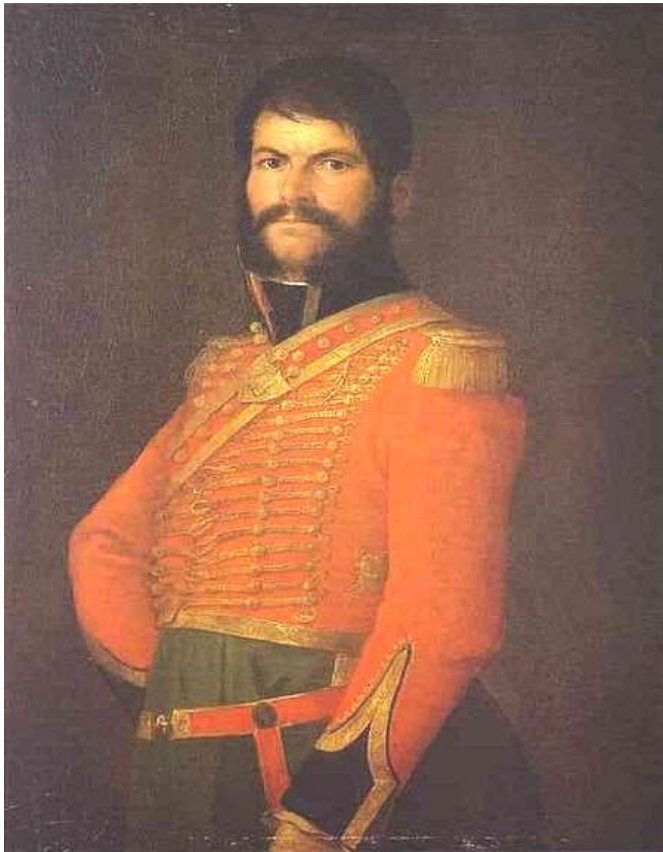
<sup>73</sup> Histgüeb: <http://www.histgueb.net/lariba/index.htm>

<sup>74</sup> Libros Parroquiales de San Pedro, Sigüenza (archivador 3-A, volumen 1696-1712) Archivo Histórico Diocesano de Sigüenza.



tierra estaban en la más absoluta de las pobrezas, despobladas y esquilgadas, tardando bastante en sobreponerse.

En la tierra alcarreña desarrolló una gran actividad guerrillera el brigadier Juan Martín *el Empecinado*, quien ayudado de otros estrategas reclutados entre los pueblos de la comarca, tuvo en jaque al ejército napoleónico, especialmente en las zonas de paso y caminos principales, castigando sus transportes y mensajes. Su capacidad de convocatoria y efectos sobre la población que le sirvieron para formar "Los Batallones de Sigüenza" y "Los voluntarios de Guadalajara". Así, se dieron algunas batallas sonadas en El Casar, en las cuevas de Mirabueno, en las Alcantarillas de Fuentes, en Torija, en los puentes sobre el Tajo de Trillo y Sacedón, etc.



**Figura 8.3.** Cuadro de El Empecinado

Especial mención para nuestros fines merece el papel que jugó Sigüenza. A partir del año 1810 el Empecinado tuvo en Sigüenza un lugar en el que solazarse y donde reponer fuerzas y armamento para volver a arremeter contra el ejército invasor francés.

Las guerrillas era la única fuerza que los españoles tenían en estas provincias interiores. En 1810 se reunieron en Almazán. El Gobernador francés de Soria, Baste, Coronel Comandante de la marina de la Guardia imperial, se puso en marcha desde dicha ciudad el 10 de julio por la mañana con una columna de 1.100 hombres, y atacó las fuerzas españolas reunidas; mas habiendo sido rechazado después de siete horas de un vivo fuego, pidió por medio de un parlamento una suspensión de armas, que obtuvo; pero faltando á su palabra, y durando aun el armisticio atacó, resuelto á ocupar á todo trance la villa de Almazán, con la mayor intrepidez

el puente, y consiguió entrar en ella después de haber sufrido una mortandad horrorosa. El Cura Merino fue uno de los partidarios que se hallaron en esta acción con 200 caballos.

Una columna francesa que se hallaba empleada en hacer exacciones en la misma provincia de Soria, fue alcanzada por el Empecinado en 29 de agosto en Retortillo, y derrotada completamente, siendo muy pocos los enemigos que lograron salvarse.

El Empecinado con la mayor parte de su gente, después de esta acción, se concentró en Cifuentes, en cuya población fue atacada el 14 de septiembre por el general Hugo, que desde Brihuega se dirigió contra él con una columna móvil de 1.000 hombres de infantería y 400 caballos. El fuego de las guerrillas que se encontraron entre Solanillos y Gargolillos, se sostuvo, siendo rechazados los franceses, hasta que reforzados en gran número obligaron á los españoles a replegarse hasta Cifuentes.

En las inmediaciones de Cifuentes se empeñó una acción muy reñida entre las dos divisiones, que sostuvieron un vivo fuego durante seis horas, hasta ya anochecido. El General



Hugo hizo noche en Cifuentes, y el Empecinado en Canredondo; y no queriendo el primero esperar el ataque que los españoles le preparaban para el día siguiente, se retiró al amanecer, incendiando la población, y maltratando a varios de sus indefensos vecinos.

El 16 de octubre 1.200 hombres pertenecientes a las mismas guerrillas atacaron la escolta de un convoy enemigo que marchaba con dirección á Torija; pero habiendo acudido fuerzas superiores francesas, tuvieron que desistir de su intento y retirarse.

A principios de diciembre partió el Empecinado desde Cogolludo a auxiliar a la división Soriana; mas sabedor, durante su marcha, de que el general Hugo con fuerzas superiores venía en su busca, retrocedió a dicha villa, y el 9 se trabó en sus inmediaciones una acción sangrienta, en la que los españoles tuvieron que ceder a la superioridad del enemigo.

En 1811 estuvo al mando del regimiento de húsares de Guadalajara, y contaba en ese momento con una partida de unos 6.000 hombres.



**Figura 8.4.** Escaramuza del 9 de enero de 1811; las fuerzas del Empecinado abandonan Sigüenza y huyen en dirección a Bujarrabal, perseguidas por una división francesa procedente de Soria. Pintura de 1814 (Santuario de Nuestra Señora de la Salud, Barbatona)<sup>75</sup>

En 1813 la brigada del Empecinado dependía del segundo ejército, y operaba en Castilla la Nueva. Teniendo noticia de que los franceses se habían apoderado de 500 españoles que se dejaron sorprender<sup>76</sup>, emprendió una marcha con el objeto de libertarlos, y el 2 de febrero se trabó un pequeño choque junto a Medinaceli con el enemigo superior en número. A las 8 de la mañana del día siguiente cargó éste con mayores fuerzas la derecha de la posición del Empecinado con objeto de abrirse paso hacia Sigüenza, y en efecto logró introducir algún desorden en las tropas que la formaban; mas volviendo a recobrar estas su serenidad, y reforzadas en su posición, tomó la ofensiva El Empecinado y obligó a los enemigos, a pesar de sus muchos esfuerzos, a continuar su marcha en total desorden, huyendo de su alcance, y dejando cubierto de cadáveres el campo de batalla.

Los posibles errores tácticos de El Empecinado en esta acción fueron objeto de investigación y de reprimendas por sus superiores.

El 22 de mayo de 1813 ayudó en la defensa de la ciudad de Alcalá de Henares y en el puente de Zulema, sobre el río Henares venció a un grupo de franceses que le doblaban en número.

<sup>75</sup> Marcos Nieto Jiménez (2011): <http://www.histgueb.net/grabado-castillo/index.htm>

<sup>76</sup> José Muñoz Maldonado (1833): “Historia de la guerra de la Independencia de España”, Tomo III, Imprenta de José Palacios, Madrid, p. 362

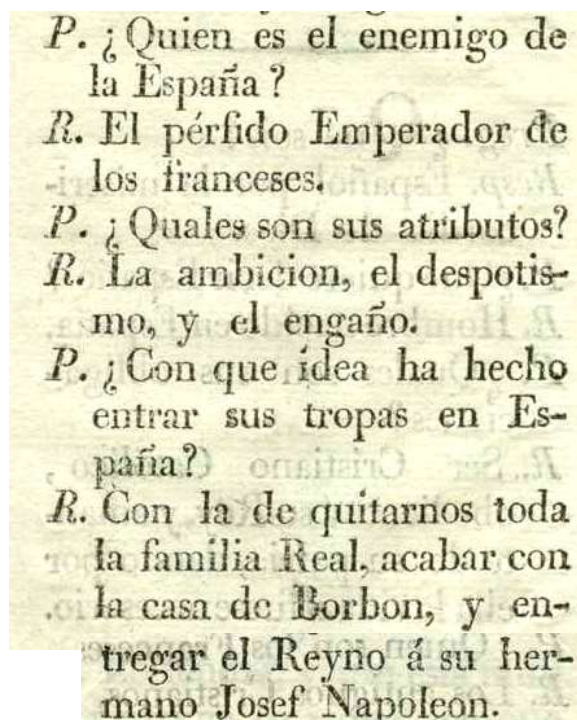


Sobre lo acontecido en la Guerra de la Independencia hay abundante documentación tanto general de marco nacional<sup>77</sup>, como de marco regional. Entre esta en el portal PARES<sup>78</sup> se encuentran digitalizados 68 documentos manuscritos originales referentes a las andanzas de El Empecinado por la Región.

Como ejemplo ofrecemos una noticia recopilada por Marcos Nieto

### **Buen-Desvío partido de Sigüenza, 11 de Julio de 1810<sup>79</sup>**

«Los franceses en número de 1.000 infantes y 400 caballos continúan acantonados en Sigüenza; cometiendo mil extorciones [sic] contra sus habitantes, y obligando a todos ellos, sin excepción del clero, a trabajar en las obras de fortificación que están construyendo. Estaban en la tarde del 4 del que rige mudando el centinela del molino de viento que se halla a 200 pasos del palacio episcopal, restituido en el día por los franceses a fortaleza como lo fue en tiempos antiguos, quando acercándose solo Pedro Layna, sargento 2º de granaderos provinciales, disparó con tanto acierto que derribó a uno de ellos. Continuó haciendo fuego hasta consumir los 19 cartuchos que llevaba, y los enemigos alarmados y atropellándose unos a otros, se encerraron en la fortaleza y otros edificios, dando lugar a que Layna llegase a las mismas puertas de donde se traxeron mochila».



**Figura 8.5.** Sobre estas líneas detalle del “Catecismo civil de España, en preguntas y respuestas”. Mandado imprimir de orden de la Junta Suprema. Sevilla 1808-1814. Librito de 15 páginas en que se adoctrina sobre la conducta a tener frente a Napoleón y la invasión francesa.

<sup>77</sup> Además de los numerosos libros de historia, hay que citar los Episodios Nacionales, colección de 46 novelas escritas por Benito Pérez Galdós, de las que la primera parte versa sobre acontecimientos de esta guerra.

<sup>78</sup> <http://pares.mcu.es/GuerraIndependencia/catalog/search?textoLibre=Empecinado&signatura=&enviar=>

<sup>79</sup> Marcos Nieto Jiménez (2011): <http://www.histgueb.net/polvorin/referen.htm> Como es costumbre en este libro se ha mantenido la ortografía del original



## 8.4. Guerra Civil Española, 1936-1939

La guerra civil española es tal vez la guerra más mortífera en la que ha participado España –unos 500.000 muertos-, a la vez que la más trágica por tratarse de una guerra entre hermanos, lo que quedará ilustrado por lo acontecido en Cubillas.



Figura 8.6. Polarización de España inmediatamente después de la sublevación<sup>80</sup>

Toda la región alcarreña quedó en el bando republicano, cuando los militares golpistas se revelaron el 18 de julio. Sus bordes norte y este quedaron en manos de los rebeldes, por lo que toda La Comarca fue zona de frente en los momentos iniciales. Afortunadamente en Cubillas del Pinar no hubo frente, ni tampoco víctimas civiles consecuencia de fusilamientos, desapariciones o muerte por inanición. Esto no quiere decir que no hubiera tensiones. Por ejemplo Eugenio Izquierdo Rangil, que había votado a la derecha, fue mencionado y tal vez buscado por sus vecinos de pueblos cercanos, pero fue avisado por el tío Pólito de Guijosa que era su cuñado, y finalmente no tuvo mayores problemas porque huyó. Tenía unas monedas de plata, y se fue a esconderlas dentro de un bote en un majano en las eras del Cabo.

Los episodios más sonados en la tradición oral son los siguientes. Ante el continuo movimiento de tropas de ambos bandos por los alrededores de Cubillas, y ante la posibilidad de la requisita de alimentos, gran parte de la población ocultó sus vituallas, orzas con tallos y chorizos, la matanza, tocino jamones, y otros alimentos en la Cueva del Ceño. También habitaron temporalmente en la cueva muchos de los cubillanos. Alguien les dijo que era

<sup>80</sup> Tomado de Wikipedia



mejor que volvieran a casa, ya que si venían los soldados y encontraban el pueblo vacío, los buscarían, finalmente los encontrarían y todo iría peor.

En relación con esto está el hecho que Valentina Millán Antón nació el 22 de julio de 1936. Sus padres Francisco y Aurelia prefirieron quedarse en casa, que ir a la cueva. A los pocos días del nacimiento llegó al pueblo un camión con soldados rebeldes, que al encontrar a la familia y muy pocos vecinos les preguntaron en que forma podían ayudarles. Cabe imaginarse que la mejor ayuda que podían esperar es ver desaparecer cuanto antes los fusiles de su entorno.

Los hombres en edad de servicio militar participaron en la guerra activa, ya en un bando, ya en otro, ya en ambos. Cada uno empezó la guerra en el bando que regía la localidad donde se encontraba. Por ejemplo Paco Sancho, que a la sazón se encontraba en Madrid cortejando a su prima Petra Sancho, tuvo que alistarse en el bando republicano, en el que concluyó la guerra, y al finalizar la misma paso algún tiempo vagando por los montes antes de acceder a Cubillas, procedente de Torralba. Dionisio Sancho estaba haciendo la mili en Getafe, sublevándose su cuartel. Una vez sofocado el levantamiento se le destino en artillería de campaña en Somosierra en el bando republicano, y coincidió en la batalla del Ebro con su hermano Maximino Sancho que se encontraba en el bando rebelde en infantería, ambos con la misma falta de devoción por la guerra.

Florentino Antón cayó preso en la Muela de Teruel, y luego fue enviado a la prisión de Valencia. Se estuvo mucho tiempo sin noticias de él, y se pensaron lo peor. A Valencia fue a buscarle un tío suyo de Guijosa que era cartero, trayendo noticias de él. Rufino Antón, nacido en 1919, tuvo quizás peor suerte porque estuvo 7 años movilizado ¿división azul?, estuvo por Huesca y Teruel. En cambio su hermano Eugenio le movilizaron el día que terminó la guerra.

Los “únicos muertos” fueron Juan Gonzalo Martínez y Fermín Sancho García, ambos en Guernica, pero curiosamente en el bando rebelde. El cadáver de Juan fue traído por su hermano Sotero en un ataúd para ser enterrado. Sotero posiblemente pudo realizar esta gestión por su buena implantación en el bando rebelde, prueba de ello es que luego fue policía armada. Jacinto Ortega Yubero, que participó dentro del bando rebelde con la legión, perdió una pierna, pero pudo salir adelante ya que obtuvo un puesto en el economato de la RENFE en Madrid. Se casó y tuvo descendencia. Doroteo Izquierdo resulto herido...

Otros contendientes a la fuerza fueron: Valentín Antón, Paulino y León Gonzalo, Vicente y Doroteo Izquierdo, Jacinto y Valentín Ortega, Evaristo, Genaro y Fermín Sancho, Hipólito Sancho,

Hay indicios de que en otras aldeas de La Comarca hubo ajusticiamientos sumarios, paseos por las ermitas o asesinatos, pero esto lo dejamos para otro momento.

#### **8.4.1. Episodios en Sigüenza**

Mucho más interés histórico tienen los hechos desarrollados en Sigüenza, que han pasado tristemente a la historia. La batalla de Sigüenza tuvo lugar al inicio de la Guerra Civil, desde el 7 de agosto al 15 de octubre de 1936. El episodio más importante fue el sitio a su catedral, donde se refugiaron cerca de 800 personas, entre milicianos y civiles de izquierdas, para resistir a los sublevados en espera de refuerzos, que nunca llegaron. La batalla finalizó con la destrucción parcial de la ciudad, incluidos importantes edificios de gran valor histórico-artístico, y la muerte de más de 500 personas, en su mayoría civiles<sup>81</sup>. Las fechas y acciones decisivas fueron:

---

<sup>81</sup> Lo que sigue son textos extraídos de <http://www.aache.com/docs/histoprogu.htm>, de la editorial AACHE, que reproduce el capítulo “Historia de la provincia de Guadalajara”, inserta en la obra *Guadalajara* de Editorial Mediterráneo (Madrid 1891), escrita por Antonio Herrera Casado.



JULIO. Sábado, 25: Entra en la ciudad una columna de la CNT-FAI al mando de Feliciano Benito. Varias horas después llega una nueva columna del batallón «Pasionaria» Ese mismo día se comienza el desalojo del convento de Santiago, y posiblemente de otros.

En los dos días siguientes se produce el asesinato del obispo Eustaquio Nieto Martín, del presidente de Acción Católica, José María Martínez y del deán de la Catedral, Anastasio de Simón, por un grupo de milicianos incontrolados. Un día después de estos asesinatos, llega a la ciudad el comandante Martínez de Aragón al frente de otras dos columnas de milicianos ferroviarios de la UGT y de las JSU.

## AGOSTO

Viernes, 7: Se produce el asalto a la ciudad por las tropas rebeldes acantonadas en la localidad de Alcolea del Pinar que termina en fracaso. Como consecuencia de este frustrado asalto se producen en la ciudad graves incidentes anticlericales, con la profanación de varias iglesias.

Jueves, 13: Los primeros aviones de la Legión Cóndor alemana se estacionan en el cercano aeródromo de Barahona

Domingo, 16: Desde Guadalajara el coronel Jiménez Orge lanza un ofensiva militar con la intención de tomar Atienza, que termina en fracaso.

Viernes, 21: Los milicianos tratan de frenar el avance de las tropas sublevadas procedentes de Atienza con varias ofensivas en torno las localidades de Riba de Santiuste e Imón.

## SEPTIEMBRE

Lunes, 7: La ciudad es bombardeada, desde Mojares, por la derecha Franquista, por primera vez con fuego artillero, que continuará a intervalos regulares hasta la caída de Sigüenza.

Martes, 15: Como consecuencia de los avances rebeldes, llegan a la ciudad numerosos refugiados procedentes de los pueblos ocupados por los rebeldes.

Martes, 29: Aviones alemanes bombardean la ciudad, causando graves daños en la población, y la destrucción total del Hospital y Hospicio del obispado, matando a todos los niños internos y las hermanas celadoras.

## OCTUBRE

Jueves, 8: El comandante Martínez de Aragón abandona Sigüenza en busca de refuerzos. Los milicianos que permanecen en la ciudad se encierran, junto con civiles refugiados, en la catedral. La artillería rebelde cañonea la catedral desde cuatro puntos distintos, produciendo grandes destrozos en su techumbre, torre derecha y cúpula. Los sitiados rechazan aceptar una posible rendición incondicional.

Martes, 13: El bando azul reanuda el fuego artillero contra la Catedral, produciendo importantes daños en el crucero y muchos otros lugares. Fracasa un intento de los republicanos de escapar por la parte trasera de la catedral.

Jueves, 15: Los milicianos sitiados se rinden, y empieza la evacuación de la Catedral. Por entonces el comandante Martínez de Aragón se encontraba a menos de 20 kilómetros de la ciudad con una columna de refuerzo, que regresó a Guadalajara.



El historiador Marcos Nieto ofrece algunos apuntes de la repercusión de la batalla de Sigüenza en el patrimonio artístico de la ciudad. A la hora de referirse al convento de Clarisas de Santiago el Zebedeo<sup>82</sup> dice que la destrucción del convento y todo lo que albergaba en el año 1936 «muy poco es lo que sabemos del patrimonio que poseía el convento, pues la destrucción del mismo fue completa, víctima de numerosos factores:

- su conversión en cuartel de milicias, al igual que el resto de edificios eclesiásticos de la ciudad, desde el mismo día de la ocupación de la ciudad por fuerzas irregulares
- destrucción intencionada de sus fondos, pero que en el caso del convento de Santiago fue mucho menor que en el cercano de Ursulinas, que fue completamente despojado de todo su legado histórico en apenas un mes de paciente destrucción
- efectos del bombardeo en el sitio de Sigüenza previo a su toma por las fuerzas nacionales en octubre de 1936
- incendio intencionado de las instalaciones al producirse la retirada de las milicias»

Vemos como ambos bandos se cebaron en la destrucción de este convento. El autor da más detalles de lo allí acontecido, adonde remito para su consulta.

A continuación ofrecemos otro relato literal recogido por Marcos Nieto, sobre un atentado a La Vida del que resultó dañado el patrimonio<sup>83</sup>.



**Figura 8.7.** Interior de la capilla del hospital de San Mateo en 1936, tras cesar los combates

<sup>82</sup> Marcos Nieto Jiménez (2009): <https://www.histgueb.net/santiago/historia.htm>

<sup>83</sup> Marcos Nieto Jiménez (2009): <http://www.histgueb.net/ruina-san-mateo/index.htm>



«Hace poco, trasteando con libros viejos, me encontré con una imagen que me sonaba de algo... especialmente el remate. Rápidamente lo reconocí como una escultura que, aunque no muy nítida en la foto, se conserva en la actualidad y a la cual yo personalmente fotografié a su vez hace casi 30 años en una estancia del claustro de la catedral de Sigüenza. Pero pasemos antes a reproducir la foto en cuestión, que considero una primicia, pues no la he visto reflejada en ninguna de las recopilaciones al uso. El retablo de la capilla del hospital de San Mateo»

La fotografía representa la capilla del hospital de San Mateo, fundado por el chantre Mateo Sánchez en 1445 y mantenido desde entonces a expensas del Cabildo catedralicio, como la principal institución sanitaria al servicio de las clases medias y bajas de la población, aquellas que no podían pagarse una atención médica a domicilio. En 1936, convertido brevemente en hospital militar, sufriría serios daños al escogerse la ciudad como teatro de operaciones de un asedio. Sirva lo anterior de brevísima introducción a nuestro estudio».

### **Análisis de la fotografía**

«Nos encontramos en el interior de un inmueble, en concreto la capilla del hospital, que estaba situada en el extremo oeste del complejo hospitalario-asistencial que hacía esquina a las actuales calles del Hospital y de la Estrella. La luz irrumpe con fuerza desde lo alto, sobreexponiendo el margen superior de la escena; esta iluminación y la presencia de algunos cascotes en el suelo indican que la techumbre está dañada, aunque no vencida. Las paredes aparentan estar en buen estado y fragmentos de un arco todavía en pie recortan la parte superior de la escena. La escasa cantidad de escombros parece ser indicativa de un daño menor a la estructura.



Al fondo se aprecia un retablo desvencijado y desprovisto de sus imágenes, a excepción de aquella situada a mayor altura. Se trata de una magnífica escultura de San Mateo Evangelista, casi empotrada en el muro; el resto de hornacinas están todas vacías. Numerosos detalles permiten deducir que el retablo había sido desvalijado antes de hundirse la techumbre: perduran en perfecto estado dos frágiles jarrones de porcelana con flores, aparentemente dejados allí por no juzgarlos de valor. Del resto de imágenes, no hay ni rastro. El sagrario ha sido arrancado, quedando únicamente el hueco. Se observa a la derecha un soporte de lo que podía constituir una lámpara de sagrario; nada queda de lo que colgaba del mismo. Quizás la



propia imagen de San Mateo estaba situada demasiado alta para poderse retirar con facilidad».

«Tras quedar el retablo reducido poco más que a un armazón vacío coronado por una talla con difícil acceso, vendría otra dura prueba: el hundimiento de la techumbre como consecuencia de ser alcanzado el hospital por bombas en el transcurso de una incursión aérea. Sin embargo, paradójicamente este trance aparenta haber sido menos duro con el conjunto: como ya hemos mencionado, los jarrones no se han inmutado. Ni siquiera un elemento en saledizo como la mesa del altar ha sido descompuesta con los cascotes; el único testimonio de desperfecto es la ausencia de la mano derecha de la talla del santo titular del



hospital; bien por el golpe de cascotes al caer o desprenderse al intentarse arrancar la imagen del muro tirando con sogas. El caso es que se demostró lo sólidamente anclada que estaba la talla al muro. Un daño realmente mínimo para el que potencialmente era posible».

Continúa Marcos Nieto dando noticias del origen del retablo original, luego vaciado y sin la mano derecha del Apóstol.

### **La posguerra**

La salida del conflicto a través del régimen autoritario y militar de Franco, y el hecho de que la ciudad de Guadalajara hubiera estado dentro del territorio republicano hasta el día antes de finalizar la contienda, le supuso a esta provincia un cierto abandono por parte de los sucesivos gobiernos franquistas. Solamente a partir de los años finales de la década de los cincuenta, la aprobación de los polígonos de expansión de Madrid supuso la creación de nuevas industrias y viviendas en la ciudad de Guadalajara y en el corredor del Henares, revitalizándose de forma notable la economía en ese territorio (mínimo con respecto al total de la provincia) pero en el que rápidamente se estableció la mitad de la población total de Guadalajara. La emigración de las zonas rurales hacia las áreas metropolitanas (Zaragoza, Guadalajara capital, y sobre todo Madrid, y algo a Barcelona, Valencia y algunos países europeos) supuso un descenso drástico en la población rural, que vio desaparecer pueblos enteros y quedar reducidas a ancianos/as las poblaciones de muchos de ellos.

El desarrollo económico del área del corredor del río Henares, desde Madrid hacia Torrejón, Alcalá y por Azuqueca y Guadalajara hasta Yunquera de Henares, con apertura de nuevas vías de comunicación y ampliación de Polígonos industriales, amén de la implantación de mejoras notables de infraestructura, está haciendo posible en el momento actual que el despegue de este área sea una realidad incuestionable, para que la que habrá que buscar un complemento (turístico, pecuario, forestal, etc.) en el resto de la provincia, que continúa presentando unas cotas muy elevadas de envejecimiento y despoblación.