

TRATADO DEL ARTE DEL CORTAR LOS CUCHILLOS...DEL CABRIEL

Santiago Palomero Plaza (Arqueólogo, Museo Sefardí de Toledo)

Reproducimos, gracias a la gentileza de su autor, un artículo publicado en el periódico "Diario 16" el 17 de septiembre de 1994 al calor de la polémica suscitada sobre la infausta proposición del paso de la Autovía III Madrid-Valencia por los parajes de las Hoces del Cabriel y de los Cuchillos de la Fonseca. Santiago Palomero, investigador de las vías romanas en la provincia de Cuenca, sintetiza didácticamente los históricos pasos que existían entre la Meseta y la costa mediterránea y que afectaban directamente a nuestro actual término municipal. Finalmente, la sinrazón no tuvo lugar y fue elegida la opción que menos impacto ambiental suponía (defendida entre otros por nuestra Asociación contra el sorprendente criterio del ayuntamiento venturreño de aquella época). Nuestros Cuchillos y Hoces se han visto libres de la amenaza y la Autovía es desde hace años una realidad ¿Quién dijo que era imposible combinar modernidad con el respeto al medio ambiente?

a Fidel García Berlanga

Don Gonzalo Menéndez Pidal publicó en la Editorial Cultura Hispánica (Madrid 1951), un magnífico libro tan olvidado como imprescindible todavía hoy sobre "Los caminos en la Historia de España", en el que se reflexiona con gran conocimiento sobre la red viaria española desde sus orígenes remotos hasta la época moderna.

Los primeros caminos, los trazaron las fuerzas naturales y los animales, dirigidos por el instinto a los terrenos de caza, pasto o agua, y seguidos de cerca por los cazadores... El río Cabriel, entonces sin nombre, en su descenso por la sierra baja conoce muy bien los primeros pasos silenciosos de los hombres prehistóricos.

Es en la **Edad de Bronce** cuando proliferan alrededor de este río pequeños poblados, situados en cerros altos, en buenas condiciones defensivas, y fortificados, como los conocidos en los términos municipales de Enguídanos, Villarta, Villalpardo, Iniesta, etc. Por los restos de fauna de oveja y cabra aparecidos en las excavaciones, sabemos de la casi segura trashumancia semestral de nuestros antepasados, antecesora de la que se institucionalizará en la Edad Media y creadora de un rico patrimonio

caminero en forma de cañadas, veredas y cordeles, que muy tardíamente hemos empezado a proteger.

Pero es en **Época Ibera** cuando, como consecuencia del comercio y debido a los contactos culturales con otros pueblos mediterráneos (fenicios, griegos, púnicos) surgen las primeras "ciudades" celtíberas, olcades, en pleno proceso de fusión política, cortada de raíz por la llegada de cartagineses, primero, y romanos, después.

Es pues, en **Época Romana**, cuando se crea una nueva situación en la zona y surge la primera red viaria estable que, en parte, perdurará hasta bien entrado el siglo XX.

La famosa Vía Heraklea, después Vía Augusta y hoy Autopista del Mediterráneo, nació entonces, y también nacieron los primeros ramales interiores. Estrabón (LIII, IV, 9) refiriéndose a la vía exterior que iba de Italia a Iberia, indica:

"Esta vía se acerca a veces, al mar; otras, se aleja de él, sobre todo en los tramos occidentales...de Tarraco va al paso del Iber, en la ciudad de Dertosa; de aquí por la ciudad de Sagoutón y la de Saetabis, apártase paulatinamente de la costa, llegando al llamado "Spartarium Pedium" (Campo Espartario)... Antes la vía cruzaba por el campo de esparto y por Egelastai; más era difícil y larga..."



El primer dato histórico que poseemos, ya nos indicaba que el paso entre el Levante y la Meseta era dificultoso. La investigación viaria antigua ha establecido varias opciones para identificar esta vía; permitaseme utilizar los símiles actuales:

- La opción A (paso por Contreras), defendida por Fidel García Berlanga, Gonzalo Arias y por mi mismo (Palomero, S. "Las vías romanas en la provincia de Cuenca". Serie de Arqueología Conquense. Diputación Provincial de Cuenca, 1987). La vía pasaría por la Puenseca, una legua más arriba de Vadocañas. En las relaciones de pueblos del Obispado de Cuenca ordenadas realizar por Felipe II, se recoge: *"Hay otro puente arriba en el mismo río, distante una legua, que dicen de la Puenseca, muy angosta, hasta siete pies, alta, sin ningún pretíl, rasa y de un ojo muy delgado, en parte áspera, y entradas para gente de a pie y ganados, de piedras y rayola y yeso, y edificio antiquísimo, de que no hay memoria..."*. la vía pasaría por Egelasta, la actual Iniesta. Una reciente investigación del Museo de Cuenca ha hallado un tramo perfectamente conservado de la vía con varias obras de fábrica.

- La opción B, defendida por P. Silliéres, que sitúa Egelasta por la provincia de Albacete, y hace pasar la vía por el corredor de Almansa.

- La opción C, que es la que prefirieron los romanos, desde Játiva cruzando sólo una pequeña parte el Campo Espartario, seguía por Cástulo, en dirección a Córdoba y Gadeira, que eran los dos mayores centros comerciales.

Los romanos, que eran muy prácticos en esto de los caminos, sin duda utilizaron las tres opciones, aunque prefirieron la última.

En **Época Medieval**, hubo varios momentos en que la actual provincia de Cuenca estuvo dividida entre cristianos y musulmanes. El camino de Córdoba a Toledo, por el occidente de la provincia, quedó pronto en manos cristianas, y el de

Córdoba a Zaragoza por Iniesta, en manos árabes. La campaña de Miramamolín en 1071, fue la última invasión importante en la zona, ya que Alfonso VIII tomó Cuenca en 1171 (las actuales Fiestas de San Mateo se celebran ahora en su honor).

En esta época, desde la zona de Iniesta los caminos debían pasar de una zona llana a una montañosa, entre Cuenca y Valencia, y debían sortear además el río Cabriel, problema que como vemos ya tuvieron los romanos y los seguimos teniendo los "cristianos". Este paso tradicionalmente se ha realizado por varios puntos de norte a sur través del Cabriel:

- Opción A, por el **Paso del Pajazo**, del que García Berlanga dice: *"El paraje del Pajazo, era rincón inolvidable..., el puente de piedra de sillería, gallardo y sabedor de sus derechos, que muchos tenían...por este paso y por el próximo vado de La Parra, para no pagar portazgo unos y para evitar ser vistos otros, cruzó media historia de España"*.

- Opción B, por el **Paso de Contreras**, una legua más abajo de la anterior. Sigamos a García Berlanga: *"La otra venta, que próxima a ella (la del Pajazo) alcanzó también renombre fue la de Contreras, situada una legua, río Cabriel abajo, de la anterior. Este Cabriel era difícil de cruzarlo por cualquier tramo por ser travieso, de fuertes riadas y de derribar puentes por sólidos que se creyesen. Por eso los pasos del camino de Castilla a Levante se realizaban unas veces por Contreras y otras por Pajazo, según el estado de los puentes"*.

- Opción C, por **Vadocañas**, vadeando como su nombre indica.

En **Época Moderna**, en el repertorio de camino de Alonso de Meneses se indica el de Valencia a Madrid, junto el puente y la venta de Vadocañas. De las relaciones de pueblos ordenadas por Felipe II, de la villa de Iniesta, se cita la construcción del puente de Vadocañas: *"No hay en el dicho río barcos; e hay una muy principal puente y edificio que lo han los que lo ven a la parte de Vadocañas, camino de*

Requena y Valencia, de piedra labrada, fecha a costa de esta villa y repartimiento de vecinos, y con gran gasto, que duró años, por no tener de propios, de un sólo ojo y de gran altura y anchura. Pasan carros y gentes. Tiene el ojo ciento y veinte pies en güeco, de mucha largura. Dicen ser la mayor y mejor de las grandes y mayores piedras del Reino, y pasan y bestias y todo lo demás, de Toledo y otras partes a Valencia y Requena, donde está la aduana..."

Gaspar Gómez de la Serna ("*Los viajeros de la Ilustración*". Alianza Editorial) resume la situación de los caminos de España y la causa de nuestro retraso actual: "*El caso es que al comienzo del siglo XVIII todo estaba por hacer y también los caminos*".

En la posada de San José, patria de Fidel García Berlanga, a la entrada hay un mapa de azulejería que recoge los Caminos de Postas, Posadas y Diligencias entre Madrid, Cuenca y Valencia. La ruta principal de comunicación entre Madrid y Valencia, pasa por el Sur de la provincia de Cuenca. Gonzalo Menéndez Pidal recoge en su libro el curioso nombre que los viajeros daban a este camino por la tortuosidad que los coches de la época proporcionaba a éstos: el Camino de las Cabrillas.

Durante la Época Moderna, se recogen, sobre todo después de Utiel, la Venta Nueva, la Venta del Pajazo y la de La Pesquera, que junto con la de Vadocañas, eran las más importantes opciones (A, B, C, D) de la época.

En **Época Contemporánea**, una avalancha de artículos periodísticos y proyecciones por ordenador nos informan sobre las diversas opciones para unir Valencia y Madrid, por autovía. Volvamos como reflexión a la Historia: poco podía imaginar **D. Enrique de Aragón**, Marqués de Villena, residente en Iniesta, que cuando se hizo el Auto de Fe de su biblioteca y se trasladaron sus libros en carreta desde Iniesta a Madrid, iban a ser famosos estos territorios.

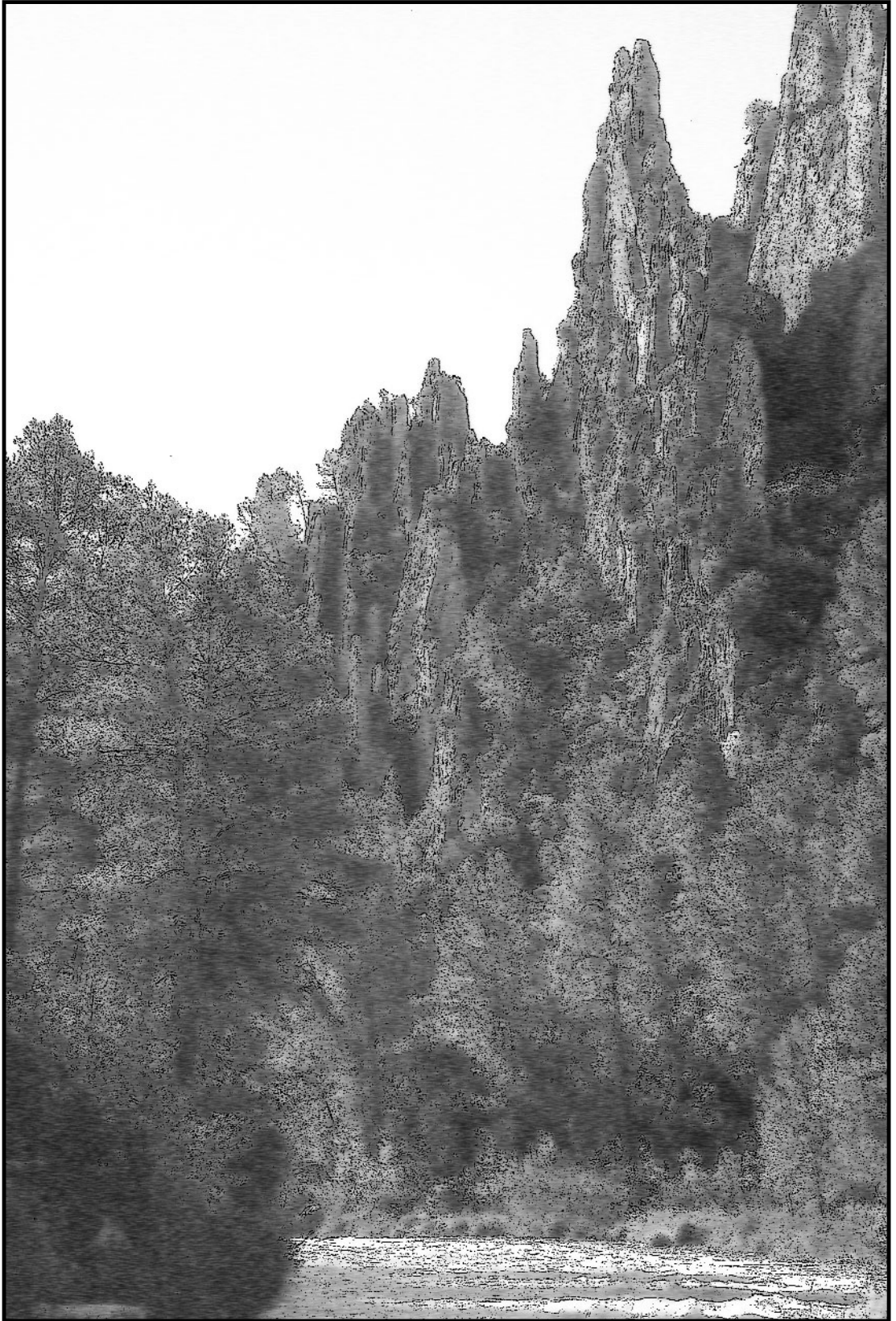
En su pequeño palacio, en lo alto de la villa, escribió el "*Tratado del Arte del*

Cortar del Cuchillo", un compendio del arte del buen comer, y sin duda del buen trinchar. Tal como cuenta García Berlanga, parece ser que el Obispo de Cuenca, D. López de Barrientos, además de realizar el acto de purificación, salvó como el cura del Quijote, algunos libros; además del citado, "*Los Trabajos de Hércules*", Burgos 1499 y "*Del Arte de Trobar*". Ironías del destino, ahora los trabajos de Hércules consisten en cortar los Cuchillos del Cabriel y Trobar sin ningún arte.

Que la actual autovía Madrid-Valencia es necesaria, nadie lo duda, pero les ruego a los que corresponda que mediten concienzudamente. En Alcántara, patrocinado por la Fundación San Benito, nos reunimos hace poco un grupo interdisciplinar de profesionales para meditar sobre el Puente, y se dijeron algunas cosas inteligentes, publicadas por el mismo MOPU ("*El Puente de Alcántara, Arqueología e Historia*". CEHOPU, Madrid, 1998"). El ingeniero J. A. Fernández Ordóñez, en su ponencia sobre los puentes actuales y del pasado, teorizó sobre la "Justicia" de los primeros sobre los últimos. Dejemos que sea él quien nos dé la moraleja del pasado y una lección histórica de futuro:

"Algunos -pocos- ingenieros de puentes del mundo apostamos, sin embargo, por la creación de unos puentes (y caminos, añadimos nosotros) que incorporen otros valores que no son cuantificables porque pertenecen al mundo del espíritu, pero que son los que convierten los puentes en perdurables y paradójicamente, más duraderos y económicos en el sentido planetario de la palabra. Estos valores son tres: los estéticos, los históricos y los que relacionan el puente con la Naturaleza".

Si hace dos mil años Iulius Lacer lo consiguió en Alcántara, ¿por qué ahora nosotros, con mejores técnicas y mejores materiales, parece que no somos capaces de resolver el cierre de la autovía? Yo todavía tengo esperanza que con las enseñanzas de la Historia lo consigamos.



Cuchillos de la Fonseca