

PASANDO EL HENARES... HISTORIA DE LA BARCA DE MALUQUE, EN HERAS DE AYUSO (GUADALAJARA)

Juan Manuel Tieso de Andrés

Resumen: El presente trabajo trata sobre la existencia de una barca de paso sobre el río Henares, situada en el Soto de Palacio, entre la desaparecida población de Maluque y Heras de Ayuso en Guadalajara y que perteneció al Duque del Infantado, Señor de Hita y su Tierra. Emplazada en un punto estratégico de comunicación desde la Antigüedad, será paso imprescindible en el Camino Real de Aragón y Navarra, prologando su actividad hasta la primera mitad del siglo XX.

Abstract: The present piece of work is about the existence of a boat to cross the Henares River, situated in Soto de Palacio, between the missing village of Maluque and Heras de Ayuso in Guadalajara and that belonged to the Duke of Infantado, Lord of Hita and their land. Located in a strategic point of communication since the Antiquity, it will be an essential step in the Camino Real of Aragon and Navarra, prolonging its activity until the first half of the 20th century.

A lo largo de la Historia, el hombre ha recorrido caminos y veredas de un lugar a otro en su necesidad de cultivar la tierra, comerciar o viajar, encontrándose a menudo con la dificultad de atravesar los ríos. Los puentes que hoy salvan el Henares, facilitando las comunicaciones, nada tienen que ver con lo que podíamos encontrar en un pasado, no muy remoto, ya que la pobre economía de muchos de sus pueblos no permitía llevar a cabo estas obras, por muy necesarias que fueran. El puente árabe de la ciudad de Guadalajara, construido en el siglo X¹, así como el de Espinosa de Henares, con un probable origen medieval más que romano², fueron los únicos puentes existentes hasta los primeros años del siglo XX³.

Actualmente, puede resultar, cuanto menos extraño, pensar en la existencia de una barca de paso en el Henares, al observar su exiguo caudal. La gran irregularidad de su cauce, que provocaba cada año grandes avenidas o riadas, ha sido paliada en las últimas décadas por la escasez de precipitaciones, tanto en forma de nieve como lluvia y,



sobre todo, por la edificación de pantanos en los ríos de cabecera como el Sorbe, Cañamares y Salado, que regulan su caudal. La anulación de las riadas naturales por los pantanos de Beleña, Alcorlo, Pálmaces y El Atance tienen como una de sus consecuencias la colmatación del cauce y la invasión del mismo por la vegetación.

Aunque el Henares podía ser salvado sin demasiadas dificultades por los vados en determinadas épocas del año, especialmente en periodo estival, en otras era imprescindible el uso de la *Barca de Maluque*, que sufrirá continuas avenidas, dejando incomunicadas temporalmente ambas orillas del río.

Con la construcción y utilidad del Canal del Henares a finales del siglo XIX se desviaría una parte importante del caudal del río a la altura de Humanes para regar los campos de la Campiña.

A principios del siglo XX, la Diputación Provincial y Gobierno central emprendieron la construcción de las primeras carreteras y puentes de obra. Se construirán tres importantes puentes de piedra sobre el Henares en Fontanar, Humanes y Jadraque, con el objetivo de acercar las estaciones de ferrocarril a las localidades cercanas. Desde entonces, la *Barca de Maluque* dejará de ser un paso imprescindible de comunicación.

1. Un lugar de paso en el Henares

Los caminos y veredas fueron determinantes para el nacimiento, crecimiento y desarrollo de numerosas poblaciones. Desde los primeros momentos, serán utilizados los valles de los ríos como pasos naturales y por ellos se tenderán los primeros trazados.

Todo este territorio, desde muy antiguo, debió conocer el tránsito de las poblaciones autóctonas anteriores a la conquista romana⁴, para más tarde integrarse en la red viaria del Imperio con la calzada romana que unía *Emérita-Augusta* con *Caesar-Augusta* (Mérida con Zaragoza), llegando a *Tarraco* (Tarragona), siendo una gran vía de acceso a Roma por el sur de las Galias y que discurría paralelamente a la actual vía férrea Madrid-Barcelona. La calzada ascendía desde *Complutum* (Alcalá de Henares), por la margen derecha del río, siguiendo su curso paralelamente por tierras de Marchamalo, Fontanar y Yunquera y cruzaba el Henares en el punto donde se estableció con posterioridad la *Barca de Maluque*. *Arriaca*, *Caesada* y *Segontia* fueron las tres *mansio* ubicadas a lo largo de la calzada a su paso por la provincia de Guadalajara y citadas en el *Itinerario de Antonino*. Cabe destacar la proximidad de *Caesada* a Heras de Ayuso, cuya ubicación exacta ha suscitado distintas opiniones. Actualmente impera la versión de situarla en torno a Espinosa de Henares⁵, frente a la tradicional idea de Hita⁶.

Aún esperando que la arqueología pueda definir el trazado exacto de la vía, podemos asegurar que cruzaba el río Henares en Heras, por lo que siempre se ha denominado la *Poveda* o *Valdemilano*—debajo del paso histórico de la Barca— y próximo a la desembocadura del Badiel o a *La Isla*, y para hacerlo quizá existió un puente de piedra, prueba de los restos de cimiento de una pila que todavía se conservaba en el centro del curso del río cuando proyectaron uno de madera en 1866⁷: “... en solicitud de que se construya un puente sobre el río Henares, en las inmediaciones de la Barca de Heras, donde estuvo el antiguo, del cual se conservan todavía vestigios...”⁸.

Actualmente se ha reformado todo con la construcción de largos taludes en el cauce del río, a la altura de las fincas denominadas *Palacio de Heras* y *Maluque*. Con ello se ha perdido parte de la calzada primitiva, que se denominaba el camino de la *Cuesta Empedrada*. Venía a salir en el paraje llamado la *Cruz del Martinico* y continuaba por lo que, posteriormente fue el camino de Taragudo a la Barca de Heras, por el *Valle de Valdenegrillos*⁹. La denominación *Casa del Sestil*, (situada en el camino de Alarilla a la Barca de Maluque, cercano al paraje denominado *Malvecinos*) sugiere alguna relación con la existencia de un miliario¹⁰.

Abascal Palazón ve probable que por Heras y Sopetrán pasara un ramal de la calzada, que remontando la vega del Badiel, llegara hasta Almadrones, y desde allí, a través del llano, se dirigiría hacia Alcolea del Pinar¹¹. Tanto el *Cerro del Concejo* y el de *Los Castillejos* de Heras, como en Sopetrán, hubo unas torres de defensa para vigilar la calzada. No es extraño encontrar en las inmediaciones de Heras restos romanos, tanto de *terra sigillata* como variadas monedas, especialmente en el paraje evocador de *Las Casillas*, junto al cauce del río Badiel.

A pesar del deterioro y abandono tras las invasiones bárbaras, nunca dejaron de utilizarse los trazados romanos que facilitarán de nuevo, ya en el siglo VIII, la entrada de árabes y tribus bereberes procedentes del norte de África. A partir de la Reconquista, tras desempeñar un papel primordial por su proximidad y acceso a la denominada *Marca Media*, línea defensiva entre los reinos cristianos y la Taifa de Toledo, pasaría a ser camino de unión entre los reinos de Castilla, Aragón y Navarra.

En el sitio llamado el *Despoblado*, debió de existir un campamento romano para vigilar los lugares de paso. Documentos posteriores hablan del *Castillo de Maluque*¹²; también se conserva el recuerdo de la *Torre de don Vela*, próxima al Palacio de Heras que, sin duda, en el medievo, vigilaba los dichos lugares de paso por el río¹³.

El denominado *Camino Real de Aragón* ascendía desde Guadalajara en dirección a Fontanar, atravesando la población, para continuar junto al curso del Henares por las afueras de Yunquera, dejando atrás la Ermita de Ntra. Sra. de la Granja y recorrer una legua (5,5 Km aproximadamente) para llegar a cruzar el río en la *Barca de Maluque*. Y sucedía que pasado el Henares el viajero iniciaba una progresiva, aunque suave ascensión, hasta llegar al Palacio de Heras y al Monasterio de Sopetrán alcanzando la localidad de Hita, para continuar hasta Jadraque y Sigüenza y desde allí llegar a Medinaceli, próxima a la entrada en el reino Aragónés. También servía para llegar a Navarra y Francia.

A partir del siglo XVIII ya es conocido como *Camino Real de Navarra, de Francia o de Logroño*. La ruta que llevaba hacia Aragón y Cataluña se desviaba ya por un lugar más seguro, cruzando el puente de Guadalajara y encaminándose hacia Torija siguiendo el trazado actual de la A 2. Los viajeros evitaban así coger la *Barca de Maluque* para cruzar el Henares, que en periodos de crecidas resultaba peligroso y arriesgado, aunque ésta solo se utilizaba en los meses de máximo caudal, ya que en otras épocas del año, el río se podía vadear en éste y otros puntos sin problemas. "*Sopetrán viene a estar frente a la Villa de Torija que es por donde van los carruajes en tiempos llubiosos huyendo de la barca de Maluque y de los atolladeros de Sopetrán cuyo camino toman desde Guadalaxara, sobre la derecha del otro lado del río Nares como se ha dicho*"¹⁴.





Nº 1 Plano de la Campiña de Guadalajara y Alcalá, 1769 (detalle)¹⁵

2. El señorío de los Mendoza y las primeras referencias sobre la barca

Desde los primeros albores de la repoblación del territorio, la Villa de Hita y su Tierra, a la que pertenecían Heras y Maluque, sólo conocieron el “régimen señorial”; durante los primeros doscientos años (1095-1380) fueron distintos los titulares de la tierra pero, a partir de 1380, solo conocerán a unos señores: los Mendoza, más tarde convertidos en Duques del Infantado. Éstos ejercieron su dominio absoluto sobre toda la tierra y no sólo detentaban la titularidad patrimonial sino que, incluso, cobraban determinados derechos fiscales arrancados mediante enajenación a la Corona. Esta unión no fue quebrantada en los ochocientos años, aproximadamente, que vino a durar el régimen señorial, hasta su desaparición a principios del siglo XIX. Durante este largo periodo Heras se mantuvo fiel a Hita y nunca llegó a ser villa independiente. La Casa del Infantado y el vecino Monasterio de Sopetrán serán los propietarios del 63% del total del término, obteniendo importantes beneficios¹⁶.

Denominación y características principales de las barcas de paso

El nombre propio atribuido a las barcas de paso correspondía siempre al del pueblo o paraje en el que estaban situadas, de ahí su doble denominación: *Barca de Maluque*¹⁷ y, posteriormente, a partir del siglo XIX, como *Barca de Heras*.

Muchos de los numerosos ingenios hidráulicos que el hombre tuvo necesidad de inventar y utilizar para el desarrollo de su vida cotidiana, quedaron recogidos en un



manuscrito del siglo XVI titulado *Los Veintiún Libros de los Ingenios y Máquinas de Juanelo*, que mandó escribir el Rey Felipe II. En el tomo IV, el libro 14 trata de “*Las barcas que sirven en lugar de puentes para pasar los ríos y de otros puentes*”¹⁸.

Las barcas de paso utilizadas permitían el transporte de personas, animales, vehículos y mercancías. Eran generalmente embarcaciones grandes, de 16 a 30 metros de largo y de una anchura proporcional de entre 5 a 10 metros, muy resistentes, de forma achatada, en las que sobre un casco o más (pontones, barquillas) dependiendo del modelo de construcción, se planta una resistente plataforma para el transporte del pasaje. Fueron conocidas, principalmente, como barcas de paso. Otras veces aparecen denominadas como barcas de sirga o de maroma.

La utilidad de las barcas de paso consistía en unir las dos orillas de los ríos en los puntos o vías de comunicación en los que no hay puentes para ello. El derecho que se pagaba en las barcas se denomina “*barcaje*”. Eran lo bastante grandes para contener carros enganchados con su tiro, coches y vehículos varios. Generalmente se les daba impulso manualmente por medio de una sogá o maroma llamada sirga que, amarrada en ambas orillas, pasaba entre los rodillos del torno que la barca lleva instalados verticalmente en la proa de la embarcación y servía de guía para conducir la barca de una a otra orilla.

En los últimos años de vida de estas barcas, el cable de acero vino a sustituir las antiguas maromas de cáñamo, lo que supuso una gran ventaja y aumento de la seguridad, puesto que la mayor tensión de la sirga, por medio de fuertes cabrestantes, permitía una mejor navegación de la barca. Para subir o bajar la altura de las sirgas de acero se utilizó un mecanismo formado por poleas y garrucha, llamado trócola, instalado en una estructura vertical denominada vulgarmente como “*pie derecho*”, colocada cerca de las torres y pilotes de amarre. Este sistema facilitaba la operación y no era ya necesaria la concurrencia de varias personas para el trabajo¹⁹.

Primeras noticias sobre la Barca de Maluque

Está documentada la utilización de barcas desde la Antigüedad. Julio César nos hace llegar las primeras noticias de lo que pudieron ser las barcas de paso y puentes de barcas, que utilizaron muy especialmente las legiones romanas en la Península Ibérica²⁰.

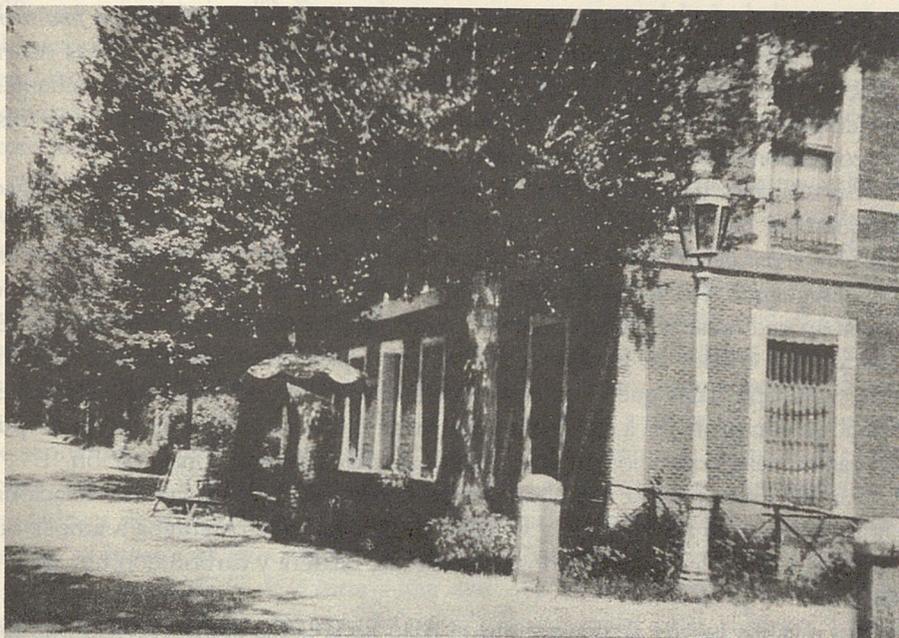
Otras noticias a lo largo de los siglos han dejado constancia sobre la existencia de otras barcas sobre el Henares, destacando la *Barca de Moyarniz* en Cabanillas del Campo, propiedad del Monasterio de Jerónimo de Lupiana o la *Barca de El Cañal*, entre Guadalajara y Fontanar, cuyo propietario era el secretario Don Francisco de Eraso. Pero, sin duda, la más transitada, la más conocida y la que más tiempo estuvo en activo, perdurando en la memoria popular fue la de Maluque, propiedad del Duque del Infantado.

En la segunda mitad del siglo XVI encontramos las primeras referencias escritas sobre la *Barca de Maluque* en el río Henares. Hay dos escrituras, una de 1560 y otra de 1576 donde se refleja el interés de los Duques del Infantado por la construcción de una barca y su embarcadero sobre el río Henares, que se situaría en el lugar de Maluque, costeada por el mismo.

En tiempos del IV de Duque del Infantado (1531-1566), el 3 de agosto de 1560, Gaspar de Villamejor, herrero, se compromete a entregar clavos, grapas y estacas de hierro y cadenas, para la barca que será construida por Acacio de Orejón, maestro de la misma obra, "... conforme a la que está en la barca que el Secretario Eraso ha hecho en El Cañal"²¹. Una semana después, el 11 de agosto del mismo año de 1560, son Juan Recio y Pedro el Recio su hijo, vecinos de la Villa de Algete, quienes se obligan a hacer una barca para el señor Duque, cuyas condiciones son de letra del citado Acacio de Orejón. Se hará en el río Henares, entre Maluque y la Casa de Heras "...donde solya estar la barca hecha el año pasado"; tendría 30 pies de largo por 16 o 17 de ancho²². Demostrando este documento la existencia de una barca con anterioridad.

Varios años después, en 20 de agosto de 1576, son Pedro Martín y Pedro Sánchez, también vecinos del Algete, quienes se obligan a hacer una barca para el V Duque del Infantado (1566-1601), para el paso del río Henares echada en el agua según ciertos capítulos y condiciones: de nuevo se indica que se haga entre Maluque y la Granja de Heras, "...donde suele estar la barca vieja", esta vez será de 32 pies de largo y 17 o 18 de ancho, como le pareciere al maestro de su Señoría, por un precio de 10.000 mrs.²³

No sabemos con exactitud cuando se estableció esta barca en el Henares, pudiendo retrotraernos el origen de estos artilugios o ingenios a la época de dominación musulmana, denominada en ocasiones como "barca interna árabe..."²⁴, pero podemos definirla como un vehículo de paso imprescindible en el *Camino Real de Aragón y Navarra* así como de comunicación entre las propiedades del Duque del Infantado, concretamente de la llamada "granja de Heras". Destacan especialmente "El Bosque", una gran extensión de 10.000 fanegas a caballo entre las dos orillas del Henares. En la margen derecha, actualmente término de Mohernando, había un monte de encinas de 1.000 fanegas y en su margen izquierda, término de Heras, estaban las 9.000 fanegas restantes pobladas de fresnos, chopos, álamos negros o pobos. Todo con un aprovechamiento que le aportaba gran rentabilidad con la venta de leña, madera para hacer carbón y caza. Pero el Duque del Infantado tenía además una gran huerta de 140 fanegas, cerca de tiempos del IV Duque que irrigada mediante una acequia que sacaba del Badiel²⁵. La mayor parte de esa huerta se cultivaba de cebada pero también había frutales como pera de longuindo o donguindo, pera de invierno, ciruelos o albaricoques. Destacamos la ya referida casa de campo que tenían los Duques en Heras, llamada Palacio, "una casa, en el recinto de dicho bosque, con su patio, vivienda alta y vaxa, que se compone de diez y ocho piezas de uso y habitación con sus corredores, y la vaxa de ocho, con un oratorio, dos caballerizas y un horno en el que cuecen su pan los habitantes de aquel sitio; dista desta población medio quarto de legua", tenía 137 pies de frente y 163 de fondo²⁶. Junto a dicho palacio existían viviendas para los jornaleros dedicados a la labranza, las caballerizas y un palomar, además de las casas del guarda y del barquero.



EL PALACIO

Nº 2. El Palacio de Heras en 1923 ²⁷

3. Propiedad y formas de explotación

El señorío al que estaba sometido la Villa de Hita y su Tierra, llevaba aparejado que el Duque del Infantado, como propietario o detentador del señorío, gozara de numerosos privilegios y posesiones de las que obtenía un rendimiento económico más o menos importante. Así tenía el derecho de tener barca en el río Henares y cobrar peaje por el paso en ella: *“En el río Nares que pasa por estos vedados una barca para su paso en ella, esta la tiene puesta y tránsito en la carrera de Aragón y Navarra y con derecho de cobrar el paso en ella, esta la tiene puesta en arrendamiento y al presente a un vecino de la villa de Yunquera y le vale a Su Excelencia de arrendamiento cinco mil reales anuales cuya mitad o mas se regula en la ynberción de gastos de obras del rio, barca y sus adyacentes”*²⁸.

La forma de explotación era el arrendamiento. Normalmente se adjudicaba la explotación de la barca durante un tiempo determinado que podía variar desde uno a seis años, por medio de subasta pública. Se anunciaba por el pregonero en la Plaza Pública o del Mercado de la Villa de Hita, bajo la orden del Corregidor y en presencia del mayordomo o administrador del Duque del Infantado de las rentas de Hita y su partido²⁹. Leídas las condiciones, los vecinos interesados realizaban las posturas y pujas partiendo de un mínimo establecido. Una vez adjudicada la concesión se realizaban los pregones correspondientes y se registraba ante el escribano público las condiciones y cláusulas³⁰.

El barquero, una vez cumplido el contrato, quedaba obligado a entregar la barca al nuevo arrendatario en buen estado de conservación, tal y como la había recibido: *“en*

estado reparada, con todo lo que en ella estuviese mexorado de cómo la rebcivio, con una maroma nueba...⁸¹. Además, era el responsable de cualquier desperfecto que pudiera ocurrir a la barca, incluso como consecuencia fortuita de las avenidas del río, tan frecuentes en otros tiempos y que supusieron en numerosas ocasiones la destrucción de la misma, con la correspondiente interrupción del servicio⁸².

Las cláusulas de los contratos de arrendamiento incluían también la obligación del barquero de permanecer junto a la barca para su cuidado y ofrecer sus servicios al Duque y a los pasajeros, tirando de la sirga o maroma, poniendo y quitando tranca a los carros, desaguando, etc. La Barca no sólo era un servicio de utilidad para los pasajeros que trataban de cruzar el Henares en este lugar, sino además, lo era para el Duque del Infantado y los criados de su casa de Heras, como paso imprescindible de comunicación de sus propiedades que se extendían en ambas orillas del Henares. El Duque del Infantado se comprometía a costear la construcción de una barca nueva cuando pudiera resultar un peligro para los viajeros debido al mal estado de conservación.

En las condiciones se establece también una serie de instrucciones relacionadas con la protección de los bosques y vedados del Duque que ostentaba a ambas orillas del Henares y que eran aprovechados para la caza, madera y carbón con una gran rentabilidad⁸³.

En muchos lugares se consideraba el paso de la barca como servicio público de primera necesidad, por lo que muchos ayuntamientos o concejos tomaban a su cargo el pago total del peaje de sus vecinos, sus carros y animales, llegando a acuerdos con los propietarios o arrendatarios de las barcas para pagar un tanto al año por todos los servicios prestados por el barquero a los vecinos del lugar. En el caso de la barca del Infantado existía un “*derecho de barcaje*” que eximía del pago de la tarifa a todos vecinos de la Tierra de Hita y de cualquier lugar de los señoríos del Duque, así como a sus criados y renteros. Por tanto, tan sólo pagaban los peajes al barquero los viajeros y forasteros. Generalmente, el personal representante de la Justicia, o personas del Servicio Oficial, tropas y Servicio de Correo tenían el paso libre en los lugares sujetos a peaje, como eran las barcas, puentes y portazgos: “*Otro si condición, que los dichos arrendadores sean obligados a guardar la costumbre que en la dicha barca se tiene y a tenido hasta ahora en llebar el derecho del barcaje asi a los concejos de la tierra de la dicha villa de Hita como a los concejos y personas de cualquier partes y quales renteros de Sus Excelencias que están y estubieren en Maluque los pasarán a ellos y a sus moços y bestias por la dicha barca como hasta ahora se ha hecho sin les llebar ningunos dineros por ello*”⁸⁴. También quedaban exentos de pagar barcaje, por supuesto, los propios Duques del Infantado y “*todos los criados y criadas, bestias y moços*” de dichos Señores.

Había tarifas o aranceles establecidos para ello. Según del Catastro de Ensenada, en 1751 la barca del Duque del Infantado estaba arrendada a Diego Calderón, vecino de la ciudad de Guadalajara, por 1.500 reales vellón anuales. Las tarifas que se cobraban eran 8 reales por coche, 8 reales por galera, 4 por calesa o carro y 2 por carreta. Por cada persona y caballería ocho maravedíes. Pero cuando los ríos llevaban avenidas y el paso se hacía con mayor peligro, se cobraba algo más por las dificultades o eran los propios viajeros los que compensaban por el riesgo pagando el favor. La Barca debía ser rentable porque producía “*5.000 reales cada año, de los quales paga Diego Calderón vecino de Guadalajara, que la lleva en renta, solo mil y quientos a sus Excelencias, quedándose en producto*

3.500 a este arrendatario...'⁸⁵. Pero sabemos como una parte del año la barca no se utilizaba, especialmente en periodos estivales o de sequía, pudiendo cruzar el Henares en éste y otros puntos sin problema, pero eso no implicaba su descuido y abandono. Si el barquero abandonaba la barca, el contrato seguiría vigente y quedaba obligado a pagar lo comprometido³⁶.

A mediados del mes de agosto de 1684, el mayordomo de la Duquesa del Infantado, Cristóbal Ribas, advirtió a los arrendadores, Domingo Redondo y Juan de Riofrío *"para que tuviesen mucho cuidado y vixilancia de tener maroma y guindaletas y amarraderos firmes para la seguridad de la barca y nose la llevase alguna crecida del río por andar el tiempo revuelto y amenazar lluvia y que respecto de aber visto tener en dicha barca dos niños que cuidasen della por aber despedido al barquero que la gobernaba..."*. El administrador de la Duquesa les requirió para que de manera inmediata *"pusiesen persona que cuidase de dicha barca y amarrase de cualquier crecida que pudiese traer el río..."*, pero hicieron caso omiso y a los pocos días, la noche del 1 de septiembre, una fuerte avenida del río se llevó la barca a la altura de la ermita de la Ntra. Sra. de la Granja. Tras suceder la riada, el mayordomo responsabilizó a los arrendadores de su destrucción y éstos se defendieron manifestando *"que como avian de tener moço en la barca sin tener que darle de comer..."*, *"no podía tener barquero por la mucha costa que causaba y poco provecho de la barca y poco agua..."*, *"no tenía provecho por no pasar persona ninguna por la barca por no traer agua (el río)..."*. En cualquier caso, el mayordomo de la Duquesa exigirá su reparación: *"que pongan la dicha barca por su quenta corriente en la parte y lugar donde estava y por ello y su gasto se les a los suso dichos (arrendadores) sus bienes..."*³⁷.

En octubre de 1779, Pedro Rodríguez de Campomanes, partió desde Madrid siguió el *Camino Real* hasta Jadraque para presidir la asamblea anual del Consejo de la Mesta y fue anotando la situación de los caminos y puentes, así como otras impresiones que le preocupaban como ilustrado, dando cuenta de la realidad de un País necesitado de una adecuada red viaria como pilar clave para el desarrollo del comercio. A su paso por la *Barca de Maluque* decía lo siguiente: *De Fontanar sigue a la Barca de Maluque sobre el propio río Nares que lleva casi siempre a la vista, y mano derecha. La barca se gobierna a la sirga, o por maroma, como las mas de este país, lo que es muy expuesto en tiempos de avenidas, en que solo pueden aprovechar los remos (...)*⁸⁸. Campomanes no tuvo que utilizar la barca, porque el caudal del río era escaso y lo pudo vadear sin problemas, sin embargo, le hará saber al Abad de Sopenetrán, con quien se reunió en su viaje, la necesidad de establecer un puente de piedra en este lugar: *"El vado se balla en el paraje más llano del río, sobre el cual parece indispensable establecer allí un puente de piedra, porque en tiempo de grandes avenidas queda el paso cortado, y la barca no anda; además de ser peligrosa por razones dichas..."*⁸⁹.

No fue solo Campomanes quien durante este Siglo proclamó la necesidad de construir un puente en este lugar; Antonio Ponz en su *Viaje de España* (1785) lo expresó nuevamente: *"Desde Marchamalo a Fontanar cuentan una legua (...) otra legua hasta el vado del Henares, donde hace gran falta un puente. En las crecientes se usa barca, y en las demás del tiempo se vadea"*⁴⁰.

El Padre Flórez, en su camino de Madrid a la ciudad francesa de Bayona en 1766, recogía las siguientes impresiones a su paso por la *Barca de Maluque*: *"A una legua de Fontanar (Fontanar) está la barca del río Henares (que divide la Alcarria de lo que está a la derecha del que baja con sus aguas), y después de una legua está el lugar llamado Eras, de veinte vecinos, exte-*

nuado desde las Guerras de Felipe V y batalla de Villaviciosa (a tres leguas de allí). La jurisdicción espiritual de Eras es de los padres de Sopetrán, que ponen un Monje por Cura. La temporal es del Duque del Infantado. El lugar es ameno por los huertos que tiene, regados con agua de pie natural corriente por un arroyo". / "Desde la barca empieza el camino a elevarse poco a poco, dejando el río Henares a la izquierda, con hermosa frondosidad de árboles, que por partes tiene las copas mas bajas que el camino, que es como un continuado balcón hasta llegar a una casa del Duque del Infantado, que es señor del sitio, casa y bosque con mucha caza. Dista antes de Eras como un paseo"⁴¹.

4. Construcción y materiales

Conocemos las características principales de la barca, cómo se construía y qué materiales se utilizaban, gracias a la documentación conservada sobre las condiciones de arrendamiento y contratos de obra⁴².

La vida útil de estas barcas, por unas u otras causas, no debía ser muy larga. Cuando era necesario construir una nueva, los carpinteros de ribera o calafates se trasladaban a la orilla del río en la zona cercana donde debía ser botada la embarcación⁴³.

La labor de calafateado se realizaba impregnando la estopa de pez⁴⁴, para ir rellenando con ella los huecos y juntas que quedaban entre las tablas del casco, con el objeto de impermeabilizar la embarcación y evitar la entrada de agua. *"... otro ssi sea de brear y aparefalla primero con muy buen cáñamo sano y bueno conservandola muy bien para que la brea pegue y asga y para que la pez pegue y sea de roble se le ha de mejorar con cada arroba de pez cinco libras de serro y cinco panillas de aceite para que la pez asga y no casque y primero que se calafatee sea de elabar toda y barrealla los aportaderos de suerte que no aya necesidad mas echarla al agua toda moliente y corriense con sus travones y cadenas a los aportaderos ta qual dichas barcas sea de dar echa y acabada dentro de mes y medio de cómo se les diere y entregare la primera libranza de a contaduría a quenta de lo que han de aver que ira declarado..."⁴⁵.*

Con mucha más frecuencia que las barcas debían ser sustituidas las sirgas de cáñamo por los continuos desgastes con el roce del torno, y su deterioro podía ser causa de graves accidentes si se rompía mientras cruzaban los pasajeros.

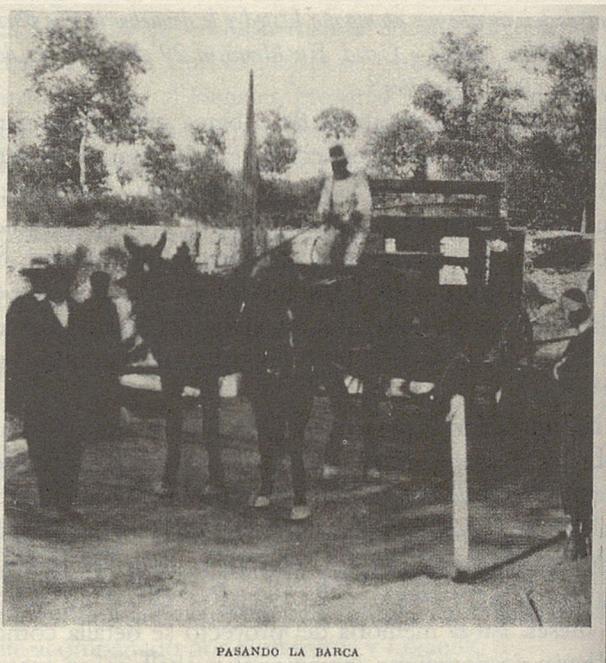
Eran necesarios los embarcaderos en las orillas para facilitar el acceso a las barcas, normalmente contruidos de madera. Los asideros necesarios para atar la sirga a ambos lados del río y para amarrar las barcas se llamaron normalmente, torres, estantes, pilotes y otros nombres varios⁴⁶.

Necesitaba cada cuatro o cinco años una reparación general para su buen mantenimiento y el repaso del calafateado. Las pequeñas reparaciones puntuales las hacían los propios barqueros, pero un buen repaso general lo tenían que hacer los calafates. Previamente había que sacar la barca del agua e instalarla en la orilla, a modo de astillero provisional. La zona de la barca que resultaba más dañada por el uso cotidiano afectaba a la franja de los costados llamada "*moja seca*", parte del casco que unas veces quedaba bajo el agua y otras sobre ella, dependiendo del peso que llevara en cada travesía⁴⁷. En un documento de 1684, se recogen las condiciones para la construcción de una barca nueva, estimando su valor en 2.200 reales.

Las barcas se colocaban para su navegación con los costados paralelos a las orillas y así, de forma lateral o levemente giradas, avanzaban cruzando el cauce; la popa y la proa, naturalmente, a favor y en contra de la corriente. Al llegar a la otra orilla se arribaba la barca al banco, y al hecho de ajustar la salida de la barca al banco se denominaba encuadrar la barca.

La profundidad del río en el tramo donde estaba instalada debía ser considerable. A la parte de arriba de la barca, existía un gran pozo en el río llamada “baño de las mulas” para el descanso de caballerías⁴⁸.

Junto a la orilla del Henares, en el lado de Heras, estaba la casa del barquero, que además de vivienda debía de servir de almacén y depósito de los aparejos propios del oficio⁴⁹. La vivienda sufrirá continuas avenidas, siendo reconstruida en varias ocasiones.



PASANDO LA BARCA

Nº 3 Barca de Heras en 1923 pasando un carruaje⁵⁰

5. La última etapa: abandono y desaparición

Las barcas de paso estuvieron reguladas por leyes que permitían su instalación, fijaban las tarifas y aranceles y determinaban su exclusividad en un territorio.

A partir del siglo XIX, en la que podemos considerar la última etapa de vida de las barcas de paso, se aprobó la *Ley de Aguas* de 1879 dictando normas reguladoras para su establecimiento, que en aquellos años eran numerosas en muchos de los ríos españoles. El artículo 139 dice: que tratándose de ríos no declarados navegables ni flotables, los dueños ribereños (y los que no lo sean con consentimiento de éstos), podrán libre-

mente establecer barcas de paso para el servicio de sus predios o industria. Si las barcas tenían como finalidad el servicio público se necesitaba para su establecimiento, en los ríos declarados no navegables ni flotables, la autorización del alcalde, previa autorización del Gobernador de la provincia, quien fijaba su emplazamiento, las tarifas y demás condiciones necesarias para que su construcción y servicio ofrezca a los transeúntes la debida seguridad (Art. 210)⁵¹.

En 1875, Pedro Majolero, Alcalde de Heras, comunicaba la aprobación de la seguridad de la barca y las tarifas a Fernando de Sola, administrador del Excmo. Duque de Osuna: “*Contando de publica notoriedad que la barca, que la casa de Su Excelencia ha restablecido en el río Henares, reúne los indispensables requisitos de seguridad y no teniendo esta Alcaldía otra parte persona perita de quien valerse para verificar el reconocimiento que Usted indica en su comunicación de 27 de actual, he acordado declarar como segura la citada barca, aprobando al propio tiempo la tarifa de derechos de pasaje que me acompaña Usted y le devuelvo lo que participa Usted para su satisfacción y gobierno. Dios guarde a Usted. En Heras, a 29 de diciembre de 1875. El Alcalde Constitucional de Heras. Pedro Majolero*”⁵².

Tal vez, años de gran rentabilidad de la barca se dieron a partir de la segunda mitad del siglo XIX. La creciente producción agrícola, tras la construcción del Canal del Henares con la expansión de nuevas tierras de cultivo, especialmente en el lugar de Maluque, donde fueron sustituidos los bosques por grandes extensiones de regadío, hicieron que el tráfico de mercancías se incrementara notablemente. Mercancías que, si pasaban por la barca, debían pagar los aranceles establecidos. Especialmente se vio favorecido con la construcción de la línea de ferrocarril Madrid-Barcelona y el apeadero de Maluque y hasta allí, pasando la barca, se daba salida a todo el grano que se producía en *Palacio*⁵³.

En 1866 la Diputación Provincial de Guadalajara proyectó un puente de nueva construcción sobre el Henares, entre los términos de Yunquera de Henares y Heras de Ayuso denominado “*puente de Heras*”, que vendría a sustituir a la barca con el objetivo de acercar las poblaciones próximas a las estaciones de ferrocarril. José del Acebo Pérez diseñó un puente de madera sobre pilas de fábrica, siguiendo la tipología habitual de tableros y jabalcones, presupuestado en 20.195,616 escudos, con un plazo previsto de ejecución de 12 meses. En la memoria del proyecto se detalla como lugar elegido el punto donde todavía, desde tiempo inmemorial, se hallaba un manchón de cantería, revelando la existencia de una construcción anterior: “*en medio de la corriente se encuentra aislado un cimiento que creemos de bastante resistencia, por haberse sostenido intacto desde tiempo inmemorial, sobre el que se ha de apoyar la pila intermedia...*”⁵⁴. Aunque a la solicitud acompañaban mas de 250 firmas de vecinos de la zona, nunca llegó a levantarse este puente, quedando condicionada la subvención a la construcción de un camino vecinal que debía costearse mancomunadamente y que transcurriera por las propiedades de *La Isla* de Juan Ruiz González, vecino de Madrid y, sobre todo, del Duque de Osuna, dueño de las fincas de *Palacio de Heras y Maluque*.

Tras la disolución de los señoríos en el siglo XIX, muchas de las barcas, antes en poder de señores, pasaron a ser de competencia municipal; otras, como la *Barca de Maluque*, continuaron en manos privadas. Tras la ruina de la Casa de Osuna a finales del siglo XIX, pasó a ser propiedad de nuevos aristócratas, como Fernando Fer-

nández-Casariego, I Marques de Casariego y uno de los principales acreedores del Duque de Osuna.

Poco a poco, con la construcción de las primeras carreteras, los carros, galeras y caballerías que durante cientos de años habían sido el único medio para viajar por caminos de tierra con personas y mercancías, fueron transformándose en vehículos de motor cada día más modernos, grandes y rápidos. La construcción del puente de Humanes a los pies de La Muela (en la carretera GU-190 que comunicaba Torija con Humanes), concluido en 1907, provocó que la *Barca de Heras* dejara de ser un paso imprescindible de comunicación. A partir de entonces, quedó para uso de los nuevos propietarios de las fincas de *Palacio* y *Maluque*, manteniendo su actividad hasta 1937.

Durante la Guerra Civil, las tropas del ejército Republicano instalarán el Cuartel General de Operaciones de la Defensa de Madrid del Sector Oriental en el palacio neomudéjar de la finca de *El Encinar*, en Mohernando, donado a los padres Salesianos por la Marquesa de Mochales en 1928. En 1937, los pontoneros del ejército construirán un magnífico puente de madera sobre el Henares, preparado para ser dinamitado en el caso de aproximarse el enemigo. Su utilización hizo desaparecer la Barca definitivamente⁵⁵. Al finalizar la Guerra Civil, una avenida se llevó el puente de madera, pero la Barca jamás retomó su actividad; encallada aguas abajo, fue desmantelada para aprovechar su madera⁵⁶.

El último barquero fue Pedro Berlinches de la Cruz, quien desempeñó esta labor durante 32 años, hasta 1937, como asalariado dedicado exclusivamente al noble oficio de barquero para dar servicio a la finca de *Palacio*. Los vecinos de las poblaciones cercanas y viajeros también utilizaban la barca para acortar distancias o para evitar vadear el río, y se les cobraba la tarifa correspondiente.

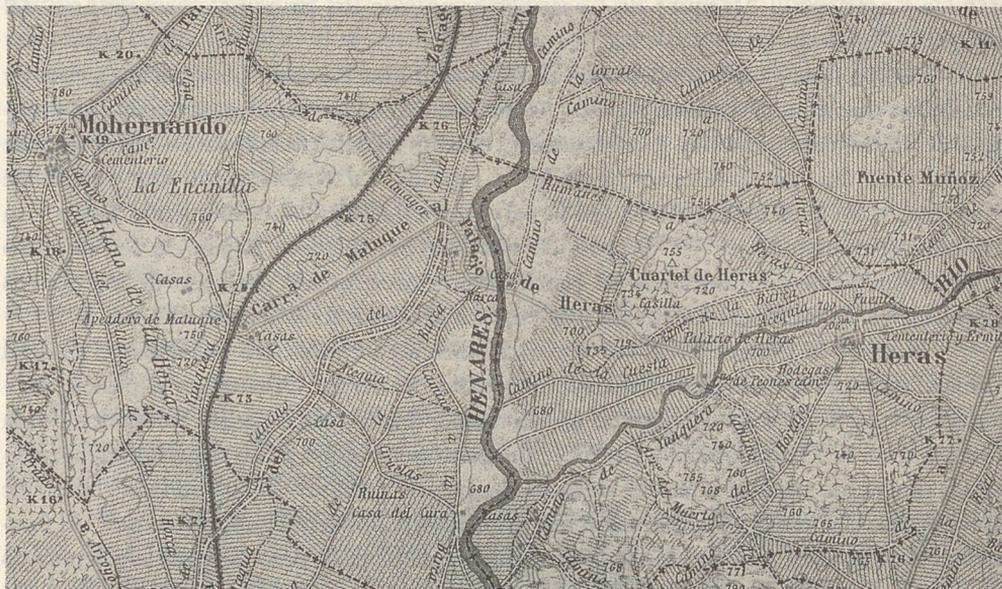
6. Tradiciones y leyendas

La Festividad de San Cleto (26 de abril) es una de las grandes y arraigadas celebraciones de los vecinos de Heras de Ayuso que se daban cita en el entorno de la barca para almorzar. El Ayuntamiento repartía pan anisado entre los asistentes. A continuación había un baile acompañado por guitarreros y organillo⁵⁷.

Resulta, cuanto menos curioso, que en la iglesia de Heras de Ayuso se haya conservado una pequeña imagen de San Nicolás de Bari, procedente de la antigua iglesia desaparecida en los años 40. Entre los prodigios atribuidos a San Nicolás de Bari con la navegación, se le considera el patrón de barqueros y navegantes. En Yunquera de Henares, existió hasta el siglo XVIII, junto al Camino Real, la Ermita de San Nicolás de Bari, trasladando su imagen a la Ermita de Ntra. Sra. de la Granja, como lugar previo al paso de la barca⁵⁸.

Además, la Barca de Heras es el motivo principal en el escudo municipal de la localidad de Heras de Ayuso.

*“Al pasar la barca de Heras,
me acordé de aquel barquero
que en aquellas soledades
hacía coplas de ciego”*⁵⁹.



Nº 4. Mapa topográfico indicando el lugar exacto donde se situaba la Barca de Heras en 1920⁶⁰

Notas

¹ SÁNCHEZ DONCEL; Gregorio. *El puente de Guadalajara sobre el Henares*. WAH nº 11. Guadalajara, 1984. Págs. 227-238.

² ASENJO RODRÍGUEZ; José Enrique. *Puentes de la Provincia de Guadalajara*. Edita Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha. 2006.

³ CARRASCO VÁZQUEZ; Jesús. CARRASCO VÁZQUEZ; Jesús. *La Villa de Taragudo. Evolución histórica de una aldea de Hita*. UAH, 2001. Página 90.

⁴ Próximo a donde estuvo situada la Barca de Maluque y Heras se hallan restos que atestiguan un temprano poblamiento, como aquellos referentes al Bonce Final de la Muela de Alarilla o la Peña de la Mira en Yunquera de Henares.

⁵ Según Basilio Sebastian Castellanos, Cronista y Anticuario de la Casa del Duque de Osuna, en la visita a Espinosa de Henares en 1854, escribía: "... y en este término se ven ruinas, de las que se han sacado algunos bellos sepulcros, anillos y otros objetos antiguos de algún valor." AHN. Sección Nobleza. CT. 522, D.8, (76). *Visita Histórico-Arqueológica a los pueblos y palacios del Duque de Osuna que comprende la administración de Guadalajara, Jadraque, Espinosa, Hita y Heras (1854)*.

⁶ CARRASCO VÁZQUEZ; Jesús. CARRASCO VÁZQUEZ; Jesús. *La Villa de Taragudo. Evolución histórica de una aldea de Hita*. UAH, 2001 y CRIADO DE VAL; Manuel. *Historia de Hita y su Arcipreste*. Edita Aache. Guadalajara, 1998 (2ª edición).

⁷ *Las parroquias de Sopetrán y otros pueblos que desaparecieron a lo largo de la historia*. En *Guadalajara 2000*. 15-07-2005, Pág. 24.

⁸ AHPGU. Sección Diputación. Caja, nº D-554. *Proyecto de construcción del puente de Heras, 1866*. Oficio de solicitud dirigido al Sr. Director de Caminos Vecinales de la Provincia. Guadalajara, 09-05-1866.

⁹ *Las parroquias de Sopetrán y otros pueblos que desaparecieron a lo largo de la historia*. En *Guadalajara 2000*. 15-07-2005, Pág. 24.

¹⁰ *Op. Cit.* CARRASCO (2001). Pág. 51.

- ¹¹ ABASCAL PALAZÓN; J.M. *Vías de comunicación romana en la provincia de Guadalajara*. Guadalajara, 1982. Página 63.
- ¹² MIÑANO; Sebastián. *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. 1826.
- ¹³ MOLINA PIÑEDO, Fray Ramón. *La Ermita de la Virgen de la Granja de Yunquera*. Aache Ediciones. Guadalajara, 1999.
- ¹⁴ CAMPOMANES; Pedro Rodríguez de. *Viaje a las Sierras y Castilla la Vieja*. Estudios de Historia Social, 12-13, enero-junio de 1980, págs. 338-411.
- ¹⁵ AGS (Archivo General de Simancas) MPD 22,050. *Proyecto de acequia de riego para la Campiña de Guadalajara y Alcalá de Henares 1769*.
- ¹⁶ CARRASCO VAZQUEZ; Jesús. *Breve introspectiva histórica de Heras de Ayuso*. WAH, n° 25 (1998), págs. 173-207.
- ¹⁷ Maluque sobrevivió como *despoblado*, o lugar de muy poca vecindad, durante toda la Edad Moderna. Su término municipal, situado en la margen derecha del Henares, pasó a manos del Duque del Infantado. En la actualidad es una finca privada en el término de Mohernando. Según fray Antonio de Heredia en 1652, Maluque tenía “veinte vecinos” y Majanar “seis casas”, ambas aldeas pertenecían al Duque del Infantado y a la Tierra de Hita.
- ¹⁸ El anónimo autor del extenso manuscrito, se ocupa en este capítulo de los sistemas utilizados para las barcas de paso en los ríos, que denomina puentes móviles, y de los puentes flotantes hechos con barcas y otros artilugios. Incluye dibujos de todos ellos con las explicaciones y detalles para su construcción.
- ¹⁹ MULLOR SANDOVAL; Rufina. *Al pasar la baca... Historias particulares de las barcas de paso en Aragón*. Cuadernos de Aragón, n° 37. Institución “Fernando El Católico”. Diputación de Zaragoza. Zaragoza, 2007.
- ²⁰ *Ibidem*.
- ²¹ AHN Sección Nobleza. OSUNA. 3389 (1561-1608). Letra A, fol. 62 v°. Ver en: MUÑOZ JIMENEZ; José Miguel. *Arquitectura, arte y poder en la Guadalajara del duque del Infantado a la luz de los nuevos tiempos (1560-1606)*. WAH. n° 25 (1998). Págs. 383-414.
- ²² AHN Sección Nobleza. OSUNA. 3389 (1561-1608). Letra A, fol. 64 v°.
- ²³ AHN Sección Nobleza. OSUNA. 3389 (1561-1608). Letra F, fol. 364 v°.
- ²⁴ AHN Sección Nobleza. OSUNA. C.4353 (4), D.7. (A.2). Fol. 1 v°. *Escritura de condiciones para la construcción de una barca de paso en las márgenes del Henares y término de Heras (1873)*.
- ²⁵ En 1591 se aprueba la memoria y condiciones de la obra y cerca de la huerta que el Duque del Infantado quiere hacer en Heras, que ejecutará Miguel de Almeida, albañil vecino de Guadalajara. AHN Sección Nobleza. OSUNA. 3389 (1561-1608). Letra L, fol. 844. Ver en: MUÑOZ JIMENEZ; José Miguel. *Arquitectura, arte y poder en la Guadalajara del duque del Infantado a la luz de los nuevos tiempos (1560-1606)*. WAH. N° 25 (1998). Págs. 383-414.
- ²⁶ AHPGU. C.E. 172. L. 687. *Haciendas de Legos de Heras*, (1751).
- ²⁷ *Blanco y Negro* 12-08-1923. Pág. 31. Reportaje: “La vida en el campo. El Palacio de Heras” (Monte-Cristo).
- ²⁸ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 4353 (2), D.7 (B2): “Relación que yo José Giro, guarda mayor del sitio y Palacio de Heras propio del Excmo. Señor Duque del Ynfantado, doy de los bienes y estado de haciendas que tiene y posee dicho Excmo. Señor dentro del termino de alcabulario del lugar de Heras, aldea de la Villa de Yta, a petición verbal del Sr. Cleto Fuentes, alcalde del lugar de Heras?”. Año 1785. Es copia de 1823.
- ²⁹ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4. *Postura y condiciones de arrendamiento de la barca de Maluque (1586)*.
- ³⁰ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4.
- ³¹ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4. *Postura y condiciones de arrendamiento de la barca de Maluque (1608)*.
- ³² AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4.
- ³³ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4. *Postura y condiciones de arrendamiento de la barca de Maluque (1608)*.
- ³⁴ *Ibidem*.
- ³⁵ AHPGU. C.E. 172. Libro 687. *Haciendas de Legos de Heras de Ayuso*, 1751.
- ³⁶ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4. *Postura y condiciones de arrendamiento de la barca de Maluque (1608)*.

- ³⁷ *Ibidem*.
- ³⁸ *Op. Cit.* CAMPOMANES: (1980)
- ³⁹ *Ibidem*.
- ⁴⁰ PONZ; Antonio. *Viaje de España* (1785). Tomo XIII, Carta Primera. Párrafo, 5. Página 784. Ed. Aguilar Maior. Madrid, 1988
- ⁴¹ FLÓREZ; Enrique. *Viaje desde Madrid a Bayona, de Francia, por Osma, Soria, Tarazona y Navarra, volviendo por Calaborra, Logroño, Burgos, Carrión, etc.* 1766.
- ⁴² *Condiciones de la obra de la Barca de Maluque que el Duque del Infantado y Marques de Cenete manda hacer para el paso y ribera del Henares que divide la Barca de Maluque, 1684.* (AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.1-4.) y *Condiciones de barca interna árabe en los márgenes del río Henares y su término de Heras, en 1873.* (AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C.4353, D.7).
- ⁴³ *Op. Cit.* MULLOR: 2007.
- ⁴⁴ Sustancia resinosa para impermeabilizar los barcos.
- ⁴⁵ AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 2633, D.2. *Postura y condiciones de arrendamiento de la barca de Maluque (1608).*
- ⁴⁶ *Op. Cit.* MULLOR: 2007.
- ⁴⁷ *Op. Cit.* MULLOR: 2007.
- ⁴⁸ Testimonio de Pedro Berlinches García, hijo del último barquero de Heras, Pedro Berlinches de la Cruz.
- ⁴⁹ AHPGU. C.E. 171. Libro 683. *Relaciones de Legos de Heras de Ayuso, 1751.* “Una casa en dicho bosque, pero al otro lado del río Henares, en su margen, una casa pequeña que sirve de habitación de la persona que cuida la barca, que se compone de un quartto, cocina y cavalleriza, todo en vajo... tiene 42 pies de frente y 29 de fondo”.
- ⁵⁰ Blanco y Negro 12-08-1923. Pág. 32. Reportaje: “La vida en el campo. El Palacio de Heras” (Monte-Cristo). Mi agradecimiento al personal de la Biblioteca Provincial de Guadalajara, de la sección Fondo Antiguo, por facilitarme la consulta y permitirme hacer una copia a esta fotografía de la Barca de Maluque.
- ⁵¹ *Op. Cit.* MULLOR: 2007.
- ⁵² AHN. Sección Nobleza. OSUNA, C. 4353 (4), D7 (A2). *Correspondencia y expedientes administrativos sobre aguas, barca, roturaciones, obras y arriendos correspondientes a Heras de Ayuso. 1710-1875.*
- ⁵³ Testimonio de Pedro Berlinches García, hijo de Pedro Berlinches de la Cruz, el último barquero de Heras.
- ⁵⁴ AHPGU. Sección Diputación. Caja, nº D-554. Ver en: ASENJO RODRIGUEZ; José Enrique. *Puentes de la Provincia de Guadalajara.* Edita Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha. 2006.
- ⁵⁵ Testimonio de Carmen Padín y Gaudelia Díaz, vecinas de Heras de Ayuso.
- ⁵⁶ Testimonio de Pedro Berlinches García, hijo del último barquero de Heras.
- ⁵⁷ Testimonio de Carmen Padín y Gaudelia Díaz, vecinas de Heras de Ayuso. *Op. Cit.* MOLINA: (1999).
- ⁵⁸ *Op. Cit.* MOLINA: (1999).
- ⁵⁹ *Flores y Abejas*, 01-10-1916. Página 4. Esta estrofa hacía a Prudencio Pérez Cejudo, el barquero de Heras quien al cuidado de la barca componía estrofas y poemas (*Flores y Abejas*, 25-12-1897 y 07-10-1906).
- ⁶⁰ IGN (Instituto Geográfico Nacional) Mapa Topográfico. MTN50-0511-1920.