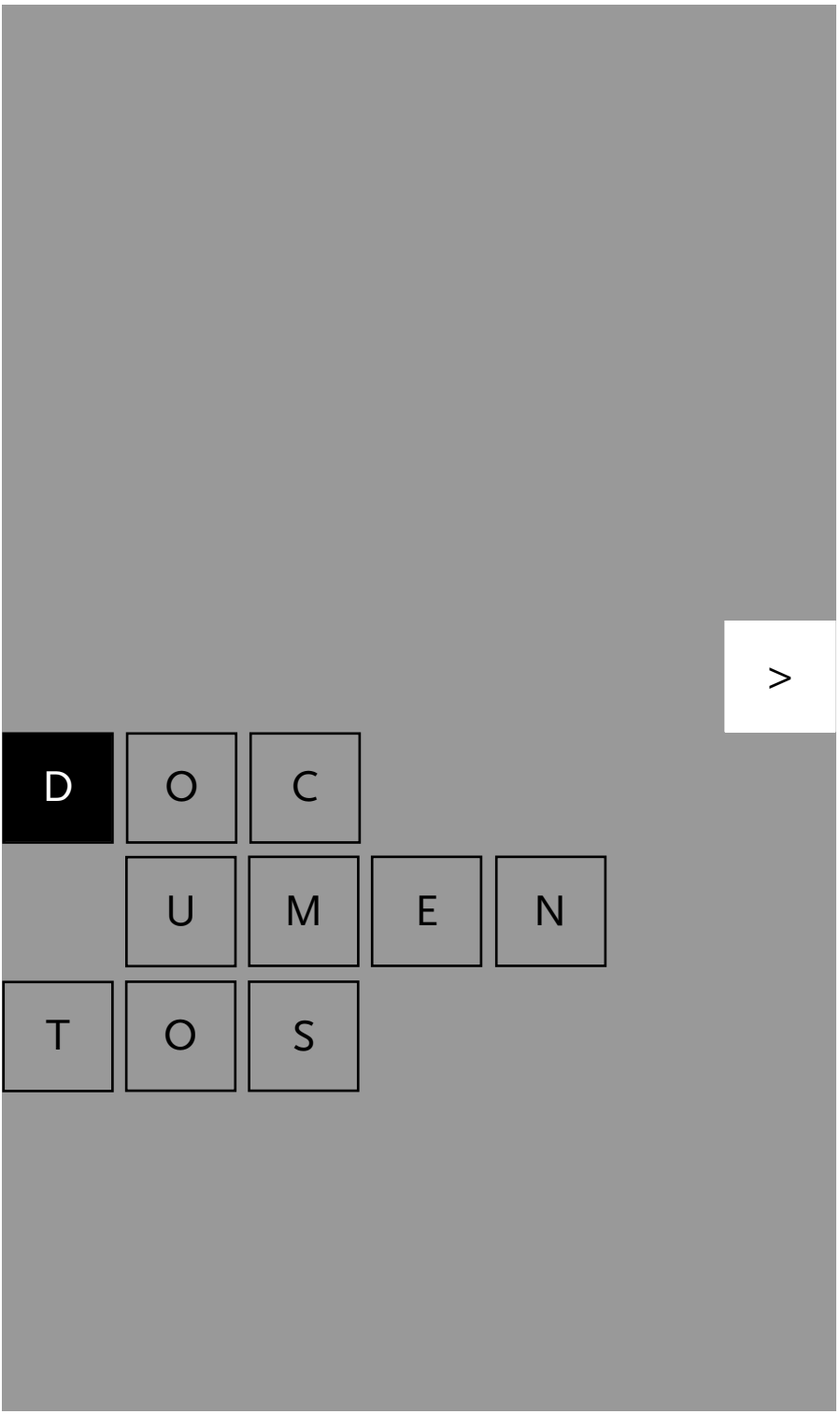

>
DOC
UMEN
TOS

EN MI PATRIA CHICA

POR

DIRECCIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES

179

MELCHORA HERRERO AYORA

VIUDA DE P. PÉREZ
LIBERTAD, 31. MADRID

Biblioteca Nacional de España

POR LA "SILENT ROUTE" HACE CIEN AÑOS

JUAN M. CALVO GASCÓN

En marzo de 2019 publiqué en el blog dedicado a Ejulve[1] un pequeño artículo bajo el título "Melchora Herrero Ayora. Verano de 1922, volviendo a Villarluengo por la nueva carretera", transcribiendo varios fragmentos de su libro *En mi patria chica*[2], en el que describió detalladamente el viaje a su villa natal desde la Venta de la Pintada —procedente de Madrid, donde residía— tras haber sido invitada a participar en los actos organizados con motivo de la celebración del IV Centenario de la aparición de la Virgen de Monte Santo.

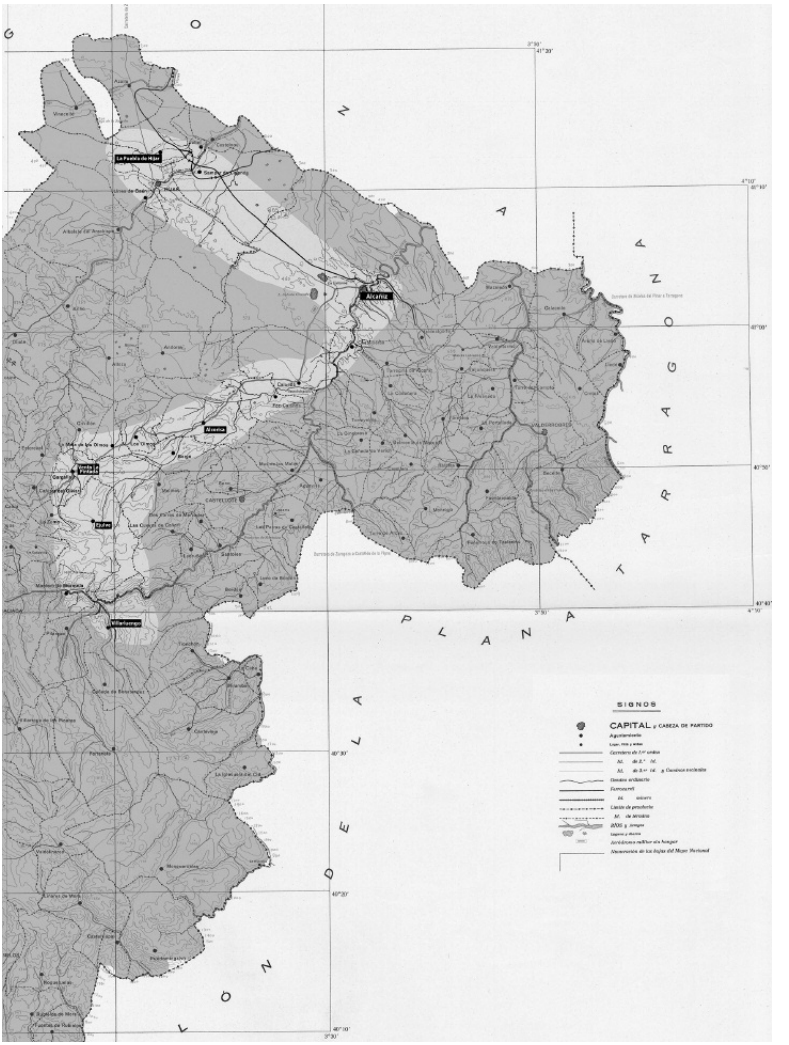
Melchora Herrero[3] mantuvo sus lazos afectivos con Villarluengo estando informada de los aconteceres de la provincia y muy bien relacionada con los poderes políticos y cultu-

1
http://historiadeejulve.blogspot.com/2019/03/melchora-herrero-ayora.html

2
Melchora Herrero Ayora, *En mi patria chica*, Imprenta de Ramona Velasco, viuda de P. Pérez, Madrid, 1922. Descarga digital en: https://bdh.bne.es/bnesearch/Inicio.do.

3
Melchora Herrero Ayora en la portada de este libro figura como "Profesora de Término de la Escuela del Hogar y Profesional de la Mujer, Profesora especial de la Escuela de Altos Estudios Mercantiles en la Sección Femenina de Vulgarización. Autora de varias obras para las mujeres y los niños y periodista". La revista *Nuevo Mundo* (17/11/1933) recogía la noticia de su fallecimiento con una fotografía de la escritora, a la que acompañaban las siguientes palabras: "Doña Melchora Herrero, escritora y pedagoga de relevantes méritos, colaboradora de las revistas de Prensa Gráfica, que ha fallecido en Madrid, donde su muerte ha sido unánimemente sentida". V. José Serafín

< Portada interior del libro *En mi patria chica*, de Melchora Herrero Ayora, 1922.



Fragmento de un mapa de la provincia de Teruel (1935) en el que se ha destacado el trayecto seguido por Melchora Herrero desde La Puebla de Híjar hasta Villarluengo.

rales de la época, con la "gente de orden" según el término utilizado por el añorado Eloy Fernández Clemente para definir la clase política aragonesa cómplice de la dictadura de Primo de Rivera[4]. La escritora no se privaba de elogiar públicamente a los políticos turolenses de esta órbita conservadora; en la "Dedicatoria" del libro leemos: "[estas páginas] las dedico también a nuestro ilustre paisano y diputado a Cortes por ese distrito, el

Aldecoa Calvo, *Turolenses contemporáneos*, Gobierno de Aragón, Teruel, 2017 y Antón Castro, "Melchora Herrero Ayora, la mujer que quiso serlo todo", *Heraldo de Aragón*, 9 de julio de 2024.

4

Eloy Fernández Clemente, *Gente de orden. Aragón durante la dictadura de Primo de Rivera*, Ibercaja, Obra Cultural, Zaragoza, 1997. Obra en 4 volúmenes imprescindible para conocer este periodo histórico en Aragón.

Excmo. Sr. D. Carlos Castel[5] [...] para que prosiga en su esfuerzo protector hacia ese rincón de la provincia de Teruel". Fruto de estas relaciones de amistad publicó un adelanto de su viaje en el periódico *La Provincia*[6] el 22 de julio bajo el epígrafe "Crónicas de verano. En mi patria chica", en el que se presentaba enfrascada en sus papeles y proyectos literarios, pero aún con tiempo para saludar a los lectores "de este simpático diario turolense". Tanto en este texto como en el definitivo —publicado posteriormente en el libro— aparece la siguiente descripción de aquel sentido y emotivo viaje desde la Venta de la Pintada hasta Villarluengo por la nueva vía abierta recientemente:

¡Madrid-Puebla de Híjar-Alcañiz-Alcorisa-Venta de la Pintada-Ejulve-Masía de las Monjas-Molino de las Herrerías-Fábricas-Villarluengo! Este itinerario es el tantos años recorrido con toda serie de incomodidades, hasta que el auto sustituyó a la diligencia y la tartana a la caballería después de terminada la carretera... hasta Villarluengo, la cual ha de prolongarse por La Cañada de Benatanduz a Cantavieja.

Con la consabida tartana nos esperaban ya como otras veces, desde casa, cuando bajamos del auto en la famosa y mísera venta de la Pintada, casa de labranza más que hospitalaria mansión en cuyas entradas y calles se detienen los viajeros para reconfortarse con sus propias viandas, ya que allí poco más que agua y techado puede encontrarse.

Eran las dos de la tarde cuando llegamos, y prosiguiendo la marcha, aquella noche a las ocho o las nueve cenaríamos en casa. Un airecillo serrano, puro y fresquito nos invitaba a la expedición.

Instaladas en la tartana, llegamos a Ejulve dispuestas a seguir pacientemente sobre el lento rodar por los serpenteos de la estrecha carretera. Unos piadosos amigos que indagaron sobre nuestro viaje, el cual yo no comuniqué más que a mi familia, descubrieron el incógnito, y... ¡oh sorpresa! nos salieron al encuentro mandándonos un emisario a la entrada del pueblo desde el campo donde hacían estudios sobre caminos vecinales y carreteras.
El mensajero cariñoso era un simpático y futuro ingeniero joven, talentudo y estudioso, Alfonso Fernán, hijo de uno de los amigos que nos brindó el cambio de la tartana por un magnífico automóvil para evitarnos las molestias que nos faltaban todavía.

¿Quién duda de la elección? ¿Quién no acepta una oferta que yo sabía era sincera?

Abandonamos la tartana de un salto, siguió ésta con los equipajes y, como nos sobraba tiempo para ir a casa aquella tarde, puesto que el auto llegaría con más rapidez, mientras terminaban nuestros piadosos amigos los trabajos de estudio de aquel día, nos detuvimos

5
Carlos Castel y González de Amezúa (Madrid 1872-1927). Ingeniero de Montes, político conservador vinculado a la provincia de Teruel, fue elegido diputado a Cortes por el distrito de Montalbán entre 1899 y 1923. Secretario del Congreso de los Diputados. Ostentó la Dirección General de Obras Públicas y de Agricultura, Minas y Montes. Falleció pobre en Madrid el 21 de febrero de 1927. V. José Serafín Aldecoa, "Carlos Castel y González de Amezúa (1873-1927)", *Comunidad de Teruel*, Diputación General de Aragón, 2010 y Juan M. Calvo Gascón, "Ejulve 1907. Intrigas del diputado Carlos Castel por el nombramiento de juez municipal", *Revista de Andorra*, n.º 13, Centro de Estudios Locales de Andorra, 2014.

6
Fundado por José Torán de la Rad, salió en julio de 1921 y se mantuvo hasta septiembre de 1924, cuando cerró, al parecer, por "problemas técnicos".

en Ejulve; vino el maestro a saludarnos[7]*, hablamos de aquellas escuelas y adquirí también noticias sobre el interés que se tomaba por ellas y por todo el distrito su diputado D. Carlos Castel.*

Llegó la hora de utilizar el auto. Se incorporaron en las afueras entre saludos y agasajos nuestros buenos amigos D. Maximino Fernández y D. Vicente Raga[8]*, y se deslizó hora y pico amenamente hablando de política y obras públicas, de las buenas gestiones del ingeniero D. José Torán*[9]*, como alcalde de Teruel, de D. Fernando Hué*[10] *y D. Bartolomé Estevan*[11]*, esperanzados en estos ingenieros y en D. Carlos para la travesía de Villarluengo, y en Sánchez Toca*[12]*, como diputado a cuyo distrito corresponde lo restante, para que en breve se subasten nuevamente los trozos que faltan de carretera hasta enlazar con Cantavieja y poner en comunicación este rincón aislado con el reino de Valencia.*

Y me reconcilié con aquellos rudos trayectos que, al correr del automóvil iban apareciendo con toda su variada hermosura, modeladas las rocas por los serpenteos de la intrépida carretera, y recordando paisajes de Suiza, al atravesar las fábricas[13] *y sus montañas. Llegamos a Villarluengo, que me parecía más pintoresco y grato en su nuevo aspecto al poder abordarle con más facilidad, hacerle más accesible.*

Consultando la prensa de la época[14] y la *Gaceta de Madrid* hemos podido constatar cómo dicha carretera empezó a proyectarse a principios del siglo XX, cuando el 6 de febrero del

7
El maestro de niños era don Nemesio Sanz Barrachina, mientras que la maestra de las niñas era doña Isidora D. Gálvez Navarro. Ambos habían obtenido la plaza en la escuela de Ejulve el año anterior.

8
Funcionario, con cargo de ayudante de Obras Públicas; junto al ingeniero José Torán tuvo responsabilidades en numerosas obras públicas ejecutadas en la provincia durante esta época. Cuando estalló la guerra se encontraba prestando servicios en la Delegación del Júcar. En julio de 1939 fue readmitido, sin sanciones, al Ministerio de Obras Públicas.

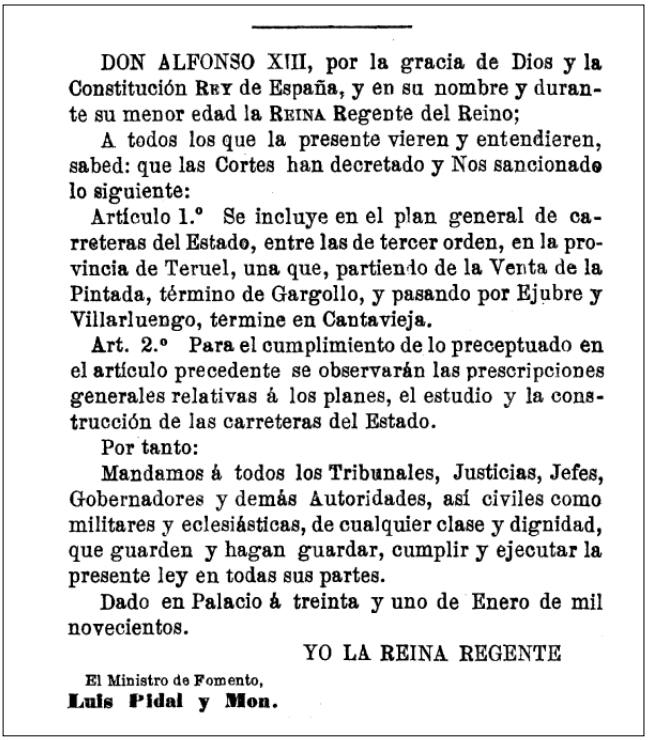
9
José Torán de la Rad (Teruel 1888-1932). Ingeniero y político monárquico turolense. Alcalde de Teruel de julio de 1922 hasta su destitución el año siguiente por el dictador Primo de Rivera. Proyectó la escalinata de Teruel y fue fundador de los diarios *La Provincia* y *El Mañana*. Falleció a los 44 años, gozando del reconocimiento de sus convecinos. V. José Serafín Aldecoa, "José Torán de la Rad (1888-1932)" en https://www.comarcas.es/pub/documentos/documentos_JoseToran_0792e190.pdf

10
Fernando Hué de la Barrera (Chantada, Lugo, 1871-1935), ingeniero adscrito a la Jefatura Provincial de Obras Públicas, se ocupó con gran dedicación de la construcción de carreteras locales, entre las que se encontraban las que tratamos en este artículo. Proyectó el viaducto de Teruel, el Ensanche y posteriormente ocupó cargos de responsabilidad en el Ministerio de Obras Públicas. V. https://es.wikipedia.org/wiki/Fernando_Hu%C3%A9_de_la_Barrera

11
Bartolomé Estevan Mata (Teruel 1881). Ingeniero de caminos, fue uno de los responsables del proyecto de ferrocarril de Teruel a Alcañiz. Diputado por Teruel por el bloque de derechas en las elecciones de febrero de 1936. Fue asesinado en Madrid en septiembre de 1936.

12
Fernando Sánchez de Toca y Muñoz (Madrid 1888-1975). Duque de Vista Alegre, militar de profesión y político conservador. Diputado en el Congreso por el distrito de Mora de Rubielos, en las legislaturas de 1919 a 1923.

13
El actual Hostal de la Trucha se ubica en lo que fue una fábrica de papel timbrado en el siglo XVIII y posteriormente se amplió y se transformó en una de paños y tejidos que funcionó hasta 1958. V. https://villarluengo.net/?option=view&static=LasFabricas. Para la época de fabricación de papel, Josefina Lerma, "La fábrica de papel de Villarluengo", *Revista de Andorra* n.º 20, Centro de Estudios Locales de Andorra, 2020.



DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se incluye en el plan general de carreteras del Estado, entre las de tercer orden, en la provincia de Teruel, una que, partiendo de la Venta de la Pintada, término de Gargollo, y pasando por Ejubre y Villarluengo, termine en Cantavieja.

Art. 2.º Para el cumplimiento de lo preceptuado en el artículo precedente se observarán las prescripciones generales relativas á los planes, el estudio y la construcción de las carreteras del Estado.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á treinta y uno de Enero de mil novecientos.

YO LA REINA REGENTE

El Ministro de Fomento,
Luis Pidal y Mon.

Anuncio en la *Gaceta de Madrid* del proyecto de carretera entre la Venta de la Pintada y Cantavieja (1900).

1900, se publicaba en la *Gaceta* el anuncio (cuya imagen reproducimos) del plan general de carreteras del Estado en el que se incluía "una que, partiendo de la Venta de la Pintada, término de Gargallo, y pasando por Ejulve, termine en Cantavieja", pero no será hasta cuatro años más tarde, en febrero de 1904, cuando encontraremos, también en la prensa oficial, el "plan de nuevas de carreteras que han de subastarse", donde figuran los trozos primero y segundo "que tendrán que ejecutarse por un periodo de 4 años y un presupuesto de 220.526,67 pesetas[15].

Melchora nos describió cómo la carretera estaba operativa hasta Villarluengo y aunque, en un primer momento, será la tartana familiar la que la recogió en la venta y la llevó hasta Ejulve, a partir de este punto, gracias a la amistad con uno de los ingenieros que están trabajando en la zona "realizando estudios de caminos vecinales", se desplazará hasta el final de su destino en un magnífico automóvil.

Y es que la presencia de ingenieros en la zona se explica porque, parejo a la construcción de esta carretera —que tenía la pretensión de convertirse en un eje vertebrador entre el Bajo Aragón y el Maestrazgo— se proyectaron las que darían salida hacia ella a las loca-

15
Gaceta de Madrid, 22 de febrero de 1908, n.º 52, p. 753.

lidades próximas: en octubre de 1910 las carreteras de Pitarque y de Montoro[16]; en agosto de 1914 la travesía de Ejulve de 278 metros, los trozos 6.º al 8.º de la carretera y la ampliación de 20 kilómetros de la carretera de Aliaga a Ejulve[17]. En agosto de 1921 se había aprobado "el proyecto de camino vecinal de Ejulve a las ventas de Cañizar"[18]; en enero del año siguiente, se autorizaba al Ayuntamiento de Ejulve a ejecutar las obras[19] y unos meses más tarde, el 13 de septiembre, la Dirección General de Obras Públicas le concedía un crédito, como anticipo, de 22 550 pesetas para su construcción[20]. De la misma manera, en febrero de 1923 se declaraba de utilidad pública el camino vecinal de las Cuevas de Cañart hasta la carretera de la Venta de la Pintada y en julio del año siguiente el de Gargallo del kilómetro 3 a 4 de dicha carretera.

Los plazos de ejecución de estas obras se dilataron en el tiempo, como lo demostraría un seguimiento exhaustivo de las sucesivas adjudicaciones y subastas, tema que excede las pretensiones de este artículo. Durante años, estas obras utilizaron mano de obra de la zona para la ejecución de los diferentes trabajos que no requerían una especialización determinada y fueron muchos los vecinos de nuestros pueblos que vieron complementados sus ingresos en un entorno donde primaba una economía agraria de subsistencia. Los jornales no debían de ser muy altos, pero el trabajo sí era duro y los traslados al tajo, largos y tortuosos como nos ha transmitido la tradición oral de quienes estuvieron trabajando alguna temporada "en la carretera". Algún conflicto laboral hubo también y muestra de ello es la noticia aparecida en la prensa de la época, en abril de 1923, referente a la finalización de una huelga de los trabajadores de la carretera de Aliaga a Ejulve[21].

En el texto de Melchora Herrero esta nos anunciaba que la carretera llegaba hasta Villarluengo y confiaba en que la continuación hacia Cantavieja sería un factor de desarrollo y modernización:

> *De todo el paisaje sólo nos habla de actualidad la nueva carretera, que aún ha de prolongarse por La Cañada a Cantavieja, buscando enlace con el reino de Valencia. Ella es la única esperanza de transformación que ofrece este rincón estático, de rara poesía por su rústica belleza (p. 88)*.

Al llegar la despedida, ya en el mes de septiembre, la autora vuelve a describir algún detalle sobre su salida de Villarluengo hasta la incorporación a la "civilización", una vez superado el trayecto que la condujo hasta La Pintada (págs. 95, 96 y 97):

16
El Imparcial, 7 de octubre de 1910.

17
Gaceta de Madrid, 15 de agosto de 1914, n.º 227.

18
La Provincia, 2 de agosto de 1921.

19
La Provincia, 25 de enero de 1922. Con una longitud de 8,7 km y un presupuesto de 365.128,13 pesetas, según se anunció en el mismo diario el 12 de julio de 1921.

20
Gaceta de Madrid, 28 de septiembre de 1922, n.º 271.

21
El Imparcial, 20 de abril de 1923.

Vista actual de la carretera A-1702 a su paso por el término de Ejulve. (Foto J. M. Calvo)

Procuramos abreviar la despedida que bastante más allá de las afueras del pueblo nos hicieron la familia y numerosos amigos, y tras las palabras de afecto sincero desaparecimos, agitando los pañuelos, dentro de la tartana, mientras lentamente se deslizaba por las revueltas de la carretera. [...] Guardamos silencio bastante tiempo. Nuestro cuñado Enrique, que nos acompaña, nos hace más confortable la tartana con buenas mantas de viaje, y continúa nuestro silencio. El paisaje es lo que, con su variada belleza, nos distrae, y la llegada a la fuente del bosque donde queríamos llenar el termo de aquel manantial tan cristalino rompe nuestro mutismo.

La tía Antonia y María, nuestra prima, han visto desde su casa, de la fábrica, bajar la tartana y salen a nuestro encuentro a decirnos adiós otra vez. Al llegar a los Órganos de Montoro, aquellas desiguales canteras que semejan flautas, aquellas rochas interminables, como también el Barranco de los Degollados, célebre por la guerra carlista, y otros sitios que pensábamos fotografiar, y que vemos o recordamos, nos hacen, con su belleza, lamentar una vez más la interrupción que la huelga de Correos hizo sufrir a nuestra labor fotográfica al no recibir los últimos carretes que pedimos.

Y entre subidas y bajadas por aquellas cumbres escabrosas salpicadas de pinos, de bojes, romeros y encinas, llegamos al término de Ejulve, cuyas lomas están completamente embalsamadas del perfume que exhalan millares de espliegos [...].

Se hizo la noche y pernoctamos en Ejulve en casa de un amigo de mi cuñado, Eusebio Mormeneo, el que con su señora nos agasajó esmeradamente.

Y, ¿para qué ser más extensa? Me parece que aquí da fin la intimidad, y que, al incorporarnos en la Venta al auto, en Alcañiz al pequeño tren y en La Puebla al correo de Madrid, nos confundimos ya en el gran torrente; somos como los arroyuelos que bajan a las cañadas

Imagen de Melchora Herrero Ayora publicada en la revista *Nuevo Mundo* (17 de noviembre de 1933) con motivo de su fallecimiento: "Escritora y pedagoga de relevantes méritos, colaboradora de las revistas de Prensa Gráfica, ha fallecido en Madrid, donde su muerte ha sido unánimemente sentida".

para unirse a los grandes ríos, como afluentes que se diluyen en el avasallador caudal que afluye a la Corte, mar inmenso en donde se agita la vida y donde se aquilatan en la lucha el mérito y las virtudes.

Hasta aquí la descripción que nos legó la autora de Villarluengo de aquel viaje de ida y vuelta por aquella recién estrenada carretera. La utilización y la circulación de vehículos a motor era una rareza y seguiría siendo una excepción durante años. Lo cotidiano era el uso de las caballerías particulares que transitaban por las sendas y caminos de herradura. Para los transportes de mercancías distantes o más voluminosas, la apertura de la carretera favoreció, sin duda, la utilización de carros y de las tartanas para el desplazamiento de viajeros particulares. Sirvan como ejemplo dos noticias del año 1924 que nos parecen ilustrativas. La primera se produjo en los primeros días del mes de enero de 1924, en el término de Calanda, cuando al carrero de Alcañiz a Ejulve, Blas Ballarín, acompañado de su hijo, "[conduciendo] un carro cargado de mercancías, les sorprendió el incendio del vehículo, no pudiendo salvar más que las caballerías. En el carro iban cargadas diferentes sustancias farmacéuticas para el boticario de Ejulve. Las pérdidas son considerables"[22]. La segunda noticia se refiere a la de la visita que hizo el delegado gubernativo[23] a Ejulve, durante la tercera semana del mes de septiembre del mismo año, quien recorrió las calles para ver su estado, visitó la iglesia y el ayuntamiento, fue agasajado con una rondalla, recibió a una comisión de vecinos y, cuando dio por concluida la visita, partió hacia Gargallo

22
La Provincia, 8 de enero de 1824.

23
Figura política creada por Primo de Rivera en el otoño de 1923. Los delegados gubernativos actuaban como delegados de los gobernadores civiles en cada uno de los partidos judiciales con la finalidad de detectar las deficiencias en los municipios y proponer soluciones adecuadas.

en la tartana del comerciante local, Miguel Núñez Blasco[24], en cuya casa había pernoctado[25].

Con la puesta en funcionamiento y el uso progresivo de esta vía de comunicación hubo esperanza en nuevas perspectivas de desarrollo, se establecieron nuevos servicios de transporte que acortaron el tiempo de los desplazamientos de una población a otra, como fue la puesta en funcionamiento del coche de línea entre Alcorisa y Villarluengo que, años más tarde, se prolongaría hasta Cantavieja. Pero también empezaron a popularizarse otras situaciones más gravosas, como fueron las multas de la Guardia Civil por contravenir las normas de uso de las carreteras; se agilizó el servicio de correos y aparecieron los accidentes de los vehículos de motor o los que afectaron a los conductores de carruajes que no podían controlar a las caballerías, asustadas por el ruido de los motores de los vehículos con los que se cruzaban. Temas que pueden ser tratados en otro momento.

24
Comerciante de paños y tejidos en la calle Mayor. Estuvo casado con D.ª Rosa, maestra destinada en la localidad. El comercio tuvo continuidad con su hija hasta los años 40 del pasado siglo.

25
La Provincia, 24 de julio de 1924. La crónica está firmada por Julián Brumós, secretario del ayuntamiento en aquellos años.