

XILOCA 8
págs. 63-70
1991

DOS MOTIVOS SIGNIFICATIVOS DEL CAMINREAL CONTEMPORÁNEO: EL ESCUDO Y EL FERROCARRIL

Fco. Lázaro Polo*

Resumen.— En los últimos años del siglo XIX y primeros años del XX, el pueblo de Caminreal experimentó un aumento sustancial en su número de habitantes y una nueva alegría de su modo de vida. Hay dos circunstancias significativas para el pueblo en esta época que estudia el autor: el escudo de armas municipal y la llegada del ferrocarril.

Summary.— During the closing years of the XIX century and the beginning of the present one, Caminreal experienced a substantial population increase and the ensuing sharp rise in economic activity resulted in growing confidence and optimism among its people. The two significant events of this period were the arrived of the Railway and the realization by the population of the meaning of its Coat of Arms.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años del siglo XIX y primeros años del XX, el pueblo de Caminreal experimentó un aumento sustancial en su número de habitantes. Se notaba que el pueblo respiraba vida y entusiasmo. Dos motivos significativos son de esta época; dos motivos que, de seguro, habían de cambiar la visión del mundo de esta población y que habían de ser, al mismo tiempo, razón de orgullo para sus habitantes, por ser parte importante de sus señas modernas de identidad. Hablaremos, en las líneas que siguen, del escudo y de la llegada del ferrocarril a Caminreal.

*. Profesor Inst. Enseñanzas Medias.

LA SIMBOLOGÍA DE LA DISCORDIA

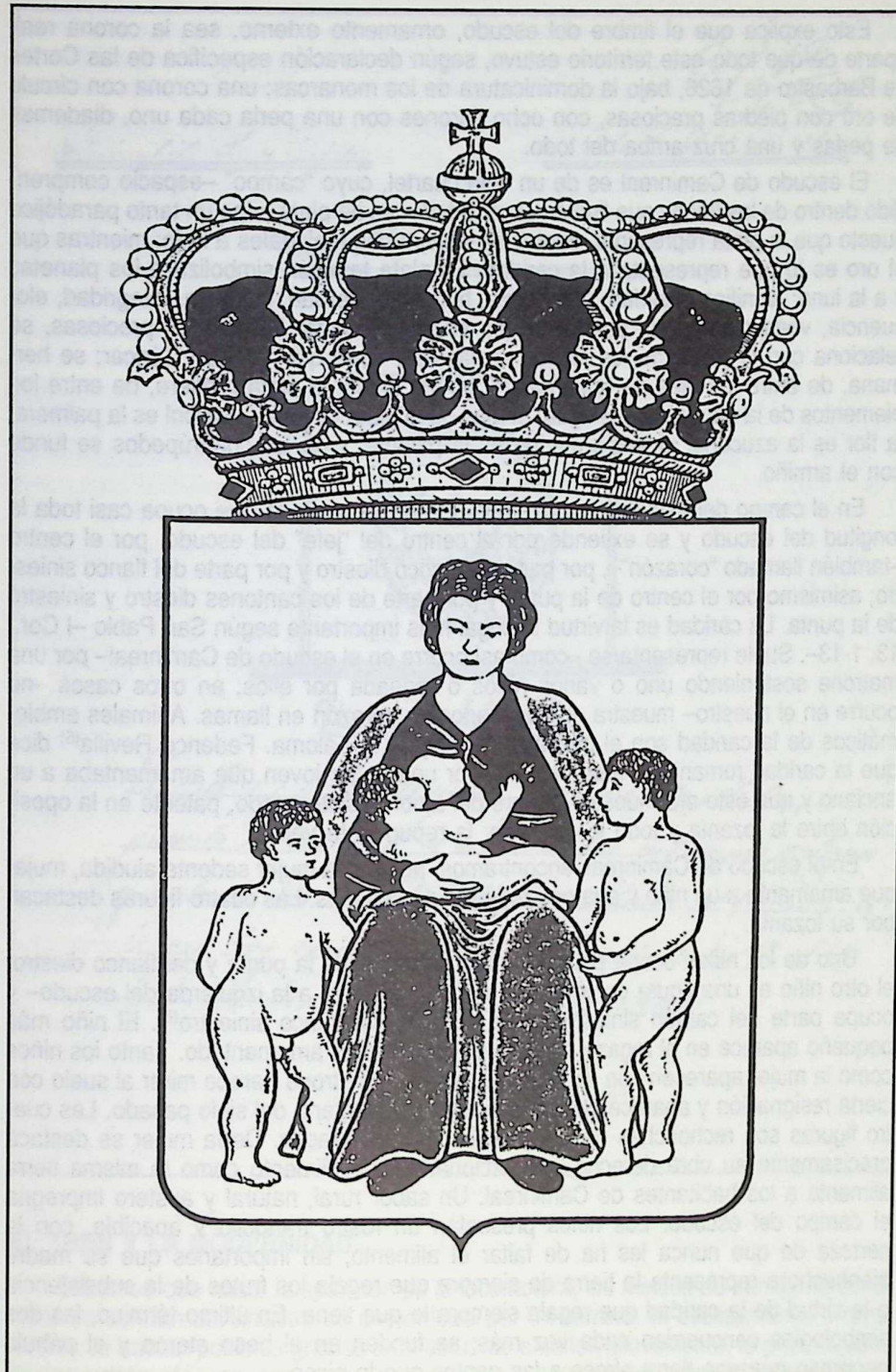
El dieciséis de Julio de 1840 una orden del Ministerio de la Gobernación intentaba que todos los ayuntamientos de España poseyeran su propio escudo de armas. Una nueva orden del mismo ministerio, dictada treinta y seis años después, se propuso recoger en Madrid todos los emblemas municipales de los pueblos de nuestro país. Los ayuntamientos que los tenían los remitieron en dibujos o improntas y, hoy, se hallan en el Archivo Histórico Nacional⁽¹⁾.

Caminreal tenía su escudo y fue uno de los pueblos que lo envió al Gobierno Civil de la provincia de Teruel para que, posteriormente, lo remitiese a Madrid. El hecho consta en un documento que adjuntamos al final de este trabajo y en el que el alcalde de la localidad, Pascual Romero, estampa su firma el día veintisiete de Octubre de mil ochocientos setenta y seis. Al mismo tiempo, la máxima autoridad del pueblo añade —como él mismo dice— una pequeña reseña de lo que presenta.

En dicha reseña afirma que el sello que se ha estampado y que se usa en la Alcaldía de Caminreal representa La Caridad. Alude a que, en tiempos antiguos —y antes de que existiese lo que en ese momento y hoy se conoce con el nombre de Caminreal— existió otra población al Poniente de la que hoy existe, junto a la Ermita de Nuestra Señora de las Cuevas, población denominada La Caridad. En este sentido no habría ninguna dificultad y podríamos hablar de heráldica "parlante" al referirnos al escudo de Caminreal, y esto porque el escudo —según la concepción expuesta en el documento aludido— refleja exactamente el nombre del titular: la Caridad representa a la antigua población de La Caridad. Esta misma teoría es la que sostienen los eminentes profesores Guillermo Fatás Cabeza y Guillermo Redondo Veintemillas en la obra que citamos en nuestra reseña bibliográfica. Según ellos, la heráldica utilizada por Caminreal hace referencia a la Caridad como símbolo vinculado a orígenes legendarios, relacionados con la antigua población de Las Cuevas⁽²⁾, cuyos terrenos se denominaban corrientemente "de La Caridad".

Por su parte, el famoso investigador Adolfo Castillo Genzor⁽³⁾ contradice la explicación del alcalde, Pascual Romero; explicación que caracterizaba al escudo de Caminreal como perteneciente a heráldica "parlante". Castillo Genzor se inclina —a nuestro juicio, más razonablemente— por la tesis del origen religioso del escudo; tesis, que, en principio, no tiene por qué contradecir la primera, sobre todo si tenemos en cuenta que el nombre de la población de La Caridad tiene relación con su homónima virtud teologal.

Destruído el poblado de La Caridad o de Las Cuevas —o uno solo con el mismo nombre—, nacerá Caminreal en el lugar en que hoy se encuentra, en el Camino Real. El pueblo debió de ser reconquistado el mismo año en que lo fue Monreal del Campo, hacia 1128. Con el tiempo, Caminreal pertenecerá a la Comunidad de Daroca y, dentro de sus "sexmas", a la "sexma" del río Jiloca, del río de la fruta. Por lo tanto, en lo referente a jurisdicción, Caminreal caería dentro del Fuero de Daroca, privilegios otorgados por Ramón Berenguer IV, en el mes de noviembre de 1142; aunque también pertenecería a la jurisdicción de otro fuero —perdido— que Alfonso I otorgó a Daroca al reconquistar la ciudad.



Esto explica que el timbre del escudo, ornamento externo, sea la corona real, aparte de que todo este territorio estuvo, según declaración específica de las Cortes de Barbastro de 1626, bajo la dominatura de los monarcas; una corona con círculo de oro con piedras preciosas, con ocho florones con una perla cada uno, diademas de perlas y una cruz arriba del todo.

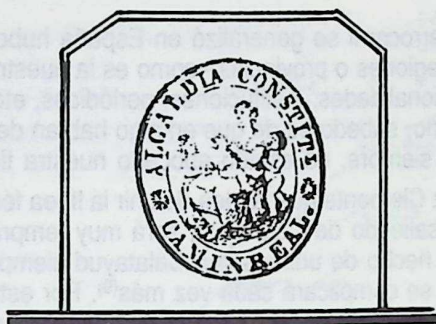
El escudo de Caminreal es de un sólo cuartel, cuyo "campo" —espacio comprendido dentro de las líneas que limitan el escudo⁽⁴⁾— es de plata, algo un tanto paradójico puesto que la plata representa, dentro de las virtudes teologales a la fe; mientras que el oro es lo que representa a la caridad. La plata también simboliza a los planetas y a la luna; significa castidad, templanza, humildad, verdad, limpieza, integridad, elocuencia, vencimiento —sin sangre— a los enemigos; entre las piedras preciosas, se relaciona con la perla; de los signos zodiacales, tiene que ver con Cáncer; se hermana, de entre los días de la semana, con los lunes; la plata prefiere, de entre los elementos de la naturaleza, el agua; el mes de la plata es junio; el árbol es la palmera; la flor es la azucena; el ave preferida es la paloma; y de los cuadrúpedos se funde con el armiño.

En el campo del escudo encontramos una mujer sentada que ocupa casi toda la longitud del escudo y se extiende por el centro del "jefe" del escudo, por el centro —también llamado "corazón"—, por parte del flanco diestro y por parte del flanco siniestro; asimismo por el centro de la punta y por parte de los cantones diestro y siniestro de la punta. La caridad es la virtud teologal más importante según San Pablo —I Cor., 13, 1-13—. Suele representarse —como así ocurre en el escudo de Caminreal— por una matrona sosteniendo uno o varios niños o rodeada por ellos; en otros casos —no ocurre en el nuestro— muestra en sus manos un corazón en llamas. Animales emblemáticos de la caridad son el pelícano, la oveja y la paloma. Federico Revilla⁽⁵⁾ dice que la caridad romana se representaba por una mujer joven que amamantaba a un anciano y que esto era muestra cumbre del amor desinteresado, patente en la oposición entre la lozanía y todo lo contrario: la repugnante vejez.

En el escudo de Caminreal, encontramos, pues, a la mujer sedente aludida, mujer que amamanta a un niño y aparece rodeada de dos más. Las cuatro figuras destacan por su lozanía.

Uno de los niños ocupa parte del cantón diestro de la punta y del flanco diestro; el otro niño es una figura contornada —puesto que mira a la izquierda del escudo— y ocupa parte del cantón siniestro de la punta y del flanco siniestro⁽⁶⁾. El niño más pequeño aparece en el regazo de la mujer mientras es amamantado. Tanto los niños como la mujer aparecen con su color, el carne. La matrona parece mirar al suelo con cierta resignación y aparece vestida con una indumentaria del siglo pasado. Las cuatro figuras son rechonchas y, al mismo tiempo, estilizadas. De la mujer se destaca precisamente su ubre derecha, proporcionadora de alimento como la misma tierra alimenta a los habitantes de Caminreal. Un sabor rural, natural y austero impregna el campo del escudo. Los niños presentan un rostro tranquilo y apacible, con la certeza de que nunca les ha de faltar el alimento, sin importarles que su madre bienhechora representa la tierra de siempre que regala los frutos de la subsistencia o la virtud de la caridad que regala siempre lo que tiene. En último término, las dos simbologías concuerdan cada vez más; se funden en el beso eterno y el pábulo generoso que una tierra ofrece a las gentes que la pisan.

Page 18
16-55
Bureau of Waterworks

1st Lt. & Commander.

El pto. se le ha otorgado y que una cota de 1000, se
pague a la Caridad y alude a que en tiempos antiguos
y antes de Camarero, hubo otra poblacion al Poniente de
la que hoy existe junto a la loma de San Juan.
Esta Caridad denominada Caridad.

El Alcalde,
Don Juan Romero,

Sabemos que hasta la aparición de la locomotora, los medios de transporte conocidos se servían del arrastre de un vehículo por un camino. El deslizamiento o rodamiento se hacían posibles gracias a un esfuerzo exterior, proveniente, la gran mayoría de las veces, de una naturaleza animal. Con la locomotora —dice M. Artola⁽⁷⁾ en el

mejor trabajo que sobre el tema en cuestión se ha escrito— se introdujo una innovación trascendental, al ampliar la energía, que en ella misma se produce, directamente sobre el camino de hierro, gracias a la adherencia entre los carriles y las ruedas.

El ferrocarril supone para el hombre del siglo XIX un gran impacto psicológico. La máxima velocidad utilizada hasta entonces por el hombre era la de un caballo a galope. Pero, aparte de este impacto, la llegada del ferrocarril supondrá cambiar la fisonomía económica de los países en los que penetra; la mayoría de las comarcas sustituyen el carácter autárquico y cerrado de sus economías por un nuevo carácter de economía especializada. Porque, en definitiva, el ferrocarril pondrá en conexión directa con la economía mundial la economía de las regiones interiores; acrece, de este modo, el volumen de las mercancías lanzadas a la corriente del comercio mundial⁽⁸⁾.

Pero hasta que el ferrocarril se generalizó en España hubo que vencer muchas dificultades, y en unas regiones o provincias —como es la nuestra— más que en otras. En Teruel, distintas personalidades, instituciones, periódicos, etc., se preocuparon de llevar a cabo este empeño, sabedores de que en algo habían de contribuir para paliar el atraso al que, desde siempre, ha estado abocado nuestra tierra.

Dice Eloy Fernández Clemente que la idea de unir la línea férrea Madrid-Zaragoza con Teruel y Valencia, saliendo de Calatayud, será muy temprana. Desde la capital de nuestra provincia, el hecho de unirnos con Calatayud siempre se vió con buenos ojos; aunque la historia se complicará cada vez más⁽⁹⁾. Por este proyecto, aprobado por Real Orden del 14 de Febrero de 1871, lucharon hombres de la talla de D. Francisco Santa Cruz Pacheco. Para esto mismo se fundarán diversas comisiones integradas por facultativos, exploradores, etc. La Junta Gestora de Teruel nombra una comisión de propaganda para que visite los diversos pueblos por los que atravesará la línea férrea. Una comisión que como dice *El Ferro-carril: Periódico de interés de la Provincia*, aparecido en la capital turolense en 1885, caminaba por todos los pueblos de la ribera del Jiloca con entusiasmo.

Esta Comisión exploradora llega a Caminreal⁽¹⁰⁾ a las trece horas y cincuenta minutos. Un grupo de personas de la localidad la esperan. Entre ellas se encuentra el cura, Víctor Peñaranda López, anciano de setenta años, "pero joven" —como dice J. Garcés, el cronista de *El Ferro-carril*—, que siempre estará de acuerdo con lo que la Comisión persigue. A decir del cronista, nos encontramos en un pueblo de los más pobres de los que la vía había de atravesar. De hecho, en aquel año famoso del cólera, el primer contribuyente de Caminreal pagaba seis duros de contribución. El cronista del viaje de la Comisión turolense dice del pueblo que si no hace más es porque no puede, puesto que la ilusión no le falta al pueblo: dará facilidades a la empresa constructora, cederá terrenos en secano, pero no se compromete a transportar traviesas por falta de carros.

A las dos horas y cincuenta minutos, se levanta la sesión de la entrevista mantenida entre la Comisión turolense y el grupo de la localidad, y se instalan en la posada para comer.

En la década de los noventa del siglo pasado se trabaja con tesón para llevar a cabo la línea férrea que se terminará en los años siguientes a 1900 por la Compañía Central de Aragón. La construcción de la línea, además de defensores, había tenido

comercio con la parte de Zaragoza. En cualquier caso, la línea Calatayud-Valencia, que pasaba por Caminreal y por Teruel, será construida. Años más tarde, había de aparecer uno de los tramos de mayor interés para la provincia de Teruel, á pesar, como señala Fernández Clemente en su obra citada, de su brevedad y de su tardía construcción. Se trata de "el Caminreal" que unía nuestra localidad con Cariñena y, desde allí, utilizando la antigua vía, con Zaragoza. La inauguración tuvo lugar el dos de Abril de 1933, aunque cincuenta y tres años después se cerraría al tráfico el tramo Caminreal-Calatayud. Y todo porque nuestra provincia seguía siendo poco rentable, seguía en la misma línea de postración que denunciaban los regeneracionistas turolenses en los albores del siglo veinte.

BIBLIOGRAFÍA

1. **FATÁS CABEZA, G. Y REDONDO VEINTEMILLAS, G.**, *Heráldica aragonesa. Aragón y sus pueblos*, Zaragoza, Ed. Moncayo, 1990, p. 226.
2. Según la tradición, en los parajes en los que hoy se halla enclavada la Ermita de la Virgen de las Cuevas, existían dos poblados -La Caridad y Las Cuevas-, el uno pegado al otro, y que serían destruidos por los moros. Otra hipótesis calcula que se trataba de un sólo poblado, denominado, indistintamente, "Las Cuevas" o "La Caridad". Sobre este punto es interesante GODOY, A., *Notas históricas y Novecenario de Nuestra Señora de Las Cuevas*, Zaragoza, Imprenta Berdejo Casañal, 1932.
3. *Aragón. Historia y blasón de los pueblos, villas y ciudades*, Zaragoza, La Cadiera, 1963. vol. II, pp. 20-22.
4. Sobre la terminología de heráldica, resulta interesante: ATIENZA, J., *Nociones de heráldica*, Madrid, Aguilar, 1989.
5. *Diccionario de Iconografía*, Madrid, Cátedra, 1990.
6. Sobre las divisiones del escudo, seguimos las señaladas por CASCANTE, I. V., *Heráldica general y fuentes de las armas de España*, Barcelona, Salvat, 1956.
7. *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, Madrid, Banco de España, 1978, vol. I, p. 268.
8. **JOVER, J. M.^a**, "Edad Contemporánea" en *Introducción a la historia de España*, Barcelona, Teide, 1972, pp. 602-603.
9. **FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.**, *Historia del ferrocarril turolense*, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1987.
10. *El Ferro-carril. Periódico de interés de la provincia*, n.º 23, 1885.