

LA EXTRACCIÓN DE PIEDRA EN MORATA DE TAJUÑA: LAS CANTERAS DE CORNICABRA

STONE MINING IN MORATA DE TAJUÑA: THE QUARRIES OF CORNICABRA

Diego Martín de Torres

Universidad de Alcalá, c/ Santa Úrsula, 8, 28801 Alcalá de Henares. diego.martint@edu.uah.es

How to cite: Diego Martín de Torres. 2022. La extracción de Piedra en Morata de Tajuña: Las Canteras de Cornicabra. En libro de actas: II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España. Cartagena, 17 - 19 de noviembre de 2022. <https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.14999>

Resumen

En el sureste de la Comunidad de Madrid se encuentran diferentes conjuntos de patrimonio industrial y preindustrial vinculados al pasado minero de algunos de sus pueblos. Uno de estos conjuntos se encuentra en el paraje de Cornicabra, dentro del Municipio de Morata de Tajuña.

Esta localidad, que trabajaba la minería para un uso local, a principios del siglo XX, con la llegada del Ferrocarril del Tajuña, establecerá la minería como uno de sus pilares económicos principales hasta hoy en día.

El enclave de Cornicabra, en el que se conserva un yacimiento de piedra caliza, muestra los elementos arquitectónicos que se utilizaban para las diferentes fases de la labor minera, desde el corte de la cantera, hasta los hornos de cal y los elementos ferroviarios para el transporte del material.

Palabras clave: *Patrimonio Industrial, Hornos, Cal, Ferrocarril, Madrid*

Abstract

In the southeast of the Community of Madrid, different industrial and pre-industrial heritage ensembles related to some town's mining past can be found. One of these ensembles is located in the area known as Cornicabra, within the municipality of Morata de Tajuña.

This town had a local use for mining, until the beginning of the 20th century when, with the arrival of the Tajuña Railway, it will modify and establish mining as one of its main economic pillars until today.

The site of Cornicabra, where a limestone deposit is preserved, shows the architectural elements used for the different phases of mining work, from its cut at the quarry, to lime kilns, and railway elements to transport material.

Keywords: *Industrial Heritage, Kilns, Lime, Railway, Madrid*

1. Introducción: el pasado minero del Sureste de Madrid

El sureste de la actual Comunidad de Madrid, bañado por las vegas del río Tajo y sus afluentes, el río Jarama y el río Tajuña, ha sido, durante siglos, una de las zonas más fértiles de la región y por ello ha abastecido de gran variedad de alimentos a la capital española, desde productos propios de la huerta hasta los aceites y vinos típicos de la región (de Diego, 1891).

Entre las vegas de estos ríos y los campos de secano que se distribuyen en los montes y cerros que surgen entre los valles, se encuentran yacimientos yesíferos y de piedra caliza que, al igual que ocurre con los campos de la zona, han surtido a gran parte de la región desde hace siglos y que en la actualidad siguen estando operativos.

Algunos de estos yacimientos han albergado un gran reconocimiento, como las canteras de piedra caliza de Colmenar de Oreja, que al menos desde el siglo XVIII han suministrado material calizo a muchas de las grandes obras tanto de la ciudad de Madrid como de otras urbes aledañas. Entre ellas cabe destacar el Palacio Real de Madrid, el Museo del Prado o el Palacio Real de Aranjuez (Dapena, 1989).

Este pasado minero de la región permite que hoy en día se puedan apreciar numerosos restos de las antiguas instalaciones y canteras, a modo de cicatrices en el terreno, que los antiguos habitantes de la zona trabajaban para obtener los recursos con los que se levantó gran parte de los edificios de la región.

Antiguos hornos de yeso y caliza, cortes de piedra en el terreno o incluso las huellas del ferrocarril son algunos de los elementos que hoy constituyen el patrimonio industrial de la zona. Dentro de este grupo patrimonial se sitúa la Cantera de Cornicabra, en el municipio de Morata de Tajuña, dónde se puede apreciar un conjunto en el que convergen los restos de la industria minera junto con los restos del trazado férreo.

2. La extracción de piedra en Morata de Tajuña

Morata de Tajuña es uno de los municipios en los que se localizan diferentes tipos de yacimientos de piedra a cielo abierto. En la actualidad la extracción de piedra es uno de los pilares económicos de la población, pero se encuentran diferentes referencias que muestran el pasado minero de los habitantes de la zona.

Una de las primeras muestras de este pasado, y fechada el 29 de diciembre de 1579, se encuentra en las Relaciones Topográficas de Felipe II (Ortega, 1918). En ellas se señala que:

“(...) los edificios de las casas que se usan en dicha villa de Morata son de tapias de tierra y yeso y madera y teja, y la tierra y yeso y teja se provee del término de la dicha villa, y la madera de pino se trae de la ribera de Tajo de lo que viene de las sierras de Cuenca.” (Miranzo, 2018).

En el Catastro de Ensenada, a mediados del siglo XVIII, aparece por primera vez por escrito la presencia de hornos para la fabricación de materiales de construcción en Morata. En la descripción de los bienes que poseía la orden religiosa del Rosario de Dominicos de Madrid, que administraba diferentes tierras y una casa de labor en la villa, aparecen dos hornos, uno de yeso y otro de cal (de la Torre, 1999).

Un siglo después, en el Diccionario Geográfico de España llevado a cabo por Pascual Madoz (1846-1850) se vuelve a hacer referencia a la extracción de piedra en el municipio:

“(...) y una cantera de piedra azucarada, que aunque común, es bastante limpia y blanca; en los cerros del N. hay canteras de piedra tosca, y en los que están al S. bastantes yeseras.”

Años más tarde Juan de Diego Arribas afirma en 1891 que existen tres yeserías en el término municipal de Morata y escribe las siguientes líneas sobre la Iglesia Parroquial del pueblo:

“La edificación de ésta data del año 1635 (...) Está formada por tres naves, y su construcción es de piedra sacada de uno de los cerros de este término, en el cual se conservan algunas piedras labradas de grandes dimensiones para la continuación de la obra.”

Como se puede comprobar en los diferentes documentos, hasta finales del siglo XIX, el uso de la extracción de piedra en Morata estaba restringido a un panorama local, teniendo la extracción y cocción del yeso, a priori, una mayor importancia en el municipio, según los textos recogidos.

El trabajo del yeso se encontraba en los montes situados al sur del pueblo, dónde en la actualidad se conservan restos de antiguos hornos e incluso yeserías que siguieron funcionando durante todo el siglo XX. Algunas de estas antiguas yeserías se situaban incluso dentro de la zona sur del casco urbano, próximas al camino que comunicaba a las canteras (Puche, 2007).

Al norte del casco urbano se situaban las zonas de extracción y cocción de piedra caliza. Estas zonas, que tradicionalmente suministraban piedra y cal para las diferentes construcciones de Morata, a partir del siglo XX, con la llegada del Ferrocarril

del Tajuña, tuvieron un gran crecimiento, ya que se pudo abrir el mercado hacia otros puntos de la región. Esto hizo que la piedra de Morata, al igual que la de Colmenar de Oreja, comenzase a utilizarse en grandes obras de la capital madrileña, como puede ser el Hospital de Jornaleros de Maudes (1909-1916) que actualmente acoge diversas conserjerías de la Comunidad de Madrid (Pérez-Montserrat, 2017) el matadero Municipal de Madrid o las obras de la Línea 1 del Metro de la capital (Miranzo, 2018).



Fig. 1 Operarios cargando piedra en la Cantera de Cornicabra. Explotadora de la Cantera de Cornicabra, Ayto. De Morata de Tajuña. (1907)

Tras la Guerra Civil la extracción de piedra caliza realizada en Morata se dedicó, en su mayor parte, a la fabricación de cal y cemento, dejando atrás las piezas para sillería que se extrajeron a principios de siglo de la cantera de Cornicabra. La comunicación por ferrocarril hizo posible que las canteras de Morata suministraran de material a la fábrica de cemento de “Portland Valderribas C.M.A.” que se puso en marcha en 1926 en el municipio madrileño de Vicálvaro, al sureste de la capital y que más tarde se trasladaría a Morata con la construcción de una fábrica, que aún sigue en funcionamiento, en el paraje de “El Alto” (Puche, 2000).

3. La construcción del Ferrocarril del Tajuña y el auge de la Cantera de Cornicabra

El 25 de agosto de 1901 se inaugura el primer tramo del Ferrocarril del Tajuña, entre la estación del Niño Jesús, junto al Parque del Retiro de Madrid y Morata de Tajuña. La construcción de esta obra, finalizada por la Compañía Belga de Caminos de Hierro (Vía Libre, 2003) y en la que participó económicamente el Consistorio Municipal de Morata de Tajuña (de Diego, 1891), supuso un avance, tanto social como económico, no sólo para el municipio de Morata, si no para el sureste de la región de Madrid.

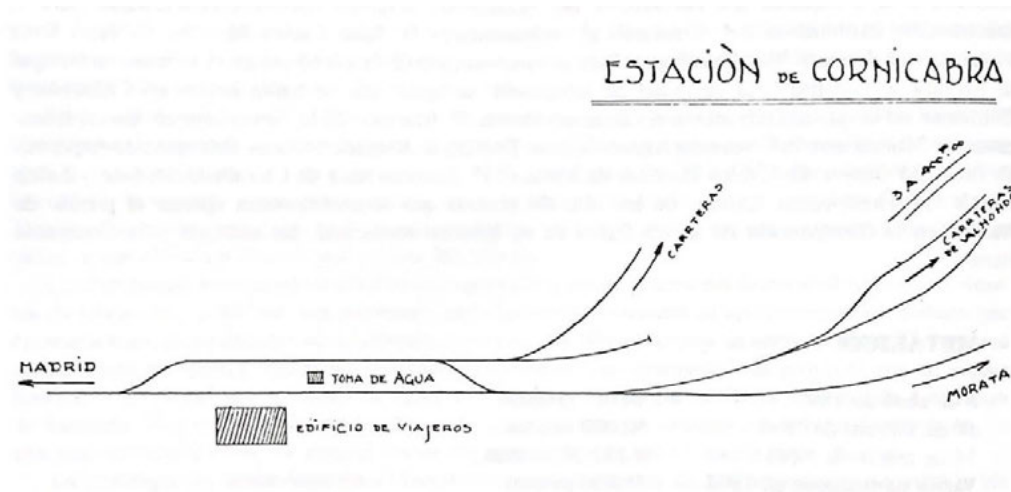


Fig. 2 Antiguo Plano del Apeadero de la Cantera de Cornicabra, AGA. De la Torre (1999)

En el año 1905 se construye el apeadero de Cornicabra, próximo a las canteras del mismo nombre, que eran explotadas por la familia Chavarri. Con la llegada del ferrocarril estos yacimientos comienzan a funcionar a nivel regional, reflejándose este hecho en los anuncios en prensa de la época:

“Piedra caliza. Cantera de Cornicabra. Morata de Tajuña (Madrid). Especialidad para sillería y cimientos de mampostería u hormigón. La más barata de todas las de su clase. Análisis de esta piedra en el Laboratorio de Ingenieros militares. Estructura compacta, color gris pardo. Densidad específica 2,70. Resistencia a la ruptura por compresión en ejemplares secos, 800 kg. cm². Pedidos a Don Salvador del Valle.” (Miranzo, 2018).

La llegada del tren junto con el abandono que habían sufrido las canteras de piedra de Colmenar de Oreja, debido al coste que suponía su extracción frente a las de otros puntos del país (Pérez-Montserrat, 2017), favorecieron la expansión de la zona de Cornicabra, aunque en el año 1903 el ferrocarril llegó también a Colmenar (Vía Libre, 2003) y se reactivó su producción.

Esta zona del término municipal de Morata, que durante siglos había acogido la extracción de piedra caliza y fabricación de cal a nivel local, se convirtió en un potente foco de empleo para el municipio. Según la Estadística Minera de 1925, en las canteras de Cornicabra de D. José Chavarri trabajaban un total de 50 personas que producían cerca de 5.000 m³ al año de material. El trabajo en esta zona también aumentó gracias a las explotaciones en las canteras de Valhondo, próximas a Cornicabra, por parte de la empresa Portland Valderrivas. Según la Estadística Minera de 1928 esta cantera acogía a 100 trabajadores y producía un total de 40.000 m³ al año (Puche, 2000).

4. Resultados: Análisis arquitectónico de los restos de Cornicabra

A mediados del siglo XX las canteras de Cornicabra dejan de ser utilizadas, aun así las explotaciones de la zona permanecieron en otras canteras por parte de la empresa Portland Valderrivas. El Ferrocarril del Tajuña pasó a emplearse únicamente para el tráfico minero desde estas canteras a la fábrica de Vicálvaro, y parte de esta vía constituye hoy uno de los actuales tramos de la línea 9 de Metro de Madrid (Vía Libre, 2003).

Pese al abandono de Cornicabra en estas fechas, hoy podemos encontrar en pie los restos de lo que fue la actividad minera de la zona y los elementos principales que permitían el funcionamiento de las labores de extracción, cocción y transporte de la roca.

La antigua Cantera de Cornicabra se sitúa a poco más de dos kilómetros del centro urbano de Morata en dirección noroeste y su zona de actuación principal ocupa alrededor de dos hectáreas y media. Dentro de esta franja de terreno se encuentran diferentes tipos de construcciones entre las que destacan el antiguo apeadero, los muelles de carga, el frente de cantera y tres hornos de cal.

4.1. Los elementos vinculados al Ferrocarril

Aunque la línea del Ferrocarril del Tajuña se inaugura en el año 1901, no es hasta 1905 cuando se realizan diferentes instalaciones en la zona de Cornicabra, cómo se ha descrito anteriormente. La vía que conectaba con el municipio de Arganda del Rey y la capital madrileña actualmente forma parte de la red de Vías Verdes y ha sido transformada en una senda ciclista. Aun así a su alrededor se observan los vestigios del paso del tren por este camino.

La pieza más importante que se aprecia en el conjunto es el antiguo apeadero. El edificio tiene planta rectangular y se encuentra dividido en tres estancias, una de ellas la central en la cual se sitúa el acceso y dos laterales. Todas las estancias están iluminadas mediante ventanas rectangulares de grandes huecos en comparación con la superficie del muro.



Fig. 3 Antiguo Apeadero de la Cantera de Cornicabra. Martín de Torres, D. (2019)

El apeadero está construido con muros de ladrillos cerámicos y mampuesto de piedra caliza en la mayoría de la superficie de los paños y bloques de mampostería de caliza labrada tanto en el zócalo como en las esquinas de la construcción. Sobre el muro se levantaba una cubierta a dos aguas de madera y teja cerámica que actualmente se encuentra derruida. En la fachada exterior todavía se conservan unos recercos de los huecos, tanto de las ventanas como de la puerta de acceso, elaborados con mortero de cal y la decoración del alero a base de varias filas de ladrillo cerámico.

En la parte superior del muro este del apeadero se pueden apreciar restos de un mortero ornamental de cal en el cual se vislumbra escrito el nombre de la estación: Cornicabra.

A escasos metros del apeadero se encuentra una pequeña construcción de piedra caliza y mortero de cal con una cubierta a un agua derruida que posiblemente cubría las labores de almacenaje y vigilancia del puesto de ferrocarril.

Al otro lado de la vía y más próximo al frente de cantera se encuentra un muelle de carga construido a lo largo de un antiguo ramal que daba servicio a la cantera. Este muelle de factura posterior al apeadero, debido a su construcción en hormigón armado, y de aproximadamente sesenta metros de longitud, tiene una altura de metro y medio y permite concebir las antiguas líneas de carga del antiguo complejo minero.



Fig. 4 Antiguo muelle de carga de la Cantera de Cornicabra. Martín de Torres, D. (2019)

4.2. Los hornos de cal

Los elementos más significativos y apreciables del conjunto, a parte del apeadero y del corte de la cantera de piedra caliza, son los hornos de cal que aún se conservan en Cornicabra. El conjunto está compuesto por tres hornos, dos de ellos adosados y otro de mayor envergadura exento que se adosan a la pared de la cantera aprovechando el desnivel. La construcción de los hornos adosados se realizaba para obtener mayor rendimiento ya que se aprovechaba de mejor forma el calor empleado en la calcinación y aumentaba así la producción. (Barbero, 2011).



Fig. 5 Exterior de los hornos de cal de Cornicabra. Martín de Torres, D. (2019)

Las canteras de Cornicabra combinaban la producción de piedra labrada para sillares con la producción de cal a través de estos hornos, e incluso la producción de ladrillos sílico-calcáreos (Barbero, 2011) al igual que más tarde se haría en la fábrica de la empresa LASICAL S.A. en otro punto del municipio de Morata de Tajuña (Miranzo, 2018).

Los tres hornos tienen forma cilíndrica y están contruidos con mampostería de piedra caliza, en su mayor parte de corte irregular salvo en las entradas al hogar de las chimeneas, que se aprecia una bóveda de cañón construida con piedra de forma regular y labrada.

Las chimeneas, cuya parte superior presenta mal estado de conservación y se ha derruido parcialmente, están compuestas principalmente por piedra caliza, aunque en las partes superiores del tiro y en algunas partes intermedias se encuentran realizadas en ladrillo refractario.

Es posible que la aparición de ladrillo refractario se deba a reparaciones posteriores aunque también cabe la posibilidad de que originalmente la totalidad del horno estuviese revestida con mortero de arcilla (Barbero, 2011).

En la parte delantera de los hornos, aparecen construcciones posteriores realizadas en muros de mampuesto de caliza que posiblemente fuesen utilizadas como almacenes del conjunto minero.



Fig. 6 Interior de la chimenea de un horno de cal de Cornicabra. Martín de Torres, D. (2019)

5. Conclusiones

Gran parte del patrimonio histórico del sureste de la Comunidad de Madrid está formado por los restos de las construcciones que los antiguos habitantes de la zona utilizaban día a día para alimentarse, construir sus hogares y en definitiva sobrevivir. Todo ello conforma un humilde, aunque rico, conjunto de patrimonio industrial y preindustrial que hoy nos llega en forma de batanes, molinos, vías férreas, sistemas de riego o, como en este caso, explotaciones mineras.

El conjunto de las Canteras de Cornicabra constituye uno de estos elementos que nos muestran como los habitantes de Morata de Tajuña trabajaban la piedra, en primer lugar para construir sus hogares y edificios públicos, y después para construir grandes obras en la región de Madrid tras la construcción del Ferrocarril del Tajuña.

En este conjunto además se pueden apreciar aún los tres elementos que constituían todo el proceso industrial: la extracción de piedra caliza a través de las canteras, la transformación del producto primario a través de los hornos de cal y el transporte de la materia final a través de los restos del Ferrocarril del Tajuña.

Todo ello hace de las canteras de Cornicabra un conjunto que permite comprender el sistema de funcionamiento a través de la arquitectura y su inserción en el paisaje. El estado en el que se encuentra en la actualidad, al igual que muchos elementos del patrimonio industrial de la región, con la ausencia de conservación y de mantenimiento hace que su degradación se produzca cada vez más rápido y que sus elementos constructivos peligren.

En la actualidad esta zona constituye un camino con un gran tránsito. Gracias a la regeneración de la Vía Verde son muchos los caminantes y ciclistas que recorren a diario el trayecto del antiguo Ferrocarril del Tajuña, que podría dotar a este conjunto del valor que se merece.

Referencias

- Barbero, M.M., Ordóñez, Cárdenas, J. & Maldonado, L. (2011). Los hornos de cal periódicos en la Comunidad de Madrid: estudio tipológico y nuevas ubicaciones. Huerta, S., Gil, I., García, S. & Taín, M. (Eds.) Séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Dapena, J.E., Ordóñez, S., García M.A. (1989). Estudio de las rocas calizas, utilizadas durante los siglos XVIII y XIX en la construcción de los palacios de Madrid. *Ingeniería Civil*, 71 (pp. 67-77).
- De Diego, J. (1891). Morata de Tajuña. (pp.40, pp. 57-58). Madrid, España: Diputación Provincial de Madrid.
- De la Torre, J.A. (1999). Historia de la Villa de Morata de Tajuña. (pp. 180 y 230). Madrid, España: Ayuntamiento de Morata de Tajuña.
- Madoz, P. (1948). Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. (p. 589). Madrid, España: Imprenta del Diccionario Geográfico.
- Miranzo, A. (2018). La explotación de Piedra Caliza en Morata: la Cantera de Cornicabra (I). Retrieved February 25, 2022, from <http://historiamorata.blogspot.com/2018/05/la-explotacion-de-piedra-caliza-en.html>
- Morata Turismo (2018). El ferrocarril y las canteras. Retrieved February 25, 2022, from <https://moraturismo.es/en/veryhacer/el-ferrocarril-y-las-canteras/>
- Ortega, J. (1918). Relaciones topográficas de los pueblos de España. Lo más interesante de ellos. (pp. 415-416). Madrid, España: Sociedad Española de Artes Gráficas.
- Pérez-Montserrat, E.M., Peropadre, C., Fort, R. & Varas-Muriel, M.J. (2017). La caliza de Morata de Tajuña, Comunidad de Madrid: una Piedra tradicional de construcción en la capital a principios del siglo XX. *Boletín Geológico y Minero*, 128 (pp. 963-988).
- Puche, O. & Mazadiego, L.F. (2000) Las canteras históricas de Morata de Tajuña y la Cementera Portland-Valderribas. Primer Simposio Ibérico sobre Geología, Patrimonio y Sociedad, Tarazona. (pp. 109-123).
- Puche, O., Mazadiego, L.F., Ortiz, J.E. & Llamas J.F. (2007). Yeserías históricas de Morata de Tajuña (Madrid). *Materiales de construcción*. Vol.57, 287, (pp. 81-87).
- Vía Libre (2003). El ferrocarril del Tajuña. De gran Proyecto ferroviario a línea de Metro. Retrieved February 25, 2022, from <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1140&cs=hist>