

# LA VILLA DE BOHOYO EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XIX: LA MALOGRADA CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PROLONGA SU SECULAR AISLAMIENTO

HERNÁNDEZ MARTÍN, Alfonso

La tierra de Bohoyo, ubicada en la vertiente septentrional de la sierra de Gredos, se desciende presurosa desde las alturas de Sierra Llana y paredones occidentales de Cinco Lagunas, a más de dos mil metros de altitud, hasta el cauce del río Tormes, su límite septentrional. En ella encuentran cobijo cuatro pequeños núcleos de población: Bohoyo, la capitalidad, y los anejos de Navamediana, Navamojada y Los Guijuelos. Son los primeros pueblos que el Tormes encuentra en su margen izquierda. Su economía descansa en la agricultura de regadío y en la explotación ganadera.

Este marco geográfico ha condicionado, a través de los siglos, tanto su defensa como la comunicación con los pueblos de su entorno. Y posiblemente su trayectoria historicoadministrativa, independiente de la de los demás pueblos comarcanos hasta el siglo XIX, obedezca también a esta agreste geografía.

El imponente murallón de la sierra, gran parte del año cubierto de nieve, protege a Bohoyo por su límite meridional y le aisla de los pueblos contiguos de la Vera Extremeña. La ruta que lo atravesaba, hoy casi olvidada, era de escasa utilidad por las muchas dificultades que encierra su tránsito. Se utilizaba únicamente como cordel de trashumancia, como paso para trabajadores

temporeros (coritos, esquiladores, pastores, etc.) o como vía de aprovisionamiento en épocas de escasez, estraperlo, hambre o guerra.

El río Tormes, que todavía conserva en estos parajes fuerte torrencialidad, constituye también una frontera natural que, al igual que la sierra, protege de peligros exteriores y aisla del resto de la comarca.

Fernando Colón, en su libro DESCRIPCIÓN Y COSMOGRAFÍA DE ESPAÑA, fechado en 1517, nos proporciona la información más antigua que podemos sobre el paso del río Tormes, cuando el único puente existente era el viejo de El Barco de Ávila

*“... bohoyo es lugar de ochenta vecinos, está al pie de una syerra, y es del duque dalba, e está en la ribera del tormes rrío, y hasta nava luenga ay media legua llana, y hasta el aliseda hay una legua llana e van por nava luenga y hasta el barco dabila ay una legua llana, e (van por naba luenga) a dos tiros de ballesta pasamos a tormes por vado, que corre a la mano izquierda...”*

*“...el barco dabila e fasta bohoyo ay una legua e van por los llanos, media legua, e por los guixuelos, media legua, e fasta los dichos llanos ay media legua rribera arriba de tormes, que queda el rrío a la mano derecha,..”*

Los vados, utilizados solamente en períodos de aguas bajas, y algunos frágiles pontones de madera que existieron en algunas épocas, de escasa resistencia ante el empuje de las aguas y expuestos siempre a constantes desperfectos y reparaciones, fueron los únicos medios de que Bohoyo dispuso durante siglos. En los tiempos modernos ya tuvo asegurada la comunicación por los puentes de La Aliseda y Tormellas, aunque a trasmano y con un largo recorrido. Vencer estos condicionantes naturales fue un reto permanente al que el pueblo tuvo que enfrentarse. Su aspiración era una vía corta, directa, sin rodeos de ningún tipo, que le acercara a la cabeza de comarca, El Barco de Ávila, su centro proveedor y de salida de sus productos, aspiración que no se vería cumplida hasta 1915, año en que se levantó el puente actual, pero que pudo haberse logrado unos años antes, en 1879, si el proyecto que entonces se inició hubiese estado mejor orientado y libre de las diversas circunstancias adversas que le afectaron. Fue éste un proyecto que llenó de esperanza e ilusión a las gentes de Bohoyo, pues vieron que con él terminaba el aislamiento secular que padecía esta tierra por falta de una vía de comunicación directa y adecuada a su difícil geografía. Pero no fue así. El puente se malogró por un sinfín de contrariedades y Bohoyo continuó arrinconado junto a las cumbres de Gredos.

En las páginas siguientes hacemos un seguimiento cronológico del desarrollo de los trabajos de construcción del referido puente, tomado del fondo documental del Archivo Histórico Provincial de Ávila, Sección Diputación Provincial, signatura 2858, legajo 14.

## AÑO 1878

Al comienzo de este año, el Tormes experimenta una de sus grandes avenidas. El ímpetu de la corriente arranca y arrastra el pontón que venían utilizando los pueblos de Bohoyo para acceder a la cabeza de partido, El Barco de Ávila. Se hallaba ubicado en las proximidades del pueblo de Los Llanos, aguas arriba, en el paraje denominado El Rollar. Construido de madera, estaba compuesto por cuatro tramos de seis metros cada uno. Se mantienen en la actualidad la calle que a él conducía por la margen izquierda del río y los grandes barrotes de hierro que sujetaban las maderas, incrustados en las rocas del lecho fluvial.

El Ayuntamiento de Bohoyo, impotente para resolver por sí solo la grave situación de aislamiento e incomunicación que la riada había planteado, acude a la Diputación Provincial en demanda de ayuda. La corporación provincial, consciente de la gravedad del problema, envía al Director de Carreteras para reconocer el daño ocasionado y la consecuente situación en que habían quedado los pueblos. Éste, tras un detenido reconocimiento sobre el terreno, el 26 de febrero remite su informe a la Diputación. Dice en él que: *“Es imperiosa la necesidad que estos pueblos tienen de un puente; es peligroso vadear el río en aguas bajas, e imposible en grandes avenidas; por Navatejares tienen que dar un rodeo de tres leguas hasta llegar al Barco, cuando por un puente tienen una legua de buen camino”*.

Señala también dos lugares idóneos donde poder instalar el puente: uno, el lugar donde estuvo inatalado el pontón que arrastró la corriente, el otro, el paraje denominado los Penachos, intermedio entre los pueblos de Los Llanos y Navamojada.

Las conversaciones mantenidas entre representantes de la Diputación y del Ayuntamiento condujeron a un acuerdo que regularía la financiación y ejecución de la obra. El vecindario se comprometió a allegar toda clase de materiales, a realizar los agotamientos y a contribuir con 1.500 pesetas en metálico en un solo pago. Las maderas serían cortadas en los Propios del municipio. Todos los demás gastos correrían por cuenta de la Diputación.

Considerando que el puente beneficiaría también a los pueblos de El Barco, Navalonguilla y Los Llanos, la corporación provincial invitó a sus Ayunta-

mientos a participar en el proyecto con alguna aportación económica. Ninguno de estos pueblos reaccionó ante tal invitación. Dada la falta de respuesta, la corporación reiteró su petición. El Ayuntamiento de Los Llanos dijo entonces que "atendiendo a las pocas ventajas que le ofrecía el pontón", contribuiría con 15 peonadas de carros y 45 de de braceros. El Barco de Ávila promete 125 pesetas, justificando tan menguada aportación "porque son muchas las necesidades de tantos caminos como tienen en malas condiciones". Navalonguilla "no se compromete en nada, el puente en nada sirve al vecindario por estar a trasmano del pueblo"

El 19 de agosto, la Comisión Permanente de la Diputación aprobó el pliego, el presupuesto y el pliego de condiciones, y señaló el 5 de septiembre como fecha para efectuar la subasta de las obras .

Resumimos las características esenciales del proyecto que se presentó para el remate. El puente se instalaría en el paraje denominado los Penachos y constaría de siete pilas y dos estribos. Las pilas y los paramentos de los estribos serían de mampostería concertada, y de mampostería ordinaria los muros de acompañamiento y el macizo de los estribos. En los muros de acompañamiento se colocarían diez guardarruedas. Los mampuestos formarían hiladas horizontales de espesor uniforme, nunca menores de cuarenta centímetros, con los huecos bien ripiados. La cal, grasa, de las caleras de Linares (Salamanca), apagada al pie de obra. El mortero llevaría dos partes de arena silícea y una de cal.

Cada uno de los ocho tramos, de madera, estaría formado por un atirantado de seis tercias de roble con sus correspondientes soleras y tornillos. Sobre estos atirantados se colocaría el entablónado para el piso, también de roble, de siete centímetros de espesor. La barandilla, de roble o de aliso, se fijaría con tornillos de tuerca a las tercias extremas. Los tirantes serían labrados con hacha; los que limitaren el suelo, cepillados. Las soleras y tablones, desbastadas a hacha y sierra. La barandilla, labrada con mucho esmero. El tipo de pintura sería al óleo.

Sería cuenta del contratista la corta de madera, hacheo, labrado y colocación, la carga y descarga y todas las operaciones necesarias para la terminación de la obra. Los agotamientos y el transporte de material se harían por prestación personal.

La madera, procedente de los Propios de Bohoyo, se hallaba a tres o tres y medio kilómetros de distancia de la obra. La piedra para la mampostería ordinaria, a 150 metros, y la piedra para la mampostería concertada y sillería, en los términos de Los Llanos y Bohoyo, a tres kilómetros.

Para la ejecución del puente se daba al contratista un plazo de tres meses a contar desde la fecha de adjudicación. El periodo de garantía quedó fijado en dos meses

### Presupuesto

<u>Conceptos</u>	<u>Pesetas</u>
Estríblos	881,64
Muros de acompañamiento	396,84
Pilas	5.864,63
Coronación y obra de acompañamiento	3.993,76
Herraje	203,00
Pintura	310,00
Agotamiento	1.500,00
Total	13.149,87

Deducido lo que Bohoyo debía aportar quedaba:

Mampostería y sillería	6.380,55
Obra de carpintería	2.666,36
Herraje	203,00
Pintura	310,00
Total	9.559,91

La subasta de las obras tuvo lugar simultáneamente en Ávila, en El Barco de Ávila y en Bohoyo, bajo el tipo de 9.559,91 pesetas. En El Barco se presentaron cinco licitadores, varios en Ávila y uno solo en Bohoyo. La propuesta más ventajosa fue presentada en Bohoyo por D. Julio Saravia de Illena, vecino de la localidad, por un importe de 7.249 pesetas (era secretario del Ayuntamiento). Esta propuesta, sin embargo, fue rechazada por la Diputación al examinar la documentación de la subasta remitida desde Bohoyo. En dicha propuesta se hallaba enmendada la cantidad ofrecida, sin que al sobrerraspado siguiese salvedad alguna, lo que indujo a creer que la proposición de D. Julio Saravia no reunía condiciones aceptables para poder ser estimada legal. Otras irregularidades que afectaron a la tramitación de esta operación en Bohoyo

motivaron el apercibimiento que el Gobernador Civil hizo al alcalde y Ayuntamiento de Bohoyo por negligencia en el cumplimiento de sus obligaciones.

Al ser desestimada la propuesta de Julio Saravia, quedaba como más ventajosa la de D. Evaristo González, vecino de El Barco de Ávila, que había ofertado la cantidad de 7.499 pesetas. En 23 de septiembre de 1878, la Diputación le adjudicó las obras.

La reclamación entablada por D. Julio Saravia no surtiría ya otro efecto que retrasar el inicio de las obras, aunque alegara que *"en la confianza de que su proposición era la más ventajosa, desde que le entregó el proyecto el Director de Carreteras estaba preparando los trabajos, teniendo en el día, diez canteros en la corta y labra de la piedra, con el propósito de tener adelantados los trabajos"*.

En la primera decena de octubre comenzaron los trabajos de arranque y desmonte de la piedra, pero el aumento del nivel de las aguas del río, ya crecido, aconsejó suspender los trabajos hasta el mes de mayo siguiente.

## AÑO 1879

Con fecha del día 30 de julio, el contratista se queja a la Diputación de que el Ayuntamiento de Bohoyo no cumple la prestación personal que prometió. *"No realiza los trabajos de arrastre y agotamiento ni da contestación alguna a los comunicados que se le envían"*. El contratista, según su propia alegación, se vio en la necesidad de despedir a braceros y canteros y suspender los trabajos. La Diputación advirtió que estaba dispuesta a exigir al alcalde y Ayuntamiento de Bohoyo las responsabilidades en que hubieran incurrido por incumplimiento de lo pactado.

A la acusación anterior, el presidente de la Junta Local de Bohoyo responde que *"se han transportado al pie de la obra más de ciento sesenta piezas para las pilas, se han adquirido dos chupones para los agotamientos, se tiene ultimado el camino de la margen derecha y el transporte de los materiales por aquel lado, y el vecindario está dispuesto a llevar cuantos materiales sean necesarios"*. A su vez, acusa al contratista de despedir a los canteros, no por el incumplimiento de Bohoyo, sino por otros intereses propios. Alcalde y contratista, no obstante, saldan sus diferencias en presencia del Diputado del distrito y el trabajo se normalizó.

El 13 de septiembre, a la caída de la tarde, tras el paso de una fuerte nube de verano que se presentó de forma inesperada, el Tormes experimenta

una gran crecida, "y aunque se trató de retirar los materiales y útiles de la construcción, las aguas arrastraron los andamios, las maderas preparadas, la cal y las herramientas". El contratista pide a la Diputación que tome en cuenta los perjuicios ocasionados.

El informe que sobre este suceso presentó el Director de Carreteras afirma que "efectivamente, en la noche del 13 de septiembre una gran avenida hizo elevarse las aguas de una manera tan repentina y extraordinaria que subió el nivel del río tres metros y veinte centímetros sobre el de las bajas", y que "no es posible apreciar de manera exacta los perjuicios, pero, a juzgar por las señales dejadas por el río, pueden valorarse con bastante aproximación en 228 pesetas con 85 céntimos".

El 9 de octubre, el alcalde denuncia ante la Diputación la actitud del contratista, que no ejecuta las obras con la celeridad que exige lo avanzado de la época. Por igual motivo, el Director de Carreteras aconseja que se le dé un plazo para terminar, y que si no lo cumple, que pierda la fianza.

Consecuente con esta circunstancia, el Diputado del distrito, D. Manuel González, tras oír a los trabajadores, al alcalde y al contratista, remitió a la Diputación un informe en el que afirmaba que, en efecto, "las obras están paralizadas desde el día 12 de octubre, que los trabajos se han hecho con demasiada lentitud, que en los agotamientos no estuvo tan preparado como debiera el vecindario, que a los trabajadores se les debe jornales que son necesarios para su subsistencia, por lo que habían resuelto no trabajar hasta cobrar lo devengado, que el contratista carece de recursos para dar a las obras el impulso que exige lo avanzado de la estación, y que por la carencia de metálico ha tenido que detener los trabajos, aunque sólo pueden faltarle quince días de trabajo para terminar la construcción de piedra".

La Diputación, el 31 de octubre acordó entregar al Diputado Sr. González, 2.543 pesetas, importe de las obras justificadas por el contratista, para que en presencia de éste pagase a los braceros los jornales que se les debiese. El resto sobrante lo entregaría al contratista, salvo en el caso de que sospechase que las obras no iban a continuar.

En esta situación, una nueva adversidad vino a sumarse al cúmulo de dificultades que venían entorpeciendo la realización del proyecto. Las torrenciales lluvias del 31 de octubre y uno de noviembre motivaron una gran crecida del Tormes, causando grandes destrozos en las pilas construidas y la desaparición de importante material de obra. Las aguas "se elevaron un metro cincuenta centímetros sobre la altura de cuatro metros que las pilas tenían".

Según un informe del encargado del contratista, la riada se llevó veinte vigas, doscientos tablones, ochenta fanegas de cal, doce cubos y gran cantidad de herramientas. Los estribos sufrieron grandes desperfectos y las pilas quedaron reducidas a una, dos o tres hiladas, según los casos.

A la vista de este suceso, y en cumplimiento de un acuerdo de la Diputación, el Director de Carreteras, tras visitar las instalaciones, eleva un informe ratificando la gravedad de los daños producidos por la riada, propone el aumento de tres hiladas en las pilas, y que se haga la obra por administración, ya que el contratista carecía de recursos para seguir las obras y estaba decidido a sufrir las consecuencias de su falta de cumplimiento. Valora los daños en 1.418 pesetas, pero teme que esta cuantía aumente con nuevas crecidas.

#### **AÑO 1880**

El 5 de marzo, la Diputación da un plazo de 15 días al contratista para que reanude las obras, y otro plazo de ocho días para proceder a la corte de la madera necesaria. Si no cumpliera estos plazos, se entendería que renunciaba a todos los derechos que pudieran asistirle. Unos días después, el 17 del mismo mes, llegó la respuesta del contratista. No puede continuar la obra por falta de recursos y pide que se le devuelva la fianza.

Llegado el estío se reanudan los trabajos. Por acuerdo de la Comisión Permanente de la Diputación y de los Srs. Diputados residentes en la ciudad se rescinde el contrato mantenido con D. Evaristo González y se autoriza la ejecución por administración, modificándose también el proyecto inicial. Además del siniestro ocurrido en noviembre último, las frecuentes crecidas del río durante el invierno habían destruido la fábrica restante hasta el punto de no poder utilizar nada de ella. Los mampuestos aparecían dispersos por el lecho fluvial de forma que era imposible su recuperación.

El puente del nuevo proyecto constaría de una sola pila de cuatro metros de altura, con tres metros y medio de espesor en la base y dos y medio en la parte superior. Toda la fábrica, pila y estribos, se haría de sillería. La altura total alcanzaría seis metros sobre las aguas bajas, y el sistema constructivo sería el de celosías del americano Town.

#### **AÑO 1881**

Con la persistente lluvia del día 13 de enero, el Tormes experimentó una crecida tan extraordinaria que *“el nivel de sus aguas se eleva más de cinco metros sobre el ordinario”*. El andamiaje fue arrastrado, así como las maderas

que sobre él estaban, principalmente tablones para el piso. El maderamen del puente no sufrió desperfectos, salvo alguna pequeña torsión en el tramo de la derecha. Las aguas arrastraron doscientos tablones de piso, veinticuatro maderos de piso y treinta y cinco alfajías. La pérdida de Bohoyo en madera fue de gran consideración, porque de los ciento cincuenta árboles que componían los andamios, muy pocos pudieron recuperarse. Con razón se lamentaría después el alcalde de que el puente había dejado al pueblo de Bohoyo sin el recurso que hasta entonces había constituido una verdadera riqueza, la madera, y, además, le había sustraído, por los distintos conceptos, una cuantía de más de ciento ochenta mil reales.

Tras el largo y desventurado proceso de construcción, el puente, por fin, fue terminado, y el 22 de marzo fue abierto al paso público. Quedaba por hacer el pintado de toda la madera, que se llevaría a cabo en el verano siguiente. Lo realizó Julián Granado, vecino de la villa de El Barco de Ávila, por importe de 995 pesetas.

En el mes de septiembre, el Director de Carreteras advierte que, a consecuencia de los grandes calores de la estación, se hacía necesaria la reparación de algunas maderas y el apriete de todos los tornillos de empalme.

## AÑO 1882

La Diputación Provincial, en su sesión del 10 de abril de 1882, se ocupa de nuevo de la reparación del puente, acordada ya en el verano anterior pero que no se realizó por falta de fondos. Ahora se hacía necesario desmontar el tramo averiado que amenazaba peligro de caerse. Se ordena al Director de Carreteras que forme el proyecto de reparación y el presupuesto correspondiente.

Entre informes y debates por un lado, y falta de fondos por otro, el año transcurre sin que el puente fuese reparado.

## AÑO 1883

El Director de Carreteras presenta en el mes de agosto el proyecto de reparación. El presupuesto asciende a 4.985,77 pesetas. En el informe que adjunta, manifiesta: *“En el agosto del año pasado, la reparación necesaria hubiera sido reponer algunas celosías y varios tablones de piso y un apriete general de tornillos, pero al no haberlo hecho por falta de fondos, el deterioro ha aumentado en tales proporciones que es preciso desarmar uno de los tramos porque amenaza con caerse. Hay veinticinco celosías completamente averiadas y to-*

*das las piezas horizontales que, a manera de cepo, abarcan superior e inferiormente los cuchillos, por efecto de la flexión sufrida, han perdido la forma primitiva, inutilizándose algunas. De armar el puente con la misma luz que ahora, necesitan ser repuestas en totalidad, y proceder de los almacenes de Ávila o el Espinar, por no haberlas secas y con las demás condiciones en la localidad, y esto sería costosísimo por el mucho volumen de madera y la enorme distancia". A continuación somete a examen "Construir una pila en medio de cada uno de los tramos, de dimensiones y forma exactamente iguales a la ya construida, con lo cual se aprovecharían todas las maderas sin más que reponer las pocas que se hallan averiadas, y se hacen más sencillas y económicas las reparaciones precisas en lo sucesivo".*

El anterior informe fue debatido en profundidad en diferentes sesiones de la Diputación, sin que los diputados lograsen aunar sus criterios. Así las cosas, se encargó otro informe al Sr. Ingeniero Jefe de Caminos y se pidió cooperación económica a los pueblos interesados.

## AÑO 1884

A la petición cursada por la Diputación, el Ayuntamiento y los mayores contribuyentes de Bohoyo contestaron con un largo y meditado escrito en el que hacen una detallada exposición del largo proceso de construcción del puente, denuncian la actuación del Director de Carreteras, a quien culpan de las deficiencias de la construcción por el abandono en que tuvo la obra y ponderan el entusiasmo que los trabajadores de Bohoyo habían puesto en el trabajo, empeñados en poner término a la incomunicación que les había aislado secularmente: "No había momento de reposo ante la idea de ver realizada la obra, no sólo por el arranque de la piedra y corta de madera, sino también por el arrastre de materiales; empleaban diariamente cuarenta yuntas con sus carretas y conductores, e igualmente de braceros para auxiliar los trabajos de carga y descarga. Este celo por parte del pueblo, a quien todo le parecía poco para que avanzasen las obras, contrastaba con la apatía y abandono que el Director facultativo de la obra mostraba, sustituido por un peón caminero, pues no sólo no se hallaba presente al frente de la misma, como era su deber, sino que tomaba a broma las consideraciones que dudaban de que un puente con un solo pilón pudiera subsistir".

El escrito sigue haciendo otras consideraciones: "reanudadas las obras por administración, con gran sorpresa vimos que el Director, no sólo había formado otro plano variando el trazado, sino que eligió sitio distinto para la construcción, quedando, por tanto, abandonadas las obras que respetó la corriente, con lo que se aumentaron los gastos a la Corporación y al pueblo (...)

*el nuevo plano, puede asegurarse, no satisfizo a nadie, por creerlo de poca duración, para el que, sin embargo, Bohoyo contribuyó con cuanto se obligó hasta dar por terminada la obra".*

Las alegaciones de las autoridades locales terminan dando respuesta a la petición de cooperación: *"Bohoyo carece de recursos para toda clase de obras, es la Diputación, por tanto, quien debe reparar el puente o construir otro nuevo".*

El informe emitido por el Ingeniero Jefe de Caminos recogía tres puntos esenciales: *"Urge desmontar el tramo de la orilla izquierda disponiendo lo conveniente para poder utilizar las maderas de calidad regular que resulten. El empleo exclusivo de madera ofrece graves dificultades y muchos inconvenientes de construcción en tramos de 34 metros de luz, por lo que se debe aumentar el número de apoyos, armando, en todo caso, los tramos independientes unos de otros, y adoptando otros sistemas para las vigas. Sería solución más conveniente construir un puente de fábrica aprovechando los apoyos que hoy existen, o si pareciera más práctico, disponer los apoyos para un puente de fábrica habilitando provisionalmente pasos de madera, a reserva de sustituirlos por bóvedas de mampostería".*

En la sesión celebrada el día 7 de noviembre de 1884, la Diputación dio carpetazo al asunto con esta definitiva resolución: *"Dada cuenta de los informes emitidos por el Ingeniero de la Línea y el Ingeniero Jefe de Caminos acerca del proyecto de reparación del puente sobre el Tormes, en término de Bohoyo, se acordó, por mayoría de votos, desechar dicho proyecto".*

Bohoyo perdía así la oportunidad de tener un medio de comunicación con la comarca rápido y cómodo, esencial para sus relaciones sociales y económicas. Tendría que esperar una ocasión más propicia, ocasión que no llegó hasta 32 años después.

Se pretendió entonces desmontar la madera del puente y subastarla posteriormente. El presupuesto para esta operación fue establecido por el Director de Carreteras en 635 pesetas; el valor de la madera y herrajes se calculó en 3.176,90 pesetas.

## AÑO 1885

La madera y herraje fueron ofrecidos al Ayuntamiento de Bohoyo. Éste tendría que apear la madera por su cuenta y reintegrar a la corporación provincial el importe del herraje.

El puente, no obstante, no esperó a que el apeo tuviera lugar, se hundió en el mes de septiembre. La madera quedó apilada en la margen del río, y el herraje, en depósito, en casa de un vecino de Los Llanos.

## AÑO 1886

En el mes de julio, el alcalde de Bohoyo pidió autorización para utilizar por su cuenta, cuando las circunstancias económicas se lo permitiesen, el material y las obras hechas que aún se conservaban. En 9 de noviembre, la Diputación acordó acceder a lo solicitado *"en razón al poco valor de lo que solicitan y a la falta que les hace la habilitación del puente"*.

D. Fermín Fernández, alcalde de Bohoyo, se hizo cargo del material concedido en febrero de 1887: las maderas apiladas en ambas márgenes, 850 tornillos de hierro de 23 centímetros, 269 de 60 centímetros y una llave de tuercas.

Como testigo mudo de esta malograda construcción, queda en el Tormes, en medio de un pequeño remanso formado al amparo de la presa que toma el agua para la población y ribera de El Barco de Ávila, su robusta pila de granítica sillería, único vestigio que se conserva de tan desdichada obra.