

PUENTES DE LA PROVINCIA DE ÁVILA

CADIÑANOS BARDECI, Inocencio

INTRODUCCIÓN

En 1998 publicamos un breve estudio sobre los puentes del valle del Tiétar. Hoy le completamos con otros de la provincia. Pocos, pues la documentación encontrada a lo largo de varios años ha resultado más bien corta¹.

La provincia de Ávila se encuentra entre las más modestas, tanto en extensión como en población, de Castilla-León. Sus condiciones geográficas naturales son escarpadas en la mitad sur, lo que ha dificultado extraordinariamente las comunicaciones. Lo contrario ocurre en el sector norteño.

Nuestra provincia no aparece en los grandes itinerarios romanos, lo que significa que sólo debieron recorrerla calzadas secundarias, que recuerdan ciertos topónimos, aunque éstos podrían, también, deberse a caminos medievales de cierta importancia². Un análisis de la antigua red viaria nos muestra un espacio un tanto marginado, emplazado entre la vía de la Plata (Salamanca) y la carretera de la Coruña, que solo tangencialmente toca la tierra de Arévalo.

La sierra de Gredos ha resultado determinante para las comunicaciones. Solo las vías que la flanquean, Tormes-Alberche, Tiétar y valle del Am-

¹ CADIÑANOS BARDECI, I., "Puentes abulenses en el Valle del Tiétar", en *Trasierra*, nº3 (1998), 145-156.

² MAYORAL FERNÁNDEZ, J., *Ávila en los viejos y nuevos caminos*. Ávila-1948.

TEJERO ROBLEDO, E., *Toponimia de Ávila*. Ávila-1983.

blés, han abierto caminos muy concurridos por comerciantes y trashumancia. De norte a sur son cortados por la carretera que une Ávila con Toledo (puentes del Burguillo y Valsordo) y, sobre todo, por la calzada del Puerto del Pico. Todos ellos son los lugares en donde se encuentran la mayoría de los puentes que aquí estudiamos.

En el norte abulense sólo el Adaja puede considerarse un río notable, puesto que los demás sólo recorren nuestra provincia breves tramos de sus cursos altos, por lo que precisaron de pequeños pasos. Sobre aquél se tendieron los grandes puentes de Ávila y Arévalo ya en la Edad Media.

En los mapas de comunicaciones del siglo XVIII se nos indica que, en 1760, únicamente existía un pequeño tramo de rueda desde Villacastín a Ávila y Arévalo, coincidente con la actual carretera. Caminos de herradura, en difíciles condiciones, había algunos más, con centro en la capital. Unos años después, en el mapa de Tomás López, sólo se indica el camino anterior con un ramal que se dirigía de Arévalo a Peñaranda, así como la carretera que desde el Escorial llevaba a Plasencia, pasando por Ávila. Una provincia, como se ve, muy mal comunicada.

Es conocido el general abandono de los caminos en la Edad Media. Sólo aquellos pasos indispensables para el movimiento de tropas, camino de Santiago o muy transitados, fueron reparados por municipios o cofradías. Y, cuando se trataba de puentes, de manera provisional pues solían ser de madera. El Estado, grandes señores e iglesia en sus respectivos señoríos, se desentendieron por completo de su mantenimiento. Sabemos que son bajomedievales los puentes de Ávila, Valsordo, los de Arévalo y el del Barco a juzgar por varios arcos.

A pesar de ser el siglo XVI el de mayor prosperidad para Ávila, apenas si tenemos noticias de construcción o reparos de sus puentes.

En el XVII vuelve una época de abandono por la grave crisis peninsular. Y, sin embargo, es el siglo en que se construye el puente de San Julián de Arévalo, hoy demolido.

Los Borbones son reyes que se preocuparon extraordinariamente de las obras públicas. El XVIII es el "siglo de hacer caminos", siendo nuestra provincia una buena muestra. Fueron reparados casi todos los aquí estudiados o se reconstruyó una buena parte como los del alto Tormes, Zapardiel y Trabancos, así como la calzada y puertos del Pico y Menga. La primitiva e injusta fiscalidad del Antiguo Régimen no daba para mucho. Por ello se

echó mano de los repartimientos gravosos, repetidos y, por ello, a menudo contestados.

Podemos ver que, frecuentemente, los canteros que intervienen en nuestros puentes son montañeses. A fines del siglo XVIII la Real Academia de San Fernando los desplaza para quedar como meros aparejadores de los arquitectos oficiales. Entre los maestros de valía habría que citar a Joaquín Benito de Churriguera, que reconstruye los de la tierra de Piedrahíta y el Barco. También al P. Pontones, Marcos de Vierna, Manuel Machuca, Juan de Sagarvínaga... todos de gran prestigio.

En el sur abunda el granito, material muy apropiado por su resistencia para las obras que aquí estudiamos. La llanura norte carece de piedra por lo que hubo que emplear el ladrillo (Arévalo) o acarrearle de lejos, por ejemplo las canteras de Cardeñosa.

Como todos los de España, los caminos abulenses siguieron en crónico mal estado. A mediados del siglo XIX escribía Madoz: "Pudiendo decirse, según lo malo que se halla esta provincia de caminos, que está casi del todo aislada del resto de la nación".

El proceso burocrático a la hora de solicitar, proyectar y adjudicar algún puente o camino, fue siempre lento y hasta desesperante. A menudo requirieron nuevos reconocimientos, informes y tasaciones. Lo mismo podría decirse de los repartimientos, paralizados por interminables contenciosos.

Hasta comienzos del siglo XIX en que se crea la Dirección General de Caminos y Correos, las obras públicas fueron llevadas a cabo por los municipios o por repartimiento general. Las exenciones o privilegios para no contribuir a obras extrañas, no siempre fueron tenidas en cuenta. Uno de los aspectos que el Consejo tuvo siempre presente es que, si la obra era en beneficio exclusivo vecinal, debían pagarla éstos o a costa de sus propios. Un recurso que los Borbones quisieron volver a poner en vigor fue la ayuda de los ingresos de pontazgos, portazgos y barcajes. Para esto habían sido creados, aunque con los siglos hubieran perdido tal sentido para convertirse en un impuesto más. Carlos III ordenó formar un inventario con el fin de que volvieran a cumplir su antiguo destino. El resultado de la entonces provincia de Ávila fue el siguiente (año 1782):

CUADRO 1

GABELAS	PARAJE DE SU COBRO	POR QUIÉNES	PRODUCTO
Portazgo y pontazgo	Ávila, Mediana, Riofrío Blascosancho y Sanchidrián	Por el marqués de Fuentelsol	3.000 rs.
Pontazgo	Puente del Congosto y Piedrahíta	Por el marqués de Villafranca	800 rs.
Portazgo	Villatoro y Mengamuñoz	Por el conde de Buretta	60 rs.
Portazgo	Oropesa	Por el conde de Oropesa	3.000 rs.
Portazguillo	Arévalo	Por los propios de esta villa	3.030 rs.
Barcaje	Talavera la Vieja	Por los propios de esta villa	340 rs.
Barcaje	Candeleda y Arenas	Por los propios de esta villa	460 rs.

Los anteriores perceptores no cuidaban para nada de los necesarios reparos. Pasajeros y comerciantes padecían las consecuencias. Sólo Talavera, Candeleda y Arenas "villas unidas", cuidaban de sus barcos en el Tajo y Tiétar, a lo que aplicaban el sobrante de propios. Pero era un ejemplo falso puesto que tales ingresos procedían, en buena parte, de lo cobrado en las barcas, tan lucrativos que siempre que se proponían reparos de puentes o su reconstrucción en dichos ríos, se opusieron con el fin de seguir aprovechándose de tan sustanciosos caudales³.

ÁVILA

Como es lógico, la capital fue y sigue siendo el centro radial de las comunicaciones provinciales. El paso del Adaja por sus cercanías exigió un sólido puente desde muy temprano. En la Edad Media suenan dos: el Mayor y el de los Malatos.

³ A.H.N: Cons. Legs. 1.140, 2.868 y 6.962.

El primero sería construido, posiblemente, al tiempo que las murallas con objeto de facilitar el acarreo de materiales. Varios autores le consideran de origen romano, retocado posteriormente. Pero lo más probable es que en un principio fuera de madera. Constan reparos en los siglos XVI y XVII. El puente de los Malatos aparece documentado en 1327⁴.

ALMARZA

Lugar desaparecido que nos precisa Madoz: Despoblado cercano a Sanchidrián, junto al río Voltoya, en la carretera de Madrid a Valladolid, "con una puente para las comunicaciones de ambas provincias" y una venta en la que se cobraba pontazgo. Era del señorío del marqués de Cerralbo y Almarza.

En 1760 se incoaba un expediente sobre la construcción de ese puente, composición del camino de Labajos (Segovia) y reparo de la concurrida carretera nacional. Dicho puente iría sobre el Boltoya, en donde dividía las provincias de Ávila y Segovia, paso del puerto de Guadarrama hacia la Corte y mayor parte de Castilla la Vieja. Sólo existía un peligroso vado y no era difícil levantarle por ser sitio poco profundo y no muy caudaloso. Se tenía pensado incluirle dentro del proyecto y presupuesto de arreglo de la carretera Guadarrama-Villacastín.

Se le encargó a Marcos de Vierna que pasase a Almarza a reconocer el sitio y proyectar el puente. Tardó en hacerlo pues estaba ocupado en la construcción del Puente Largo de Aranjuez. Levantó planos para Almarza pero no para Villanueva de Gómez como también se le había mandado. Tendría unas 500 varas de longitud y costaría cerca de medio millón de reales.

El empresario y prestigioso cantero montañés Hilario Alfonso de Jorganes halló conforme el proyecto definitivo tasado, ahora, en 800.000 rs, que podía ser rebajado en unos 150.000 rs. Podría encomendarse al propio Vierna. Pero, como en otros muchos casos, las obras se dilataron por la pesada burocracia, falta de recursos y lentitud en el cobro del repartimiento. En 1764 se hacía notar que el proyecto de Vierna estaba perdido.

Poco después presentaba una nueva traza en sitio algo alejado del anterior para otorgarle mayor seguridad. Costaría 880.000 rs. Era paso imprescindible para "facilitar la correspondencia de la mitad de España con la

⁴ ARAMBURU-ZABALA, M.A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*. Valladolid-1992.

Corte" así como el comercio y dar salida a la fruta de la región. Su mucha experiencia en este tipo de construcciones le empujó a aconsejar que fuera ejecutado por administración y que se repartiese en 25 leguas sin permitir excepción alguna.

Con todo, algunos pueblos, como Medina del Campo, se opusieron a la derrama. El cercano Labajos también se negó alegando que estaba construyendo su iglesia que tenía sin concluir por falta de recursos. La provincia de Segovia contribuyó con 5.239 rs. por sus 12.626 vecinos y la de Ávila con 3.189 por 7.685 vecinos.

La dirección de la construcción del puente se encomendó a M. de Viena. El presupuesto, 800.000 rs, con 30.000 para el director que debía de asistir obligatoriamente a pie de obra. No podría pedir mejora alguna.

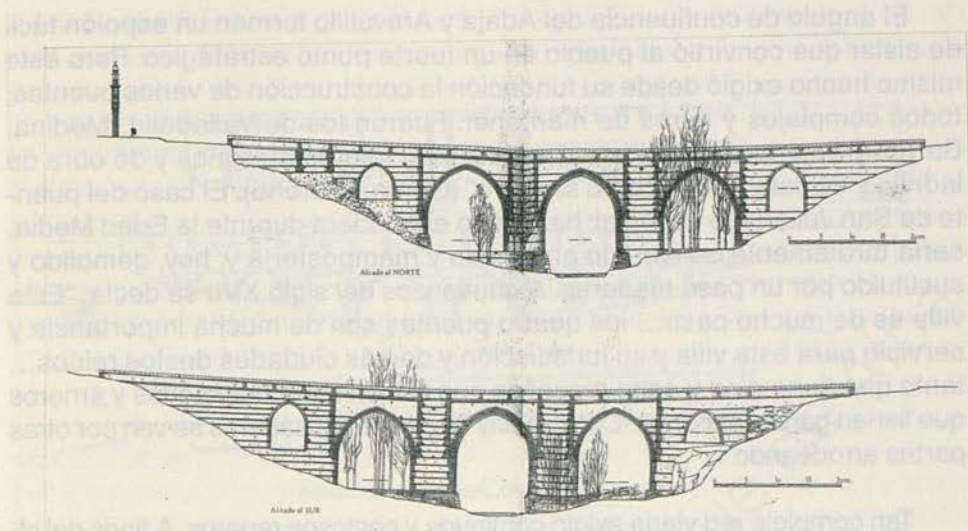
Al año siguiente el arquitecto Bartolomé Reale, que estaba ocupado en el Real Sitio de Riofrío, demandó el proyecto y condiciones para ver si podía hacer alguna rebaja. Otro tanto solicitó José de Peralta. Ya estaba recaudado buena parte del repartimiento. También Hilario A. de Jorganes y Pedro Fol, tan activos en esta clase de obras en Castilla la Vieja, se ofrecieron a construir el puente por menor cuantía, 785.000 reales. Fue admitida la propuesta pues eran personas de mucha experiencia, pero se les pusieron trece condiciones, entre ellas que lo tendrían acabado en dos años. En 1770 constan pagos a estos canteros por "estar concluido y ejecutado dicho puente según arte". Como sobraron 28.483 rs. se aplicaron al arreglo del camino de Labajos proyectado por Juan Eusebio de la Viesca unos cuantos años después⁵.

Hoy el caserío de Almarza ha desaparecido. El Coto de Puenteviejo recuerda el paso que estudiamos, construido en la segunda mitad del siglo XVIII.

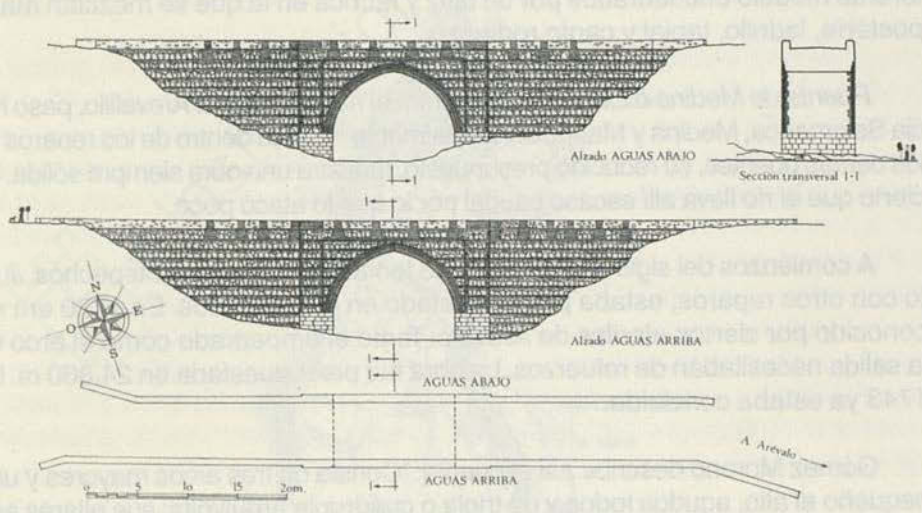
ARÉVALO

Esta villa es uno de los puntos neurálgicos de las comunicaciones del norte peninsular. Allí confluyen los caminos andaluces, extremeños y los que desde la Corte se dirigen a Galicia y puertos cantábricos. Cerca se encuentran ciudades tan importantes como Ávila, Segovia y Medina del Campo. Este nudo viario cobrará aún mayor importancia cuando a comienzos del siglo XVII Valladolid se convierta en capital del reino.

⁵ A.H.N.: Cons. leg. 24. 118.



Puente de Medina (L. Cervera Vera)



L. Cervera Vera: Puente de los Barros.

El ángulo de confluencia del Adaja y Arevalillo forman un espolón fácil de aislar que convirtió al pueblo en un fuerte punto estratégico. Pero este mismo hecho exigió desde su fundación la construcción de varios puentes, todos complejos y caros de mantener. Fueron los de Valladolid, Medina, Barros y San Julián, "todos son mudéjares, interesantísimos y de obra de ladrillo y de cal y canto, como siempre" (Gómez Moreno). El caso del puente de San Julián fue especial: habilitado en madera durante la Edad Media, sería tardíamente construido en ladrillo y mampostería y, hoy, demolido y sustituido por un paso moderno. A comienzos del siglo XVII se decía: "Esta villa es de mucho paso... los quatro puentes son de mucha importancia y servicio para esta villa y su jurisdicción y demás ciudades destos reinos... tanto que tiene diez y ocho mesones que suelen tener huéspedes y arrieros que tienen ganas de comer. Cuando hay lluvias, los pasajeros se van por otras partes arrojando".

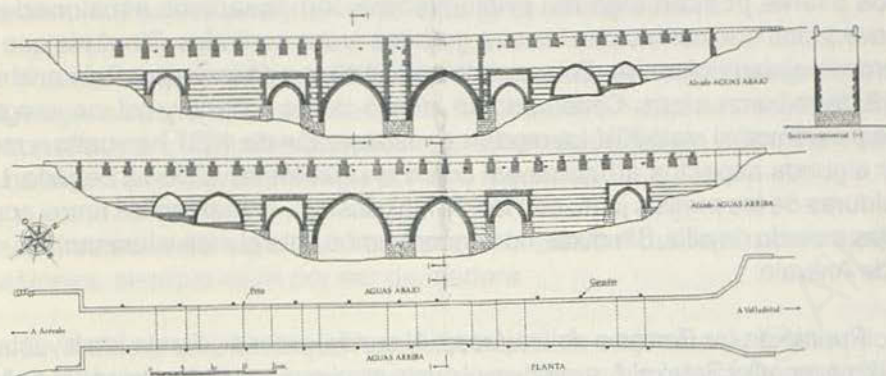
Tan compleja red viaria exigió continuos y costosos reparos. A fines del siglo XV la villa solicitaba permiso para repartir entre sus vecinos 25.000 mrs. durante tres años con el fin de poder mantener sus muros y puentes. A pesar de la grave crisis económica, a comienzos del siglo XVII Arévalo pedía que fueran repartidos 10.000 ducados en la tierra de su contorno con el mismo fin así como reconstruir en piedra el puente de San Julián.

Los cuatro pasos presentan la misma tipología: Obra mudéjar, arcos de diferente módulo encuadrados por un alfiz y fábrica en la que se mezclan mampostería, ladrillo, tapial y canto rodado.

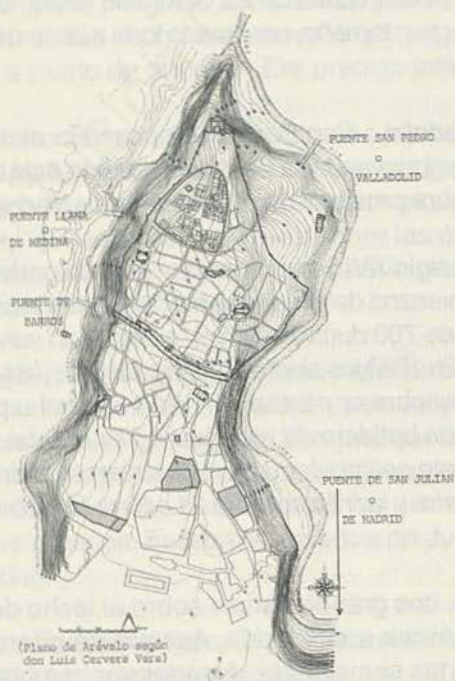
Puente de Medina o Llana: Se encuentra al norte, sobre el Arevalillo, paso hacia Salamanca, Medina y Madrigal. Normalmente incluido dentro de los reparos de los demás puentes, su reducido presupuesto, muestra una obra siempre sólida. Es cierto que el río lleva allí escaso caudal por lo que le atacó poco.

A comienzos del siglo XVII consta que tenía muy bajos los antepechos. Junto con otros reparos, estaba presupuestado en 400 ducados. En 1730 era reconocido por ciertos alarifes de Arévalo. Tanto el empedrado como el arco de la salida necesitaban de refuerzos. La obra fue presupuestada en 24.860 rs. En 1743 ya estaba concluida.

Gómez Moreno describe así el puente: "Consta de tres arcos mayores y uno pequeño el alto, agudos todos y de triple o cuádruple arquivolta; sus pilares son de enorme grosor y admira que una masa tan considerable como la suya y sin género de espolones, haya resistido tantos siglos el empuje de las aguas. A su entrada hay un arco moderno y a su salida estuvo el barrio de Almocrón".



Puente de San Pedro (L. Cervera Vera)



Hoy la rasante no es horizontal sino que está ligeramente hundida en el centro, como si hubieran cedido los fuertes pilares centrales del lecho del río. Dichos pilares poseen algo tan original como son pasadizos escalonados y abovedados que comunican los tres grandes arcos centrales. Sin duda que tuvieron finalidad defensiva. Este puente mide 140 ms. de largo por 8 de anchura y 18 de máxima altura. Construido en ladrillo, canto rodado y cal, se asegura que pertenece al siglo XIV. La moderna restauración de 1981 ha vuelto a mostrar algunos aspectos artísticos así como uno de los aliviaderos cegado. Las molduras de los pretils junto con las de las pilastras, enmarcan los arcos apuntados a modo de alfiz. Sin duda, nos encontramos ante el más interesante puente de Arévalo.

Puente de los Barros o de los Arcos: Al sur del anterior, donde fue levantada la última muralla. Salvó el Arevalillo en el punto en el que resultaba alejado el de Medina.

A comienzos del siglo XVII se decía que tenía los pilares muy socavados y el piso y antepechos en mal estado. Su arreglo costaría 800 ducados. En 1730 volvían a señalarse nuevos reparos en el ojo a base de sillería. Fue un trabajo notable pues costó 87.840 rs.

El resultado ha sido un paso de considerable altura, con arco de triple arquivolta, apuntado y de gran tamaño, construido todo a base de verdugadas de ladrillo y mampostería.

Puente de Valladolid o San Pedro: Se encuentra al otro lado del puente de Medina, salvando la gran vaguada del Adaja cuando está a punto de confluir con el Arevalillo. Su nombre proviene de la carretera que lleva a la capital castellana.

A mediados del siglo XVI sería reparado "en toda perfección" pues la arena le tenía cegado. A comienzos del siguiente precisaba del arreglo de los antepechos y piso por un monto de 700 ducados. En el mismo siglo volvería a ser reparado en diversas ocasiones. En 1730 los alarifes Antonio Gómez Varalloble y Manuel Ximeno llamaban la atención sobre su mucha ruina "por el mucho peso que tiene el dicho puente y por el grande batidero de las aguas". Necesitaba un pretil y el último arco estaba en inminente peligro de ruina cuyo reparo no admitía dilación. Su acondicionamiento en piedra y ladrillo costaría 21.160 rs. Era obra urgente por ser paso de mucho tráfico.

El resultado fue dos grandes arcos sobre el lecho del cauce flanqueados por otros cinco menores a sus lados. Aunque de diferentes tamaños todos ellos, presentan ciertas semejanzas. Algunos van rematados en alfiz. El actual

paso se apoya en cepas de otro puente anterior. Estuvo defendido por una torre, hace no muchos años desaparecida. Gómez Moreno le vio casi cegado por la arena. Hoy se encuentra en buen estado de conservación.

Puente de San Julián o de Madrid: Este puente se encontró aguas arriba del Adaja, a buena distancia de la villa. Conocemos bastantes detalles sobre su construcción, canteros, proyectos, presupuestos, años... Como ya se dijo, ha sido demolido y sustituido por otro moderno.

A mediados del siglo XVI "tan necesaria puente" fue reparada en varias ocasiones, siempre débil por ser de madera.

En 1603 se solicitaba que fuese reconstruida en piedra y repartiendo su costo. "Por serlo (de madera) es excesivo el gasto que tiene en sustentarla porque cada día es menester nuevos reparos... por tener el río mucha profundidad, cenagoso y pegajoso barro de piedra en el sitio en que está de madera". Sin duda que detrás de esta petición estaba la reciente capitalidad de Valladolid y la perentoria necesidad de buenas comunicaciones en los contornos.

Declararon Francisco Vela y Andrés de Valderrama, maestros canteros de la villa. Se trataba de un paso peligroso con base de piedra y mampostería con piso enlosado, pero hundidos los batientes por lo que se producía un lodazal o piscina que estaba a punto de hundirle. Era preciso arreglar dicho piso.

Los vecinos insistieron en que fuera rematado en piedra. Era un paso entre dos ásperas cuestas. Los pilastrones de la base podían servir. Eran de ladrillo y mostraban signos de haber servido antiguamente para otro puente de piedra o ladrillo. Había que levantarle 30 pies sobre las cepas así como macizar los caminos de entrada. De hacerse así costaría unos 18.000 ducados. En madera quedaría en unos 1.000 ducados.

El Fiscal aconsejó que fuera denegado el repartimiento puesto que se trataba de un puente no imprescindible al existir otros varios en la villa. Era una obra considerable y de mucho gasto "para tiempos que ay grandes y urgentes necesidades". Sin embargo, el Consejo debió de apreciar claramente que era un camino fundamental en las comunicaciones nacionales y meseteñas y ordenó pregonar los trabajos. Fueron rematados en Juan Martínez de Barrio por 14.000 ducados.

Pero debió de ser acondicionado en madera o de forma muy precaria. Efectivamente, en 1630 se lo llevaba una riada.

En 1632 era adjudicada la obra al cantero Manuel Pérez de Aristezaba-
la por 11.000 ducados que fueron repartidos en 20 leguas. El plazo era de 4
años, todo lo cual evidencia una reconstrucción en piedra. Dos años más
tarde moría el cantero sin haber concluido el encargo, por lo que le prosiguieron
Juan Gómez de Sisniega y Juan de Répide. Antes, estuvo un tiempo parado.

Previamente al reinicio de las obras, se encargó el reconocimiento y tasación
a Juan de Senderón, que estaba reparando el puente de Toro. No pudo acudir
por enfermedad por lo que pasó a Juan de la Maza, "por ser persona de sa-
tisfacción y perito en el arte". Lo hizo junto con Bartolomé de Barreda. Ambos
"baxaron a dicho edificio", reconocieron los cimientos, pilares, manguardias y
todo lo fabricado. Lo trabajado hasta 1637 valía 67.533 rs, incluidas las mejo-
ras. Aconsejaron que si se quisiera levantar un puente "a perpetuidad", los dos
arcos proyectados en ladrillo deberían ir en sillería, pues en el anterior caso re-
sultarían perecederos. Y más tratándose de un puente muy pasajero, río tan cau-
daloso y arcos de mucho hueco. Por ello elevaban el costo hasta 70.117 rs. Y
aún presentaron otro proyecto mucho más detallado y complejo. Si las juntas
de los arcos fueran de sillería, se alargasen las entradas en cinco pies, las
manguardias fuesen en piedra y levantase todo el puente bastante más de lo
pensado, además de ir por completo en cantería, su monto subiría a 218.933
rs.

El Consejo se dirigió a los maestros Pedro de Acebedo y Antonio Sán-
chez para que confirmasen si dichas obras eran necesarias y estaban bien
ideadas. Expusieron que, efectivamente, el puente debía ser rematado en can-
tería por ser muy hondo, río caudaloso con barro y agua que cubrían los pi-
lares y con arcos de gran amplitud pues los más pequeños alcanzaban 44 y
55 pies de luz. Sería contra todo arte acabarlo en albañilería pues todo se
agrietaría con la humedad resultando una obra falsa y perecedera.

Se pregonó el trabajo. Manuel de la Biga le puso en 200.000 rs. Juan de Ré-
pide y Juan Gómez de Sisniega lo dejaron en 190.000 y se les adjudicó. En 1642
pedían dinero adelantado para acopiar materiales. En total llegó a pagárseles
194.535 rs. debido a las mejoras.

En 1646 Sisniega decía tener acabado el puente. Como al comenzar los
trabajos se notaron dificultades para fundar y consolidar los pilares, eran pre-
cisas obras complementarias por valor de 95.705 rs. También pidió que se le
pagara lo que se le debía, cuyo cobro lo embarazaba la negativa de varios
pueblos a pagar el repartimiento, entre ellos Medina del Campo. No se acce-
dió más que a esta última petición.

Hacia 1670 se pensó en completar la obra. A base de los datos enviados por los alarifes locales Alonso García y Francisco de Sanchidrián, el maestro Juan de Setián formó condiciones para dicho perfeccionamiento. Tampoco tuvo lugar. En 1672 eran, sin embargo, redactados los definitivos capítulos por Francisco Viadero, maestro de obras de la catedral de Segovia. Se trataba de demoler el primer arco del lado del pueblo y volverlo a reconstruir a semejanza de los otros. Quizá se tratara de alguno de los antiguos de ladrillo aprovechado en la obra arriba referida. También se levantaría una manguardía. La piedra vendría de Cardeñosa. Lo presupuestó en 144.000 rs.

Al año siguiente hacían postura los canteros Benito González, Pedro de Velayos y Alonso García del Madrigal. Pero Miguel Blázquez (o Velázquez) lo dejó en 138.000 y a él se adjudicó. Se le unió Benito González. Se dio por bueno lo que hicieron hasta 1677 pero, poco después, dichos contratistas abandonaban el puente dejándole inconcluso, por lo que se les encarceló.

Sabemos que al finalizar el siglo trabajaban en el puente de San Julián Antonio de Carasa y Miguel de Biombo por un monto de 160.000 rs. lo que evidencia una obra de envergadura.

Con la crisis de comienzos del siglo XVIII, no tenemos noticias hasta 1730. En este año se hacía constar "la ruina y necesidad que padecen los puentes que circundan esta villa". Así lo reconocieron los alarifes Antonio Gómez Varalloble y Manuel Ximeno quienes añadieron sobre el de San Julián que estaba desplomado, necesitado de 16 estribos y quebradas las bóvedas y antepechos. Su arreglo costaría 63.950 rs.

En 1734 era adjudicado a Antonio de Pontones, aunque no tuvo efecto. Al año siguiente el encargo pasaba a Narciso de las Cavadas por 80.000 rs. Y, aunque dio fianzas, todavía habría que esperar. Señalaron nuevas condiciones Valentín A. de Mazarrasa y Juan A. Ortiz y, después, José de la Calle y Francisco A. de Ocina. A fines de año uno de los puentes que se decía más necesario para el comercio de granos, era presupuestado en 149.846 rs. Se le añadió un arco, dotó a la calzada de empedrado y enlosado, se le alargó con un trozo de camino y levantó un puentecillo en un cercano arroyo. Ayudado por Melchor de la Portilla, dicho Cavadas remató pronto los 4 puentes de Arévalo. Pidió 59.622 rs. de mejoras.

Todavía quedó algún detalle que, al año siguiente, se encargaron de finalizar J. Falla Sota y Antonio de Pontones.

Desde la segunda mitad del siglo XVIII, las noticias del puente de San Julián van englobadas con los demás pasos de Arévalo. Los reparos no se harán

ya a costa de repartimientos, siempre contestados que retrasaban los trabajos. En 1779, por ejemplo, se llevarán a cabo tomando un censo de las franciscanas de la localidad. Desde ahora trataremos los cuatro puentes en su conjunto.

En 1773 se exponía el mal estado en que se hallaban los pasos de Valladolid y San Julián. Amenazaban ruina. Ambos resultaban imprescindibles para el comercio de Castilla, para carretas, arrieros y transeúntes hacia la Corte. Al primero le faltaban los cimientos del arco principal, estando los demás cubiertos de arena. El segundo resultaba incómodo por su escabrosa pendiente. Los maestros Juan Mampaso y José de Villanueva aseguraron que para ello se necesitaban 42.200 rs.

Marcos de Vierna pidió al Ayuntamiento una serie de datos antes de dar su visto bueno al proyecto: Estado de los edificios, planos, presupuestos, reparos detallados... e indicó que podría encargarse de ello Andrés Hernando, vecino de Olmedo. Así lo hizo. Eran "puentes de paso público de reino a reino y por lo mismo juzgo necesario que deben costearse a cuenta del público", repartiéndolo en 30 leguas. El puente de Valladolid necesitaba reparar su calzada y sus cepas. Se trataba de un paso muy antiguo de mampostería y ladrillo con siete arcos desiguales. Todo debía construirse en piedra: manguardía, cimientos y alargar la entrada. A su ingreso había un castillo (hoy desaparecido) de ladrillo que también necesitaba de reparo. Su costo total ascendería a 112.654 rs. El puente de San Julián o de Madrid se componía de 5 arcos de buena sillería, de medio punto con un diámetro de unos 50 pies y 7 de altura sobre los pilares por lo que las riadas no podían sobrepasarle. Necesitaba arreglar su calzada y caminos de entrada. Costaría 59.060 rs.

Vierna dio este proyecto por bueno, aunque hizo un cambio: Sería suficiente con un solo camino, y no dos, proveniente de Madrid y Segovia así como construir un puentecillo en el arroyo Arias. El presupuesto ascendía, así, a 350.000 rs.

El Fiscal no fue del mismo parecer. Una obra tan costosa y compleja debía ser ideada por el propio comisario Vierna. No podía accederse al repartimiento. Desde antiguo se cobraba pontazgo en Arévalo. Al quemarse su archivo, hacia el año 1500, desapareció el privilegio, que fue renovado por Felipe V en 1726. Rendía unos 2.000 rs. anuales. Podía el pueblo tomar un censo con el aval de dicho privilegio sin necesidad de gravar a los vecinos de muchas leguas en contorno.

En 1776 volvían a informar Antonio Gómez y Pelayo Perreiro asegurando que el puente Nuevo (San Julián) "todo pasajero se tiembla a pasar como no sea a pie".

Los canteros Diego de Sota y Fernando de Liermo se ofrecieron a llevar a cabo las obras según la tasación. Otro tanto hicieron Santiago Pérez y Francisco Beque. Marcos de Vierna aconsejó encomendarlo a Pedro González Ortiz, Francisco del Collado y Domingo Pérez. Así se hizo, aunque Collado y Pérez tuvieron algunos enfrentamientos con Ortiz por no adelantar éste dinero alguno. Con el fin de comenzar a pagarles, las autoridades municipales tomaron 33.000 rs. a censo de las franciscanas de Arévalo, en tanto que se recogía el repartimiento.

Los trabajos comenzaron en 1780. Cinco años después Juan de Sagarvínaga declaraba sobre la consistencia de la obra. Todo permanecía sólido a excepción de los pretilos. Para el acondicionamiento y prolongación de la calzada desde el puente de Medina hasta la plaza del Arrabal, el Consejo Real permitió a las autoridades municipales sacar 50.000 rs. de su pósito.

La devastadora guerra de Independencia también le tocó a nuestros puentes. En 1827 el alarife Valentín Caballo Villanueva los reconocía con detalle. El de San Julián "de mucho y continuo tránsito" tenía el piso intransitable. Debía reforzarse con estribos varias partes reventadas por ser su interior de tierra. Eran cinco al sur y 16 al norte no levantados en su momento. Los puentes de Valladolid y Medina necesitaban reparar su piso y calzadas hasta el centro del pueblo. Todo ello costaría 401.503 rs.

Dos años más tarde el Consejo Real opinaba que debía llevarse a cabo a costa de la Dirección General de Correos y Caminos con el fin de evitar el enojoso repartimiento así como por tratarse de un camino real⁶.

EL BARCO DE AVILA Y SU JURISDICCIÓN

El 26 de octubre de 1722 una venida del Tormes arruinaba los puentes y pontones de las jurisdicciones del Barco y Piedrahíta, incluidos los de las "gargantas" de dicho río. Eran pasos para comerciantes, pasajeros, Cabaña Real y de la Mesta. En total era preciso reconstruir o reparar 11 puentes, 6 en El Barco y el resto en Piedrahíta.

Al año siguiente eran reconocidos, proyectados, levantado planos y tasados por Joaquín Benito de Churriguera y el cantero Domingo Díez. Chu-

⁶ A.H.N: Cons. Legs. 25.691, 26.120, 28.680 y 31.910.

B.N : Ms. 18.659.

CERVERA VERA, L. *Arévalo (Ávila)*. Madrid-1992, 86-96.

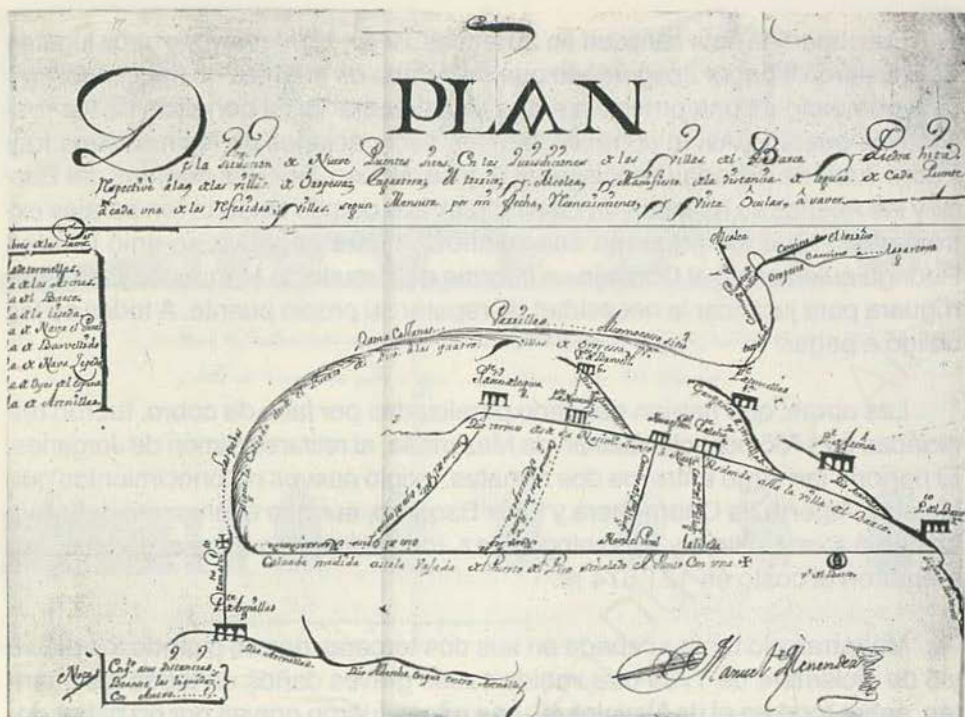
rriguera, famoso arquitecto madrileño, estaba afincado en Salamanca desde 1692 como maestro mayor de su catedral.

En 1725 eran rematadas las obras en Manuel de Jorganes Pedriza por 216.000 rs, quien traspasó una parte a Simón Jorganes y Valentín de Mazzarasa.

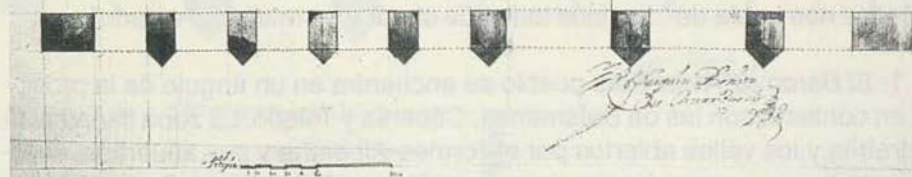
CUADRO 2.

Repartimiento hecho para el reparo de los puentes de la jurisdicción del Barco y Piedrahíta

	Costes de los puentes inclusas costas y gastos	Vecinos entre quienes se reparten	A como sale cada uno de los vecinos
El Barco y Aceñas	2.075.821 mrs.	22.440	72 mrs.
Puente de la Garganta	711.035 mrs.	21.724	32 mrs.
Los otros dos puentes de La Aliseda y madera	770.409 mrs.	21.504	35 mrs.
Los 5 puentes de Piedrahíta y su jurisdicción	706.914 mrs.	19.001	372 mrs.



Viaducto de la Villa de Cárdenas sobre el Rio de Cárdenas, segun Muestra por mi Mapa, Manuscrito, y Vista. Ocular, a saber:



Manuel Hernandez

Fue repartida esta cantidad en 20 leguas. Béjar, Montemayor y otros lugares se opusieron a pagar asegurando que se trataba de puentes no necesarios para el comercio de una provincia a otra sino solamente en beneficio de los respectivos pueblos. Así lo corroboraban las declaraciones de los maestros fray Pedro Juan de Adrada (franciscano) y José Alonso. Solo los puentes del Barco y las Aceñas se hallaban en camino real. Los demás estaban "en parajes extraviados". Que los pagasen sus vecinos. A esta negativa se unió Ciudad Rodrigo quien envió al Consejo un informe del arquitecto Manuel de Lara Churriguera para justificar la necesidad de reparar su propio puente. A todos se les obligó a pagar.

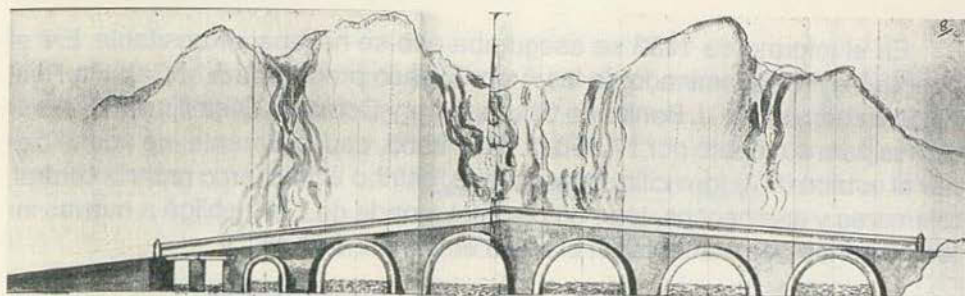
Las obras, que habían quedado paralizadas por falta de cobro, fueron reiniciadas en 1735 por solo Valentín de Mazarrasa, al retirarse Simón de Jorganes. El período tan largo entre los dos remates, exigió nuevos reconocimientos que hicieron Alberto de Churriguera y Félix Baquero, aunque el proyecto definitivo se debió a este último y a Domingo Díez, tomando como base el antiguo. Aumentaron el costo en 121.674 rs.

Mazarrasa lo tenía acabado en sus dos terceras partes cuando los días 3 y 5 de diciembre de 1739 otra venida causó graves daños en todos los puentes, sobre todo en el de Navalperal. Las ruinas fueron graves por no haber dado tiempo a fraguar la cal. Así lo reconocieron varios testigos y peritos. Fue encargado al propio Mazarrasa que arreglara los desperfectos.

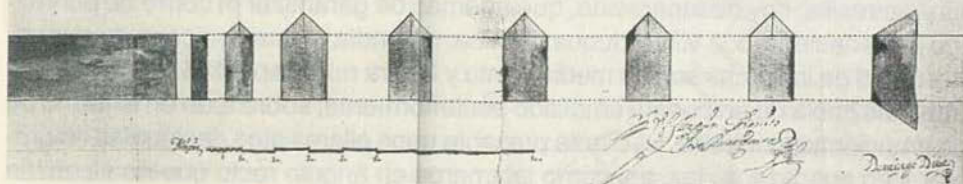
En 1741 ya tenía concluidos 7 puentes y acopiado materiales para los restantes. Al año siguiente todo estaba acabado, que se le pagase. Según los canteros arriba citados se encontraban bien ejecutadas "con muchas mejoras de consideración y muy necesarias para su mayor firmeza". Pero el maestro encontró muchas dificultades para cobrar el nuevo repartimiento. Todavía en 1751 pleiteaba con varios pueblos.

A pesar de obras tan costosas, tanto los puentes como los caminos que estudiamos estarán, en lo sucesivo, en pésimas condiciones. Más modernamente Madoz nos habla de "caminos todos de sierra y en malísimo estado".

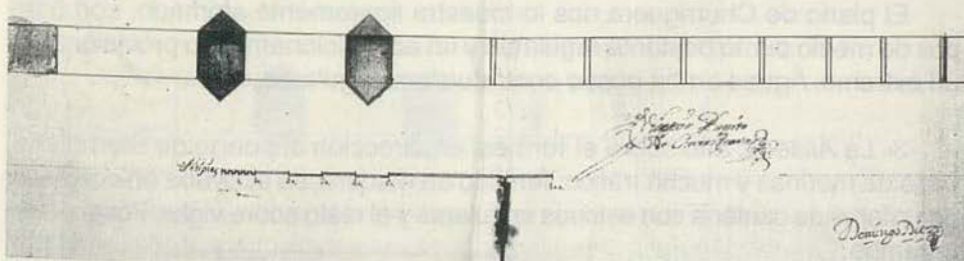
1. *El Barco de Ávila*: Este pueblo se encuentra en un ángulo de la provincia, en contacto con las de Salamanca, Cáceres y Toledo. La zona llana hacia Piedrahíta y los valles abiertos por el Tormes-Alberche y sus afluentes, explican unas buenas comunicaciones hacia el Norte y Este-Oeste. En cambio hacia el sur se encontró con la infranqueable barrera de Gredos. El nombre hace referencia a la barca que allí circulaba antes de la construcción del actual puente o cuando éste quedaba inutilizado por las avenidas, guerras o abandono.



Puente de Las Arceas, en el Rio que pasa de las Arceas de Arceas a la villa de Arceas, en la villa del Varco, en la villa de Arceas. Las Arceas dicen de los Arceas.



Puente de La Arceas, en el Rio que pasa de las Arceas de Arceas a la villa de Arceas, en la villa del Varco, en la villa de Arceas. Las Arceas dicen de los Arceas.



En el informe de 1723 se aseguraba que se hallaba intransitable. Era el puente Mayor denominado de las Arenas, paso preciso para la Cabaña Real hacia Extremadura. J. Benito de Churriguera y Domingo Díez fijaron 5 condiciones para su reparo por 17.650 rs. Se trataba, especialmente, de acondicionar el estribo de la torrecilla, tercera capa, estribo último, arco grande central, tajamares y antepechos, todo en piedra. La riada de 1739 obligó a nuevas intervenciones que aumentaron el costo en otros 7.940 rs.

En 1740 Mazarrasa decía tenerlo acabado. Se había valido para ello de los albañiles locales Antonio Rodríguez y Francisco Salinas.

El interesante dibujo de Churriguera y Díez que damos a conocer, nos muestra un puente muy alomado, con 8 ojos, mucho mayor el central. Allí se eleva una torrecilla, hoy desaparecida, que además de garantizar el cobro de pontazgo perteneciente a la villa y duque de Alba, defendía el paso en caso de guerra. La mitad de los arcos son de medio punto y la otra mitad apuntados o góticos, lo que nos habla de un puente ampliado posteriormente, sobre todo en el tramo de la mencionada torrecilla. La planta presenta unos pilares algo desiguales en grosor y en cuanto a su luz, así como tajamares en ángulo recto que no alcanzan la rasante. No hay espolones. En todo predomina la mampostería con sillarejo en las roscas. Lo dicho lleva a fecharle en la Baja Edad.

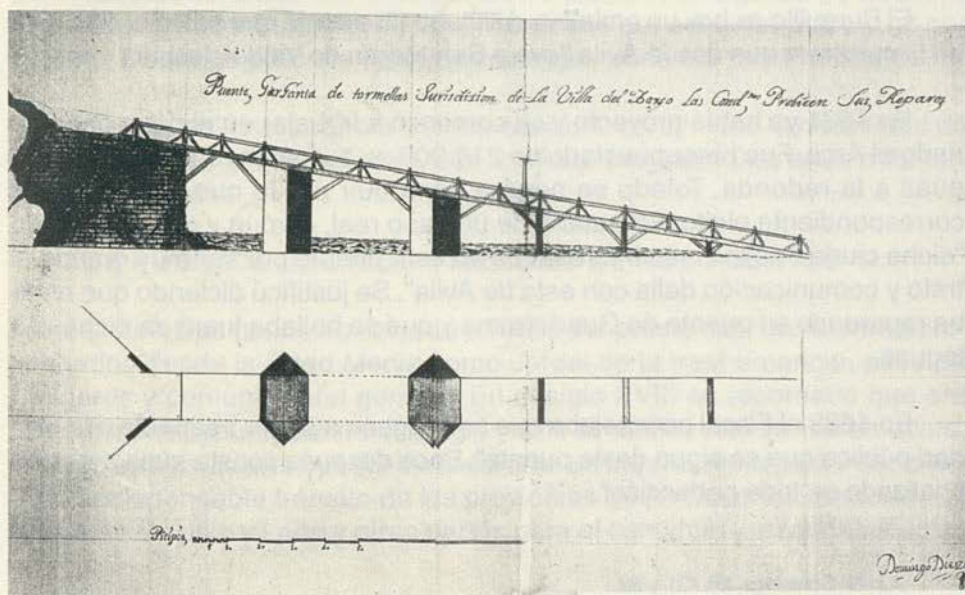
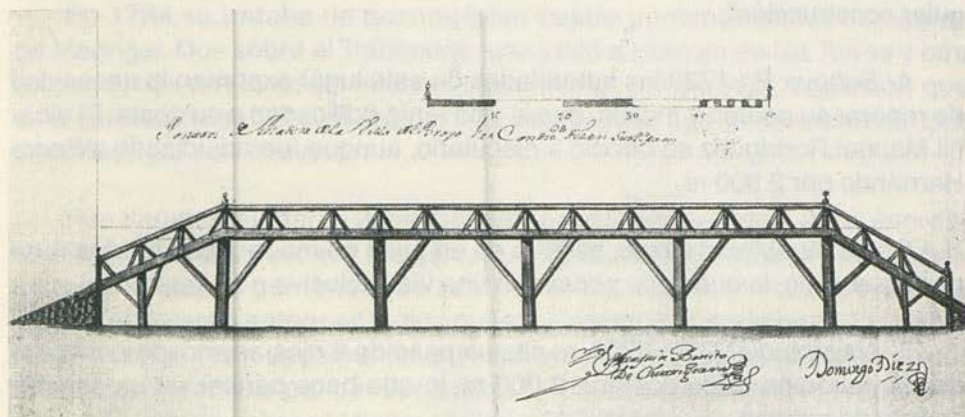
Gómez Moreno nos proporciona su medida: 125 ms. de largo, aunque el resto de su descripción no se corresponde del todo con el dibujo que tratamos, pues algunos arcos son mucho más apaísados, la rasante casi horizontal, algún tajamar casi desaparecido y los demás han perdido su copete.

2- Las Aceñas: Este puente se encuentra a poca distancia del Barco, en la garganta de Aravalle y calzada de Extremadura. En 1723 se decía que necesitaba reforzar las cepas, antepechos y accesos, todo en piedra, por 29.998 rs.

El plano de Churriguera nos lo muestra ligeramente alomado, con 6 arcos de medio punto bastante regulares y un acondicionamiento provisional en un extremo. Aguas arriba posee contrafuertes angulares.

3- La Aliseda: Sito sobre el Tormes, en dirección al puerto de Sierrallana, paso de merinas y mucho tráfico. Tendido en madera, se apoyaba en dos grandes pilares de cantería con estribos angulares y el resto sobre vigas. Poseía fuerte rampa.

En el proyecto de principios del siglo XVIII se le presupuestó en 14.556 rs. con el fin de reconstruir una cepa. En 1737 se lo llevaba la corriente. Se sugi-



rió que fuera reconstruido por completo en piedra con 272 pies de largo. Y así debió de ser puesto que Madoz nos cita un puente de sillería de 5 arcos y "regular construcción".

4- *Bohoyo*: En 1723 las autoridades de este lugar exponían la necesidad de reparar su pontón y molino, que la villa tenía edificados a su costa. El albañil Manuel Rodríguez se ofreció a ejecutarlo, aunque fue adjudicado a Pedro Hernando por 2.900 rs.

Como muestra el dibujo, se trata de un paso de madera con fuertes rampas de acceso, lo que hace pensar en una vía exclusiva para peatones.

5- *Navamediana*: En 1723 se cita un paso de 6 ojos arrancado por la riada. Su reconstrucción costaría 3.000 rs. lo que hace pensar en un sencillo puente de madera.

6- *Tormellas*: Enormemente maltratado por las crecidas, era preciso reconstruirle en madera, junto con una manguardía. Costaría 16.254 rs. Presenta gran semejanza con el de la Aliseda y, como éste, fue ideado por Domingo Díez sin intervención de Churiguera⁷.

EL BURGUILLO

El Burguillo es hoy un embalse. Allí hubo un puente que salvó el Alberche en la carretera que desde Ávila lleva a San Martín de Valdeiglesias.

En 1631 ya había proyecto y se comenzó a trabajar en el paso denominado el Arco. Fue presupuestado en 216.000 rs. que se recogieron en 15 leguas a la redonda. Toledo se negó a contribuir por lo que se entabló el correspondiente pleito. Se trataba de un paso real, común y general siendo "dicha ciudad de los más interesados en este puente por ser muy grande el trato y comunicación della con esta de Avila". Se justificó diciendo que estaba reparando su puente de Guadarrama y que se hallaba fuera de dichas 15 leguas.

En 1633 el Fiscal aconsejaba que se obligase a pagar "respecto a la utilidad pública que se sigue deste puente". Poco después consta que ya estaba finalizado en toda perfección⁸.

⁷ A.H.N: Cons.legs. 26.731 y 32.

B.N: Ms.7.866.

⁸ A.H.N: Cons. Leg. 28.218.

MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES Y SU JURISDICCIÓN

En 1784 se trataba de acondicionar cuatro pontones en las cercanías de Madrigal. Dos sobre el Trabancos, uno junto a Horcajo de las Torres y otro un poco más adelante en el arroyo Minine. Por el otro lado, el pontón que en Castellanos salvaba el Zapardiel y otro más al sur, en la carretera que une Madrigal con Arévalo.

Fue llamado el alarife José González para proyectarlos. Eran imprescindibles para el correo e ir a Salamanca, Peñaranda y Arévalo. Resultaban un tanto costosos por tener que acarrear los materiales desde sitios lejanos. Todos eran entonces vados pues los anteriores puentes se los había llevado el agua "sin duda por falta de zimientos y de no tener zampeado como lo pide el terreno por ser tierra floxa". Puso 5 condiciones y levantó tres trazas. El puente sobre el Minine costaría 22.812 rs, el de Trabancos 23.670, el de Zapardiel 17.524 y lo mismo el de Castellanos. Irían sobre cepas de ladrillos y con piso de madera. En Horcajo podrían aprovecharse los restos de cepas de su antiguo puente.

El Intendente provincial corroboró la necesidad de tales obras. El proyecto pasó primero a la aprobación del maestro Tomás de Villanueva. Después fue remitido a la Real Academia de San Fernando quien los rechazó por "haberse formado sin inteligencia". Podrían encargarse de nuevo a Francisco Álvarez Benavides y llevarse a cabo por administración y no por asiento. Debía pagarlos la tierra de Madrigal, pues era su beneficiaria.

En 1786 el Consejo pedía a Benavides que confirmase la necesidad de su construcción y, en este caso, que formase proyecto. Dos años más tarde así lo hacía⁹.

LOS PUERTOS DEL PICO Y MENGAY DE SUS PUENTES

Los notables restos de calzada romana del puerto del Pico fueron aprovechados desde la Edad Media como cordel de la trashumancia, paso de trajineros y comunicación general. En el siglo XVIII se recordaba que era camino insoslayable para ir a Portugal y salir al camino real de Extremadura, de los que esta calzada podía considerarse un importante ramal. Puerto del Pico "indispensable tránsito de las provincias de Andalucía, Extremadura, reinos de Castilla y León y otras partes para el comercio y su comunicación

⁹ A.H.N: Cons. Leg. 1.138.

Arch. Acad. San Fernando 31-6/2.

Plapel primera.

Perfil Vertical, del Puente, de S.^a Pedro de Alcantara. En el Puente del Río, sobre el Arroyo Piquillo.

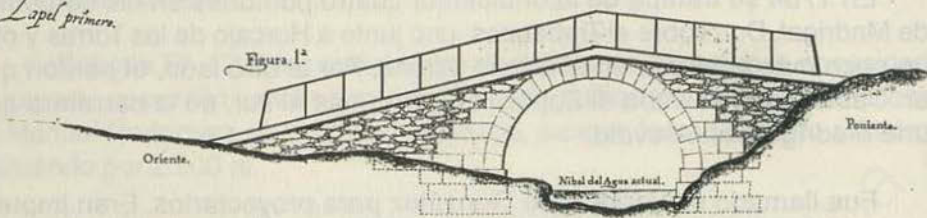
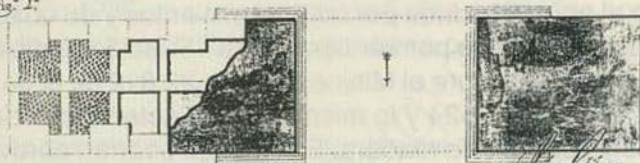


Fig.^a 3.^a



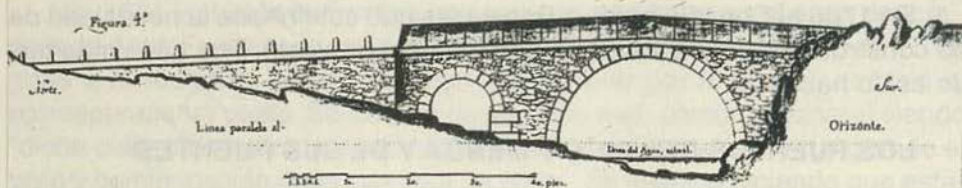
Planta Oriental, que Demuestra el total Solido, y parte del terreno de la Arroyista, Adiguinas y Empedrados del Río.

Fig.^a 2.^a



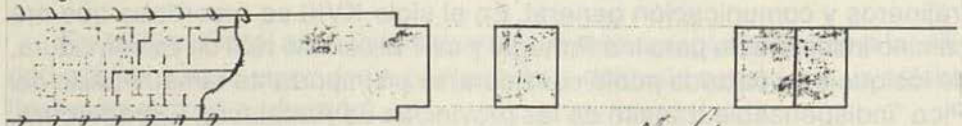
Perfil Vertical, del Puente de Naba-el-Saua, sobre el Río de la Bagrada. Arroyado, à Orizón, de la Demuestra con la Sombra Amarilla.

Figura 4.^a



Planta Oriental, que Demuestra el total Solido, y parte de las Pistas que forman la Arroyista, los Adiguinas, Empedrados, y guardas Ruedas.

Fig.^a 5.^a



y su aspereza es tan cruel que sólo se puede vencer en todos tiempos a costa de mucho trabajo y peligro". Simultáneamente a esta calzada, era también preciso consolidar el camino que desde Ávila llevaba a Plasencia, el Barco, Béjar...

Arriba del puerto se cobró portazgo que tuvo, como en otros casos, la finalidad de acudir a la conservación y arreglo de un paso tan difícil, implacablemente atacado por lluvias y nieves. Con los años aumentaría mucho la cuantía del cobro, aunque únicamente en beneficio de ciertos señores y no de la finalidad para la que había sido impuesto.

Uno de los grupos más beneficiados por este camino fueron arrieros y carreteros de la Cabaña Real dedicados al transporte de lanas finas hasta los lavaderos de Villacastín y Segovia. Especialmente numerosos eran los del sexmo de la Sierra. Junto con ciertos pueblos del valle del Tiérta, eran quienes más contribuyeron a su conservación.

A fines del año 1769 había expirado la exención de contribuir la ciudad y tierra de Ávila. Por ello se les exigió la correspondiente aportación para los nuevos reparos del puerto del Pico. Estaban proyectados por los canteros Cipriano Enríquez de la Serna y Santiago Manzano.

En 1744 el arquitecto real Simón Gavilán Thomé volvía a informar sobre "este camino... único transito a todo traficante del reino de Toledo, de las Andalucías, Extremaduras, Castilla la Vieja, Galicia y Montaña". Comenzó el reconocimiento en Cuevas del Valle asegurando que dicha calzada se encontraba intransitable en ciertos tramos y con varios alcantarillados arruinados. Era preciso reparar el puente de Arenillas así como el resto de la vía hasta Menga "donde se esparcen los caminos". Otro trozo desde la ermita de San Pedro de Alcántara hasta el arroyo de Piquillo, "sitio peligroso en tiempo de nieves". Había un vado y se necesitaba un puente de piedra, para él trazó un plano. Costaría 33.600 rs. El antes mencionado de Arenillas costaría arreglarle 16.000 rs. Y un tercero en Navalsauz, sobre el arroyo de Bergayanda, 43.280 rs. Este último constaba de dos arcos desiguales, uno de 302 pies de diámetro y el otro 10 pies.

El comisario Marcos de Vierna dio el proyecto por bueno y evaluó el conjunto en 1.103.970 rs. Se recogería por repartimiento en 20 leguas "sin excepción de vecino alguno".

En 1779 comenzaban los trabajos a cargo de Antonio Carredano, Juan Ruiz y José de la Vega. Resultaron un tanto provisionales puesto

que una década más tarde el Intendente provincial volvía a solicitar nuevos reparos. La Real Academia de San Fernando propuso para proyectarlo a Manuel Machuca director, entonces, de la carretera de Extremadura.

También en el siglo XIX constan otras intervenciones¹⁰.

PIEDRAHÍTA Y SU JURISDICCIÓN

El huracán del 26 de octubre de 1722, mencionado en el estudio de los puentes del Barco de Ávila, ocasionó en esta zona la ruina de varios molinos, batanes, puentes, propiedades, huertas, ganados, montes y muerte de tres personas. Más concretamente habían quedado inutilizados 18 puentes y calzadas comerciales, puertos de Arenas y Candeleda, pérdida de unos 4.000 pinos, 3.000 cabezas de ganado, 200 reses vacunas, 14 molinos, 2 batanes, 200 árboles frutales y otros bienes. Sería especialmente costoso el arreglo de cinco importantes puentes de la zona: Hoyos del Espino, Navacepeda, Navalperal, Arenillas y Barbellida, pasos para los puertos del Pico y Candeleda y comercio de ambas Castillas.

Como los del Barco, fueron proyectados por Joaquín Benito de Churriguera y Domingo Díez. Hizo postura Juan Antonio Mazarrasa por 300.000 rs. pero serían adjudicados a Manuel Jorganes, aunque la construcción se debió a Valentín de Mazarrasa.

1- *Arenillas*: Estaba en la garganta de su nombre, afluente del Tormes, paso hacia el puerto del Pico. Primero hizo postura Manuel Rodríguez para acabar en manos de Manuel Jorganes "a toda costa de manos y materiales". Su costo, 7.000 rs. Levantado en sillarejo, resistió las riadas de años posteriores.

El dibujo de Churriguera y Díez nos muestra un puente ligeramente alomado, de dos arcos de medio punto y desiguales en cuanto a su tamaño. La avenida dejó únicamente las roscas y algún paredón, sin duda por su buen anclaje en las rocas del cauce y entradas. Hubo, pues, que reconstruirle casi por completo.

2- *Barbellida*: En el proyecto de 1723 se ve que era un puente de madera, sobre cinco pilares desiguales de piedra y con fuerte rampa de acceso. Era paso complementario del puente de Navacepeda. Desaparecido por completo, hubo que reconstruirle por 15.557 rs. En 1737 se aseguraba que se encontraba en buenas condiciones, solo necesitado de reparos por valor de 8.200 rs. que llevó a cabo V. de Mazarrasa.

¹⁰ A.H.N: Cons. Leg. 861.

3- *Hoyos del Espino*: Este puente sobre el Tormes desapareció por completo en 1722. Churriguera y Díez señalaron condiciones y lo tasaron en 38.300 rs. para ser reconstruido en mampostería aprovechando las bases de los pilares antiguos. Resultó un paso alomado de 3 ojos, uno de ellos más pequeño, con arcos de perfil rebajado. Los estribos son angulares por ambos lados y suben hasta la rasante formando aparcaderos.

Pero la obra no resultó sólida y, en 1737, quedó muy maltrecho. Mazarrasa traspasó su reparo a los albañiles Tomás Lomba y Andrés Martínez por 20.900 rs.

4- *Navacepeda*: También este puente se levanta sobre el Tormes para acceder al puerto de Candeleda. La riada de 1722 se lo llevó dejando, únicamente, las roscas de dos arcos laterales.

La reconstrucción sobre las mismas bases consistió en 5 arcos, los dos centrales mucho mayores tanto en anchura como en altura, lo que dio lugar a un paso alomado. Son de medio punto, todo en mampostería. Las ceapas llevan contrafuertes angulares en ambos lados y ascienden hasta la calzada. Churriguera señaló 8 condiciones y lo tasó en 29.750 rs.

En 1737 hubo que arreglar un machón, una manguardia y la calzada por 29.750 rs. Tan alta cantidad se debió, en parte, a que Mazarrasa le añadió un ojo.

5- *Navalperal*: Puente sobre el Tormes, la mencionada avenida le dejó en completa ruina. Su reconstrucción consistió en demoler un antiguo ojo rebajado y reconstruir los demás con arcos de medio punto, uno de ellos aprovechado. Esto produjo cierta simetría pues los tres centrales son parecidos y los dos extremos más pequeños, semejantes entre sí. Ello dio lugar a una calzada muy quebrada y desigual. Todo aprovechando los antiguos potentes pilares angulares. Van contruidos en mampostería. Costó 54.806 rs.

También en 1737 necesitó de reparos en arcos y tajamares por 20.800 rs. Mazarrasa agrandó mucho la luz del primer arco¹¹.

¹¹ A.H.N: Cons. Legs. 26.731 y 32.

VALSORDO

Este puente se encuentra sobre el Alberche y recibe su nombre del cercano santuario del mismo título, jurisdicción de Cebreros.

En 1468 Enrique IV daba una provisión a favor del concejo de la Mesta en la que prohibía al doctor Pedro González de Ávila cobrar derechos de montazgo en dicho puente, obligándole a devolver a la Mesta lo indebidamente cobrado. En 1477 los RR.CC. ordenaban acudir a Juan Hurtado de Mendoza con el servicio y montazgo de los ganados que pasasen por dicho puente así como lugares, caminos y cañadas de dicha tierra hasta en cuantía de 140.000 rs. Era la dote entregada por la reina en el casamiento de Leonor de Luján.

En 1483 se emplazaba a varios vecinos de Cebreros por haber cobrado varias cantidades no autorizadas a los ganados a su paso por Valsordo. Quizá porque dicho pueblo fuera quien reparaba el puente. En el mismo año se emplazaba, también, a los eclesiásticos de Ávila por pretender exigir pontazgo "a los ganados que van a los extremos".

Siglos después, en 1762, la Mesta pleiteaba con el cabildo de la catedral de Ávila por el cobro de 43,5 mrs. por cada 1.000 cabezas de ganado que pasaba por allí o su vado, esto último verdadera deformación y abuso del primitivo impuesto. El Consejo real exigió el privilegio original fechado en 1484¹².

Madoz nos habla de un hermoso puente de 4 ojos que servía de comunicación a las provincias de Ávila, Madrid y Toledo.

VILLANUEVA DE GÓMEZ

También fue conocido como puente de Blascosancho. En el Adaja había un vado en el sitio denominado Cuesta Blanca. Era camino real de Salamanca a Madrid. Con el fin de evitar las desgracias allí acaecidas, se pidió la construcción de un puente de piedra.

El 1760 se encargaba a Marcos de Vierna que formase proyecto, lo que no hizo. Pasó a fray Antonio de San José Pontones quien presentó planta y condiciones. Sería un puente largo con objeto de no tener que agregar nuevos arcos en el futuro. El dibujo nos muestra un edificio de 5 ojos rebajados, los dos extremos algo menores que los centrales. La rasante es casi horizontal. Las ce-

¹² A.H.N : Cons. Leg. 30.094.

Idem : Mesta, leg. 240 (16).

pas al mejor gusto del siglo XVIII, de ángulo curvo aguas arriba y en forma de huso en el lado opuesto. Se rematan en copetes sin formar apeaderos. Iría en sillería y mampostería, traída de Cardeñosa. Su costo, 280.000 rs. Con el fin de evitar engaños, "trampeando la obligación", debería llevarse a cabo por administración.

El Consejo ofreció al propio Pontones que lo dirigiera con un sueldo de 33 rs. diarios, pero se disculpó por estar levantando simultáneamente los puentes de Cuéllar, Iscar, Dueñas y Monzón. Sólo podría supervisarlos.

En 1785 se volvía a insistir en la peligrosidad del vado y necesidad de un puente. También había que acondicionar la calzada hacia Salamanca pues la de Peñaranda a Fontiveros era tierra pantanosa. Por Arévalo se rodeaba mucho.

Al finalizar el siglo, el pueblo seguía solicitando lo mismo. En casos de urgencias militares tenían que colocar carros en el cauce que servían de pontón, lo que causaba graves daños a los vecinos y vejaciones.

En 1803 el arquitecto José Manzano ideó un paso de 4 ojos, 45 varas de longitud, 14 de anchura y 30 pies de altura. Todo en piedra. Costaría 190.000 rs. Podría recogerse en 20 leguas.

El expediente no da más detalles. Eran, ciertamente, malos tiempos¹³.

¹³ A.H.N : Cons. Leg, 2.191.